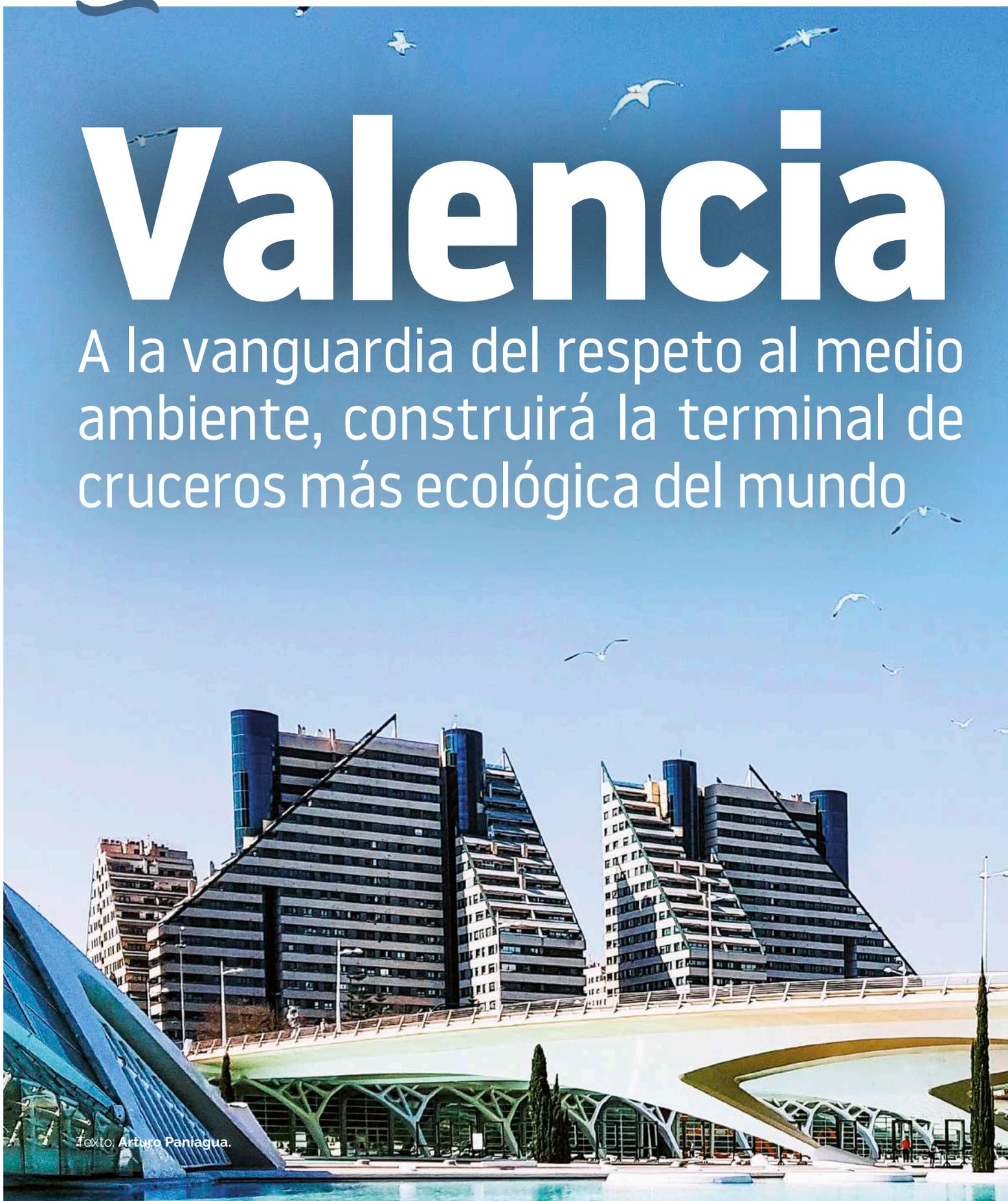




PUERTOS / Valencia

Valencia

A la vanguardia del respeto al medio ambiente, construirá la terminal de cruceros más ecológica del mundo



Texto: **Arturo Paniagua.**

Cruises News

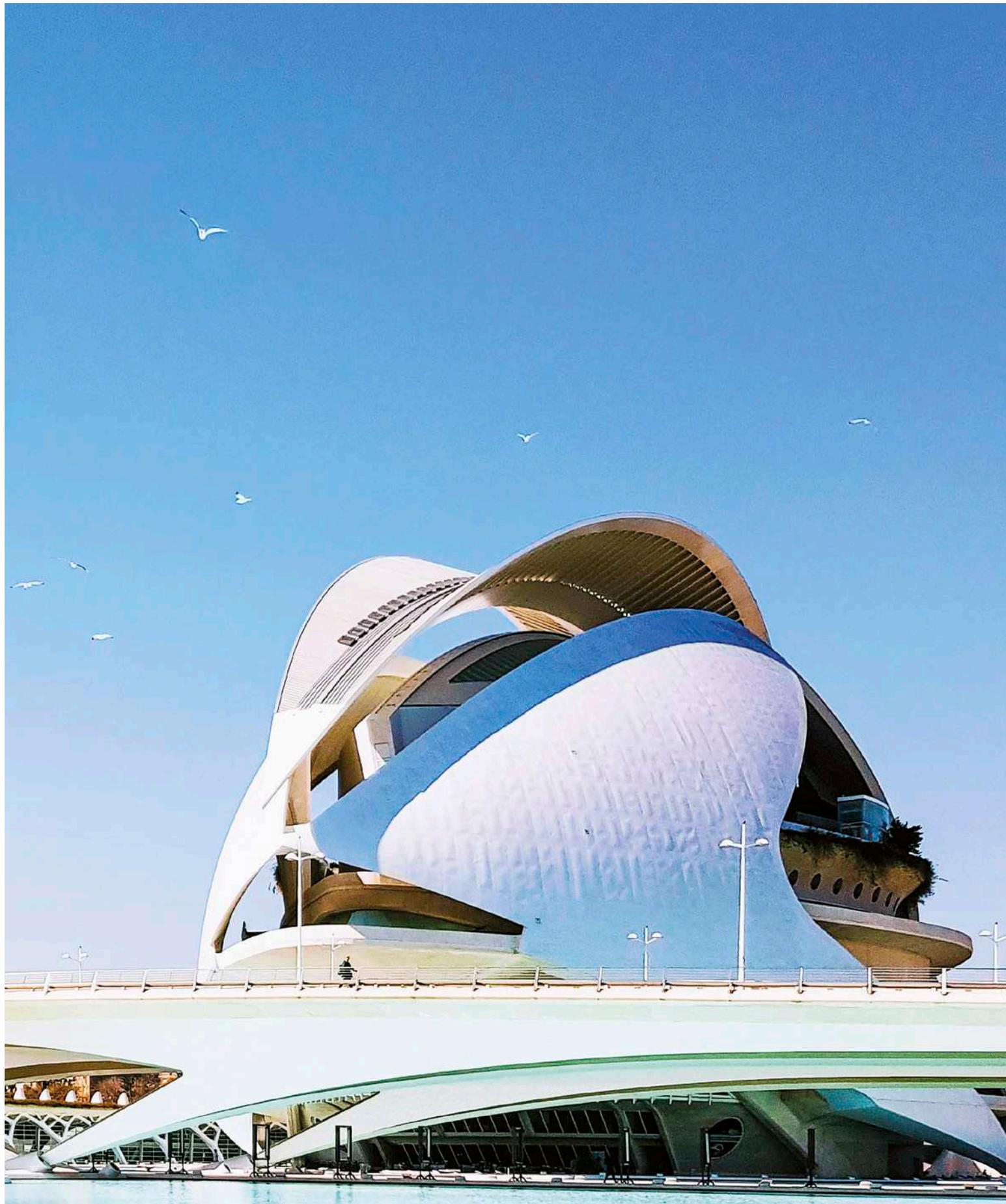
Fecha: **lunes, 04 de enero de 2021**

Página: **6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25**

Nº documentos: **18**



Recorte en **color** % de ocupación: **37,32** Valor: **783,77€** Periodicidad: **Trimestral** Tirada: **5.000** Audiencia: **15.000** Difusión: **5.000**





□

El Puerto de Valencia aprobó el pasado 13 de noviembre la concesión para la construcción de la nueva terminal de cruceros en los terrenos de Unión Naval de Levante. La Autoridad Portuaria (APV) seleccionó la oferta de Baleària, la única presentada, que contempla la construcción de una nueva terminal modélica en ecología, medio ambiente, conectividad, integración puerto-ciudad, etc dando además salida a unas zonas portuarias sin actividad desde 2012.

