

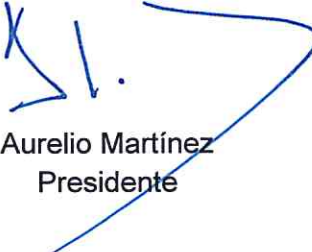
Valencia, 26 de octubre de 2016

Estimados Grupos de Interés,

Me complace confirmar que la Autoridad Portuaria de Valencia reafirma su respaldo al Pacto Mundial de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y a sus Diez principios en las áreas de derechos humanos, estándares laborales, medioambiente y anticorrupción. Esta es nuestra Comunicación sobre Involucramiento con el Pacto Mundial de la ONU. La realimentación sobre su contenido es bienvenida.

En esta Comunicación sobre Involucramiento, describimos las medidas tomadas por nuestra organización para respaldar el Pacto Mundial de la ONU y sus principios tal como se sugiere para una organización como la nuestra. También nos comprometemos a compartir esta información con nuestros grupos de interés a través de nuestros principales canales de comunicación.

Atentamente.



Aurelio Martínez
Presidente



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2015



Índice

1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL3

PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

DE LA AUTORIDAD PORTUARIA4

Presentación..... 4

Estrategia..... 6

Funciones y forma jurídica..... 7

Gobierno y calidad de gestión..... 8

Infraestructuras y capacidad..... 15

Mercados servidos..... 18

Servicios..... 25

Calidad de servicio..... 26

Integración en el sistema de transporte. Movilidad

sostenible..... 30

Comunicación Institucional..... 34

Promoción comercial..... 38

Compromiso institucional..... 39

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA.....46

DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA

AUTORIDAD PORTUARIA.....47

Situación económica financiera..... 47

Negocio y servicios..... 48

Impacto económico-social..... 49

3. DIMENSIÓN SOCIAL50

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA...51

Descripción de la política de recursos humanos

de la autoridad portuaria..... 51

Empleo en la Autoridad Portuaria..... 51

Comunicación interna y participación..... 52

Formación..... 54

Estructura de la plantilla y equidad..... 58

Seguridad y salud en el trabajo..... 59

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad

portuaria..... 68

RELACIONES CON EL ENTORNO70

Descripción de la política de la Autoridad Portuaria

en sus relaciones con el entorno social..... 70



1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Presentación

El transporte marítimo juega un papel trascendental en el mundo global en el que nos encontramos. Actualmente, alrededor del 80% del comercio mundial se canaliza a través de este medio de transporte, cifra que pone de manifiesto la importancia de la cadena logística y de la labor desarrollada en los recintos portuarios para impulsar la competitividad de sus territorios. Valenciaport es un nodo de conexiones logísticas internacionales al servicio de las empresas; y por tanto, de las personas. Una plataforma conectada con unos 1.000 puertos de todo el mundo por la que transita el 40 por ciento del comercio import/export de la economía española.

En este contexto, los resultados de tráfico de 2015 de Valenciaport recogidos en la presente Memoria permiten hablar de un ejercicio que puede calificarse de positivo para la Autoridad Portuaria de Valencia, pues evidencian la aportación de valor que representan los puertos de Valencia, Gandía y Sagunto para un hinterland cada vez más amplio. En 2015 no sólo se ha conseguido revertir la tendencia del año anterior, sino que se ha batido un nuevo récord en tráfico de contenedores y de mercancías. Lógicamente, estos magníficos datos sólo han sido posibles gracias al trabajo conjunto desarrollado por todos los agentes que conforman nuestra comunidad portuaria.

En concreto, en 2015, Valenciaport manipuló más de 70 millones de toneladas, lo que representa un avance del 4,44% y supone la cifra más elevada de tráfico total de la historia de la Autoridad Portuaria de Valencia. Igualmente, es destacable el extraordinario crecimiento del tráfico de automóviles que en este ejercicio registró un alza del 39,19% con alrededor de 690.000 vehículos manipulados en las instalaciones de Valencia y Sagunto. No en vano, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones ha vuelto a reconocer a Valenciaport como el mejor recinto de España para el tráfico de vehículos. Por su parte, el tráfico de contenedores, nuestro tráfico más representativo, ha avanzado un 3,90% hasta los 4,61 millones de TEU, debido tanto a los buenos resultados del tráfico de importación-exportación como los de tránsito.

Este conjunto de datos consolidan a Valenciaport como el principal puerto de España y del Mediterráneo en tráfico de contenedores. Son, sin duda, unas cifras que avalan la utilidad de nuestros recintos para la economía valenciana y española. Pero este liderazgo también nos obliga a estar atentos a nuestros indicadores de competitividad, calidad y eficiencia de los servicios que prestamos.

Estos resultados de tráfico han tenido reflejo en nuestros indicadores económicos. El importe neto de la cifra de negocios de este ejercicio alcanza los 127,3 millones de euros, con unos beneficios de 7,3 millones de euros. Durante este ejercicio también hemos trabajado intensamente por rebajar nuestra deuda, consiguiendo reducirla un 6,6%.

El tráfico de cruceros, un tráfico que cobra una gran importancia para nuestra ciudad, ha registrado en 2015 un estancamiento. En concreto, en este ejercicio han recalado en el Puerto de Valencia 374.566 pasajeros, un 0,42% más que el año anterior. Desde la Autoridad Portuaria de Valencia somos plenamente conscientes del potencial que tiene este tráfico para el sector turístico de nuestra ciudad y, por ello, entre otras medidas, estamos impulsando políticas comerciales para potenciarlo. Además, estamos desarrollando un intenso trabajo conjunto con las administraciones locales y autonómicas para diseñar una oferta competitiva dirigida a atraer a las navieras y los cruceristas a Valencia. El objetivo final no es otro que convertirnos en puerto base de cruceros y en ello estamos centrando nuestros esfuerzos.

Con las vistas puestas en el futuro, durante este ejercicio hemos apostado decididamente por la mejora de la intermodalidad de los recintos que gestionamos, un asunto clave para incrementar nuestro hinterland comercial y ganar en competitividad. En este sentido, hemos defendido activamente la necesidad de habilitar cuanto antes la línea ferroviaria Valencia-Zaragoza, una infraestructura estratégica que permitirá conectar uno de los principales centros logístico-terrestres de nuestro país, la capital aragonesa,

con el primer puerto de España en tráfico de contenedores. Nuestra implicación con esta infraestructura nos ha llevado a incluir una partida de cuatro millones de euros para la mejora de esta línea ferroviaria en el plan de empresa que hemos diseñado para el ejercicio 2016, año en el que redoblabamos esfuerzos para la mejora de nuestra competitividad pues no queremos arriesgar el carácter transoceánico de nuestro puerto.

En noviembre pusimos en marcha un Plan de Mejora de la Competitividad que esperamos poder tener cerrado a lo largo de 2016.

Quiero aprovechar esta tribuna para recordar algunos de los principales hitos ocurridos durante este ejercicio como la primera escala de un buque de categoría Triple-E en nuestras instalaciones, el Morten Maersk, que, con una capacidad de 18.340 TEU, ha permitido batir nuestro récord del buque más grande que ha atracado en el Puerto de Valencia. En este sentido, también durante este periodo se han iniciado los trámites para incrementar el calado de nuestras principales terminales con el objetivo de dar una respuesta satisfactoria al incesante crecimiento del tamaño de los buques. Otro de los grandes hitos de 2015 ha tenido como protagonista al Puerto de Sagunto, donde se ha puesto en funcionamiento Intersagunto, su primera terminal polivalente que cuenta además con maquinaria y líneas regulares para el tráfico de contenedores. Esta nueva terminal, con seis grúas pórtico, tiene capacidad para canalizar 200.000 TEU anuales.

En el terreno medioambiental, la Autoridad Portuaria de Valencia ha continuado desarrollando un amplio trabajo para seguir siendo referente europeo en esta materia. En este sentido, cabe destacar la puesta en marcha del nuevo faro del Puerto de Valencia, proyecto innovador tanto por los materiales empleados en su construcción –fibra de vidrio y de carbono– como por su autosuficiencia energética. Esta iniciativa que ha sido

reconocida internacionalmente con el premio a la innovación en la categoría de infraestructuras en los JEC World 2016 Innovation Awards, los galardones más importantes del mundo en el ámbito de los materiales compuestos. Asimismo, en 2015 concluyó el proyecto europeo SEA TERMINALS, que tiene por objetivo acelerar la transición de la industria portuaria hacia modelos de operación más eficiente, integrando la variable energética como un factor clave de mejora en las terminales portuarias de contenedores. Igualmente, cabe destacar la inscripción de la huella de carbono del Puerto de Valencia en el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO2 creado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, convirtiéndonos en la primera Autoridad Portuaria de nuestro país en inscribirse.

Por último, no puedo dejar de lado la decidida apuesta que hemos realizado en este ejercicio por la integración puerto-ciudad, con la decisión del Consejo de Administración de crear la Comisión Delegada para el Impulso de la Integración Territorial. Esta comisión tiene por objetivo analizar, deliberar, informar y proponer al Consejo de Administración y a su Presidente, cuantas iniciativas y medidas considere oportunas encaminadas al desarrollo sostenible y competitivo de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria de Valencia entiende que los puertos que gestiona son instrumentos al servicio de la sociedad y de la economía valenciana y española. Una labor que, junto a nuestro compromiso con nuestro entorno más cercano, sigue siendo las señas de identidad de nuestra institución.

Aurelio Martínez Estévez
 Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

Estrategia

Misión, visión y valores del puerto

El “Plan Estratégico 2020” de la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante APV) establece el modelo de futuro con horizonte 2020.

Este Plan está destinado a potenciar el desarrollo de los 3 puertos que gestiona –Valencia, Sagunto y Gandía– en beneficio del comercio marítimo de las empresas de su zona de influencia, como instrumento para la mejora del nivel y calidad de vida de toda la sociedad.

El Plan Estratégico 2020 se formuló tras un análisis profundo del escenario estratégico y contando con la participación de la Comunidad Portuaria, constatando un cambio de paradigma en el sector originado por la crisis, siendo la clave en el nuevo ciclo de planificación estratégica el aumento del foco de la APV en la gestión comercial y financiera, en la mejora de la competitividad de infraestructuras y servicios y en la innovación, todo ello contando con el papel regulador/coordinador de la Autoridad Portuaria.

Teniendo en cuenta el escenario cambiante –tanto de la economía como del sector– la APV revisa y adapta su Plan de forma periódica.

Misión

“Favorecer de manera sostenible la competitividad exterior del tejido empresarial de su área de influencia a través de una oferta competitiva en calidad y precio de infraestructuras y servicios portuarios, marítimos, intermodales y logísticos alineados con las políticas europeas de transporte”.

- **Sostenible económicamente:** optimización de ingresos, costes e inversiones para asegurar la autofinanciación a corto y largo plazo de la APV.
- **Sostenible socialmente:** coordinación para la adecuada remuneración y convivencia de los diferentes agentes de la Comunidad Portuaria.
- **Sostenible medioambientalmente:** minimización de impactos negativos sobre la calidad de las aguas, del aire y del ruido.
- **Alineado con las políticas europeas de transporte:** fomento de la intermodalidad ferroviaria y del transporte marítimo de corta distancia.

Valores

- **Liderazgo:** liderazgo en el Mediterráneo en aquellos tráficos actuales y potenciales de mayor interés.
- **Compromiso:** compromiso con los clientes y la generación de valor.
- **Sostenibilidad:** sostenibilidad económica en la captación/fidelización de tráficos y realización de inversiones.
- **Responsabilidad:** responsabilidad en la gestión del puerto según criterios de transparencia e igualdad de oportunidades.
- **Innovación:** innovación continua en la oferta de servicios y mejora de eficiencia.

Objetivos de crecimiento para 2020

Para 2020 la APV se plantea alcanzar los siguientes objetivos concretos: un tráfico total de 90 millones de toneladas y 5,6 millones de TEU, con una proporción de tráfico de contenedores de Import/Export superior al 40%.

Proyectos estratégicos

- Aseguramiento de la sostenibilidad económica.
- Captación de nuevos clientes/Desarrollo, gestión y comercialización de nuevas infraestructuras portuarias o paraportuarias.
- Regulación, control y coordinación de servicios de la Comunidad Portuaria.
- Apoyo institucional para la mejora de las conexiones del puerto con redes de transporte.
- Desarrollo comercial en el hinterland y el foreland.
- Mejora de la gestión interna de la APV.

Funciones y forma jurídica

Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).

La Autoridad Portuaria de Valencia, bajo la denominación comercial de Valenciaport, es el Organismo Público responsable de la administración, gestión y explotación de tres puertos de interés general y titularidad estatal, situados a lo largo de 80 kilómetros en el borde oriental del Mediterráneo español: Valencia, Sagunto y Gandía, todo ello acorde con lo dispuesto en el Real Decreto 1590/1992, de 23 de diciembre, y en el Artículo 4 y Anexo I, apartado 8º, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, también, TRLPEMM).

La naturaleza, competencias y funciones de las Autoridades Portuarias se rigen por el citado TRLPEMM, norma armonizadora que recopila la extensa normativa que en estos dos últimos siglos se ha ido aprobando en materia portuaria. Dicho texto legal establece en su Artículo 24.1 que *“Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar”* que *“dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado”*.

Así pues, tras la interpretación de la remisión hecha por el TRLPEMM al artículo 2.1.g) de la Ley 47/2003 General Presupuestaria, de 26 de noviembre, podemos concluir que las Autoridades Portuarias forman parte del sector público estatal como “entidades estatales de derecho público” distintas de los organismos autónomos dependientes de la Administración General del Estado y de las Entidades Públicas Empresariales o de cualesquiera otros organismos públicos vinculados o dependientes de ella.

En definitiva, no siendo las Autoridades Portuarias administraciones en sentido estricto, son organismos públicos con personalidad y patrimonio propio, que se encargan de gestionar sus intereses bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión.

El TRLPEMM dentro Libro I, Capítulo II, Sección 2ª. Autoridades Portuarias, establece:

- El marco normativo, tanto de derecho público como privado, que rige a las Autoridades Portuarias.
- El rol que debe desempeñar la APV en el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.
- Su estructura organizativa.
- Funciones.
- Sus recursos económicos.

Respecto a este último punto, el Artículo 27 del TRLPEMM regula los mecanismos de financiación de las Autoridades Portuarias. De acuerdo con dicho artículo los recursos económicos de las Autoridades Portuarias están integrados por:

- a. Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b. Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 19.1.b) y 241 bis del TRLPEMM.
- c. Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d. Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e. Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas.
- f. Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g. Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h. El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- i. Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j. Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

En este sentido, corresponde a las Autoridades Portuarias gestionar y administrar dichos recursos en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiendo ajustarse a los principios establecidos en el TRLPEMM.

La Autoridad Portuaria de Valencia, para el adecuado desarrollo de su actividad gestora del dominio público portuario, dispone asimismo de una serie de instrumentos de planificación previstos en el TRLPEMM, a saber:

Plan Estratégico: mediante el mismo la Autoridad Portuaria de Valencia establece su modelo de desarrollo y su posición estratégica, es decir, fija su misión y los objetivos estratégicos a alcanzar en los próximos años.

Plan Director de Infraestructuras: a través del mismo la Autoridad Portuaria describe el potencial desarrollo de los puertos bajo su gestión a un horizonte a largo plazo (20 o más años), desde el punto de vista de las infraestructuras y en perfecta consonancia con su Plan Estratégico.

Plan de Empresa: en el Plan de Empresa, la Autoridad Portuaria de Valencia recoge, entre otros aspectos, un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan y las bonificaciones a las tasas.

Además, el esquema de gestión del dominio público portuario estatal viene regulado también en el Título V del Libro I del TRLPEMM.

Gobierno y calidad de gestión

Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.

El Artículo 29 del TRLPEMM enumera los órganos de las Autoridades Portuarias, estableciendo que:

“Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

- a) De gobierno: Consejo de Administración y Presidente.*
- b) De gestión: Director.*
- c) De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto”.*

Las funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias vienen regulados en el TRLPEMM. En concreto, el Artículo 31 se refiere al nombramiento y funciones del Presidente, el Artículo 32 a la designación y funciones del Vicepresidente y el Artículo 33 al Director. Por otra parte, el Artículo 30 recoge la composición y funciones del Consejo de Administración.

Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.

El TRLPEMM mantiene para los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias la nueva estructura que introdujo la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, mediante la que se redujo el número de vocales establecido en el –hoy derogado– Artículo 40 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

En 2015 la composición del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia ha sufrido diversas modificaciones, Siendo la composición del Consejo a 31 de diciembre de 2015 la siguiente:

Sr. D. Aurelio Martínez Estévez ⁽¹⁾ Presidente APV	<i>Miembro nato</i>	Sr. D. Joan Ribó i Canut ⁽⁶⁾ Alcalde de Valencia	<i>En representación del municipio de Valencia</i>
Sr. D. Felipe Cano Navarro Capitán Marítimo de Valencia	<i>Miembro nato</i>	Sr. D. Josep Francesc Fernández i Carrasco ⁽⁷⁾ Alcalde de Sagunto	<i>En representación del municipio de Sagunto</i>
Ilma. Sra. D^a. María Durá Rivas Abogada del Estado-Jefe	<i>En representación de la Administración General del Estado</i>	Sr. D. Francisco José Corell Grau Presidente de FVET	<i>Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia</i>
Sr. D. Ignacio Arrondo Perals Director de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado	<i>En representación de la Administración General del Estado</i>	Sr. D. José Vicente González Pérez Presidente de CIERVAL	<i>En representación de las organizaciones empresariales</i>
Sr. D. Juan Carlos Moragues Ferrer ⁽²⁾ Delegado del Gobierno	<i>En representación de la Administración General del Estado</i>	Sr. D. Pedro Suárez Benavente Presidente del Comité de Empresa de la APV	<i>En representación de las organizaciones sindicales</i>
Sr. D. Vicente Boluda Fos ⁽³⁾ Presidente de la ANV	<i>En representación de la Generalitat Valenciana</i>	Sr. D. Antonio García Llusar ⁽⁸⁾ Vicepresidente de la ANV	<i>En representación de los sectores económicos relevantes en el ámbito portuario</i>
Sr. D. Salvador Antonio Navarro Pradas Presidente de la CEV	<i>En representación de la Generalitat Valenciana</i>	Sr. D. Francesc Josep Sánchez Sánchez ⁽⁹⁾ Director General de la APV	<i>Director General de la APV no Consejero</i>
Sr. D. Josep Vicent Boira Maiques ⁽⁴⁾ Secretario Autonómico de Infraestructuras y Transporte	<i>En representación de la Generalitat Valenciana</i>	Sra. D^a. Pilar Theureau de la Peña ⁽¹⁰⁾ Secretaria General de la APV	<i>Secretario del Consejo no Consejero</i>
Sra. D^a. Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández ⁽⁵⁾ Eurodiputada del Grupo de los Socialistas y Demócratas	<i>En representación de la Generalitat Valenciana</i>		

⁽¹⁾ Hasta el 31-07-2015 ocupó la Presidencia D. Rafael Aznar Garrigues, siendo designado D. Aurelio Martínez Estévez el 31-07-2015

⁽²⁾ Hasta el 19-06-2015 ocupó esta vocalía D. Serafín Castellano Gómez, siendo designado D. Juan Carlos Moragues Ferrer el 11-09-2015

⁽³⁾ Desde el 15-05-2015 ocupó esta vocalía D. Vicente Boluda Fos que hasta entonces ocupaba la vocalía en representación de los sectores económicos relevantes

⁽⁴⁾ Hasta el 31-07-2015 ocupó esta vocalía D. Victoriano Sánchez Barcaiztegui-Moltó, siendo designado D. Josep Vicent Boira Maiques el 31-07-2015

⁽⁵⁾ Desde el 31-07-2015 ocupó esta vocalía D^a. Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández

⁽⁶⁾ Hasta el 31-07-2015 ocupó esta vocalía D^a Rita Barberá Nolla, siendo designado D. Joan Ribó i Canut el 31-07-2015

⁽⁷⁾ Hasta el 31-07-2015 ocupó esta vocalía D. Sergio Ramón Vinuesa Franco, siendo designado D. Josep Francesc Fernández i Carrasco el 31-07-2015

⁽⁸⁾ Hasta el 15-05-2015 ocupó esta vocalía D. Vicente Boluda Fos, siendo designado D. Antonio García Llusar el 15-05-2015

⁽⁹⁾ Hasta el 18-12-2015 ocupó la Dirección General de la A.P.V. D. Ramón Gómez-Ferrer-Boldova, siendo designado para ese cargo D. Francesc Josep Sánchez Sánchez el 18-12-2015

⁽¹⁰⁾ Hasta el 18-12-2015 ocupó la Secretaría del Consejo D. Fernando Llopis Giner, siendo designada para ese cargo D^a Pilar Theureau de la Peña, el 18-12-2015

Durante 2015 se celebraron 7 sesiones del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia.

A continuación se facilita una relación no exhaustiva de los acuerdos del Consejo más relevantes adoptados en 2015:

- Aprobación del Referencial de Calidad en el Servicio para Vehículos en el Puerto de Sagunto.
- Resolución de la solicitud de Arcelor Mittal Sagunto, S.L. de recuperación de la concesión de su titularidad en el Puerto de Sagunto.
- Resolución de la solicitud de Noatum Ports Valenciana, S.A.U. de prórroga de la concesión de su titularidad en el Puerto de Sagunto.
- Extinción de la concesión de Terminal Polivalente Portuaria de Sagunto S.A., en el Puerto de Sagunto, por renuncia del titular.
- Delegación en el Sr. Presidente de la aprobación del Pliego de Homologación de empresas auditoras para la posible ampliación de plazo de concesiones.
- Autorización al Real Club Náutico de Valencia para el desarrollo de la actividad de pesca marítima de recreo en el ámbito de las dos concesiones de su titularidad, situadas en la zona de servicio del Puerto de Valencia.
- Actualización de la "Política Ambiental" de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Modificación puntual del Convenio de Colaboración suscrito en fecha 30 de marzo de 2012, entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Aprobación del Pliego de condiciones para la prestación del servicio comercial del transporte terrestre.
- Otorgamiento de concesión al Club de Pesca Deportiva Muelle Pescadores de Valencia para la ocupación de bienes de dominio público portuario en la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Valencia.
- Conformidad a la firma del Pacto Local por la Innovación de Valencia.
- Aprobación de la Política de Seguridad de la Información de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Aprobación del proyecto del Plan de Empresa 2016 de la Autoridad Portuaria de Valencia. Previsión de cierre ejercicio 2015.
- Aprobación de los coeficientes correctores y bonificaciones para el ejercicio 2016.
- Consejos de Navegación y Puerto de los Puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia: renovación de vocales, nombramiento de cargos y actualización de sus Normas.
- Resolución sobre modificación del objeto concesional y tarifas máximas de la concesión de la que es titular INFRAPORTVA en el Muelle Sur del Puerto de Valencia.
- Resolución sobre la adjudicación definitiva a la Cofradía de Pescadores de Gandía del Concurso Público convocado para el otorgamiento de una concesión administrativa de ocupación de dominio público portuario con destino a la explotación de la Lonja de Pescado del Puerto de Gandía.
- Resolución de otorgamiento de concesión administrativa a favor de la Cofradía de Pescadores de Gandía para la ocupación de bienes de dominio público portuario (17 casetas de armadores) en el Muelle Pesquero del Puerto de Gandía.
- Resolución de otorgamiento de concesión administrativa a favor de la Cofradía de Pescadores de Gandía para la ocupación de bienes de dominio público portuario (42 casetas de actividades pesqueras) en el Muelle Pesquero del Puerto de Gandía.
- Aprobación del Pliego de condiciones para la prestación del servicio comercial de embarque y desembarque de vehículos nuevos sin matricular.
- Otorgamiento de concesión administrativa a favor de FERTIBERIA, S.A., para la explotación de un complejo industrial existente para la fabricación de abonos y compuestos nitrogenados fertilizantes, en la zona de servicio del Puerto de Sagunto.
- Adhesión a la Declaración en apoyo de las ciencias y la investigación.
- Aprobación del Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de los buques en los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Aprobación de los Referenciales de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cruceros.
- Otorgamiento de autorización a Valencia Terminal Europa, S.A., para la prestación del servicio comercial de embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular, en los puertos de Valencia y Sagunto.
- Resolución sobre modificación del volumen mínimo de tráfico a manipular por Galp Energía España S.A.U., en la concesión de la que es titular en el Puerto de Valencia.
- Resolución sobre modificación del objeto de la concesión de la que es titular NOATUM PORTS VALENCIANA S.A.U. en el Puerto de Sagunto.
- Aprobación de la concesión directa de subvención máxima a la Fundación Valenciaport para el ejercicio 2016.
- Prórroga de la Encomienda a favor de Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A.
- Aprobación del Pliego de Condiciones para la enajenación en subasta pública de la embarcación Valenciaport.

Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.

La Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con los siguientes sistemas de apoyo a la gestión:

Sistema de Gestión de Calidad basado en la norma ISO 9001:2008

La APV dispone de un Sistema de Gestión de Calidad para certificar, según la norma de calidad europea ISO 9001:2008, los procesos claves internos, como es la Gestión del Tráfico Marítimo, que abarca el proceso de Gestión de Atraques en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Dicho Sistema se certificó por primera vez en 1999, según la norma ISO 9002:1994, realizándose durante 2003 la actualización a la nueva norma ISO 9001:2000 y en 2009 la actualización a la ISO 9001:2008. En el mes de agosto de 2015 la APV superó con éxito la auditoría de mantenimiento del Sistema de Gestión de Calidad basado en esta norma y está previsto la adaptación del Sistema de Gestión de Calidad para cumplir con las especificaciones de la nueva normativa ISO 9001:2015.

Sistema de gestión Ambiental de ámbito internacional

Además, la APV en su afán hacia la mejora ambiental, y para dar respuesta y cumplimiento a los compromisos adquiridos en su política ambiental, mantiene en vigor la certificación de su sistema de gestión ambiental en cumplimiento de los requisitos establecidos por la norma UNE EN ISO 14001:2004, así como el mayor reconocimiento existente en materia de gestión ambiental, el registro en cumplimiento del Reglamento EMAS, actualmente Reglamento CE 1221/2009 que permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales. Del mismo modo, la APV renovó durante el año 2015 el Certificado PERS (Port Environmental Review System) que, apoyado por la Asociación Europea de Puertos Marítimos (ESPO), es la única certificación ambiental dirigida exclusivamente al sector portuario.

Como resultado de lo anterior, la APV ha calculado y verificado, conforme a la norma ISO 14064-1:2006 la huella de carbono de la APV-Puerto de Valencia correspondiente a los años 2008, 2010 y 2012. Además, estas huellas de carbono calculadas y verificadas han sido inscritas en el Registro de Huella de Carbono, Compensación y Proyectos de Absorción de CO₂, creado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y obtenido el sello "calculo".

Todas estas certificaciones muestran el compromiso de la APV por la mejora continua en el ámbito ambiental.

Sistema de Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales basado en la norma OHSAS 18001

Más allá del obligatorio cumplimiento legal, el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales y Vigilancia de la Salud de la APV eligió la OHSAS 18001 como modelo de gestión dentro del proceso de mejora continua en el control de riesgos laborales de su personal. En junio de 2007 la Autoridad Portuaria de Valencia consiguió la certificación OHSAS 18001, con número de registro 0101/OHS/01/2007, en sus sedes de Valencia, Sagunto y Gandía, por ser conforme a las exigencias y requisitos establecidos en el estándar, referidos a la Gestión de Instalaciones Portuarias. En 2008 y 2009 se obtuvieron las acreditaciones de la certificación OHSAS 18001 de mantenimiento. En 2010 se realizó la renovación de la Certificación, en 2011 y 2012 su mantenimiento, procediéndose en 2013 a la segunda renovación y en 2014 y 2015 a su mantenimiento.

Sistema de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro basado en la norma ISO 28000

La Autoridad Portuaria de Valencia, dentro de su estrategia de mejora continua en todas las actividades que configuran su modelo de gestión, implantó en 2011 un sistema de protección basado en la ISO 28000. Esta norma asegura que la organización está comprometida con la protección tanto del personal que trabaja en ella como de sus instalaciones, mercancías e información que se intercambia.

Esta iniciativa viene a reforzar la importancia que tiene para la APV el desarrollo de medidas tendentes a mejorar la seguridad y protección de las mercancías y de las personas que trabajan en los puertos que gestiona, incorporando en su gestión ordinaria las mejores prácticas e instrumentos existentes para cumplir con los estándares más exigentes.

Existencia de comité de dirección y su estructura.

- Presidente
- Director General
- Secretaria General
- Director de Planificación Estratégica
- Director de Planificación de Infraestructuras
- Director de Seguridad y Medio Ambiente
- Director de Operaciones y Dominio Público
- Jefe de Gabinete de Presidencia

Este Comité tiene como misión conocer, debatir y coordinar los asuntos derivados de la actividad portuaria y la gestión diaria que resulten estratégicos para esta entidad y la preparación de los asuntos a llevar al Consejo de Administración. En 2015 el Comité Ejecutivo se reunió en 24 ocasiones.

Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.

En 2004 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia acordó la constitución de las Comisiones Delegadas del Consejo para Asuntos Económico-Financieros y para el Seguimiento del Plan Estratégico. La creación de estas dos Comisiones tiene como principal finalidad potenciar y materializar, en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Valencia, el buen gobierno corporativo así como el principio de transparencia en su proceder, involucrando para ello a aquellos sectores representados en el Consejo de Administración más directamente relacionados con el objeto de dichas Comisiones.

A raíz de la nueva estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia motivada por la entrada en vigor de la Ley 33/2010, en la sesión de 4 de noviembre del citado Consejo se adecuó la composición de las dos Comisiones Delegadas del Consejo y desde entonces ha sufrido diversas variaciones con motivo de los nuevos nombramientos de vocales del Consejo.

Comisión Delegada del Consejo para Asuntos Económico-Financieros

La Comisión Delegada del Consejo para Asuntos Económico-Financieros tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con el ámbito económico-financiero del Organismo.

Los asuntos que podrán ser sometidos a la consideración de esta Comisión versarán sobre las siguientes materias:

- Cuestiones relacionadas con los presupuestos de explotación y de capital de la Autoridad Portuaria así como su programa de actuación plurianual.
- El balance, cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria explicativa de la gestión anual del Organismo.
- Los aspectos relacionados con las inversiones y operaciones financieras del Organismo, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, así como lo concerniente a los créditos para financiación de circulante.
- Y, con carácter general, todas aquellas cuestiones que por su naturaleza y vinculación a la materia económico-financiera puedan considerarse incluidas en su ámbito de actuación.

A raíz de los cambios sufridos en el año 2015 en la composición del Consejo de Administración, los miembros integrantes de esta Comisión también han variado, siendo a 31 de diciembre de 2015 los siguientes:

D. Aurelio Martínez Estévez
 Presidente APV (nato)

D. José Vicente González Pérez
 En representación de las organizaciones empresariales

D. Ignacio Arrondo Peral
 En representación de la Administración General del Estado - OPPE

D^a. Inmaculada Rodríguez-Piñero F.
 En representación de la Generalitat Valenciana

D. Salvador Navarro Pradas
 En representación de la Generalitat Valenciana-CEV

D. Francesc Josep Sánchez Sánchez
 Director General APV

D^a Pilar Theureau de la Peña
 Secretaria de la Comisión

Durante 2015 esta Comisión Delegada se reunió en dos ocasiones, una de ellas de forma conjunta con la Comisión Delegada del Consejo para el Seguimiento del Plan Estratégico.

Comisión Delegada del Consejo para el Seguimiento del Plan Estratégico

La Comisión Delegada del Consejo para el Seguimiento del Plan Estratégico tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.

La Comisión podrá asistirse de la metodología e instrumentos de control de gestión inherentes a la implantación y seguimiento del Plan Estratégico, como son el Cuadro de Mando Integral y el Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Son funciones de la citada Comisión analizar, deliberar, informar y proponer al Consejo de Administración y a su Presidente cuantas medidas considere oportunas encaminadas a la mejor implantación y desarrollo del Plan Estratégico.

En particular, los asuntos que podrán ser sometidos a la consideración de esta Comisión versarán sobre los distintos ejes estratégicos en los que se estructure y fundamente el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria y, en particular, sobre las siguientes materias:

- Eficacia y eficiencia de los servicios portuarios.
- Modelo de crecimiento de las infraestructuras portuarias.
- Intermodalidad y logística.
- Política de integración puerto-ciudad.
- Marketing y comunicación.
- Y, con carácter general, todas aquellas cuestiones que por su naturaleza y vinculación con el Plan Estratégico puedan considerarse incluidas en su ámbito de actuación.

A raíz de los cambios sufridos en la composición del Consejo de Administración durante el año 2015, los miembros integrantes de esta Comisión también han variado, siendo a 31 de diciembre de 2015 los siguientes:

D. Aurelio Martínez Estévez (Presidente) Presidente APV (nato)
D. Francisco José Corell Grau En representación de la Cámara de Comercio
D. Josep Vicent Boira Maiques En representación de la Generalitat Valenciana
D. Salvador Navarro Pradas En representación de la Generalitat Valenciana - CEV
D. Vicente Boluda Fos En representación de la Generalitat Valenciana - AVE
D. Francesc Josep Sánchez Sánchez Director General APV
D^a Pilar Theureau de la Peña Secretaria de la Comisión

En 2015 esta Comisión se reunió una vez en reunión conjunta con la Comisión Delegada del Consejo para asuntos Económico-Financieros.

Comisión Delegada del Consejo para el Impulso y la Integración Territorial

Sin perjuicio de las dos Comisiones anteriores, en la sesión del Consejo de Administración celebrada el 2 de octubre de 2015, a propuesta de la Presidencia se acordó crear una nueva Comisión Delegada del Consejo bajo la denominación de Comisión Delegada para el Impulso de la Integración Territorial, aprobando al mismo tiempo sus Normas de Funcionamiento. En el seno de dicha Comisión, y como así prevén sus Normas de Funcionamiento, se ha creado un Comité Asesor por cada uno de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Esta Comisión tiene como objetivo analizar, deliberar, informar, y proponer al Consejo de Administración y a su Presidente, cuantas iniciativas y medidas considere oportunas encaminadas al desarrollo sostenible y competitivo de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria.

La composición de esta Comisión es la siguiente:

D. Aurelio Martínez Estévez (Presidente) Presidente de la APV (nato)
D. Josep Vicent Boira Maiques (Vicepresidente) En representación de la Generalitat Valenciana
D. Juan Carlos Moragues Ferrer En representación de la Administración General del Estado
D. Joan Ribó Canut En representación del Ayuntamiento de Valencia
D. Josep Francesc Fdez. i Carrasco En representación del Ayuntamiento de Sagunto
D. Francesc Josep Sánchez Sánchez Director General APV
D^a Pilar Theureau de la Peña Secretaria de la Comisión

En 2015 esta Comisión se reunió una vez.

Consejos de Navegación y Puerto

El Consejo de Navegación y Puerto es un órgano colegiado creado según lo dispuesto en el Artículo 34 del TRLPEMM, cuyo objeto es la asistencia e información a la Capitanía Marítima y al Presidente de cada Autoridad Portuaria en todos aquellos aspectos relativos a la actividad portuaria y a la navegación que sean de sus respectivas competencias y que puedan contribuir al buen funcionamiento del puerto y del comercio marítimo.

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia de las Normas Regulatoras de cada uno de los Consejos de Navegación y Puerto de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, en las que se recoge la composición y funcionamiento de estos órganos de asistencia, se constituyeron los mismos.

Cabe señalar que los Consejos de Navegación y Puerto constan de una estructura interna integrada, como mínimo, por una Comisión Permanente -con la composición y atribuciones de carácter general que se establece en su normativa reguladora y sin perjuicio de los Grupos de Trabajo que así mismo pudieran crearse- y por el Comité de Servicios Portuarios y el Comité de Seguridad con el carácter de órganos especiales, con las atribuciones específicas que igualmente se recogen en dichas Normas Regulatoras.

En 2015 finalizó el periodo de la vigencia de las vocalías de estos consejos, cuya anterior renovación tuvo lugar en 2011. Por tal motivo en este año se procedió a la renovación de los tres Consejos de Navegación y Puerto de la Autoridad Portuaria de Valencia. Proceso que se inició por Resolución de Consejo de Administración de 11 de marzo de 2015 y que culminó en la sesión de fecha 2 de octubre de 2015 con la designación de los representantes, titulares y suplentes, de cada una de las vocalías que finalmente constituirán para el nuevo período de cuatro años estos Consejos de Navegación y Puerto.

Durante 2015 no se celebró ninguna reunión de plenos de los Consejos de Navegación y Puerto de los Puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, ni de los Comités dependientes de los mismos.

Infraestructuras y capacidad

Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo “land lord”. Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.

La Autoridad Portuaria de Valencia es responsable de la gestión de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía siguiendo el modelo implantado en el sistema portuario de titularidad estatal español, en el que la Autoridad Portuaria provee los espacios y parte de las infraestructuras que sustentan la actividad portuaria, mientras que es la iniciativa privada la responsable del desarrollo de las operaciones y de la prestación de los servicios en los puertos, utilizando esa misma infraestructura. En este marco, y conforme a la normativa aplicable, la Autoridad Portuaria se convierte también en la reguladora de las actividades privadas desarrolladas en el ámbito de su competencia.

En el caso de la APV, se podría considerar que este modelo ya ha evolucionado hacia lo que se ha dado en llamar “landlord avanzado”, en el que la Autoridad Portuaria asume el papel de liderazgo de la Comunidad Portuaria más allá de las funciones establecidas en la legislación, con el objetivo de contribuir a su vertebración y mejorar los servicios ofrecidos a las cadenas logísticas que utilizan los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia.

A continuación se detallan las principales características técnicas de los puertos gestionados por la APV:

	PUERTO DE VALENCIA	PUERTO DE SAGUNTO	PUERTO DE GANDÍA	TOTAL
Superficie terrestre	5.603.186 m ²	2.397.800 m ²	245.000 m ²	8.245.986 m ²
Superficie de suelo concesionable	4.159.479 m ²	2.052.001 m ²	182.571 m ²	6.394.051 m ²
Superficie aguas abrigadas	5.769.000 m ²	2.206.000 m ²	284.000 m ²	8.259.000 m ²

Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.

Principales inversiones ejecutadas en 2015:

NUEVO FARO EN LA AMPLIACIÓN NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA

Esta obra destaca por su carácter innovador al estar realizada con materiales compuestos a base de fibra de carbono y fibra de vidrio, que le da una gran ligereza y resistencia a la exposición ambiental. Funciona de manera autosuficiente con tecnología LED y con energías renovables solar y eólica. La obra del nuevo Faro ha recibido un premio a la innovación otorgado por JEC Group París, feria internacional sobre materiales compuestos.

Presupuesto: 866.364,08 €

Fecha de inicio: 16/07/14

Fecha fin: 01/06/15

Duración: 11 meses

AMPLIACIÓN DE LA PLAYA DE VÍAS DEL MUELLE DE LEVANTE EN EL PUERTO DE VALENCIA

Una vez concluidos los accesos a la terminal de contenedores del Muelle de Levante, se ha ejecutado la prolongación de la playa de vías y la adecuación de las mismas al ancho UIC, para permitir la operación de trenes de 750 m de longitud. Esta obra quedó finalizada en enero de 2015

Presupuesto: 4.104.727 €

Fecha de inicio: 03/04/14

Fecha fin: 10/04/15

Duración: 12 meses

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LOS EDIFICIOS DE LA NUEVA DÁRSENA DE SERVICIOS NÁUTICOS DEL PUERTO DE VALENCIA.

Tras finalizar en 2009 la Dársena de Servicios Náuticos, a lo largo de 2011 se iniciaron las obras necesarias para albergar a los usuarios de la dársena, así como acondicionar un acceso adecuado desde la carretera del Muelle Sur. Tras la paralización de las mismas por causas imputables al contratista, en 2015 se reiniciaron las obras.

Importe de adjudicación: 1.799.233 €

Fecha de inicio: 20/05/15

Fecha fin: 05/02/16

Duración: 8,5 meses

REFUERZO DE LA ESCOLLERA DEL DIQUE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA

Tras los últimos temporales que dañaron y erosionaron la sección, talud y berma del Dique Norte del Puerto de Gandía se procede a su reparación y refuerzo para garantizar su máxima operatividad, seguridad y abrigo en la dársena interior.

Importe adjudicación: 207.424,00

Fecha de inicio: 17/02/15

Fecha fin: 26/06/15

Duración: 4,5 meses

INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y SISTEMA DE CÁMARAS DE VIDEOVIGILANCIA CCTV EN EL MUELLE DE CRUCEROS DEL PUERTO DE VALENCIA

Se ha desplegado una instalación de infraestructura de telecomunicaciones y sistema de videovigilancia mediante Circuito Cerrado de Televisión en la zona del Muelle de Cruceros, de reciente puesta en servicio. La instalación está compuesta por cuatro nodos de comunicaciones, tendidos de fibra óptica, 11 cámaras fijas y 5 cámaras móviles.

Importe adjudicación: 193.500,00 €

Fecha de inicio: 09/03/15

Fecha fin: 09/07/15

Duración: 4 meses

AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL MSC POR EL ESTE EN EL PUERTO DE VALENCIA

Esta obra consiste en la ampliación de unos 23.000 m² de la terminal de MSC Terminal Valencia por el este. Para ello, se está construyendo tanto la infraestructura consistente en una mota perimetral de protección y el relleno posterior, como la superestructura, análoga a la de la terminal existente, es decir, el pavimento, las vigas carril así como todas las redes de servicios.

Importe de adjudicación: 6.691.258,79 €

Fecha de inicio: 24/04/15

Fecha fin: 23/06/2016

Duración: 14 meses.

PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DEL DIQUE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA

La obra consiste en la formación de un paseo peatonal situado sobre la escollera del dique y la instalación de puertas de control del acceso al mismo.

Importe de adjudicación: 1.326.675,00 €

Fecha de inicio: 22/10/15

Fecha fin: 31/04/16

Duración: 6,30 meses

REFORMA Y AMPLIACIÓN DE LAS OFICINAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA EN EL MUELLE CENTRO DEL PUERTO DE SAGUNTO

Esta nueva edificación se situará en el lado norte del edificio existente y contará con dos plantas: planta baja y planta primera, desde la que partirá la pasarela que conectará los dos edificios.

Importe adjudicación: 1.148.759,00 €

Fecha de inicio: 25/11/2015

Fecha fin: 01/09/2016

Duración: 9,25 meses

Principales inversiones a ejecutar en 2016.

MEJORA DE DRAGADO Y AUMENTO DE CALADO EN EL MUELLE Y DÁRSENA PRÍNCIPE FELIPE DEL PUERTO DE VALENCIA"

Al objeto de permitir la operación de los grandes buques portacontenedores. Se proyecta dragar la dársena a cota -17,60 metros y mejorar el calado de 450 metros de línea de atraque del actual muelle de la Terminal Pública.

Presupuesto plan inversión: 6.500.000 €

MEJORA DE DRAGADO Y AUMENTO DE CALADO EN EL MUELLE LEVANTE DEL PUERTO DE VALENCIA

Se trata de una actuación encaminada a dotar a los 600 últimos metros del Muelle de Levante de capacidad para atender buques de contenedores de 18.000 TEU, consistente en un recalce del cimientado del muelle, construcción de viga carril para la pata trasera de grúas STS, mejora de los elementos de atraque y amarre y dragado de la dársena hasta la cota -17,00.

Presupuesto plan de inversión: 10.500.000 €

ADECUACIÓN DE LA RED VIARIA DE ACCESO A LOS MUELLES DE CRUCEROS DE LA AMPLIACIÓN NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA

Con la puesta en funcionamiento de los nuevos muelles de cruceros situados en la dársena de la Ampliación Norte, se hace necesario dotar a los mismos de un enlace con la ciudad cómodo, seguro y atractivo, evitando que el tráfico de pasajeros atraviese la zona comercial del puerto. Por lo anteriormente expuesto, es necesaria la ejecución de un vial de enlace que una la rotonda de los tinglados con la de acceso a los nuevos muelles de cruceros, para dar servicio al tráfico de autobuses que transportan a los cruceristas.

Presupuesto licitación: 464.906,38€

CERRAMIENTO Y CONTROL DE ACCESOS DE LA INTERFAZ BUQUES - PUERTO SEGÚN PLAN DE PROTECCIÓN DEL PUERTO DE VALENCIA

En cumplimiento de la Directiva 2005/65/CE para la mejora de la protección de los puertos y, más concretamente, del Plan de Protección del Puerto de Valencia, derivado de aquella, y aprobado por la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior en octubre de 2013, se proyecta para su control el cerramiento de los muelles Turia, Sur y Xitá.

Se crean 19 accesos rodados que serán controlados mediante tres nuevos Centros de Control, integrados a su vez en el Centro de Control de Emergencias, incorporando sistemas de comunicaciones, videovigilancia, apertura automática de puertas y barreras, identificación por tarjeta y matrícula, etc. El proyecto también contempla la obra civil del cerramiento, las puertas y barreras, la urbanización, nuevas casetas prefabricadas, las redes de los nuevos servicios incorporados, etc.

Presupuesto licitación: 1.311.767,57 €

REORDENACIÓN DE LA CARRETERA MALECÓN SUR PARA SU ADAPTACIÓN A LA NUEVA SALIDA DE TRÁFICO PESADO DE LA TERMINAL MSC EN EL PUERTO DE VALENCIA

Ante la próxima reubicación de las puertas de salida de la Terminal MSC en la cabecera del Muelle Sur, lindando con la Dársena de Servicios Náuticos, se precisa la reordenación de la carretera Malecón Sur. Para ello se ejecutará un vial de sentido único adosado al azarbe que, tras cruzar las vías del ferrocarril, continuará bordeando la antigua concesión de BORAX hasta unirse a la carretera Salida Transversal de Costa y llegará a la Rotonda Muelle Sur.

Presupuesto de adjudicación: 257.000,00€

CENTRO DE CONTROL FERROVIARIO

El aumento del tráfico ferroviario en el Puerto de Valencia hace necesario contar con un edificio de control junto a la puerta de entrada-salida del ferrocarril, donde disponer de todos los equipos de control de circulación y señalización de la red.

La nueva edificación constará de dos plantas sobre rasante, una cubierta accesible para mantenimiento y con zonas exteriores de arbolado y aparcamiento.

Presupuesto licitación: 535.005,26 €

Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.

En 2015 la Autoridad Portuaria de Valencia ha continuado trabajando en el desarrollo del proyecto de creación de Zonas de Actividades Logísticas tanto en el Puerto de Valencia como en el Puerto de Sagunto, a través de Valencia Plataforma Intermodal y Logística S.A. (VPI Logística). Esta sociedad tiene como objetivo principal la promoción, gestión y explotación de espacios logísticos que favorezcan el desarrollo de actividades logísticas ligadas a las mercancías marítimas que transitan a través de las dársenas portuarias cuya gestión corresponde a la Autoridad Portuaria de Valencia.

La ZAL del Puerto de Valencia está constituida por más de 300.000 m² destinados exclusivamente a la logística y ubicados estratégicamente junto al Puerto de Valencia y a los principales nodos de transporte.

VPI Logística es propietaria de cuatro (A1, B2, F2 y G2) de las nueve manzanas destinadas a suelo logístico en la ZAL del Puerto de Valencia con una superficie de 136.269 m², que se ponen a disposición de las empresas especializadas en la logística de la mercancía marítima.



La Autoridad Portuaria de Valencia, a través de VPI Logística, dirige el Plan de Comercialización de la ZAL Puerto de Valencia, estableciendo diversas acciones comerciales destinadas a exportadores, importadores, transitarios y operadores logísticos, con el objetivo de que las sociedades interesadas puedan establecerse en la ZAL.

En 2015 la sociedad VPI estuvo finalizando las acciones relativas a la necesaria tramitación de un nuevo planeamiento del área logística, que permitirá tener un nuevo documento urbanístico para el ámbito de la ZAL del Puerto de Valencia, adaptado a las necesidades logísticas de un sector que ha ido variando como consecuencia de la existencia de nuevos procesos y que lleva consigo la consecuente demanda de mayores espacios para la realización de actividades logísticas.

Con la ZAL del Puerto de Valencia se configura una zona de alto interés para las empresas que se dedican a la logística vinculada al tráfico marítimo y para aquellas que planean establecer un centro estratégico de distribución con proyección internacional.

La ZAL contará con una futura zona de servicios terciarios, que permitirá un incremento de la competitividad de las empresas ubicadas en ella: servicios de seguridad, suministros, jardinería, zonas verdes y limpieza, servicios de alquiler de oficinas, banco, hotel, restaurantes, transporte público, servicios de gasolinera, estación de servicio, zonas de descanso y demás servicios auxiliares.

Por otra parte, VPI Logística S.A. es adjudicataria de una parcela urbanizada de 279.380 m² en Parc Sagunt, cuya adquisición se completó en 2011, parcela donde se va a establecer la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sagunto, si bien el desarrollo de la urbanización todavía no ha podido completarse al no haber concluido sus últimos trámites administrativos, lo que ha condicionado el inicio de su puesta en marcha.

La ZAL Puerto de Sagunto, como centro logístico intermodal orientado al tráfico marítimo de importación y exportación, pretende adaptarse a las necesidades de transitarios, operadores logísticos, importadores y exportadores que manipulan este tipo de tráfico.

La Autoridad Portuaria de Valencia ha mantenido durante 2015 su participación en los Consejos de Administración del Puerto Seco de Coslada y de la Terminal Plaza en Zaragoza con el fin de potenciar las conexiones ferroviarias con origen/destino Puerto de Valencia.

Mercados servidos

Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.

Durante 2015 se manipularon un total de 70.083.977 toneladas (incluyendo la pesca y el avituallamiento), lo que representa un aumento del 4,44% respecto al año 2014. En cuanto al número de TEU, se movieron 4.615.196, lo que supone un aumento del 3,9%. El tráfico de pasajeros aumentó un 7,57% hasta los 744.923 pasajeros, siendo el crecimiento de los pasajeros en línea regular del 16,93% y el crucero turístico aumentó un 0,42%. El tráfico de vehículos en régimen de mercancía aumentó significativamente, alcanzando la cifra de 689.426 unidades, lo que representa un crecimiento del 39,19% debido sobre todo a las exportaciones.

Respecto a la forma de presentación de las mercancías, el tráfico de granel líquido alcanzó la cifra de 3.814.375 toneladas, lo que representa un retroceso del -26,94%, el granel sólido con un movimiento de 2.684.864 toneladas, ascendió un 0,17%, la mercancía general no contenedor aumentó un 14,8%, con un movimiento total de 10.834.853 toneladas, y por último el tráfico en contenedor con 52.267.244 toneladas aumentó un 6,04%.

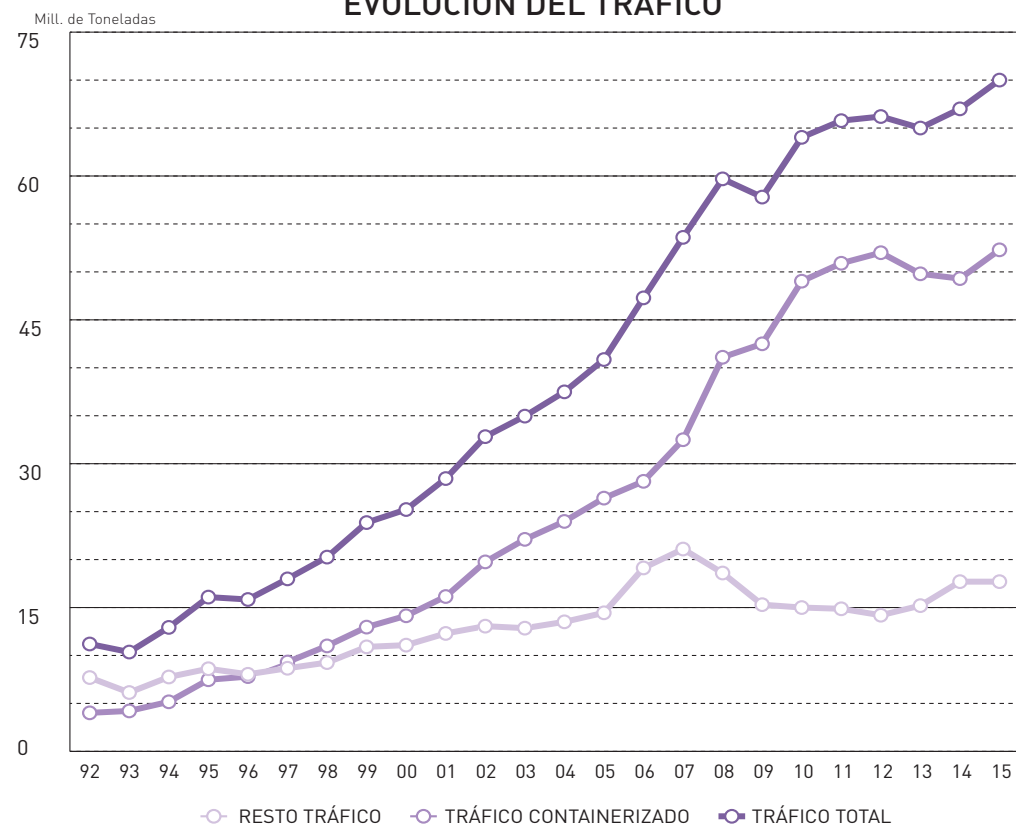
Podemos observar en el cuadro adjunto la evolución por separado de los tres puertos que componen la APV:

MILES DE TONELADAS (incluida pesca y avituallamiento)	2013	2014	2015	DIF. 15/14	%
Puerto de Valencia	58.442	59.445	63.330	3.885	6,54%
Puerto de Gandía	278	321	385	64	19,94%
Puerto de Sagunto	6.291	7.340	6.369	-971	-13,23%
TOTAL APV	65.010	67.020	70.083	3.063	4,57%

En el siguiente cuadro figura el reparto de las mercancías por su forma de presentación, incluyendo también la pesca y el avituallamiento.

Miles de Toneladas (incluidas taras)	2013	2014	2015	DIF. 14/15	%
Mercancía General	57.943	58.728	63.102	4.374	7,45%
En Contenedor	49.789	49.290	52.267	2.977	6,04%
No Contenedor	8.154	9.438	10.835	1.397	14,80%
Granel Líquido	4.165	5.221	3.814	-1.407	-26,95%
Granel Sólido	2.445	2.680	2.685	5	0,19%
Total	64.553	66.629	69.601	2.972	4,46%
Pesca y Avituallamiento	457	391	483	92	23,53%
Tráfico Total	65.010	67.020	70.084	3.064	4,57%
TEU (Unidades)	4.327.838	4.441.949	4.615.196	173.247	3,90%

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO



Mercancías

La Autoridad Portuaria de Valencia gestiona los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, pero a efectos de este análisis únicamente se tendrá en cuenta la APV como una única unidad de explotación, siendo, por tanto, acumulados los tráficos para el conjunto de los tres puertos, indicando, si procede en algún caso, a qué puerto pertenece la mercancía manipulada.

Granel Líquido

Durante 2015 se manipularon un total de 3.814.375 toneladas, lo que significa un retroceso del -26,94% respecto al año anterior. El granel líquido representa el 5,44% del total del tráfico portuario incluyendo la pesca y el avituallamiento

Las principales mercancías son:

(toneladas)	2013	2014	2015	DIF 15/14	%
Gas Natural	2.772.501	3.675.427	2.240.318	-1.435.109	-39,05%
Gas-Oil	407.487	366.436	477.422	110.986	30,29%
Productos químicos	344.017	360.929	347.631	-13.298	-3,68%
Fuel-Oil	367.939	386.620	326.309	-60.311	-15,60%
Vinos, bebida, alcoholes y derivados	116.994	256.371	233.608	-22.763	-8,88%
Otras mercancías en Granel Líquido	155.954	174.915	189.087	14.172	8,10%
Total Granel Líquido	4.164.892	5.220.698	3.814.375	-1.406.323	-26,94%

Granel Sólido

El granel sólido, que representa el 3,8% del total del tráfico portuario, aumentó en 2015 -con un total de 2.684.864 toneladas- un 0,17%, siendo las principales mercancías las siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Cereales y su harina	811.679	916.332	922.993	6.661	0,73%
Cemento y clinker	520.678	662.274	721.923	59.649	9,01%
Abonos naturales y artificiales	535.704	546.862	510.976	-35.886	-6,56%
Otros minerales no metálicos	146.101	127.738	137.695	9.957	7,79%
Productos químicos	112.322	146.651	126.053	-20.598	-14,05%
Resto mercancías	318.089	280.335	265.224	-15.111	-5,39%
Total	2.444.573	2.680.192	2.684.864	4.672	0,17%

Mercancía General no Contenedor

La mercancía general no contenedor, que representa el 15,45% del total del tráfico portuario, creció durante 2015 un 14,8%, con un total de 10.834.853 toneladas.

Las principales mercancías que se mueven con este tipo de presentación son las siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Productos siderúrgicos	1.617.105	1.718.149	1.940.551	222.402	12,94%
Automóviles y sus piezas	891.240	1.109.276	1.515.904	406.628	36,66%
Maquinaria, herramientas y repuest	799.778	858.246	859.983	1.737	0,20%
Otros productos alimenticios	464.970	564.595	717.643	153.048	27,11%
Resto de mercancías	434.661	393.168	508.890	115.722	29,43%
Aceites y grasas	264.305	526.260	429.797	-96.463	-18,33%
Materiales de constr. elaborados	263.072	361.198	401.000	39.802	11,02%
Vinos, bebida, alcoholes y derivados	289.529	327.013	335.378	8.365	2,56%
Papel y pasta	247.945	316.547	352.739	36.192	11,43%
Productos químicos	251.871	248.835	334.727	85.892	34,52%
Maderas y corcho	83.895	118.802	190.830	72.028	60,63%
Cemento y clinker	119.739	130.896	125.091	-5.805	-4,43%
Resto epígrafe (incluidas Taras)	2.426.103	2.765.056	3.122.320	357.264	12,92%
Total	8.154.213	9.438.041	10.834.853	1.396.812	14,80%

Mercancía General en Contenedor

La mercancía general en contenedor, que representa el 74,6% del total del tráfico portuario, creció en 2015 un 6,04%, manipulándose un total de 52.267.244 toneladas.

