

2023

memoria anual
annual report



índice

summary

O. PRESENTACIÓN / FOREWORD	8
Organigrama / Organization Chart	10
Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo / Board of Directors of the Port Authority of Vigo	11
Comentario del Presidente / Remarks by the Chairman	12
Comentario de la Directora / Remarks by the Managing Director	16
1. ESTADOS FINANCIEROS / FINANCIAL ACCOUNTS	24
1.1 Comentarios a los estados financieros / Comments on the financial statements	26
1.2 Balance de situación a 31 diciembre de 2023 / Balance sheet at December 31 st 2023	28
1.3 Cuenta de pérdidas y ganancias 2023 a 31 de diciembre / Profit and loss account 2023, at December 31 st	30
1A. DATOS ESTADÍSTICOS PESQUEROS / FISHING STATISTICAL INFORMATION	32
1A.1 Distribución de la pesca descargada por especies y precios / Distribution of catches landed by species and prices	34
1A.2 Distribución de la pesca descargada / Distribution of catches landed	41
1A.3 Distribución de la pesca descargada por muelles / Distribution of catches landed by quays	41
1A.4 Distribución de la pesca descargada por sistemas y artes de pesca / Distribution of catches landed according to systems and fishing arts	41
1A.5 Distribución de la pesca descargada en los muelles de El Berbés / Distribution of catches landed at “El Berbés” quays	42
1A.6 Distribución de caladas por meses / Distribution of calls by months	42
1A.7 Personal dedicado a las faenas de descarga y ventas, preparación, exportación y transporte en el P. Pesquero / Personnel involved in unloading and sales, preparation, forwarding and transport operations in the Fishing Port	43
2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO / TECHNICAL FEATURES OF THE PORT	44
2.1 Condiciones generales / General conditions	46
2.1.1 Situación / Location	46
2.1.2 Régimen de vientos / Wind conditions	46
2.1.3 Régimen de temporales en aguas profundas o temporales teóricos / Storm conditions in deep Water	46
2.1.4 Mareas / Tides	46
2.1.5 Entrada / Harbour entrance	46
2.1.5.1 Canal de entrada / Entrance channel	46
2.1.5.2 Boca de entrada / Entrance mouth	47
2.1.5.3 Utilización de remolcadores de entrada y salida / Tugboats utilization for entrance and departure	47
2.1.5.4 Mayor buque entrado en el último año / Largest ship entered during the year	47
2.1.6 Superficies de flotación (ha) / Water areas (hectares)	48
2.1.6.1 Zona 1 / Zone 1	48
2.1.6.2 Zona 2 / Zone 2	48
2.2 Instalaciones al servicio del comercio marítimo / Commercial and shipping facilities	50
2.2.1 Muelles y atraques / Quays and berths	50
2.2.1.1 Clasificación por dársenas / Classification by basins	50
2.2.1.2 Clasificación por empleos y calados / Classification by uses and draughts	52
2.2.2 Superficie terrestre y áreas de depósito (m ²) / Land areas and storage areas (m ²)	53
2.2.3 Almacenes frigoríficos y fábricas de hielo / Refrigerated warehouses and ice factories	55
2.2.4 Estaciones marítimas / Passenger terminals	55
2.2.5 Instalaciones pesqueras / Fishing facilities	56
2.2.6 Edificaciones e instalaciones de uso público / Public use buildings and facilities	57
2.2.7 Diques de abrigo / Breakwaters	61
2.2.8 Plano esquemático de faros y balizas / Schematic map of lighthouses and beacons and their distinctive features	61
2.2.9 Relación de faros y balizas / Lighthouses and beacons list	62
2.3 Servicios indirectos (técnico-náuticos) / Supplementary services (technical-nautical)	66
2.3.1 Remolque de buques / Tugboats services	66
2.3.2 Amarre y desamarre de buques / Mooring and unmooring services	66
2.3.3 Practicaje de buques / Pilotage services	66
2.4 Instalaciones para buques / Ships facilities	66
2.4.1 Diques / Docks	66
2.4.1.1 Diques secos / Dry docks	66
2.4.1.2 Diques flotantes / Floating docks	66
2.4.2 Varaderos / Slip ways	67
2.4.3 Astilleros / Shipyards	68
2.4.4 Servicio de suministro a buques / Ship supply facilities	69
2.5 Medios mecánicos de tierra / Dockside cargo handling equipment	70
2.5.1 Grúas / Cranes	70