Una operación histórica

El proyecto de construcción de una terminal dedicada para buques de crucero en Valencia viene de lejos. La ampliación norte del puerto de Valencia incluía dos muelles de crucero, que incluso podían a ser hasta tres en una ampliación futura, al norte de la ampliación, muy al estilo de los que podemos encontrar en puertos como Civitavecchia, o incluso el Moll Adossat de Barcelona. Sin embargo, además de cruceros, esa ampliación norte daba cabida al incremento de la capacidad de contenedores, que es el tráfico estrella de Valencia. Inicialmente, la nueva terminal de contenedores iba al sur de la ampliación norte.

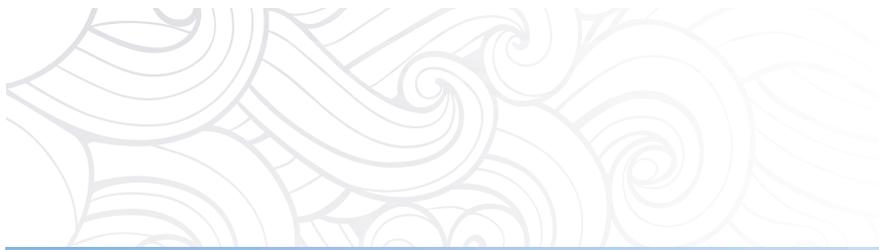
Sin embargo, tras la construcción de los diques de abrigo, durante el proceso de definición de ambas terminales, MSC Contenedores (no MSC Cruceros), el segundo operador mundial de contenedores, comunicó su voluntad de acudir a la licitación de la nueva concesión de contenedores, pero planteó que la terminal de contenedores estuviera al norte de la ampliación norte, con mas de dos kilómetros de línea de atraque. Es decir, donde iban en el futuro los cruceros. Esa nueva terminal, adjudicada en septiembre de 2019, implica una concesión a 50 años con una inversión de 1.021 millones de euros durante el periodo 2020-2026: 320 para obra civil y edificación, 615 para equipos de manipulación de carga y 86 a automatización. La nueva terminal de contenedores estará totalmente electrificada, su diseño y equipamiento permitirá atender los portacontenedores más grandes en servicio y está concebida para minimizar las emisiones de CO².

Cambio de ubicación de la terminal

En consecuencia, la Autoridad Portuaria cambió todo el proyecto de la terminal de conte-



En 2019, el puerto de Valencia recibió 203 escalas de cruceros y 435.000 cruceristas, con una previsión pre-COVID-19 de alrededor de 500.000 pasajeros en 2020.



nedores de la ampliación norte, y decidió buscar otra ubicación a los cruceros.

En el otoño de 2018, el consejo de la Autoridad Portuaria de Valencia inició el procedimiento para rescatar la concesión de los antiguos astilleros Unión Naval de Valencia, que culminó en octubre. Esto suponía que, en lugar de instalarse la terminal de cruceros en la ampliación norte, iría en esa concesión de casi 100.000 m2 de, los históricos astilleros del Grupo Bolido que cesaron su actividad en 2012. Originalmente, la idea de la Autoridad Portuaria era ubicar allí una terminal para sólo ferries dado que Balearia operaba desde Valencia sin esa infraestructura. En esta situación, la Autoridad Portuaria decidió cambiar su estrategia de dos terminales dedicadas específicas para cruceros y ferries, respectivamente, a una única de uso mixto. La Autoridad Portuaria también cambió el uso inicial para poder acoger también tráfico internacional y nacional de cruceros y ferries, lo que implicaba mayor necesidad de superficie para poder albergar camiones y vehículos. La intención del puerto era solapar este rescate con el concurso para la concesión de esa nueva terminal mixta de pasajeros a los operadores, que deberían presentar sus propios proyectos.

La preferencia de esa decisión era no crear una terminal dedicada para quien ganara la concesión, sino que tenía que tener la vocación de servicio público. Esta decisión estratégica aporta un mayor valor al crucerista, o al turista que llega a Valencia en ferry, porque va a estar en la entrada de la ciudad. Se podría salir andando para tomar contacto con la ciudad, sin necesidad de usar autobuses lanzaderas como ocurría en la ampliación norte.

Pliego de explotación de la terminal

El pliego de la nueva terminal de pasajeros de Valencia es un ejemplo de la puesta en valor de los valores de eficacia, eficiencia, y rigor medioambiental que deben regir la gestión de la Administración.

Por ejemplo, valoraba hasta cinco puntos el Plan de Responsabilidad Social Corporativa, en lo referente a la implantación de una estrategia de gobierno corporativo y de código de conducta, con medidas de promoción de medidas de igualdad de género, empleo estable, conciliación familiar, personal y laboral y condiciones mejoradas sobre las exigibles legalmente de accesibilidad universal.

Además, el puerto de Valencia lleva muchos años trabajando en proyectos medio ambientales, entre los que destaca EcoPort, financiado por la Unión Europea. Así, entre los requisi-



La nueva terminal debe permitir una convivencia perfecta entre el turista que llegue a Valencia y la capacidad de servicios de la propia ciudad.

tos de la APV para la construcción y gestión de infraestructuras, el pliego de licitación incluye un plan ambiental que contemple el compromiso con el desarrollo de los sistemas de gestión ambiental (EMAS) de EcoPort, un programa de protección ambiental para la fase de construcción, medidas específicas de reducción de CO₂, uso de energías renovables, el reciclaje o utilización de maquinaria y equipamientos ecoeficientes, entre otras medidas. En esta línea, el proyecto de nueva Terminal de Pasajeros presentada por Balèaria dispondrá del 100% de la energía de origen renovable, aprovechará el reciclaje de residuos recuperados de los barcos y la estación marítima para la producción de biocombustibles, dispondrá de un red de suministro eléctrico "cold-ironing" para los buques atracados, el diseño de cubiertas de las edificaciones estará preparado para la instalación de placas solares fotovoltaicas, y todo ello compatibilizándolo con la protección del patrimonio histórico-cultural de los edificios.

La Autoridad Portuaria de Valencia está trabajando además en proyectos de energías alternativas, como paneles fotovoltaicos en las cubiertas de todos los edificios; o como la energía eólica, para lo cual ha pedido a la Generalitat Valenciana que transforme la ley actual para poder instalar molinos de viento en los espigones exteriores.

Además, la Autoridad Portuaria de Valencia, junto a la Fundación Valenciaport, contribuye a proyectos como el cambio de combustible de los ferries de Baleària a LNG, una realidad que alcanza hoy a gran parte de su flota (incluyendo el 100% de los buques basados en Valencia), al uso de hidrógeno en las máquinas de las terminales de Grimaldi o MSC, etc. Además, junto a Baleària está trabajando en el proyecto "Green Ports" para medir y mejorar la calidad del aire y el nivel de ruido generado en el puerto de Valencia. Para ello, se están instalando equipos de medición de última generación para realizar mediciones de emisiones y ruido en la dársena y a lo largo de varias cadenas logísticas con las que se diseñarán modelos predictivos para anticipar picos de emisiones y ruido y, actuar al respecto.

Captación de nuevos tráficos, el rol de Global Ports

La licitación planteaba además que el concesionario debía comprometerse en la captación de nuevos tráficos, tanto de línea regular, como de cruceros, y por eso primaba con 45 puntos el plan de empresa. En ese documento se debía recoger el volumen de tráfico mini-