Las principales mercancías son las siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Materiales de construcción ela	9.407.274	8.656.067	9.255.191	599.124	6,92%
Productos químicos	6.895.544	6.579.852	6.841.766	261.914	3,98%
Resto de mercancías	6.730.085	6.691.002	6.522.406	-168.596	-2,52%
Otros productos alimenticios	3.603.108	4.143.707	4.553.475	409.768	9,89%
Maquinaria, herramientas y repuest	3.148.826	3.103.115	2.929.700	-173.415	-5,59%
Papel y pasta	2.961.282	2.781.607	3.093.108	311.501	11,20%
Tara de contenedores	2.186.629	2.282.767	2.308.261	25.494	1,12%
Productos siderúrgicos	1.963.706	1.983.507	2.040.931	57.424	2,90%
Frutas, hortalizas y legumbres	1.794.720	1.847.971	1.839.770	-8.201	-0,44%
Vinos, bebida, alcoholes y derivados	1.613.847	1.609.325	1.832.202	222.877	13,85%
Automóviles y sus piezas	1.131.941	1.059.696	1.235.645	175.949	16,60%
Cereales y su harina	1.166.471	977.871	1.115.873	138.002	14,11%
Tabaco, cacao, café y especias	925.444	1.033.883	1.148.114	114.231	11,05%
Conservas	1.003.416	939.265	1.028.599	89.334	9,51%
Resto epígrafe (incluidas taras)	5.257.106	5.600.097	6.522.203	922.106	16,47%
TOTAL	49.789.399	49.289.732	52.267.244	2.977.512	6,04%

Contenedores (TEU)

El número de TEU –con un total de 4.615.196 TEU- aumentó en 2015 un 3,90% respecto al año anterior. De estos TEU, 1.053.245 fueron de carga, 1.053.017 TEU de descarga y 2.508.934 TEU en tránsito marítimo.

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES

Estructura del Tráfico de Contenedores. TEU					
	2013	2014	2015	DIF 15/14	%
Cabotaje	144.262	162.306	160.386	-1.920	-1,18%
Llenos	71.908	80.706	88.550	7.844	9,72%
Vacíos	72.354	81.600	71.836	-9.764	-11,97%
Exterior	2.025.250	1.822.683	1.945.876	123.193	6,76%
Embarcados	1.016.500	926.353	973.553	47.200	5,10%
Llenos	631.901	672.169	751.825	79.656	11,85%
Vacíos	384.599	254.184	221.728	-32.456	-12,77%
Desembarcados	1.008.750	896.330	972.323	75.993	8,48%
Llenos	480.335	521.801	544.475	22.674	4,35%
Vacíos	528.415	374.529	427.848	53.319	14,24%
Tránsito	2.158.326	2.456.960	2.508.934	51.974	2,12%
Total tráfico contenedores	4.327.838	4.441.949	4.615.196	173.247	3,90%

SERIE HISTÓRICA TRÁFICO DE CONTENEDORES (TEU)

Miles de TEU	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CABOTAJE	153	202	177	178	153	136	151	144	144	162	160
EXTERIOR	1.554	1.602	1.831	1.842	1.676	1.916	1.950	2.045	2.025	1.823	1.946
TRANSITO	703	808	1.034	1.582	1.824	2.156	2.226	2.281	2.158	2.457	2.509
TOTAL	2.410	2.612	3.043	3.602	3.654	4.207	4.327	4.470	4.328	4.442	4.615

Tráfico Tránsito Marítimo

El tráfico de mercancías en tránsito (incluida la tara del equipamiento) en la Autoridad Portuaria creció un 4,84% respecto al año anterior, con 32.084.550 toneladas. El número de TEU en tránsito marítimo fue de 2.508.934 TEU lo que supone un aumento del 2,12%.

Pasajeros y cruceros turísticos

En régimen de Transporte

Durante 2015 desde el Puerto de Valencia se ofrecieron servicio de línea regular a las Islas Baleares con las compañías Trasmediterránea (Ibiza, Mahón y Palma de Mallorca), y Balearia (Palma de Mallorca, Ibiza, y San Antonio de Ibiza).

El tráfico de pasajeros en línea regular fue de 373.549 pasajeros, representando un ascenso del 16,93% respecto al año anterior.

Pasajeros	2013	2014	2015	Dif 15/14	%
Baleares	347.580	319.458	373.549	54.091	16,93%
Total Línea Regular	347.580	319.458	373.549	54.091	16,93%

En crucero turístico

El número de pasajeros en crucero turístico –con un total de 374.566– ascendió un 0,42% respecto al año 2014. De estos pasajeros 64.207 tuvieron base en el Puerto de Valencia y 310.359 fueron pasajeros en tránsito.

Pasajeros	2013	2014	2015	DIF	%
Base en puerto	74.348	73.943	64.207	-9.736	-13,17%
Tránsito	398.766	299.070	310.359	11.289	3,77%
Total	473.114	373.013	374.566	1.553	0,42%

Vehículos en régimen de pasaje

El número de turismos en régimen de pasaje fue de 79.259, lo que representa un ascenso del 19,66%.

Tráfico de buques

En 2015 atracaron en la APV un total de 7.728 buques lo que representa un aumento de 358 buques respecto al año anterior, un 4,86% más. El GT fue de 240,5 millones de GT, lo que supone un ascenso del 8,30% respecto al pasado año.

Buques (número)	2013	2014	2015	DIF 15/14	%
Buques	7.160	7.370	7.728	358	4,86%
GT (miles)	213.005	222.098	240.530	18.432	8,30%

En la siguiente tabla encontramos una clasificación agrupada por los tipos de buque más significativos:

Tipo de Buque (número)	2014	2015	DIF 15/14	%
Portacontenedores	3.272	3.197	-75	-2,29%
Carga General	1.138	1.168	30	2,64%
Ro-Ro	1042	1224	182	17,47%
Ropax y Cruceros	1169	1.424	255	21,81%
Tanques	317	297	-20	-6,31%
Graneleros	393	392	-1	-0,25%
Otros	39	26	-13	-33,33%
Total	7.370	7.728	358	4,86%

El tráfico de buques por puertos lo podemos observar en la siguiente tabla:

	2013	2014	2015	DIF 15/14	%
Valencia.- Número:	5.806	6.025	6.267	242	4,02%
G.T(mil):	195.403	203.946	219.136	15.190	7,45%
Gandía.- Número:	165	170	159	-11	-6,47%
G.T(mil):	926	1033	938	-95	-9,16%
Sagunto.- Número:	1.189	1.175	1.302	127	10,81%
G.T(mil):	16.676	17.119	20.456	3.337	19,49%

Los pabellones

De los 7.728 buques que escalaron en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia durante 2015, 1.276 lo hicieron bajo bandera de Italia, 862 bajo bandera de Chipre y 718 bajo bandera de Panamá. Asimismo 415 buques atracaron con pabellón español.

Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.

Comercio Exterior

El tráfico de mercancías de comercio exterior recoge únicamente las exportaciones e importaciones de mercancía. En los siguientes cuadros estadísticos no se tiene en cuenta el peso de los equipamientos que transportan dichas mercancías, el tránsito marítimo y el tráfico nacional de cabotaje.

Exportaciones

En 2015 el tráfico de exportación aumentó un 2,19%, siendo las principales mercancías las siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Materiales de construcción elaborados	4.693.285	4.631.684	5.004.833	373.149	8,06
Productos químicos	1.223.551	1.404.870	1.395.748	-9.122	-0,65
Vinos, bebida, alcoholes y derivados	803.695	1.082.883	1.170.082	87.199	8,05
Automóviles y sus piezas	653.187	743.120	987.950	244.830	32,95
Maquinaria, herramientas y repuestos	670.646	795.217	882.041	86.824	10,92
Cemento y clínker	561.675	629.632	812.405	182.773	29,03
Papel y pasta	620.997	639.477	718.991	79.514	12,43
Productos siderúrgicos	427.034	610.031	677.825	67.794	11,11
Resto de mercancías	512.281	516.788	609.898	93.110	18,02
Otros productos alimenticios	278.121	342.217	413.047	70.830	20,7
Otras mercancías	2.560.614	3.506.426	2.555.880	-950.546	-27,11
Total	13.005.086	14.902.345	15.228.700	326.355	2,19

Los principales destinos por países de las exportaciones son:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Italia	1.328.419	2.040.122	1.787.560	-252.562	-12,38
China	1.342.653	1.272.726	1.333.890	61.164	4,81
Argelia	865.897	1.114.698	1.150.153	35.455	3,18
Arabia Saudí	991.110	886.041	1.112.961	226.920	25,61
E.E.U.U.	549.685	683.222	947.486	264.264	38,68
Marruecos	547.159	598.859	771.796	172.937	28,88
U.E. Árabes	473.731	447.781	547.820	100.039	22,34
Reino Unido	249.212	330.543	377.711	47.168	14,27
México	330.599	277.870	342.381	64.511	23,22
Egipto	154.218	167.737	288.711	120.974	72,12
Brasil	816.797	534.742	261.790	-272.952	-51,04
Hong-Kong	237.487	274.747	256.394	-18.353	-6,68
Rusia	265.945	310.769	246.550	-64.219	-20,66
Turquía	283.987	369.999	245.390	-124.609	-33,68
Canadá	127.717	190.488	241.007	50.519	26,52
Francia	83.494	145.935	235.777	89.842	61,56
Japón	52.857	456.571	215.763	-240.808	-52,74
Colombia	140.711	189.169	207.317	18.148	9,59
India	180.520	242.572	205.260	-37.312	-15,38
Resto de países	3.982.888	4.367.754	4.452.983	85.229	1,95
Total general	13.005.086	14.902.345	15.228.700	326.355	2,19

Importaciones

Las importaciones crecieron un 3,40% moviéndose un total de 11.916.136 toneladas, siendo las principales mercancías de importación las siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
Gas natural	1.966.449	2.413.087	1.803.714	-609.373	-25,25
Resto de mercancías	1.331.039	1.458.582	1.502.769	44.187	3,03
Productos siderúrgicos	1.411.220	1.357.364	1.473.264	115.900	8,54
Cereales y su harina	868.505	903.928	1.061.537	157.609	17,44
Productos químicos	735.465	797.774	933.772	135.998	17,05
Automóviles y sus piezas	311.828	516.379	652.147	135.768	26,29
Maquinaria, herramientas y repuestos	676.976	665.097	646.707	-18.390	-2,77
Papel y pasta	449.440	527.436	528.573	1.137	0,22
Gas-oil	394.111	294.370	473.773	179.403	60,94
Abonos naturales y artificiales	362.982	380.007	357.648	-22.359	-5,88
Otras Mercancías	2.044.597	2.210.481	2.482.232	271.751	12,29
Total	10.552.612	11.524.505	11.916.136	391.631	3,40

Los principales países de donde proceden las mercancías son los siguientes:

(toneladas)	2013	2014	2015	Dif	%
China	1.598.995	1.639.533	1.661.684	22.151	1,35
Argelia	1.180.503	1.707.873	1.526.771	-181.102	-10,60
Italia	919.945	1.181.632	1.398.994	217.362	18,40
Francia	688.393	678.987	716.956	37.969	5,59
Ucrania	471.739	458.393	570.648	112.255	24,49
Turquía	314.655	456.133	559.272	103.139	22,61
Portugal	387.208	255.260	469.807	214.547	84,05
E.E.U.U.	421.569	474.936	459.754	-15.182	-3,20
India	240.236	285.041	317.797	32.756	11,49
Nigeria	127.708	299.195	314.454	15.259	5,10
Resto de países	4.201.661	4.087.522	3.919.999	-167.523	-4,10
Total general	10.552.612	11.524.505	11.916.136	391.631	3,40

Tráfico Nacional

Durante 2015 el tráfico nacional (sin contar el tránsito) aumentó un 8,92%. En total se movieron 3.280.581 toneladas (sin la tara del equipamiento) en operaciones de carga y descarga. El tráfico con Baleares representa un 67,89% del tráfico nacional mientras que Canarias un 16,42%.

Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.

Los puertos que gestiona la APV atienden las necesidades de diferentes sectores bajo diferentes tipos de presentación (graneles, mercancía general no contenedor y mercancía general en contenedor). A continuación se cita, para cada uno de los puertos, una lista -no exhaustiva- de los sectores a los que se da apoyo.

Puerto de Valencia:

- Materiales de construcción. Se incluye en este apartado los productos cerámicos, mármol y la piedra tallada.
- Sectores del mueble, calzado, juguete y textil.
- Sector gran consumo (alimentación, hogar e higiene).
- Sector químico. Fritas, pigmentos y desechos/desperdicios del plástico entre otros.
- Sector vitivinícola y jugos de frutas.
- Papel y pasta.
- Sector automoción y sus componentes.
- Sector agroalimentario. Aceite y los cereales y su harina (maíz y trigo) entre otros.
- Sector turismo. Tráfico de cruceros.

Puerto de Sagunto:

- Sector energético. Gas natural.
- Sector siderúrgico. En relación con los sectores de la construcción, la automoción y los electrodomésticos.
- Sector cementero.
- Sector de los abonos/fertilizantes.
- Sector automoción.
- Sector agroalimentario.

Puerto de Gandía:

- Papel y pasta.
- Sector químico.
- Tableros de madera.
- Sector alimentario (frutas y hortalizas).

Servicios

Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.

Desde el punto de vista de los servicios, las últimas reformas legislativas han ido profundizando en el papel de la iniciativa privada, dándole un mayor protagonismo dentro de un marco de libre y leal competencia. Corresponde a la Autoridad Portuaria establecer las condiciones en las que deben prestarse los servicios y definir los requisitos necesarios para que una empresa pueda optar a la prestación de dichos servicios en los puertos que gestiona.

En el caso de los servicios portuarios, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, regula la prestación de estos servicios a través de la aprobación de las correspondientes Prescripciones Particulares. El cumplimiento de dichas prescripciones, en las que se incluyen los recursos humanos y materiales mínimos con los que el prestador/a debe afrontar su función, da lugar al otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio en cuestión. Desde el punto de vista de los servicios comerciales se aplica la misma filosofía con la única diferencia de que en lugar de Pliegos de Prescripciones Particulares, la Autoridad Portuaria aprueba los Pliegos de Condiciones para la prestación de dichos servicios, donde se incluyen el conjunto de requisitos que el prestatario/a debe cumplir.

A partir del otorgamiento de la correspondiente licencia o autorización, el prestador/a del servicio inicia su actividad procurando dar una cobertura universal, adaptando sus recursos a las necesidades de la demanda.

La Autoridad Portuaria es la responsable de realizar el control del cumplimiento de los Pliegos que corresponden a cada servicio. En el caso de los servicios portuarios dicho control se lleva a cabo fundamentalmente por medio del Plan Anual y de la información que el prestador/a del servicio debe suministrar periódicamente a la Autoridad Portuaria, y en el caso de los servicios comerciales mediante la información que también el prestador/a del servicio debe suministrar periódicamente a la Autoridad Portuaria.

Por otro lado, desde la perspectiva de la actividad asociada a los títulos de ocupación, se realizan los cálculos de las tasas que se fijan en los nuevos títulos conforme a los criterios y límites legalmente establecidos para cada tasa, llevándose a cabo el seguimiento y control del cumplimiento de dichos límites y del volumen de tráfico mínimo comprometido en los títulos de concesiones y autorizaciones.

Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

A continuación figuran los cuadros con el número de empresas que durante 2015 operaron en los puertos gestionados por la APV en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia:

Empresas prestadoras de servicios portuarios que operaron en el puerto durante 2015	
Tipo de servicio	Número de empresas
Practicaje	3
Remolque	1
Amarre	3
MARPOL	4
Pasaje	4
Estiba	15

Empresas prestadoras de servicios comerciales que operaron en el puerto durante 2015

Tipo de servicio	Número de empresas
Aprovisionamiento de buques	18
Suministro agua a buques	3
Suministro combustible a buques	15
Asistencia técnica a buques	14
Barqueo a buques	5
Retirada aguas sucias no de buque	1
Retirada residuos urbanos e inertes	4
Retirada residuos no regulados MARPOL	10
Retirada otros residuos regulados MARPOL	1
Venta y mantenimiento extintores	2
Venta a bordo productos de telefonía	2
Carga y descarga vehículos en FFCC	1
Otros	8

Empresas que operaron en el puerto en régimen de concesión o autorización durante 2015

	Puerto de Valencia	Puerto de Sagunto	Puerto de Gandía	Total por régimen
Nº empresas en régimen de autorización	34	21	21	76
Nº empresas régimen de concesión	28	20	6	54
Total por puertos	62	41	27	130

Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado

Superficie terrestre concesionable (m ²)	6.394.051 m ²
Superficie terrestre en concesión (m ²)	4.498.060 m ²
RATIO (%)	70,35%

Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.

En 2015 el porcentaje de toneladas movidas correspondientes a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas en relación con el tráfico total de mercancías fue 99,16%.

Calidad de servicio

Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.

Todo interesado/a en la prestación de cualquier servicio en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia puede contactar con el Departamento de Operaciones y Dominio Público de la APV, bien personándose en sus oficinas o mediante contacto telefónico o correo electrónico, y se le facilitará copia de los Pliegos de Prescripciones Particulares y/o Pliegos de Condiciones para la prestación del servicio en cuestión y será informado/a de los trámites a realizar para la obtención de la licencia o autorización.

También es posible descargarse directamente desde el Portal Promocional de la Autoridad Portuaria los Pliegos de las Prescripciones Particulares y los Pliegos de Condiciones de aquellos servicios que sean de su interés, donde se especifican los requisitos que deben cumplir los posibles solicitantes, la documentación que deben presentar y el proceso de tramitación de la solicitud, así como consultar las referencias legislativas y la normativa aplicable.

Asimismo es posible consultar a través del Portal Promocional de la Autoridad Portuaria, la base de datos del registro de empresas prestadoras de servicios portuarios de la APV y, en un futuro a corto plazo, la base de datos del registro de empresas prestadoras de servicios comerciales de la APV.

No obstante, para atender cualquier consulta relacionada con los servicios portuarios y comerciales, está disponible una dirección de correo electrónico, donde los interesados pueden recabar la información que necesiten en relación con dichos servicios: sportuarios@valenciaport.com

Desde la perspectiva del otorgamiento de títulos de ocupación del dominio público se siguen los procedimientos legales establecidos en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante que garantizan el cumplimiento con los principios de transparencia

y libre concurrencia de los interesados. En algunos casos el procedimiento es por concurso convocado por la APV y, en otros, a solicitud del interesado/a.

Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

Dentro de las iniciativas puestas en marcha por la APV para aumentar la competitividad de las empresas de la Comunidad Portuaria a través de herramientas que permitan mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía y al buque cabe citar las siguientes:

Marca de Garantía: Calidad Externa

Esta vertiente externa de la calidad hace referencia a la gestión de la calidad en la Comunidad Portuaria, donde los distintos colectivos que la integran (Autoridad Portuaria, Transitarios, Consignatarios, Estibadores, Transportistas, Aduana, Servicios Oficiales, etc.) forman parte de un mismo proceso, el cual provee de un determinado servicio al cliente final, es decir, al armador, importador o exportador.

El cliente tiene, por tanto, una percepción única de la calidad del servicio prestado como indicador de la eficiencia del puerto en su conjunto.

Teniendo en cuenta esta percepción y con objeto de satisfacer las necesidades de nuestros clientes, la Autoridad Portuaria creó una Marca de Garantía (MG), cuyo fin es aglutinar a todas las empresas de la Comunidad Portuaria dispuestas a ofrecer un servicio de calidad garantizada mediante el cumplimiento de estándares parciales que den como resultado un nivel de calidad preestablecido para cada uno de los procesos que conforman los servicios prestados.

En la actualidad la Marca de Garantía está establecida en los puertos de Valencia y Sagunto. En estos puertos existen sendos Consejos de Calidad cuyos integrantes representan a la Comunidad Portuaria de cada puerto.

En estos Consejos de Calidad se identifican los servicios claves demandados por los clientes, fijando a continuación los estándares a garantizar a dichos clientes, así como los compromisos a asumir por los miembros de las Comunidades Portuarias que participan

en la Marca de Garantía, los cuales conforman las Garantías de Servicios recogidas en el Manual de Procedimientos, que junto con el Reglamento de Uso, documento que define las reglas básicas del Sistema, constituyen la documentación de la Marca de Garantía. El conjunto de Garantías de la Marca, en los Puertos de Valencia y Sagunto, es el siguiente:

- Atraque del buque según lo programado (Valencia y Sagunto).
- Aprovisionamiento del buque sin demoras (Valencia y Sagunto).
- Agilización del Conocimiento de Embarque (Valencia y Sagunto).
- Seguridad de la mercancía hasta destino cliente (Valencia).
- Entrega del contenedor a la hora acordada (Valencia).
- Embarque del contenedor en el buque convenido (Valencia).
- Inspección de la mercancía en la IFCSM (Valencia)
- Resultado Descarga/Outturn Report a los 2 días de finalización de operaciones (Sagunto).

Además de los compromisos asociados a estas Garantías, los integrantes de la Marca deben asumir unos Compromisos Generales definidos asimismo por los Consejos de Calidad y recogidos en el Manual de Procedimientos.

En caso de incumplimiento de las Garantías, la Marca de Garantía, a través de las reclamaciones interpuestas por los clientes, analiza las causas y notifica por escrito en plazo inferior a una semana el motivo y la acción correctora del hecho denunciado.

Asimismo y con el fin de mejorar los servicios portuarios, los miembros del Consejo de Calidad aprueban la constitución de Grupos de Trabajo específicos que permiten analizar de forma concreta las oportunidades de mejora detectadas. Cada Grupo de Trabajo está compuesto por los distintos actores que intervienen en el proceso objeto de estudio. En este sentido en 2015 los diferentes Grupos de Trabajo han implantado medidas concretas a los diversos retos planteados. Entre otras cabe resaltar las siguientes:

- Actualización del calendario laboral 2015 de los distintos colectivos de la Comunidad Portuaria conteniendo los días festivos y las fechas con horario distinto al habitual.
- Conjunto de medidas para reducir los tiempos de tránsito de la mercancía revisada en el Recinto Aduanero. La implantación de estas medidas logró reducir un 20% el tiempo total de inspección en dicha instalación.

- Conjunto de medidas para la agilización del proceso de revisión de la mercancía en la IFCSM, eliminando tiempos de espera en la presentación de la documentación a la llegada de los contenedores al recinto y entre revisiones de mercancía cuando intervienen 2 o más organismos.
- Evaluación y priorización de las medidas de mejora propuestas en la encuesta sobre “Valoración de los servicios ferro-portuarios Puerto de Valencia” identificando propuestas de mejora a incorporar en la aplicación de transporte por ferrocarril del ValenciaportPCS.
- Desarrollo de la figura del Operador Logístico en el Sistema MG mediante incorporación de compromisos específicos en las dos Garantías en las que interviene: Seguridad de la Mercancía y Flujo del Contenedor.
- Análisis y propuestas de mejora en el proceso de entrega de los contenedores vacíos a los transportistas en las Terminales y de las incidencias que se pueden presentar.
- Estudio comparativo de la figura del Coordinador de Posicionados de contenedores en distintos puertos nacionales.

Las empresas integradas en la Marca de Garantía son auditadas por una entidad certificadora independiente, lo que permite acreditar que el Sistema cumple con unos estándares específicos y unas Garantías de una Calidad de Servicio concertada. Actualmente hay 134 empresas adheridas a la Marca de Garantía, 112 en el Puerto de Valencia y 22 en el Puerto de Sagunto.

Internacionalización del Sistema de Calidad de la Marca de Garantía

El Sistema de Calidad Marca de Garantía (SCMG) está reconocido internacionalmente y ha sido adaptado en el Puerto de Altamira (México), en el Puerto de Lázaro Cárdenas (México), El Callao (Perú) y en el Puerto de Guayaquil (Ecuador), habiéndose realizado una reingeniería de los procesos clave en los puertos de Buenaventura (Colombia) y Puerto Cabello (Venezuela) siguiendo la metodología de trabajo de la Marca de Garantía en el Puerto de Valencia.

ValenciaportPCS

La Autoridad Portuaria de Valencia, dentro de su política de mejora de los procesos de intercambio de información en el sector marítimo, dispone de su propio Port Community System –ValenciaportPCS- una plataforma tecnológica que permite el intercambio electrónico de datos y de comercio electrónico con sus clientes.

Esta plataforma, completamente orientada a internet y construida cumpliendo requisitos de alta disponibilidad, ofrece servicios SOA a las empresas usuarias para facilitar su interconexión.

En ValenciaportPCS se concentran servicios de tramitación con la Autoridad Portuaria, de acceso a las ventanillas únicas, de facilitación aduanera y servicios entre los miembros de la Comunidad Portuaria.

El uso de ValenciaportPCS aporta a la Comunidad Portuaria importantes ventajas, entre otras podríamos citar:

- Fácil acceso a la información logística y aduanera integrada: marítima, portuaria y terrestre, permitiendo obtener información de seguimiento e históricos de las operaciones y pudiendo autorizar el acceso a la misma a otros agentes involucrados en el proceso.
- Mayor modernización de la gestión, agilizando la generación y gestión de la documentación.
- Mayor eficiencia en las transacciones, permitiendo hasta un 50% de ahorro en costes debido a la mayor facilidad de gestión y a los mejores tiempos de respuesta.
- Unificación del acceso y la comunicación con las navieras, integrando y unificando la comunicación con éstas a través de las plataformas INTTRA y GT Nexus, operando como ventanilla única.
- Reducción de errores, eliminando los errores propios de los sistemas manuales al no tener que introducir los datos varias veces en distintos sistemas (teléfono, fax, etc.).
- Mayor facilidad de uso del sistema, permitiendo la integración de los sistemas de las empresas y la operación directa a través de la aplicación ValenciaportPCS y de la web.

Por todo ello, ValenciaportPCS se ha convertido en una herramienta fundamental en la modernización de la gestión logística de las empresas de la Comunidad Portuaria. A través de ValenciaportPCS un usuario puede llevar a cabo transacciones de información, comerciales y operativas asociadas al transporte de mercancías, lo que le permite obtener un acceso fácil a la información logística integrada, agilizar la contratación de servicios logísticos y lograr una mayor eficiencia en su gestión operativa.

Actualmente más de 500 empresas de la Comunidad Portuaria utilizan a diario ValenciaportPCS.

Referenciales de Calidad

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Valencia con el objetivo de adaptarse a las condiciones existentes en los mercados internacionales y a la evolución de los mismos, ha elaborado y aprobado los siguientes referenciales de calidad de servicio específicos, para incrementar la calidad en la prestación de los mismos:

- Tráfico de contenedores
- Tráfico de vehículos en el Puerto de Valencia
- Tráfico de vehículos en el Puerto de Sagunto
- Tráfico de cruceros
- Manipulación de mercancías polivalentes

Y al mismo tiempo ha reconocido como propios, los siguientes referenciales de calidad de servicio genéricos:

- Compañías navieras
- Servicio de practicaje
- Servicio de remolque
- Servicio de amarre y desamarre
- Servicio de recepción de desechos generados por buques
- Tráfico de cargas sólidas y líquidas a granel
- Tráfico de mercancía general convencional
- Tráfico de mercancía rodada Ro-Ro

Complementado todo ello con la exigencia a los prestadores de los servicios portuarios del compromiso por su parte de cumplir los niveles de calidad y rendimiento señalados en los Pliegos de Prescripciones Particulares, o los ofertados por los mismos si son superiores, y entre los que se incluye el disponer como mínimo de la certificación ISO 9001.

Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

En 2015 un total de 9 empresas se acogieron a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Estas empresas representan el 81,04% del tráfico total de la APV.

Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

La Autoridad Portuaria creó una Marca de Garantía con objeto de satisfacer las necesidades de nuestros clientes. La Marca de Garantía aglutina a todas las empresas de la Comunidad Portuaria dispuestas a ofrecer un servicio de calidad garantizada mediante el cumplimiento de estándares parciales que den como resultado un nivel de calidad preestablecido para cada uno de los procesos que conforman los servicios prestados.

En caso de incumplimiento de las Garantías de Servicio recogidas en los Procedimientos y Reglamento de Uso, la Marca de Garantía, a través de las reclamaciones interpuestas por los clientes, analiza las causas y notifica por escrito en plazo inferior a una semana el motivo y la acción correctora del hecho denunciado. A continuación figuran los datos de contacto para plantear reclamaciones por incumplimiento de las Garantías de Servicio recogidas en los Procedimientos y Reglamento de Uso:

Marca de Garantía
 Persona de contacto: Emilio Aliaga
 Tel: (34) 96 393 95 42
 Fax: (34) 96 393 95 43
 E-Mail: marcadegarantia@valenciaport.com

Durante 2015 se han recibido dos reclamaciones en relación al compromiso de la Marca de Transparencia en la Facturación, así como quejas por servicios ajenos a la Marca de Garantía. En cualquier caso el Departamento de la MG hace suyas todas las reclamaciones y quejas recibidas, recabando la información necesaria para desbloquear la situa-

ción, acordando con los distintos agentes implicados las mejoras que aseguren que no se vuelve a repetir la no conformidad en el servicio prestado e informándole al cliente final, para su conocimiento, de las medidas implantadas.

El funcionamiento del Sistema Marca de Garantía conlleva la convocatoria de reuniones con los prestadores de servicios portuarios con el fin de analizar y coordinar el funcionamiento de procesos en los que intervienen los distintos colectivos así como evaluar la calidad de servicio prestado y lograr acuerdos que permitan solucionar problemáticas y quejas planteadas por los agentes privados y organismos públicos con atribuciones en el ámbito portuario.

La Marca de Garantía exige, a través de los compromisos que asumen los operadores del puerto que se adhieren al Sistema MG, que mantengan un registro de incidencias vinculadas a cada Garantía. En este sentido, las incidencias totales registradas en 2015 en relación con el control de precintos en las terminales ascendieron a 1065. Por otra parte, se han comunicado a la Marca por parte de consignatarios y transportistas por carretera un total de 210 incidencias relacionadas con las entradas y salidas de contenedores por las puertas de las terminales portuarias.

Asimismo ValenciaportPCS cuenta con un Centro de Atención al Usuario para resolver cualquier incidencia técnica que surja en el uso de esta plataforma además de estudiar cualquier sugerencia que se plantee para la mejora del funcionamiento de los servicios ofrecidos por ValenciaportPCS. Los datos del CAU, que aparecen en la página web de ValenciaportPCS, son los siguientes:

CAU

E-mail: cau@valenciaportpcs.net

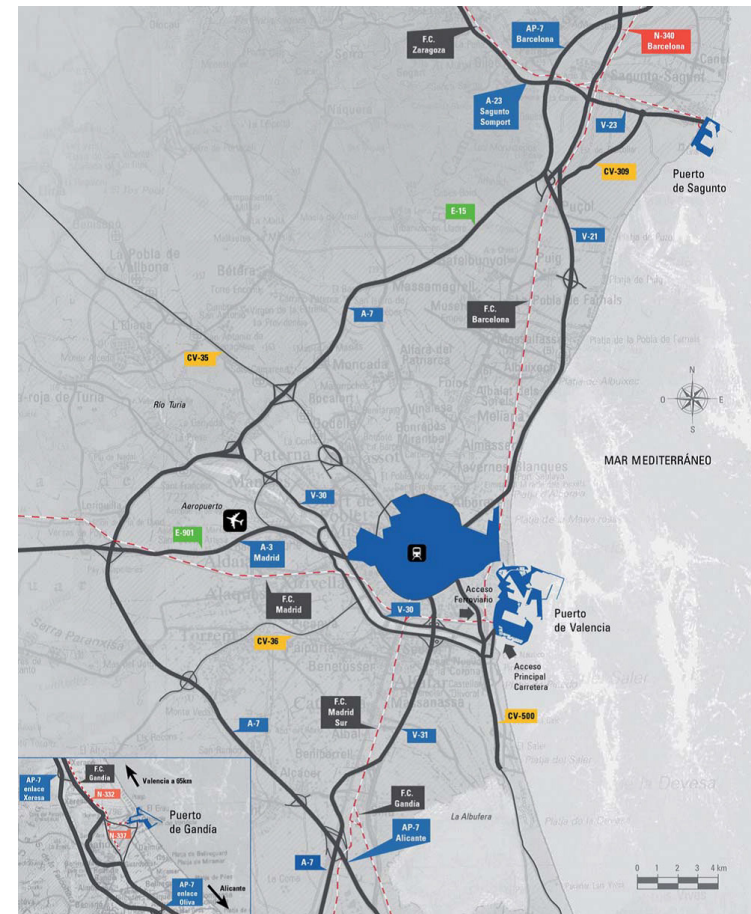
Tel.: 902 88 44 24 o 10001 si llama desde la Red Corporativa

En este sentido en el apartado Contacto CAU de www.valenciaportpcs.com figura un formulario para poder remitir incidencias técnicas o consultas sobre el uso de la plataforma ValenciaportPCS. Asimismo el CAU se encarga del Servicio de Atención al Cliente para atender las reclamaciones específicas de la Comunidad Logístico-Portuaria derivadas de posibles incidencias durante el proceso de recepción y entrega de contenedores en terminales (closing-time terrestre).

Además en la página web www.valenciaportpcs.com existe también un buzón de sugerencias para que los usuarios puedan plantear sus propuestas y comentarios.

Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.



PUERTO DE VALENCIA

El Puerto de Valencia se conecta mediante la V-30 a las autovías A-7, A-3 y resto de Red de carreteras, permitiendo el acceso a toda la Península Ibérica y Europa:

Accesos a su hinterland próximo:

- Al norte, dirección Sagunto, mediante la V-21 y la A-7.
- Al sur, dirección Silla, por medio de la V-31 y la CV-500.

Acceso a los principales corredores:

- Norte-Sur: Que incluye la A-7/AP-7/E-15 en su recorrido de Barcelona-Algeciras y a través del cual se conecta con:
 - » Las comunidades de Aragón, Castilla-León y el norte de España, por medio de la autovía A-23 en Sagunto.
 - » El Sur de Castilla la Mancha, a través de la autovía A-35 en Játiva.
 - » La Costa Sur Mediterránea mediante la autopista AP-7.
- Este-Oeste: Apoyado fundamentalmente en la autovía A-3 (Valencia-Madrid), que en su tramo próximo a Atalaya, conecta con la autovía A-43 hacia Lisboa.

PUERTO DE SAGUNTO

El Puerto de Sagunto se enlaza a la Red de Carreteras mediante la V-23 y la CV-309, desde las cuales accede al:

- Noroeste de la Península: Desde la autovía A-23 mediante la V-23.
- Corredor Norte-Sur: La autovía A-7 en su recorrido Barcelona-Algeciras y enlaza con la autovía A-23.
- Costa de Valencia: A través de la V-21, a la que se accede desde la CV-309 y la V-23.

PUERTO DE GANDÍA

El Puerto de Gandía se conecta mediante la N-337 a la N-332 y desde ésta al resto de la Red de Carreteras enlazando con:

- La AP-7/E-15 por medio de los accesos de Xeraco al norte y Oliva al sur.
- El oeste de la Península Ibérica a través de la autovía A-35 mediante la carretera CV-60.

En cuanto a las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial, el artículo 36 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario establece el régimen aplicable a las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, atribuyendo a las Autoridades Portuarias que los gestionan el ejercicio de determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias sobre las mismas. El mismo artículo establece que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, y adicionalmente estar reguladas por un Convenio que deben firmar, previa autorización del Ministro de Fomento, ADIF y la Autoridad Portuaria de cada puerto de interés general. El 24 de octubre de 2011, se firmó dicho convenio para el Puerto de Valencia. El citado Convenio cuenta con una Comisión de Seguimiento que se reúne dos veces al año.

En 2015 la Autoridad Portuaria de Valencia continuó con su estrategia de mejora de la intermodalidad ferroportuaria mediante el impulso de cuatro líneas fundamentales de actuación:

1) Mejora de la infraestructura ferroviaria en el interior del recinto portuario

La Autoridad Portuaria de Valencia está llevando a cabo un proyecto parcialmente subvencionado por la Unión Europea a través del mecanismo de financiación Connecting Europe Facility denominado CONNECT VALENCIAPORT. El Puerto de Valencia es uno de los nodos intermodales más importantes de la red TEN-T europea y con este proyecto se pretende mejorar su conectividad y accesibilidad ferroviaria. El proyecto CONNECT VALENCIAPORT se alinea con los objetivos tanto del Corredor Mediterráneo como de la Autoridad Portuaria de Valencia, que buscan integrar el Puerto de Valencia en una red de infraestructuras nacional y europea que permita mejorar la competitividad del clúster ubicado en su hinterland.

El proyecto abarca los problemas más destacables que afectan a las infraestructuras del Puerto de Valencia, especialmente hace frente a la necesidad de interoperabilidad de las infraestructuras ferroviarias, aumenta la conectividad del puerto con su hinterland mediante la conexión con ancho UIC al Corredor Mediterráneo e incrementa la capacidad las infraestructuras para atender trenes de larga longitud (750 m). Además se mejora la seguridad mediante la eliminación de 5 pasos a nivel y se aumenta el control sobre las operaciones ferroviarias dentro del recinto portuario.

Los principales objetivos son:

- Mejorar la conectividad por ferrocarril del hinterland del Puerto de Valencia.
- Conectar el Puerto de Valencia y sus terminales con el ancho internacional UIC a la red del Corredor Mediterráneo.
- Mejorar las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Valencia para que pueda albergar trenes de hasta 750 m de longitud en todas las terminales.
- Mejorar la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.
- Aumentar la capacidad para operar trenes en el Puerto de Valencia.
- Mejorar la eficiencia de las operaciones ferroviarias del Puerto de Valencia.
- Mejorar la seguridad y el control de las operaciones de entrada y salida de trenes del Puerto de Valencia.

El proyecto estará finalizado en diciembre 2019 y con él se espera aumentar la cuota de tráfico ferroviario en el Puerto de Valencia, mejorar la competitividad de las empresas del hinterland del Puerto de Valencia así como reducir los costes y aumentar la eficiencia de las operaciones ferroviarias dentro del Puerto.

2) Creación de un modelo de gestión ferroviario propio

Desde febrero de 2010 la Autoridad Portuaria de Valencia, viene ejerciendo las competencias de “adjudicación de la capacidad” y de “gestión de la circulación” de la red ferroviaria interior, lo que ha permitido una mejora en el uso de la instalación favoreciendo de este modo la competitividad de los operadores ferroviarios.

A lo largo de 2015 la APV ha seguido trabajando con ADIF para mejorar la gestión ferroviaria interior del puerto en aquellos aspectos sobre los que tiene competencia, elaborando el “Documento de Información de Red” que ADIF debe integrar en su Declaración de Red.

3) Impulso Institucional / Política de carácter institucional enfocada en la conexión de los puertos de Valencia y Sagunto con la redes europeas de transporte en ancho internacional UIC y en el desarrollo de corredores ferroviarios internacionales

La APV comparte y participa en la política que impulsa la Unión Europea para que el ferrocarril alcance una mayor relevancia en el transporte internacional de mercancías, tal y como se ha comentado anteriormente.

En este sentido cabe mencionar que la Autoridad Portuaria tiene previsto invertir con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, 4 millones de euros para la mejora de la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, fundamental para la conexión con el hinterland y el desarrollo de la política territorial.

Además, se ha continuado con el apoyo al desarrollo del Corredor Mediterráneo ya que la distribución de la mercancía una vez llega a los puertos de la fachada mediterránea está limitada por el diferente ancho de vía ferroviaria en España y en el resto de Europa.

En línea con lo anterior, según el compromiso alcanzado por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo, los corredores Mediterráneo y Atlántico entrarán en la lista de nueve proyectos prioritarios de la red principal (también denominada red básica), que tendrán que estar terminados en 2030 y serán cofinanciados por la UE (en ambos casos la tasa de cofinanciación será del 40 por ciento).

La APV mantiene representación permanente en el Foro del Corredor Mediterráneo y en el Terminal Advisory Group del Corredor Ferroviario de Mercancías nº 6 – Corredor Mediterráneo.

4) Mejora de la oferta ferroviaria / la política comercial orientada a la mejora de la oferta ferroviaria de la APV

El desarrollo de las conexiones ferroviarias es fundamental para que la Autoridad Portuaria de Valencia incremente su porcentaje de participación sobre los tráficos localizados en determinadas áreas de la Península.



En este sentido la APV ha impulsado actuaciones concretas destacándose las siguientes:

- Bonificación comercial del 30% sobre la Tasa de la Mercancía para aquellos contenedores, plataformas y vehículos nuevos que entren o salgan del recinto portuario en ferrocarril.
- Participación en los Consejos de Administración del Puerto Seco de Coslada y de Noatum Rail Terminal Zaragoza para potenciar las conexiones ferroviarias con el Puerto de Valencia.
- Trabajos en el seno de la Comisión Técnica de Servicios Ferroviarios de la Marca de Garantía del Puerto de Valencia.

El número de vehículos por ferrocarril se ha casi quintuplicado respecto al año anterior sobre todo por la evolución de marcas como Opel y Renault. Además, se han celebrado reuniones con diversos operadores ferroviarios para potenciar la posibilidad de que otras marcas utilicen el tren como servicio de transporte al/ desde el Puerto de Valencia. La Autoridad Portuaria invertirá 4 millones de euros para la mejora de la línea ferroviaria entre Valencia-Teruel-Zaragoza y 31 millones de euros para el acceso ferroviario al Puerto de Sagunto.

Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

Durante 2015 el tráfico Ro-Ro ha supuesto 8,54 millones de toneladas, creciendo un 12,38% respecto al ejercicio 2014, con un total de 319.135 UTIS de las que 112.753 corresponden a Autopistas del Mar.

Principales datos:

- En 2015 se han manipulado un total de 689.426 vehículos, registrándose un incremento del 39% respecto al año 2014, destacando sobre el resto, los incrementos de las exportaciones de Ford y las importaciones de Fiat.
- La APV ha aprobado el pliego de condiciones que convierte el servicio de manipulación de vehículos nuevos sin matricular en servicio comercial.
- Consolidación de los servicios de Höegh Autoliners y Grimaldi en Sagunto para la exportación de vehículos Ford a EE.UU. y Reino Unido y buen comportamiento de las importaciones de Toyota.

- Ford solicita en concesión 100.000 m² de espacios adicionales en el Muelle de la Xitá a causa del incremento de los tráficos.
- Se han establecido bonificaciones comerciales para el tráfico rodado a la tasa del buque y de la mercancía (plataformas).
- Como miembros de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC – SPAIN, se ha participado activamente en las Juntas, reuniones de la asociación y en las jornadas de promoción del TMCD.
- Consolidación de los tráficos de Autopistas del Mar en Valencia con Italia gracias a las altas frecuencias de los servicios que opera Grimaldi.
- Optimización del servicio de Grimaldi con África Occidental con la inclusión de un cuarto buque en la rotación.
- Potenciación de tráficos con el Norte de África con la puesta en marcha de una línea de la naviera COTUNAV entre Sagunto y Túnez. Además, Neptune Lines ha comenzado un nuevo servicio directo de transporte marítimo de corta distancia entre el puerto francés de Sete y Puerto de Sagunto.

Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

La APV dispone de una conexión ferroviaria que asegura el acceso a cualquier área productiva de la Península Ibérica y de Europa. En el interior del recinto portuario una doble línea férrea se ramifica hacia los diferentes muelles.

En lo que respecta al tráfico ferroportuario hay que destacar que durante 2015 se transportaron 2.520.405 toneladas en ferrocarril, de las cuales 1.253.311 toneladas fueron descargadas de buque y 1.267.094 toneladas cargadas a buque. Si tenemos en cuenta que el total del tráfico terrestre ascendió a 35.499.486 toneladas (excluyendo los tráficos marítimos y las mercancías que se transportan por tubería), el tráfico terrestre transportado en ferrocarril supuso el 7,10% del total del tráfico. En cuanto al número de TEU se transportaron un total de 146.668 TEU lo que representa el 6,96% del total del tráfico de contenedores transportados por medios terrestres que en 2015 ascendió a 2.106.262 TEU.

Respecto al tráfico Ro-ro de carga y descarga (tránsito excluido), durante el 2015 se transportaron 8.419.473 toneladas, que supusieron el 27,14% del total de mercancía general de carga y descarga transportada.

Tipo tráfico	2013	2014	2015	Dif	%
FF.CC. (t)	1.799.474	2.189.175	2.520.405	331.230	15,13%
Carretera (t)	29.239.285	31.246.616	32.979.081	1.732.465	5,54%
Total tráfico terrestre (t)	31.038.759	33.435.791	35.499.486	2.063.695	6,17%
% FF.CC. Total tráfico terrestre	5,80	6,55	7,10		
FF.CC. (TEU)	111.000	136.386	146.668	10.282	7,54%
Carretera (TEU)	2.058.512	1.848.603	1.959.594	110.991	6,00%
Total tráfico terrestre (TEU)	2.169.512	1.984.989	2.106.262	121.273	6,11%
% FF.CC./Total tráfico terrestre	5,12	6,87	6,96		
Ro-Ro (t) (excluido tránsito)	6.198.958	7.535.291	8.419.473	884.182	11,73%
Mercancía General Carga/Descarga (t)	26.584.321	28.131.195	31.022.775	2.891.580	10,28%
% Ro-Ro/Mercancía General Carga/Descarga	23,32	26,79	27,14		

Comunicación Institucional

Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

Los grupos de interés identificados por la APV como prioritarios se agrupan en torno a tres grandes colectivos:

Colectivo interno: de las personas que trabajan en la APV depende la competitividad de la organización, ya que son quienes ejecutan y llevan a la práctica las actuaciones programadas en el Plan de Empresa. El capital humano es uno de nuestros principales activos, por lo que su desarrollo profesional y la formación son considerados elementos claves.

Comunidad Logístico-Portuaria nacional e internacional: clientes (cargadores, consignatarios, transitarios y agentes de aduanas), resto de administraciones relacionadas con el sector portuario (Aduana, Sanidad Exterior, Sanidad Vegetal, etc.), asociaciones sectoriales, transportistas, empresas prestadores de servicios portuarios (incluyendo los servicios técnico-náuticos: remolque, amarre y practica; el servicio de recepción de desechos procedentes de buques; el servicio al pasaje y el servicio de manipulación de mercancías: carga/descarga, estiba/desestiba y tránsito) y en general a cuantos agentes intervienen en la cadena del transporte marítimo.

Ciudadanía: la sociedad en su conjunto representada por instituciones públicas, medios de comunicación, instituciones docentes, así como otras entidades de la sociedad civil y colectivos vecinales, en especial de los barrios colindantes y del entorno más próximo de los tres puertos.

Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.

A continuación se incluye el esquema de comunicación con los grupos de interés y los instrumentos habilitados para estimular el diálogo y la interacción con ellos, promoviendo la participación de los mismos:

Colectivo interno	Comité de Empresa Comisión Permanente de Igualdad Comisión Local de Gestión por Competencias Comité de Seguridad y Salud Laboral Comité de Control del Plan de Pensiones Comisión de Préstamos y Anticipos Comisión de Vestuario Comisión de Fines Sociales Comisión de Deportes Comisión de Cultura Comité Ejecutivo Comité de Transformación Comité Plan de Empresa Comité de Seguimiento Estratégico (CMI) Comité de Presupuestos Comité Estratégico de Sistemas Comité de Infraestructuras Comité de Calidad Comités verticales (por Area/Departamento) Comité de Asignación de Recursos Portal del Empleado Tableros de anuncios Reuniones formales e informales intra e interdepartamentales Correo electrónico y trabajo en proyectos compartidos
Comunidad Portuaria	Consejos de Calidad de los puertos de Valencia y Sagunto Consejos de Navegación y Puerto de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía Reuniones proyecto APORTEM-Puerto Solidario Participación en asociaciones y encuentros profesionales Jornadas formativas e informativas Mesas de trabajo Publicaciones propias Portal Valenciaport ValenciaportPCS Proyectos europeos
Ciudadanía	Reuniones de trabajo periódicas con sus principales representantes Participación en foros ciudadanos, económicos y académicos Sesiones informativas y comunicaciones en prensa a través de medios de comunicación Ruedas de prensa sistematizadas tras los Consejos de Administración Visitas guiadas a las instalaciones portuarias

Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

Las principales preocupaciones del colectivo interno continúan centradas en aspectos vinculados con la estabilidad y condiciones laborales así como con el desarrollo de la carrera profesional.

La Comunidad Portuaria ha trasladado su inquietud y promovido acciones destinadas a la mejora de la conectividad terrestre, la intermodalidad de los tres puertos que permitan una mejor y más eficiente penetración en el territorio y la agilidad en los servicios de inspección. Todo ello con el fin de fidelizar clientes, mejorar el servicio y la eficiencia para incrementar la competitividad de los tres puertos en su conjunto y atraer nuevos tráficos.

Las inquietudes de la ciudadanía se orientan a cuestiones relacionadas con la repercusión de la actividad portuaria en su entorno, así como el modelo y la evolución de las relaciones puerto-ciudad, en especial a aspectos urbanísticos de las áreas colindantes con el puerto: ordenación de viales, futuras actuaciones en el área sur, así como el alcance de los acuerdos entre la APV y otros organismos públicos competentes en materia de ordenación territorial. Asimismo muestra interés por los asuntos relacionados con el tráfico de cruceros por su impacto directo en la ciudad.

Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

DENOMINACIÓN CONVENIOS VIGENTES EN 2015	ENTIDADES COFIRMANTES	AÑO DE FIRMA
Convenio de Colaboración para el Desarrollo del Programa de Cooperación Educativa	Universitat de Valencia Estudi General Autoridad Portuaria de Valencia	1991
Acuerdo de Colaboración 1/94 entre la Dirección General de Interior de la Consellería de Administración Pública y la APV para la Actuación en Situaciones de Emergencia y Catástrofe en los Puertos de Valencia, Gandía y Sagunto	Consellería Administración Pública - Dirección General de Interior Autoridad Portuaria de Valencia	1994
Convenio Marco de Cooperación entre la Universidad de Valencia (Estudi General), APV y la Fundación Universidad-Empresa de Valencia, para la Realización de Prácticas Formativas por parte de los Estudiantes Universitarios	Fundación Universidad Empresa - Adeit Universitat de Valencia Estudi General Autoridad Portuaria de Valencia	1997
Acuerdo Marco de Colaboración entre la APV y las Universidades de Valencia (Estudi General), Alicante, Jaime I y Miguel Hernández	Universitat de Valencia Estudi General Universidad de Alicante Universidad Jaime I Universidad Miguel Hernández Autoridad Portuaria de Valencia	1997
Convenio de Colaboración entre la APV y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima para la Coordinación y Gestión del Tráfico Marítimo y Portuario de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía	Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima Autoridad Portuaria de Valencia	1997
Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la APV para la Modernización de las Infraestructuras del Puerto de Valencia.	Ministerio de Fomento Ayuntamiento de Valencia Generalitat Valenciana Autoridad Portuaria de Valencia	1997
Convenio Ford – Concierto EUF-Empresa para la Realización de Prácticas Formativas en Centros de Trabajo	Ford España, S.A Autoridad Portuaria de Valencia	1997
Acuerdo sobre la Implantación de la Red Zonal DGPS-Red Mediterráneo Norte	Autoridad Portuaria de Castellón Autoridad Portuaria de Tarragona Autoridad Portuaria de Barcelona Autoridad Portuaria de Baleares Autoridad Portuaria de Valencia	1999
Convenio de Colaboración entre la Universidad Pontificia Comillas de Madrid y la APV (Master)	Universidad Pontificia de Comillas de Madrid Autoridad Portuaria de Valencia	2002
Acuerdo Marco de Colaboración entre Turismo Valencia Convention Bureau, Ciudad de las Artes y de las Ciencias, S.A., APV y la Federación de Empresarios de Hostelería de Valencia y Provincia	Ciudad de las Artes y las Ciencias, S.A. Federación de Empresarios de Hostelería de Valencia y Provincia Fundación Turismo Valencia Convention Bureau Autoridad Portuaria de Valencia	2002
Convenio de Colaboración entre la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la APV	Entidad Pública Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) Autoridad Portuaria de Valencia	2003
Convenio Marco de Colaboración entre la Universidad Politécnica de Valencia y la Empresa/ Institución APV para Establecer la Participación de ambas en materia de Educación y Empleo a través de un Programa de Cooperación Educativa	Universidad Politécnica de Valencia Autoridad Portuaria de Valencia	2004
Convenio de Colaboración entre la Fundación Comunidad Valenciana-Región Europea y la APV	Fundación Comunidad Valenciana Región-Europea Autoridad Portuaria de Valencia	2004
Convenio de Asistencia Jurídica entre la Administración del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado-Dirección del Servicio Jurídico del Estado), y el Ente Público APV	Ministerio de Justicia -Dirección del Servicio Jurídico del Estado- Abogacía General del Estado Autoridad Portuaria de Valencia	2004

DENOMINACIÓN CONVENIOS VIGENTES EN 2015	ENTIDADES COFIRMANTES	AÑO DE FIRMA
Acuerdo Marco de Colaboración con la Universidad Politécnica de Valencia	Universidad Politécnica de Valencia Autoridad Portuaria de Valencia	2005
Acuerdo entre la APV, Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana y el Consorcio Valencia 2007 sobre el Traslado del Servicio de Inspección Fitosanitaria	Consorcio Valencia 2007 Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana Autoridad Portuaria de Valencia	2005
Adhesión al "Convenio de Agrupación de Empresas"	Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport (Fundación Valenciaport) Infoport, S.A. Transcoma Travima Autoridad Portuaria de Valencia	2007
Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Sagunto y la Autoridad Portuaria de Valencia	Ayuntamiento de Sagunto Autoridad Portuaria de Valencia	2009
Convenio entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Autoridad Portuaria de Valencia para la Recaudación en vía ejecutiva de los Recursos de naturaleza pública de este Organismo Portuario.	Agencia Estatal de Administración Tributaria Autoridad Portuaria de Valencia	2009
Protocolo General de Colaboración entre la Consellería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y la APV, con motivo de la Ampliación del Puerto de Sagunto	Consellería de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge Autoridad Portuaria de Valencia	2010
Anexo al Convenio de Colaboración de 26 de Abril de 2002 entre la Autoridad Portuaria de Valencia y la Universidad Pontificia de Comillas para el "Desarrollo del Curso de Especialista en Gestión Aduanera"	Universidad Pontificia de Comillas de Madrid Autoridad Portuaria de Valencia	2010
Convenio de Conexión entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y la APV de Conexión de las Infraestructuras Ferroviarias del Puerto de Interés General de Valencia con la Red Ferroviaria de Interés General, en Aplicación de La Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario	Organismo Público Puertos del Estado Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Autoridad Portuaria de Valencia	2011
Convenio de Cooperación Educativa entre la Autoridad Portuaria de Valencia y la Universidad Pontificia de Comillas.	Universidad Pontificia de Comillas de Madrid Autoridad Portuaria de Valencia	2012
Convenio Específico de Desarrollo del Acuerdo de Colaboración entre la Universidad Politécnica de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia para el Proyecto de "Plan de Vigilancia de las Playas al Norte y Sur del Puerto de Valencia después de finalizar las Obras Exteriores del mismo".	Universidad Politécnica de Valencia Autoridad Portuaria de Valencia	2012
Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia	Ayuntamiento de Gandía Autoridad Portuaria de Valencia	2012
Convenio de Cesión Gratuita de determinados Bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia	Ayuntamiento de Valencia Autoridad Portuaria de Valencia	2013
Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia	Ayuntamiento de Gandía Autoridad Portuaria de Valencia	2014
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport para el otorgamiento de una concesión de subvención para la realización de las actividades correspondientes al ejercicio 2015	Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport (Fundación Valenciaport) Autoridad Portuaria de Valencia	2015

Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.

Una de las vías utilizadas para canalizar el compromiso de la Autoridad Portuaria con su entorno es su participación en:

Organizaciones de ámbito internacional o europeo:

- International Association of Ports and Harbours (IAPH).
- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- Association of Mediterranean Cruise Ports (MEDCRUISE).
- Asociación para la Promoción del Gran Eje Ferroviario de Mercancías del Mediterráneo-FERRMED.
- Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP).
- Agrupación Europea EUROPHAR (dedicada a la promoción del medio ambiente y la seguridad en los puertos).
- Asociación Técnica de Puertos y Costas (PIANC).
- Asociación para la Colaboración de Puertos y Ciudades (RETE).
- Fundación SMDG (User Group For Shipping Lines and Container Terminals)
- International Harbour Masters' Association (IHMA).
- Asociación Internacional de Derecho Portuario.
- International Port Community Systems Association (IPCSEA)

Entidades de ámbito nacional, autonómico o local:

- Asociación para el Progreso de la Dirección (APD).
- Cámara de Comercio Española en Hong-Kong.
- Confederación Empresarial Valenciana (CEV).
- Asociación Valenciana de Empresarios (AVE).
- Asociación de Empresarios del Camp del Morvedre (ASECAM).
- Propeller Club de Valencia.
- Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA).
- ITI (Instituto Tecnológico de Informática)

Promoción comercial

Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.

Con el fin de incrementar la visibilidad de la Autoridad Portuaria de Valencia, favorecer su posicionamiento competitivo y aumentar la notoriedad de la marca Valenciaport, en 2015 la Autoridad Portuaria participó en diferentes certámenes sectoriales.

En concreto, durante 2015 la Autoridad Portuaria de Valencia participó con stand propio en ocho Ferias: CEVISAMA, SEATRADE CRUISE MIAMI, INTERMODAL SOUTH AMERICA, TRANSPORT LOGISTICS MUNICH, BREAK BULK, SIL, ECOFIRA y SEATRADE EUROPE.

Como cada año, se ha actualizado el material promocional tanto en castellano como en inglés. La nueva imagen de nuestro folleto comercial ha tenido buena acogida entre los clientes y es una importante herramienta para la difusión de nuestra propuesta de valor.