2.5.1.1 Grúas de muelle / <i>Dockside cranes</i>	70
2.5.1.2 Grúas automóviles / <i>Mobile cranes</i>	71
2.5.1.3 Número de grúas. Resumen / <i>Number of cranes. Summary</i>	71
2.5.2 Instalaciones especiales de carga y descarga / <i>Special loading and unloading facilities</i>	71
2.5.3 Material móvil ferroviario / <i>Railway rolling stock</i>	71
2.5.4 Material auxiliar de carga, descarga y transporte / <i>Auxiliary cargo handling and transport equipment</i>	72
2.5.5 Otro material auxiliar / <i>Other auxiliary equipment</i>	77
2.6 Material flotante / <i>Floating equipment</i>	77
2.6.1 Dragas / <i>Dredges</i>	77
2.6.2 Remolcadores / <i>Tugboats</i>	77
2.6.3 Gánguiles, gabarras y barcasas / <i>Hoppers, lighters and barges</i>	77
2.6.4 Grúas flotantes / <i>Floating cranes</i>	77
2.6.5 Otros medios flotantes auxiliares del servicio / <i>Other auxiliary floating means</i>	77
2.7 Accesos terrestres y comunicaciones / <i>Road access an communications</i>	78
2.7.1 Accesos terrestres y comunicaciones interiores / <i>Road access and inner communications</i>	78
2.7.1.1 Carreteras / <i>Roads</i>	78
2.7.1.2 Ferrocarriles / <i>Railways</i>	80
2.7.2 Accesos terrestres / <i>Land approaches</i>	80
2.7.2.1 Por Carretera / <i>By road</i>	80
2.7.2.2 Por Autopista / <i>By Motorway</i>	81
2.7.2.3 Por Ferrocarril / <i>By railway</i>	81
2.8 Breve descripción de instalaciones para tráficos específicos / <i>Brief description of special port facilities traffics</i>	82
PLANOS / <i>MAPS</i>	84
A1 PLISAN / <i>PLISAN</i>	86
A2 Balizamiento / <i>Navigation aids: lighthouses, beacons & buoys map</i>	90
A3 Puerto de Vigo - Zona de Servicio / <i>Port of Vigo - Service area</i>	93
 3. OBRAS O ACTIVIDADES AUTORIZADAS A PARTICULARES <i>WORKS OR ACTIVITIES AUTHORISED TO PRIVATE COMPANIES</i>	 98
3.1 Autorizadas antes de empezar el año y que están vigentes / <i>Authorized before the beginning of the year and still in force</i>	100
3.2 Concesiones otorgadas en 2023 / <i>Concessions granted in 2023</i>	118
 4. RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO / <i>GENERAL SUMMARY OF MARITIME TRAFFIC</i>	 122
4.1 Tráfico de pasaje / <i>Passenger traffic</i>	124
4.1.1 Pasajeros / <i>Passengers</i>	124
4.1.1.1 Pasajeros, número / <i>Passengers, number</i>	124
4.1.1.2 Pasajeros de línea regular, número. Puertos de origen y destino / <i>Passengers of regular shipping lines, number. Ports of origin and destination</i>	124
4.1.2 Vehículos en régimen de pasaje. Número de unidades / <i>Vehicles with passengers. Number of units</i>	124
4.2 Buques / <i>Vessels</i>	124
4.2.1 Buques mercantes / <i>Merchant ships</i>	124
4.2.1.1 Distribución por tonelaje / <i>Distribution by tonnage</i>	124
4.2.1.2 Distribución por bandera / <i>Distribution by flag</i>	126
4.2.1.3 Distribución por tipos de buques / <i>Distribution by types of vessels</i>	128
4.2.2 Buques de guerra / <i>Warships</i>	128
4.2.3 Embarcaciones de pesca fresca / <i>Fishing vessels</i>	129
4.2.4 Embarcaciones de recreo / <i>Pleasure boats</i>	129
4.2.5 Buques entrados para desguace / <i>Ships entered for breaking up</i>	129
4.2.6 Otras embarcaciones / <i>Other ships</i>	129
4.3 Mercancías, toneladas / <i>Goods, tons</i>	130
4.3.1 Movidas por muelles y atraques del servicio / <i>Handled at port authority quays and berths</i>	130
4.3.2 Movidas por muelles y atraques de particulares / <i>Handled at private quays and berths</i>	131
4.3.3 Embarcadas y desembarcadas en el año / <i>Loaded and unloaded during the year</i>	132
4.3.4 Total mercancías por países de origen y destino / <i>Total goods by nationality of ports of origin and destination</i>	134
4.3.5 Mercancías transbordadas / <i>Transhipped goods</i>	136
4.3.6 Tráfico Roll-on / Roll-off / <i>Roll-on / Roll-off traffic</i>	136
4.3.6.1 Resumen del tráfico Roll-on / Roll-off / <i>Summary of the traffic Roll-on / Roll-off</i>	136
4.3.6.2 Unidades de transporte intermodal (UTI) Roll-on / Roll-off / <i>Intermodal transport units (UTI) Roll-on / Roll-off</i>	136
4.3.6.3 Unidades de vehículos en régimen de mercancía / <i>Units of vehicles considered like good</i>	137