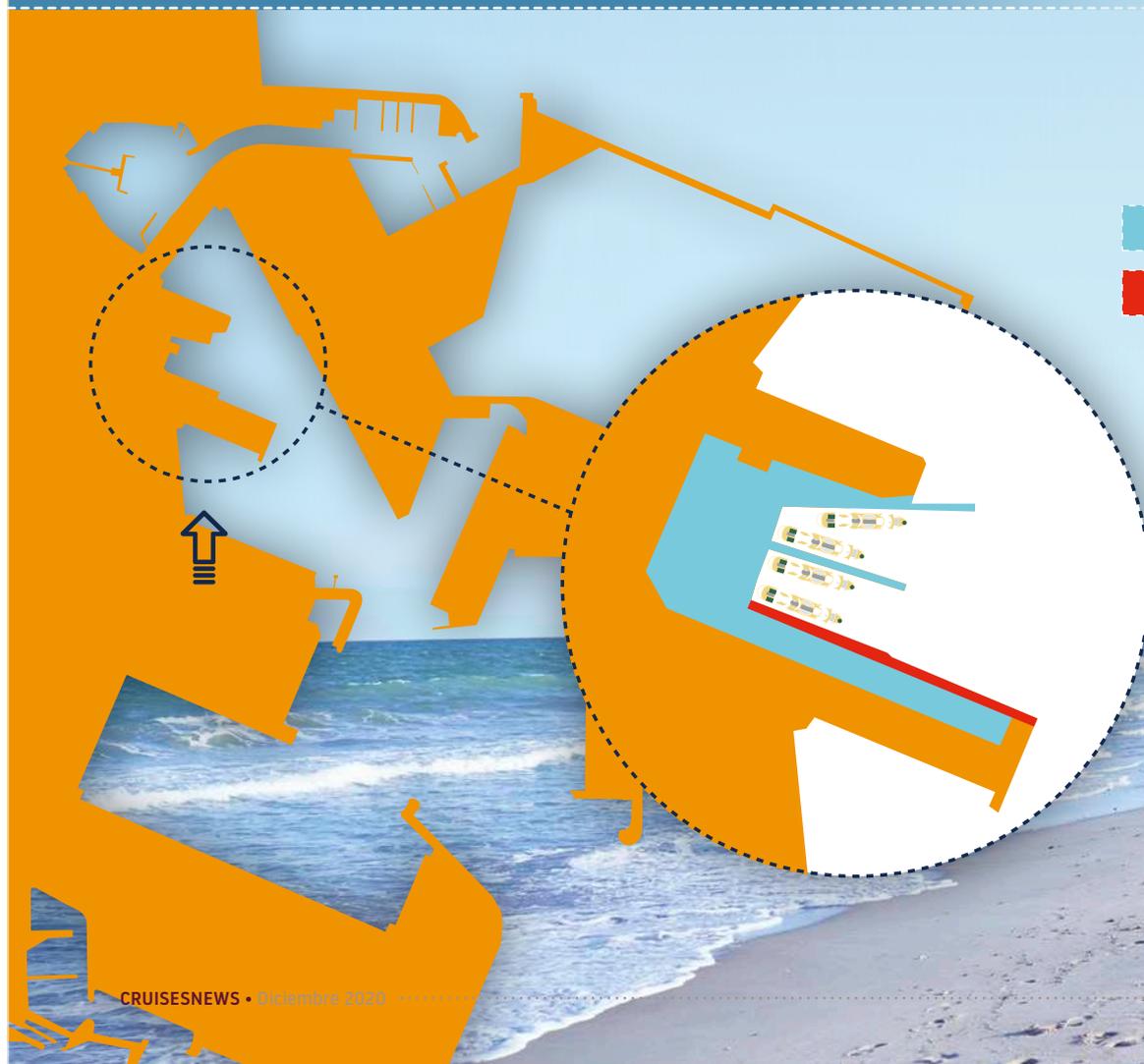


TERMINAL NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA



La calidad del aire del puerto de Valencia es excelente.

FUTURA TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS



Superficie total: 107.295 m²

Nuevo atracadero "Espigón Turia Norte" a ejecutar por la Autoridad Portuaria de Valencia fuera del ámbito de la futura concesión.



El presidente de Baleària, Adolfo Utor, ha subrayado que la nueva estación marítima "tendrá un corazón verde, espíritu inteligente y será un faro de sostenibilidad en el puerto de València".

mo comprometido durante los años de explotación de la terminal, así como el descuento que estaría dispuesto a aplicar sobre las tarifas vigentes. Es decir, la Autoridad Portuaria de Valencia optaba por una terminal viva, llena de actividad, que incremente el rol de motor económico que el propio puerto tiene ya. En este sentido, es significativo el socio que acompañó a Balearia en la licitación. Global Ports Holding Plc es el operador de puertos de cruceros más grande del mundo, que inicialmente comenzó en el Mediterráneo, pero que tras una fuerte expansión también gestiona muelles en el Caribe, y Asia-Pacífico. En España gestiona la terminal de cruceros de Málaga, cuya titularidad controla al 100% desde comienzos de 2020, y parte de las de Barcelona a través de Creuers Del Port de Barcelona S.A., una sociedad de la que posee el 62%, mientras que el resto pertenece a Royal Caribbean Cruises.

La Autoridad Portuaria de Valencia conocía esta alianza y en las reuniones previas, Global Ports anunció una apuesta decidida por Valencia, aprovechando la infraestructura que se iba a poner en servicio. La APV valora positivamente este hecho, dado que Global Ports puede dar continuidad al tráfico de cruceros, que sea factible para operar dentro de la terminal, y que de satisfacción a la demanda social de cruceros, por la vocación turística de la Comunidad Valenciana. Global Ports debe ser capaz de laminar, de dosificar la oferta de cruceros, racionalizando la llegada de buques al puerto, de tal manera que la ciudad sea capaz de absorberla, evitando grandes aglomeraciones que provocan quejas de los ciudadanos. El pliego recoge también que el adjudicatario debe cuantificar el beneficio para la Autoridad Portuaria de Valencia a través del pago de tasas. Balearia calcula que, durante la vida del

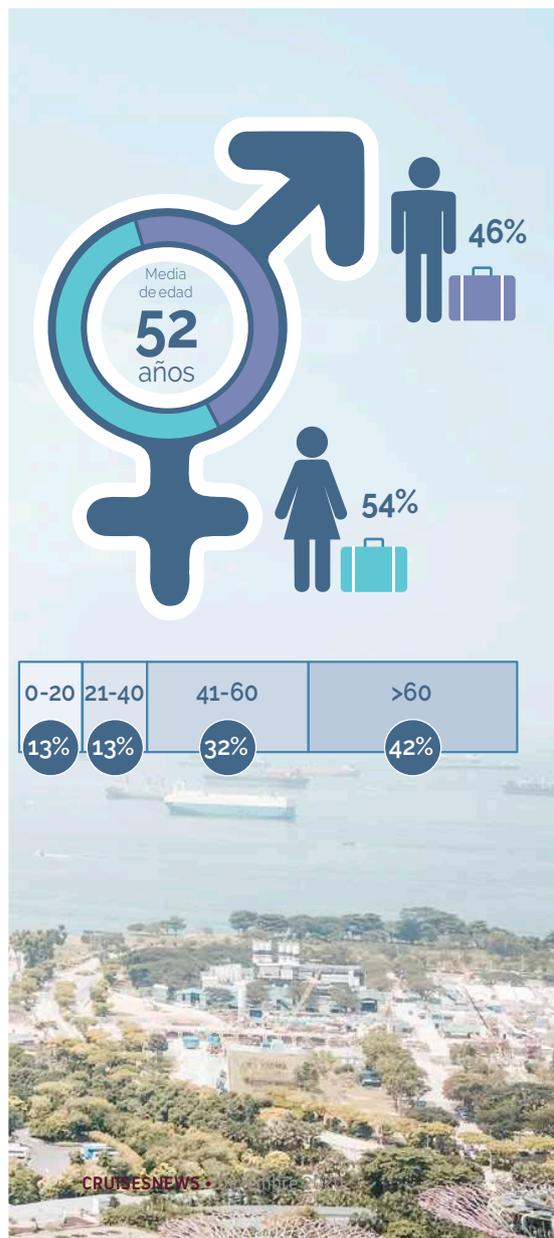




contrato de explotación, la APV recaudará unos 70 millones de euros por las tasas preceptivas de buques, pasajeros y tráfico ro-ro.

Descripcion de la terminal

La terminal ocupará aproximadamente 100.000 m² y su concesión se otorgará por un plazo de 35 años, prorrogables hasta un máximo de 50 años. La inversión prevista por la compañía asciende a 12 millones de euros. El astillero Unión Naval de Levante tiene una tradición importante en Valencia. Cuando la Autoridad Portuaria rescató el astillero solicitó un informe a la cátedra Demetrio Rives, de la Universidad de Valencia, sobre el patrimonio industrial del mismo. Sus redactores destacaron que serían muy interesante conservar las grandes naves de producción del astillero (subnave A de la nave 3), así como parte de la grada, algunas grúas pico de las situadas junto a la grada, y un depósito de agua. Todo este





Cada Euro gastado por la comunidad de cruceros en Valencia ha generado 1,21€ adicionales.

dictamen fue incluido en el pliego. Balearia he realizado una apuesta inteligente, conservando todos estos elementos como símbolos del pasado industrial. Y les da a las naves una fisonomía bastante modernista, con amplios espacios interiores, muy luminosos, llenos de vegetación, en los que puede convivir la actividad propia de la terminal, con la actividad social ciudadana.