La APV mantuvo a lo largo de 2015 su presencia publicitaria, con especial incidencia en medios internacionales especializados en el tráfico interoceánico de contenedores tales como Lloyd's List, Containerisation International o Port Strategy. Se mantuvieron asimismo las inserciones puntuales en medios especializados en el tráfico de cruceros, como por ejemplo Cruise Insight o Seatrade Cruise. En cuanto a las acciones en los medios nacionales, destacan las acciones de publicidad en medios logístico-portuarios con alguna acción destinada a la promoción de la Marca de Garantía. Como en otros años, los soportes elegidos son el papel y los medios electrónicos, tanto en newsletters como páginas web.

Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.

Gastos de promoción comercial del puerto	
Montante de gastos	1.276.331,58
Gastos de explotación	99.187.357,83
% de gastos en promoción comercial	1,29%

Compromiso institucional

Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

Con los objetivos de mejorar el servicio y atención tanto a clientes como al público en general, y dar cumplimiento a la Ley 11/2007, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, la Autoridad Portuaria cuenta con una Sede Electrónica que, en un futuro próximo, contará con 25 servicios disponibles para profesionales del sector y el público en general. Actualmente están operativos los siguientes servicios:

- Alta nuevos usuarios.
- Acceso de usuarios (con credenciales y con certificado digital).
- Gestión de usuarios:
 - Perfil
 - Mis expedientes
 - Mis registros
- Tablón de anuncios
- Registro electrónico.
- Sugerencias y Quejas
- Verificación de código seguro (CSV)
- Habilitaciones y Representaciones de terceros
- Notificaciones
- Comunicaciones
- Resoluciones
- Verificaciones
- Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios

Desde diciembre de 2015 está disponible la versión en valenciano del Portal Promocional de la APV.

Por otra parte, la APV desarrolla sus servicios de intercambio electrónico de datos y de comercio electrónico a través de su Port Community System -ValenciaportPCS-. En esta plataforma se concentran servicios de tramitación de la Autoridad Portuaria, servicios de acceso a las ventanillas únicas, servicios de facilitación aduanera y servicios entre los miembros de la Comunidad Portuaria para la mejora de la eficiencia del negocio marítimo portuario.

A través de ValenciaportPCS se prestan los siguientes servicios:

- **Solicitud de Escala:** permite el acceso a la ventanilla única con la APV, la Marina Mercante y otras autoridades. A través de este servicio se realizan las solicitudes de escala, gestión de ficha técnica del buque, cabecera de declaración sumaria y manifiesto, recepción de despacho del buque y recepción de autorizaciones de atraque y fondeo.
- **Mercancías Peligrosas (MMPP):** permite el acceso a la ventanilla única con la APV y la Marina Mercante así como la conectividad con el Centro Nacional de MMPP para la tramitación de notificaciones de entrada de MMPP en el recinto así como la recepción de la correspondiente autorización. En lo referente al buque se pueden gestionar las declaraciones de MMPP.
- **Declaraciones Sumarias:** permite el acceso a la ventanilla única con la APV y la Aduana. Se puede realizar el envío de declaraciones sumarias de depósito temporal y de manifiestos de carga así como la recepción de las respuestas de la Aduana y la APV.
- **Listas de Carga y Descarga:** a través de este servicio los operadores dan las órdenes de carga y descarga de los buques y reciben las confirmaciones de las terminales a través de ValenciaportPCS, tanto para el tráfico de contenedores como el de automóviles.
- **Levante sin Papeles de Exportación:** los consignatarios informan al Resguardo de la carga que se va a realizar en los buques. En ValenciaportPCS el Resguardo controla si la mercancía dispone de autorización o no.

- **Levante sin Papeles Automatizado de Importación:** con este servicio se gestiona la salida de las mercancías con controles aduaneros automatizados a través de puertas inteligentes. El sistema de puertas -APG- conecta con ValenciaportPCS que realiza la gestión de los datos operativos y aduaneros de la mercancía así como la conectividad con la Aduana para poder dar las salidas en tiempo real y automatizado. Este servicio funciona para todos los tipos de presentación de la mercancía.
- **Transporte Terrestre:** El 99% del transporte terrestre de contenedores en Valenciaport se gestiona a través de ValenciaportPCS. Esto supone alrededor de 2 millones de documentos electrónicos independientes al año. La emisión de órdenes de modo electrónico ha permitido que varias de las terminales de contenedores de Valenciaport hayan iniciado procesos de automatización de sus puertas.
- **Transporte Ferroviario:** ValenciaportPCS permite gestionar también el transporte ferroviario de mercancías en contenedor, implementando la gestión de la carga y descarga de los trenes, así como el intercambio de información entre la naviera y la terminal portuaria.
- **Trazabilidad Aduanera:** se reciben y gestionan los datos de trazabilidad aduanera que se comunican a los usuarios a través del seguimiento de la mercancía y se imbrican en el resto de servicios.
- **Seguimiento de la Mercancía:** a través de ValenciaportPCS los usuarios pueden consultar de modo integrado la situación de su mercancía o contenedor. Se incluyen datos operativos, de trazabilidad aduanera, de trámites portuarios, etc.
- **Consulta de Escalas:** desde la página web y de modo gratuito se pueden consultar las escalas previstas, autorizadas, en operación y finalizadas.

A continuación figuran algunos números que reflejan la actividad en la plataforma en 2015:

- 4.574.970 contenedores (TEUs) cuya carga o descarga de buque se gestionó a través de ValenciaportPCS, el 99,1% del total del tráfico registrado.
- 1.841.098 contenedores recogidos o entregados en las terminales de Valencia y Sagunto con el transporte gestionado a través de ValenciaportPCS.
- 166.050 unidades de carga de MMPP gestionadas en ValenciaportPCS mediante Notificaciones de Mercancía Peligrosa.

- 10.255 autorizaciones de atraque electrónicas en ValenciaportPCS.
- 48.603.943 mensajes intercambiados a través de ValenciaportPCS.

Con la integración con las plataformas tecnológicas que agrupan a las principales navieras del mundo, INTTRA y GT Nexus, ValenciaportPCS pone a disposición de las empresas usuarias del portal un punto de conexión único con las principales navieras del mundo para el envío y recepción de la documentación relacionada con el transporte marítimo.

Dentro del proceso de mejora continua que gobierna el modelo de gestión de la APV, en 2015 se han ido poniendo en marcha hasta un total de 24 entregas con mejoras en los servicios actualmente en producción. Asimismo se ha procedido al rediseño de la página web de ValenciaportPCS y definición de un nuevo interfaz de usuario a través de este medio.

Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria de Valenciaport participa directamente o indirectamente en los siguientes proyectos de I+D+i:

GREENCRANES - PROMOTION OF ENERGY EFFICIENCY AND GREEN TECHNOLOGIES IN BERTHING OPERATIONS AT SMES OF PORT COMMUNITY: tiene como objetivo desarrollar pruebas piloto en terminales de contenedores con el fin de ensayar nuevas tecnologías y fueles alternativos (GNL, Hidrógeno, Diésel TIER 4 y otros eco-fuels) que contribuyan a mitigar el cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

B2MOS - BUSINESS TO MOTORWAYS OF THE SEA: pretende mejorar el intercambio de información de organizaciones públicas y privadas, y promover la cooperación operacional con el objetivo de incrementar la eficiencia de las Autopistas del Mar; estimular el desarrollo de las redes TEN-T de Autopistas del Mar y mejorar la cohesión europea

mediante la simplificación de procedimientos administrativos específicos que afectan a las regiones periféricas y ultra periféricas y la reducción de las barreras del comercio intracomunitario.

MONALISA 2.0: su principal objetivo es contribuir a la promoción de las Autopistas del Mar (MoS) en la Unión Europea (UE) mediante la aplicación de una serie de medidas que fomenten la seguridad marítima y en puertos, que están incluidas dentro de las políticas de la UE para el transporte marítimo.

GREENBERTH - PROMOTION OF PORT COMMUNITIES SMES ROLE IN ENERGY EFFICIENCY AND GREEN TECHNOLOGIES FOR BERTHING OPERATIONS: tiene como finalidad fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención a las operaciones puerto-buque.

SEA TERMINALS - SMART, ENERGY EFFICIENT AND ADAPTIVE PORT TERMINALS: su principal objetivo es acelerar la transición de la industria portuaria hacia modelos de operación más eficientes, integrando la variable energética como un factor clave de mejora en las TPCs. El proyecto toma como punto de partida las lecciones aprendidas en el proyecto GREENCRANES cuyos resultados demuestran que la gestión eficiente del consumo energético y el empleo de combustibles alternativos es viable y genera importantes beneficios.

CAPACITY4RAIL - INCREASING CAPACITY 4 RAIL NETWORKS THROUGH ENHANCED INFRASTRUCTURE AND OPTIMISED OPERATIONS: el objetivo del proyecto es proporcionar investigación innovadora para preparar al sector ferroviario para los retos del futuro. El proyecto se basa en resultados previos de proyectos y programas para realizar demostraciones técnicas y elaborar guías y recomendaciones. Éstas serán la base de la investigación e inversión futuras, incrementando las capacidades de las redes de trabajo en el sector ferroviario.

FUTUREMED - FREIGHT AND PASSENGERS SUPPORTING INFOMOBILITY SYSTEMS FOR A SUSTAINABLE IMPROVEMENT OF THE COMPETITIVENESS OF PORT-HINTERLAND SYSTEMS OF THE MED AREA: tiene como finalidad mejorar la competitividad de los puertos de la zona MED mediante la mejora de su accesibilidad y conexión con el hinterland a través de la introducción de innovaciones en procesos y tecnologías que garanticen la sostenibilidad del transporte.

CONTAIN - CONTAINER SECURITY ADVANCED INFORMATION NETWORKING: su objetivo principal es el diseño y elaboración de un sistema de vigilancia de los contenedores en un contexto global. Se trata de disponer de mecanismos de seguimiento del contenedor a lo largo de toda la cadena logística, desde el origen hasta su destinatario, y que permitan detectar cualquier anomalía en su trayecto controlando tanto el recorrido que debe realizar como los responsables que intervienen en el mismo. El proyecto persigue controlar cualquier mercancía ilegal o cualquier otro aspecto que afecte a la seguridad en el transporte.

CYSM - COLLABORATIVE CYBER/PHYSICAL SECURITY MANAGEMENT SYSTEM: el proyecto tiene como objetivo principal mejorar sustancialmente la protección de las infraestructuras críticas (IIC) portuarias teniendo en cuenta su naturaleza cibernética y física. En el proyecto se analizará el espectro de las amenazas de las IIC portuarias, tanto directas como indirectas, identificando sus interdependencias, correlaciones, difusión y niveles de impacto. Asimismo, también se desarrollará una metodología dinámica de gestión para las IIC portuarias considerando su naturaleza dual (ciber-física), evaluando los riesgos frente a los requerimientos especificados en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS code, seguridad física) y la norma ISO 27.001 de Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Información (seguridad cibernética).

SIDRA - DETECCIÓN INTELIGENTE DE ANOMALÍAS RADIOACTIVAS: tiene como finalidad mejorar la capacidad de detección e identificación de sustancias radiactivas en los sectores del transporte marítimo y terrestre (fundamentalmente en puntos fronterizos), reduciendo así el número de falsas alarmas y aumentando la integración de fuentes y tecnologías de información relacionadas con el transporte de mercancías.

COSTA - CO2 AND OTHER SHIP TRANSPORT EMISSIONS ABATEMENT THROUGH LNG, GREENING MOS AND ICT: los objetivos del proyecto son fundamentalmente la identificación a medio plazo (escenario 2020) y a largo plazo (escenario 2030) de los obstáculos (técnicos, logísticos, ambientales, etc.) que pueden limitar o impedir el uso de LNG como combustible para buques mercantes en las áreas citadas, con objeto de definir soluciones y recomendaciones que permitan superar las limitaciones identificadas en ambos escenarios y desarrollar el plan estratégico para cada uno de los escenarios considerados.

BUNKER LOGIX - FLEXIBLE LNG BUNKERING VALUE CHAIN IN THE SPANISH MEDITERRANEAN COAST: el objetivo general del proyecto consiste en establecer los requerimientos para superar las barreras existentes dentro de la cadena de suministro del abastecimiento de GNL a los buques y embarcaciones de la cuenca Mediterránea, pro-

porcionándoles ayuda. El estudio tratará los aspectos técnicos, operativos, económicos y legales del repostaje de GNL en los buques, con el fin de hacer posible su desarrollo a medio plazo.

CO-EFFICIENT - COLLABORATIVE FRAMEWORK FOR ENERGY EFFICIENT SME SYSTEMS: el objetivo general de este proyecto es introducir cambios en el comportamiento y en la tecnología en el sector de fabricación y logística de PYMEs de las regiones del proyecto y en el área MED, generando externalidades positivas para las economías regionales y el medio ambiente, en línea con los principios del desarrollo sostenible.

SUSPORTS - DELIVERING SUSTAINABLE ENERGY SOLUTIONS FOR PORTS: tiene como finalidad identificar soluciones energéticas que permitan a los puertos gestionar sus flujos de energía, manteniendo la calidad de la energía pero reduciendo sustancialmente el consumo, así como las emisiones de gases de efecto invernadero, sin afectar a la oferta logístico-portuaria. Para ello, el proyecto monitorizará y modelizará los flujos de energía asociados al tráfico de contenedores en dos puertos, Felixstowe y Valencia.

INTE-TRANSIT - INTEGRATED AND INTEROPERABLE MARITIME TRANSIT MANAGEMENT SYSTEM: su objetivo general es mejorar los sistemas de gestión de la información que se utilizan actualmente entre los puertos y sus áreas logísticas a través de la definición de un modelo de gestión integrado que incluya tanto organizaciones públicas como privadas. Este modelo estará basado en un mapa de procesos e indicadores común y armonizado en el MED. INTE-TRANSIT también promoverá una solución TIC para el seguimiento y posicionamiento de los contenedores del puerto mejorando la trazabilidad, visibilidad y transparencia del transporte de mercancías.

MEDITA - MEDITERRANEAN INFORMATION TRAFFIC APPLICATION: el proyecto consiste en establecer una red entre puertos y puertos secos que permita mejorar y agilizar el movimiento de mercancías en el área del Mediterráneo utilizando tecnología de bajo coste como RFID pasivos UHF. La red propuesta es una continuación de la red creada en el proyecto MOS4MOS, incorporando a esta red aspectos de procedimiento y tecnología. Este proyecto pretende analizar los orígenes y destinos de la mercancía, la tipología y las cantidades transportadas.

STIMULO - SISTEMA DE TRANSPORTE LOGISTICO INTELIGENTE MULTIMODAL: tiene como objetivo la construcción de servicios inteligentes de gestión del tráfico por medio de la predicción en tiempo real del estado de los componentes del sistema de transporte (infraestructura, vehículos, mercancías, usuarios...).

MEDNET - MEDITERRANEAN NETWORK FOR CUSTOM PROCEDURES AND SIMPLIFICATION OF CLEARANCE IN PORTS: tiene como finalidad mejorar la interoperabilidad, facilitando las cadenas de suministro y desarrollando un marco común de entendimiento de los procedimientos aduaneros y de despacho de buques, así como promover la introducción de sistemas de información en puertos.

SMILE - SMART GREEN INNOVATIVE URBAN LOGISTICS FOR ENERGY EFFICIENT MEDITERRANEAN CITIES: el objetivo general de este proyecto es contribuir al desarrollo de ciudades mediterráneas inteligentes y eficientes energéticamente.

eMAR - E-MARITIME STRATEGIC FRAMEWORK AND PILOT IMPLEMENTATION: La estrategia del proyecto consiste en combinar una ruta descendente (top-down) con un itinerario ascendente (bottom-up) a través de una implementación piloto que incluye la interacción y actualización de las aplicaciones existentes mediante el uso de la plataforma eMAR. De esta forma se pretende asegurar que se tenga en cuenta los sistemas y capacidades existentes, y que se dedique la mayor parte del esfuerzo a identificar las diferencias o gaps, a identificar formas de eliminar esas diferencias, y a especificar las políticas futuras y las acciones de estandarización e investigación.

Además, la APV lleva a cabo diferentes actividades en materia de I+D+i, como por ejemplo la Secretaría General de AEIE EUROPHAR.

En la siguiente tabla figuran los gastos en proyectos y actividades en materia de I+D+i en 2015:

Gastos en I+D+i.	
Gastos en Innovación en Miles de €	3.124
Gastos de Explotación en Miles de €	99.187
% de Gastos en Innovación	3,15

Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

La relación de Fundaciones en las que la APV ha participado o con las que ha colaborado en 2015 es la siguiente:

- Fundación Valenciana de Estudios Avanzados.
- Fundación Premios “Rey Jaime I”.
- Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS)
- Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport.

En relación con cursos, seminarios y programas docentes, se mantiene la implicación de la APV, a través de los convenios vigentes en el ámbito de la formación y las prácticas docentes con la Universidad Politécnica de Valencia, la Universidad de Valencia y otras universidades de la Comunidad Valenciana. Además, la APV, junto con la Universidad de Comillas, ha impartido la 23ª edición del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal. Por otra parte, la APV continúa participando en el Programa de Capacitación Portuaria TrainForTrade de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).

En materia social y en consonancia con su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV colabora con distintas asociaciones e iniciativas promovidas en su área de influencia. En 2015 se destaca, entre otras, las siguientes colaboraciones y patrocinios:

Con Asociaciones Empresariales del Entorno Portuario y Económico:

- XIV Premios Cerámica ASCER
- XIV Encuentro Empresarial Camp de Morvedre - ASECAM
- Premios Rey Jaime I-Modalidad de Economía

Con eventos deportivos y culturales del Entorno Portuario:

- 30º Media Maratón Puerto de Sagunto
- 28º Carrera Pas Ras del Puerto de Valencia
- XXVI Concurso Mundial Paellas de Empresas del Sector Logístico
- Agrupación de Fallas del Marítimo
- Hermandad Cristo del Grao – Fiestas de la Cruz
- Centro de Música y Danza Nazaret
- Semana Santa Marinera
- XV Talleres Cultura Clásica Sagunto
- Festividad Virgen del Carmen – Comandancia Naval de Valencia
- XXV Semana Ciudadana – Federación de Asociaciones de Vecinos
- Concurso de microcuentos del Camp de Morvedre
- Carrera Solidaria “Con otra mirada” en Sagunto

Asimismo se han organizado entre el personal y el resto de miembros de la Comunidad Portuaria diferentes acciones destinadas a promover la relación con nuestro entorno más próximo:

- Participación y promoción entre la plantilla de sorteos especiales de lotería a favor de la Asociación Española contra el Cáncer y Cruz Roja Española.
- Donación de mobiliario, material de oficina y juegos colectivos - Asociación Arca de Noé de Nazaret
- Campaña de recogida de prendas de vestir, alimentos, productos de higiene, material escolar y juguetes por Navidad - Colegio Santiago Apóstol del Cabanyal.
- Campaña de recogida de prendas de vestir para bebés, alimentos, productos de higiene y juguetes por Navidad - Centro de Día de Menores “Santa Ana” de Nazaret.
- Campaña de recogida de alimentos, productos de higiene, juguetes y bienes de primera necesidad - Casa de la Caridad.
- Campaña de recogida de productos de higiene infantil y alimentos infantiles - Casa Cuna Santa Isabel.

- Campaña de recogida de prendas de vestir, menaje para el hogar, productos de alimentación, productos de higiene personal y del hogar, material escolar y juguetes para la atención de necesidades básicas de inmigrantes adultos y menores - Casas de Acogida Peter Maurin y Dorothy Day.
- Campaña de recogida de prendas de vestir y para el hogar, alimentos, material escolar, productos de higiene y de limpieza y juguetes para las familias en situación de extrema precariedad atendidas en el entorno del puerto - Fundación Alanna.
- Campaña APOSTEM en mayo, a beneficio de la infancia vulnerable, cuyo contenido fue distribuido entre las entidades que atienden a menores sin recursos en el entorno del Puerto de Valencia.
- Campaña de donación de sangre en la Comunidad Portuaria - Centro de Transfusión de Sangre CV.
- Donación de material promocional para la subasta benéfica - Feria de la Primavera.
- Colaboración con el Banco de Alimentos de Sagunto: donación de alimentos y promoción de la participación de empresas de la Comunidad Portuaria.

Con la colaboración personal de los trabajadores/as y de la Comunidad Portuaria mediante aportaciones en especie y las aportaciones económicas de empresas del sector se ha logrado recaudar varias toneladas en productos de alimentación, higiene personal y para el hogar, miles prendas de vestir, material escolar para el arranque del curso 2015-2016 y centenares de juegos que se han distribuido según necesidades y perfiles entre las organizaciones mencionadas con las que se colabora de manera estable y de cuya actividad se hace seguimiento.

Con el respaldo a este tipo de actividades la APV refuerza la integración de su Comunidad Portuaria con el entorno más próximo y fomenta tanto la sensibilidad social como la participación activa, personal y voluntaria de su plantilla en causas solidarias.

Otra de las actuaciones llevadas a cabo en los últimos años es la celebración del Maritime Day, consistente en la realización de una visita guiada por mar a las instalaciones del Puerto de Valencia con los trabajadores/as y sus familias. En esta ocasión la APV invitó a sumarse nuevamente a las entidades que forman parte del proyecto APOSTEM, con el fin de generar un espacio de acercamiento para disfrutar del encuentro entre la plantilla de la APV y el personal de la Comunidad Portuaria y sus familias.

Un año más se convocó el tercer Concurso Infantil para la realización de la felicitación institucional de Navidad de la APV 2014-2015 entre los familiares de la plantilla de la APV y las entidades participadas. Las postales ganadoras fueron las más votadas por el personal.

Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria –dentro de su política de integración puerto-ciudad y respecto al área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia- pretende realizaciones mucho más ambiciosas que las proyectadas en el antiguo convenio del 86 si bien siguiendo el principio de colaboración y de respeto al que se hacía referencia en la parte expositiva del mismo con la siguiente literalidad: “desde el reconocimiento por parte de la ciudad del trascendental y significativo papel que en la economía y desarrollo urbanos de Valencia tiene su Puerto Autónomo y desde la voluntad de este último para contribuir de forma destacada a una adecuada solución a las necesidades que la Ciudad tiene planteadas en su fachada marítima”, y cuyo espíritu fue reiterado en el Convenio de cesión de abril de 2013.

Destacar la creación a finales de año de la Comisión Delegada para el Impulso de la Integración Territorial. Esta comisión, creada a propuesta del Presidente en el Consejo de Administración, tiene por objeto promover la coordinación con las distintas administraciones con competencias en materia de ordenación del territorio para cooperar en el diseño de soluciones de accesibilidad y conectividad de los tres recintos gestionados por la APV –Valencia, Sagunto y Gandía-. Consecuencia de ello se han constituido comités asesores por cada uno de los puertos El objetivo es favorecer, eficazmente, la resolución de las cuestiones que cada ciudad tenga o pueda plantearse en su fachada marítima.

En este contexto, se ha seguido trabajando por parte del Ayuntamiento y del Puerto, en los contenidos y diseño para la redacción por la Autoridad Portuaria de Valencia del correspondiente Plan Especial de la Zona Sur. En el desarrollo del referido proceso, esta Autoridad Portuaria ha articulado un cauce de comunicación y participación del movimiento vecinal a través de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, con la que se mantienen contactos periódicos.

Respecto al Puerto de Gandía destacar el inicio de las obras de acondicionamiento del dique exterior y la construcción de un paseo elevado sobre el mismo.

Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

Gastos e Inversiones en seguridad y protección	
Gastos en Seguridad en Miles de €	5.146
Gastos de Explotación en Miles de €	99.187
% de Gastos en Seguridad	5,19 %
Inversiones en Seguridad en Miles de €	0
Total de inversiones	13.863
% de Inversiones en Seguridad	0 %

Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

Gastos e Inversiones ambientales	
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	997
Gastos de Explotación en Miles de €	99.187
% de Gastos en Medio Ambiente	1,01 %
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	0
Total de inversiones en Miles de €	13.863
% de Inversiones en Medio Ambiente	0 %



2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La Sostenibilidad Económica es clave para cumplir la Misión de la Autoridad Portuaria de Valencia, por ello se ha marcado como principal objetivo la optimización de ingresos, costes e inversiones para asegurar la autofinanciación a corto y largo plazo.

Para el aseguramiento de la sostenibilidad económica, la APV ha establecido en su Plan Estratégico el reto de la Mejora de la rentabilidad y de los ingresos (por encima del crecimiento del tráfico y la inflación), así como la modulación de las inversiones y los costes para asegurar la autosuficiencia económica y la disponibilidad de infraestructuras y servicios que hagan posible el incremento de ingresos.

Situación económica financiera.

Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado

	2015
Resultado ajustado del Ejercicio (miles de €):	12.924
Activo no corriente neto medio (miles de €)	1.146.007
RATIO (Resultado ajustado del Ejercicio / Activo no corriente neto medio)*100	1,13%

Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

	2013	2014	2015
EBITDA (miles de €)	67.680	75.058	64.433
% de variación de EBITDA	-10,54%	10,90%	- 14,16%
Toneladas movidas (t)	65.009.905	67.019.770	70.083.977
RATIO (EBITDA/tonelada) (€/t)	1,04	1,12	0,92

Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda + Intereses) / Cash Flow

	2015
Amortizaciones (miles de €)	35.769
Intereses (miles de €)	11.844
Suma	47.613
Cash flow antes de intereses (miles de €)	65.335
RATIO (%)	72,88%

Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.

	2015
Terrenos sin actividad (miles de €)	62.874
Activos no corriente neto medio (miles de €)	1.146.007
RATIO (%)	5,49%

Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

	2013	2014	2015
Gastos de Explotación (miles de €)	95.961	97.895	99.187
Ingresos de Explotación (miles de €)	117.608	120.934	127.277
RATIO (%)	81,59%	80,95%	77,93%

Nivel y estructura de las inversiones

Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

	2013	2014	2015
Inversión pública Total (miles de €)	25.107	11.527	13.863
Cash - Flow (miles de €)	49.909	59.840	53.491
RATIO (%)	50,31%	19,26%	25,92%

Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

	2013	2014	2015
Inversión privada (miles de €)	34.434	33.326	46.489
Inversión pública (miles de €)	25.107	11.527	13.863
RATIO (%)	137,15%	289,11%	335,35%

Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado)

	2013	2014	2015
Inversión pública (miles de €)	25.107	11.527	13.863
Activo no corriente neto medio (miles de €)	1.122.188	1.148.034	1.146.007
RATIO (%)	2,24%	1,00%	1,21%

Negocio y servicios

Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)

	2013	2014	2015
INCN (miles de €)	117.608	120.934	127.277
T. Ocupación (miles de €)	22.764	23.916	24.092
100 x (T. Ocupación/INCN)	19,36%	19,78%	18,93%
T. Actividad (miles de €)	11.716	12.187	12.934
100 x (T. Actividad/INCN)	9,96%	10,08%	10,16%

Valor generado y productividad

Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

	2013	2014	2015
INCN (miles de €)	117.608	120.934	127.277
Plantilla media anual	398	403	409
INCN / nº de empleados	295	300	311

Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBITDA por empleado (plantilla media anual).

	2013	2014	2015
EBITDA (miles de €)	67.680	75.058	64.433
Plantilla media anual	398	403	409
EBITDA / nº de empleados	170	186	158

Impacto económico-social

Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

A continuación figura la estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos generados por la Comunidad Portuaria de acuerdo con los datos que aparecen en el estudio "Efectos económicos y sociales del Puerto de Valencia", realizado por la Fundación Valenciaport en colaboración con el Instituto de Economía Internacional, siguiendo la metodología "Análisis Input-Output" que permite obtener los efectos de las infraestructuras en el tejido productivo en el que se insertan:

	Directo	Indirecto	Inducido	TOTAL
Empleos	11.020	1.950	6.830	19.800

Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

En cuanto al impacto económico de la actividad portuaria, según los datos recogidos en el antes mencionado Estudio "Efectos económicos y sociales del Puerto de Valencia", la estimación del valor añadido bruto de la Comunidad Portuaria sería la siguiente:

	Directo	Indirecto	Inducido	Total
Salarios Brutos	507.763	113.616	61.545	682.924
Excedente Bruto	501.080	159.802	81.333	742.215
Ingresos Fiscales	23.381	9.065	4.515	36.961
VAB apb	631.121	171.949	91.010	894.080
Producción total	1.260.241	290.613	189.441	1.740.296



3. DIMENSIÓN SOCIAL

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria

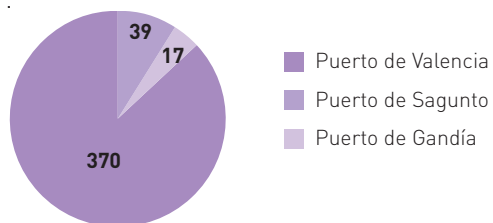
Los Recursos Humanos son un factor clave para nuestra competitividad. El Área de Capital Humano de la Autoridad Portuaria de Valencia se apoya en 3 pilares fundamentales para la consecución de sus objetivos: la formación de sus empleados/as, la comunicación interna y los procesos de selección de personal, tanto a nivel interno como externo.

Empleo en la Autoridad Portuaria

Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO TOTAL DE TRABAJADORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA ¹			
	2013	2014	2015
Plantilla Media Anual	407	403	409

Como ya se ha explicado, la Autoridad Portuaria de Valencia gestiona los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, en el siguiente gráfico figura la distribución de la plantilla de la APV por puertos²:



- * Se ha cambiado el criterio de cálculo y se completan los datos para los años anteriores con este nuevo criterio
- En este gráfico y en los siguientes se toma como referencia la plantilla a 31 de diciembre de 2015. Este dato puede diferir de la plantilla media anual

Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción

EVOLUCIÓN PORCENTAJE DE TRABAJADORES EVENTUALES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA			
	2013	2014	2015
Porcentaje de trabajadores eventuales	11,26	15,47	20

La APV cuenta con un entorno de trabajo estable, teniendo en cuenta que el 83,30% de su plantilla total corresponde a personal con contrato fijo mientras que el 16,70% restante sería personal con contrato eventual por sustitución. Además, tal y como establece la normativa legal, un 2% de la plantilla de la APV lo constituye personal con algún tipo de minusvalía.

Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.

Respecto a la distribución por áreas de actividad, la plantilla de la APV se reparte como se observa en el siguiente gráfico:



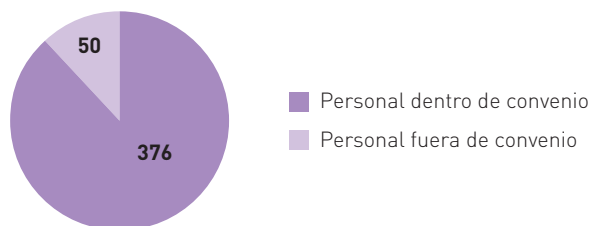
En consecuencia, el personal de dentro de convenio representa el 88,26% mientras que el personal de fuera de convenio el 11,74% de la plantilla de la APV.

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2015

Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	11,74%
Oficina dentro de convenio	38,03%
Mantenimiento	17,14%
Policía Portuaria	33,10%

Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

La distribución de la plantilla de la APV según se trate de personal de dentro o fuera de Convenio Colectivo quedaría de la siguiente manera:


Comunicación interna y participación
Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

Tal y como establece el artículo 30 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el Consejo de Administración de la APV los trabajadores/as de la APV están representados por un representante sindical. Dicho representante pertenece al sindicato CC.OO.

Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).

Los responsables del Área de Capital Humano se reúnen regularmente con el Comité de Empresa para informar sobre las novedades en materia de recursos humanos y para resolver las dudas y asuntos que surjan en el día a día.

En 2008, al amparo de la LO 3/2007, se creó la Comisión Permanente de Igualdad que, designada de forma paritaria entre la Representación Legal de los Trabajadores/as y de la Dirección de la APV, tiene como objetivo crear un espacio de diálogo y comunicación fluida, cuya misión principal es el apoyo en la realización del diagnóstico del Plan de Igualdad, el seguimiento y evaluación de dicho Plan y la información y sensibilización de toda la plantilla.

La APV dispone, asimismo, de un conjunto de comisiones destinadas a mejorar el funcionamiento de la empresa y formadas por miembros de la Dirección de la empresa y por los/las Representantes Legales de los Trabajadores/as:

- **Comisión Local de Gestión por Competencias**, cuya finalidad es velar por el cumplimiento del II Convenio Colectivo.
- **Comité de Seguridad y Salud Laboral**, tiene como fin vigilar el cumplimiento de las normas en materia de prevención de riesgos y salud laboral.
- **Comisión de Control del Plan de Pensiones**, cuyo objetivo es velar y hacer cumplir las normas establecidas en el reglamento que regula el Plan de Pensiones.
- **Comisión de Préstamos y Anticipos.**
- **Comisión de Vestuario.**

En la APV existen también una serie de Comisiones Delegadas del Comité de Empresa, compuestas únicamente por trabajadores/as:

- **Comisión de Fines Sociales**, cuya finalidad es gestionar los recursos económicos aportados por la empresa para los fines sociales recogidos en el II Convenio.
- **Comisión de Deportes**, que tiene como fin organizar actividades y eventos deportivos para trabajadores/as y familiares.
- **Comisión de Cultura**, cuyo objetivo es fomentar y organizar eventos de índole cultural para los trabajadores/as, principalmente a través de la Festividad de la Virgen del Carmen.

Además el personal de la APV cuenta con un buzón de sugerencias en el Portal del Empleo como mecanismo de comunicación. Las sugerencias son gestionadas y contestadas a todos los empleados/as. Asimismo existe un Servicio de Atención al Usuario que canaliza todas las incidencias que los trabajadores/as de la APV detectan en relación con el uso de las tecnologías de información para el buen desempeño de sus funciones.

Asimismo, con objeto de favorecer las relaciones y comunicaciones entre las diferentes unidades organizativas y de éstas con la Alta Dirección, evitar la duplicidad entre las diferentes unidades organizativas, operar con una filosofía de cliente-proveedor interno y mejorar el proceso de toma de decisiones se establecen una serie de Comités o Comisiones que a continuación se detallan:

- **Comité Ejecutivo:** definición de las estrategias de la APV y de los procesos necesarios para su desarrollo que transmitirá al Consejo de Administración para su aprobación.
- **Comité de Transformación:** seguimiento del proyecto de Transformación y adopción de las principales decisiones para el mismo.
- **Comité Plan de Empresa:** establecimiento de las directrices de elaboración del Plan de Empresa y validación de los elementos que lo constituyen.
- **Comité de Seguimiento Estratégico (CMI):** seguimiento de la estrategia y el Plan de Empresa a través de los indicadores del CMI.
- **Comité de Presupuestos:** aprobación y seguimiento de los presupuestos de gasto e inversiones consolidados y por centro de responsabilidad de la APV así como de las modificaciones que requiera

- **Comité de Infraestructuras:** coordinación en materia de infraestructuras así como la elaboración, seguimiento y actualización del Plan de Inversiones.
- **Comité de Calidad:** aprobación y seguimiento de los Sistemas de Gestión de la Calidad.
- **Comités Verticales (por Área /Departamento):** coordinar y mantener informadas a las diferentes unidades organizativas que integran un área o departamento.
- **Comisión de Asignación de Recursos:** velar por el cumplimiento de los criterios de asignación eficiente de recursos en función de las actividades desarrolladas en las diferentes unidades organizativas que componen la APV, decidiendo sobre los casos excepcionales.
- **Comité Estratégico de Sistemas:** definición de la estrategia y objetivos de Sistemas de Información de la APV y garantizar su cumplimiento.

Por otra parte, durante 2015 se crearon nueve grupos de trabajo para mejorar de forma continua los diferentes procesos internos de la APV, elaborar procedimientos e implementar gradualmente una visión orientada a procesos en la APV. Estos Grupos tienen una composición multidisciplinar (al ser la mayoría transversales).

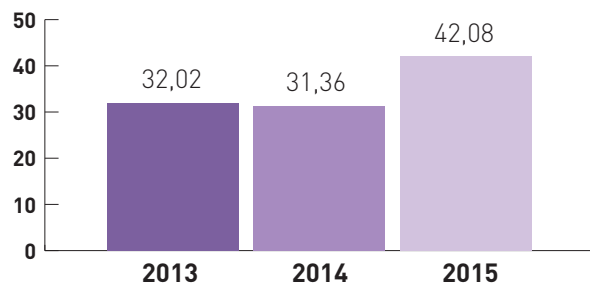
En concreto, los grupos de trabajos que se crearon en 2015 fueron:

1. Grupos de trabajo para el desarrollo de los procedimientos internos de una unidad organizativa y la posterior automatización de los procesos:
 - a. Con Operaciones-Comisaría (Buque y Tren)
 - b. Con Facturación (Mercancía y Pasaje)
2. Grupos de trabajo con diferentes unidades organizativas para el tratamiento de una cuestión puntual o proyecto concreto, a continuación, se detallan las denominaciones de cada uno de estos Grupos y su principal objetivo:
 - a. Mejora del proceso de gestión de daños (Gestión de Servicios)
 - b. Gestión de la información catastral y su posterior repercusión (Gabinete de Dirección / Secretaria General)
 - c. Nueva factura (Facturación)
 - d. Contratación (Secretaria General)
 - e. Accesos al Taller (Seguridad Operativa)
 - f. Revisión del Reglamento de Policía Portuaria (Capital Humano)
 - g. Coordinación Calidad y Gestión de Recursos Humanos para la mejora de procedimientos transversales (Calidad e Innovación –Gestión de RRHH)

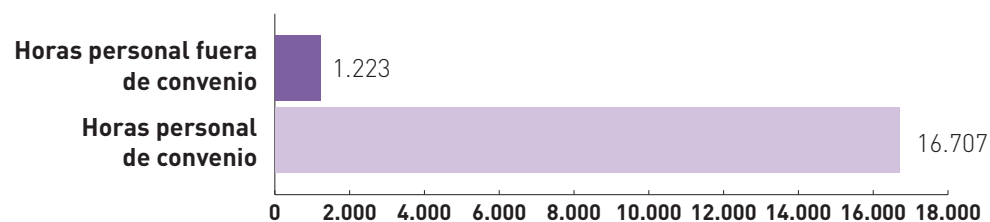
Formación

Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.

El promedio de horas de formación por empleado/a en 2015 fue de 42,08 horas, con una inversión total en formación de 132.042,85 €, lo que representa una inversión media en formación de 309,95 € por persona. En el siguiente gráfico aparece la evolución del promedio de horas de formación por trabajador/a en los últimos 3 años:



El gráfico siguiente muestra las horas de formación diferenciando si se trata de personal de dentro o fuera de Convenio:



En 2015 el promedio de horas de formación distinguiendo entre personal de dentro y fuera de convenio fue el siguiente:

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	16.707	376	44,43
Fuera de convenio	1.223	50	24,46

Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).

Conviene recordar en este punto que el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias hace especial hincapié en la importancia de la formación, sobre todo la relacionada con las 30 competencias técnicas consideradas básicas y comunes a todos los puertos del sistema portuario español. En este contexto, las Autoridades Portuarias, con apoyo de OPPE y en colaboración con AGON TEC, se han dotado de una plataforma de teleformación que permite al personal de la APV formarse tanto a distancia como desde la propia APV. Para facilitar el acceso a los cursos disponibles dentro de esta plataforma, el Área de Capital Humano de la APV dispone de un aula de formación con varios puestos de ordenador equipados con las últimas tecnologías y conexión a Internet. Desde 2008 el Tribunal Examinador de Gestión por Competencias vela por la transparencia de todos los exámenes realizados a través de la plataforma de teleformación.

A continuación figuran los datos correspondientes a la formación on-line realizada en 2014 distinguiendo si corresponde a formación on-line general o a formación on-line dentro del ámbito de la Gestión por Competencias:

Formación General 2015								
Acción Formativa	Mujeres	Hombres	Horas Mujeres	Horas Hombres	Personal dentro de convenio	Personal fuera de convenio	Horas personas dentro de convenio	Horas personal fuera de convenio
Idiomas	8	30	414	1.532	22	16	1.372	574
IVA e I.Socied.Oper.Intern.	-	2	-	24	-	2	24	-
ABC Dirección de Personas	-	1	-	72	-	1	-	72
Adaptación Normativa ISO	1	-	7	-	-	1	-	7
Actualización OPIP	-	4	-	48	4	-	48	-
Plan Igualdad APV	2	92	6	276	88	6	264	18
Form. Continua Policía Portuaria	5	125	110	2.750	130	-	2.860	-
Proyecto Desarrollo Software	-	1	-	16	1	-	16	-
SQL Server 2014	1	2	20	40	3	-	60	-
Transporte Intermodal	-	1	-	39	1	-	39	-
Máster Gestión Portuaria y Transporte Intermodal	1	-	146	-	1	-	146	-
Oficial Protección Instalaciones.Portuarias	-	4	-	120	3	1	90	30
Curso Superior Directores Seguridad	-	4	-	2.040	3	1	1.530	510
Mantenimiento Intersecc. Ferrov.	-	19	-	342	19	-	342	-
Máster Gest.Port. y Transp.Interm.	-	1	-	381	1	-	381	-
Transporte Intermodal	-	1	-	361	1	-	361	-
Formación Continua FTFE	-	1	-	8	1	-	8	-
Dirección de Proyectos	-	1	-	70	1	-	70	-
Total	18	289	703	8.119	279	28	7.611	1.211

Formación on-line Gestión por Competencias 2015
 Personal dentro de convenio

Acción Formativa	Mujeres	Hombres	Horas Mujeres	Horas Hombres	Total personas	Total horas
Comercial y Marketing N1	-	6	-	60	6	60
Comercial y Marketing N2	1	7	20	140	8	160
Contabilidad y Auditoría N1	1	6	15	90	7	105
Contabilidad y Auditoría N2	2	3	100	150	5	250
Gestión Activ.Pesqueras N1	2	11	30	165	13	195
Gestión de Mercancías N1	1	10	15	150	11	165
Gestión de Mercancías N2	-	6	-	300	6	300
Gestión Eco-Financ y Presup.N1	1	2	10	20	3	30
Gestión Eco-Financ y Presup.N2	-	1	-	20	1	20
Logística e Intermodalidad N1	-	5	-	75	5	75
Logística e Intermodalidad N2	1	7	50	350	8	400
Medio Ambiente N1	-	6	-	90	6	90
Medio Ambiente N2	1	6	50	300	7	350
Náutica Portuaria N1	2	12	20	120	14	140
Operaciones y Serv.Portuarios N1	2	5	30	75	7	105
Operaciones y Serv.Portuarios N2	1	6	50	300	7	350
Prev. Riesgos Laborales N1	-	5	-	75	5	75
Prev. Riesgos Laborales N2	2	7	100	350	9	450
Relaciones Laborales N1	1	8	20	160	9	180
Relaciones Laborales N2	2	11	80	440	13	520
Sector y Estrategia Portuaria N1	1	12	15	180	13	195
Sector y Estrategia Portuaria N2	1	7	40	280	8	320
Seguridad Industrial N1	1	10	15	150	11	165
Seguridad Industrial N2	3	5	150	250	8	400
Sistemas Ayuda Navegación N1	4	17	80	340	21	420
Sistemas Ayuda Navegación N2	2	23	80	920	25	1.000
Tráfico Pasajeros N1	2	8	30	120	10	150
Tráfico Pasajeros N2	-	12	-	600	12	600

Formación on-line Gestión por Competencias 2015
Personal dentro de convenio

Acción Formativa	Mujeres	Hombres	Horas Mujeres	Horas Hombres	Total personas	Total horas
Base Datos N1	1	1	14	14	2	28
Base Datos N2	1	-	30	-	1	30
Hoja de Cálculo N1	1	-	15	-	1	15
Hoja de Cálculo N2	-	4	-	100	4	100
Internet N1	-	6	-	60	6	60
Presentaciones Digitales N1	-	1	-	10	1	10
Presentaciones Digitales N2	-	1	-	25	1	25
Procesador Textos N1	-	4	-	40	4	40
Procesador Textos N2	1	6	25	150	7	175
Total	38	247	1.084	6.669	285	7.753

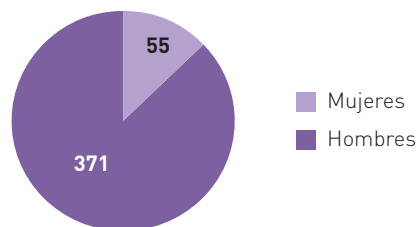
Formación para Prevención Riesgos Laborales 2015

Acción Formativa	Mujeres	Hombres	Horas Mujeres	Horas Hom- bres	Personal dentro de convenio	Personal fuera de convenio	Horas personas dentro de convenio	Horas personal fuera de convenio
Primeros Auxilios	4	121	12	363	125	-	375	-
Riesgos en Seguridad Vial	-	34	-	102	34	-	102	-
Riesgos Exposición al Ruído	-	4	-	12	4	-	12	-
Riesgos Pantallas Visualizació m Datos	1	5	3	15	5	1	15	3
Plan Autoprotección	4	126	8	252	130	-	260	-
Campos Electromagnéticos	8	19	24	57	24	3	72	9
Carga Física Postural	-	4	-	12	4	-	12	-
RCP-Básica y Desf. Ext. Autom. 6h	2	44	12	264	46	-	276	-
RCP-Básica y Desf. Ext. Autom. 12h	2	14	24	168	16	-	192	-
Trabajos en Altura 2h	-	6	-	12	6	-	12	-
Trabajos en Altura 3h	-	5	-	15	5	-	15	-
Total	21	382	83	1.272	399	4	1.343	12

Estructura de la plantilla y equidad³.

Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

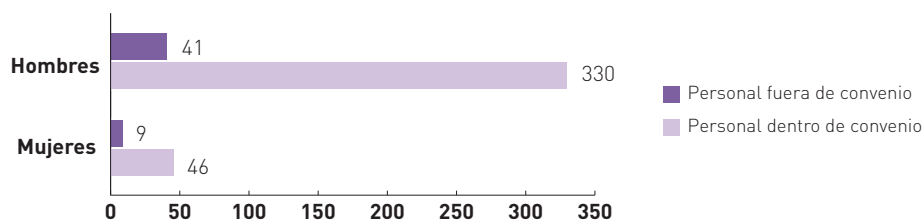
La distribución por sexo de la plantilla de la APV queda reflejada en el siguiente gráfico:



En consecuencia el porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores/as es 12,91%.

Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

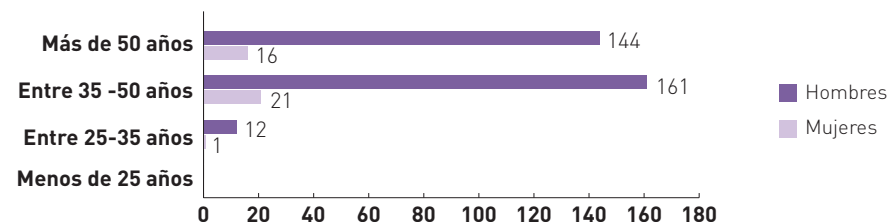
Si realizamos la distribución por sexo diferenciando si se trata de personal de dentro o fuera de convenio, obtenemos los siguientes resultados:



Mujeres fuera de convenio	18,00%
---------------------------	--------

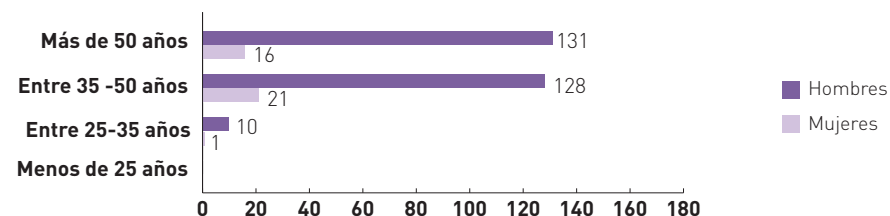
Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

En el gráfico siguiente figura la distribución de la plantilla de trabajadores/as fijos/as de la APV por rango de edad y sexo:

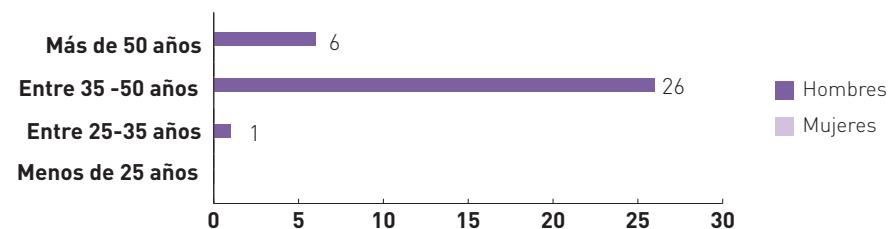


En los gráficos siguientes aparece esta misma información pero por puertos: Valencia, Sagunto y Gandía:

Puerto de Valencia

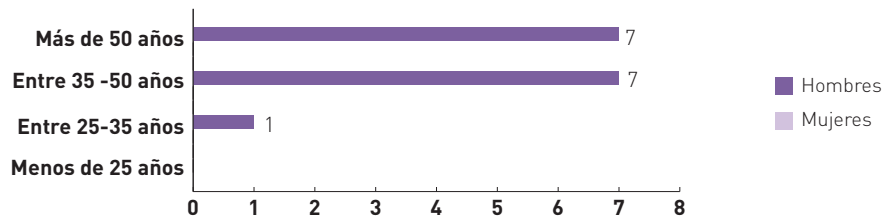


Puerto de Sagunto



³ En los siguientes gráficos se toma como referencia la plantilla a 31 de diciembre de 2015. Este dato puede diferir de la plantilla media anual

Puerto de Gandía



En consecuencia el porcentaje de trabajadores/as fijos de más de 50 años sería el siguiente:

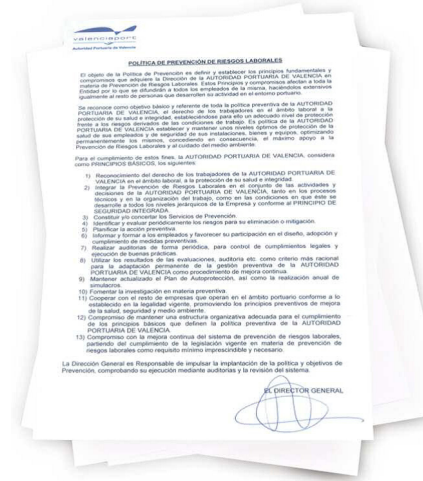
Trabajadores/as fijos → 50 años	45,07%
---------------------------------	--------

Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

Mientras que el porcentaje de trabajadores/as fijos de menos de 30 años sería:

Trabajadores/as fijos ← 30 años	0,85%
---------------------------------	-------

Seguridad y salud en el trabajo



La Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con una Política de Prevención. A lo largo de 2015 el Departamento de Prevención y Salud Laboral fue evaluado por diferentes inspecciones y auditorías, tanto legales como voluntarias, dentro de las actuaciones llevadas a cabo para la mejora continua de nuestro sistema de gestión. Más allá del obligatorio cumplimiento legal, el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales y Vigilancia de la Salud de la APV ha elegido la OHSAS 18001 como modelo de gestión para conseguir la mejora continua del control de riesgos laborales de su personal, evidenciando el compromiso de la APV con la Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales y la Política de Responsabilidad Social

Corporativa. En el mes de Junio de 2007, la Autoridad Portuaria de Valencia consiguió la certificación OHSAS 18001, con número de registro 0101/OHS/01/2007, en sus sedes de Valencia, Sagunto y Gandía, por ser conforme a las exigencias y requisitos establecidos en el estándar, referidos a la Gestión de Instalaciones Portuarias. En 2008 y 2009 se obtuvieron las acreditaciones de la certificación OHSAS 18001 de mantenimiento. En 2010 se realizó la renovación de la Certificación, en 2011 y 2012 su mantenimiento, procediéndose en 2013 a la segunda renovación y en 2014 y 2015 a su mantenimiento.

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)			
	2013	2014	2015
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	14,72	11,32	9,05

El art. 115 de la Ley General de la Seguridad Social define un accidente de trabajo como:

“ Toda lesión corporal que sufra el trabajador/ a con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”. En esta definición se incluyen tanto las lesiones que se producen en el centro de trabajo como aquéllas producidas en el trayecto habitual entre éste y el domicilio del trabajador/a, estos últimos serían los accidentes llamados “in itinere”.

Secuencia de actuación ante un accidente de trabajo:

▪ Accidente durante la jornada laboral:

A continuación se detallan los pasos a seguir en caso de que el accidente tenga lugar durante la jornada laboral:

1. Se dará aviso al CCE para que envíe una ambulancia hasta el lugar del accidente.
2. El CCE notificará al Servicio Médico el siniestro, trasladando al accidentado a las instalaciones del Servicio Médico, por medios propios de la APV o mediante la ambulancia medicalizada si el cuadro lo requiriese.
3. Recibido el accidentado en el Servicio Médico de la APV, se le prestará la primera asistencia, con valoración de las lesiones, realizando las pruebas diagnósticas complementarias necesarias en nuestras propias instalaciones.
4. En caso de ser necesario, se remitirá el paciente al Hospital 9 de Octubre, para ampliar el diagnóstico y realizar interconsultas con otros especialistas.

Tras el diagnóstico, se instaurará el tratamiento adecuado, realizándose el seguimiento de la evolución de las lesiones y sus correspondientes controles en los Servicios Médicos de la APV.

La emisión de los partes oficiales de baja y alta por accidente se cursará en el Servicio Médico de la APV, siendo remitidos a Capital Humano para su posterior tramitación.

▪ Accidente fuera del horario de atención del Servicio Médico de la APV:

En el supuesto de accidente fuera del horario de atención del Servicio Médico de la APV se seguirán los siguientes pasos:

1. Se dará aviso al CCE para que envíe una ambulancia hasta el lugar del accidente.
2. El accidentado será trasladado al Hospital 9 de Octubre, donde será atendido inmediatamente, y se decidirá si se queda ingresado o se remite a su domicilio.
3. El accidente será coordinado y supervisado por el equipo médico de la APV.
4. El Servicio Médico de la APV realizará el control de la evolución del accidentado.

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)			
	2013	2014	2015
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,31	0,55	0,01

Control de la Accidentabilidad

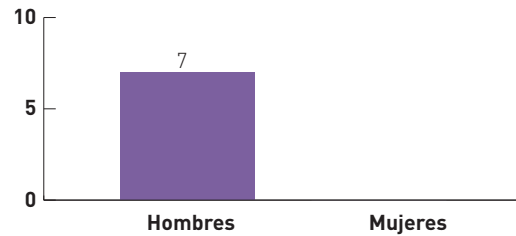
Con cada Accidente de Trabajo ocurrido, además de llevar a cabo la investigación correspondiente, se realizan análisis estadísticos con periodicidad trimestral y anual, permitiendo de este modo realizar un estudio de la evolución de la siniestralidad a lo largo de los años. En la Nota Técnica de Prevención nº 236 del INSHT es donde se establecen los métodos de cálculo de los índices de frecuencia y gravedad de los accidentes acaecidos.

El art. 12.7 del RD 1993/1995 establece la obligación por parte de la APV en calidad de AUTOMUTUA: Servicio Centralizado de Accidentes, de aportar cuantos datos y estadísticas les sean requeridos por los Servicios Sanitarios de la Seguridad Social, quedando asimismo sometidos a la inspección y control de dichos Servicios Sanitarios.

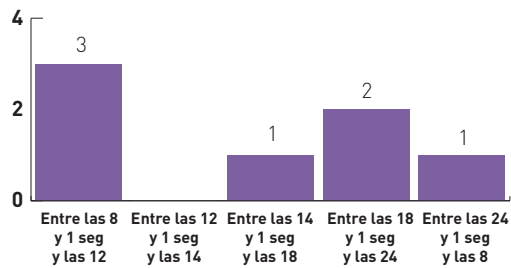
Durante 2015 en la APV se produjeron 7 accidentes de trabajo, de los cuales 1 fue con baja laboral y 6 sin baja.

Estudio Estadístico de los Accidentes:

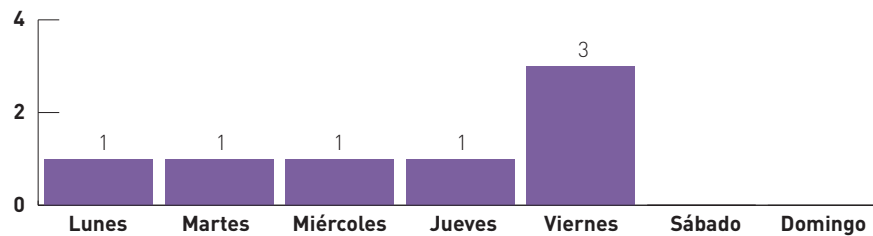
Accidentes laborales (según sexo):



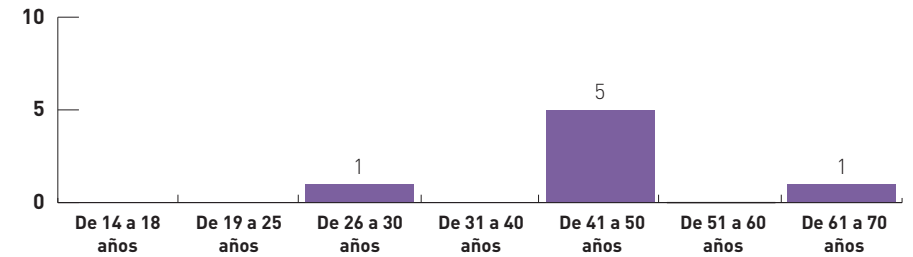
Accidentes laborales (según horas)



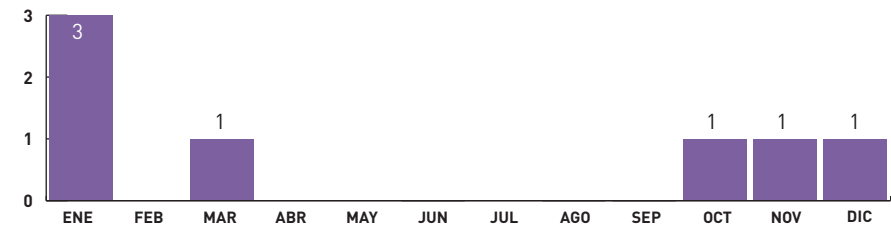
Accidentes laborales (según el día de la semana)



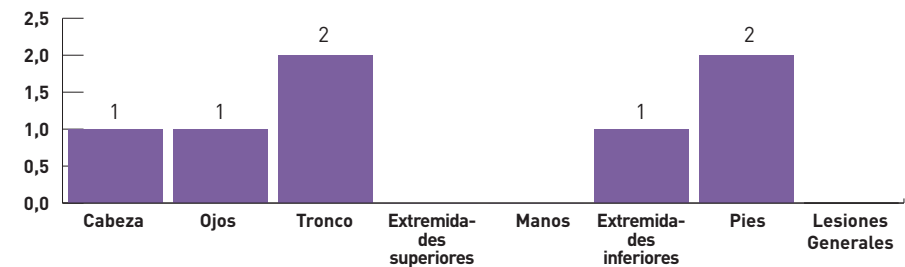
Accidentes laborales (según la edad)



Accidentes laborales (según el mes)



Accidentes laborales (según su localización anatómica)



Enfermedad profesional

El art. 116 de la LGSS establece las condiciones necesarias para considerar una enfermedad de origen profesional, siendo ésta la enfermedad contraída como consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades previstas en el cuadro recogido en el Anexo del RD 1299/2006 de 10 de Noviembre, y que está provocada por la acción de elementos y sustancias que se indican en dicho cuadro para cada enfermedad.