4.3.7 Clasificación de mercancías / <i>Classification of goods</i>	138
4.3.7.1 Clasificación según su naturaleza / <i>Classification by nature</i>	138
4.3.7.2 Clasificación según su naturaleza y presentación / <i>Classification by nature and packaging</i>	140
4.3.7.3 Clasificación de mercancías en tránsito según su naturaleza / <i>Classification of goods in transit by nature</i>	142
4.3.7.4 Clasificación de mercancías en tránsito según su naturaleza y presentación/ <i>Classification of goods in transit by nature and packaging</i>	144
4.4 Tráfico interior, toneladas / <i>Local Traffic, tons</i>	146
4.5 Avituallamientos / <i>Supplies</i>	146
4.6 Pesca capturada / <i>Fish captures</i>	146
4.7 Tráfico de contenedores / <i>Container traffic</i>	146
4.7.1 Contenedores de 20 pies / <i>20 feet containers</i>	146
4.7.2 Contenedores mayores de 20 pies / <i>Containers over 20 feet</i>	146
4.7.3 Total contenedores de 20 pies o mayores / <i>Total containers equal and over 20 feet</i>	146
4.7.4 Contenedores de 20 pies o mayores en tránsito / <i>Containers equal and over 20 feet in transit</i>	147
4.7.5 Total contenedores equivalentes a 20 pies (TEUS) / <i>Total equivalent 20 feet containers (TEUS)</i>	147
4.7.6 Contenedores equivalentes a 20 pies (TEUS) en tránsito / <i>Equivalent 20 feet containers (TEUS) in transit</i>	147
4.7.7 Mercancías transportadas en contenedores clasificadas según su naturaleza, toneladas / <i>Containerized goods classified by nature, tons</i>	148
4.8 Resumen general del tráfico marítimo / <i>General summary of maritime traffic</i>	150
4.8.1 Cuadro general número 1 / <i>General chart number 1</i>	150
4.8.2 Cuadro general número 2 (incluido tráfico interior, avituallamiento y pesca fresca) <i>General chart number 2 (Local traffic, supplies and fresh fishing, included)</i>	150
4.8.3. Cuadro general número 3 / <i>General chart number 3</i>	150
4.9 Tráfico terrestre / <i>Road traffic</i>	151
 5. UTILIZACIÓN DEL PUERTO / <i>PORT UTILIZATION</i>	 152
5.1 Utilización de muelles / <i>Quay utilization</i>	154
5.2 Dársenas / <i>Basins</i>	154
5.3 Amarres de punta / <i>Pointed mooring</i>	155
5.4 Atraques / <i>Berths</i>	155
5.5 Ocupación de superficie / <i>Area utilization</i>	155
 6. OBRAS / <i>WORKS</i>	 156
6.1 Obras en ejecución o terminadas en el año 2023 / <i>Works in progress or completed during the year 2023</i>	158
6.2 Descripción de las obras más importantes / <i>Description of main works</i>	160
 7. SERVICIOS MARÍTIMOS / <i>MARITIME SERVICES</i>	 164
 8. ANEXO GRÁFICOS / <i>DATA CHARTS</i>	 174
8.1 Tráfico total de mercancías / <i>Total cargo traffic</i>	176
8.2 Mercancía general diversa / <i>Breakbulk cargo</i>	177
8.3 Graneles sólidos por instalación especial / <i>Solid bulks by special installation</i>	178
8.4 Graneles sólidos sin instalación especial / <i>Solid bulks without special installation</i>	178
8.5 Graneles líquidos / <i>Liquid bulks</i>	179
8.6 Contenedores manipulados con grúa / <i>Containers handled by crane</i>	180
8.7 Contenedores Ro-Ro / <i>Ro-Ro containers</i>	181
8.8 Automóviles / <i>Vehicles</i>	182
8.9 Pesca fresca, salada y congelada / <i>Fresh, frozen and salt fish</i>	183