Otra de las edificaciones la dedica a oficinas y al tránsito y llegada de pasajeros. La terminal de cruceros y la de tráfico regular de pasaje están segregadas. Los muelles destinados a cruceros los va a construir la Autoridad Portuaria. En el espigón del Turia Norte la APV está acabando el proyecto, y en la parte norte de la dársena, en la continuación de la grada, también. La terminal tendrá así tres atraques fijos para cruceros en el espigón del Turia Norte, y en un muelle de cruceros nuevo que se construirá en la parte norte de la Dársena de Levante. Balearia construirá un muelle trans-

versal entre los dos muelles de crucero, entre las antiguas partes norte y sur del astillero, así como un pantalán paralelo al muelle Turia Norte, de 215 metros, que permitirá el atraque de dos ferries en el centro de la dársena. Todos los muelles estarán preparados para acoger buques de carga rodada en caso de necesidad, y dispondrán de fingers para un acceso seguro del pasaje a bordo. Sólo en el caso de que coincida un cuarto crucero atracaría en la terminal de Trasmediterránea.

La Autoridad Portuaria también construirá los dos accesos a la terminal: el acceso "A", para cruceros, al norte, orientado a la ciudad de Valencia; y el acceso "B", para camiones y carga rodada, por el sur, orientado a la autopista de circunvalación a través de la zona fiscal, por las propias calles del puerto. Los accesos de carga y cruceros nunca se mezclarán. Esta nueva infraestructura del Puerto de Valencia contará con dos explanadas de alrededor de 15.000 y 6.000 m² para el preembarque desde



Los 400.000 cruceristas que recibe Valencia anualmente suponen menos del 20% de los turistas totales.



Estudio del impacto económico de los cruceros

Se aplicó la misma metodología que se utiliza para contabilizar el impacto económico del propio puerto. Se registraron dos tipos de impacto: el impacto propio de los cruceristas; y el impacto su supone el conjunto de la actividad producida por los cruceros, por las empresas dedicadas a gestionar esta actividad. Se caracterizó la actividad del crucerista en todas sus modalidades: en tránsito, si embarcaba, su país de origen, etc. Por ejemplo, la edad media del crucerista en Valencia es de aproximadamente 52 años, hay un equilibrio entre hombres y mujeres, etc. Y su gasto directo en 2017 ascendió a 17,5 millones de euros, mientras que el gasto de la comunidad de cruceros ascendió a más de 25 millones de euros.

También se caracterizó como era la estancia de los buques, la oferta de excursiones y la actividad de los cruceristas de tal manera que se concluyó que en Valencia los buques de crucero permanecen una media de 10,94 horas. También se determinó el porcentaje de aquellos que embarcaban en Valencia, o si estaban en tránsito. Este dato, indispensable para definir una oferta de excursiones facultativa, ha ayudado, por ejemplo, a determinar si es viable la polivalencia de la terminal de pasajeros. La Autoridad Portuaria renueva cada año estos datos para determinar el perfil del crucerista. También se realiza este estudio pero segmentado a navieras de lujo.

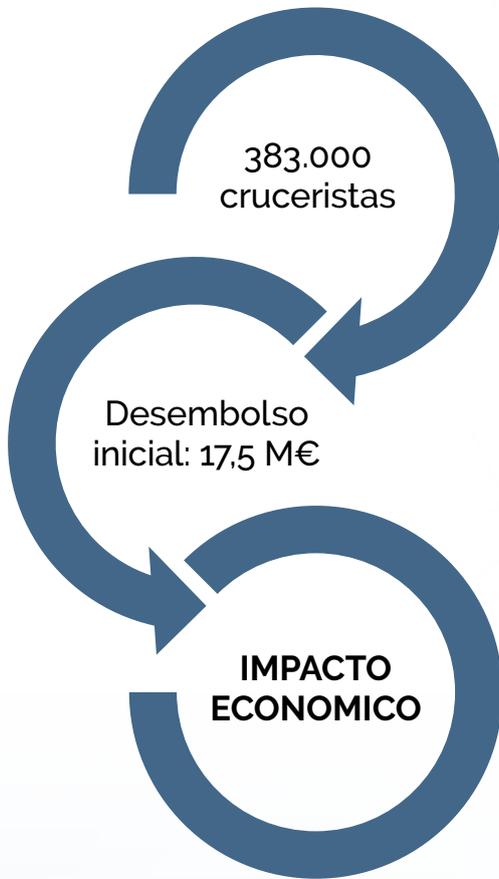
En Valencia los efectos económicos de la industria del crucero ascienden a 36.000.000 Euros, que se pueden desglosar en casi veinte millones de euros de gasto directo (cruceiristas y tripulaciones), tres y medio de gasto indirecto, y doce millones y medio de gasto inducido. Es decir, cada euro gastado ha generado 1,22 Euros adicionales.

Los empleos generados por los cruceros en Valencia suman un total de 637 (393 de ellos directos), en sectores tan dispares como hostelería, comercio, transporte, etc. Teniendo que cuenta el número de escalas que recibe Valencia, la riqueza generada es muy razonable teniendo que cuenta que se trata de un puerto principalmente de tránsito, a diferencia por ejemplo de sus vecinos Barcelona y Palma de Mallorca.

Otro aspecto fundamental aportado por el estudio de impacto económico es que el pasajero cuyo buque atraca en Valencia, se queda en Valencia. Sólo un 20% sale de la ciudad para realizar excursiones facultativas. Por lo tanto, el beneficio económico de los cruceros se queda mayoritariamente en la capital del Turia.

Actualmente, la Fundación Valencia Port esta trabajando junto con la Diputación en un proyecto para preservar el patrimonio cultural de Valencia mediante la instalación de sensores, tanto en el puerto como en la ciudad, para poder monitorizar los flujos de cruceristas. Nuevamente, el puerto de Valencia se posiciona en la vanguardia de la actividad portuaria utilizando el "big data" para evitar situaciones de que pueden llevar a la masificación.

El gasto medio por crucerista en Valencia es de 146,5 euros, lo que supone que, en este indicador, está más cerca del estándar de puerto base (entre 150-200 Euros), que del de un puerto puro de tránsito (siempre menos de 100 Euros).

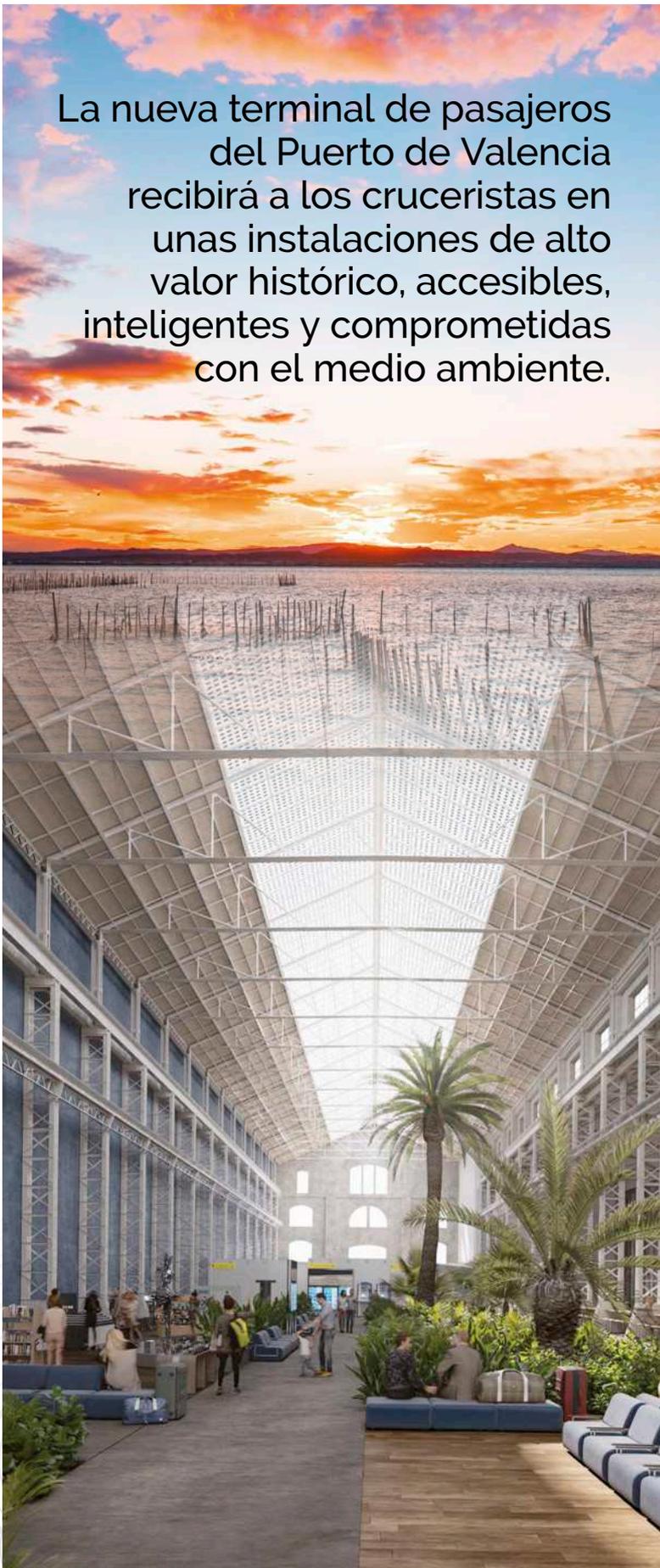


146,5 € / crucerista





La nueva terminal de pasajeros del Puerto de Valencia recibirá a los cruceristas en unas instalaciones de alto valor histórico, accesibles, inteligentes y comprometidas con el medio ambiente.