En 2015 no se han detectado enfermedades de origen profesional entre el personal de la APV.

Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como:

Evolución del índice de absentismo anual (IA)			
	2013	2014	2015
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	3,89%	1,85%	1,70%

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2015		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
1.301	409	3,18

La formación es fundamental para adquirir una cultura preventiva en las actividades profesionales.

Los contenidos de los cursos, programados por el Departamento de Prevención y Salud Laboral, abarcan conceptos relacionados con las técnicas operativas de gestión de la

seguridad y de la prevención, capacitando al alumno/a para intervenir tanto sobre el factor material como humano. Comprende conocimientos tanto generales como específicos de todas las especialidades preventivas: Seguridad en el Trabajo, Ergonomía y Psicosociología, Higiene Industrial y Medicina del Trabajo.

En 2015 se impartió la siguiente formación:

- Riesgos por trabajos en altura. 11 trabajadores/as.
- Riesgos por exposición al ruido. 4 trabajadores/as.
- Carga física postural. 4 trabajadores/as.
- Riesgos en seguridad vial. 34 trabajadores/as.
- Riesgos en Oficinas y Pantallas de Visualización de Datos. 6 trabajadores/as.
- Curso de RCP-Básica y manejo DESA para personal no sanitario. 62 trabajadores/as.
- Curso de Primeros Auxilios. 125 trabajadores/as.
- Plan autoprotección. 130 trabajadores/as.
- Curso formación técnico preventiva en campos electromagnéticos. 27 trabajadores/as.

Además desde el Departamento de Prevención y Salud Laboral se promueve la puesta al día y ampliación de conocimientos por parte de los integrantes de este Departamento. En este sentido, el personal del Departamento de Prevención y Salud Laboral de la APV a lo largo de 2015 ha participado en:

- Jornada de Salud Laboral: "RIESGOS BIOLÓGICOS EMERGENTES", SVMST Y AMT-CV. 26 de febrero. Valencia. 1 Asistente.
- IV Congreso Internacional de Salud Laboral y Prevención de Riesgos. Retos de Gestión ante el nuevo escenario económico. 18 y 19 junio. Madrid. 3 asistentes.

Colaboración con el Proyecto Monitor de Prevención de Riesgos Laborales de CIERVAL:

La Autoridad Portuaria de Valencia, participa a través de su Servicio de Prevención Propio, como empresa colaboradora en el Monitor de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad Valenciana.

El Monitor es una herramienta dirigida a establecer un diagnóstico continuo sobre los resultados del modelo preventivo de la Comunidad Valenciana.

Por una parte se elabora un análisis descriptivo y comparativo sobre los principales indicadores evolutivos de la estadística pública oficial sobre siniestralidad laboral en la Comunidad Valenciana.

Por otra, se obtiene un diagnóstico sobre la evolución de la siniestralidad y los temas de actualidad desde el punto de vista de la empresa, a partir de encuestas a un panel de empresas.

Sus objetivos son:

- Analizar y evaluar la evolución de la siniestralidad laboral de la Comunidad Valenciana.
- Validar la bondad de las políticas y acciones puestas en marcha para controlar y reducir la siniestralidad laboral de las empresas de la Comunidad Valenciana.
- Detectar las necesidades de las empresas en materia de Prevención de Riesgos Laborales.
- Crear un instrumento que traslade la visión del empresariado en materia de prevención de riesgos laborales.

Su finalidad es conseguir una mayor coordinación institucional e integrar y concretar futuras actuaciones y estrategias.

Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.

La Seguridad en el Trabajo es el conjunto de técnicas y procedimientos que tienen por objeto identificar y eliminar o disminuir los riesgos que puedan ocasionar accidentes de trabajo o alteraciones de la salud.

El Departamento de Prevención y Salud Laboral utiliza, de acuerdo con la legalidad vigente y nuestra política interna, una serie de técnicas para eliminar o disminuir los riesgos inherentes al puesto de trabajo, clasificándolas en:

Técnicas activas: son aquéllas que planifican la prevención antes de que se produzca el accidente/incidente. Para ello se identifican, en principio, los riesgos existentes en los puestos de trabajo, procurando eliminarlos y, si no es posible, posteriormente se evalúan e intentan controlarse mediante ajustes técnicos y organizativos.

Tipos:

- Evaluación de Riesgos

El art. 16 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales establece que la acción preventiva en la empresa se planificará a partir de una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de su personal, que se realizará con carácter general, teniendo en cuenta la naturaleza de la actividad y en relación con aquellos que estén expuestos a riesgos especiales.

La Evaluación de Riesgos constituye el pilar básico de la Prevención de Riesgos Laborales.

El Departamento de Prevención y Salud Laboral durante 2015 revisó las Evaluaciones de Riesgos de todos los puestos de trabajo de la APV.

- Inspecciones de Seguridad

La Inspección de Seguridad es un análisis que se realiza observando directamente y de forma ordenada las instalaciones y procesos productivos para detectar los posibles riesgos de accidente que pudieran estar presentes. Este tipo de Inspección, que se lleva a cabo utilizando listas de verificación específicas para cada puesto de trabajo, ayuda a mantener seguro el lugar de trabajo al identificar y corregir posibles riesgos.

La frecuencia de las inspecciones depende del nivel de peligrosidad del puesto de trabajo, realizándose mensual, trimestral o anualmente.

Se documentan las observaciones hechas en la inspección, los peligros identificados y las medidas de corrección aplicables, comprobando periódicamente la efectividad de las medidas implantadas con nuevas inspecciones.

Se realizaron 3 inspecciones de seguridad de las condiciones de los puestos de trabajo a lo largo de 2015, implantando las medidas adecuadas.

Técnicas reactivas: son aquéllas que actúan una vez que se ha producido el accidente, intentando determinar las causas que lo han originado y proponiendo e implantando medidas preventivas para evitar que pueda volver a ocurrir.

En la APV el Técnico de Seguridad del Departamento de Prevención y Salud Laboral, cumpliendo con la legislación vigente, realiza la investigación del accidente. Para ello efectúa un análisis causal de cada accidente/incidente acaecido, de modo que sea posible implantar las medidas correctoras adecuadas para que tal hecho no vuelva a ocurrir, comprobando la eficacia de las medidas preventivas implantadas.

En 2015 se realizaron 10 análisis de accidentes, implantándose las medidas que fueron requeridas en cada caso puntual y específico. A continuación figura el cuadro donde se recoge el número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y en materia de protección:

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	20
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	10

Continuando con la implantación del Plan de Autoprotección iniciado en ejercicios anteriores, se realizaron 6 simulacros con la finalidad de alcanzar una mejora continua que permita preservar la Seguridad y Salud Laboral de los trabajadores/as de la APV en las siguientes dependencias de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía:

- Simulacro de Activación del Plan de Autoprotección del Edificio de Dirección del Puerto de Sagunto debido a la fuga de amoniaco producida por el vuelco de un camión en las proximidades del edificio de Dirección de la APV.
- Simulacro de Activación del Plan de Autoprotección del Edificio de Dirección del Puerto de Gandía, con motivo de un incendio en el Tinglado 16 (Almacén de Servicios de la APV).
- Simulacros de Activación del Plan de Autoprotección del Complejo de Dirección (Fase I, Fase II, Fase III y Fase IV) del Puerto de Valencia.
- Simulacro de Activación del Plan de Autoprotección del Edificio de Prevención y Salud Laboral debido a un incendio en la planta 1ª del citado Edificio, en concreto, en la zona de Rehabilitación.
- Simulacro de Activación del Plan de Autoprotección de Talleres a consecuencia de un incidente de protección simulado.
- Simulacro de Activación del Plan de Autoprotección de Edificio del Reloj.

Además en 2015 se llevaron a cabo otra serie de simulacros en materia de seguridad en colaboración con empresas de la Comunidad Portuaria entre los que cabe citar los siguientes:

- Simulacro de incendio en un buque de pasaje en colaboración con la Capitanía Marítima y Sasemar y dentro del marco del proyecto europeo Monalisa 2.0.
- Simulacro de vertido de hidrocarburo de un buque en el fondeadero, activándose el PIM en fase verde.
- Simulacro de incendio a bordo de un buque atracado en Noatum Container Terminal Valencia.
- Simulacro de incendio en el pañol de pinturas del Varadero del Real Club Náutico de Valencia.

Entre los simulacros en materia de protección que se realizaron en 2015 cabe señalar los siguientes:

Puerto de Valencia

Prácticas:

- 1 Práctica de identificación, control y traslado de pasajeros evacuados de un buque a causa de un incendio (enmarcado en el ejercicio Sarex 25-15).
- 1 Práctica de detección, persecución y detención de intruso en la instalación portuaria CEMEX.

Ejercicios:

- 7 Ejercicios de traslado al CCE-R.
- 1 Comprobación de los datos de contacto de los OPIP de todas las instalaciones portuarias.
- 1 Puesta en marcha del Furgón Escáner.

Puerto de Sagunto

Prácticas:

- 1 Práctica de comprobación del efecto jaula en el recinto portuario.

Ejercicios:

- 4 Ejercicios de comprobación de datos de los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias.

Puerto de Gandía

Ejercicios:

- 2 Ejercicios de comprobación de comunicaciones y CCTV
- 2 Ejercicios de activación del código rojo

Ergonomía y Psicología aplicada al trabajo

La Ergonomía es la ciencia del bienestar y del confort y se fundamenta en la adaptación del puesto de trabajo a la persona.

La Psicología Aplicada se ocupa de aquellos factores organizativos del trabajo, que pueden afectar tanto al bienestar o salud (física, psíquica y social) del trabajador/a, como al desarrollo del mismo trabajo.

La labor del Departamento de Prevención y Salud Laboral es la de asesorar e indicar modificaciones a nivel global, en aquellos aspectos que puedan contribuir a mejorar las condiciones del trabajo y disminuir los factores de riesgo psicosocial.

Durante 2015 se llevaron a cabo las siguientes evaluaciones ergonómicas:

- Estudio de niveles de iluminación y condiciones termohigrométricas de Faro de Cullera.
- Estudio ergonómico puestos de trabajo de cabinas 1 y 2 de Valencia.
- Estudio de niveles de iluminación y condiciones termohigrométricas de cabinas 1 y 2 de Valencia.
- Estudio de niveles de iluminación y condiciones termohigrométricas de Faro de Valencia.
- Estudio de niveles de iluminación y condiciones termohigrométricas de Faro de Canet.
- Estudio de niveles de iluminación y condiciones termohigrométricas puestos de trabajo C.C.E.
- Estudio ergonómico C.C.E.

El desarrollo de los estudios pertinentes en el ámbito ergonómico no acaba con la disposición de actuaciones correctoras, sino que el Departamento de Prevención y Salud Laboral de la APV, una vez se han implantado éstas, comprueba la efectividad de las medidas adoptadas para la corrección y eliminación de los riesgos.

Dentro del campo de la Psicología Aplicada al Trabajo se realizaron 5 informes psiquiátrico-psicológicos por el especialista en esta materia para llevar a cabo la adecuación de los puestos de trabajo.

Higiene industrial

La Higiene Industrial es el conjunto de actuaciones dedicadas a la identificación, evaluación y control de aquellos agentes químicos, físicos y biológicos presentes en el ámbito laboral que puedan ocasionar enfermedades, deteriorar la salud y el bienestar o crear algún malestar significativo entre los trabajadores/as.

Durante 2015 el Departamento de Prevención y Salud Laboral desarrolló numerosas actuaciones en materia de Higiene Industrial:

Puerto de Valencia:

- Controles periódicos de las condiciones de trabajo.
- Controles trimestrales microbiológicos y de calidad del aire de las instalaciones sanitarias, vestuarios y diferentes dependencias de los edificios de la APV (Valencia, Faro de Valencia y Cullera). En el Polideportivo por motivo de la apertura de la piscina, además de realizar los controles trimestralmente, se llevaron a cabo controles en julio y agosto.
- Control y prevención de la legionella, tratamiento de limpieza y desinfección del sistema de agua fría y caliente sanitaria en el mes de mayo, conforme al R.D. 865/2003.
- Controles periódicos de legionella para la detección de la misma e iniciar, en su caso, las medidas correctoras oportunas (Valencia, Faro de Valencia y Cullera) en los meses de junio y diciembre.
- Control y prevención de la legionella, analíticas en edificios propiedad de la APV y tratamiento en los edificios en que proceda.
- Controles periódicos de las Cabinas 1 y 2.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en las salas de bombas del Puerto de Valencia.

- Evaluación higiénica de la presión sonora en la sala de climatización del Puerto de Valencia.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en Taller de Instalaciones Mecánicas.
- Evaluación higiénica de polvo en las Cabinas A1 y A2.
- Evaluación higiénica de gases en las Cabinas A1 y A2.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en cabinas A1 y A2.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en el Faro de Cullera.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en el Faro de Valencia.
- Medición de campos electromagnéticos en el Puerto de Valencia.

Puerto de Sagunto:

- Controles microbiológicos y de calidad del aire en edificios en los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre.
- Control y prevención de la legionella, tratamiento de limpieza y desinfección del sistema de agua fría y caliente sanitaria en el mes de mayo, conforme al R.D. 865/2003.
- Controles periódicos de legionella para la detección de la misma e iniciar, en su caso, las medidas correctoras oportunas (Sagunto y Faro de Canet) en los meses de junio y diciembre.
- Medición higiénica de la presión sonora en las salas de bombas hidrantes del Puerto de Sagunto.
- Medición higiénica de la presión sonora en cabina Policía Puerto de Sagunto.
- Medición higiénica de la presión sonora en el Faro de Canet.
- Medición higiénica de gases en la Cabina de la Policía Portuaria en el Puerto de Sagunto.
- Medición higiénica de polvo en la Cabina de la Policía Portuaria en el Puerto de Sagunto.
- Medición de campos electromagnéticos en el Puerto de Sagunto.
- Controles periódicos de la cabina del Puerto de Sagunto.

Puerto de Gandía:

- Controles microbiológicos y de calidad del aire en edificios en los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre.

- Control y prevención de la legionella, tratamiento de limpieza y desinfección del sistema de agua fría y caliente sanitaria en el mes de mayo, conforme al R.D. 865/2003.
- Controles periódicos de legionella para la detección de la misma e iniciar, en su caso, las medidas correctoras oportunas en el Puerto de Gandía en los meses de junio y diciembre.
- Evaluación higiénica de la presión sonora en las salas de bombas hidrantes del Puerto de Gandía.
- Controles periódicos de las condiciones de trabajo.
- Medición de campos electromagnéticos en el Puerto de Gandía.

Vigilancia de la salud

La Vigilancia de la Salud es uno de los instrumentos que utiliza la Medicina del Trabajo para controlar y hacer el seguimiento de la repercusión de las condiciones de trabajo sobre la salud de la población trabajadora. La Vigilancia de la Salud está integrada en el Plan de Prevención global de la empresa.

Exámenes de Salud

Los reconocimientos médicos están orientados a descubrir las repercusiones que los riesgos propios de cada puesto de trabajo puedan tener sobre la salud del trabajador/a, detectando lo antes posible cualquier alteración, en cuyo caso se procede al análisis y evaluación de las condiciones de trabajo.

En ningún caso las alteraciones de la salud podrán suponer una discriminación para el trabajador/a. Los tipos de exámenes de salud, estipulados por ley y avalados por el art. 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el art. 37 del Reglamento de los Servicios de Prevención, que desde el Departamento de Prevención y Salud Laboral se realizan a lo largo de todo el año son:

- Reconocimiento inicial: se realiza a toda persona que entra a trabajar en la APV con contrato fijo o eventual.
- Reconocimiento médico periódico específico.
- Reconocimiento tras ausencia prolongada.
- Reconocimiento por cambio de puesto de trabajo o tarea.

Además, los Servicios Médicos de la APV ofrecen una serie de exámenes de salud, aun cuando la legalidad vigente no lo exige, con la finalidad de preservar la salud de todos los trabajadores/as:

- Reconocimiento a petición del propio/a trabajador/a.
- Reconocimiento propuesto por el Servicio Médico.
- Reconocimiento Ortopédico.

Durante 2015 se realizaron los siguientes Reconocimientos Médicos:
 Periódicos anuales: 376, con un porcentaje del 89,52% del total de la plantilla de la APV.
 Iniciales: 69

- Tras ausencia prolongada: 25
- Por cambio de puesto de trabajo: 2
- A propuesta del Servicio Médico: 0

En 2015 se llevaron a cabo un total de 472 reconocimientos, aplicando en cada uno de ellos los protocolos específicos de vigilancia de la salud en función de los riesgos inherentes a su puesto de trabajo.

Campañas de salud

El objetivo es promocionar la salud de los trabajadores/as potenciando mejoras en sus diversos estilos de vida.

Adhesión al Programa de Empresas Generadoras de Salud:

La Conselleria de Sanidad puso en marcha en 2005 un programa promovido por la Dirección General de Salud Pública que pretende impulsar la prevención y promoción de la salud en las empresas a través de los Servicios de Prevención.

El Departamento de Prevención y Salud Laboral de la APV se adhirió al Programa de Empresas Generadoras de Salud, cumpliendo con los requisitos exigidos y recibiendo así asesoramiento técnico y material de apoyo para el desarrollo de actuaciones de promoción de la salud en las empresas, formación sobre temas relacionados, así como información sistemática sobre las campañas específicas de promoción de la salud.

Los objetivos fueron:

- Acercar a los trabajadores/as, optimizando las actividades de promoción de la salud que se vienen impulsando y desarrollando en el Servicio Médico.
- Establecer pautas de actuación en vacunaciones, tanto para la vacunación frente a riesgos derivados de exposiciones laborales como en vacunaciones de interés en población general o en grupos específicos de adultos.
- Desarrollar protocolos de actuación y darlos a conocer al personal de la APV que pueda verse implicado en temas específicos o en actuaciones ante determinadas patologías.
- Establecer vías formales de colaboración entre el personal del Departamento de Prevención y Salud de la APV y el del Sistema Sanitario Público Asistencial, tanto asistencia Primaria como Especializada.

El carácter voluntario de esta adhesión subraya la implicación del Departamento de Prevención y Salud Laboral de la APV en la búsqueda de la mejora continua de las condiciones de trabajo de todos los miembros.

Campañas:

El Departamento de Prevención y Salud Laboral realiza periódicamente campañas divulgativas de salud, que consisten en charlas de formación-información de las medidas preventivas higiénico-sanitarias, realizando a su vez, el control, asesoramiento médico y tratamiento preventivo adecuado en cada campaña.

Las campañas de salud que se han desarrollado en el período que nos ocupa son:

- Prevención y disminución del Consumo de Tabaco.
- Detección Precoz del Melanoma para personal de Gestión y Administración.
- Prevención de Picaduras de Insectos.
- Prevención de Micosis en miembros inferiores.
- Estudio y Prevención de la Osteoporosis.
- Prevención a Exposición Solar.
- Prevención del Cáncer de Pulmón Asintomático.

- Prevención del Cáncer Colorrectal.
- Campaña de Prevención y Vacunación Gripe Estacional.
- Campaña Protección Dermatológica.
- Campañas de Vacunación Difteria-Tétanos, Hepatitis A y B y Neumocócica.
- Campaña de Prevención y Corrección de la Agudeza Visual.
- Campañas divulgativas de salud.
- Campaña Prevención Astenias Estacionales.
- Campaña Donación de Sangre 2015.

Estudios epidemiológicos:

En 2015 se finalizó el estudio epidemiológico sobre Cáncer Colorectal, dentro de la Campaña de Prevención del Cáncer Colorectal al personal de la APV.

Espacio Cardioprotegido:

Certificado de la Sociedad Española de Medicina y Seguridad del Trabajo, como Espacio Cardioprotegido que cumple con las normativas vigentes en materia de Seguridad según las Comunidades Autónomas y las Recomendaciones Oficiales.

El Departamento de Prevención de Riesgos Laborales y Vigilancia de la Salud de la Autoridad Portuaria de Valencia superó la auditoria, contando con la Certificación de Espacio Cardioprotegido desde el año 2012 con renovación anual. La APV es pionera en este tema que representa un paso más en la política de incrementar la seguridad y salud laboral en la empresa.

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.

La Autoridad Portuaria exige a los/las solicitantes de licencias o autorizaciones de prestación de servicios, la presentación, entre otras, de la siguiente documentación:

- Declaración Responsable de estar al corriente con la legislación aplicable en materia de prevención de riesgos laborales, y a efectos de la coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y el Real Decreto 171/2004 sobre coordinación de actividades empresariales por el que se desarrolla el mismo.
- Declaración Responsable de que el solicitante es conocedor de la Normativa de Seguridad Laboral de la Autoridad Portuaria de Valencia y su compromiso de informar sobre la misma tanto a su personal como a empresas y terceras personas que sean contratadas por el prestador del servicio a autorizar.

Y en el caso concreto de las licencias de servicios portuarios, los Pliegos de Prescripciones Particulares recogen, entre otras, las siguientes condiciones en cuanto a la formación y cualificación del personal adscrito al servicio:

- Deberá poseer la idoneidad técnica necesaria.
- Tendrá una formación y experiencia acordes a sus funciones.
- Estará en posesión de las titulaciones y certificaciones impuestas por la normativa en vigor.
- Deberá conocer los medios de los que dispone la empresa, su localización y estar entrenado en su utilización.

En cuanto a las condiciones o exigencias que en materia de seguridad se establecen en las condiciones de otorgamiento o en los títulos de concesión o autorización, con carácter general y sin perjuicio de que en el Pliego de Condiciones se establezcan condiciones adicionales en función del tipo de actividad a desarrollar en el dominio público.

Los Pliegos de Condiciones Generales establecen lo siguiente:

5a. Concurrencia de otros títulos:

“Asimismo, el concesionario vendrá obligado a cumplir las disposiciones vigentes que afecten al dominio público concedido y a las obras y actividades que en el mismo se desarrollen, especialmente, las correspondientes a licencias y prescripciones urbanísticas, así como las relativas a las zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional, sin que las obras que se ejecuten puedan ser obstáculo al ejercicio de las competencias que en materia de seguridad, vigilancia, lucha contra la contaminación u otras correspondan a la Administración.”

24a.- Medidas preventivas y de seguridad

“El concesionario deberá cumplir las obligaciones que en materia de prevención de riesgos laborales regula la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y demás normativa de desarrollo y, en especial, lo dispuesto respecto a la coordinación de actividades empresariales, en su condición de titular del centro de trabajo, en el RD 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la mencionada Ley en materia de Coordinación de Actividades Empresariales.

De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, el concesionario deberá facilitar a la Autoridad Portuaria un informe de seguridad que será tenido en cuenta por dicho organismo portuario para la elaboración del plan de emergencia interior del puerto, así como cumplir con el resto de las obligaciones que le corresponda en esta materia.”

38a.- Protección de datos de carácter personal

“A tales efectos, la entrega por parte del interesado a la APV de cualquier documentación que contenga datos de carácter personal deberá garantizar la adopción de las medidas de seguridad pertinentes de acuerdo con el Título VIII del Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la LOPD, y en particular, se adoptarán las medidas dirigidas a evitar la sustracción, pérdida o acceso indebido a la información durante su transporte.”

Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

La APV tiene un Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Propio por lo que cuenta con una Oficina de Coordinación de Actividades Empresariales.

Previo al inicio de la actividad por parte de las empresas contratadas por la APV y una vez recogida toda la documentación, con arreglo al art. 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su R.D. 171/2004, se analiza la misma por parte del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, dando el conforme o no conforme de acuerdo con el Procedimiento de Gestión de la Prevención (PGP 08 “Actuación sobre contratas”) que a continuación se describe de forma esquemática:

- Entrega a las empresas de la Normativa de Seguridad Laboral para trabajos en la APV.
- Entrega de los Requisitos en Materia de Prevención de Riesgos Laborales para la contratación de empresas externas y la adecuación a la Ley Orgánica de Protección de Datos.
- Petición de los Planes de Prevención de Riesgos Laborales a las empresas externas.
- Solicitud y control de la documentación correspondiente a PRL de las empresas contratadas.
- Informe a los diferentes departamentos del cumplimiento de las contratas respecto a la documentación anterior.
- Cita con diferentes gerentes de distintas empresas para aclaración y explicación de la Normativa de Seguridad de la APV, estando el Departamento de Prevención y Salud Laboral a disposición de todas las empresas para solventar cualquier duda.
- Control de las medidas de seguridad en los trabajos de las empresas contratadas.

RELACIONES CON EL ENTORNO

Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la autoridad portuaria en relación con su entorno social, en aspectos como la mejora de la interfase puerto-ciudad, la presencia del puerto en la actividad educativa cultural y técnica, iniciativas de divulgación de la actividad del puerto y comunicación con los ciudadanos.

La APV mantiene su compromiso con la implantación de la responsabilidad social corporativa o empresarial (en adelante RSC o RSE) en Valenciaport, como estrategia reconocida por su contribución al desarrollo sostenible, que propicia una mejor integración con el entorno, así como la cohesión de la Comunidad Portuaria a partir de actuaciones que estrechan el vínculo con la realidad social de su área de influencia. En esta línea, lidera y se suma al impulso de iniciativas –como el proyecto APORTEM Puerto Solidario Valencia- que generan un impacto positivo tanto en la ciudadanía en general como dentro de la Comunidad Portuaria.

Con esta línea de trabajo se mantiene un enfoque coherente tanto con la Estrategia Española 2014-2020 para empresas, administraciones públicas y el resto de organizaciones para avanzar hacia una sociedad y una economía más competitiva, productiva, sostenible e integradora, como con las políticas europeas orientadas a fomentar la contribución al desarrollo sostenible, en especial, con la Estrategia Renovada de la Unión Europea sobre RSE, por la que insta a los Estados Miembros a impulsar políticas nacionales de Responsabilidad Social.

Entre los objetivos que se plantean en la Estrategia se encuentra el de reforzar y alinear los compromisos de las empresas y de las Administraciones Públicas con las necesidades y preocupaciones de la sociedad española, así como el de contribuir a reforzar los modelos de gestión sostenibles que ayuden a las empresas a ser más competitivas y a las Administraciones Públicas más eficientes.

Para avanzar en estos objetivos se concretan diez líneas de acción que aglutinan sesenta medidas con diferentes prioridades que incluyen la implicación de las Administraciones

Públicas en el proceso. En relación con estas, la Estrategia reconoce el importante papel que pueden y deben jugar en la promoción, impulso, difusión y apoyo de la Responsabilidad Social en el ámbito de las empresas y del resto de organizaciones, prestando además especial atención a su propio funcionamiento y modelo. En este sentido expresa la obligación de tener que aplicarse a sí mismas los mismos criterios que inspiran el concepto y además con un carácter de ejemplaridad. Asimismo, las Administraciones Públicas deberán velar porque la responsabilidad social vaya calando en todos los estadios del tejido productivo sin que ello suponga la inclusión de nuevas cargas, erigiéndose como claros ejemplos de entidades responsables en todos y cada uno de sus ámbitos de influencia.

La APV, por lo tanto, continúa alineando su actuación en este ámbito al actual marco nacional; para ello, la APV, emprende y articula iniciativas voluntarias en materia laboral, social y ambiental que benefician de manera directa y principal a su área más próxima, potenciando su aportación al desarrollo sostenible y adelantándose a posibles desarrollos normativos.

Por todo lo anterior, y en sintonía con la estrategia desarrollada en los últimos años en la materia, el objetivo de esta línea persigue optimizar los recursos destinados a prácticas vinculadas a la RSC complementando actuaciones y fomentando su extensión entre la Comunidad Portuaria. Para ello, se llevan a cabo diversas iniciativas que comprenden la planificación y desarrollo de acciones relacionadas con la RSC, destinadas al área de influencia de Valenciaport.

El proyecto APORTEM Puerto Solidario Valencia se confirma, tras tres años de trabajo, como espacio estable de colaboración entre un núcleo de empresas y organizaciones profesionales representativas del Puerto de Valencia, que promueven conjuntamente la implantación de la RSC en el clúster mediante el desarrollo de actuaciones compartidas.

Durante 2015 se celebraron ocho reuniones generales de trabajo en diferentes sedes de los miembros del proyecto, para lanzar propuestas, coordinar las acciones acordadas y reportar acerca de los resultados de las actuaciones emprendidas. Asimismo se mantuvieron seis reuniones de coordinación de la Comisión de Acciones para la selección de proyectos y la organización de las iniciativas compartidas, y cuatro reuniones operativas para el inventariado, distribución y entrega de las aportaciones en especie. Se observa una mejora cualitativa en el proceso de gestión, que se traduce entre otras cuestiones, en menor número de reuniones y mayor autonomía de los miembros para

poder ejecutar parte de las tareas acordadas en el seno de APOSTEM y en el marco de confianza mutua que se ha ido generando. La experiencia acumulada, la estabilidad en la participación de los miembros y la habitual colaboración entre los mismos está reforzando la cohesión del clúster desde una nueva perspectiva, al tiempo que agiliza la gestión de las actuaciones.

El continuo seguimiento de la realidad social de los barrios próximos al Puerto de Valencia permite identificar hacia dónde canalizar la voluntad de la Comunidad Portuaria de apoyar a colectivos más desfavorecidos de las zonas próximas al Puerto de Valencia, contando con las entidades benéficas que mejor desarrollan su actividad. Al mismo tiempo, se procura apoyo a las organizaciones más comprometidas y responsables en la atención de las necesidades de su entorno ciudadano, reforzando los criterios acordados para la elección de proyectos.

En este contexto, se han mantenido numerosas reuniones y conversaciones con más de quince entidades sin ánimo de lucro interesadas en contar con la colaboración del Puerto de Valencia, así como con representantes de diferentes organismos y de la sociedad civil que trabajan con los colectivos más vulnerables. En este sentido, el contacto ha sido más frecuente con las organizaciones con las que se mantiene una colaboración estable, incluyendo, entre otras acciones, la visita a sus centros.

El volumen de actividad continúa creciendo, se logra mayor impacto social y se llega a mayor número de beneficiarios, todo lo cual redundará en mayor efectividad. Las entidades sociales con las que se interactúa de manera estable son las siguientes:

- Colegio Santiago Apóstol: <http://www.santiagoapostolcabanyal.es>. Centro de Acción Educativa Singular (CAES) con escasos recursos económicos y espacios limitados. Está ubicado en el Cabanyal y en 2015 atendía a 160 menores en situación de desventaja social y con riesgo de abandono de la enseñanza básica. Sus viviendas en general no reúnen las condiciones básicas de habitabilidad, y muchas de ellas tampoco disponen de electricidad ni agua potable. El profesorado del Colegio organiza actividades que les ayudan y motivan para crear hábitos saludables.
- Colegio Juan Manuel Montoya: <http://juanmanuelmontoya.edu.gva.es>. CAES emplazado en la Punta, que atiende a más de 180 menores que viven de manera inestable en asentamientos, en condiciones muy precarias. Desarrollan programas muy parecidos y tienen las mismas necesidades.
- Colegio Ausias March: <http://www.cpausiasmarch.org>. CAES localizado en el barrio de Nazaret que se encarga de la atención a 120 niños entre 3 y 12 años de procedencia nigeriana, rumana y sudamericana fundamentalmente. El 99% de los menores vive en situación de riesgo de exclusión social, familias desestructuradas y vivienda precaria. Desarrollan 20 programas de atención integral, programa de duchas y cambio de ropa.
- Centro de Día de Menores "Santa Ana". Este Centro lo mantiene la Congregación de las Hermanas de la Caridad de Santa Ana en el barrio de Nazaret. Prestan acompañamiento a la primera infancia y a sus familias, a partir de un programa de prevención e intervención temprana psico-educativa para menores hasta tres años en situación de riesgo y exclusión social, derivados de Bienestar Social.
- Asociación Arca de Noé de Nazaret: <http://elarcanazare.org>. Asociación sin ánimo de lucro declarada de utilidad pública, muy arraigada en el barrio de Nazaret, que realiza una importante labor socio-educativa, integradora y de acompañamiento de niños y adolescentes en situación de desigualdad en su desarrollo personal y social.
- Las Casas de Acogida de Inmigrantes subsaharianos Peter Maurin (hombres) y Dorothy Day (mujeres): <http://www.isotrabajo.org/casa-peter-maurin-presentacion> y <http://www.isotrabajo.org/casa-de-acogida-dorothy-presentacion>. Dos hogares mantenidos con el apoyo de Instituto Social Obrero, cerca de la zona portuaria que ofrecen residencia temporal a inmigrantes con deseo de trabajo y promoción social, lo cual les ayuda a integrarse en la Comunidad Valenciana mediante planes de inserción sociocultural y laboral personalizados.
- Asociación y Fundación Alanna: <http://www.alanna.org.es>. Entidades sin ánimo de lucro que se complementan en el desarrollo de programas socio-educativos dirigidos a la inclusión social y laboral de mujeres refugiadas de guerra, víctimas de violencia de género y chabolistas, fundamentalmente, mujeres en situación de extrema precariedad en el entorno del puerto y resto de la ciudad.
- Fundación Novaterra: <http://www.novaterra.org.es>. Se trata de una iniciativa civil de entidades y personas que luchan contra la pobreza y la exclusión social apoyando a las personas más desfavorecidas a través de un itinerario personalizado que incluye la acogida, formación en habilidades sociales y para el empleo, el acompañamiento y la intermediación para la inserción socio laboral.

En relación con iniciativas solidarias emprendidas con la Comunidad Portuaria en el marco del Proyecto APOSTEM-Puerto Solidario Valencia destacan, por su singularidad y novedad, las siguientes:

- Ya sumamos tres centros a los que se apoya para garantizar la adecuada nutrición, mediante desayunos y/o meriendas para el alumnado: Colegio Santiago Apóstol del Cabanyal, Colegio Asías March de Nazaret y Colegio Juan Manuel Montoya en la Punta.
- Inclusión de un punto solidario para la recogida de alimentos durante el Concurso Mundial de Paellas del sector marítimo, atendido por la Fundación Alanna.
- La vertiente solidaria del Concurso Mundial de Paellas se concretó mediante la colaboración directa de la Asociación Amigos de la Calle (<http://amigosdelacalle.es>), que recogió alimentos para preparar comidas que distribuyen en cuatro rutas por las calles de Valencia cada domingo. Por otra parte, en las semanas previas se distribuyeron 500 pañuelos, chapas y blusones falleros identificados con el logotipo de APOSTEM a cambio de donaciones voluntarias. La integridad del dinero recogido se ha ido empleando a lo largo del año para la compra de desayunos y meriendas para los centros escolares. Asimismo se apoyó a la Fundación Alanna con la entrega de alimentos no perecederos para sus familias usuarias. También se instalaron máquinas de vending de café cuya recaudación se donó para la compra de desayunos y meriendas en los centros mencionados.
- Gestión del destino de la donación de 1.500 euros procedentes del 50% de la venta del libro publicado "Los Tratados de Libre Comercio" de COACAV a proyectos respaldados por APOSTEM.
- Inclusión de la vertiente solidaria en el CROSS ESCOLAR 2015, celebrado por el Club dels Poblats Marítims, el 16 de mayo. Con el dinero procedente de las donaciones se pudo facilitar zapatillas y sudaderas a los menores participantes en los equipos de fútbol base mixto de la Asociación Arca de Nazaret.
- Junto a la vertiente solidaria ya integrada en el XXVIII PAS RAS AL PORT DE VALENCIA, se promovió la mayor implicación de empresas del sector mediante su colaboración en la organización y preparación de la carrera celebrada el 13 de diciembre. El número de runners del sector continúa en aumento por encima de las 135 inscripciones.
- Selección de las entidades y proyectos beneficiarios de la recaudación vinculada a la Cena Benéfica del Propeller Club de Valencia.

En relación con la actividad educativa y cultural, además de la actividad derivada de la suscripción de los convenios mencionados en los apartados previos, se han llevado a cabo diferentes actuaciones tanto con otras administraciones públicas como con otro tipo de entidades profesionales e instituciones para el desarrollo de proyectos de investigación e innovación en materia de seguridad, medio ambiente, capacitación portuaria o nuevas tecnologías, entre otras cuestiones, así como para difundir la función del puerto.

En la línea de divulgación de la actividad del puerto, la APV mantiene un programa de visitas guiadas por las instalaciones portuarias dirigidas a centros escolares y centros de formación especializados, a la que se suman las visitas de colectivos ciudadanos.

En 2015 se atendieron 148 visitas a las instalaciones del Puerto de Valencia lo que supuso un total de 5.659 personas.

TIPO DE VISITAS	Nº DE VISITAS	Nº DE VISITANTES
COLEGIOS	20	1.425
INSTITUTOS	29	1.058
TÉCNICAS	58	1.701
INSTITUCIONALES	30	451
RSC	11	1.024
TOTALES	148	5.659

Por último, en coherencia con el conjunto de esta política la Autoridad Portuaria de Valencia mantiene su adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas con la intención de promover su impulso y difusión; se trata de una iniciativa internacional de carácter voluntario que persigue potenciar el compromiso de las entidades firmantes con el respeto y la promoción del siguiente decálogo de principios considerados básicos y de carácter universal:

Principio 1: Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia.

Principio 2: Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los derechos humanos.

Principio 3: Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.

Principio 4: Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.

Principio 5: Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil.

Principio 6: Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.

Principio 7: Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.

Principio 8: Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

Principio 9: Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Principio 10: Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno.

En definitiva, objetivos orientados al largo plazo como la búsqueda del crecimiento sostenible o la mejora de nuestro entorno conforman las bases sobre las que se asientan nuestras líneas de actuación complementarias entre sí y marcan nuestros planes y propuestas.

Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).

Respecto a las acciones llevadas a cabo por la APV para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados en las zonas comunes (viales públicos y edificios) cabe citar:

- En viales públicos e itinerarios peatonales: el rebaje de bordillos en aceras.
- En aparcamientos: la reserva de plazas para minusválidos.
- En edificios:
 - » Acceso alternativo para los discapacitados mediante rampas adecuadas a la normativa.
 - » Aseos con dimensiones adecuadas para PMRes (Personas con Movilidad Reducida)

En las concesiones y autorizaciones son los propios titulares los responsables del cumplimiento de la normativa vigente en materia de supresión de barreras arquitectónicas. En este caso el Área de Gestión de Infraestructuras exige que se cumpla con la normativa vigente en esta materia en los proyectos que se presentan para su autorización.





MEMORIA AMBIENTAL 2015





Índice

MAERSK LINE



1. CARTA DEL PRESIDENTE

1. CARTA DEL PRESIDENTE

La presente Declaración Ambiental, elaborada en base al Reglamento CE 1221/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2009 (EMAS), tiene como objetivo cumplir el compromiso adquirido por esta Autoridad Portuaria en relación a la información sobre las actuaciones ambientales llevadas a cabo durante el pasado año 2015 orientadas a controlar y reducir las afecciones que la actividad portuaria tiene sobre el medio ambiente.

La Autoridad Portuaria de Valencia, desde hace ya bastantes años se preocupa de mantener las mayores certificaciones a nivel ambiental y portuario como son la ISO 14001, el EMAS III o el PERS (Port Environmental Review System).

El respeto y cuidado al medio ambiente no solo es una obligación legal, sino que es una demanda de la sociedad en la que vivimos. Pero además, para la Autoridad Portuaria de Valencia supone un compromiso firme de transparencia en la gestión, posibilitando la participación pública de cualquier parte interesada mediante la publicación de esta Declaración Ambiental.

Esta Declaración pretende poner en valor, de cara a nuestros clientes, los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia y ser un referente mundial no solo en sostenibilidad sino en competitividad y eficiencia en la gestión.

La Autoridad Portuaria de Valencia ha sido pionera en la elaboración del inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el cálculo de la huella de carbono en instalaciones portuarias, incluyendo los alcances 1, 2 y 3, (Emisiones directas de GEI de la APV, Emisiones indirectas de GEI de la APV y Otras emisiones indirectas de GEI en el recinto portuario).

Además, y como resultado de lo anterior, se ha elaborado también un inventario de buenas prácticas que tiene como objetivo la reducción de los GEI que se producen en las diferentes actividades portuarias.

Durante el año 2015 se ha inscrito la huella de carbono de la APV – Puerto de Valencia correspondiente al año 2008 en el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO₂, creado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, obteniendo el sello de “calculo”. Se trata de la primera Autoridad Portuaria que inscribe en este registro la huella de carbono de un recinto portuario.

Además, y con motivo de la celebración de la Cumbre del Clima de París, en diciembre de 2015, la APV se sumó a la iniciativa “Un millón de compromisos por el clima”, que



AURELIO MARTÍNEZ ESTÉVEZ
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

buscaba la contribución de particulares y entidades comprometiéndose a realizar una serie de iniciativas en favor de la reducción del calentamiento global del planeta Tierra.

La APV, dentro de nuestro compromiso por la mejora continua de la calidad ambiental de nuestro entorno, continúa trabajando en iniciativas enfocadas a la reducción de emisiones procedentes de las actividades portuarias y al consumo eficiente de recursos, en particular, el agua y la energía, como por ejemplo, impulsando la utilización del Gas Natural como combustible alternativo al Diesel convencional, monitorización de las redes de suministro de agua y electricidad, entre otras.

Una muestra de lo anterior, es el inicio, durante el año 2015, de los trabajos correspondientes a los proyectos GAINN (GAINN4MOS y GAINN4SHIP INNOVATION), y CORE LNG as HIVE, cuyo objetivo es la implantación de la tecnología derivada del uso

de GNL como combustible, en maquinaria portuaria. Estos proyectos están financiados al 50% por la Unión Europea a través de su programa CEF (Conecting Europe Facility).

Asimismo, y continuando con el Proyecto ECOPORT II, animamos a las empresas de la Comunidad Portuaria en este camino hacia la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en sus organizaciones, ya sea participando en las reuniones de los grupos de trabajo específicos o por la participación de las mismas en los objetivos ambientales establecidos por el Comité Ambiental.

En cuanto a la proyección internacional de la marca Valenciaport en temas ambientales, cabe destacar que durante 2015 se ha finalizado el proyecto GREENBERTH, que se ha centrado en el estudio de la viabilidad de soluciones tecnológicas innovadoras orientadas a mejorar la eficiencia energética en los puertos, creando un marco propicio para la entrada de las PYMES en la implantación de estas soluciones.

Continuamos manteniendo las habituales líneas de comunicación y difusión a la sociedad las actividades de la Autoridad Portuaria en materia ambiental, no solo con

la publicación de esta Declaración Ambiental, sino además, a través de la edición y distribución de 'consejos ambientales' y noticias relevantes del Boletín Ambiental a través de la intranet de la Autoridad Portuaria, con el fin de concienciar a nuestro personal en materia ambiental. Además, se han distribuido estos mensajes entre la Comunidad Portuaria y reeditado el 'Folleto de iniciativas ambientales' para dar a conocer a la sociedad las actuaciones ambientales que está desarrollando la Autoridad Portuaria.

Toda la información sobre esta Autoridad Portuaria y sus diferentes publicaciones de carácter ambiental está en nuestra web: www.valenciaport.com.

Para concluir, quisiera agradecer a todos los miembros de la Comunidad Portuaria su colaboración en la consecución de los objetivos propuestos y ánimo a todos a seguir trabajando en esta línea, pues cada año se van obteniendo mejores resultados en materia de gestión ambiental y cuyos resultados se exponen en esta Declaración.

An aerial photograph of a port terminal, heavily tinted with a green color. In the center, a large gantry crane stands over a container ship docked at a pier. The ship's deck is covered with stacks of shipping containers. To the right, a vast yard is filled with more stacks of containers, some organized into neat rows. In the background, a city skyline is visible under a hazy sky. The overall scene depicts a major hub of international trade and logistics.

2. INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES

2. INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES

Hace años que la Autoridad Portuaria de Valencia consolida criterios ambientales en su estrategia empresarial, incorporando los compromisos adquiridos en su Política Ambiental dentro de un enfoque de Responsabilidad Social Corporativa. Aunque en este tiempo las actuaciones ambientales, lideradas por la Autoridad Portuaria en los tres puertos que gestiona, han sido diversas, a continuación, se describen por orden cronológico los hitos más importantes que podrían destacarse.

En 1998, la APV lanzó el Proyecto ECOPORT, Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente, que fue financiado por el Programa LIFE de la Comisión Europea. Fruto de este trabajo fue la elaboración de una Metodología para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en Instalaciones Portuarias. Esta metodología se ha convertido en una referencia para la gestión ambiental en puertos a nivel nacional e internacional y ha sido posteriormente aplicada en diferentes entornos portuarios.

El Proyecto ECOPORT supuso un cambio cualitativo en la aproximación que la APV tenía respecto a la integración de la variable ambiental en sus actividades. De este modo, se sentaron las bases del desarrollo del Sistema de Gestión Ambiental de que dispone la organización y de cuyo funcionamiento se da cuenta en el presente documento, dotándose, ya en 1998, de personal con responsabilidades en exclusiva respecto a la protección ambiental.

Así, el 12 de abril de 2000, el Consejo de Administración de la APV aprobaba la Política Ambiental, que fue realizada la última actualización el 14 de mayo de 2015. Estos años, la APV ha ido ampliando su compromiso con la gestión ambiental, de modo que su Sistema de Gestión Ambiental ha ido madurando y aceptando nuevos retos.

En 2003, la APV fue el primer puerto español en obtener la Certificación PERS (Port Environmental Review) concedida por el Lloyds Register y apoyada por la Fundación ECOPORTS y la Asociación Europea de Puertos Marítimos, ESPO. En 2006, el SGA se certificó según la Norma ISO 14001 y en 2008 fue inscrita en el registro EMAS de la Comunidad Valenciana con el N° 23.

En el año 2008 la Autoridad Portuaria de Valencia recibió el galardón de Empresa Ecoexcelente en Ecofira a propuesta del Centro de Tecnologías Limpias (CTL) de la Conselleria de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda.

Durante este tiempo, la Autoridad Portuaria ha adquirido, asimismo, diferentes compromisos internacionales, como son la firma en noviembre de 2006 de la Declaración de Sydney para del Desarrollo Sostenible de las Ciudades Portuarias, auspiciada por la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos y en julio de 2008 de la "Declaración de los Puertos del Mundo por un Clima Mejor", en Rotterdam.

Como se describe más adelante a día de hoy, la APV lleva a cabo numerosas iniciativas y participa en diversos proyectos con objeto de mejorar ambientalmente el desempeño de sus actividades, así como el de las de las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria, incorporando en sus actuaciones la mejora continua que persigue. Entre estas actuaciones cabe destacar:

- La mejora de las herramientas de control de los principales aspectos ambientales generados en los puertos que gestiona.
- La mejora de la eficiencia de los consumos a través, entre otras, de políticas de control y medición de los consumos de agua y electricidad de las redes de suministro de los puertos, así como políticas de sustitución de vehículos por otros de mejor comportamiento ambiental, por ejemplo.
- El seguimiento mediante el Plan de Vigilancia Ambiental de los aspectos ambientales generados por las obras de Ampliación del Puerto de Valencia y Sagunto.
- Apoyo e impulso a las empresas de la Comunidad Portuaria en su camino hacia la incorporación de Sistemas de Gestión Ambiental en sus organizaciones a través del Proyecto ECOPORT II.
- Mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental, cuyo funcionamiento asegura la información contenida en esta Declaración y nos permite mejorar año tras año nuestro comportamiento ambiental.



3. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO

3. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO

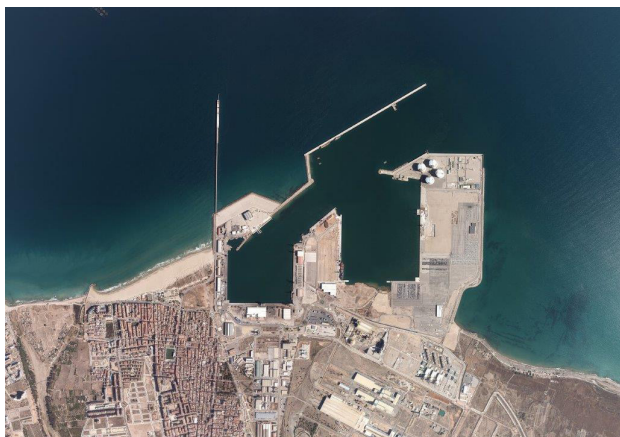
La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), bajo la denominación comercial de Valenciaport, es el organismo público responsable de la gestión y administración de tres puertos de titularidad estatal situados a lo largo de 80 kilómetros en el borde oriental del Mediterráneo español: Sagunto, Valencia, y Gandía.

La privilegiada situación geoestratégica de Valenciaport en el centro del Arco Mediterráneo Occidental, en línea con el corredor marítimo este-oeste que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, posiciona a Valenciaport como primera y última escala de las principales compañías marítimas de línea regular entre América, Cuenca Mediterránea y Lejano Oriente.

3.1 LOCALIZACIÓN. DATOS FÍSICOS

Los Puertos de Sagunto, Valencia y Gandía están situados geográficamente en la Vertiente Ibérica Mediterránea, con un clima mediterráneo subtropical de inviernos moderados y veranos bastante calurosos.

Puerto	Situación	Superficie Total	Superficie flotación	Muelles. Línea atraque
Sagunto	longitud 0° 13' W latitud 39° 39' N	2.290.000 m ²	2.239.200 m ²	14 muelles 6.147 m línea de atraque
Valencia	longitud 0° 18,1' W latitud 39° 26,9' N	5.486.000 m ²	5.851.000 m ²	25 muelles 13.604 m línea de atraque
Gandía	longitud 0° 9' W latitud 38° 59' N	230.000 m ²	278.400 m ²	5 muelles 1.565 m línea de atraque



Puerto de Sagunto. Año 2014



Puerto de Valencia. Año 2015



Puerto de Gandía. Año 2014

3.2 MARCO LEGAL

El régimen legal de las Autoridades Portuarias se describe en el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Autoridad Portuaria de Valencia es una entidad de Derecho Público, con personalidad y patrimonio propios, independientes de los del Estado, dependiente del Organismo Público Puertos del Estado, que tiene a su cargo la administración, gestión, control y explotación de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía. Tiene como principales funciones el ordenamiento del dominio público portuario, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, la planificación, proyectar y construir las obras necesarias, la vigilancia y policía dentro de la zona de servicio del puerto y el mantenimiento de las señales de ayuda a la navegación, entre otras.

La ley dota de competencia exclusiva sobre los Puertos de Interés General a la Administración del Estado [art.149.1.20ª de la Constitución] y establece la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias a las Comunidades Autónomas. Los órganos de la Autoridad Portuaria de Valencia son los siguientes:

- a) De gobierno:
 - Consejo de Administración
 - Presidente
- b) De gestión:
 - Director
- c) De asistencia
 - Consejo de Navegación y Puerto

En relación al comportamiento frente a disposiciones jurídicas la Autoridad Portuaria de Valencia dispone de una sistemática de identificación y evaluación periódica de requisitos legales y otros requisitos de carácter ambiental. De esta manera se asegura el cumplimiento entre otras, de la actualización de autorizaciones pertinentes en materia ambiental, así como de sus obligaciones ambientales de carácter periódico.

La Autoridad Portuaria de Valencia considera imprescindible el cumplimiento de la legislación vigente, y muy especialmente en materia ambiental, cumpliéndose los requisitos ambientales asociados a aspectos ambientales tales como:

- Residuos: Mediante el control de la producción de residuos peligrosos y no peligrosos, así como el adecuado almacenamiento, etiquetado, separación, transporte y gestión de dichos residuos mediante transportistas y gestores debidamente autorizados para los mismos.

- Emisiones: disponiéndose de los correspondientes registros de control de Inspecciones de vehículos, así como el control de otro tipo de emisiones tales como las que puede generar la caldera existente en la organización.
- Vertidos, a pesar de no ser un aspecto representativo ya que los vertidos existentes en las instalaciones son de carácter doméstico, procedentes de los aseos y duchas instaladas en la organización, se controla el mismo.
- Ruidos, disponiendo de mediciones periódicas de ruido que evidencian el cumplimiento de requisitos legales de aplicación en esta materia.

Así mismo se impulsa el fomento del cumplimiento de los requisitos legales de carácter ambiental tanto entre el personal de la propia Autoridad portuaria como con las concesiones ubicadas en el recinto portuario, llevando a cabo actividades formativas sobre los requisitos legales que deben cumplir las instalaciones, tales como residuos peligrosos, responsabilidad ambiental o vertidos.

Las referencias legales de carácter ambiental más representativas de aplicación a la organización se describen a continuación:

AÑO	DESCRIPCIÓN
2015	Enmiendas de 2013 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al Código OR), adoptadas en Londres el 17 de mayo de 2013 mediante Resolución MEPC.238(65).
2015	Enmiendas a los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR 2015), adoptadas en Ginebra el 1 de julio de 2014.
2015	Real Decreto 180/2015, de 13 de marzo, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.
2015	Real Decreto 183/2015, de 13 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, aprobado por el Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre.
2015	Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.
2014	Reglamento (UE) No 1357/2014 de la Comisión de 18 de diciembre de 2014 por el que se sustituye el anexo III de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas.
2014	Decisión de la Comisión de 18 de diciembre de 2014 por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

AÑO	DESCRIPCIÓN
2014	Orden 26/2014, de 30 de octubre, de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por la que se aprueba el documento de desarrollo de las medidas articuladas en el Programa de Prevención del Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana.
2014	Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.
2014	Ley 6/2014, de 25 de julio, de Prevención, Calidad y Control ambiental de Actividades en la Comunitat Valenciana.
2014	Ley 11/2014, de 3 de julio, por la que se modifica la ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental (BOE nº 162, de 04/07/2014).
2014	Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC- RAT 01 a 23.
2014	Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
2013	Decreto 81/2013, de 21 de junio, del Consell, de aprobación definitiva del Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana.
2012	Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.
2011	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
2011	Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
2011	Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.
2011	Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
2011	Real Decreto 60/2011, de 21 de enero, sobre las normas de calidad ambiental en el ámbito de la política de aguas.
2010	Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.
2010	Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.
2010	Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos, aprobada por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

AÑO	DESCRIPCIÓN
2010	Decreto 97/2010, de 11 de junio, del Consell, por el que se regula el ejercicio del derecho de acceso a la información ambiental y de participación pública en materia de medio ambiente de la Comunitat Valenciana.
2008	Corrección de errores del Decreto 43/2008, de 11 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor, y el Decreto 104/2006, del 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
2008	Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11/01/2008, Se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos. (BOE nº 23, de 26/01/2008).
2008	Real Decreto 2090/2008 reglamento de desarrollo parcial de la ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental.
2007	Ley 34/2007, de 15/11/2007, De Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. (BOE nº 275, de 16/11/2007).
2007	Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
2007	Orden de 31 de enero de 2007, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se establece el procedimiento para la comunicación de datos sobre emisiones por parte de los titulares de instalaciones sometidas al anexo 1 de la ley 2/2006, de 5 de mayo, de prevención de la contaminación y calidad ambiental.
2007	Ley 26/2007 de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
2007	Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
2006	Decreto 127/2006, de 15 de septiembre, del Consell, por el que se desarrolla la Ley 2/2006, de 5 de mayo, de la Generalitat, de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental.
2006	Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
2006	Ley 2/2006, de 5 de mayo, de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental.
2006	Decreto 32/2006, de 10 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se modifica el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se aprobó el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat, de Impacto Ambiental.
2005	Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

AÑO	DESCRIPCIÓN
2005	Real Decreto 9/2005, de 14/01/2005, Se establece la relación de Actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo y los Criterios y Estándares para la declaración de Suelos Contaminados. (BOE nº 15, de 18/01/2005).
2003	Ley 37/2003, de 17/11/2003, del ruido. (BOE nº 276, de 18/11/2003).
2002	Real Decreto 1381/2002 de Instalaciones Portuarias de recepción de desechos generados por los buques.
2002	Orden 304/2002, de 08/02/2002, MAM: se publican las operaciones de Valorización y Eliminación de residuos y la Lista Europea de Residuos. (BOE nº 43, de 19/02/2002).
2001	Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20/07/2001, Se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas. (BOE nº 176, de 24/07/2001).
2000	Ley 10/2000 de 12 de diciembre, de residuos de la Comunidad Valenciana.
1999	Real Decreto 1566/1999 sobre Consejeros de Seguridad.
1988	Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos.
1997	Real decreto 952/1997 por el que se modifica el reglamento para la ejecución de la ley 20/86 básica de residuos tóxicos y peligrosos.
1975	Decreto 833/1975, de 06/02/1975, Desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico. (BOE nº 96, de 22/04/1975).
1973	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio Marpol).

Entre las autorizaciones y obligaciones ambientales más representativas, cabe destacar:

- Declaración de Impacto Ambiental de la Ampliación del Puerto de Valencia.
- Plan de Vigilancia Ambiental de la Ampliación del Puerto de Valencia
- Inscripción como Pequeño Productor de Residuos Peligrosos nº 3631/P02/RP/CV
- Declaración anual de Posesión de Aparatos Conteniendo PCBs
- Libro de Registro para actividades potencialmente contaminadoras. Contaminación atmosférica.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio Marpol).