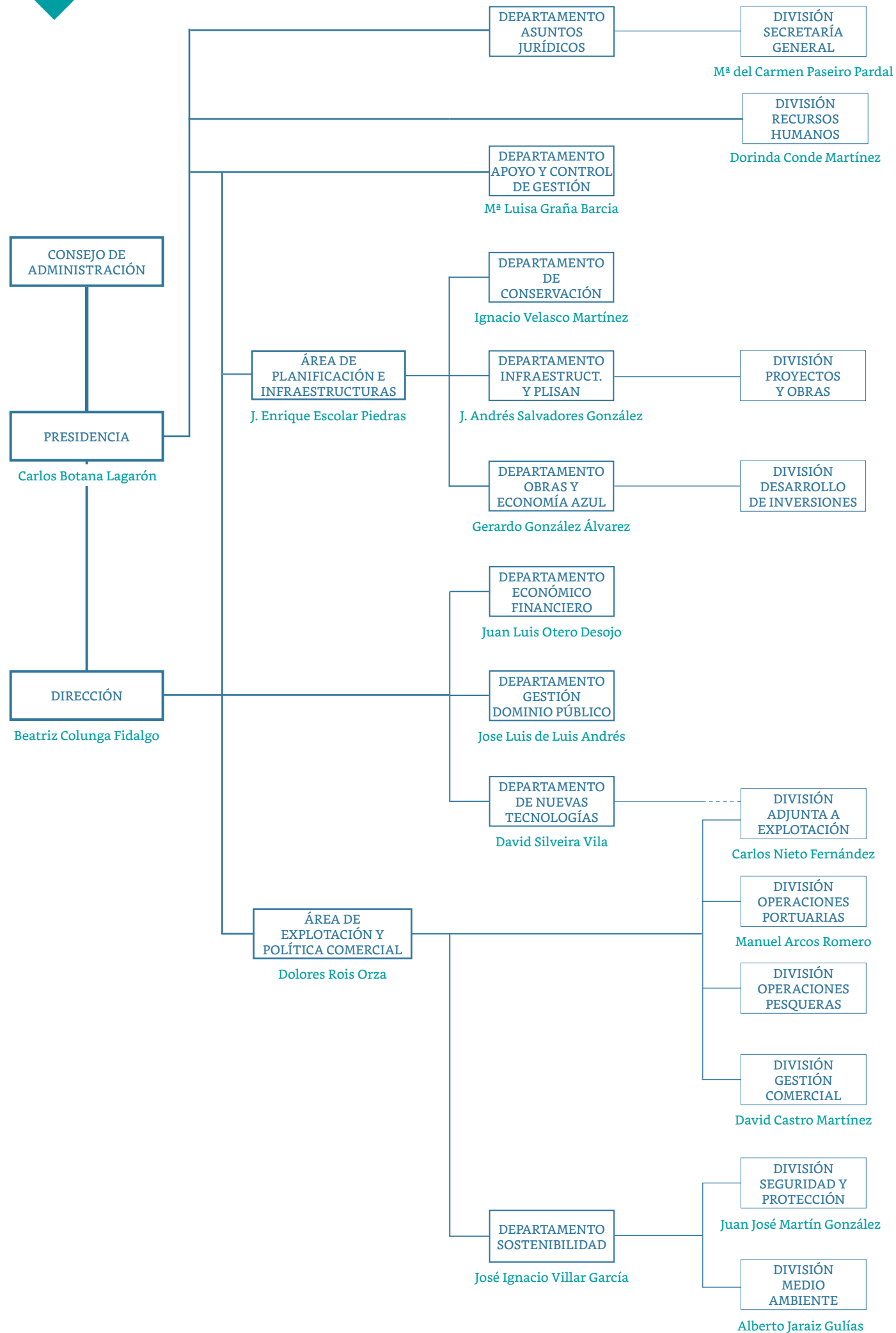
9. EL AÑO EN IMÁGENES / <i>THE YEAR IN IMAGES</i>	184
---	-----