los accesos sur y oeste. El proyecto también incluye un Centro de Innovación y Ecoeficiencia y un espacio para la dinamización cultural. La Autoridad Portuaria de Valencia tiene la presión de acondicionar los muelles de cruceros de la nueva terminal lo antes posible para asegurar una continuidad en el tráfico de cruceros, tras el parón del Covid-19. Para poder comenzar las obras de la nueva terminal de contenedores de la ampliación norte, la APV debe desmontar los muelles de cruceros que están actualmente en esa ubicación. Y eso implica que los cruceros deberían tener acomodo en la nueva terminal.

Además, para poder hacer el muelle de cruceros, la Autoridad Portuaria debería tener acabado el muelle del espigón del Turia Norte, de tal manera que Balearia pasara a utilizar ese atraque. Debe haber una secuencia muy precisa entre las obras, de tal manera que se puedan respetar los tráficos actuales, tanto de cruceros, como de pasaje de línea regular y carga rodada de Balearia.

Los proyectos de los muelles están muy avanzados, y las obras se licitarán lo antes posible. También coexistirán obras de la APV con las propias de la terminal, por lo que la coordinación entre ambas es vital. Así, la APV debe demoler todas las edificaciones, estructuras, etc no contempladas como objeto de preservación en el informe de la catedra Demetrio Rives. Una vez demolidas, la APV entregará el solar para que Balearia comience las obras. Mientras tanto, los muelles y el dragado irán en paralelo. Un auténtico puzzle que supone un plazo de ejecución de tres años como mínimo.

Será una terminal polivalente, dado que las escalas de buques de crucero son diurnas, mientras que el tráfico de ferries en Valencia tiene como destino Baleares, y llegan por la tarde, sobre las 19.00/20.00, para salir a las 22.00/23.00 de la noche. Son tráficos, por lo tanto, complementarios, que no se solapan en el tiempo, lo que supone una convivencia sencilla. En cualquier caso, los muelles de cruceros pueden acoger a los buques más grandes en servicio e incluso en proyecto. Y la capacidad de maniobra es amplia, un hecho avalado por los prácticos de Valencia.

Para ello, la nueva terminal deberá disponer al menos cuatro atraques, permitiendo al menos uno de ellos el atraque de un crucero de 360 metros de eslora y otro atraque de al menos 250 metros de longitud. Todos los atraques deberán estar equipados con red de suministro eléctrico para los buques. La terminal deberá ser capaz de acoger en una misma jorna-



da dos buques de cruceros, uno en régimen de puerto base y otro en régimen de tránsito, y dos buques ferry o ro-pax.

Nuevas infraestructuras ecológicas en Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia lleva trabajando varios años en el suministro de energía eléctrica a buques mientras están atracados en el puerto. El proyecto de subestación eléctrica está acabado y sólo falta el visto bueno de la Conserjería de Industria. Es decir, actualmente el puerto no tiene capacidad, pero el proyecto está acabado, la ubicación de la subestación reservada y en el futuro la nueva terminal de pasaje podrá ofrecer a los buques que atraquen en ella este servicio.

La Autoridad Portuaria es el suministrador oficial de todos los operadores del puerto porque, aunque hay libertad para que cada cual se conecte con el comercializador que desee, el precio de la electricidad obtenido por la APV debido a la escala que tiene el puerto es imbatible.

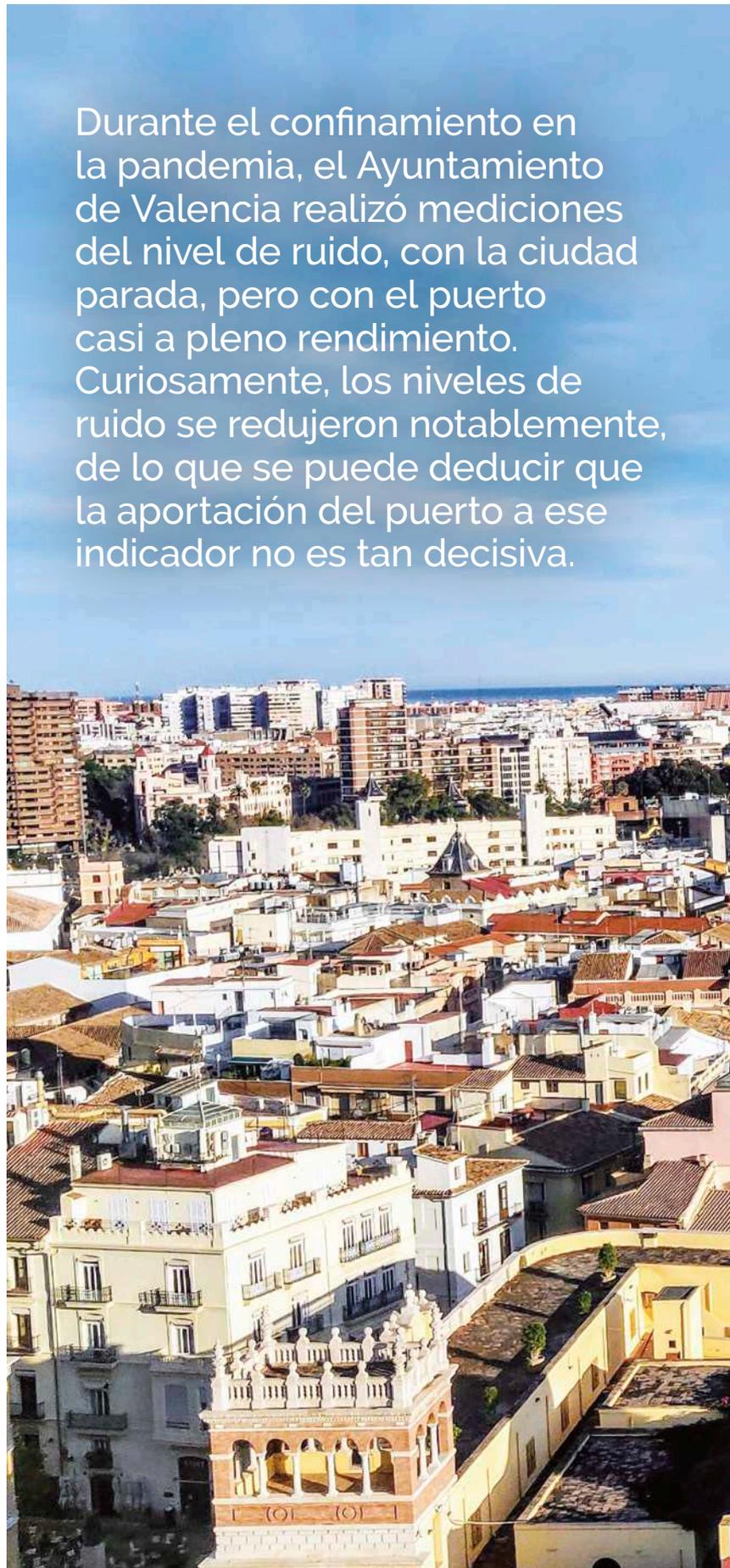
En lo referente al abastecimiento de GNL en el puerto de Valencia, actualmente se hace vía camión a los ferries de Balearia todos los días, y a otros clientes. El puerto espera disponer en los próximos años de una demanda suficiente como para ofrecer el abastecimiento vía gabarra, que además pondría en valor para bunkering la planta de regasificación de Sagunto, a 20 kilómetros al norte de Valencia, que tendría que ser modificada para ese uso. El uso de LNG en buques portacontenedores (como las nuevas unidades de CMA CGM), principales usuarios del puerto, así como los nuevos cruceros de Costa, MSC, Aida, etc preparados para este combustible, pueden provocar la demanda necesaria para ofrecer este servicio.