Edificio del Reloj. Sede del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia. Año 2015

3.3 MAGNITUDES BÁSICAS DEL TRÁFICO PORTUARIO

	2014	2015	Diferencia	Δ15/14
APV				
Tráfico total (t)	67.105.257	70.083.977	2.978.720	4,44%
Granel Líquido	5.220.698	3.814.375	-1.406.323	-26,94%
Granel Sólido	2.680.192	2.684.864	4.672	0,17%
Mercancía No Containerizada	9.438.041	10.834.853	1.396.812	14,80%
Mercancía Containerizada	49.289.732	52.267.244	2.977.512	6,04%
Pesca	2.507	1.891	-616	-24,56%
Avituallamiento	474.087	480.750	6.663	1,41%
Buque (ud)	7.370	7.728	358	4,86%
G.T.	222.097.636	240.530.129	18.432.493	8,30%
Contenedores (TEU)	4.441.949	4.615.196	173.247	3,90%
Pasajeros (ud)	692.471	744.923	52.452	7,57%
Línea regular	319.458	373.549	54.091	16,93%
Cruceros	373.013	371.374	-1.639	-0,44%
Automóviles (ud)	495.323	689.426	194.103	39,19%
Puerto de Valencia				
Tráfico total (t)	59.444.567	63.329.644	3.885.078	6,54%
Granel Líquido	1.366.045	1.317.773	-48.272	-3,53%
Granel Sólido	1.462.849	1.504.950	42.101	2,88%
Mercancía No Containerizada	7.218.223	8.104.570	886.347	12,28%
Mercancía Containerizada	48.941.920	51.947.632	3.005.712	6,14%
Pesca	350	315	-34	-9,77%
Avituallamiento	455.180	454.404	-776	-0,17%
Buque (ud)	6.025	6.267	242	4,02%
G.T.	203.946.073	219.136.003	15.189.930	7,45%
Contenedores (TEU)	4.402.670	4.579.916	177.246	4,03%
Pasajeros (ud)	692.471	744.922	52.451	7,57%
Línea regular	319.458	373.548	54.090	16,93%
Cruceros	373.013	371.374	-1.639	-0,44%
Automóviles (ud)	437.544	506.349	68.805	15,73%

Puerto de Sagunto				
Tráfico total (t)	7.339.590	6.369.091	-970.500	-13,22%
Granel Líquido	3.854.653	2.496.602	-1.358.051	-35,23%
Granel Sólido	1.217.343	1.179.213	-38.130	-3,13%
Mercancía No Containerizada	1.936.345	2.366.718	430.373	22,23%
Mercancía Containerizada	313.131	301.972	-11.159	-3,56%
Pesca	375	238	-138	-36,64%
Avituallamiento	17.743	24.348	6.605	37,23%
Buque (ud)	1.175	1.302	127	10,81%
G.T.	17.118.910	20.455.774	3.336.864	19,49%
Contenedores (TEU)	35.442	33.686	-1.756	-4,95%
Pasajeros (ud)	0	0	0	
Línea regular	0	0	0	
Cruceros	0	0	0	
Automóviles (ud)	57.779	183.077	125.298	216,86%
Puerto de Gandía				
Tráfico total (t)	321.100	385.242	64.142	19,98%
Granel Líquido	0	0	0	
Granel Sólido	0	701	701	
Mercancía No Containerizada	283.473	363.565	80.092	28,25%
Mercancía Containerizada	34.681	17.640	-17.041	-49,14%
Pesca	1.782	1.338	-444	-24,91%
Avituallamiento	1.164	1.998	834	71,65%
Buque (ud)	170	159	-11	-6,47%
G.T.	1.032.653	938.352	-94.301	-9,13%
Contenedores (TEU)	3.837	1.594	-2.243	-58,46%



4. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

4.1 POLÍTICA AMBIENTAL

POLÍTICA AMBIENTAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

El transporte marítimo constituye un soporte fundamental del sistema de intercambio de bienes y mercancías. La moderna gestión portuaria y la competencia de los mercados ha dado lugar a que las empresas portuarias concentren y aumenten el volumen de su actividad y por lo tanto utilicen cantidades crecientes de recursos, por lo que resulta cada vez más importante la incorporación de los criterios de ecoeficiencia en su gestión. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), como gestora de una de las principales áreas portuarias de la región mediterránea, asume como un objetivo prioritario, dentro de su estrategia, el desarrollo sostenible, conjugando el respeto al entorno con el crecimiento económico y social de la actividad portuaria, en los puertos de su competencia.

A tal fin, la APV se compromete al mantenimiento de un sistema de gestión ambiental que además de integrar en las responsabilidades de la gestión sostenible a todos los componentes de su Organización, tienda a extender este compromiso ético a todas las empresas implantadas en el dominio público que gestiona y haga participe de esta Política Ambiental a clientes, proveedores, y demás empresas del sector. Este compromiso se refleja, concretamente, en:

- Integrar las consideraciones ambientales en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario.
- Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la empresa que puedan interactuar con el medio ambiente, con el fin de conocer y gestionar el riesgo ambiental que pudiera generar.
- Racionalizar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia en general y de eficiencia energética en particular.
- Cumplir con los requisitos legales ambientales y otros requisitos suscritos que le sean de aplicación, intentando, cuando sea posible, ir más allá de lo estrictamente reglamentario.
- Prevenir y minimizar las emisiones, los vertidos, el ruido y los residuos generados como consecuencia de su actividad, tratando de valorizar al máximo posible los residuos generados.
- Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

- Facilitar una adecuada formación e información al personal de la Organización, con el objetivo de crear una mayor concienciación y sensibilización que favorezca el desarrollo de la presente política.

La APV dentro del compromiso voluntario adquirido de favorecer la sostenibilidad ambiental en los recintos que gestiona, impulsa iniciativas en la Comunidad Portuaria a la que sirve:

- Mantenimiento de un foro de participación, de las empresas portuarias, para establecer objetivos e iniciativas ambientales comunes, facilitar la formación de los trabajadores de las empresas portuarias, poner en común inquietudes y/o necesidades vinculadas a proyectos, comunicación y aspectos normativos que en definitiva ayuden a mejorar el comportamiento ambiental de todas las empresas participantes.
- Facilitar la adopción de las mejores tecnologías disponibles a las empresas de la Comunidad Portuaria a través de la participación en proyectos.
- Evaluar y medir periódicamente el impacto que generan las actividades que se desarrollan en los recintos portuarios a través del cálculo de la Huella de Carbono.

Asimismo, se redactarán Memorias periódicas que contendrán una revisión de las actuaciones ambientales que serán difundidas para su conocimiento tanto a clientes, proveedores, empresas del sector, a los miembros de la propia organización y demás partes interesadas.

Esta Política Ambiental será hecha pública, y remitida a todos los integrantes de la APV. La misma será actualizada, a través de un proceso de mejora continua, cuando sea conveniente.

Aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia el 12 de abril de 2010, y realizada la última actualización el 14 de mayo de 2015.



Rafael Aznar Garrigues
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia



4.2 CERTIFICACIONES



La Autoridad Portuaria de Valencia se encuentra dentro de las entidades certificadas mediante el modelo PERS (Port Environmental Review System)



Desde el año 2006 la Autoridad Portuaria de Valencia está certificada con arreglo a la norma ISO 14001:2004

LR Lloyd's Register
LRQA

**Assurance Statement related to
The Greenhouse Gas Inventory Report 2010
of the Port Authority of Valencia**

Terms of Engagement
This Assurance Statement has been prepared for the Port Authority of Valencia.

Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), was commissioned by the Port Authority of Valencia to verify its Greenhouse Gas Inventory Report for the calendar year 2010 ("the Report"). The Report relates to direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from the activities of concession companies, ship emissions and transport of goods produced within the port of Valencia, all under normal operating conditions.

Management Responsibility
The management of the Port Authority of Valencia was responsible for preparing the Report and for maintaining effective internal controls over the data and information disclosed. LRQAE's responsibility was to carry out an assurance engagement on the Report in accordance with our contract with the Port Authority of Valencia. Ultimately, GHG Inventory and GHG Report have been approved by, and remain the responsibility of the Port Authority of Valencia.


LRQA's Approach
Our verification has been conducted in accordance with ISO14064-3:2006 - Specification with guidance for validation and verification of greenhouse gas assertions to provide limited assurance that the Port Authority of Valencia Report has been prepared in conformance with ISO14064-1:2006 - Specification with guidance at the organizational level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals.

In order to form our conclusions we have:

- Conducted site tours of the facilities, as defined in the operational scope of the Report and reviewed processes related to the control of GHG emissions data and records;
- Verified back to source, the historical data and information for the calendar year 2010 for:
 - Gasoil and gasoline consumption by Port Authority of Valencia vehicles within the port of Valencia
 - Electricity consumption; and
 - Diesel, gas and electricity consumption of concessionaries companies.
- Verified at an aggregated level, the historical data and information for the calendar year 2010 for:
 - Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port; and
 - Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia.

Level of Assurance & Materiality
The opinion expressed in this Assurance Statement has been formed based on a limited level of assurance and at a materiality of the professional judgement of the verifier.

LRQA's Opinion
Based on LRQA's approach nothing has come to our attention that would cause us to believe that the Report was not prepared in conformance with ISO14064-1:2006 and that the direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from mobile combustion sources included in the Report, as summarized in Table 1, are not materially correct.



Fernando Adam
Lead Verifier
On behalf of Lloyd's Register Quality Assurance Limited represented by Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L.
C/ Princesa, 29, 1º
28008 Madrid
España

Dated: 15 February 2016

Table 1. Port Authority of Valencia, GHG Inventory Report 2010

Scope of Emissions according to ISO14064-1	Tonnes CO ₂ e
Direct GHG Emissions	229
Energy Indirect GHG Emissions	1423
Other Indirect GHG Emissions from concession companies	156373
Total	158026
Origin of Emissions	Tonnes CO ₂ e
Port of Valencia facilities	1652
Diesel, gas and electricity consumption of concession companies	50552
Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia	17922
Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port	87900
Total	158026
Indicator : CO₂e kg per ton of goods transported	2,74 CO₂e Kg

This document is subject to the provision below.

This Assurance Statement is only valid when published with the Report to which it refers. It may only be reproduced in its entirety.

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries, including Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable in any manner for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or otherwise provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Due to inherent limitations in any internal control, it is possible that fraud, error, or non-compliance with laws and regulations may occur and not be detected. Further, the verification was not designed to detect all weaknesses or errors in internal controls so far as they relate to the requirements set out above as the verification has not been performed continuously throughout the period and the verification carried out on the relevant internal controls were on a test basis. Any projection of the evaluation of control to future periods is subject to the risk that the processes may become inadequate because of changes in conditions, or that the degree of compliance with them may deteriorate.

The English version of this statement is the only valid version. Lloyd's Register assumes no responsibility for versions translated into other languages.

LR Lloyd's Register
LRQA

**Assurance Statement related to
The Greenhouse Gas Inventory Report 2012
of the Port Authority of Valencia**

Terms of Engagement
This Assurance Statement has been prepared for the Port Authority of Valencia.

Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), was commissioned by the Port Authority of Valencia to verify its Greenhouse Gas Inventory Report for the calendar year 2012 ("the Report"). The Report relates to direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from the activities of concession companies, ship emissions and transport of goods produced within the port of Valencia, all under normal operating conditions.

Management Responsibility
The management of the Port Authority of Valencia was responsible for preparing the Report and for maintaining effective internal controls over the data and information disclosed. LRQAE's responsibility was to carry out an assurance engagement on the Report in accordance with our contract with the Port Authority of Valencia. Ultimately, GHG Inventory and GHG Report have been approved by, and remain the responsibility of the Port Authority of Valencia.


LRQA's Approach
Our verification has been conducted in accordance with ISO14064-3:2006 - Specification with guidance for validation and verification of greenhouse gas assertions to provide limited assurance that the Port Authority of Valencia Report has been prepared in conformance with ISO14064-1:2006 - Specification with guidance at the organizational level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals.

In order to form our conclusions we have:

- Conducted site tours of the facilities, as defined in the operational scope of the Report and reviewed processes related to the control of GHG emissions data and records;
- Verified back to source, the historical data and information for the calendar year 2012 for:
 - Gasoil and gasoline consumption by Port Authority of Valencia vehicles within the port of Valencia
 - Electricity consumption; and
 - Diesel, gas and electricity consumption of concessionaries companies.
- Verified at an aggregated level, the historical data and information for the calendar year 2012 for:
 - Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port; and
 - Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia.

Level of Assurance & Materiality
The opinion expressed in this Assurance Statement has been formed based on a limited level of assurance and at a materiality of the professional judgement of the verifier.

LRQA's Opinion
Based on LRQA's approach nothing has come to our attention that would cause us to believe that the Report was not prepared in conformance with ISO14064-1:2006 and that the direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from mobile combustion sources included in the Report, as summarized in Table 1, are not materially correct.



Fernando Adam
Lead Verifier
On behalf of Lloyd's Register Quality Assurance Limited represented by Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L.
C/ Princesa, 29, 1º
28008 Madrid
España

Dated: 15 February 2016

Table 1. Port Authority of Valencia, GHG Inventory Report 2012

Scope of Emissions according to ISO14064-1	Tonnes CO ₂ e
Direct GHG Emissions	215
Energy Indirect GHG Emissions	1393
Other Indirect GHG Emissions from concession companies	159162
Total	160770
Origin of Emissions	Tonnes CO ₂ e
Port of Valencia facilities	1608
Diesel, gas and electricity consumption of concession companies	52078
Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia	19179
Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port	87905
Total	160770
Indicator : CO₂e kg per ton of goods transported	2,66 CO₂e Kg

This document is subject to the provision below.

This Assurance Statement is only valid when published with the Report to which it refers. It may only be reproduced in its entirety.


Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries, including Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable in any manner for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or otherwise provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Due to inherent limitations in any internal control, it is possible that fraud, error, or non-compliance with laws and regulations may occur and not be detected. Further, the verification was not designed to detect all weaknesses or errors in internal controls so far as they relate to the requirements set out above as the verification has not been performed continuously throughout the period and the verification carried out on the relevant internal controls were on a test basis. Any projection of the evaluation of control to future periods is subject to the risk that the processes may become inadequate because of changes in conditions, or that the degree of compliance with them may deteriorate.

The English version of this statement is the only valid version. Lloyd's Register assumes no responsibility for versions translated into other languages.

Declaración del verificador de acuerdo a la ISO 14064 para el cálculo de la huella de carbono del Puerto de Valencia correspondiente al año 2010

Declaración del verificador de acuerdo a la ISO 14064 para el cálculo de la huella de carbono del Puerto de Valencia correspondiente al año 2012



**Assurance Statement related to
The Greenhouse Gas Inventory Report 2014
of the Port Authority of Valencia**

Terms of Engagement
This Assurance Statement has been prepared for the Port Authority of Valencia.

Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), was commissioned by the Port Authority of Valencia to verify its Greenhouse Gas Inventory Report for the calendar year 2014 ('the Report'). The Report relates to direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from the activities of concession companies, ship emissions and transport of goods produced within the port of Valencia, all under normal operating conditions.

Management Responsibility
The management of the Port Authority of Valencia was responsible for preparing the Report and for maintaining effective internal controls over the data and information disclosed. LRQAE's responsibility was to carry out an assurance engagement on the Report in accordance with our contract with the Port Authority of Valencia. Ultimately, GHG Inventory and GHG Report have been approved by, and remain the responsibility of the Port Authority of Valencia.

LRQA's Approach
Our verification has been conducted in accordance with ISO 14064-3:2006 - Specification with guidance for validation and verification of greenhouse gas assertions to provide limited assurance that the Port Authority of Valencia Report has been prepared in conformance with ISO 14064-1:2006 - Specification with guidance at the organizational level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals.


In order to form our conclusions we have:

- Conducted site tours of the facilities, as defined in the operational scope of the Report and reviewed processes related to the control of GHG emissions data and records;
- Verified back to source, the historical data and information for the calendar year 2014 for:
 - Gasol and gasoline consumption by Port Authority of Valencia vehicles within the port of Valencia
 - Electricity consumption; and
 - Diesel, gas and electricity consumption of concessionaries companies.
- Verified at an aggregated level, the historical data and information for the calendar year 2014 for:
 - Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port; and
 - Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia.

Level of Assurance & Materiality
The opinion expressed in this Assurance Statement has been formed based on a limited level of assurance and at a materiality of the professional judgement of the verifier.

Declaración del verificador de acuerdo a la ISO 14064 para el cálculo de la huella de carbono del Puerto de Valencia correspondiente al año 2014.

LRQA's Opinion
Based on LRQA's approach nothing has come to our attention that would cause us to believe that the Report was not prepared in conformance with ISO 14064-1:2006 and that the direct GHG emissions, energy indirect GHG emissions and other indirect GHG emissions from mobile combustion sources included in the Report, as summarized in Table 1, are not materially correct.



Fernando Adam Dated: 15 February 2016
Lead Verifier
On behalf of Lloyd's Register Quality Assurance Limited represented by Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L.
C/ Princesa, 29, 1º
28008 Madrid
España

Table 1. Port Authority of Valencia, GHG Inventory Report 2014

Scope of Emissions according to ISO14064-1	Tonnes CO ₂ e
Direct GHG Emissions	169
Energy Indirect GHG Emissions	1480
Other Indirect GHG Emissions from concession companies	151451
Total	153100
Origin of Emissions	Tonnes CO ₂ e
Port of Valencia facilities	1649
Diesel, gas and electricity consumption of concession companies	46772
Diesel consumption resulting from the transport of goods to the port of Valencia.	18825
Fuel oil consumed by vessels from their point of entry into the port until berthed and from berth to exiting the port	85854
Total	153100
Indicator : CO₂e kg per ton of goods transported	2,58 CO₂e Kg

This document is subject to the provision below:
This Assurance Statement is only valid when published with the Report to which it refers. It may only be reproduced in its entirety.
Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries, including Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. (LRQAE), and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.
Due to inherent limitations in any internal control, it is possible that fraud, error, or non-compliance with laws and regulations may occur and not be detected. Further, the verification was not designed to detect all weaknesses or errors in internal controls so far as they relate to the requirements set out above as the verification has not been performed continuously throughout the period and the verification carried out on the relevant internal controls were on a test basis. Any projection of the evaluation of control to future periods is subject to the risk that the processes may become inadequate because of changes in conditions, or that the degree of compliance with them may deteriorate.
The English version of this statement is the only valid version. Lloyd's Register assumes no responsibility for versions translated into other languages.




CERTIFICACIÓN

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

ha sido registrada⁽¹⁾ en fecha 15/01/2008, con el número:

ES-CV-000023

ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL:
GESTIÓN DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS EN LOS PUERTOS DE
SAGUNTO, VALENCIA Y GANDIA



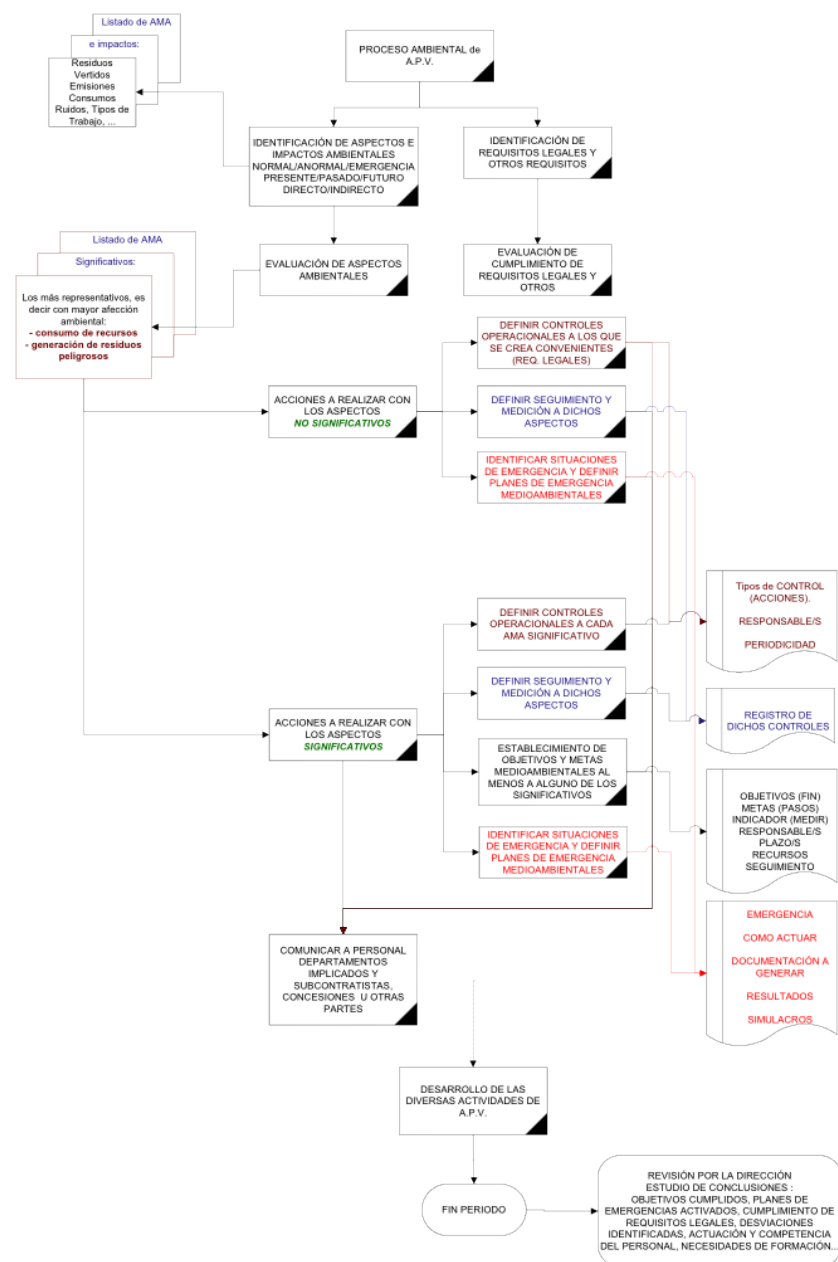

Vicente Tejedo Tormo
DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL

(1) Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009

La validez del presente Certificado de Inscripción en el Registro EMAS está condicionada al mantenimiento de la organización en el citado registro, mediante resolución expresa otorgada por el Organismo Competente. En caso de cancelación, se debe entregar el presente Certificado ante dicho Organismo Competente.

Desde el 15 de enero de 2008 la Autoridad Portuaria de Valencia fue registrada por la Consellería de Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente con el número ES-CV 000023 en cumplimiento de su Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a los Reglamentos (CE) 1221/2009 y 761/2001.

4.3 DESCRIPCIÓN



4.4 ASPECTOS AMBIENTALES

La Autoridad Portuaria de Valencia, dentro de la documentación de su Sistema de Gestión Ambiental, dispone del Procedimiento para la identificación y evaluación de Aspectos Ambientales (PMA-03) que establece la metodología para identificar y evaluar los aspectos ambientales asociados a sus actividades y servicios, así como los generados en el recinto portuario, tanto de forma directa como de forma indirecta.

En dicho procedimiento la identificación de los aspectos ambientales la realiza el Responsable de Medio Ambiente, tanto de los aspectos ambientales directos como indirectos, ambos en situación normal/anormal. De la misma forma se identifican los aspectos ambientales potenciales basándose en el análisis de accidentes y situaciones de emergencia ocurridas en el pasado y en el análisis de las instalaciones y de las actividades desarrolladas.

Se considera:

Aspecto Ambiental Directo: Elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente.

Aspecto Ambiental Indirecto: El que se genera como consecuencia del desarrollo de las actividades y sobre los que la organización no tiene pleno control en la gestión.

Aspectos Ambientales significativos son los primeros a tener en cuenta a la hora de definir objetivos y metas encaminados a reducir el impacto de esos aspectos.

Impacto Ambiental: Cualquier cambio en el medio ambiente, ya sea adverso o beneficioso, como resultado total o parcial de los aspectos ambientales de una organización.

Condiciones normales: Las condiciones de producción habituales o rutinarias.

Condiciones anormales: Las condiciones que, aun siendo controladas, son especiales, tales como el mantenimiento, la limpieza, los arranques, las paradas, etc.

Situaciones de emergencia: Situaciones incontroladas, lo que incluye tanto incidentes como accidentes.

Para la evaluación de los aspectos ambientales directos se resume la metodología usada en el SGA explicada en el procedimiento correspondiente. Se analiza por separado para cada uno de ellos usando una metodología que utiliza los criterios de Frecuencia con la que se genera el aspecto ambiental y Severidad que viene determinada por la Peligrosidad del aspecto y la Cantidad.

La Frecuencia para cada tipo de aspecto se clasifica de acuerdo a tres categorías: Baja, Media y Alta. Tanto la Cantidad como la Peligrosidad, que establece la Severidad, se clasifican en las categorías Baja, Moderada, Media y Alta. Se consideran significativos aquellos aspectos cuya en evaluación la severidad recaiga en la zona Alta, independientemente de la Frecuencia, tal y como se observa en la siguiente tabla.

		Severidad			
		Baja	Moderada	Media	Alta
Frecuencia	Baja				
	Media				
	Alta				

Para los aspectos ambientales indirectos se utilizan los criterios de Frecuencia con la que se genera el aspecto ambiental y Consecuencias que valora la magnitud de las consecuencias para cada uno de los aspectos identificados. La Frecuencia se clasifica según la categoría de: Baja, Media y Alta, y las Consecuencias se clasifican en las categorías: Impacto bajo, Impacto medio e Impacto alto.

Así resultarían significativos aquellos aspectos cuya consecuencia tenga un Impacto alto o con un Impacto medio con una frecuencia Alta, tal y como se muestra en la siguiente tabla.

		Severidad		
		Impacto bajo	Impacto medio	Impacto alto
Frecuencia	Baja			
	Media			
	Alta			

De acuerdo a los aspectos ambientales identificados en situación de emergencia, se procede a su evaluación según los criterios Frecuencia, Magnitud del Impacto y Sensibilidad del medio y se asignan puntuaciones definidas previamente en el correspondiente Procedimiento del SGA. Así se obtiene la puntuación total como la suma de las puntuaciones asignadas según cada criterio y para cada aspecto. Una vez valorados todos los aspectos identificados, se procede a jerarquizarlos por su puntuación en orden decreciente. Son considerados significativos el 20% de los mismos que poseen la puntuación más alta. En el caso de que haya algún aspecto que no se encuentre dentro de este segmento, pero tenga los mismos puntos que el último aspecto considerado significativo, este aspecto se considerará también significativo.

Las posibles afecciones que las actividades de la Autoridad Portuaria de Valencia pueden tener de forma general sobre el medio ambiente se pueden relacionar en los siguientes vectores:

Directos:	Obj.	Indirectos	Obj.
Generación de Residuos.	Nº 48	Generación de Residuos en el Recinto Portuario	Nº 48
Emisiones a la atmósfera	Nº 47 Nº 51	Emisiones derivadas de operaciones portuarias en el Recinto Portuario	Nº 44 Nº 47
Calidad del Agua	Nº 51	Comportamiento ambiental de las Concesiones	Nº 44 Nº 47
Ruido, Impacto visual		Ruido en los viales del Recinto Portuario	
Consumo de agua		Consumo de agua en el Recinto Portuario	
Consumo de energía eléctrica	Nº 50 Nº 52 Nº 53	Consumo de energía eléctrica en el Recinto Portuario	Nº 50 Nº 52
Consumo de materias primas		Consumo de materias primas en el Recinto Portuario	

La evaluación del aspecto ambiental “comportamiento ambiental de concesiones” se realizará utilizando como criterio de evaluación para la misma, el porcentaje de concesiones que se encuentren en los distintos niveles definidos en Ecoport. Siguiendo los criterios de evaluación establecidos en el “Procedimiento para la Identificación y Evaluación de los Aspectos Ambientales”, a continuación se muestran los aspectos ambientales significativos.

Aspectos Significativos			
Directos:	Obj.	Indirectos	Obj.
Consumo de energía eléctrica	Nº 47	Comportamiento ambiental de las Concesiones	Nº 44 Nº 47
		Emisiones derivadas de operaciones portuarias en el Recinto Portuario	Nº 44

El inventario de aspectos se revisa cada año, actualizando aquellos que se considera necesario.

En caso de obras de interés general la identificación y evaluación de la significancia de los aspectos ambientales se realiza según un Estudio de Impacto Ambiental, y la Declaración de Impacto Ambiental y el Plan de Vigilancia Ambiental se encargan de realizar un seguimiento de los mismos.

4.5 OBJETIVOS Y METAS

4.5.1 ANTERIORES Y PLANIFICADOS 2015

Los objetivos llevados a cabo durante 2015 han sido los siguientes:

- Objetivo planteado en años anteriores que aún no ha finalizado.
- Objetivo que se plantea en el presente año pero tiene vinculación con alguno planteado en años anteriores.
- Objetivo que se plantea nuevo en el año.

Objetivo nº 40: Implantación de una herramienta informática para la gestión del SGA

Se han establecido y detallado los contenidos de la herramienta de manera que se adecue a las exigencias tanto de la norma ISO 14001 como de la norma EMAS. Además, se ha establecido una parte integrada, que será extrapolable a cualquier Sistema de Gestión. Se ha finalizado el diseño de la herramienta en local, tanto a nivel de contenidos como a nivel de operatividad.

Durante 2015 se están solucionando los problemas surgidos con el framework. Se ha comenzado el testeo y durante el primer trimestre de 2016, se tendrá un informe con los fallos/mejoras detectados. **Se continúa el objetivo durante 2016.**

Objetivo nº 43: Actualización del Mapa Acústico del Puerto de Valencia con motivo de la Ampliación Norte.

Se ha establecido actualizar el Mapa Acústico del Puerto de Valencia, incluyendo la Ampliación Norte, que no estaba contemplada en los desarrollados anteriores. Durante 2015 se ha llevado a cabo la actualización. Se han recopilado datos de tráfico rodado, ferroviario y buques. Se han realizado mediciones de ruido en continuo en diferentes puntos del puerto y se ha actualizado la cartográfica. Durante el mes de noviembre se ha finalizado el mapa acústico. **Se ha cumplido por tanto el objetivo establecido.**

Objetivo nº 44: Mejora de la calidad ambiental en la manipulación de graneles en el Puerto de Sagunto.

Durante 2015 se ha finalizado un estudio de caracterización meteorológica en Sagunto para poder desarrollar la herramienta de predicción que ayude en el control de las emisiones en las operativas con graneles en el Puerto de Sagunto. Se están preparando las especificaciones técnicas para el pliego de licitación de la herramienta de modelización. **Queda pendiente para 2016 la contratación de la misma.**

Objetivo nº 45: Calcular la Huella de Carbono del Puerto de Valencia.

Se ha calculado la Huella de Carbono de la APV - Puerto de Valencia para el año 2014 para los alcances 1, 2 y 3, según la metodología que se estableció en el proyecto Climeport y donde se calculó por primera vez la Huella de Carbono de 2008. Ésta metodología fue validada por empresa certificadora, de acuerdo a los requisitos establecidos en la norma ISO 14064.

Durante 2015, además, se ha finalizado la revisión del cálculo de la Huella de Carbono correspondiente a los años 2012 y 2014 para posteriormente validar los datos obtenidos para 2010, 2012 y 2014 por empresa certificadora, que se prevé llevar a cabo durante el primer trimestre de 2016.

Además, se ha registrado la Huella verificada de 2008 en el "Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción CO₂" del MAGRAMA, y durante 2016, después de la validación mencionada anteriormente, se tiene previsto registrar la Huella de los demás años validados. Además, se ha elaborado un plan de reducción de emisiones para el puerto de Valencia, con un horizonte 2020, y que contempla acciones concretas encaminadas a la reducción de la Huella de Carbono de la APV - Puerto de Valencia.

Así, los datos obtenidos hasta el momento en Kg de CO₂eq /t de mercancía movida, son los siguientes:

- 2008: 3,12
- 2010: 2,74
- 2012: 2,66
- 2014: 2,58

Objetivo nº 46: Implantación de una aplicación informática para compartir coche entre los miembros de la Autoridad Portuaria en el Puerto de Valencia.

Como resultado de las acciones derivadas del Plan de Movilidad Sostenible de la APV, se ha llevado a cabo el diseño de una aplicación web denominada CARSHARING para promocionar el compartir coche entre los trabajadores de las empresas de la comunidad portuaria.

Se ha finalizado la herramienta y está en pruebas.

Se ha finalizado con el objetivo.

Objetivo nº 49: Implantación de la metodología ROM 5.1.13. en la calidad del agua portuaria en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.

Se ha llevado a cabo un nuevo contrato para realizar el análisis de las masas de aguas portuarias de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, siguiendo la metodología establecida en la ROM 5.1.13.

En septiembre se han realizado los primeros trabajos de muestro y análisis siguiendo las especificaciones de la ROM 5.1.13.

Se ha cumplido con el objetivo establecido.

4.5.2 NUEVOS OBJETIVOS 2016

Los objetivos planificados para el 2016 abordan los principales aspectos ambientales asociados con las actividades de la APV, así como con los procesos desarrollados y que tienen implicaciones de carácter ambiental. A continuación, se agrupan los objetivos atendiendo a estos criterios y con el código de colores descrito anteriormente:

a) ASPECTOS AMBIENTALES:

ATMÓSFERA:

Nº 44 Mejora de la calidad ambiental en la manipulación de graneles en el Puerto de Sagunto.

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de conocer el impacto ambiental generado por las emisiones atmosféricas de partículas pulverulentas procedentes de la manipulación de graneles sólidos, mediante la implantación de una herramienta capaz de simular situaciones reales dependiendo del material operado y de las condiciones meteorológicas, de manera que se puedan ajustar con mayor éxito las medidas preventivas a implantar.

Situación de partida: Se disponen de medidas preventivas para la manipulación de graneles y limitaciones para las operaciones que puedan generar emisiones de partículas. No se dispone de herramientas predictivas que puedan mejorar dichas medidas o limitaciones para cada operación en concreto.

Situación prevista: Desarrollar un herramienta informática capaz de simular situaciones reales, con condiciones concretas meteorológicas y materiales exactos, de manera que se puedan ajustar en cada operación de manipulación de graneles, las medidas a implantar para minimizar el impacto de dichas operaciones en la atmósfera.

Resultado: Control de emisiones. **Líneas de la Política Ambiental:** Prevenir y minimizar las emisiones, los vertidos, el ruido y los residuos generados como consecuencia de su actividad, tratando de valorizar al máximo posible los residuos generados.

RESIDUOS:

Nº 48 Desarrollar una APP de residuos para el Puerto de Valencia

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de mejorar el servicio de recogida y gestión de residuos a cualquier miembro de la comunidad portuaria, mediante la utilización de una app móvil con la que, entre otras acciones, se puede llevar a cabo la solicitud de retiradas de residuos.

Situación de partida: No se dispone de una aplicación informática donde consultar y contactar con los gestores autorizados en el recinto portuario, así como conocer de qué manera gestionar cada tipo de residuo.

Situación prevista: Disponer de una aplicación informática móvil, mediante la que consultar y poder solicitar la retirada y gestión de residuos con gestores autorizados en el recinto portuario, haciendo más ágil dicha tramitación.

Resultado: Gestión de residuos. **Líneas de la Política Ambiental:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

CALIDAD DE LAS AGUAS:

Nº 51 Estudio de implantación de drones portuarios para actuaciones de calidad de muestras en agua/aire en APV

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de mejorar el sistema de control y muestreo de calidad de agua y aire en APV.

Situación de partida: Los controles de calidad de agua/aire se llevan a cabo mediante métodos y procesos de control tradicionales.

Situación prevista: Posibilidad de llevar a cabo controles de calidad de agua/aire de forma muy rápida y ágil, disponiendo de mayor información, en menor tiempo y en cualquier ubicación.

Resultado: Control del agua. **Líneas de la Política Ambiental:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad/ Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la empresa que puedan interactuar con el medio ambiente, con el fin de conocer y gestionar el Riesgo ambiental que pudiera generar

b) PARA LA MEJORA DE PROCESOS / ACTIVIDADES

ECOEFICIENCIA:

Nº 47 Calcular la Huella de Carbono del Puerto de Valencia para el año 2012 y 2014 y validar los resultados con empresa certificadora. Inscripción en MAGRAMA.

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de reducir el impacto ambiental generado por las emisiones equivalentes de CO₂, mediante la realización de un control y medición periódico de la huella de carbono del Puerto de Valencia, así como la validación de los resultados por organismo externo. Además, se quiere formalizar el trabajo realizado en este aspecto ante el MAGRAMA.

Situación de partida: Calculada Huella de Carbono 2008, 2010 y 2012. Registro de la Huella de Carbono en MAGRAMA 2008.

Situación prevista: Obtener la Huella de Carbono 2014, para analizar la tendencia. Registro de la Huella de Carbono en MAGRAMA 2010, 2012 y 2014.

Resultado: Cálculo Huella de Carbono. **Líneas de la Política Ambiental:** Evaluar y medir periódicamente el impacto que generan las actividades que se desarrollan en los recintos portuarios a través del cálculo de la Huella de Carbono

Nº 50 Estudio de viabilidad de Energía Eólica

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de disponer de la información suficiente referente a las diferentes alternativas existentes en materia de energías renovables y especialmente en la energía eólica, con la pretensión de implantar las mismas en la APV o fomentar dichos sistemas en la comunidad portuaria en caso de que exista una viabilidad tanto económica como técnica y enmarcado dentro del Estudio Energético.

Situación de partida: Desconocimiento de viabilidad de alternativas energéticas de origen eólico.

Situación prevista: Alternativas energéticas viables especialmente de origen eólico.

Resultado: Eficiencia Energética. **Líneas de la Política Ambiental:** Racionalizar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia en general y de eficiencia energética en particular /Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad

Nº 52 Estudio Energético Puerto de Valencia

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de conocer las previsiones futuras de uso y poder planificar, controlar y mejorar el sistema energético en el Puerto de Valencia, de manera que se puedan tomar medidas orientadas a prever las mismas, así como desarrollar estudios de viabilidad de energías renovables en el puerto.

Situación de partida: Disposición de información actual relativa a la gestión energética en el Puerto de Valencia.

Situación prevista: Alternativas de actuación viables para hacer frente a la demanda futura de energía en el puerto de Valencia.

Resultado: Evaluación Energética del puerto. **Líneas de la Política Ambiental:** Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la empresa que puedan interactuar con el medio ambiente, con el fin de conocer y gestionar el Riesgo ambiental que pudiera generar

Nº 53 Implantación ISO 50001

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de disponer de un sistema de gestión de la energía en cumplimiento de los requisitos de un estándar internacional reconocido, de manera que dicha gestión sea lo más eficaz y eficiente posible.

Situación de partida: No se dispone de sistema de gestión de energía normalizado.

Situación prevista: Sistema de Gestión de la Energía certificado de acuerdo a la norma ISO 50001.

Resultado: Eficiencia Energética. **Líneas de la Política Ambiental:** Racionalizar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia en general y de eficiencia energética en particular.

GESTIÓN:

Nº 40 Implantación de una herramienta informática SGA

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de disponer de un sistema de gestión ambiental informatizado más ágil, sencillo, aglutinador de la información y que facilite la participación de los distintos miembros de la organización implicados.

Situación de partida: No se dispone de herramienta de gestión ambiental informatizada.

Situación prevista: Disponer de una herramienta de gestión informatizada que facilite entre otros, el acceso a la información asociada a la gestión ambiental, mejore el sistema de comunicación, la gestión de la identificación y evaluación de requisitos legales y de otro tipo, facilitar el seguimiento de los objetivos ambientales, asegure el cumplimiento de todos los requisitos mediante el desarrollo de un sistema de avisos vía mail a los distintos miembros de la organización implicados, aglutine el conjunto de indicadores del desempeño ambiental de la APV. En definitiva, que facilite no sólo el cumplimiento legal, sino la buena gestión ambiental.

Resultado: Gestión ambiental. **Líneas de la Política Ambiental:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.



5. GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES

5. GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES

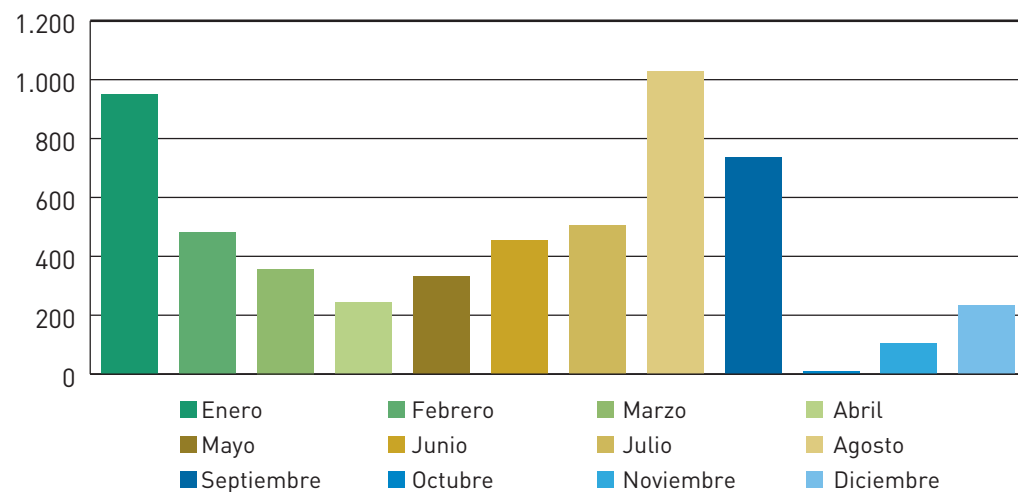
5.1 AGUA

El consumo de agua de la APV corresponde al consumo de edificios y riego en jardines. El consumo total de agua de la APV ha sido de 47.276 m³, lo que ha supuesto una reducción de casi el 11,67% con respecto al año anterior, donde el consumo fue de 53.521 m³.

El consumo por puertos se ha distribuido de la siguiente manera:

En el Puerto de Sagunto ha sido de 5.434 m³. La gráfica muestra la distribución del consumo por meses.

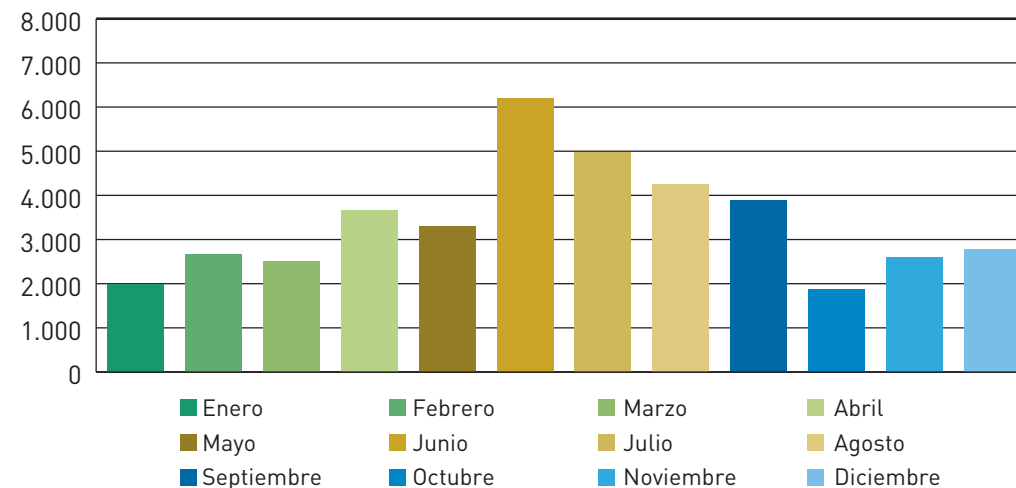
CONSUMO AGUA SAGUNTO 2015



Durante este periodo, se han producido una serie de incidencias que han afectado al consumo por riego en la zona de jardines. El consumo elevado en el mes de enero corresponde a una fuga en la zona de riego de una de las rotondas. Durante los meses de junio, julio, octubre y noviembre se produjo una desprogramación en el programa de riego y además se llevaron a cabo labores de poda, por lo que se puede ver un consumo inferior al que cabría esperar. En el mes de diciembre, se produjo una rotura en un codo de una acometida del riego de jardines en una de las rotondas.

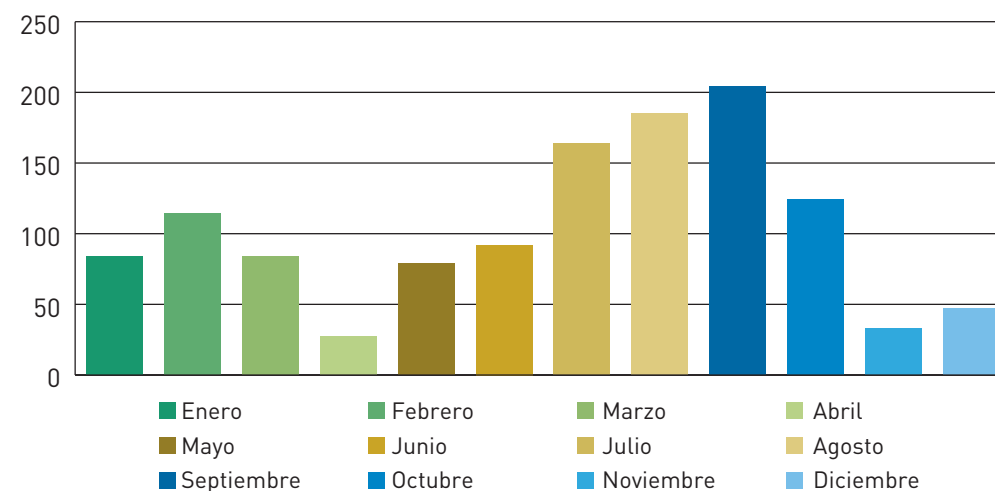
En el Puerto de Valencia se han consumido en 2015 un total de 40.605 m³, distribuyéndose mensualmente de la siguiente manera:

CONSUMO AGUA VALENCIA 2015



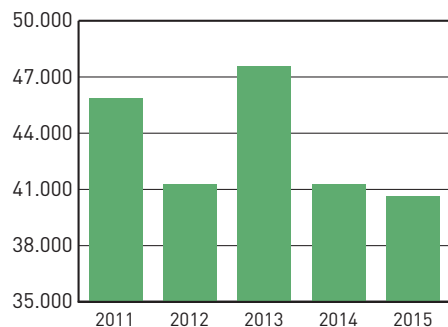
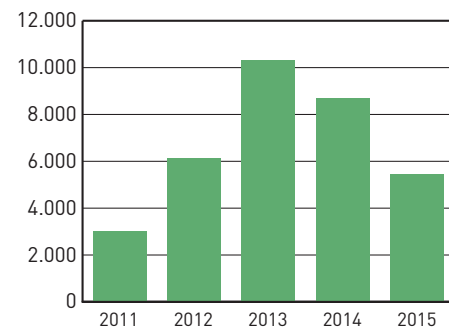
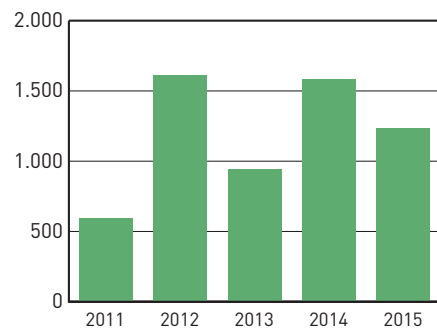
En el Puerto de Gandía se han consumido durante el periodo un total de 1.237 m³. El consumo mensual se ha distribuido de la siguiente forma:

CONSUMO AGUA GANDIA 2015



En octubre se reparó una fuga que afectaba a la acometida del edificio de APV y derivaba a la fosa séptica, de ahí los elevados consumos en los meses anteriores.

En cuanto a la evolución del consumo anual de agua en los puertos de Sagunto Valencia y Gandía es la que sigue:

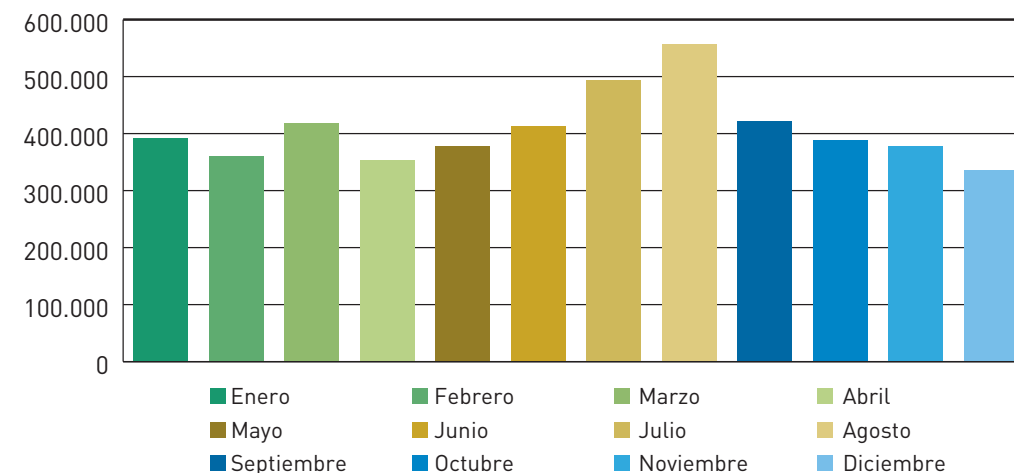
Evolución consumo Valencia (m³)

Evolución consumo Sagunto (m³)

Evolución consumo Gandía (m³)


En los tres puertos, se evidencia un ligero descenso con respecto al año anterior, que avala la eficacia de los sistemas de control y reducción implantados en los últimos años.

5.2 ENERGÍA ELÉCTRICA

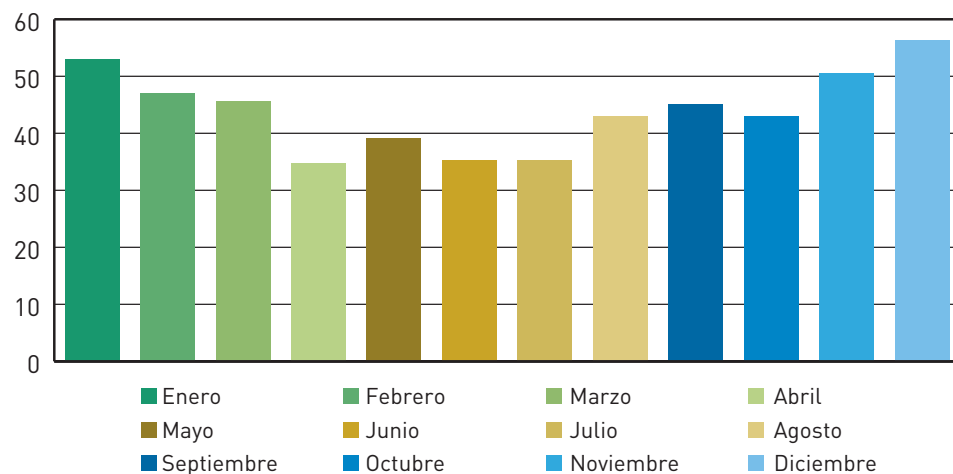
Durante el 2015, el consumo total de energía de la Autoridad Portuaria de Valencia en los edificios propios y en los viales de los tres puertos, ha supuesto un total de 5.883.410 Kwh (5.883,41 Mwh)

Por puertos, el consumo eléctrico mensual se ha distribuido de la siguiente manera: El consumo total en el Puerto de Valencia durante el periodo, ha sido de 4.889.981 Kwh (4.889,98 Mwh), distribuido mensualmente como sigue:

Consumo Valencia 2015 - Mwh


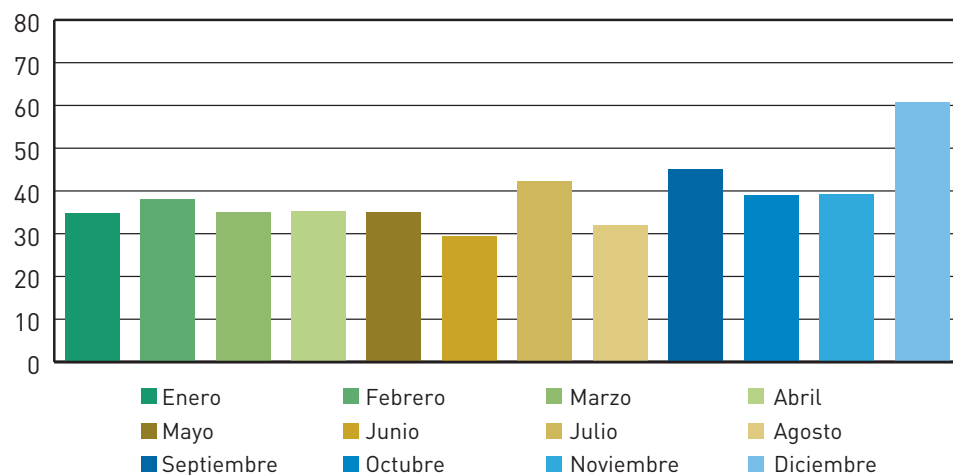
En el Puerto de Sagunto, el consumo total de energía eléctrica ha sido de 528.332 Kwh (528,33 Mwh). El consumo mensual de ha distribuido de la siguiente manera:

Consumo eléctrico Sagunto 2015 MWh



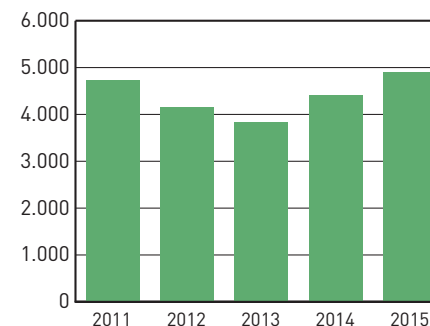
En el puerto de Gandía, el consumo total de energía eléctrica de los edificios y viales de la APV durante el presenta año, ha sido de 465.097 Kwh (465,096 Mwh), siendo el consumo mensual el que se muestra en la siguiente gráfica:

Consumo eléctrico en Gandía 2015 (Mwh)

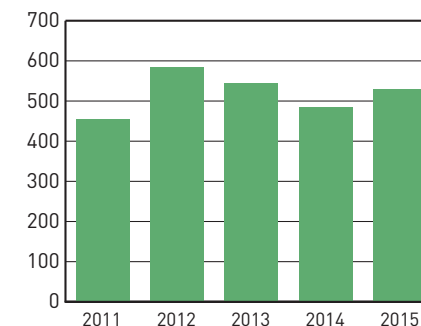


En cuanto a la evolución del consumo en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía es el que sigue a continuación:

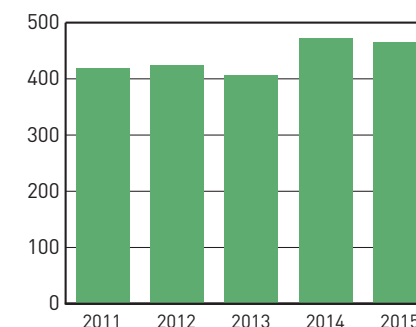
Evolución consumo Valencia (Mwh)



Evolución consumo Sagunto (Mwh)



Evolución del consumo Gandía (Mwh)



De las gráficas anteriores se puede apreciar un aumento representativo sobre todo en el puerto de Valencia. Siguiendo los resultados de líneas de tendencia, se evidencia un aumento en todos los puertos, si bien en Sagunto, muy poco representativo.

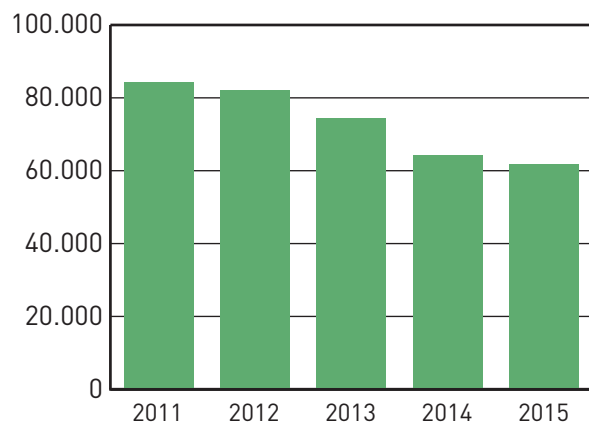
5.3 COMBUSTIBLE

En 2015 la Autoridad Portuaria de Valencia ha consumido 25.530 litros de Gasolina 98 sin plomo, 34.088 litros de Gasóleo A y 2.165 litros de Gasóleo B lo que supone un total de 61.783 litros de combustibles (54,98 T), considerando una densidad media para los combustibles de 0,890 gr/litro), lo que supone un descenso del 3,7% con respecto a 2014.

A continuación, se indican las cantidades consumidas desde el año 2011.

Consumo combustible litros	2011	2012	2013	2014	2015
Gasolina 98 sin plomo	35.986	33.162	32.941	23.990	25.530
Gasoleo A	44.367	45.324	37.421	35.014	34.088
Gasoleo B	3.840	3.727	4.096	5.203	2.165
TOTALES	84.193	82.213	74.458	64.207	61.783

Evolución total consumo combustible (litros)



Como se puede observar en la gráfica que se adjunta, el consumo de combustibles fósiles sigue una tendencia a la baja como consecuencia del plan de austeridad implantado en la APV, así como por reducción de la flota de vehículos y la utilización de vehículos híbridos.

El parque automovilístico de la APV en 2015 ha sido el siguiente:

- Turismos: 32 frente a 33 del año pasado
- Furgonetas: 24 frente a 30 del año pasado
- Motocicletas: 4 frente a 4 del año pasado
- Camiones: 3 frente a 5 del año pasado

Además de los automóviles de la APV, se cuenta con diversos grupos electrógenos y otros equipos auxiliares que consumen gasolina. Dichos grupos se utilizan para generar energía eléctrica en aquellas zonas de los muelles que lo requiera.

5.4 CONSUMO DE PAPEL

Desde el año 2010 se ha venido sustituyendo el papel convencional por el "ecológico" (Triotec IQ) que tiene la garantía de que está certificado por el Forest Stewardship Council (FSC). Con la compra de papel FSC se garantiza al consumidor que el papel ha sido producido de manera sostenible, y que con su uso contribuye a la conservación de los bosques y al respeto del medio ambiente.