Estudio de impacto de los cruceros

Aunque el tráfico de cruceros no es el negocio estrella del Puerto de Valencia, una infraestructura como la terminal de pasajeros no puede plantearse sin un análisis previo de su impacto futuro, que permita tomar decisiones en base a datos objetivos.

Valencia participó, entre 2017 y 2019, a través de la Fundación Valencia Port, en el proyecto Co-Evolve, que tenía como primer objetivo identificar y medir el impacto socio-económico y ambiental del turismo de cruceros en Valencia, aumentando la transparencia. El segundo objetivo era definir objetivos/medidas a corto, medio y largo plazo para lograr el desarrollo sostenible de la actividad del turismo

Durante el confinamiento en la pandemia, el Ayuntamiento de Valencia realizó mediciones del nivel de ruido, con la ciudad parada, pero con el puerto casi a pleno rendimiento. Curiosamente, los niveles de ruido se redujeron notablemente, de lo que se puede deducir que la aportación del puerto a ese indicador no es tan decisiva.





Valencia durante el Covid-19



Durante el ejercicio actual, en el cual se ha paralizado la actividad de cruceros, la Autoridad Portuaria de Valencia no ha permanecido parada, sino que ha redoblado su actividad comercial en los mercados emisores, contactando con navieras y tour operadores. También ha evaluado los factores claves para el retorno, fortaleciendo su imagen de puerto sanitariamente seguro, dentro de una Comunidad Autónoma también segura y dotada de amplias infraestructuras sanitarias. Tras este análisis, la Autoridad Portuaria y la Comunidad Portuaria relacionada con los cruceros tienen razonablemente claras las medidas que deben acometerse para promocionarse como destinos de cruceros, en todos los ámbitos: puerto, ciudad, excursiones facultativas, viajeros independientes, test, casos positivos, tripulantes, etc.

El Puerto de Valencia ha estado a la vanguardia de la respuesta de la comunidad portuaria frente al Covid-19. En las primeras semanas tras la declaración del estado de alarma Valencia estuvo preparada, a requerimiento de Sanidad Exterior, para recibir buques con pasajeros o tripulantes con síntomas del Covid-19. La APV creó una serie de mecanismos y prepararon las instalaciones de pasaje para el control de aquellos pasajeros que

podrían llegar con fiebre, con zonas de segregación, etc. Esa instalación no se llegó a utilizar.

La Autoridad Portuaria participó en los grupos de trabajo que se crearon con Sanidad Exterior en Valencia, y luego con Puertos del Estado para redactar un procedimiento común que debería ser posteriormente aprobado por el Ministerio de Sanidad. El puerto de Valencia ha liderado la redacción de las recomendaciones del Ministerio de Fomento para puertos/terminales y su aplicación práctica, en coordinación con Sanidad Exterior y las Comunidades Autónomas.

A pesar de haber solicitado permiso para atracar dos buques de crucero, el Gobierno de España no lo autorizó, por lo que los procedimientos no han sido probados a nivel práctico.

Valencia ha realizado varias reuniones con la Comunidad Portuaria. Entre ellos destaca un seminario digital celebrado el 17 de julio orientado a "Como preparar el puerto y el destino de forma coordinada para la llegada de cruceros en el escenario de nueva normalidad", impartido por Cruise Knowledge Club. En el mismo se trataron las medidas que impondrán las navieras a bordo de sus buques, así como las necesidades que requerirán a un destino en los cruceros post covid.



Los datos de las mediciones realizadas cada día en la estación de medición del puerto de Valencia muestran una calidad del aire excelente y un nivel de contaminación muy bajo. Esta estación, incluida en la Red de Vigilancia de la Generalitat Valenciana, recoge datos de diferentes contaminantes atmosféricos y de partículas PM10 para controlar el estado de la atmósfera en la zona portuaria.

de cruceros en Valencia. Hubo otros puertos Mediterráneos participantes en el proyecto.

Fue un proyecto con una metodología participativa, con un comité de monitorización en la que tuvieron un rol activo principalmente la Autoridad Portuaria, Fundación Valencia Port y Valencia Turismo. También participaron todos los grupos de interés relacionados con la industria del crucero: consignatarios, provisionistas, gestores medioambientales, empresas dedicadas a receptivo, empresas de transportes, etc.

Este proyecto tuvo dos resultados: un estudio de impacto económico de la actividad turística de cruceros en Valencia. Y la caracterización de los aspectos ambientales vinculados al turismo de cruceros en Valencia.

En el primer ámbito, la metodología empleada por la Universidad Politécnica de Valencia, a quien fue confiada la labor de campo, fue acudir a las cuentas de las empresas implicadas en la industria de los cruceros; a la contabilidad autonómica; y ambas complementadas por encuestas realizadas in situ. Se cuantifico el efecto inicial, el directo, el indirecto y el inducido.

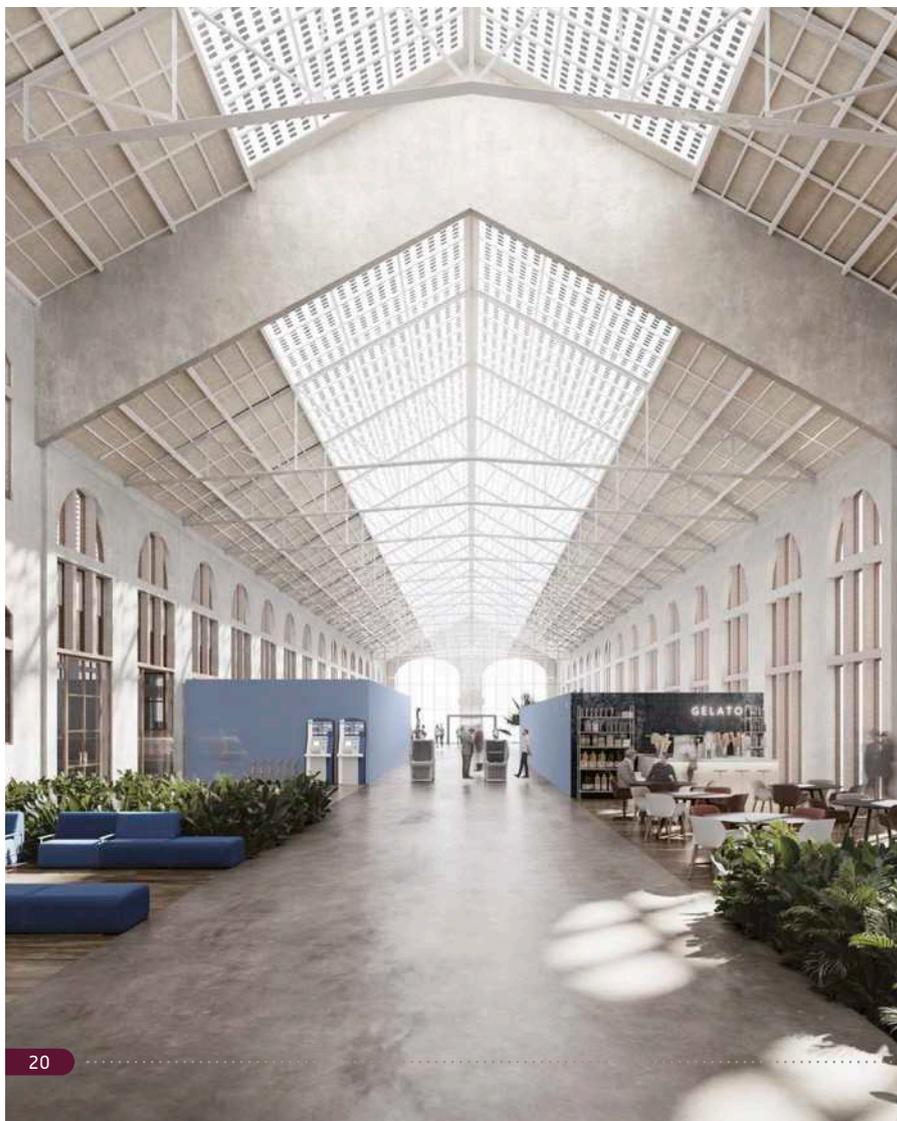
El impacto medio ambiental de los cruceros en Valencia

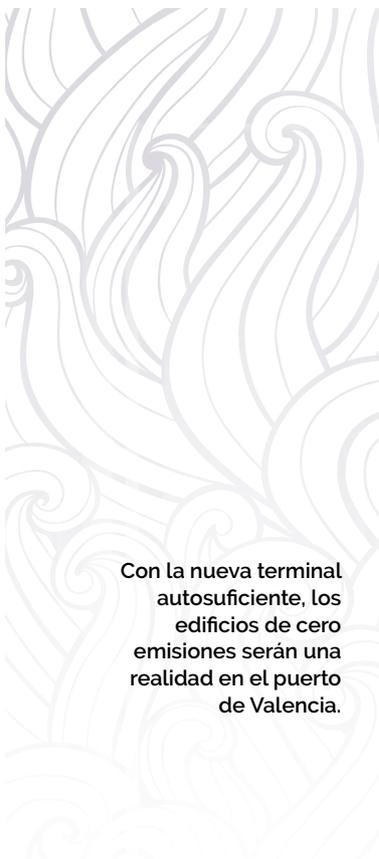
En lo referente al impacto medioambiental de los cruceros en el puerto de Valencia, su Autoridad Portuaria lleva realizando inventarios anuales de gas de efecto invernadero desde 2008. Este documento recoge no sólo su propia actividad, sino la operación global dentro del puerto (camiones, terminales, buques), desde que entran en la bocana hasta que salen. Los resultados de este documento son demoledores, de tal manera que recogen que las emisiones de los buques de crucero solo el 1,3% del total, dado que no son el tráfico estrella de Valencia, y que además su estancia media en puerto es mucho menor. Si este tráfico se circunscribe a buques, suponen un 2% (por ejemplo, en 2016, de 7.702 buques totales, 3.264 fueron contenedores, y sólo 183 cruceros).

A nivel global, los datos son igualmente demoledores. Se estima que la flota mundial de buques emitía unos 816 millones de toneladas de CO² en el año 2012, lo cual representa solo un 2,1% de las emisiones globales del planeta. Pero es que el sector de cruceros emitió unos 35 millones de toneladas de CO₂ (datos 2014), lo cual supone solo un 4,3% de las emisiones de todos los barcos de carga y pasaje, o un 0,2% de todas las emisiones de CO₂ del planeta. Por otro lado, el porcentaje de buques de crucero dotados de equipos scrubber o SCR es cada vez mayor, y muy por encima de la media del resto de buques mercantes. Además, actualmente hay en explotación o en construcción un total de 29 buques de cruceros impulsados por Gas Natural Licuado, que no emitirán SO_x ni PM, y reducirán un 90% la emisión de NO_x, y un 20% la de CO₂. También los buques portacontenedores se están incorporando a esta tendencia.

La mayor parte de los buques de crucero que escalan en Valencia, y el 100% de los que lo hacen regularmente, cada semana en verano, pertenecientes a navieras como Costa Cruceros, o MSC Cruceros, están certificados según la ISO 14001, y poseen un Sistema de Gestión Ambiental (EMS), que define procedimientos, prácticas y reglas para lidiar con los impactos ambientales en cada área a bordo. La certificación la realizan organismos de control externos.

Con estos clientes, cuyos buques disponen de Certificados emitidos por la Administración Marítima en los que se hace constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas





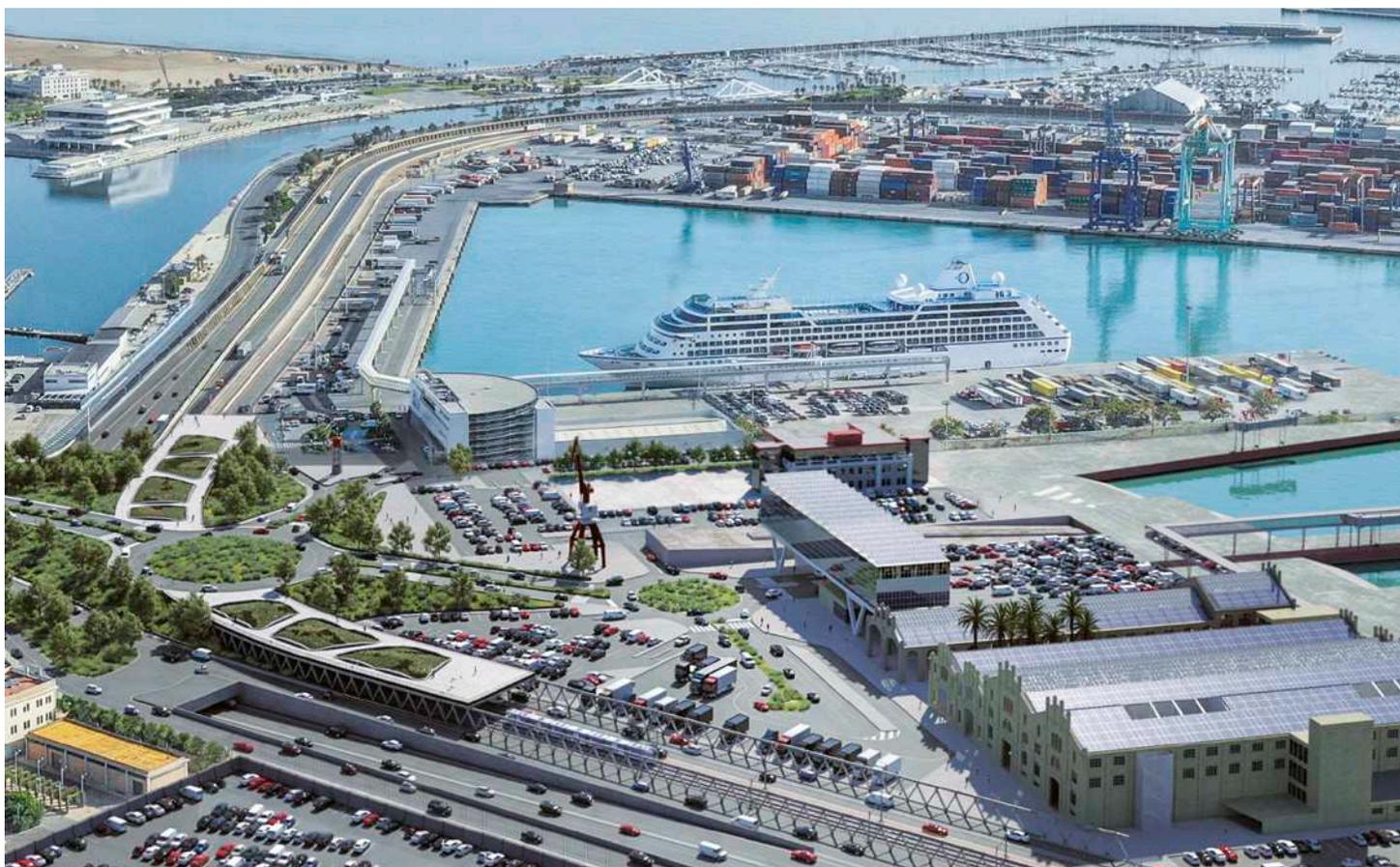
Con la nueva terminal autosuficiente, los edificios de cero emisiones serán una realidad en el puerto de Valencia.