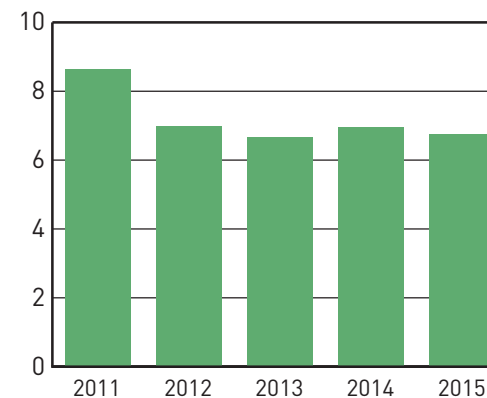
El papel certificado FSC tiene entre otras las siguientes características:

- La fibra virgen para su elaboración se obtiene de forma respetuosa con el medio ambiente, manteniendo la biodiversidad de los ecosistemas forestales y garantizando que los bosques se puedan aprovechar por las generaciones futuras.
- El blanqueado se realiza totalmente sin cloro.
- Se respetan los derechos de las comunidades locales que viven del bosque o trabajan en el mismo.

El papel consumido en la APV es 100% papel ecológico.

Durante 2015 se han consumido 6,76 t de papel. Durante los últimos años, se han llevado a cabo en la Autoridad Portuaria de Valencia medidas destinadas a la reducción del consumo de papel, tales como el plan de austeridad implantado en la APV, concienciación a empleados, configuración de impresoras para impresión a doble cara, reutilización de papel para borradores, que han conseguido una tendencia de reducción de consumo de papel. Pese al leve aumento que supuso el año anterior, este año, vuelve la tendencia de reducción que se venía observando en los últimos años, habiéndose reducido en un 2,8% el consumo con respecto al año anterior.

Total Consumo de Papel (t)



5.5 RESUMEN DE INDICADORES

Siguiendo los requisitos del Reglamento (CE) No 1221/2009 del Parlamento y del Consejo de 25 de noviembre de 2009 relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), se proponen los siguientes indicadores:

Indicador 2015	Total anual	Relativo
Consumo eléctrico	5.883,41 Mwh	14,39 (MWh/trabajador)
Consumo de agua	47.276 m ³	115,674 (m ³ /trabajador)
Consumo de combustible	603,27 Mwh	(1,476 Mwh/trabajador)
Biodiversidad	13.974,73 m ²	34,193 (m ² Superficie construida/trabajador)
Papel	6,76 t	0,016 (t/ trabajador)
Residuos Peligrosos	6,59 t	0,016(t/ trabajador)
Residuos No Peligrosos	8,68 t	0,021(T/ trabajador)
Emisiones CO ₂ Equivalente * (directas)	156,69 tCO ₂ eq	0,383 (t CO ₂ eq/ trabajador)
Emisiones CO ₂ Equivalente * (indirectas)	1194,43 tO ₂ eq	2,92 (t CO ₂ eq/ trabajador)
Emisiones totales CO ₂ Equivalente (directas + indirectas)	1351,12 tCO ₂ eq	3,302 (t CO ₂ eq/ trabajador)

*plantilla media 2015 = 408,7. Dato facilitado por Capital Humano

Emisiones CO₂ Equivalente*: La Autoridad Portuaria de Valencia como organización, no genera emisiones de CO₂ más allá de las asociadas a los vehículos propios de los que dispone (emisiones directas) y emisiones indirectas, asociadas al consumo energético. Para el cálculo del total de emisiones en T CO₂ eq se ha como fuente, los datos energéticos de la Comunidad Valenciana publicados en 2011 por AVEN (Agencia Valenciana de la Energía)

Para las emisiones indirectas de CO₂ a causa del consumo de energía eléctrica el coeficiente de paso en g de CO₂ equivalente / KWh es de 203.

Para las emisiones directas de CO₂ a causa del consumo de combustible el coeficiente de paso en g de CO₂ equivalente / KWh es de 266,54 para gasóleo y 249,28 para gasolina.

En cuanto a la evolución anual de los indicadores relativos calculados podemos observar:

Indicador relativo	2012	2013	2014	2015
Consumo eléctrico (Mwh/trabajador)	12,45	11,98	13,33	14,39
Consumo de agua (m ³ /trabajador)	137,038	147,766	133,136	115,674
Consumo de combustible (Mwh/trabajador)	1,93	1,82	1,56	1,476
Biodiversidad (m ² Superficie construida/trabajador)	33,67	35,11	34,763	34,193
Papel	0,016	0,016	0,017	0,016
Residuos Peligrosos	0,006	0,012	0,006	0,016
Residuos No Peligrosos	0,012	0,027	0,024	0,021
Emisiones CO ₂ equivalente (directas)	0,50	0,47	0,407	0,383
Emisiones CO ₂ equivalente (indirectas)	2,52	2,43	3,114	2,92



6. ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE

6. ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE

6.1 RESIDUOS

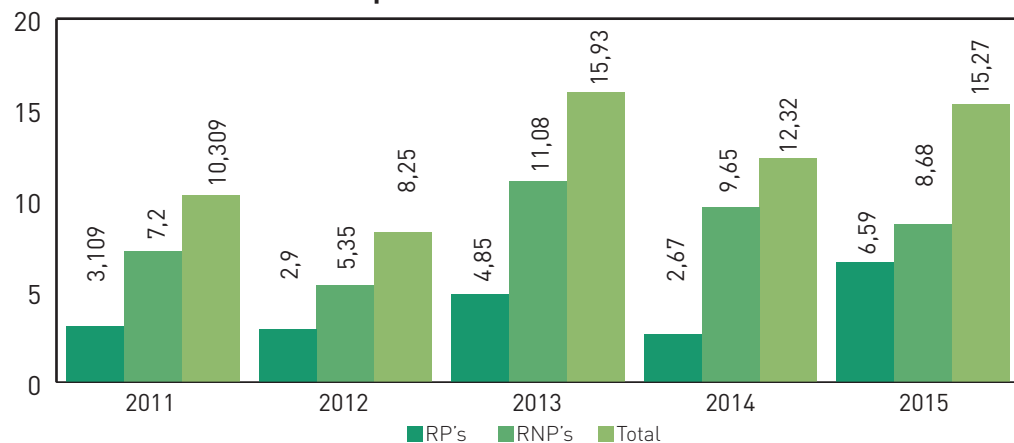
La APV se hace cargo de la gestión de aquellos residuos que se producen directamente por la actividad que realiza la empresa, y además colabora de manera indirecta en la gestión de aquellos que se generan en los tres recintos portuarios, bajo la figura de Poseedor.

6.1.1 PROPIOS

La APV produce residuos como consecuencia de la actividad que desarrolla en las oficinas de Valencia, Sagunto y Gandía, así como también en los talleres y en la clínica sita en Valencia. De acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, para los residuos que produce directamente por la actividad desempeñada por la empresa, la APV cumple la figura de Productor de residuos peligrosos con el número de inscripción 3631/P02/RP/CV y Productor de residuos sanitarios con el número de inscripción 46/9127/CV. El total de residuos generados por la propia actividad de la APV en 2015 ha sido de 15,27 t, de los cuales 8,68 t corresponden a residuos no peligrosos y 6,59 t a residuos peligrosos. Para analizar los datos obtenidos en 2015, en el siguiente gráfico se puede observar la evolución de la producción de residuos generados por la APV durante los últimos 5 años:

Gráfico 1.

Evolución de la producción de residuos de la APV durante el periodo 2011-2015 (Toneladas)



En el gráfico 1 es posible apreciar un incremento de la producción de los residuos peligrosos ocasionada en 2013 y 2015, ya que en los demás ejercicios la media está en torno a 3 t.

El incremento en 2013 se debió a la producción puntual de amianto generada a consecuencia del desmantelamiento de la fábrica de Bunge Ibérica, S.A.

El resultado obtenido en 2015 se debe al aumento de la producción de RAEEs y a la retirada para su posterior destrucción y eliminación de un Centro Transformador que contenía PCB's, pues ambos residuos han supuesto 1,948 t y 2,230 t respectivamente.

Con respecto a la producción de residuos no peligrosos, como podemos observar, la producción permanece estable. Sin embargo, es de resaltar el pico que se produjo en 2013. Este incremento se debió a que se incluyó en la Declaración Ambiental el epígrafe de documentación confidencial en soporte papel, que supuso 4,155 t.

En 2014 se produjo una pequeña reducción del volumen con respecto a 2013 asociada a la reducción del epígrafe de residuos denominados "Documentación confidencial" (en soporte papel) y a la del papel/cartón generado por la actividad de las oficinas, talleres y la clínica de la APV.

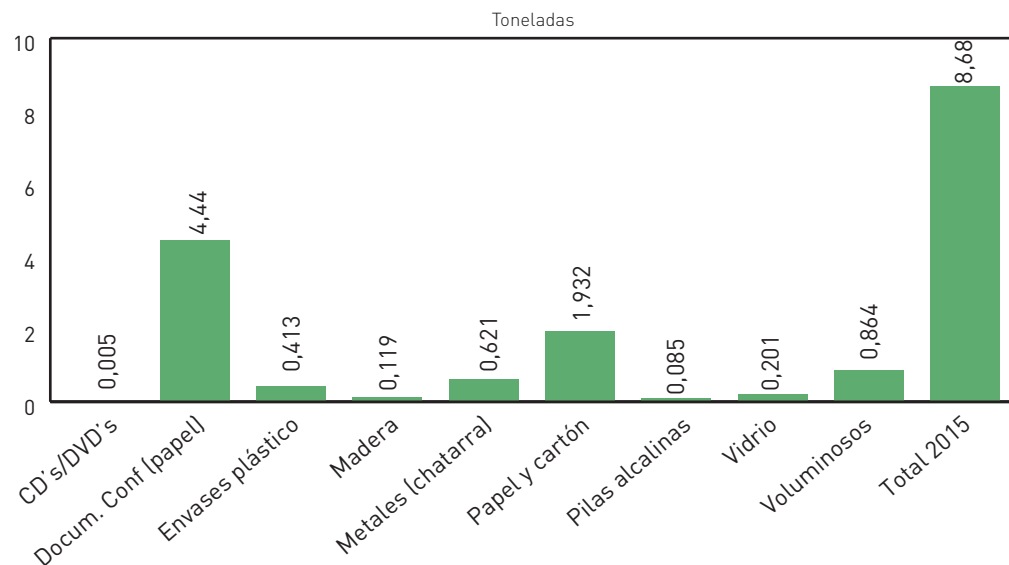
Por ello, si observamos en el gráfico 1 la barra "Total", representada en color verde, podemos comprobar que la cantidad total, que es resultante de la suma de la cantidad de los residuos no peligrosos y la cantidad de residuos peligrosos producidos por la APV cada año, fluctúa de un año para otro. Esta variación se atribuye a las circunstancias particulares de cada ejercicio.

A continuación, en los gráficos 2 y 3 donde se puede consultar los datos de producción de residuos no peligrosos y residuos peligrosos producidos por la APV, en sus oficinas de Valencia, Sagunto y Gandía, en los talleres y en la clínica:

• Residuos No Peligrosos (RNP's)

Gráfico 2.

PRODUCCIÓN DE RNP'S EN LA APV (2015)



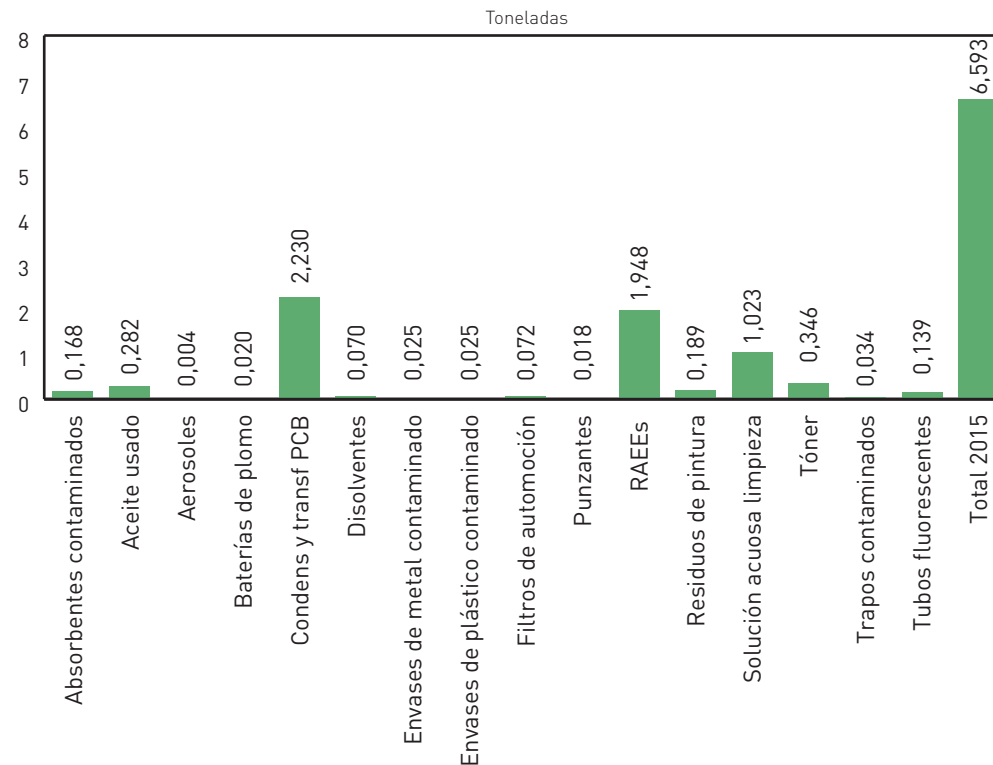
Nota: RNP's: Residuos No Peligrosos

Como se puede observar en el anterior gráfico, el volumen más importante entre los residuos no peligrosos generados en la APV durante el ejercicio 2015, corresponde al epígrafe "Documentación confidencial", cuya cifra de producción ascendió a 4,44 t. Para la recogida, gestión y destrucción de la documentación en soporte papel, la APV tiene dispuestos contenedores metálicos con cerradura. Estos contenedores se encuentran ubicados en las distintas áreas corporativas existentes en las oficinas de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, así como también en los talleres del Puerto de Valencia.

• Residuos Peligrosos (RP's)

Gráfico 3.

PRODUCCIÓN RP'S APV EN 2015

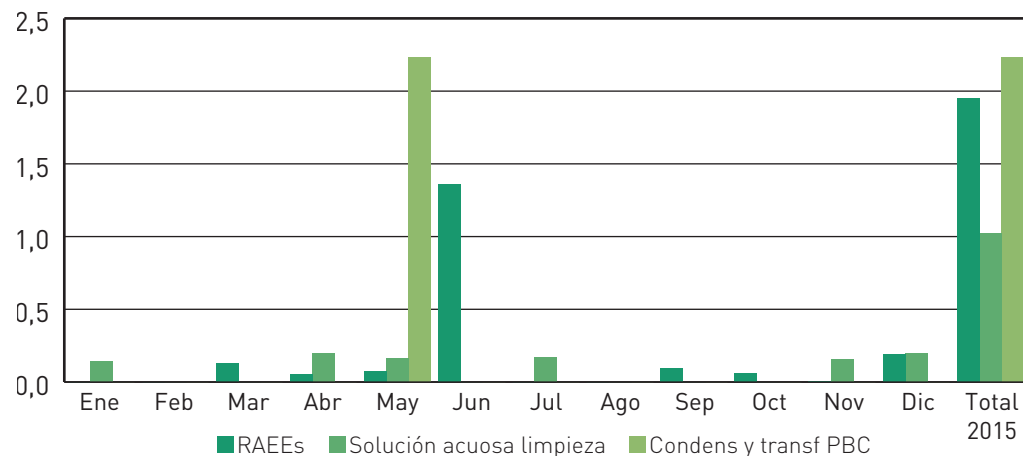


Nota: RP's: Residuos Peligrosos

En el Gráfico 4, se puede observar la evolución de la producción de los tres residuos peligrosos cuya producción ha sido más elevada en 2015: los RAEE's, la Solución Acuosa de Limpieza y el Centro Transformador con contenido en PCB's.

Gráfico 4.

PRODUCCIÓN DE RAEE's, SOLUC. ACUOSA LIMPIEZA Y CONDENSADORES (PCB's) EN 2015 (Toneladas)



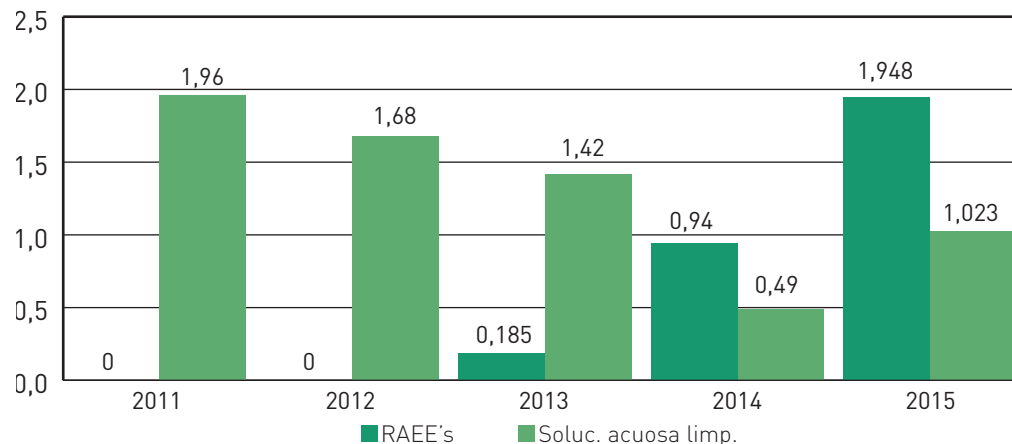
Como se ha mencionado anteriormente, el ejercicio 2015 ha tenido la particularidad con respecto a años anteriores de la retirada de un Centro Transformador que contenía PCB's, para su posterior destrucción y eliminación.

Asimismo, como ocurrió en el ejercicio 2014, el volumen más importante de residuos peligrosos corresponde a los Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE's) y a continuación la Solución acuosa de limpieza, con 1,948 t y 1,023 t respectivamente.

En el gráfico 5, se puede observar la evolución de ambos residuos en los últimos 5 años:

Gráfico 5.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE LOS RAEE's Y DE LA SOLUCIÓN ACUOSA DE LIMPIEZA DURANTE EL PERIODO 2011-2015 (Toneladas)



Como se puede comprobar, hasta el año 2013, la APV no comenzó a producir RAEE's y ello podría deberse a que pese que se estima que la vida útil de los aparatos eléctricos y electrónicos es de 5 años aproximadamente, haciendo un buen uso de los equipos (con un mantenimiento adecuado), algunos equipos podrían haber llegado a poder utilizarse durante un periodo de tiempo mayor.

Por ello, en el año 2013 apareció este nuevo residuo que no se había producido hasta entonces, y como consecuencia durante los años 2013, 2014 y 2015, se han producido 0,185 t, 0,94 t y 1,948 t respectivamente.

El incremento producido en la generación de este residuo se debe a que el Departamento Económico Financiero de la APV, inició en 2014 un proyecto de unificación de equipos a nivel de toda la Autoridad Portuaria, con el objetivo de conseguir que en todas las Áreas corporativas de la empresa, se trabaje con la misma marca y modelo de equipos de impresión, fotocopiadoras y escáneres.

Por otro lado, el volumen de residuos más importante que merece que se resalte es la "Solución acuosa de limpieza" que se genera como consecuencia del lavado de piezas en las dos máquinas lavapiezas que hay instaladas en los talleres en Valencia.

Como se puede observar en el gráfico 5, desde el ejercicio 2012 parecía existir una clara tendencia de reducción del volumen de este residuo, pero en 2015 se produjo un incremento con respecto al ejercicio 2014, que nos ha motivado a realizar un estudio más profundo de los resultados.

Analizado el motivo de este incremento, y tras realizar un análisis pormenorizado de los motivos que justifiquen este aumento, se ha detectado que no se ajusta a la realidad, existe una tendencia hacia el descenso ya que no se ha producido una variación significativa en la actividad de los talleres.

No obstante, se observa un brusco descenso del año 2013 al 2014, y realizando un análisis en profundidad se concluye que el dato del 2014 no se ajusta a la realidad pues por motivos de estar inmersos en el proceso de adjudicación del contrato "Servicio de instalación en los talleres de mantenimiento del puerto de Valencia de máquinas lavapiezas de herramientas y gestión de los residuos peligrosos generados por las mismas", algún Documentos de Control y Seguimiento (DCS) que debería haber sido presentado por la anterior empresa que prestaba el servicio no fue entregado, por lo que invalidamos el dato.

Por ello, para estudiar la evolución de la producción de este residuo, se debería comparar los resultados obtenidos en el año 2013 con los del 2015. Como consecuencia de ello, en el gráfico 5 se observa que en 2015 se produjo un descenso con respecto al 2013 debido a la sustitución del producto que se utilizó hasta el año 2013, por un detergente en polvo que consigue que el volumen del residuo generado se reduzca.

Por otra parte, resaltar que desde el año 2013, de forma voluntaria se procedió a la implantación de la tramitación telemática de los DCS asociados a las recogidas de residuos peligrosos en la APV con resultados positivos.

6.1.2 PROCEDENTES DEL RECINTO PORTUARIO

Las empresas ubicadas dentro de los recintos portuarios de esta Autoridad Portuaria de Valencia tienen la obligación de gestionar adecuadamente los residuos que generen en sus instalaciones.

Con el fin de favorecer esta gestión, en el año 2005 se puso en marcha un Centro de Transferencia de Residuos (CTR) en el Puerto de Valencia que permite la recogida y almacenamiento de los residuos generados en las instalaciones portuarias. Estos residuos son almacenados en el CTR para posteriormente transportarlos hasta plantas de destino final donde serán reutilizados, reciclados, valorizados o eliminados, de acuerdo con la Jerarquía de residuos establecida en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Con la iniciativa del CTR la Autoridad Portuaria de Valencia:

- Facilita la recogida y gestión de los residuos generados en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.
- Facilita los trámites administrativos asociados a la retirada y gestión de los residuos.
- Contribuye a mantener un recinto portuario en armonía con su entorno.

El CTR del Puerto de Valencia, se encuentra ubicado en el Muelle de la Xitá, con una superficie total de 3.235,18 m², de los cuales 2.400 m² se utilizan para el almacenamiento de los residuos previo a su traslado para su gestión final.



Para el almacenamiento de residuos no peligrosos, se dispone de 1 contenedor de 20 m³ para voluminosos, 1 contenedor de 20 m³ para madera, varios contenedores de 3 m³ para los envases ligeros y plásticos, 1 contenedor de 11 m³ para vidrio, 2 contenedores de 11 y 25 m³ para metales (chatarra), 1 contenedor de 11 m³ para neumáticos fuera de uso y varios contenedores de 3 m³ para papel-cartón.



Contenedores de recogida selectiva del CTR.

Además dispone de una báscula de pesaje calibrada y un vehículo autorizado por la Consellería Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural para el transporte de mercancías peligrosas.

Existe un procedimiento establecido para la recogida de los residuos que generan las instalaciones portuarias. Así se han considerado dos alternativas diferentes: una a través del establecimiento de rutas programadas de recogida periódica y otra de recogidas a solicitud del cliente.

Las empresas ubicadas en los recintos portuarios gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia disponen por tanto de una instalación donde es posible que se gestionen los residuos que producen como consecuencia de su actividad de una forma cómoda y flexible, de acuerdo con la legislación vigente, y beneficiándose de los ahorros que generan las economías de escala.



Detalle de un tráiler cargado para el traslado de los residuos hasta planta de destino final.

Detalle de trabajos de carga de los recipientes que contienen RP's al tráiler que posteriormente será descargado en una planta de destino final.

Para el caso de los residuos que la APV se hace cargo porque aparecen de forma fortuita o de forma controlada en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, la APV cumple la figura de Poseedor (de acuerdo con la adaptación a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados), con los números de inscripción POS363, POS365 y POS364 respectivamente.

Los residuos que se generan en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, se clasifican en dos epígrafes:

- Aquellos residuos que se producen de forma controlada y se depositan en contenedores instalados en los recintos, o residuos que han sido generados a consecuencia de limpiezas puntuales en las que se podrían producir residuos voluminosos, inertes, escombros, etc.
- Aquellos que son generados de forma fortuita a consecuencia de derrames producidos por accidentes de tráfico, residuos que pudieran aparecer a través del mar como consecuencia del oleaje, residuos procedentes de actuación ante emergencias de contaminación marítima, residuos abandonados, etc.

Con respecto al volumen de residuos que se produce en los tres recintos portuarios gestionados por la APV, resaltar que se gestionó un total de 38,24 t en el ejercicio 2015, desglosados de la siguiente forma:

- Residuos controlados: un total de 27,69 t., de los cuales 25,58 t corresponden a residuos no peligrosos y 2,11 t a residuos peligrosos.
- Residuos de origen fortuito: se generó un total de 10,55 t, cantidad que se desglosa en 3,05 t de residuos no peligrosos y 7,50 t de residuos peligrosos.

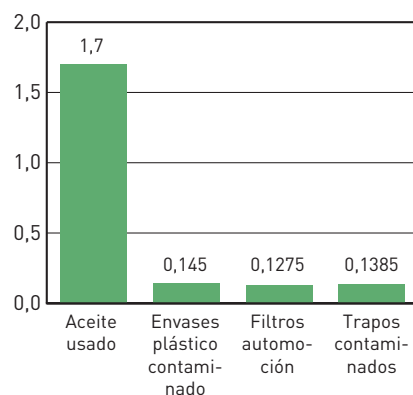
Por lo tanto, la APV se ha hecho responsable directa e indirectamente (mediante la figura de Productor o Poseedor) de un total de 16,21 t de residuos peligrosos y 37,31 t de residuos no peligrosos, lo que supone un total de 53,52 t en el ejercicio 2015.

A continuación, se adjuntan unos gráficos donde se puede observar los datos de generación de residuos peligrosos y residuos no peligrosos que han sido gestionados por la APV de forma indirecta para ambos casos en el recinto portuario durante el año 2015:

• Residuos generados en los recintos portuarios de manera controlada:

Gráfico 6.

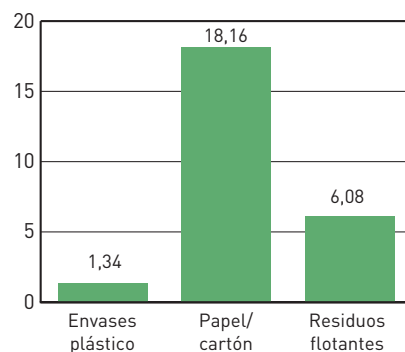
PRODUCCIÓN DE RP's EN EL RECINTO PORTUARIO EN 2015 (ORIGEN CONTROLADO) (TONELADAS)



Nota: RP's: Residuos Peligrosos

Gráfico 7.

PRODUCCIÓN DE RNP'S EN EL RECINTO PORTUARIO EN 2015 (ORIGEN CONTROLADO) (TONELADAS)



RNP's: Residuos No Peligrosos

Como se puede observar en los gráficos 6 y 7, los residuos cuyo volumen ha sido mayor durante el ejercicio 2015, han sido el Aceite usado dentro del epígrafe de residuos peligrosos y el papel/cartón en el epígrafe de residuos no peligrosos, con 1,7 t y 18,16 t respectivamente.

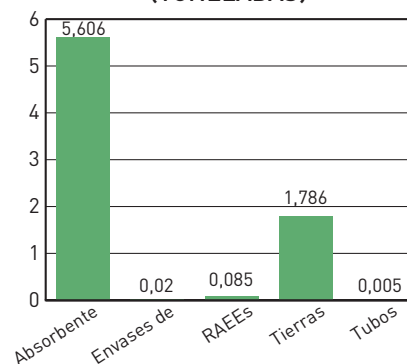
El aceite usado corresponde al aceite que se generaba en el Puerto de Gandía, pues hasta mayo de 2015 la APV se hizo responsable de la gestión de los residuos Marpol que se almacenaban en el punto limpio.

El origen del epígrafe papel/cartón se debe al papel y cartón que se almacena en los contenedores que se encuentran instalados en distintos puntos de los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía específicamente para ello.

• Residuos generados en los recintos portuarios de manera fortuita:

Gráfico 8.

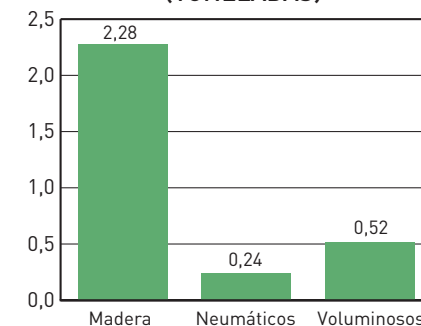
PRODUCCIÓN DE RP's EN EL RECINTO PORTUARIO EN 2015 (ORIGEN FORTUITO) (TONELADAS)



Nota: RP's: Residuos Peligrosos

Gráfico 9.

PRODUCCIÓN DE RNP'S EN EL RECINTO PORTUARIO EN 2015 (ORIGEN FORTUITO) (TONELADAS)



RNP's: Residuos No Peligrosos

Para el caso de los residuos que se han generado de manera fortuita, como se puede observar en los gráficos 8 y 9 se observa que dentro del epígrafe de residuos peligrosos resaltan los Absorbentes contaminados y la Madera para el caso de los residuos no peligrosos, con 5,606 t y 2,28 t respectivamente.

El Absorbente contaminado corresponde a los materiales absorbentes que se emplean para la limpieza de aquellos derrames que se produjeron en el recinto de manera fortuita a consecuencia de accidentes de tráfico principalmente, ya que se producen derrames de aceite, gasoil, etc.

La tipología de la madera que se suele producir en el recinto portuario de manera fortuita, suelen ser troncos, porciones de palets fragmentados, restos de embalajes, etc. Este tipo de residuos suelen aparecer en los recintos portuarios porque o bien han sido arrastrados por la acción del mar o porque han sido abandonados.

6.1.3 RESIDUOS PROCEDENTES DE LOS BUQUES

El Convenio Internacional Marpol 73/78 para prevenir la contaminación marina por los buques, es una de las herramientas auspiciadas por la OMI para dicha prevención. Contiene seis anexos que incluyen reglas detalladas relativas a las diversas fuentes de contaminación. Así:

Anexo I – Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

Anexo II – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas a granel.

Anexo III – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Anexo IV – Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques.

Anexo V – Reglas para prevenir la contaminación por desechos y basuras.

Anexo VI – Regla para prevenir la contaminación atmosférica por los buques.

El Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga, establece la obligatoriedad para todos los buques que atraquen en los Puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, de entregar los residuos sujetos al Convenio Marpol a una instalación Marpol autorizada, salvo las excepciones que en el mismo se regulan.

Desde el mes de junio de 2010 se dispone de la herramienta informática llamada GEDES, que ha contribuido a la mejora del control de los servicios de recogida de desechos a los buques atracados en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Las empresas que podrán prestar esta clase de servicios, tienen que cumplir los siguientes requisitos:

- Disponer de la licencia correspondiente de la APV (por puerto y anexo).
- Disponer de la autorización emitida por el órgano ambiental para la realización de la gestión de este tipo de desechos.
- Acreditar documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

Para dar cumplimiento al artículo 132 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la APV cobra una tarifa fija a los buques que atracan en puerto, hagan uso o no del servicio de recepción de desechos. Con esta medida, se evitan todos los vertidos al mar, pues los buques pueden descargar todos los residuos comprendidos en los anexos I y V del Convenio Marpol que necesiten.

La empresa consignataria a través de la herramienta GEDES (ya comentada), efectúa la solicitud de retirada de residuos MARPOL, indicando la empresa de las autorizadas, que realizará el servicio.

A continuación se detalla el volumen de residuos gestionados durante el ejercicio 2015 (anexos I y V):

MARPOL I (Aguas con hidrocarburos).

El volumen retirado durante el ejercicio 2015, ha sido de 56.725,94 m³ de los cuales: 50.336,69 m³ fueron retirados en el Puerto de Valencia, 5.950,22 m³ en el Puerto de Sagunto y 439,03 m³ en el Puerto de Gandía.

MARPOL V (Basuras).

Durante el ejercicio 2015 se retiró un total de 18.261,91 m³, de los cuales 16.696,62 m³ se retiraron en el Puerto de Valencia, 1.427,77 m³ en el Puerto de Sagunto y 137,52 m³ en el Puerto de Gandía.

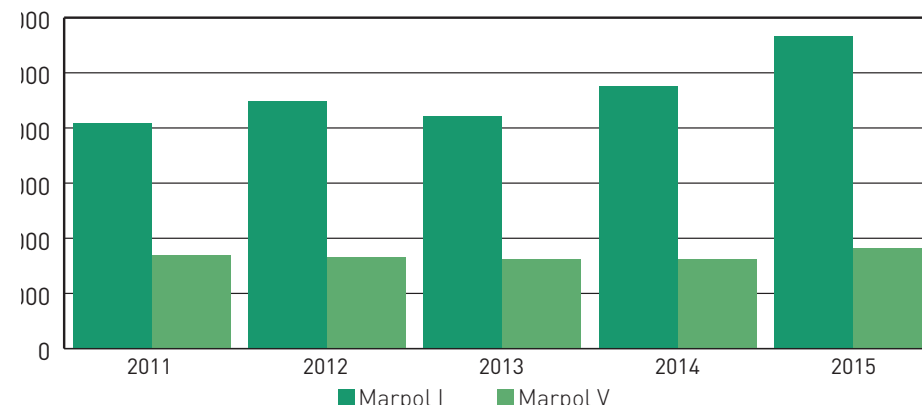
En la siguiente tabla se puede consultar el histórico de los volúmenes recogidos durante el periodo 2011-2015, ambos inclusive:

VOLUMEN RETIRADO (m ³)					
ANEXO	2011	2012	2013	2014	2015
Marpol I	40.903,09	44.788,59	42.223,00	47.565,00	56.725,94
Marpol V	16.874,91	16.636,01	16.257,00	16.149,00	18.261,91

Seguidamente, en el gráfico 10 se puede observar la evolución de la producción de residuos Marpol, correspondientes a los anexos I y V durante los últimos 5 años:

Gráfico 10.

Evolución producción residuos Marpol (Anexos I y V) Volumen (m³)



En cuanto a la gestión de los residuos procedentes de embarcaciones deportivas y pesqueras, hay que indicar que la Autoridad Portuaria de Valencia mantiene en funcionamiento dos puntos verdes en los Puertos de Sagunto y Gandía, debidamente gestionados por empresas autorizadas para la gestión de residuos MARPOL.

6.2 CONTROL DE LA CALIDAD DEL AIRE.

La Autoridad Portuaria de Valencia realiza una labor de vigilancia y control de los diversos parámetros que intervienen en la calidad de su entorno. En este sentido la vigilancia de la calidad del aire es uno de los objetivos que el Departamento de Políticas Ambientales se ha marcado como prioritario. Para llevar a cabo esta vigilancia, la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con una red de instrumentación y monitorización que suministra de forma continua datos de calidad del aire, que nos permiten analizar el estado del mismo en tiempo casi real. En concreto se lleva un control y seguimiento de las concentraciones de los diversos contaminantes que influyen en la calidad del aire en el recinto portuario, como son las partículas (medidas en concentraciones de partículas PM10, PM2.5 y PM1), óxido de azufre, dióxidos de nitrógeno, monóxido de carbono y ozono. A la vez se registran los datos meteorológicos mediante cinco estaciones meteorológicas dispuestas en lugares significativos del recinto portuario. A continuación se muestra un plano con la ubicación estratégica de los diferentes equipos que conforman la red de calidad del aire en el Puerto de Valencia.



Los sensores se integran en una Cabina de Control de la Calidad del aire que se ubicó siguiendo las recomendaciones del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), en el Transversal de Poniente. Dicha ubicación, en la interfaz puerto-ciudad, nos permite conocer la evolución de los contaminantes y su posible influencia en área comprendida entre el puerto y la ciudad, lo que posibilita anticiparse a la hora de encontrar soluciones a posibles episodios de contaminación atmosférica. Además existe otro captador de partículas ubicado asimismo en la interfaz puerto-ciudad, en zona más cercana al barrio de Nazaret.

Tanto los equipos de la Cabina de Control de la Calidad del Aire como las Estaciones Meteorológicas y los Captadores de partículas disponen de un plan de mantenimiento y validación de datos periódico que asegura la obtención de datos correctos.

Además de las estaciones representadas en el plano anterior, existen tres estaciones meteorológicas más, dos en el Puerto de Sagunto y otra en el Puerto de Gandía.

Estaciones de control de la calidad del aire



1. Estación Meteorológica Baliza Dique del Este



2. Estación Meteorológica Príncipe Felipe



3. Estación Meteorológica Silo



4. Estación Meteorológica Xitá



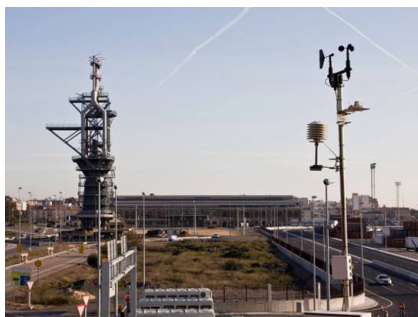
5. Estación Meteorológica Turia



6. Captador de Partículas Río Turia



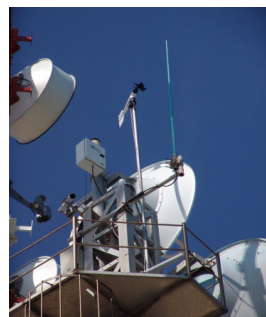
7. Cabina de Inmisión - Captador de Partículas



Estación Meteorológica Oficinas Sagunto



Estación Meteorológica Dique Este Sagunto



Estación Meteorológica Muelle Serpis Gandía

6.2.1 CALIDAD DEL AIRE EN EL RECINTO PORTUARIO EN EL AÑO 2015

Numerosos estudios epidemiológicos han demostrado existencia de efectos adversos para la salud de la exposición, puntual o prolongada, a niveles elevados de material particulado atmosférico. Los estudios más recientes apuntan hacia las partículas de menor diámetro como las causantes de las mayores afecciones respiratorias. De ahí que se haya puesto de manifiesto la necesidad de llevar a cabo un control de la contaminación atmosférica por material particulado, no solo de partículas PM10, sino también de PM2.5 y PM1.

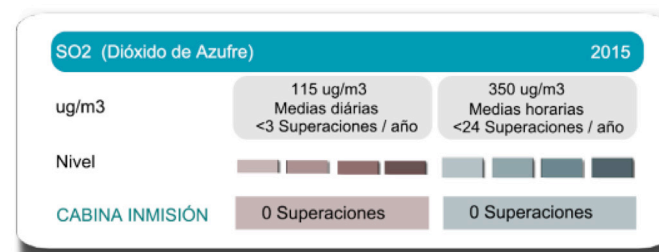
El seguimiento y control de estas concentraciones, se ha realizado según los límites de referencia exigidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Evaluación de los resultados obtenidos en el año 2015 según los valores de normativos de referencia

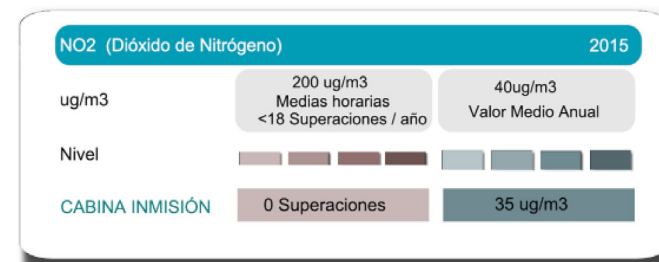
La Autoridad Portuaria de Valencia viene realizando un informe mensual de los datos, evaluando la tendencia de los mismos con el fin de identificar las posibles causas que los generan. Esto se realiza siguiendo unas tablas con una escala colorimétrica donde se refleja el valor límite de calidad según normativa de referencia y el número de superaciones o valor medio acumulado en cada caso.

Los índices atmosféricos registrados durante el año 2015 fueron los siguientes:

Número de superaciones de los niveles de concentración de dióxido de azufre (SO₂)



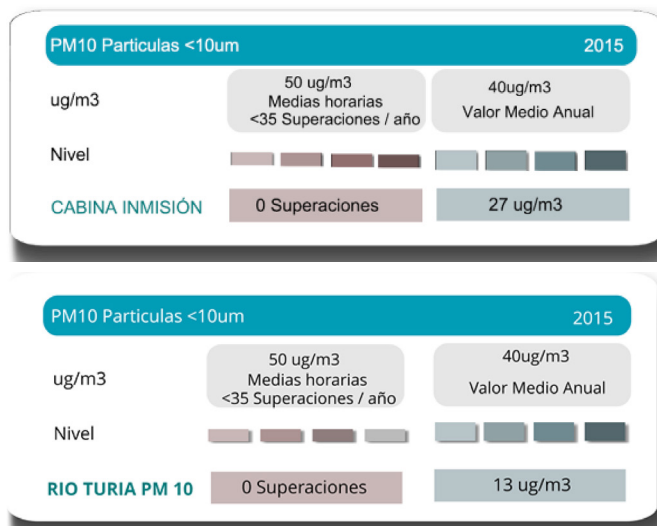
Número de superaciones y Valor medio anual de los niveles de concentración de Dióxido de nitrógeno (NO₂)



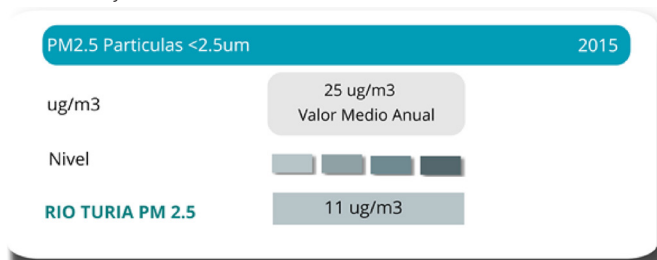
Número de superaciones de los niveles de concentración de Ozono (O₃)



Número de superaciones y Valor medio de los niveles de concentración de PM10.



Número de superaciones y Valor medio de los niveles de concentración de PM2.5



Nota: En las tablas anteriores ug/m³ = µg/m³ (microgramos por metro cúbico)

Conclusiones Resultados Calidad del Aire

Tras el análisis de datos correspondientes al año 2015 (Enero – Diciembre) y la evaluación de estos con respecto a los valores límites aplicables se obtienen las siguientes conclusiones:

- No se han superado, en ningún caso, los valores horarios límite para SO₂ y NO₂.
- No se ha superado ningún día el valor diario límite para SO₂.
- El valor medio anual para NO₂ se encuentra por debajo del valor límite anual.
- No se ha superado el valor diario de PM10, en los datos registrados en la Cabina de Inmisión ni en la estación del río Turia. El número máximo de superaciones según el Real Decreto 102/2011 durante todo el año es de 35, por tanto se encuentra dentro del intervalo de tolerancia admisible.
- Los valores medios anuales de PM10, en ambas estaciones se encuentran por debajo del valor límite anual.

- No se ha superado en ningún caso el umbral límite de medias horarias de ozono y el número de superaciones del valor de protección de la salud del ozono está muy por debajo del máximo permitido

En conclusión, durante el año 2015, tanto en la Cabina de Inmisión como en la Caseta Río Turia, los datos registrados han cumplido los valores límite de calidad del aire definido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

6.2.2 CONCENTRACIONES AMBIENTALES EN EL ENTORNO DEL PUERTO DE VALENCIA EN EL AÑO 2015.

Con objeto de evaluar los resultados obtenidos en el recinto portuario, se han recogido los datos de las mediciones que se vienen realizando en la ciudad de Valencia por la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Los datos estadísticos que se muestran en la siguiente tabla se han obtenido de la información contenida en la página web de la citada Conselleria.

ESTACIÓN	SO2 µG/m ³	NO2 µG/m ³	O3 µG/m ³	CO µG/m ³	PM10 µG/m ³	PM2.5 µG/m ³
AVDA. FRANCIA	3	32	49	0.2	15	14
BULEVARD SUR	3	34	42	-	-	-
MOLÍ DEL SOL	3	32	51	0.1	15	13
PISTA DE SILLA	4	41	43	0.2	25	15
POLITÉCNICO	3	32	57	-	18	12
VIVEROS	3	20	49	-	-	-
PUERTO VALENCIA - CASETA RÍO TURIA	2	35	55	0.2	26	-
PUERTO VALENCIA - CABINA INMISIÓN	-	-	-	-	13	11

La evaluación ambiental realizada de acuerdo a la normativa indica que todos los parámetros se encuentran por debajo del nivel "umbral inferior de evaluación" y de acorde a los límites inferiores de legislación.

Los parámetros de las estaciones de la Red de la Autoridad Portuaria de Valencia se encuentran dentro de la normalidad y correlación con respecto a las estaciones automáticas próximas en la ciudad de Valencia.

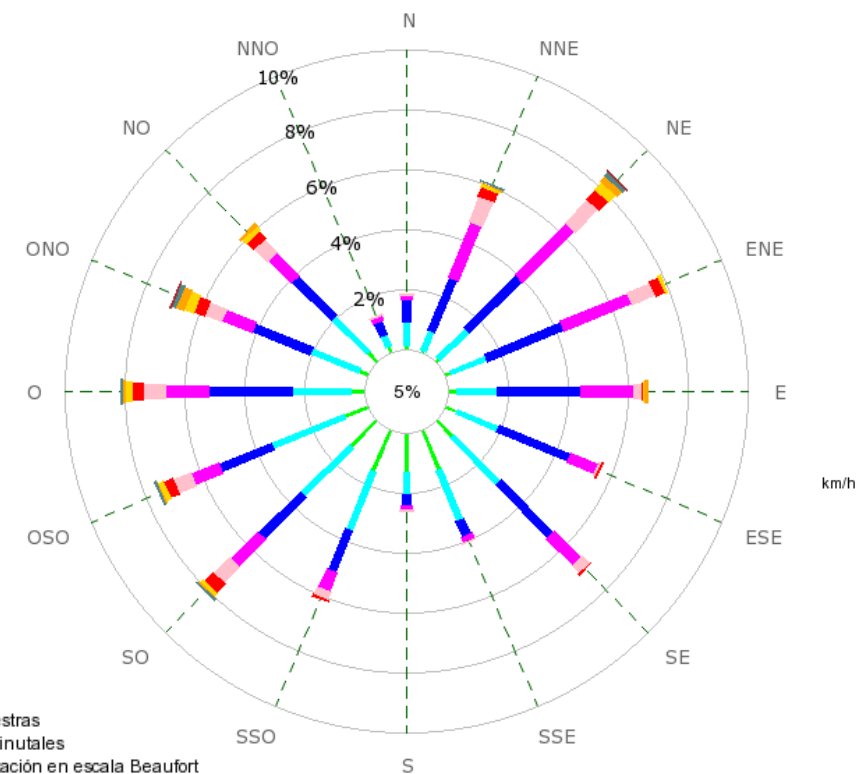
Durante el año 2015, en la Red de la Autoridad portuaria de Valencia, los resultados de los datos obtenidos han cumplido los valores límite de calidad del aire definido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Valores estadísticos mensuales de la estación
 MA.V.6.SILO. EM4 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)			
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.
Enero	31	325.18	31	5.30	20.70	2.51
Febrero	28	3.17	28	7.52	14.30	3.20
Marzo	30	21.84	30	6.18	21.04	2.30
Abril	30	26.63	30	4.75	11.40	2.46
Mayo	31	340.24	31	4.25	8.30	1.98
Junio	30	354.7	30	3.81	7.40	1.96
Julio	31	351.41	31	4.62	7.70	2.29
Agosto	29	352.94	29	4.86	11.26	3.26
Septiembre	30	18.39	30	4.84	12.53	2.27
Octubre	31	16.84	31	4.10	7.81	2.03
Noviembre	30	4.59	30	4.59	16.17	1.16
Diciembre	26	6.92	26	2.87	4.76	1.61

Rosa de vientos – MA.V.6.SILO.EM4 – Año 2015

APV EM Silo Turia 01/01/2015 al 31/12/2015



% indica la preponderancia de la dirección durante el periodo



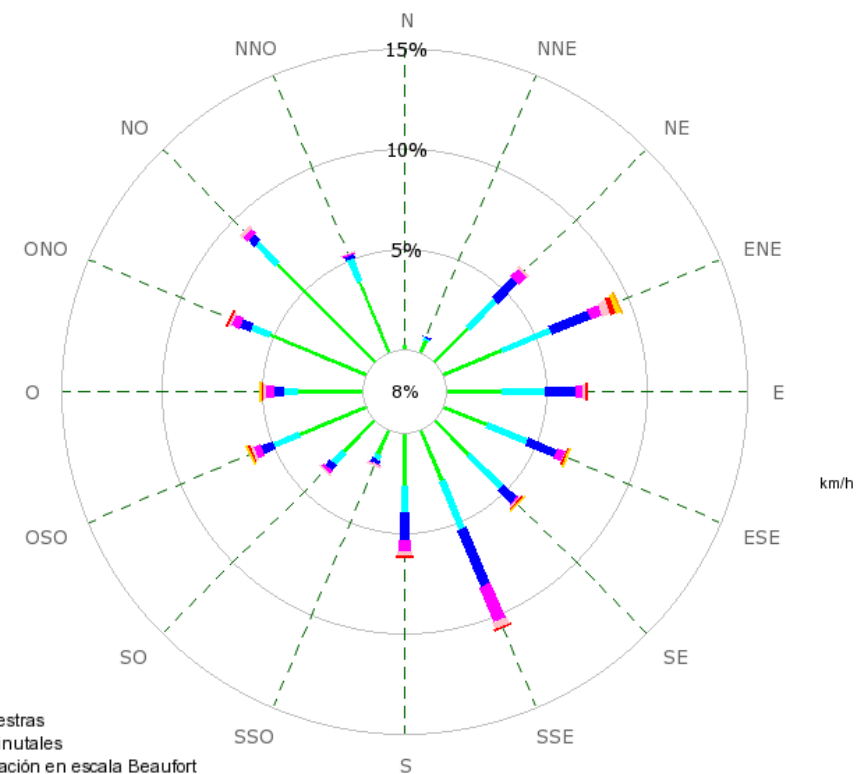
Ventolina Brisa muy débil Br.débil Br.moderada Br.fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp.fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación
 MA.V.7.PRINCIPE FELIPE. EM6 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)				TMP (ºC)				HR (%)				RS (w/m2)				PLU (l/m2)	
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Max.	Min.	Máx.	
Enero	29	40.86	29	0.73	3.04	0.29	29	12	18.3	7.85	29	53.4	76.8	32.1	29	104.1	131.8	26.4	5.80	
Febrero	28	7.61	28	2.91	9.65	0.21	28	11	17.2	5.56	28	45.7	86.4	16.6	28	146.6	281.7	44.1	1.90	
Marzo	30	26.42	30	3.49	14.2	1.17	30	14	21.8	10.6	30	43.3	71.6	15.9	30	245.6	372.6	37.7	3	
Abril	29	339.2	29	2.43	4.61	0.70	29	16	19.9	13.9	29	43.5	49.5	26.8	29	317.5	415.9	131	1.80	
Mayo	22	341.3	22	2.76	4.95	1.53	22	21	22.9	17.4	22	35.4	49.2	20.3	22	399.1	488.6	143	14.90	
Junio	30	351.7	30	2.43	4.28	1.43	30	24	26.4	20.1	30	41.5	50.3	30.5	30	434.5	493.5	147	14.30	
Julio	30	336.6	30	2.31	4.09	1.19	30	27	29.4	26.3	30	52.4	74.0	37.2	31	364.4	455.9	99.1	14,0	
Agosto	31	316.1	31	2.79	6.37	1.38	31	27	30.3	24.9	31	43.1	67.7	17.4	31	340.9	428.6	154	7	
Septiembre	23	12.58	23	2.50	7.79	1.14	23	22	26.4	19.3	23	44.0	58.5	29.3	23	257.6	348.3	68.9	22.20	
Octubre	28	50.9	28	2.48	5.63	1.20	28	20	25.4	16.4	28	45.2	55.9	26.1	28	184.6	335.2	57.3	23	
Noviembre	28	17.42	28	3.03	12.5	0.79	28	14	19.3	4.60	28	37.6	55.2	11.7	28	152.9	206.1	47.7	42	
Diciembre	28	309.4	28	1.38	3.38	0.80	28	13	16.1	11.2	28	43.3	51.5	27.3	28	106.2	146.6	50.6	9.30	
																			Acumulado	159,20

Rosa de vientos – MA.V.7.PRINCIPE FELIPE. EM6 – Año 2015

APV EM Muelle Principe Felipe 01/01/2015 al 31/12/2015


 47375 muestras
 Datos X-minutales
 Representación en escala Beaufort

 % indica la preponderancia de la dirección
 durante el periodo

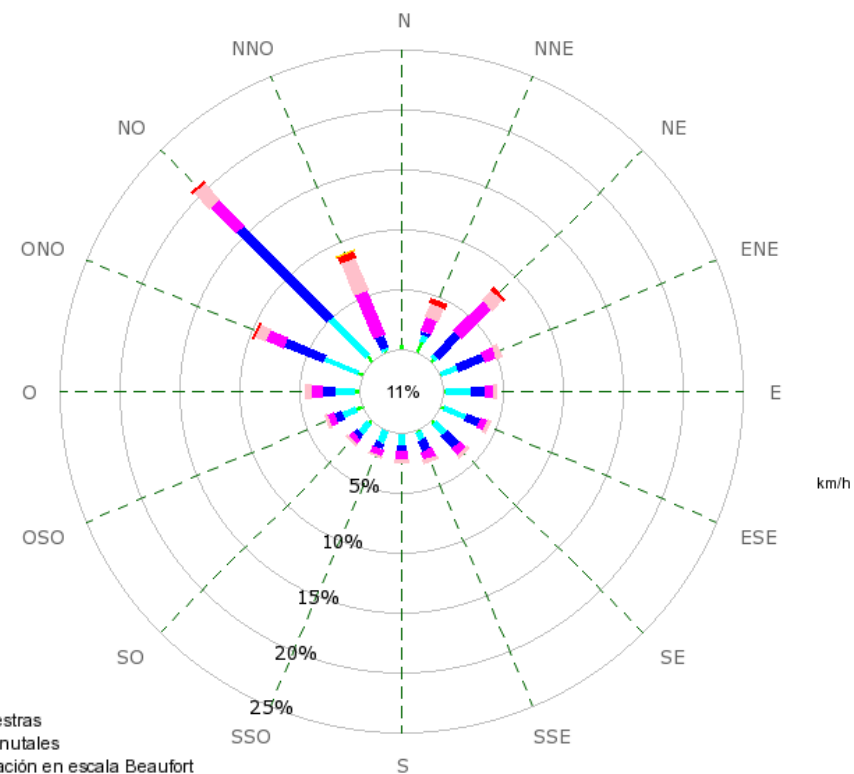

Ventolina Brisa muy débil Br. débil Br. moderada Br. fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp. fuerte Temp. duro T. muy duro T. huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación MA.V.2. XITA. EM2 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)				TMP (ºC)				HR (%)				PRB (mb)			
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Max.	Mín.
Enero	30	43.07	30	0.61	4.01	0.10	30	11.4	18.2	7.50	30	57.5	76.6	32.6	30	1024	1042	997
Febrero	23	0.03	23	4.34	11.1	0.36	23	12.7	16.7	9.88	23	55.8	80.6	34.8	12	1018	1026	1012
Marzo	30	326.1	30	6.03	12.76	3.80	30	13.7	21.4	10.4	30	64.4	86.6	37.4	26	1018	1030	1003
Abril	29	5.06	29	5.33	7.33	3.95	29	15.8	19.6	13.5	29	68.8	75.9	53.1	29	1020	1029	1012
Mayo	22	324.7	22	5.13	8.07	3.29	22	20.3	22.9	16.8	22	59.7	74.1	42.5	22	1016	1022	1009
Junio	30	23.32	30	5.05	8.21	3.50	30	23.1	25.7	19.8	30	65.3	75.8	50.3	30	1017	1021	1009
Julio	31	19.69	31	3.95	7.46	0.53	31	27.2	29.8	25.8	31	70.5	77.7	60.0	31	1015	1021	1010
Agosto	31	354.2	31	4.94	9.60	0.40	31	26.6	30.3	24.7	31	66.2	78.5	36.5	31	1015	1020	1008
Septiembre	22	337.4	22	5.58	10.79	3.71	22	22.4	25.8	19.5	22	66.8	77.0	51.9	22	1017	1022	1011
Octubre	26	337.6	26	5.25	7.73	3.82	26	19.8	25.8	16.5	26	65.4	78.1	44.3	26	1015	1021	1006
Noviembre	29	308.4	29	5.36	12.2	3.68	29	16.4	20.3	10.8	29	62.6	77.9	34.2	29	1023	1034	1011
Diciembre	28	315.8	28	3.61	4.51	2.72	28	13.9	16.6	11.9	28	69.8	77.0	53.6	28	1029	1035	1022

Rosa de vientos – MA.V.2. XITA. EM2 - Año 2015

APV EM Xita 01/01/2015 al 31/12/2015



% indica la preponderancia de la dirección durante el periodo



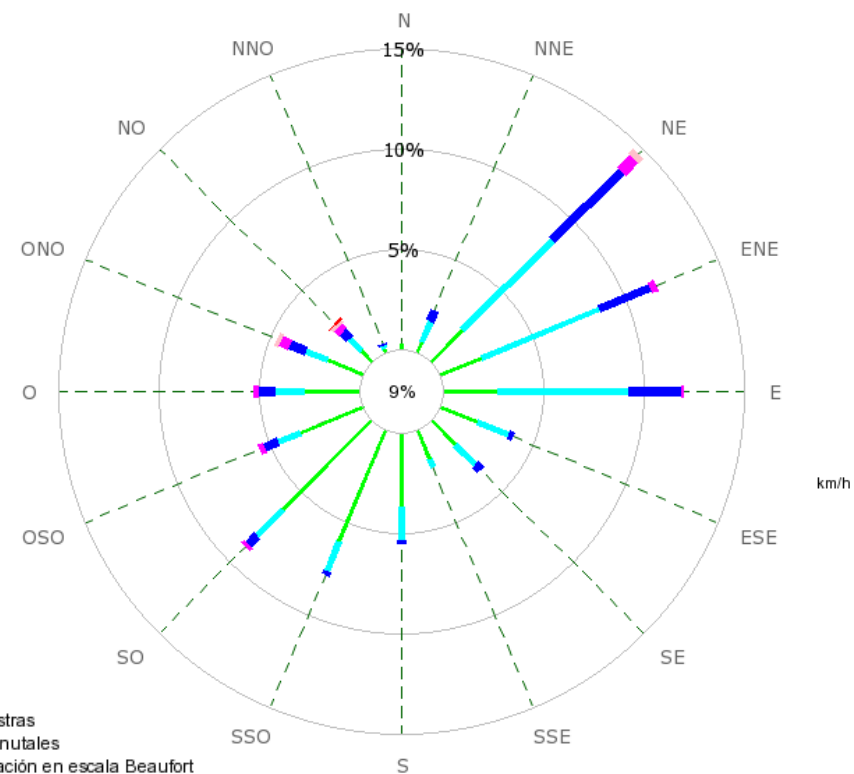
Ventolina Brisa muy débil Br.débil Br.moderada Br.fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp.fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación MA,V.6. TURIA. EM5 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)				TMP (ºC)				HR (%)				PRB (mb)			
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Max.	Mín.
Enero	31	6.67	31	1.63	10.9	0.47	31	11.2	17.4	7.22	31	56.1	77.4	33.5	31	1021	1040	994
Febrero	28	13.99	28	2.62	4.78	0.47	28	11.8	18.1	5.55	28	50.6	77.7	25.3	28	1016	1030	999
Marzo	30	351.2	30	2.75	8.00	1.42	30	14.5	22.6	10.9	30	61.1	82.6	33.2	30	1018	1030	1003
Abril	29	340.1	29	2.38	4.19	1.54	29	16.6	20.3	14.3	29	65.3	72.7	50.3	29	1019	1029	1011
Mayo	22	345.5	22	2.40	3.42	1.64	21	20.8	23.9	17.9	22	55.8	71.2	37.9	22	1015	1022	1008
Junio	30	4.17	30	2.27	3.48	1.63	30	24.1	26.9	20.6	30	61.2	71.1	47.5	30	1016	1020	1008
Julio	31	57.72	31	2.44	4.07	1.44	31	28.4	31.0	26.4	31	67.7	76.8	55.6	31	1014	1020	1010
Agosto	31	54.40	31	2.57	4.48	1.36	31	27.5	31.1	25.2	31	63.1	72.3	36.4	31	1014	1019	1007
Septiembre	23	352.8	23	2.22	5.08	1.19	23	22.8	26.5	19.8	23	64.8	75.9	50.6	23	1016	1021	1011
Octubre	31	346.9	31	1.68	2.94	1.05	31	20.3	26.2	17.1	31	64.6	75.1	45.1	31	1014	1020	1006
Noviembre	30	6.58	30	1.76	5.28	0.91	30	16.6	20.8	10.5	30	61.6	74.8	35	30	1023	1033	1011
Diciembre	28	8.59	28	1.09	1.60	0.70	28	13.8	16.7	11.6	28	68.2	74.8	51.3	28	1028	1034	1021

Rosa de vientos – MA,V.6. TURIA. EM5 - Año 2015

APV EM Turia VR-013 01/01/2015 al 31/12/2015



% indica la preponderancia de la dirección durante el periodo



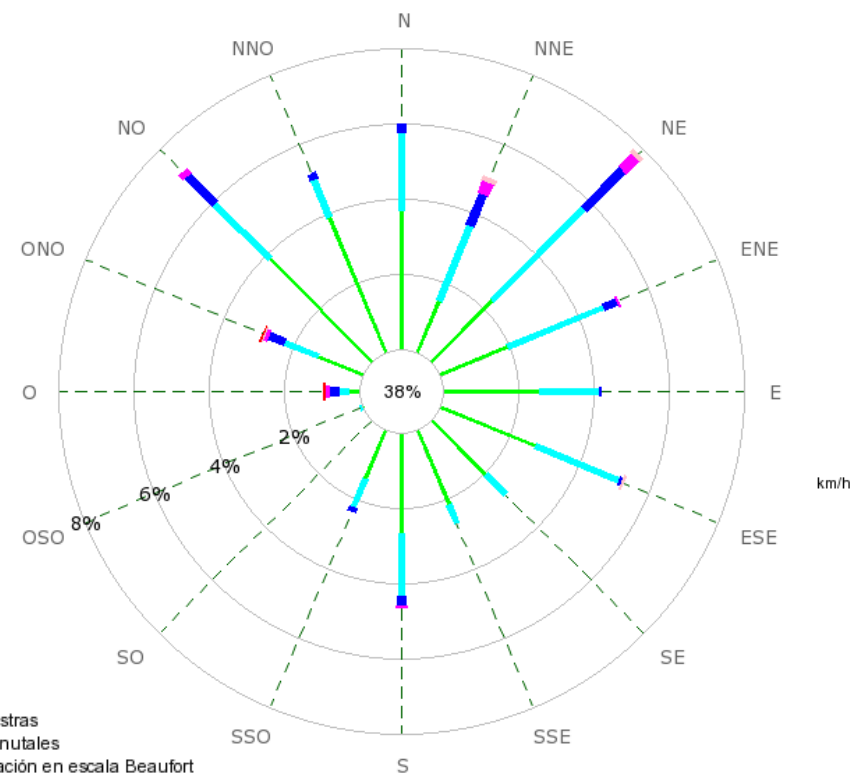
Ventolina Brisa muy débil Br.débil Br.moderada Br.fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp.fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación MA.S.1. OFICINAS.EM1 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)				TMP (ºC)				HR (%)				PRB (mb)			
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.
Enero	13	13.86	13	1.74	3.93	0.31	13	12	14.1	8.7	13	38.6	62.2	21.1	13	1015	1025	1007
Febrero	25	354.6	25	1.98	6.76	0.25	25	12	17.1	6.76	25	46.8	67.9	22.4	25	1014	1025	1002
Marzo	30	5.37	30	1.79	7.29	0.45	30	14	23.5	10.3	30	61.1	88.3	29.3	30	1013	1025	998
Abril	30	23.38	30	1.43	2.97	0.47	30	16	20.9	13.3	30	64.5	77.2	35.1	30	1014	1024	1001
Mayo	31	12.57	31	1.34	2.72	0.59	31	21	28.7	17.6	31	57.3	77.1	37.5	31	1011	1017	1001
Junio	30	14.5	30	1.29	2.60	0.70	30	24	26.9	20.4	30	60.2	72.9	42.5	30	1011	1015	1003
Julio	31	36.61	31	1.48	2.97	0.65	31	27	28.6	25.9	31	66.5	73.6	54.5	31	1008	1014	1002
Agosto	31	18.36	31	1.33	3.67	0.68	31	27	31.1	24.2	31	64.4	75.1	37.3	31	1008	1014	1001
Septiembre	30	13.59	30	1.46	3.53	0.28	30	23	27.4	19.1	30	61.2	75.2	37.6	30	1009	1016	997.3
Octubre	31	0.82	31	0.98	1.81	0.50	31	20	26.4	16.8	31	64.9	80.9	41.3	31	1009	1015	1000
Noviembre	30	19.5	30	1.01	4.25	0.21	30	16	20.1	10.8	30	61.9	76.7	32.3	30	1017	1028	1005
Diciembre	31	353.5	31	0.32	0.75	0.16	31	14	15.8	11.8	31	71.3	77.3	62.5	31	1024	1030	1016

Rosa de vientos – MA.S.1. OFICINAS.EM1 – Año 2015

APV EM Sagunto Oficinas 01/01/2015 al 31/12/2015



% indica la preponderancia de la dirección durante el periodo



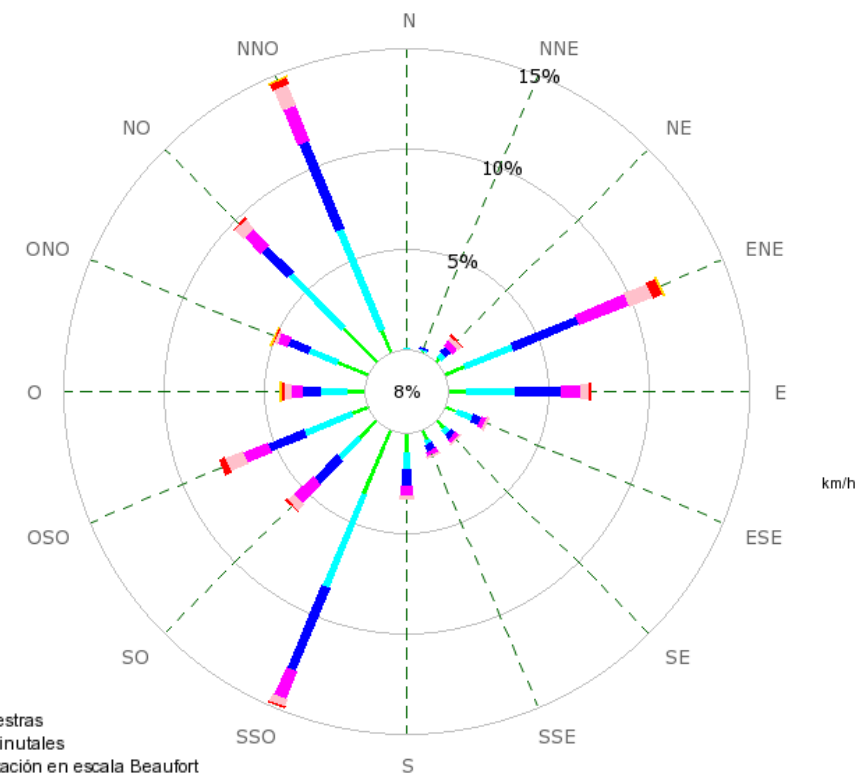
Ventolina Brisa muy débil Br.débil Br.moderada Br.fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp.fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación MA.S.1. DIQUE ESTE EM2 - Año 2015

	DD (ºgrados)		VV (m/s)				RS (w/m2)				PLU (l/m2)				Acumulado
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	
Enero	31	5.54	31	4.28	13.3	1.71	31	50.9	69.3	8.60	31	0.10	1.70	0	3.20
Febrero	28	24.71	28	5.78	9.96	2.50	28	65.7	105.7	18.1	28	0.05	0.70	0	1.30
Marzo	29	40.92	29	4.32	12.3	1.81	29	96.6	184.5	6.70	29	3.54	30.9	0	102.7
Abril	30	25.33	30	3.57	7.33	1.78	30	164	237.1	27.1	30	0.06	0.80	0	1.90
Mayo	31	13.48	31	3.34	6.97	1.58	31	209	266	33.7	31	0.45	8.30	0	13.90
Junio	30	14.07	30	2.83	6.38	1.09	30	225	275.5	29.4	30	0.82	11.5	0	24.7
Julio	26	5.10	26	3.26	5.80	1.01	26	181	220	31.1	26	0.05	1.00	0	1.20
Agosto	31	28.88	31	3.56	7.84	1.33	31	155	227	28.3	31	0.30	4.50	0	9.20
Septiembre	26	27.83	26	4.57	8.80	1.79	26	120	175.8	10.2	26	1.58	18.2	0	41.20
Octubre	31	23.34	31	3.77	6.61	1.24	31	66.8	125.9	4.59	31	1.13	11.8	0	35
Noviembre	30	17.42	30	3.53	10.3	0.72	30	51.9	71.6	5.71	30	2.39	65.6	0	71.80
Diciembre	28	334.6	28	2.14	3.92	1.34	28	31.9	44.9	9.45	28	0.34	9.40	0	9.40

Rosa de vientos – MA.S.1. DIQUE ESTE EM2 – Año 2015

APV EM Sagunto Dique Este 01/01/2015 al 31/12/2015


 49783 muestras
 Datos X-minutales
 Representación en escala Beaufort

% indica la preponderancia de la dirección durante el periodo



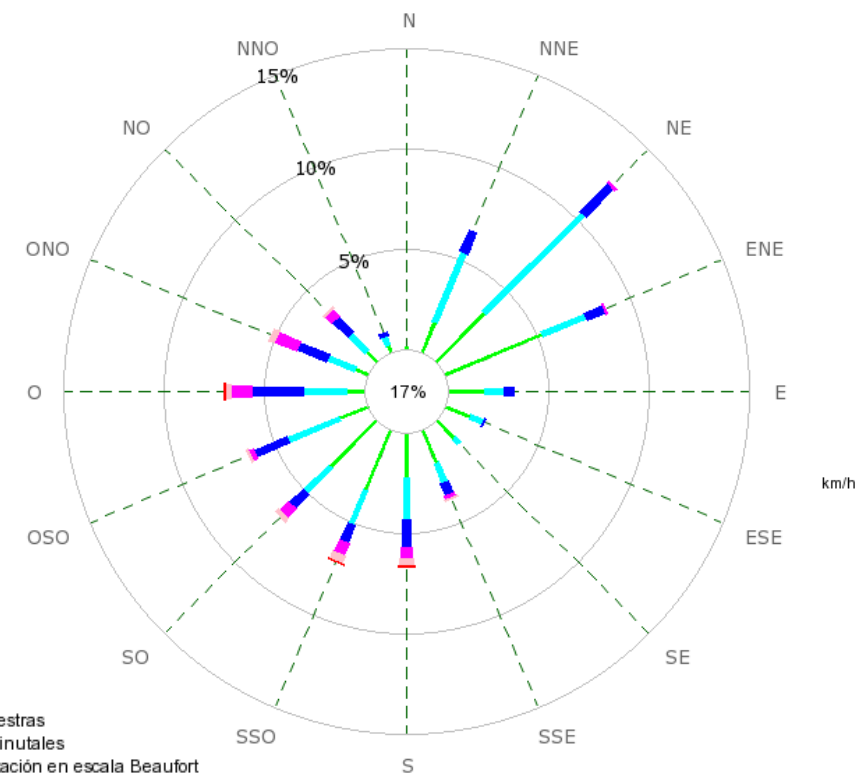
Ventolina Brisa muy débil Br.débil Br.moderada Br.fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp.fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

Valores estadísticos mensuales de la estación MA.G.EM1. MUELLE SERPIS – Año 2015

	DD [°grados]		VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m2)				PRB (mb)				LL (l/m2)				Acumulado		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.			
Enero	31	29.24	31	0.57	4.91	0.04	31	14	21.8	10.1	31	62.5	92.5	43.8	31	93.1	125.5	1.45	31	1015	1033	987.8	31	0.8	13.1	0	23.6		
Febrero	28	29.89	28	2.05	7.89	0.00	28	13	18.5	8.1	28	58.9	91.4	31.4	28	126	224	4.42	28	1012	1028	998.8	28	1.1	10.4	0	29.8		
Marzo	31	356.1	31	2.73	8.62	1.45	31	14	22.5	10.4	31	66.1	90.7	31.5	31	206	288.2	51.2	31	1017	1028	1000	31	1.7	10.4	0	50.10		
Abril	28	13.53	28	2.69	5.76	1.34	28	16	19.5	14.2	28	72.2	83.7	43.5	28	230	297.3	106	28	1018	1026	1009	28	0.1	0.50	0	0.60		
Mayo	22	27.21	22	2.93	4.85	1.75	22	21	22.1	17.7	22	60.9	79.9	39.4	22	275	334.9	133	22	1013	1020	1007	22	0.2	4.7	0	4.80		
Junio																													
Julio	30	32.71	30	2.33	4.17	0.74	30	27	33.3	16.3	30	73.3	82.6	60.2	30	283	311.1	120	30	1012	1018	1004	30	0.3	5.30	0	8.50		
Agosto	31	14.01	31	2.84	4.99	0.51	31	27	31.4	24.8	31	70.9	94.1	33.9	31	251	310.1	112	31	1012	1017	1006	31	2.9	56.2	0	92.40		
Septiembre	22	9.24	22	2.44	5.78	1.06	22	22	26.1	19.7	22	64.6	82.9	34.9	22	201	267.2	68.9	22	1014	1019	1009	22	14	101	0	302.7		
Octubre	26	24.6	26	2.25	3.20	1.23	26	20	27.2	15.7	26	63.9	83.3	25.1	26	173	231.5	75.2	26	1013	1019	1004	26	1.5	19.8	0	38.40		
Noviembre	30	30.28	30	2.57	7.05	1.63	30	16	20.9	9.74	30	54.4	82.9	32.0	30	141	176.5	63.7	30	1021	1032	1009	30	1.8	42.1	0	51.90		
Diciembre	28	56.08	28	1.92	2.82	1.18	28	13	17.4	11.6	28	41.4	77.6	0.02	28	104	137.4	58.5	28	1027	1033	1020	28	0.1	0.8	0	1.30		
																												TOTAL	604.1

Rosa de vientos – MA.G.EM1. MUELLE SERPIS

APV EM Muelle Serpis Gandia 01/01/2015 al 31/12/2015


 43426 muestras
 Datos X-minutales
 Representación en escala Beaufort

 % indica la preponderancia de la dirección
 durante el periodo


Ventolina Brisa muy débil Br. débil Br. moderada Br. fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp. fuerte Temp. duro T. muy duro T. huracanado

6.3 RED DE CONTROL DE CALIDAD ACÚSTICA

La Autoridad Portuaria de Valencia realiza una labor de vigilancia y control de las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario. En este sentido la vigilancia de la calidad acústica es otro de los objetivos que el Departamento de Políticas Ambientales se ha marcado como prioritario.

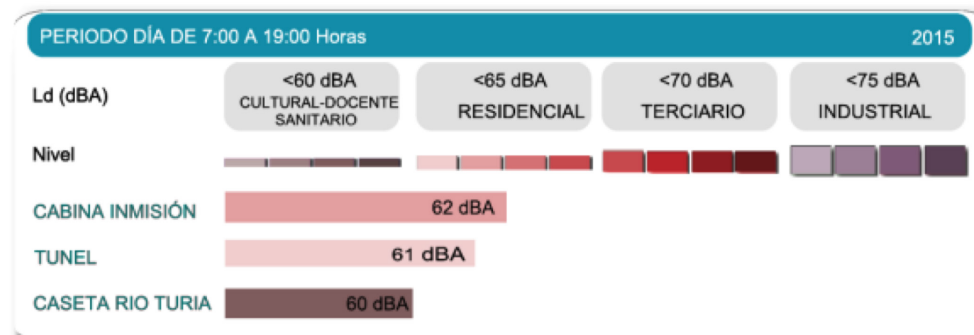
Para llevar a cabo esta vigilancia, la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con tres sonómetros dispuestos estratégicamente en la interfaz puerto-ciudad, que nos permiten analizar la calidad acústica en tiempo casi real.

La ubicación de las terminales de control acústico se puede ver en la siguiente imagen:



6.3.1 RESULTADOS OBTENIDOS EN EL AÑO 2015 SEGÚN LOS VALORES DE NORMATIVOS DE REFERENCIA

Durante el año 2015 se ha venido realizando informes mensuales de evolución de los datos registrados con el fin de identificar tendencias. A continuación se presenta una valoración gráfica por estación del promedio anual 2015, usando como referencia los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de noviembre, para los 3 periodos de evaluación (media anual para el periodo diurno y de tarde debe ser inferior a 75 dB y para el periodo nocturno debe ser inferior a 65 dB):



Tras el análisis de los datos en el periodo anual evaluado (Enero-Diciembre 2015), se puede concluir que todas las estaciones de medida de niveles de ruido cumplen los objetivos de calidad acústica para sectores de predominio Industrial establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Además, durante el año 2015 se han realizado diversas campañas de control acústico, encaminadas a comprobar el impacto que la actividad portuaria provocaba en la zona residencial colindante a Pinedo.

6.3.2 MAPAS “ESTÁTICOS”:

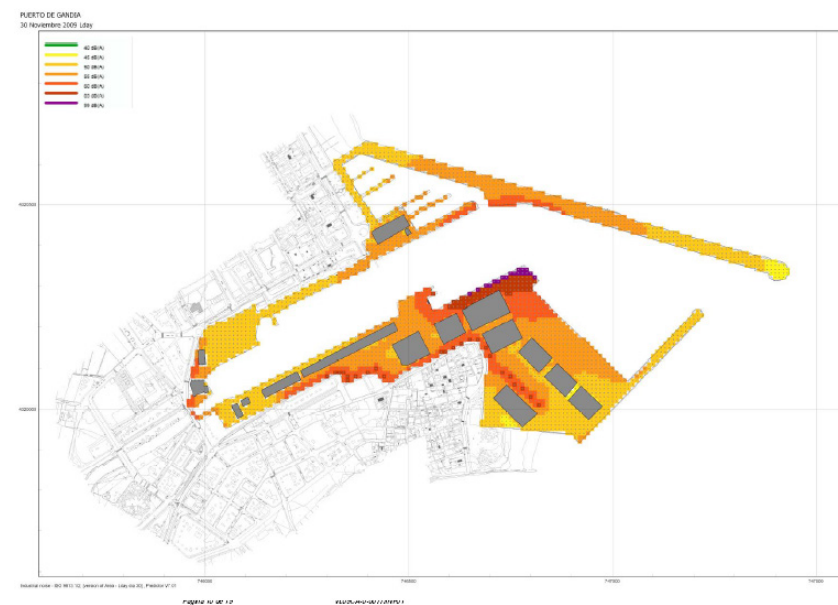
La Autoridad Portuaria de Valencia ha elaborado años atrás los mapas estáticos de los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia. Estos mapas se realizaron con mediciones “in situ” en diferentes puntos representativos dentro de los recintos portuarios, siendo a partir de estas mediciones, realizadas en periodos de día y noche, como se elaboraron los mapas de ruido correspondientes.

El resultado de estos mapas reflejaba que la afección del ruido generado en el entorno de los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia quedaba, de forma general, confinada en la zona de servicio.

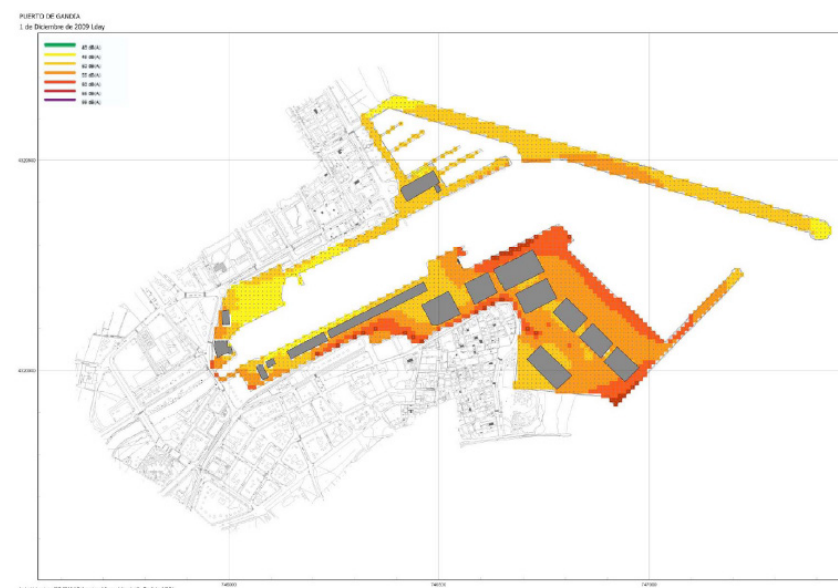
Para la elaboración del mapa estático del puerto de Gandía se realizaron medidas en 32 puntos de control de 10 minutos en cada periodo horario. Estas mediciones se realizaron durante dos días, uno con presencia de buques y otro sin presencia de los mismos, a fin de analizar la influencia de su presencia en la determinación de los niveles sonoros existentes en la zona.

Posteriormente se realizaron mediciones en continuo durante 24 horas en dos puntos de control representativos próximos a la interfaz puerto-ciudad.

Estos mapas concluyeron que los niveles de ruidos emitidos al ambiente exterior de las áreas acústicas, en periodo día, tarde y noche, medidos los días 30 de Noviembre y 1 de Diciembre de 2009 se encuentran por debajo de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a infraestructuras portuarias y a actividades establecidos por el Real Decreto 1367/2007 para sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.



L día (Sin buques en puerto) Puerto de Gandía



L día (Con buques en puerto) puerto de Gandía

6.3.3 MAPAS “PREDICTIVOS”

Desde el año 2011 se dispone de las actualizaciones de los mapas predictivos de los puertos de Sagunto y Valencia, siendo durante el año 2012 cuando se comenzó a trabajar para actualizar el mapa acústico predictivo del puerto de Gandía, finalizándolo a finales de 2013. Para estas actualizaciones, se ha utilizado el programa de cálculo Predictor versión 8, con el modelo HARMONOISE NOMEPORTS.

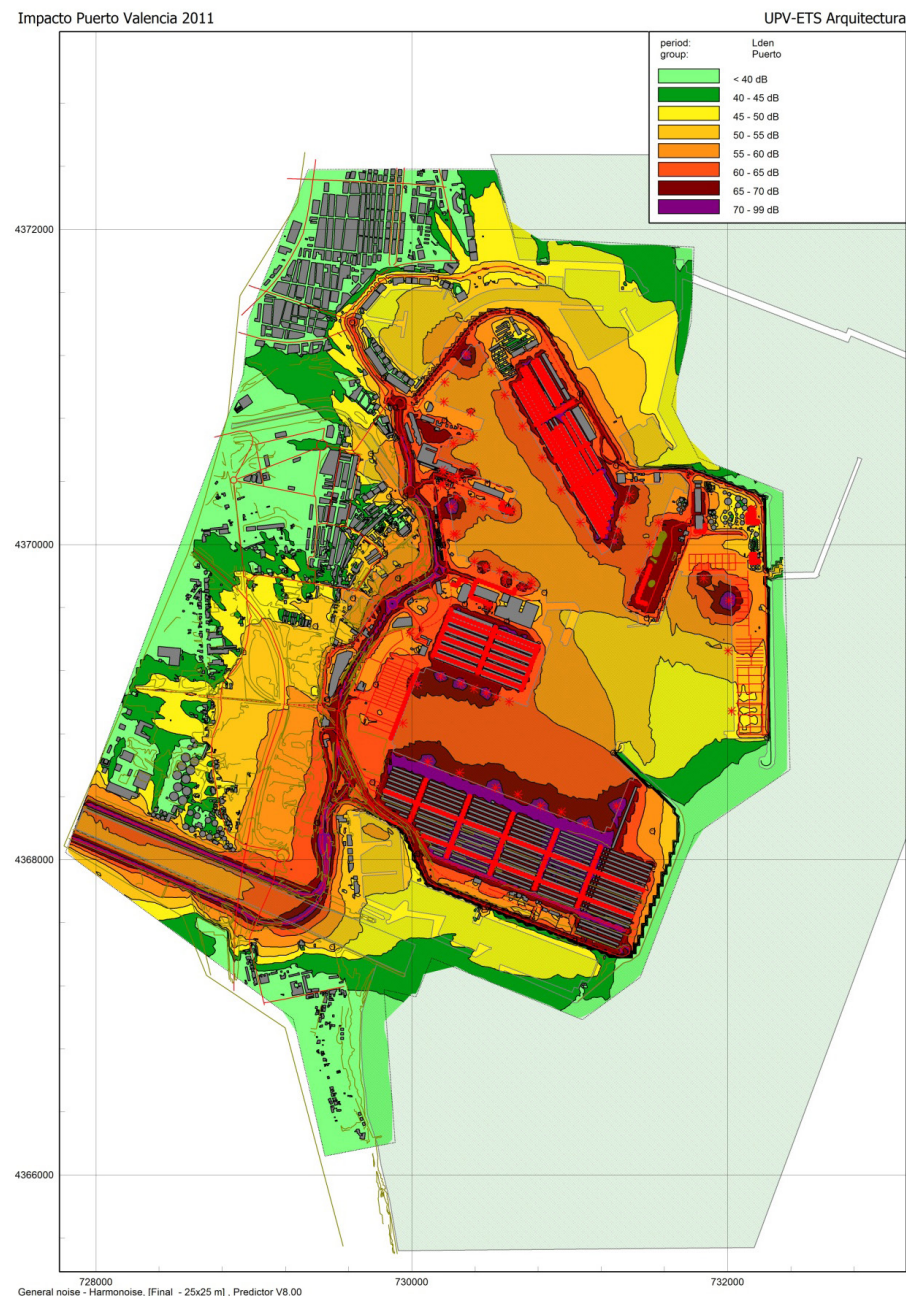
En el caso particular del puerto de Valencia, para su cálculo, se actualizó la información inicial con la que se elaboró el mapa de 2008 y se adaptó a las nuevas circunstancias del puerto: tráfico rodado existente en los viales, tipo de actividades que se realizan, potencia acústica de la maquinaria utilizada en cada zona, horarios y turnos de trabajo, etc.

De este modo y con toda la información anterior recopilada, tras un proceso de modelización, el programa permitió la elaboración de un conjunto de diferentes mapas, segregando por actividades, horarios, etc. que se convierten en una herramienta de gestión de los niveles acústicos en el entorno del Puerto. Un análisis de estos mapas facilita las siguientes conclusiones:

- El foco de ruido más importante en el periodo día-tarde es el tráfico Rodado
- El foco de ruido más importante en el periodo noche es el ruido tipo industrial.
- Promedio Lden : Más influenciado por la industria.
- El ferrocarril no tiene influencia significativa en los niveles de ruido del Puerto.

Los mapas de cumplimiento indican que, en lo referente a los niveles de ruido imputables al puerto, en ningún punto de la zona urbana aneja se superan los 60 dB(A) marcados por el R.D. 1367/2007 para el periodo diurno, ni los 50 dB(A) establecidos para el periodo nocturno.

A continuación adjuntamos un ejemplo de los mapas elaborados:



Lden total puerto de Valencia

Durante el año 2015 se ha iniciado la actualización del mapa de ruido predictivo del puerto de Valencia, incluyendo la nueva ampliación norte. Durante el año 2016 se obtendrán los nuevos mapas.



Ld total puerto de Sagunto

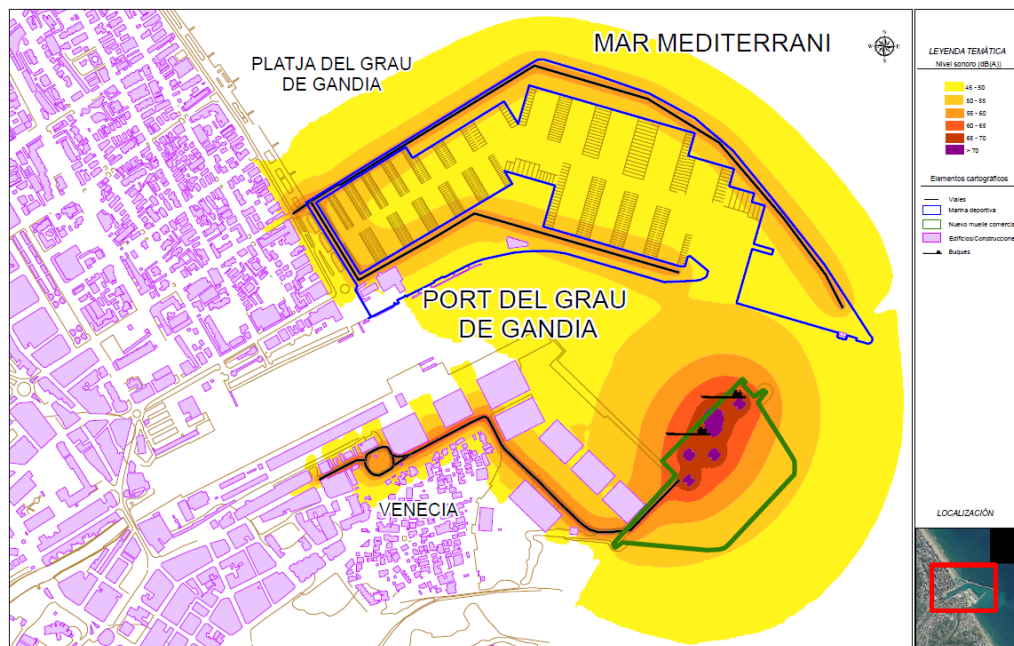
En el caso particular del puerto de Sagunto, y basado en la metodología utilizada para el puerto de Valencia, se consideraron todas las fuentes generadoras de ruido que se localizan en el puerto de acuerdo con las actividades que se desarrollan en cada zona, dando como resultado las figuras que a continuación se muestran.



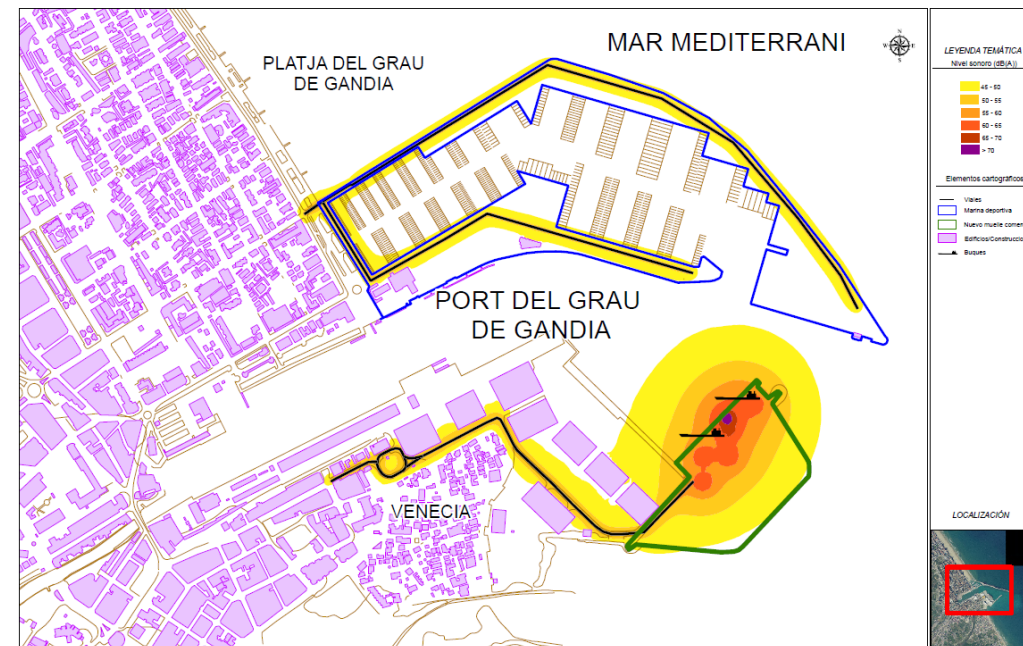
Ln total puerto de Sagunto

Adicionalmente, se ha realizado un estudio predictivo, en mayo de 2013, de la nueva ampliación prevista en el Puerto de Gandía. A continuación se muestran los mapas de periodo día y noche:

Como conclusión del mismo, se ha constatado que, los niveles sonoros obtenidos en la predicción, en ningún caso, superan los objetivos de calidad acústica definidos en la Ley 7/2002 de la G.V. en las zonas colindantes o próximas.



L_d total Puerto de Gandía



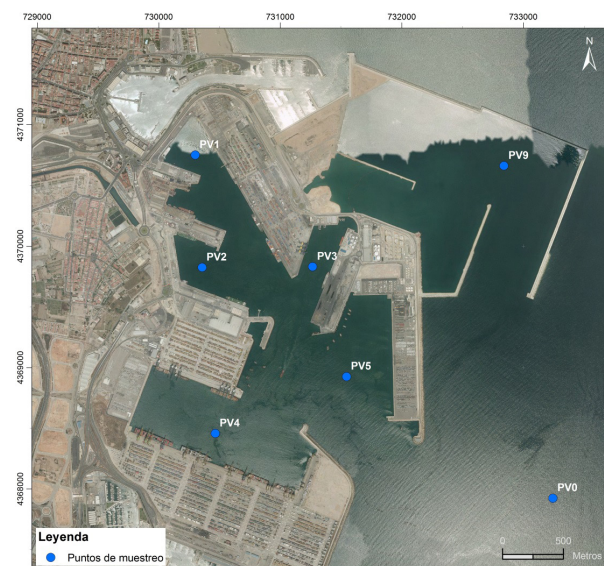
L_n total Puerto de Gandía

6.4 CALIDAD DE LAS AGUAS

6.4.1 CALIDAD DE LAS MASAS DE AGUA EN EL RECINTO PORTUARIO EN EL AÑO 2015

La Directiva Marco del Agua (2000/60/CE) establece que los estados miembros tendrán de proteger, mejorar y regenerar todas las masas de agua superficiales, con el objetivo de alcanzar el buen estado de esas masas a más tardar 15 años después de la entrada en vigor de la Directiva, es decir, el año 2015. En el caso de las masas artificiales o muy modificadas, como es el caso de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, la Directiva determina que los estados miembros las deberán proteger y mejorar con objeto de alcanzar un buen potencial ecológico y un buen estado químico, todo ello siguiendo las directrices establecidas en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

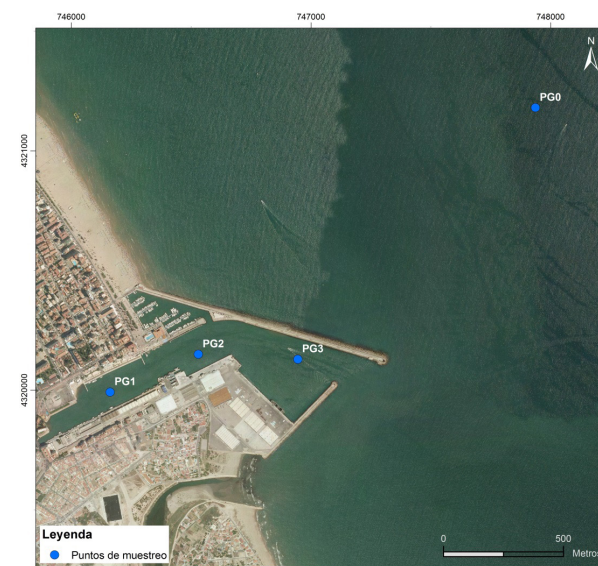
En 2013, se publicó la ROM 5.1.13 sobre la calidad de las aguas litorales en áreas portuarias elaborada por Puertos del Estado en la que se recoge las normas y protocolos de análisis y evaluación de las masas de agua intraportuarias, con las que se ha realizado la evaluación de las aguas portuarias de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.



Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Valencia



Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Sagunto



Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Gandía

6.4.2 AREAS DE ESTUDIO

Durante el año 2015 se realizaron campañas de muestreo periódicas para el control de la calidad de las aguas en los tres puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia:

- Puerto de Valencia
- Puerto de Sagunto
- Puerto de Gandía

El área de estudio incluye tanto las aguas intraportuarias (masa de agua muy modificadas por la presencia de puertos), así como una estación control representativa de las aguas extraportuarias (masa de agua costera) en cada puerto. Este año se ha incrementado el número de puntos de muestreo en Valencia, con un nuevo punto (PV9), situado en la nueva dársena de la ampliación norte del puerto.

A continuación se muestra la ubicación de los puntos de muestreo que se establecieron para cada uno de los recintos portuarios:

6.4.3 DETERMINACION DE LAS UNIDADES DE GESTION ACUATICAS PORTUARIAS (UGAP'S)

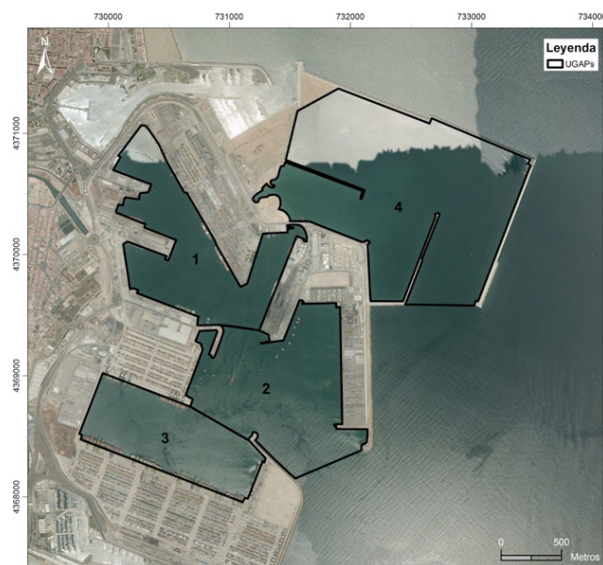
Para poder valorar la calidad ambiental de las aguas portuarias siguiendo los criterios establecidos en la ROM 5.1-13 "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias", se ha delimitado y tipificado las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (en adelante UGAP) como instrumento de ordenación del medio acuático de la zona de servicio portuario (ZSP). En este contexto, dichas UGAP, se constituyen como las unidades básicas para la gestión de la calidad de las aguas portuarias, y han sido creadas siguiendo los siguientes aspectos:

- Usos y actividades que se desarrollan en la ZSP
- Características físicas e hidromorfológicas
- Condiciones hidrodinámicas.

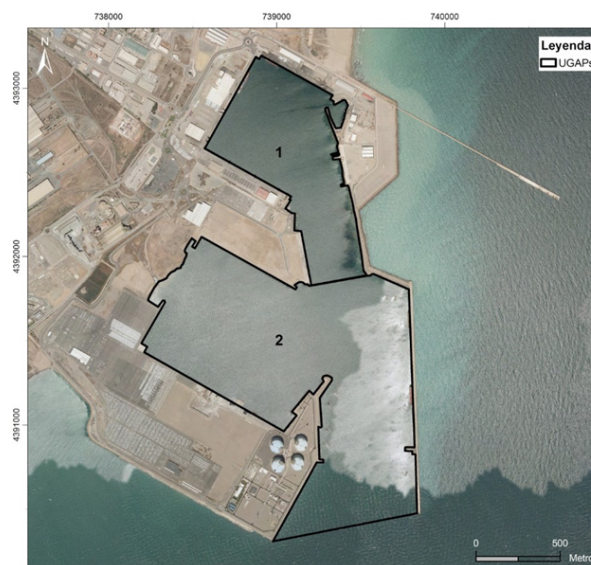
Todas las UGAP han sido tipificadas como:

CATEGORÍA	CLASE	TIPO
Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja

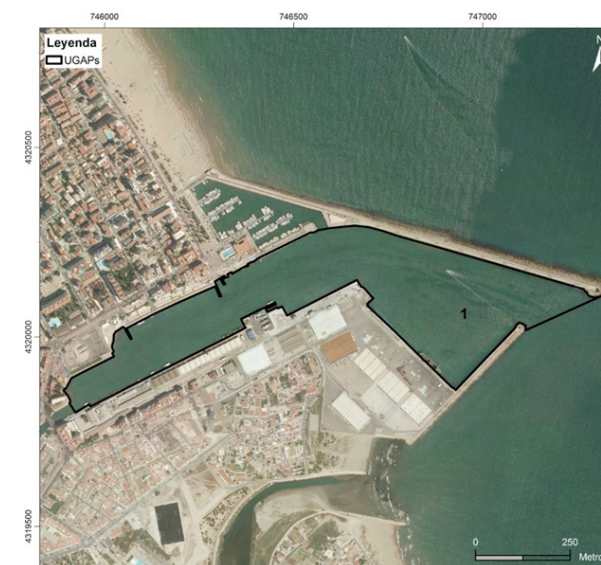
A continuación se indican las UGAP consideradas para cada puerto:



UGAP establecidas para el Puerto de Valencia



UGAP establecidas para el Puerto de Sagunto



UGAP establecidas para el Puerto de Gandía

6.4.4 VARIABLES ESTUDIADAS

El seguimiento de la calidad de las aguas intraportuarias se ha realizado en base a los indicadores considerados para la evaluación de la calidad ambiental en la ROM 5.1.13., que son, para cada una de las UGAP, los siguientes:

- Indicadores de calidad FQ del sedimento: índice de Calidad Orgánica (ICO).
- Indicadores de calidad biológica del agua: fitoplancton (concentración de clorofila a) e invertebrados bentónicos (BOPA).
- Indicadores de calidad FQ del agua: turbidez, saturación de oxígeno, hidrocarburos totales, contaminación fecal y nutrientes.
- Calidad química del agua y del sedimento: sustancias prioritarias y otros contaminantes.

A continuación se indican las variables analizadas, tanto in situ como en laboratorio, durante el año 2015:

MATRIZ	MEDICIONES IN SITU	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
Columna de agua	- Clorofila a - Temperatura - Salinidad - Oxígeno disuelto - Turbidez - Hidrocarburos totales	- Contaminación fecal: E. coli y Enterococos intestinales. - Nutrientes: nitratos, nitritos, amonio y fosfatos.	PUERTO VALENCIA: PV1, PV2, PV3, PV4, PV5, PV9 y PV0.
			PUERTO SAGUNTO: PS1, PS2, PS3 y PS0.
			PUERTO GANDÍA: PG1, PG2, PG3 y PG0.
Sedimento	- Potencial Redox	- Carbono orgánico total - Nitrógeno Kjeldahl - Fósforo total - Fauna bentónica de invertebrados (BOPA)	PUERTO VALENCIA: PV2, PV3, PV4, PV5, PV9, PV0
			PUERTO SAGUNTO: PS1, PS2, PS3, PS0
			PUERTO GANDÍA: PG1, PG2, PG3, PG0.

MATRIZ	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
Columna de agua	Compuestos del tributil estaño (TBT's), 1,2-Dicloroetano, Alacloro, Aldrín, Arsénico, Atrazina, Cadmio, Clorfeninfos, Cloroalcanos C10-13, Clorpirifós, Cobre, Cromo VI, DDT total, Di(2-etilhexilftalato (DEHP), Diclorometano, Dieldrín, Difeniléteres bromados, Diurón, Endosulfán, Endrín, Hexaclorobenceno, Hexaclorobutadieno, Hexaclorociclohexano, Isodrín, Isoproturón, Mercurio, Níquel, p,p' - DDT, Pentaclorobenceno, Pentaclorofenol, Plomo, Selenio, Simazina, Terbutilazina, Tetracloruro de carbono, Triclorometano (cloroformo), Trifluralina, Zinc	PUERTO VALENCIA: PV5
	Compuestos del tributil estaño (TBT's), 1,2-Dicloroetano, Arsénico, Cadmio, Cloroalcanos C10-13, Cobre, Cromo VI, DDT total, Di(2-etilhexilftalato (DEHP), Diclorometano, Difeniléteres bromados, Hexaclorobenceno, Hexaclorobutadieno, Mercurio, Níquel, p,p' - DDT, Plomo, Selenio, Terbutilazina, Tetracloruro de carbono, Triclorometano, Zinc	PUERTO SAGUNTO: PS3
	Nonilfenol, Octilfenol	PUERTO VALENCIA: PV1, PV2, PV3, PV4, PV5 y PV9.
		PUERTO SAGUNTO: PS1, PS2 y PS3.
Sedimento	Cadmio, Plomo, Cobre, Níquel, Zinc, Arsénico, Mercurio, Cromo VI, Policlorobifenilos (PCBs), Compuestos del tributil estaño (TBTs), HAPs	PUERTO VALENCIA: PV5
		PUERTO SAGUNTO: PS3
		PUERTO GANDÍA: PG3

Las mediciones "in situ" de las distintas variables hidrológicas se realizaron en continuo a lo largo de la columna de agua, mediante una sonda oceanográfica CTD de alta precisión (modelo. SBE 19 plus v2). Los ensayos de laboratorio fueron realizados por un laboratorio acreditado por ENAC.

A continuación se detallan el nivel de muestreo, el método de muestreo y el método de análisis de las variables estudiadas.

VARIABLE	UNIDADES	NIVEL DE MUESTREO	MÉTODO DE MUESTREO	MÉTODO DE ANÁLISIS
Temperatura	° C	Perfil columna de agua	Sonda multiparamétrica SBE 19plusv2	Termometría
Salinidad	PSU	Perfil columna de agua	Sonda multiparamétrica SBE 19plusv2	Conductimetría
Oxígeno disuelto	mg/l y % sat.	Perfil columna de agua	Sensor SBE 43 acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plusv2	Método Polarográfico
Turbidez	NTU	Perfil columna de agua	Sensor Seapoint acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plusv2	Nefelometría
Clorofila a	µg/l	Perfil columna de agua	Sensor Cyclops-7 acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plusv2	Fluorometría
Nutrientes	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Espectrofotometría UV-VIS
Contaminación fecal: Enterococos intestinales/E.coli	UFC/100 ml	Superficie	Botella estéril	ISO 7899-2/ ISO 9308-1
Hidrocarburos totales	ppb	Perfil columna de agua	Sensor Cyclops-7 (ultravioleta) acoplado a sonda multiparamétrica	Fluorometría
Policlorobifenilos (PCBs)	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Compuestos de Tributilestano (TBTs)	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS

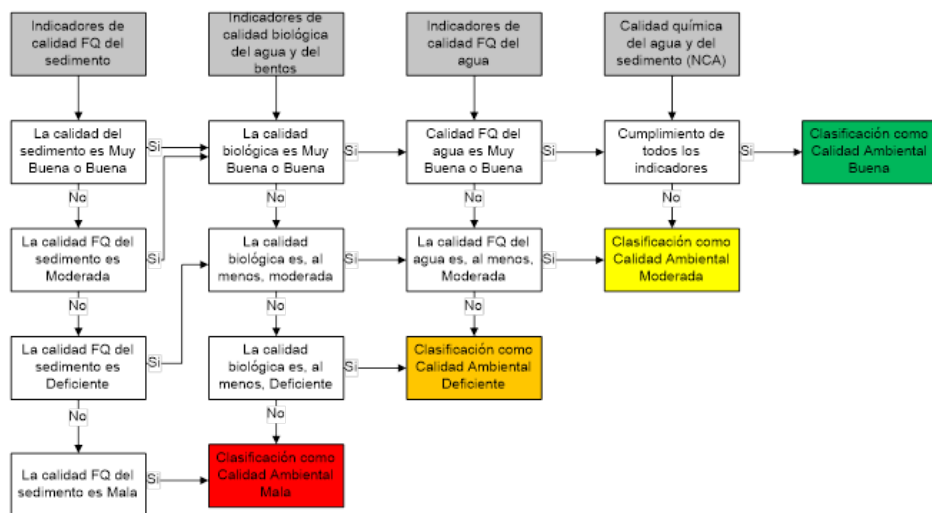
VARIABLE	UNIDADES	NIVEL DE MUESTREO	MÉTODO DE MUESTREO	MÉTODO DE ANÁLISIS
Nonilfenol, Octilfenol	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Biocidas: Aldrín, Dieldrín, Endrín, Isodrín, Alacloro, Atrazina, Clorfenvinfós, Hexaclorociclohexano, Clorpirifós, Diurón, Endosulfán, Isoproturón, Simazina, Terbutilazina Trifluralina, Pentaclorobenzeno, Pentaclorofenol, Hexaclorobenceno, p,p'-DDT, Pentaclorofenol, Suma DDT Total.	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Bromodifenil éteres: 2,2',4,4',5,5'-Hexabromodifenil éter (PBDE 153); 2,2',4,4',5,6'-Hexabromodifenil éter (PBDE 154); 2,2',4,4',5-Pentabromodifenil éter (PBDE 99); 2,2',4,4',6-Pentabromodifenil éter (PBDE 100); 2,2',4,4'-Tetrabromodifenil éter (PBDE 47); 2,4,4'-Tribromodifenil éter (PBDE 28)	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Cloroalcanos: Cloroalcanos(C10-C13)	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS

VARIABLE	UNIDADES	NIVEL DE MUESTREO	MÉTODO DE MUESTREO	MÉTODO DE ANÁLISIS
Ftalatos: Bis(2-etilhexil) ftalato	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Trihalometanos Cloroformo.	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Organoclorados: 1,2-Dicloroetano; Diclorometano.	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS
Metales pesados: Arsénico, Cadmio, Cobre, Cromo VI, Mercurio, Níquel, Plomo, Selenio, Zinc	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Espectrometría de plasma de acoplamiento inductivo (ICP/MS)
COVs: Hexaclorobutadieno, Tetracloruro de carbono	µg/l	Integrada en la columna de agua	Manguera hidrográfica	Cromatografía CG/MS

VARIABLE	UNIDADES	NIVEL DE MUESTREO	MÉTODO DE MUESTREO	MÉTODO DE ANÁLISIS
Cadmio, Plomo, Cobre, Níquel, Zinc, Arsénico, Mercurio, Cromo VI	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Espectrometría de plasma de acoplamiento inductivo (ICP/MS)
Policlorobifenilos (PCBs)	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Cromatografía CG/MS
Compuestos del tributil estaño (TBTs)	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Cromatografía CG/MS
HAPs	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Cromatografía CG/MS
COT	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Espectroscopía IR
Nitrógeno Kjeldahl	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Titulación volumétrica
Fósforo total	mg/kg	Sedimento	Draga Van Veen	Espectroscopía
Fauna bentónica de invertebrados (BOPA)		Sedimento	Draga Van Veen	Microscopía óptica

6.4.5 RESULTADOS DEL SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS 2015

La calidad ambiental de las UGAP muy modificadas se evalúa a partir de la integración jerárquica de los elementos de calidad indicados en la siguiente figura:

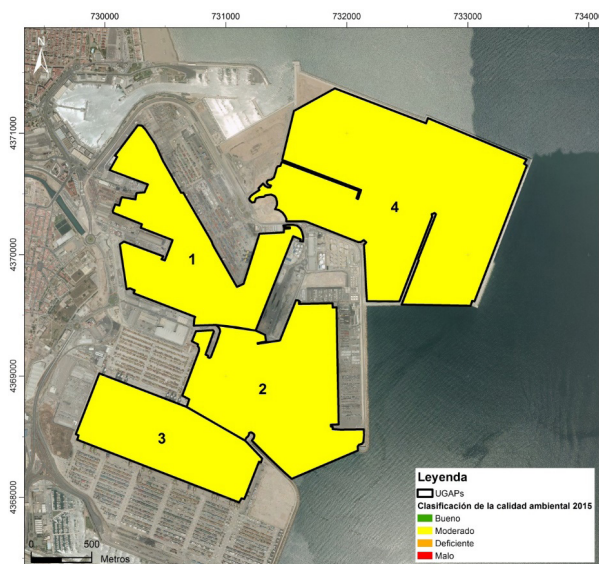


Como se observa en la figura, la clasificación final de las masas de aguas puede ser: Buena, Moderada, Deficiente o Mala.

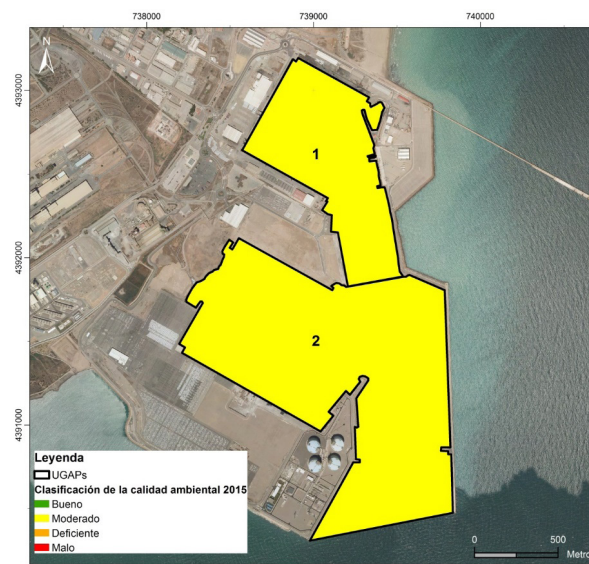
A partir de los resultados obtenidos del seguimiento de cada uno de los indicadores anteriores, podemos concluir que la clasificación de la calidad ambiental es moderada para todas las UGAP de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Puerto	UGAP	Indicadores de calidad FQ del sedimento	Indicadores de calidad biológica del agua y del bentos	Indicadores de calidad FQ del agua	Calidad química del agua y del sedimento	CLASIFICACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL
VALENCIA	UGAP 1	BUENO	BUENO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
	UGAP 2	BUENO	BUENO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
	UGAP 3	BUENO	MODERADO	BUENO	MODERADO	MODERADO
	UGAP 4	BUENO	BUENO	BUENO	MODERADO	MODERADO
SAGUNTO	UGAP 1	MODERADO	BUENO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
	UGAP 2	BUENO	BUENO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
GANDÍA	UGAP 1	MODERADO	BUENO	MODERADO	MODERADO	MODERADO

A continuación se muestran los resultados obtenidos para cada UGAP y puerto:



Evaluación del Puerto de Valencia



Evaluación del Puerto de Sagunto



Evaluación del Puerto de Gandía

Por otra parte, la APV también trabaja para minimizar las posibles afecciones a la calidad del agua a través de iniciativas como la que permite la limpieza de residuos flotantes del espejo del agua. Para ello, en el año 2003, se procedió a la cesión por parte de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, perteneciente a la Dirección General de la Marina Mercante, de la embarcación LIMPIAMAR III a la Autoridad Portuaria de Valencia, que pasó a responsabilizarse de este servicio, que actualmente se presta a través de una empresa privada.

Dicha embarcación tiene por misión, fundamentalmente, la recogida de residuos sólidos y líquidos del agua, así como contribuir al servicio de lucha contra los episodios de contaminación marina accidental, del que se considera una unidad más.

En el periodo 2015, a través de la LIMPIAMAR III se retiraron y gestionaron un total de 189 m3 de residuos flotantes, principalmente plásticos, maderas y derivados.



6.5 GESTIÓN DE DRAGADOS.

Como consecuencia de la deposición de arenas y limos en los cauces de entrada a los puertos, así como en la construcción de nuevos muelles, la Autoridad Portuaria de Valencia realiza cada cierto tiempo trabajos de dragados de mantenimiento en función de las necesidades de acceso y maniobrabilidad a los puertos que gestiona.

Durante el año 2015 no se ha llevado a cabo operaciones de dragado.