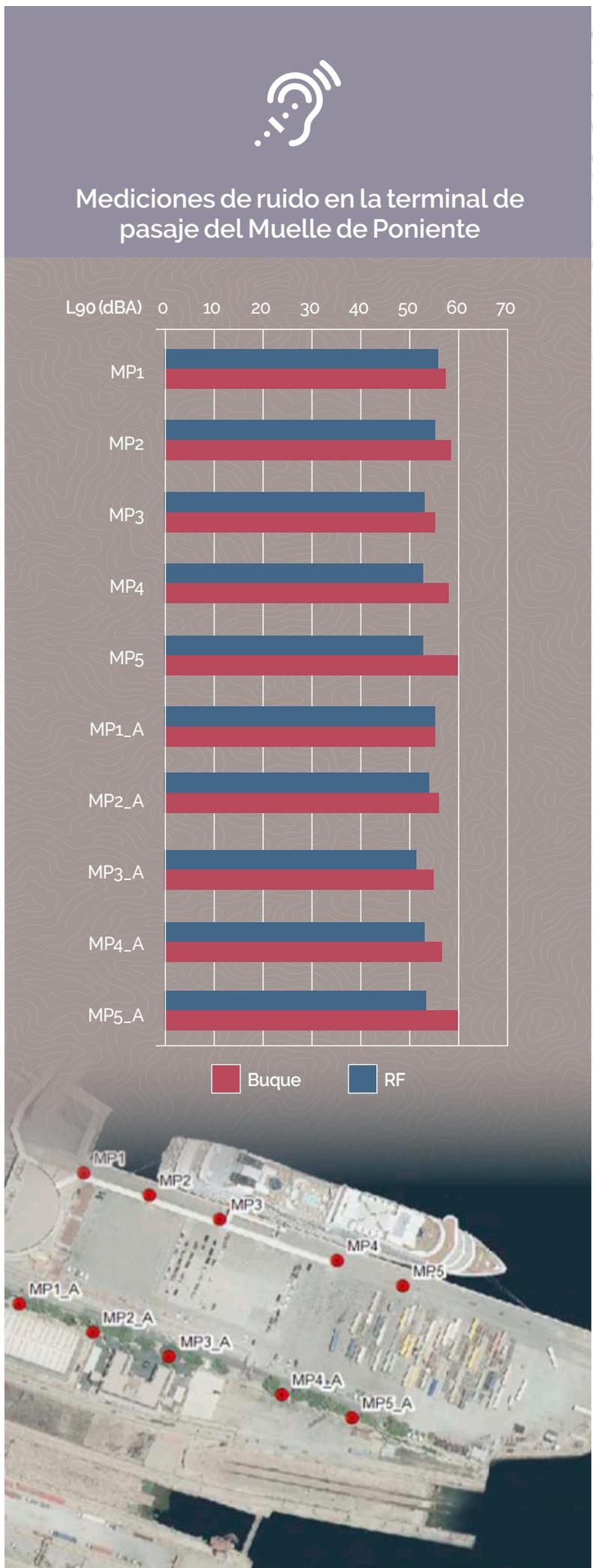
El puerto de Valencia fomenta las escalas de buques de crucero ecológicos rebajando las tasas que tienen que abonar por su reducido impacto medioambiental.

de los desechos correspondientes, la Autoridad Portuaria puede conceder descuentos en las tasas portuarias. Así, el 65% de los buques de crucero que escalaron en 2017 tenían ese certificado dicho certificado.

En lo referente al Marpol I (vertido de aguas residuales), el volumen generado por los buques de crucero no es significativo. Pero en cualquier caso, está previsto la construcción de una planta de tratamiento. El convenio MARPOL permite la descarga de aguas residuales a partir de 12 millas de la costa. Sin embargo, las compañías asociadas a CLIA, tienen una política de no descargar aguas residuales sin tratar en ninguna parte.

Otro aspecto es el consumo de agua. Los cruceros cuentan con sistemas a bordo que les permiten desalinizar el agua del mar. Hace unos años podía producir agua sólo en navegación, pero con la llegada de los sistemas de osmosis inversa a los buques, lo pueden hacer también en puerto. No obstante, los buques de cruceros, sobre todo los más antiguos, siguen precisando de un suministro de agua potable para satisfacer determinadas demandas a bordo. En Valencia, alrededor del 50% de los buques que escalan hacen consumo de agua. Un dato: el agua consumida por







los buques de cruceros es la mitad de la que consume la propia Autoridad Portuaria en sus propios edificios y viales. De acuerdo con el Anexo V del MARPOL está prohibido tirar al mar cualquier tipo de residuo sólido excepto los restos de comida, que son triturados y deshidratados antes de decidir si se incineran a bordo o se descargan en el mar bajo ciertas restricciones: nunca a menos de 3 millas de tierra. Las navieras de cruceros han implementado en los últimos años importantes programas de reducción de los residuos de alimentos, incluyendo la donación de alimentos preparados, pero no consumidos, a organizaciones de caridad. En Valencia, estos residuos sólidos generados por los cruceros suponen un 23% del total. Pero hay que tener en cuenta que en los buques de cruceros se recicla un 60% más de residuos por persona que lo que un ciudadano medio recicla en tierra. Mientras que en los



El puerto de Valencia fomenta las escalas de buques de crucero ecológicos rebajando las tasas que tienen que abonar por su reducido impacto medioambiental.





cruceros se estima un residuo de 680 gr. por persona y día, en EEUU la media alcanza los 1,9 kg, y a un turista de hotel en tierra los estudios le adjudican 2 kg.

Otro aspecto controvertido de los buques de cruceros es el ruido que provocan sus motores auxiliares en puerto. La APV realizó mediciones in situ en los dos muelles actuales de crucero: Ampliación Norte y Poniente. En el muelle de la ampliación norte se tomaron seis puntos de medida, y sólo en uno de ellos se superaron los 60 decibelios, pero exclusivamente el tiempo que los autocares recogían al pasaje para excursiones facultativas, y autocares lanzadera a la terminal. El ruido del buque de crucero y el de fondo existente prácticamente se confunden. En el caso del muelle de Poniente (que será vecino de la nueva terminal), nunca se superaron los 60 decibelios en los diez puntos de medida. Y la aportación al nivel de ruido de un buque de crucero, no supone un incremento significativo nuevamente sobre el ruido de fondo.

Además, la Autoridad Portuaria de Valencia realizó simulaciones sobre calidad acústica para evaluar el ruido en las zonas residenciales vecinas. El análisis del mapa de isófonas revela que en el muelle de Cruceros de la ampliación norte la propagación sonora es mayor al no haber obstáculos, mientras que en el muelle de Poniente existen edificios que condicionan la propagación del ruido, apantallándolo y reduciendo su impacto acústico. La propagación de ruido del buque oscila entre 100 y 600 metros, rango que nos ofrece la isófona 45-50 dBA.

Estas simulaciones concluyen que se cumplen los objetivos de calidad acústica para las zonas residenciales más cercanas, no superándose los 45 dBA para el periodo nocturno, ni en el peor escenario con dos buques de crucero atracados simultáneamente.

Adjudicación de la concesión a Baleària-Global Ports

El 13 de noviembre de 2020, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia seleccionó la oferta presentada por Baleària/Global Ports para la construcción y gestión de la nueva terminal pública de pasajeros del Puerto de València. No se presentaron otros licitadores. La propuesta seleccionada obtuvo una valoración de 93 puntos sobre 100. El presidente de la APV, Aurelio Martínez, destacó que la propuesta "va a ser una infraestructura accesible, sostenible e inteligente, al servicio de la ciudad, tal y como se recogía en los requisitos publicados en el pliego del

concurso". Además, indicó que "garantiza que el 100% de la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de la terminal se producirá en las propias instalaciones y será de origen renovable, que la instalación funcionará con cero emisiones contaminantes y apostará por la economía circular, que la terminal reciclará el 100% de los residuos que genere en una planta de biometano que se construirá expresamente para este fin, y que tratará los residuos de los buques y los propios del edificio para obtener biogas".

La naviera Baleària fue la única empresa que presentó oferta para hacerse con la construcción y explotación de la nueva terminal de pasajeros. Su oferta recoge una inversión de 37,5 millones de euros.

El proyecto elaborado por Balearia y GPH contempla unos tráficos anuales de 370.000 pasajeros en los primeros cinco años de explotación, que arrancaría en 2023. El tráfico se situaría alrededor del medio millón en los años siguientes, con un crecimiento anual pautado del 2%, según la estimación "conservadora" de la naviera. El proyecto también contempla un centro formativo de la Escuela de Empresa Balearia, con oferta en distintas áreas del sector marítimo, que estará especialmente dirigida al cercano barrio de Nazaret, dentro de un plan de acción para involucrar a los todos los grupos de interés. Balearia pretende exportar a Valencia un concepto que ya funciona con éxito en Denia y que trata de convertir la estación marítima en algo más que un lugar de paso de pasajeros. La idea es contribuir a la integración entre Puerto y ciudad con actividades culturales, formación, y una amplia oferta gastronómica dentro del edificio.

El concesionario deberá tener implantado, en un plazo no superior a tres años desde el inicio de la actividad, un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 o EMAS, y cuyo alcance coincida con el alcance incluido en el título concesional. Asimismo, el pliego recogía la posibilidad de que el concesionario voluntariamente pactara el establecimiento de un Convenio de Buenas Prácticas Ambientales con la Autoridad Portuaria, en relación con la aplicación de bonificación a la tasa de actividad para incentivar buenas prácticas medioambientales, así como al establecimiento de objetivos anuales de mejora ambiental.

El concesionario se compromete a la participación activa en el proyecto Ecoport III, o el que le sustituya en el futuro, y en otras iniciativas de I+D+I de índole ambiental en los que participe la Autoridad Portuaria. 📍