6.6 PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL

En el año 2008 se iniciaron las obras del proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia. Siguiendo las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto de fecha 30 de julio de 2007, las obras cuentan con un completo Plan de Vigilancia Ambiental cuyo objetivo es asegurar el cumplimiento de las medidas correctoras y preventivas de las Fases de Construcción y Explotación, y asegurar que los niveles de impacto no superan los evaluados en la valoración de impacto.

Para ello, el Plan contempla el seguimiento de los factores ambientales que se citan a continuación

- Calidad de las aguas y sedimentos
- Biocenosis marinas
- Recursos pesqueros
- Evolución de los recursos de marisqueo
- Seguimiento de la Avifauna
- Contaminación atmosférica
- Contaminación acústica
- Seguimiento de la prospección arqueológica
- Dinámica litoral.

Asimismo, durante 2008 y para dar cumplimiento a las prescripciones de la DIA se realizó un estudio sobre la posible afección del Proyecto sobre la Dispersión del Vertido del Aliviadero del Cabañal y del Emisario de Vera, concluyéndose del mismo la no afección sobre la situación inicial.

En abril de 2012 finalizó la primera fase de obras de ampliación, cuyo resultado principal fue el confinamiento de las aguas de la nueva dársena. En agosto de 2012 se inició la obra del 'Muelle de cruceros - Fase I', cuya finalización se produjo en diciembre del año 2013.

El seguimiento ambiental de los vectores mencionados anteriormente se ha continuado durante el año 2015, aunque la obra se haya paralizado durante este periodo.

Durante el año 2015 se concluyó el “Plan de Vigilancia de la evolución de las playas al norte y sur del puerto de Valencia en el periodo de ejecución de las obras del mismo”, cumpliendo con el calendario establecido para este seguimiento.

Desde el comienzo de las obras, y por tanto, del Plan de Vigilancia Ambiental previsto, en el año 2008, y teniendo en cuenta los datos obtenidos y reflejados en los informes correspondientes a los años 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, se desprende que el impacto ambiental de las actuaciones realizadas están dentro de los márgenes previstos y por lo tanto no afectan significativamente al entorno.

6.7 GESTIÓN DE SUELOS

Durante 2015 la APV no ha llevado a cabo ningún estudio específico ni caracterización ambiental del suelo de los recintos de Valencia, Sagunto y/o Gandía.

Dentro del Control Ambiental de las concesiones que se está realizando desde el Área de Seguridad y Medio Ambiente de la APV, se está llevando a cabo las siguientes actuaciones:

- Recopilación de 12 **Informes de Situación del Suelo** que han presentado las empresas concesionarias/autorizadas sujetas a lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados (en adelante, Real Decreto).
- Recopilación de 9 **Informes Complementarios** más detallados, **datos o análisis** que permitan evaluar la contaminación del suelo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.3. del Real Decreto, que el órgano ambiental les haya solicitado, o bien de oficio o a través de la Autorización Ambiental Integrada o que los hayan realizado de forma voluntaria.
- Informar a través de los **Informes de Viabilidad Internos de la APV** de las obligaciones que deben cumplir las empresas en relación al suelo, o bien cuando se vaya a producir el abandono de una parcela ocupada mediante la modalidad de concesión/autorización o bien cuando se vaya a producir un cambio de uso del suelo (artículo 3.5. del Real Decreto). En 2015 se incluyó esta cláusula en un informe de viabilidad.

6.8 IMPACTO VISUAL

La Autoridad Portuaria de Valencia, un año más, sigue prestando especial atención al mantenimiento de las zonas verdes del interior del recinto portuario. La superficie total de zonas verdes en el año 2015 en el Puerto de Valencia fue aproximadamente 41.544,85 m² de las cuales 29.686,90 m² corresponden a pradera y 11.857,95 m² a plantación sin pradera.

En el Puerto de Gandía la superficie total ocupada por los jardines y zonas verdes a mantener es de 1.675,00 m², descomponiéndose de la manera siguiente: 425,00 m² de pradera de césped y 1.250,00 m² de mantenimiento y conservación de jardinería, arbolado, arbustos, plantas tapizantes y de flor, palmáceas, setos, etc.

La superficie total ocupada por los jardines y zonas verdes a mantener en el Puerto de Sagunto es de 7.369,00 m², descomponiéndose de la manera siguiente: 3.059,00 m² de pradera de césped y 4.310,00 m² de mantenimiento y conservación de jardinería, arbolado, arbustos, plantas tapizantes y de flor, palmáceas, setos, etc.

Se utiliza el riego por aspersión y goteo para el mantenimiento de las zonas verdes lo que contribuye a una disminución del consumo de agua.

6.9 OTRAS ACTUACIONES

6.9.1 ACTUACIONES ESPECÍFICAS LLEVADAS A CABO DURANTE 2015

En este apartado se enumeran las actividades específicas realizadas durante el año 2015 de ámbito ambiental.

- Participación activa con el Organismo Público Puertos del Estado en la redacción de un **“Guía Metodológica para la adecuada gestión de los residuos generados en puertos”**
- Colaboración con Organismo Público Puertos del Estado en la elaboración de una **“Guía de Buenas Prácticas en manipulación y almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias”**
- Colaboración con Organismo Público Puertos del Estado en la elaboración de una **“Guía de Gestión Energética en Puertos”**
- Colaboración con WPCI/PIANC en el grupo de trabajo **WG174 “Sustainability Reporting for Ports”** cuyo objetivo es establecer criterios comunes para todos los puertos a nivel mundial, para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad en puertos.
- Elaboración de una **“Guía para el Cálculo de la Huella de Carbono en Instalaciones Portuarias por niveles”** con el objetivo de servir de apoyo a las empresas portuarias para calcular y reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. El documento

consta de una metodología de cálculo y gestión de la huella de carbono adaptada a las necesidades de la comunidad portuaria y basada en el estudio de buenas prácticas energético-ambientales y proyectos de eficiencia energética de éxito de los últimos 8 años implementados en el puerto de Valencia, Sagunto y Gandía.

- **Plan de Vigilancia Ambiental específico de las aguas a consecuencia del desguace del buque “Lyon Olympia”** en el Puerto de Sagunto, para controlar los riesgos ambientales derivados de dicha operación.
- **Control analítico de las aguas provenientes del antiguo cauce del río Turia**, con objeto de conocer las posibles influencias de los vertidos originados en el antiguo cauce del río Turia sobre las aguas del puerto de Valencia.
- La APV se ha adherido a **la iniciativa “1 millón de compromisos por el clima”**, promovida por la Oficina Española de Cambio Climático. El objetivo de la iniciativa es, además de concienciar sobre el cambio climático, crear una red de ciudadanos, empresas e instituciones comprometidas, que den visibilidad a todas las acciones dirigidas a reducir los efectos sobre el cambio climático. Con su adhesión, la APV se compromete a tomar, entre otras, las siguientes medidas: usar sistemas de detección de presencia en zonas de paso, instalar interruptores y/o reguladores para adaptar el nivel de iluminación por zonas, usar sistemas de doble descarga o interrupción en inodoros, separar y reciclar los residuos, utilizar iluminación LED, elegir vehículos de flota con motores híbridos.
- Participación durante el mes de octubre en **“Ecofira 2015: Feria Internacional de Soluciones Ambientales”** realizada en Valencia. En dicho evento, la APV participó con un stand propio cuyo objetivo ha sido dar a conocer las principales iniciativas llevadas a cabo por la APV, así como su participación en distintos proyectos.
- Se ha iniciado la preparación de una **Aplicación Móvil de residuos (APP)** para facilitar la gestión de los residuos generados por las empresas dentro del recinto portuario. Esta APP consiste en un buscador de residuos tanto por palabras como

por códigos LER que permite identificarlos y acceder a su ficha. De esta manera se puede ver cómo gestionar el residuo y acceder al gestor, donde podemos buscar las empresas que estén autorizadas para su retirada en el recinto portuario, pudiendo contactar con ellos a través de teléfono o correo electrónico.

- La APV viene realizando diferentes actuaciones como medida de **prevención de salud laboral y bienestar animal**. Con estas actuaciones, se refuerza el compromiso de mantener un equilibrio entre el bienestar animal de las colonias que conviven en los entornos portuarios y la prevención de la salud laboral, dentro de las actividades portuarias que se desarrollan en nuestros puertos:
 - **control de las poblaciones de aves:** análisis de algunas especies, principalmente tórtola turca, paloma cimarrona y gaviota de Audouin, que visualmente presentan signos o síntomas de enfermedades. Éstas, generalmente se localizan en los entornos de las instalaciones portuarias de almacenamiento de grano donde las mismas son atraídas por estos cereales. El objeto de estos análisis es identificar posibles enfermedades que pudiesen afectar tanto a las colonias de aves como al personal que trabaja en estas zonas.
 - se ha realizado **control en nidos de pollo de gaviota patiamarilla** en las terrazas de algunos edificios de la APV, trasladando estos pollos posteriormente al centro de recuperación de aves del Saler, con el fin de garantizar el bienestar animal con el buen desarrollo de las actividades portuarias.
 - **Plan de Control Felino:** En 2009 se inició un plan que incluía, entre otras medidas, la desparasitación, esterilización y marcaje de los gatos para controlar su población y prevenir posibles enfermedades, principalmente en aquellas instalaciones donde las poblaciones eran más abundantes. Durante este año 2015 se han realizado nuevas actuaciones de control de la población. Además se han dado varios cachorros en adopción, previo mantenimiento de los mismos junto a su madre.



7. RESPUESTAS ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA

Es objetivo prioritario de la Autoridad Portuaria de Valencia hacer de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía espacios con las mayores garantías de seguridad, así como prestar una más eficaz colaboración a otras administraciones con competencias en materia policial, de protección civil, prevención de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Por esto, y en defensa del interés público es necesario hacer compatible el incremento sobresaliente del tráfico portuario que se está registrando en los Puertos de su competencia, con el mantenimiento de la integridad de las personas, el medio ambiente, las infraestructuras y las mercancías.

Para cumplir este objetivo esta Autoridad Portuaria dispone de un Servicio de Policía Portuaria, un retén de Bomberos en estrecha colaboración con el Ayuntamiento de Valencia, material de lucha contra la contaminación por hidrocarburos con personal especializado, y una ambulancia medicalizada, entre otros recursos operativos, activos veinticuatro horas al día, trescientos sesenta y cinco días al año. La coordinación de los recursos así como con otras administraciones llamadas a intervenir, se lleva a cabo desde el Centro de Control de Emergencias.

Desde este Centro, la Autoridad Portuaria supervisa las operaciones con mercancías peligrosas, gestiona las emergencias y coopera en las rutinas preventivas tanto de seguridad industrial, como operativa, laboral y medioambiental, de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, tanto en las zonas terrestres como en aguas portuarias.

INCIDENTES	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Asistencia sanitaria urgente	230	170	174	184	177	170	179	209	236
Total vertidos	25	45	37	37	43	15	37	32	20
Pequeños vertidos origen mar	14	28	31	26	19	9	11	16	16
Pequeños vertidos origen tierra (Derrames)	11	17	6	11	24	6	26	6	4
Recogida de objetos	25	16	7	9	13	14	14	12	20
Cierre del puerto	13	7	14	8	11	9	6	6	9
Incendios o conatos	19	14	14	12	13	15	7	11	6

La plantilla y los equipos del Centro de Control están en alerta permanente para intervenir de inmediato ante cualquier incidente que pueda producirse. Entre tanto, son constantes las acciones de mantenimiento de equipos, mejora de procedimientos y formación del personal adscrito, implementación de innovaciones tecnológicas, etc...

En este esfuerzo formativo son elementos de primer orden los ejercicios y simulacros que periódicamente se llevan a cabo. En 2015 se han llevado a cabo los siguientes.

SIMULACROS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Planes de Emergencia de la APV									
1.1. Liderados por la APV:	5	9	7	11	12	5	6	6	8
Incendio	5	7	6	8	7	2	5	1	5
Vertido de hidrocarburos		1	1	1	5	1	0	2	1
Otros		1	-	2	-	2	1	3	2
1.2. En colaboración con otras organizaciones	12	10	7	3	8	9	2	5	1
En distintas Terminales	4	7	1	-	4	6	2	3	
En colaboración con Amarradores	8	2	6	3	4	3	--	2	
2. En materia de Protección:		4	4	8	20	19	20	27	20
Total	17	23	18	22	40	33	28	38	29

Explicación de los simulacros y acciones formativas:

En el primer trimestre no se ha llevado a cabo ningún simulacro en materia de seguridad industrial. En materia de protección portuaria si.

El trabajo formativo se ha centrado en:

- La formación del personal del CCE relativa a las novedades derivadas de la reciente normativa en materia de emergencia por contaminaciones marítimas, nuevo Plan de Intervención Marítima y uso de la aplicación Aloha de simulación de accidentes marítimos.
- Las visitas de las cinco secciones de Bombers Valencia a las instalaciones de MSC. Se planificó cerrar el ciclo con un simulacro de incendio que finalmente hubo que aplazar por causas ajenas al CCE.

En segundo trimestre se ha centrado el esfuerzo en la realización del simulacro de incendio en un buque de pasaje del 15 de junio.

En resumen se han llevado a cabo los siguientes simulacros:

- 3 de junio: se simuló la activación de PAU en el Puerto de Valencia debido a un incendio en la planta 1ª del Edificio de Prevención de Riesgos Laborales de la APV (en la zona de Rehabilitación).
- 15 de junio: simulacro de incendio en un buque de pasaje, en el marco del proyecto europeo Mona Lisa 2.0.

- El 23 de junio se simuló la activación de PAU en el Puerto de Sagunto debido a la fuga de amoníaco producida por el vuelco de un camión en las proximidades del edificio de Dirección de la APV.
 - El 26 de junio se simuló la activación de PAU en el Puerto de Gandía debido a un incendio en el Tinglado 16 (Almacén de Servicios de la APV)
- En tercer trimestre no se han hecho simulacros porque así se programó debido al periodo vacacional.

En el cuarto trimestre se han llevado a cabo cinco simulacros a saber:

- Un simulacro de incendio en la cafetería de la APV
- Un simulacro de vertido de hidrocarburo de un buque en el fondeadero. Se activa el PIM en fase verde.
- Un simulacro de incendio a bordo de un buque atracado en la terminal de Noatum.
- Un simulacro de incendio en el pañol de pinturas del varadero del R. Club Náutico de Valencia.
- También se llevó a cabo la evacuación del recinto de Talleres de la APV a consecuencia de un incidente de protección simulado.





8. PROYECTOS DE INNOVACIÓN Y COOPERACIÓN

Para la implantación, en los puertos gestionados por la APV, de políticas ambientales responsables, es fundamental la adquisición del conocimiento, tanto a nivel teórico como práctico. Este conocimiento se obtiene gracias a la participación en proyectos de cooperación e innovación. La participación de la APV en estos proyectos se desarrolla tanto de manera directa, implementando los resultados obtenidos en los proyectos directamente en la propia gestión, como de manera indirecta, poniendo a disposición de terceros los conocimientos adquiridos para su implementación en sus instalaciones. La APV promueve la participación, tanto propia como de las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria, en todos aquellos programas y proyectos innovadores cuyos objetivos sean concordantes con los fijados en la Política Ambiental antes mencionada. Esta participación facilita un conocimiento actualizado de las últimas tendencias, técnicas y tecnologías disponibles en el control y seguimiento de la situación ambiental de los puertos que gestiona, así como su eventual traslado al resto de la Comunidad Portuaria.

8.1 PROYECTOS FINALIZADOS

La APV ha participado hasta la fecha en los siguientes proyectos:

PROYECTO ECOPORT (1998)



El proyecto denominado ECOPORT "Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente", fue cofinanciado por la Unión Europea dentro del Programa LIFE Medio Ambiente.

El objetivo del proyecto fue el desarrollo de una metodología que permitiera la adopción de Sistemas de Gestión Medioambiental en las diferentes instalaciones de los recintos portuarios de Valenciaport. El proyecto finalizó en enero de 2001.

PROYECTO INDAPORT (2000)



El proyecto INDAPORT (Sistema de Indicadores medioambientales para Puertos), beneficiario de los fondos del Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica

(PROFIT) del Ministerio de Ciencia y Tecnología, ha permitido obtener un modelo de Sistema de Indicadores Ambientales, reproducible en otros entornos portuarios. El proyecto finalizó en diciembre de 2003.

PROYECTO HADA (2002)



El Proyecto HADA (Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental), financiado por la Unión Europea a través del Programa LIFE, ha permitido el desarrollo de un sistema de control de la contaminación atmosférica y acústica en puertos, ligado a su vez a un sistema de toma de decisiones. El proyecto finalizó en junio de 2005.

PROYECTO ECOPORTS (2002)



Este proyecto, financiado por el V Programa Marco de la Comisión Europea, concluyó en el mes de Mayo de 2005. Durante su desarrollo se elaboraron una serie de herramientas de gestión ambiental aplicadas al ámbito portuario, que se agruparon formando un todo coherente denominado EMIS (Sistema de Gestión e Información Medioambiental). Cabría destacar el papel de la APV, que como líder de una de las tareas de este proyecto, ha desarrollado una Guía para la Implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental (EMS, por sus siglas en inglés, Environmental Management System) para Comunidades Portuarias.

PROYECTO SECURMED (2004)



El proyecto SECURMED (Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental) finalizó en octubre de 2007. Se trata de un proyecto financiado por el Programa Interreg IIIB

de la Comisión Europea. La actividad principal del proyecto ha sido el estudio de los sistemas de seguridad implantados en los puertos de las regiones participantes en el proyecto, así como el intercambio de experiencias en las acciones que se llevan a cabo para asegurar una adecuada gestión ambiental desde el ámbito portuario.

PROYECTO SIMPYC (2005)



El proyecto SIMPYC (Sistema de Integración Medioambiental para Puertos y Ciudades), liderado por la APV y financiado por la Comisión Europea dentro del programa Life Medio Ambiente tuvo como objetivo principal buscar soluciones a problemas ambientales que se derivan de las relaciones en la interfaz puerto-ciudad, con especial atención al seguimiento y control de la contaminación atmosférica, contaminación acústica e impacto paisajístico. Finalizado en enero de 2008.

PROYECTO MADAMA (2005)



El proyecto MADAMA, (Risk Management Systems for Dangerous Goods Transport in Mediterranean Area) fue financiado por la Comisión Europea dentro del Programa Interreg IIIB Medocc cuyo objetivo fue comprender, definir y armonizar todas las acciones relacionadas con el control y la protección de la cadena de transporte de mercancías peligrosas en el área mediterránea. En el Proyecto participaron junto con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Conselleria de Obras Públicas y Transporte de las Islas Baleares, la Universidad Aristoteles de Tesalónica y las regiones de Toscana, Emilia Romagna, Provence-Alpes-Côte d'Azur, y Creta. Durante toda la ejecución del proyecto se estudiaron los diferentes sistemas para la el control y seguimiento de la mercancías peligrosas que transitan por la zona del mediterráneo. Finalizado en marzo de 2008.

PROYECTO NOMEPORTS (2005)



NoMEPORTS

El Proyecto NoMEPorts, financiado dentro del programa Life de la Comisión Europea, con una duración de 42 meses, finalizó en Septiembre de 2008. En él, la Autoridad Portuaria de Valencia participó, junto a los puertos europeos de Ámsterdam, Civitavecchia, Copenhague/ Malmö, Hamburgo y Livorno, en el desarrollo de una herramienta de control acústico en zonas portuarias.

El objetivo principal de este proyecto fue el de disponer de herramientas de control acústico adaptadas a la realidad portuaria, siguiendo las directrices marcadas por la Directiva Europea 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Para ello, se elaboraron mapas de ruido predictivos y detallados para el puerto de Valencia, desarrollo de planes de acción para reducir los niveles de ruido procedentes de las actividades portuarias y se elaboró una guía de buenas prácticas. En los estudios realizados tuvo en cuenta en todo momento lo establecido en el R.D. 1367/2007 del 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, ley que transpone la directiva europea del ruido ambiental.

PROYECTO ELEFSINA BAY 2020 (2007)



El Proyecto Elefsina Bay 2020, cofinanciado por el Programa Life de la Comisión Europea con la referencia LIFE 05 ENV/GR/000242, finalizó en Octubre de 2008. Su objetivo ha sido la promoción del desarrollo sostenible y la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en los puertos ubicados en la bahía de Eleusina (Grecia). Las principales acciones en el proyecto han sido, la reducción de la contaminación y riesgo de accidentes marítimos de mercancías peligrosas, la integración del puerto en la ciudad mediante la construcción de zonas peatonales y de interés arqueológico en áreas próximas, etc.

En este proyecto, la Autoridad Portuaria de Valencia participó como asesor y soporte para implantación de Sistemas de Gestión Ambiental aportando la experiencia de su modelo Ecoport así como su conocimiento adquirido en diversos

proyectos ambientales de ámbito nacional e internacional. Los socios del proyecto, además de la Autoridad Portuaria de Valencia, son: Autoridad Portuaria de Eleusina, Ayuntamiento de Eleusina, Ayuntamiento de Aspropyrgos, Ayuntamiento de Ditiki Attiki, Universidad de Atenas, Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (FEPORTS), Mediterranean SOS Network, HELLENIC Astilleros y TITAN Cementos.

Este proyecto ha finalizado en 2010 y como resultado del mismo se han llevado a cabo varias acciones en el puerto de Elefsina como son la implantación de SGMA en algunas de las empresas portuarias así como la mejora de la relación puerto-ciudad.

PROYECTO ECO-LOGISTYPORT (2008)



El proyecto Ecologistoport, [Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana], que forma parte de Programa Empleaverde, fue financiado por el Fondo Social Europeo, la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia, en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia e ITENE.

Su objetivo fue el desarrollo de diversas acciones gratuitas, dirigidas a las pequeñas y medianas empresas del sector logístico portuario y en especial a sus trabajadores, con el fin de mejorar su cualificación para la implantación de sistemas de gestión ambiental y de sistemas de eficiencia energética.

Las acciones desarrolladas en el marco del proyecto fueron formativas y de consultoría, siguiendo la "Guía Ecoport para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental por Niveles en Instalaciones Portuarias". En este sentido, fue una excelente oportunidad para las empresas participantes y sus trabajadores, ya que se pusieron a su disposición de forma gratuita los instrumentos necesarios para su capacitación real en el ámbito ambiental. De esta forma, se facilitaron a las empresas de la Comunidad Portuaria y logística el adaptarse a las nuevas exigencias en materia de protección del entorno de una manera sencilla y sin coste directo. El proyecto fue concedido durante 2008, aunque la puesta en marcha del mismo fue en enero de 2009 y su finalización en octubre de 2010.

MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS (2008)

En el año 2008, la Autoridad Portuaria de Valencia junto con la Fundación Valenciaport y la consultora ALATEC finalizó el Proyecto Mejoramiento Ambiental de los Puertos

del Golfo de Honduras, proyecto financiado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Cooperación Española.

Durante el Proyecto se realizó una evaluación de los riesgos ambientales en la red de cinco puertos del Golfo (Puerto Cortés en Honduras, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala y Big Creek y Belice City en Belice), la preparación de planes de inversión ambiental para cada puerto y la identificación, diseño y supervisión de proyectos piloto que colaboren a mitigar el impacto de la actividad portuaria en el Golfo. A parte del objetivo de presente proyecto en la mejora de la gestión ambiental en los puertos citados anteriormente, ha ayudado a proteger el Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM), segunda barrera de arrecifes del mundo, cuya importancia es estratégica para la región y para la biodiversidad mundial.

EFICONT (2009)



El proyecto EFICONT, inició en Enero 2009, con una duración de 24 meses y está financiado por el Ministerio de Fomento en el Plan Nacional I+D+i. El proyecto constituye una relevante propuesta de investigación cuya misión principal es integrar un conjunto de mejoras significativas en términos de eficiencia energética, planificación operativa y gestión en el actual modelo de explotación de terminales portuarias de contenedores (TPCs).

La Autoridad Portuaria de Valencia participa junto a la Fundación Valenciaport, la Universidad Politécnica de Valencia, el Instituto de Tecnología Eléctrica, Dragados S.P.L., MSC Terminal Valencia S.A., TCV Stevedoring Company S.A., Konecranes y Maritime Consulting and Management

Este programa está enmarcado en el subprograma nacional para la movilidad sostenible y el cambio modal en el transporte y, en particular, con la prioridad temática denominada "Mejora de la operatividad y eficiencia energética de las terminales de transporte". Así mismo, el proyecto está alineado con los objetivos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y con los del Ministerio de Fomento.

Durante el proyecto la APV ha estado presente en las reuniones de trabajo realizadas para el seguimiento de las tareas y cumplimiento de los objetivos marcados. En este sentido, la APV ha elaborado un informe sobre posibles planes de acción a tener en cuenta para mejorar la eficiencia energética de sus actividades. El proyecto finalizó el 31 de diciembre de 2010.

PROYECTO CLIMEPORT (2009)



Durante 2010 se han ejecutado las tareas propuestas en el proyecto Climeport (Contribución de los puertos del Mediterráneo contra los efectos del cambio climático), un proyecto ambiental liderado por la APV en el que participan los principales puertos del Mediterráneo. El proyecto cuenta con un presupuesto total de 1.600.000 euros, financiado por la Unión Europea en un 76%, a través del programa MED.

Entre los puertos involucrados están las autoridades portuarias de Algeciras, Marsella (Francia), El Pireo (Grecia), Koper (Eslovenia), Livorno (Italia) y Valencia. Asimismo, también participa el Instituto Tecnológico de la Energía (ITE), la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN) y la Agencia Eslovena de la Energía como socios tecnológicos.

Como resultado de las tareas se ha obtenido un inventario de los gases de efecto invernadero (GEI) que se produce en las diferentes actividades portuarias contemplando el tráfico rodado, ferrocarril y buques atracados en el puerto. Por otro lado, también se ha realizado el cálculo de la huella de los puertos participantes y se ha trabajado en un inventario de buenas prácticas que tengan como objetivo la reducción de los GEIs.

Entre las tareas realizadas durante el 2013 cabe destacar el diseño e implantación de proyectos pilotos siendo los siguientes:

1. Elaboración de una herramienta informática para el cálculo de la huella de carbono en los recintos portuarios
2. Desarrollo de criterios relativos a los consumos y emisiones de gases de temas de efecto invernadero a tener en cuenta en las contrataciones de suministros, proveedores, concesiones, etc..
3. Mejora de la gestión energética a través de la ISO 50001, tanto de las Autoridades Portuarias como de las empresas.

El proyecto finalizó en marzo de 2013.

PROYECTO GREENCRANES (2012)



El proyecto GREENCRANES (Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals), cuenta con un presupuesto total

de 3.688.000 euros, financiado por la Unión Europea en un 50%, a través del programa Transport Network (TEN-T). El objetivo del proyecto es demostrar la viabilidad de nuevas tecnologías y combustibles alternativos mediante proyectos piloto desarrollados en TPCs con la finalidad de aportar criterios de decisión y recomendaciones que permitan la elaboración de políticas a nivel europeo y la toma de decisiones por parte de la industria logístico - portuaria.

El proyecto está coordinado por la Fundación Valenciaport y en él participan la APV, Noatum, ABB, Konecranes, la Autoridad Portuaria de Koper (Eslovenia) y el Ministerio de Infraestructuras y Transporte italiano, la Autoridad Portuaria de Livorno, RINA SpA, Global Service Srl y la Escuela Superior de Sant'Anna (Italia).

Como principales resultados del proyecto se diseñaron dos prototipos de maquinaria portuaria con motorización a Gas Natural y se comprobó la viabilidad de este tipo de motorización para el trabajo en terminales de contenedores.

El proyecto finalizó en noviembre de 2014.

PROYECTO GREENBERTH (2013)



El proyecto GREENBERTH (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations), cuenta con un presupuesto de 1.616.115 € y una financiación del 75% a través de los Fondos Regionales de la UE bajo el programa MED. La duración del proyecto es de 30 meses. GREENBERTH fue liderado por la APV en colaboración con los puertos más importantes del Mediterráneo, tales como Marsella (Francia), Livorno, Venecia (Italia), Koper (Eslovenia) y Rijeka (Croacia). Además, participan otros socios en el aspecto tecnológico, tales como FEPORTS (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana), Universidad de Cádiz y el CERTH/HIT (Hellenic Institute of Transport).

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

Hasta el momento, se han realizado y completado los informes referentes al estudio de la situación actual del sector portuario en términos de consumos energéticos, tales como el Diagnóstico de eficiencia energética, la Identificación de necesidades y La participación de las PYMES.

Además, se diseñarán los Planes Energéticos para puertos del Mediterráneo y se elaborará un plan de acción de la aplicación y transferencia de la tecnología disponible que contemplará tres proyectos pilotos hacia la mejora y gestión energética en los puertos, basados en la

evaluación de distintas tecnologías disponibles (Sustitución de motores tradicionales en flota portuaria por motores más eficientes y menos contaminantes, Implantación de la tecnología basada en el Suministro Eléctrico a Buques (OPS) y Sustitución de motores tradicionales por motores más eficientes y menos contaminantes en maquinaria de terminales portuarias y flota de camiones). El proyecto finalizó en Junio de 2015.

PROYECTO MONALISA 2.0 (2013)



El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MOS) mediante la implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la UE para el transporte marítimo.

La APV participa en este proyecto coordinando las componentes de los buques en el tramo marítimo y el componente de la instalación portuaria en tierra en caso de accidentes o incidentes centrados no sólo en los grandes buques de pasaje, sino también en otros buques o instalaciones en situación de riesgo.

Los resultados que persigue el proyecto son la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y as directrices a cumplir, además de la realización de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

MONALISA 2.0 está participado por 39 socios de 10 países pertenecientes a la UE. El proyecto está financiado al 50% por la UE a través del programa Trans-European Transport Network Executive Agency, y tiene un presupuesto de 24.317.000 €. El proyecto finalizó en Diciembre de 2015.

PROYECTO SEA TERMINALS (2014)



SEATERMINALS

El proyecto SEA TERMINALS (Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals) cuenta con un presupuesto de 6.273.896 € y una financiación de la UE a través de su programa TEN-T del 50%. La duración del proyecto fue de 22 meses.

El proyecto fue coordinado por la Fundación Valenciaport y en él participaron la APV, Noatum, Terberg, NACCO, el Instituto Tecnológico de la Energía (ITE), EDAE,

Ampliatel, Baltic Ports Organization y el Ministerio de Infraestructuras y Transporte italiano, además, como organismos de ejecución, participaron la Autoridad Portuaria de Livorno, Global Service Srl, Offshore LNG Toscana y la Escuela Superior de Sant'Anna (Italia).

SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

SEA TERMINALS toma como punto de partida las lecciones aprendidas del proyecto GREENCRANES, cofinanciado por la UE a través del programa RTE-T, que ha demostrado que los combustibles alternativos y la gestión inteligente de la energía pueden producir notables efectos positivos en el consumo de energía y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El proyecto finalizó en Diciembre de 2015.

8.2 PROYECTOS EN DESARROLLO

PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014)



El proyecto CORE LNG AS HIVE (Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas), cuenta con un presupuesto de 33.295.760 € y una financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

El consorcio del proyecto está compuesto por representantes de diferente condición (público o privado) y diferentes sectores (energía, educación, transporte...), permitiendo así la consideración de los diferentes intereses y asegurando el enfoque orientado al mercado de las acciones incluidas en la propuesta.

Entre las acciones-piloto a ejecutar se encuentran:

- Adaptación de la terminal de SAGGAS en el puerto de Sagunto para suministrar GNL a buques como combustible.
- Proyecto básico para la conversión de Diesel a GNL de un remolcador.
- Proyecto básico para la instalación de una planta de suministro de GNL/GNC en el puerto de Valencia.

El proyecto finalizará en Diciembre de 2020.

PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015)



El proyecto GAINN4SHIP INNOVATION (LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network), cuenta con un presupuesto de 15.025.564 € y una financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

Entre los resultados que se espera obtener de este estudio están:

- definición de los indicadores medioambientales para embarcaciones adaptadas al uso de GNL,
- definición de soluciones técnicas de toma de combustible;
- control de las emisiones de metano a la atmosfera de las embarcaciones prototipo adaptadas a GNL;

El proyecto finalizará en Diciembre de 2018.

PROYECTO GAINN4MOS (2015)



El proyecto GAINN4MOS (Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions), cuenta con un presupuesto de 41.314.934 € y una

financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran conjunto de proyectos piloto.

GAINN4MOS incluye 14 estudios de ingeniería de detalle sobre las infraestructuras de GNL y las estaciones de aprovisionamiento y reconversión de buques y/o construcción de nuevos buques y 11 prototipos (4 reconversiones de embarcaciones y 7 estaciones de aprovisionamiento de GNL en los puertos nodales).

El proyecto finalizará en septiembre de 2019.

8.3 PARTICIPACION EN SOCIEDADES

Como parte de los objetivos incluidos en su Política Ambiental, la APV está comprometida con la divulgación y colaboración con terceros, de forma que comparta el conocimiento acumulado en la protección del medio ambiente portuario y facilite la extensión de la gestión ambiental en otros ámbitos. De este modo, participa en proyectos de cooperación en los que, mediante la aportación de estos conocimientos, se contribuya a la mejora ambiental.

Participación en la AEIE EUROPHAR



La APV es miembro desde 1997 de la Agrupación Europea de Interés Económico EUROPHAR, de la que forman parte también las Autoridades Portuarias de Marsella y Génova, así como otras empresas e instituciones españolas, francesas e italianas que trabajan en el ámbito de la promoción de la seguridad y de la protección ambiental en puertos.

El consorcio EUROPHAR, del que desde 2008 la APV ostenta la presidencia, es una herramienta privilegiada de comunicación y de promoción de las políticas de la APV en el ámbito internacional, así como una herramienta de cooperación para el desarrollo de proyectos de I+D+i. De este modo, EUROPHAR ha participado en diversos proyectos, ya mencionados anteriormente, como en el Proyecto SIMPYC u otros como el proyecto SUPPORT "Security Upgrade for Ports", bajo la

convocatoria del 7º Programa y que finalizó en 2014, así como el GREENCRANES o el GREENBERTH en los que participó como parte del *Advisory Board*.

Debemos destacar durante el año 2015 el proyecto MEDUSA "*Multiorder dependency approaches for managing cascading effects in ports' global supply chain and their integration in risk assessment frameworks*", proyecto en el que participa EUROPHAR junto a la Universidad del Pireo (Grecia), Singular Logic, Universidad de Chipre y el Instituto Tecnológico Austriaco, colaborando en el diseño del análisis de riesgo en la cadena de suministro. Este proyecto empezó en Julio de 2014 y finalizará en junio de 2016.

Por todo lo anterior, EUROPHAR se configura como referente internacional en los campos de la protección ambiental y seguridad portuaria en el ámbito europeo.

8.4 FORMACIÓN

Tal y como se recoge en la política ambiental, desde la APV se procura facilitar la adecuada formación y sensibilización ambiental en materia ambiental, entendida no sólo como un sistema para mejorar los conocimientos del personal, sino como el medio para adquirir nuevas capacidades y habilidades que hagan más competitivos a los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía. De este modo, anualmente, se programan cursos y sesiones formativas que permiten el desarrollo de dichas capacidades en consonancia con las actividades realizadas en este ámbito. Dentro de lo posible, y como se plantea en el Proyecto ECOPORT II, estas actividades se realizan con la participación del resto de la Comunidad Portuaria.

Durante el año 2015 hay que destacar los cursos de formación y sensibilización que se han desarrollado en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia. Concretamente se impartieron dos jornadas: una bajo el título "Jornada Tecnologías Renovables. Experiencias en Pymes y Comunidad Portuaria" celebrada el 18 de febrero de 2015, con una duración de 4 horas y una asistencia de 50 personas

Y otra denominada "Conferencia Final proyecto Greenberth: Promoción del papel de las PYME's en la Comunidad Portuaria en Eficiencia Energética y Tecnologías Verdes relacionadas con las operaciones en terminales portuarias" celebrada el 10 de junio de 2015, con una duración 5 horas y una asistencia de 65 personas

Dentro del plan de formación del proyecto Ecoport II, se ha planificado la realización de diversos cuadernillos de formación de aspectos ambientales. Durante el mes de junio de 2015 se presentó a todas las empresas del grupo Ecoport el cuadernillo de aspectos ambientales: Conducción eficiente y en octubre del mismo año, el cuadernillo de aspectos ambientales: derrames en tierra de sustancias peligrosas y contaminantes.

Durante el mes de febrero de 2015 se realizó formación sobre temas ambientales para los componentes de la Policía Portuaria. Esta formación fue impartida por personal del Departamento de Medio Ambiente.



9. COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES

9. COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES

La cercanía de la Autoridad Portuaria de Valencia a sus diferentes grupos de interés permite conocer sus demandas e inquietudes y sirve de base para diseñar y desarrollar acciones concretas para el cumplimiento de los compromisos asumidos. Uno de los objetivos es facilitar el acceso a la información al máximo número de profesionales y organizaciones sobre los ámbitos en los que actúa.

9.1 COMUNICACIÓN

Con objeto de facilitar este conocimiento, la APV dispone de diferentes canales de comunicación dirigidos a las diferentes partes interesadas. En concreto podemos destacar los siguientes.

Página web de la Autoridad Portuaria de Valencia

La página web de la APV (www.valenciaport.com) continúa siendo una de las plataformas de comunicación pública más importante de la organización en los diferentes ámbitos, incluido el ambiental.

Página web del proyecto Ecoport II

La página web del proyecto Ecoport II (www.ecoport.valenciaport.com) pretende ser un portal dirigido a los componentes de la comunidad portuaria en el que se intercambie información relativa a iniciativas relacionadas con la mejora en el desempeño ambiental así como compartir herramientas promovidas por la APV para mejorar el desempeño de los interesados.

9.2 CHARLAS INFORMATIVAS ESPECÍFICAS DE MEDIO AMBIENTE

La APV, ha seguido manteniendo durante el año 2015, comunicación permanente con instituciones, clientes y partes interesadas sobre las actividades ambientales de nuestros puertos.

Por parte de la APV, se han atendido 164 visitas en las que figura un apartado sobre Medio Ambiente, lo que ha supuesto la asistencia de un total de aproximadamente de 5.859 personas de diversas organizaciones y centros. Las visitas institucionales han sido, entre otras, el Embajador de Bélgica en España, de Chile y de México, Vicepresidente de Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS), S.A , Delegación del

Ministerio de Infraestructuras y Ordenación de Gabón y la Delegación Cuartel General Terrestre de Alta Disponibilidad.

Entre las visitas técnicas hay que destacar: Universidad de Monterrey, de Colorado, de Goldau (Suiza), la Facultad de Economía y Geografía de Valencia, Universidad Politécnica de Valencia. Climate Kic, Universidad Católica de Valencia y CEU San Pablo

9.3 COLABORACIÓN Y ASISTENCIA A FOROS Y SEMINARIOS

La APV participó, durante el periodo 2015, en un elevado número de congresos y jornadas sobre medio ambiente en su relación con los puertos, tanto de ámbito nacional como internacional. Cabe mencionar al respecto:

- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal XXIII Edición – Fundación Valenciaport (Valencia, Marzo y Abril 2015)
- Master en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad (Madrid, Abril 2015)
- Presentación del proyecto Greenberth (Bruselas, Bélgica, Junio 2015)
- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal Edición Colombia (Barranquilla-Colombia, Noviembre, 2015)
- Curso Unctad de Gestión Portuaria (Lima, Perú, Diciembre 2015)

9.4 PUBLICACIONES

Las publicaciones producidas por la APV abarcan tanto monografías y guías específicas sobre temas concretos, como publicaciones divulgativas de las actividades realizadas y publicaciones periódicas. Así, hay que distinguir entre las realizadas este mismo año y las publicaciones anteriores al año 2015

Publicaciones del año 2015

Memoria Ambiental 2014

Como elemento clave de la comunicación ambiental, un año más la Autoridad Portuaria de Valencia ha publicado la Memoria Ambiental que recoge las actuaciones que en materia ambiental se han llevado a cabo durante el ejercicio 2014.



Otras herramientas de divulgación de 2015

Boletines Ambientales

La Autoridad Portuaria de Valencia edita desde 1998 un boletín ambiental con carácter cuatrimestral donde se da a conocer todas aquellas noticias y novedades de interés en el campo ambiental del ámbito portuario, de índole nacional e internacional.

Continuando la tendencia de los últimos años, el boletín ambiental se ha consolidado durante el 2015 como uno de los canales preferidos para el sector portuario para estar al día en materia ambiental. Los contenidos de dicho boletín son los siguientes:

- Editorial sobre temas ambientales.
- Colaboración elaborada por persona especialista en temas ambientales del sector marítimo-portuario.
- Opinión de una empresa de la comunidad portuaria.
- Noticias breves relacionadas con temas ambientales portuarios.
- Novedades legislativas ambientales.
- Agenda.

Durante el año 2015 se editaron los siguientes números:

- Boletín Ambiental nº 44, publicado en marzo 2015
- Boletín Ambiental nº 45, publicado en septiembre 2015
- Boletín Ambiental nº 46, publicado en noviembre de 2015

Publicaciones anteriores a 2015

Entre las publicaciones editadas en años anteriores por la APV, podemos citar:

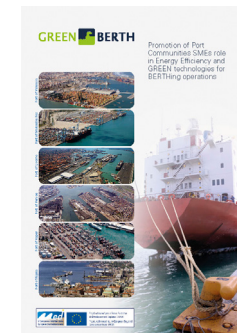
Folleto "Iniciativas ambientales"

La Autoridad Portuaria de Valencia ha editado durante el 2011, un Folleto denominado "Iniciativas Ambientales", en castellano e inglés, que recoge las diferentes actividades que la APV lleva a cabo con respecto a la protección del medio ambiente, así como la respuesta a los compromisos adquiridos en su Política Ambiental.



Folleto y Newsletter del proyecto Greenberth

En el marco del proyecto Greenberth se han editado folletos y newsletter para dar a conocer dicho proyecto en distintos foros tanto nacionales como internacionales.



Guía E4Port para la implantación de Sistemas de Gestión Energética por Niveles en Instalaciones Portuarias

Dicha guía aporta una metodología específica para la evaluación de los aspectos energéticos significativos de aplicación a las actividades portuarias, así como un modelo de gestión, en tres niveles, para la implantación de sistemas de gestión energética para empresas concesionarias y prestadores de servicios portuarios acorde con las normas de referencia actuales.



Guía ECOPORT para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental por Niveles en Instalaciones Portuarias.

La Comunidad Portuaria la integra un gran número de empresas de diferentes tamaños, situaciones ambientales y actividades, por lo que la adopción de un Sistema de Gestión Ambiental puede conllevar diferentes esfuerzos y dificultades para cada una de ellas. Con la idea de facilitar el acceso y participación de las empresas en este proyecto y teniendo en cuenta las características de cada una de ellas, la Autoridad Portuaria ha desarrollado una guía que estructura en 5 niveles los requerimientos de un Sistema de Gestión Ambiental en línea con la norma ISO14001 y el reglamento EMAS II. Según esta metodología, cada empresa es evaluada conforme a su situación ambiental, parte del nivel que más se ajusta y de forma progresiva trabaja para alcanzar niveles superiores hasta llegar al último nivel que garantiza la implantación definitiva de un Sistema de Gestión Ambiental, lo que les permite un acceso sencillo y de bajo coste en la implantación de dicho Sistema.



Guía de evaluación de riesgos ambientales en instalaciones portuarias



Dicha guía tiene como objetivo ser una herramienta fácil de manejar y eficaz para aquellas empresas situadas en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía que deseen llevar a cabo su propia evaluación de riesgos ambientales según la norma UNE 150.008.

Guías de Ecoeficiencia

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha editado cinco Guías de Ecoeficiencia con el principal objetivo de impulsar criterios de sostenibilidad en las empresas de los recintos portuarios gestionados por la APV: Sagunto, Valencia y Gandía. Las guías recogen diversas propuestas y actuaciones que permiten la producción de bienes y servicios consumiendo menos recursos naturales y, como consecuencia, reducir la contaminación a través de procedimientos ecológica y económicamente eficientes. Estas Guías han sido elaboradas tras un minucioso estudio de Ecoeficiencia y Sostenibilidad en los puertos gestionados por la APV y permiten aplicar criterios de ecoeficiencia en los siguientes campos de actuación: ecoeficiencia energética, elaboración de un inventario de gases de efecto invernadero, uso del agua, generación de residuos y el empleo de materiales en la ejecución de obras.



Guías de buenas prácticas ambientales

Con motivo del proyecto ECOPORT, comenzó a editarse en el año 2000 una serie de Guías de Buenas Prácticas Ambientales en Puertos con el objetivo de sensibilizar a los diferentes colectivos que trabajan en los recintos portuarios de la importancia de aplicar criterios de respeto al entorno en su trabajo diario. Cada una de estas Guías se dedica a una actividad portuaria concreta y suministra, desde consejos útiles a aplicar a los procesos típicos de cada actividad, hasta legislación aplicable a cada caso concreto. Las Guías editadas hasta el momento han sido las siguientes:

- Oficinas (editada en 2000, reeditada en 2006 y 2009)
- Talleres (editada en 2000, reeditada en 2006 y 2009)
- Transporte Terrestre por Carretera (editada en 2004 y reeditada 2009)
- Manipulación y Almacenamiento de gráneles sólidos (editada en 2005 y reeditada en 2009)



Memorias Ambientales (anual desde 2001) de la Autoridad Portuaria de Valencia

La publicación en 2002 de la primera Memoria Ambiental de la Autoridad Portuaria de Valencia (primera del sistema portuario español), recogió todas las actuaciones que en esta materia se habían llevado a cabo durante el año 2001, tratando de dar un paso adelante y cumplir un firme propósito de información a toda la sociedad dentro del proceso de mejora continua en la que la APV se halla inmersa.

Desde entonces y en años consecutivos, la Autoridad Portuaria de Valencia ha venido publicando estas Memorias, que vienen a reconocer el especial interés de la institución por consolidar su compromiso de respeto y cuidado del medio ambiente, exponiendo las principales actividades relacionadas con la protección del entorno desarrolladas en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandia, así como los principales parámetros e indicadores de gestión ambiental asociados a las mismas, junto con una detallada descripción de los resultados obtenidos.

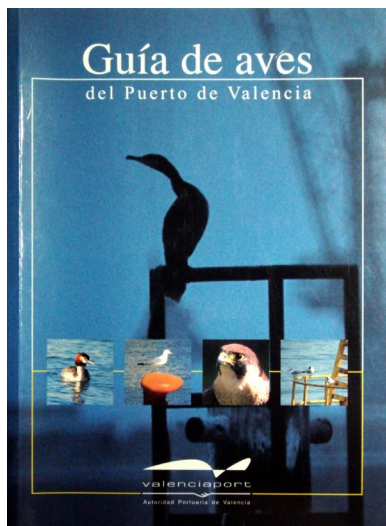


Guía de Aves del Puerto de Valencia

Con la publicación de esta guía de Aves del Puerto de Valencia, la APV pretende difundir la gran variedad de aves que pueden ser avistadas en el entorno portuario facilitando a los expertos unos conocimientos iniciales a partir de los cuales

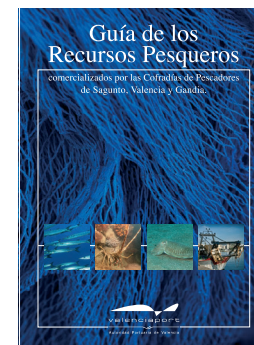
poder llevar a cabo su estudio y seguimiento y, a la vez, proporcionando a cualquier ciudadano la posibilidad de identificar de una forma práctica las especies que sobrevuelan nuestros puertos durante las diferentes estaciones.

La idea de esta guía surge como consecuencia del proyecto ECOPORT y con su publicación se cumplen dos objetivos: En primer lugar dar cumplida respuesta a la demanda de información por la sociedad en general en cuanto al conocimiento de la biodiversidad de nuestro puerto. Y en segundo lugar, cumplir con el compromiso de "facilitar una adecuada formación y sensibilización al personal que favorezca el desarrollo de la presente política", tal como se recoge en la Política Ambiental.



Guía de recursos pesqueros

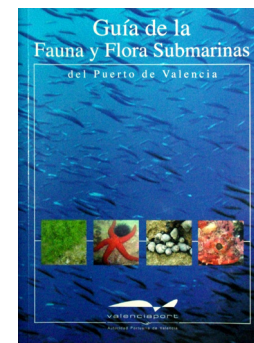
Se recogen las especies que se comercializan en la Cofrada de Pescadores de Sagunto, Valencia y Gandía. La guía tiene la virtualidad de que las especies se presentan en su habitual natural.



Guía de la fauna y flora submarina del Puerto de Valencia

Siguiendo los compromisos adoptados en su Política Ambiental, esta Autoridad Portuaria en colaboración con la Universidad de Valencia ha realizado un estudio de la flora y fauna submarinas del Puerto de Valencia. Las especiales características morfológicas del entorno portuario, la gran diversidad de actividades comerciales así como el tráfico marítimo en este puerto interoceánico hace de este estudio una herramienta eficaz para el conocimiento de la biodiversidad en el recinto portuario. A la vez, el estudio permite, además de disponer de información inicial para determinar posteriormente los posibles efectos que la actividad portuaria pueda ocasionar en la fauna y flora, poner de manifiesto la riqueza e importancia de los seres vivos que habitan el enclave portuario.

Como resultado de este trabajo se ha editado esta guía que tiene la virtud de que todas las imágenes que en ella se exponen han sido recogidas en el Puerto de Valencia. La relación de especies que se exponen son las más representativas del área de estudio y, por tanto, constituyen una pequeña parte del extraordinario catálogo más amplio de especies presentes.



Video de las Actuaciones Ambientales de la Autoridad Portuaria de Valencia



Se ha elaborado un DVD que recopile las principales actuaciones en materia ambiental desarrolladas hasta el momento por la Autoridad Portuaria de Valencia en los puertos que gestiona (Sagunto, Valencia y Gandia) con el fin de dar a conocer cuáles han sido las principales actuaciones ambientales, y cuáles han sido los resultados obtenidos, contribuyendo de este modo a enriquecer el conocimiento en materia ambiental de los diversos actores que participan en la actividad portuaria, y en especial, de otras autoridades portuarias con problemáticas ambientales similares.



10. CONTABILIDAD VERDE

10.1 GASTOS AMBIENTALES

Durante el año 2015, la APV ha incurrido en gastos para la protección y mejora del medio ambiente por un importe de 1.259.563,76€, que se detallan en la tabla resumen siguiente:

CONCEPTOS	EJERCICIO 2015	EJERCICIO 2014
GASTOS DE PERSONAL:	262.769,32	250.282,47
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN:	709.961,71	707.430,38
Reparaciones y conservación	352.315,33	366.878,40
Servicio de profesionales independientes	178.760,74	183.096,53
Suministros y consumos	11.707,60	11.501,18
Otros servicios y otros gastos	167.178,04	145.954,27
AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO:	286.832,73	296.892,94
TOTAL GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES	1.259.563,76	1.254.605,79

10.2 INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES:

La APV tiene las siguientes inversiones en immobilizaciones intangibles y materiales relacionadas con la mejora del medio ambiente, con el siguiente detalle:

ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES (Importes brutos)	31/12/2014	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2015
ACCESOS MARÍTIMOS	3.748.162,71	-	-	3.748.162,71
OBRAS DE ABRIGO Y DÁRSENAS	148.247,29	-	-	148.247,29
OBRAS DE ATRAQUE	91.772,15	-	-	91.772,15
INSTALACIONES GENERALES	285.057,81	-	-	285.057,81
PAVIMENTOS CALZADAS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN	5.899,45	-	-	5.899,45
MATERIAL FLOTANTE	126.147,18	-	-	126.147,18
MATERIAL DIVERSO	469.527,68	-	-	469.527,68
APLICACIONES INFORMÁTICAS	14.909,00	-	-	14.909,00
PROPIEDAD INDUSTRIAL	3.207,00	-	-	3.207,00
TERRENOS	63.534,43	-	-	63.534,43
TOTAL ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	4.956.527,70	-	-	4.956.527,70

AMORTIZACIONES DE ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	31/12/2014	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2015
ACCESOS MARÍTIMOS	978.072,73	78.185,16	-	1.056.257,89
OBRAS DE ABRIGO Y DÁRSENAS	50.509,00	2.969,28	-	53.478,28
OBRAS DE ATRAQUE	52.132,86	3.068,88	-	55.201,74
INSTALACIONES GENERALES	130.823,49	16.541,06	-	147.364,55
PAVIMENTOS CALZADAS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN	3.954,51	395,58	-	4.350,09
MATERIAL FLOTANTE	40.258,08	9.546,18	-	49.804,26
MATERIAL DIVERSO	460.179,30	5.764,33	-	465.943
APLICACIONES INFORMÁTICAS	14.909,00	-	-	14.909,00
PROPIEDAD INDUSTRIAL	3.207,00	-	-	3.207,00
TOTAL ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	1.734.108,97	116.470,47	-	1.850.579,44



11. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Como venimos haciendo en Memorias anteriores, a continuación se hace una recapitulación de los indicadores medioambientales destinados a informar sobre la actividad de esta Autoridad Portuaria.

Desde el año 2011 la APV viene trabajando con tres grupos de indicadores, el primer grupo procede de la metodología GRI (Global Reporting Initiative) adaptados a las características de las actividades portuarias y que se definieron como resultado del proyecto MESOSPORT. El segundo grupo está conformado por los indicadores exigidos por el Reglamento CE1221/2009 EMAS III. Adicionalmente la APV trabaja en un tercer grupo de indicadores de sostenibilidad que se incluyen en la Memoria de Sostenibilidad de la APV, como consecuencia del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad de Puertos del Estado, y que persigue unificar criterios para reportar el comportamiento sostenible del Sistema Portuario Español, que no se incluyen en la presente Declaración.

En esta Declaración únicamente se relacionan los más relevantes del **primer grupo**, además de los del **segundo grupo**, tal y como exige el Reglamento CE1221/2009 EMAS III.

Primer grupo

A 14	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.
Ver Capítulo 7. Respuestas ante situaciones de Emergencia	
A 15	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales producidos por la actividad de la AP
Calidad de las aguas:	
<ul style="list-style-type: none"> - Limpieza de residuos flotantes del espejo del agua: a través de la embarcación Limpiamar III. Ver Capítulo 6, apartado 6.4.5. Resultados del seguimiento de la calidad de las aguas 2015. - Lucha contra la contaminación por vertidos de hidrocarburos: a través de los planes de emergencia. La APV dispone de equipos para mitigar los efectos de una contaminación. Ver Capítulo 7. Respuestas ante situaciones de Emergencia - Red de control de calidad de aguas. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.4. Calidad de Aguas . 	
Calidad del aire: Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.2. Control de la Calidad del Aire:	
<ul style="list-style-type: none"> - Existencia de Redes de Control, Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente: - Red de control de calidad Acústica, apartado 6.3. - Control de la calidad del aire, apartado 6.2. 	
Gestión de residuos:	
<ul style="list-style-type: none"> - Se dispone de un Centro de Transferencia de Residuos (CTR) que facilita la recogida de los residuos. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.1. Residuos, sub-apartado 6.1.2. Procedentes del recinto portuario. - La APV dispone del servicio portuario para la recogida de Marpol I, IV y V en régimen de gestión indirecta. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.1. Residuos, sub-apartado 6.1.3. Residuos procedentes de los buques. 	
Proyectos de Innovación y Cooperación: Ver Capítulo 8. Proyectos de Innovación y Cooperación	
Certificaciones: ver Capítulo 4. Descripción del Sistema de Gestión Ambiental, apartado 4.2. Certificaciones:	
<ul style="list-style-type: none"> - Norma UNE EN ISO 14001:2004 sobre Gestión Ambiental desde 2006. - Certificación EMAS III desde 2008. - Certificado PERS (Port Environmental Review System) que, apoyado por la Asociación Europea de Puertos Marítimos es la única certificación ambiental dirigida exclusivamente al sector portuario. 	
A 17	Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.
No se han impuesto multas ni sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental	

Segundo grupo:

Ver Capítulo 5. Gestión de Recursos Naturales, apartado 5.5. Resumen de Indicadores.



12. RECOMENDACIONES DE MEJORA

Como último apartado de la presente declaración, queremos desde la Autoridad Portuaria de Valencia fomentar en la medida de lo posible la mejora ambiental de nuestro entorno, proponiendo al lector, ya sea una industria, la administración, un vecino o cualquier otra parte interesada del sistema de gestión, la adopción de buenas prácticas que, sin duda, redundaran en que tanto las generaciones actuales como las futuras puedan seguir disfrutando de un recinto portuario limpio y saludable:

- Reduce, en origen y en la medida de lo posible los residuos que puedas generar.
- Reutiliza en otra parte del proceso eso que aparentemente parecía un residuo.
- Separa los residuos peligrosos entre sí y de otros
- Gestiona dichos residuos adecuadamente mediante transportistas y gestores autorizados
- No viertas sustancias no autorizadas al alcantarillado
- Revisa tu/s vehículo/s no olvides que necesitan inspecciones periódicas, consumirá menos combustible y no emitirá aquello que no deba.
- El mar es de todos, evita verter cualquier sustancia, sólida o líquida, en las aguas portuarias.
- El agua es un bien escaso, utiliza el agua necesaria y no más, utiliza riego por goteo para tus plantas, utiliza cisternas con pulsador de bajo consumo, reutilízala siempre que puedas.

No olvidemos que:

“NO SOLO SOMOS HEREDEROS DE LA TIERRA, DE LOS RÍOS, DE LAS MONTAÑAS, DEL VIENTO; SOMOS GUARDIANES Y CUSTODIOS” Protocolo de Kioto



13. VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

Esta declaración ambiental ha sido verificada en auditoría interna por C Más Innovación de Sistemas, S.L. durante los días el 11 de mayo y 3 de junio de 2016 y en auditoría externa realizada por Lloyd's Register Quality Assurance en los días 9 y 10 de Julio de 2016.

Organismo verificador: Lloyd's Register Quality Assurance España, S.L. N.º.: ES-V—0015

Verificador: Fernando Adam Matamala

Esta es la séptima declaración anual de la registrada en la Generalitat Valenciana con el número E/CV/000023.