Presentation

Presentación

00





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2023

Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2023

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo - *Chairman of the Vigo Port Authority*

Jesús Vázquez Almuiña

DOG N°240 DE 27/11/2020, BOE N° 316 DE 03/12/2020
CESE: DOG N°73 DE 17/04/2023, BOE N° 97 DE 24/04/2023

Carlos Botana Lagarón

DOG N°121 DE 27/06/2023, BOE N° 158 DE 04/07/2023

Miembro Nato / Vicepresidente - *Ex Officio Member / Vice president*

Capitán Marítimo Provincial - *Province Harbour Master*

Manuel Ángel García García

M. Nato DOG N° 219 DE 15/11/2021, VICEPRESIDENTE CJO. 31/03/2023

Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo - *Managing Director of the Port Authority*

Beatriz Colunga Fidalgo

DOG N° 193 DE 09/10/2012

Vocales:

Ordinary Members of the Board:

Juan José Vázquez Seijas

(DOG N° 230 DE 02/12/2022)

David Regades Fernández

(DOG N° 229 DE 01/12/2022)

Leandro Melgar Casillas

(DOG N° 97 DE 26/05/2021)

Representantes Administración General del Estado

Representatives General Government of the State

Abel R. Caballero Álvarez

(DOG N° 5 DE 11/01/2021)

Representante del Ayuntamiento de Vigo

Representative of the Vigo Council

Digna R. Rivas Gómez

(DOG N° 185 DE 30/09/2019, Cese: DOG N° 151 DE 09/08/2023)

Representante del Ayuntamiento de Redondela

Representative of the Redondela Council

Leticia Santos Paz

(DOG N° 151 DE 09/08/2023)

Representante del Ayuntamiento de Moaña

Representative of the Moaña Council

José García Costas

(DOG N° 5 DE 11/01/2021)

Representante de la Cámara de Comercio,

Industria y Navegación

Representative of the Chamber of Commerce,

Industry and Shipping

Jorge Cebreiros Arce

(DOG N° 5 DE 11/01/2021)

Representante de la Confederación Provincial

de Empresarios de Pontevedra

Representatives of the Provincial Confederation

of Employers in Pontevedra

Anxo Iglesias Covelo

(DOG N°28 DE 11/02/2020, Cese: DOG N° 191 DE 06/10/2023)

Representante sindical CIG

Alejandro Alonso Martínez

(DOG N°191 DE 06/10/2023)

Representante sindical CCOO

Representatives of CCOO

Ignacio Bueno Castell

(DOG N°193 DE 10/10/2023)

Alfonso Rueda Valenzuela

(DOG N° 25 DE 08/02/2021)

Susana Lenguas Gil

(DOG N°199 DE 01/10/2020, Cese: DOG N° 138 DE 20/07/2023)

Luisa M^a Sánchez Méndez

(DOG N°138 DE 20/07/2023)

Marta M^a Fernández-Tapias Núñez

(DOG N°202 DE 06/10/2020)

Representantes de la Xunta de Galicia

Representatives of the Galician

Government -Xunta de Galicia-

Francisco J. Touza Touza

(DOG N° 5 DE 11/01/2021)

Representante del Sector Pesquero

Representative of the fisheries sector

Secretario de la APV:

Secretary of the APV:

José Ramón Costas Alonso

(CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 27/06/2003,

JUBILADO EL 30/10/2023)

M^a del Carmen Paseiro Pardal

Secretaria Provisional de la APV

(CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 24/11/2023)

Secretario del Consejo de Administración

Secretary of the Board of Directors



**Carlos
Botana Lagarón**

Comentario del Presidente *Remarks by the Chairman*

En 1870 el Puerto de Vigo y su ría sirvieron de inspiración al escritor francés Julio Verne y fueron escenario en su novela “Veinte mil leguas de viaje submarino”. Julio Verne fue un visionario adelantado a su época y este hecho nos honra y motiva para realizar una planificación ambiciosa y sostenible del Puerto de Vigo de los próximos 30 años.

En estos momentos, el Puerto de Vigo está plantando las semillas de lo que será el puerto del futuro. Trabajamos en proyectos innovadores y sostenibles encaminados a convertirnos, en 2030, en un Puerto Verde y Azul integrado en la ciudad y en un ecosistema marino.

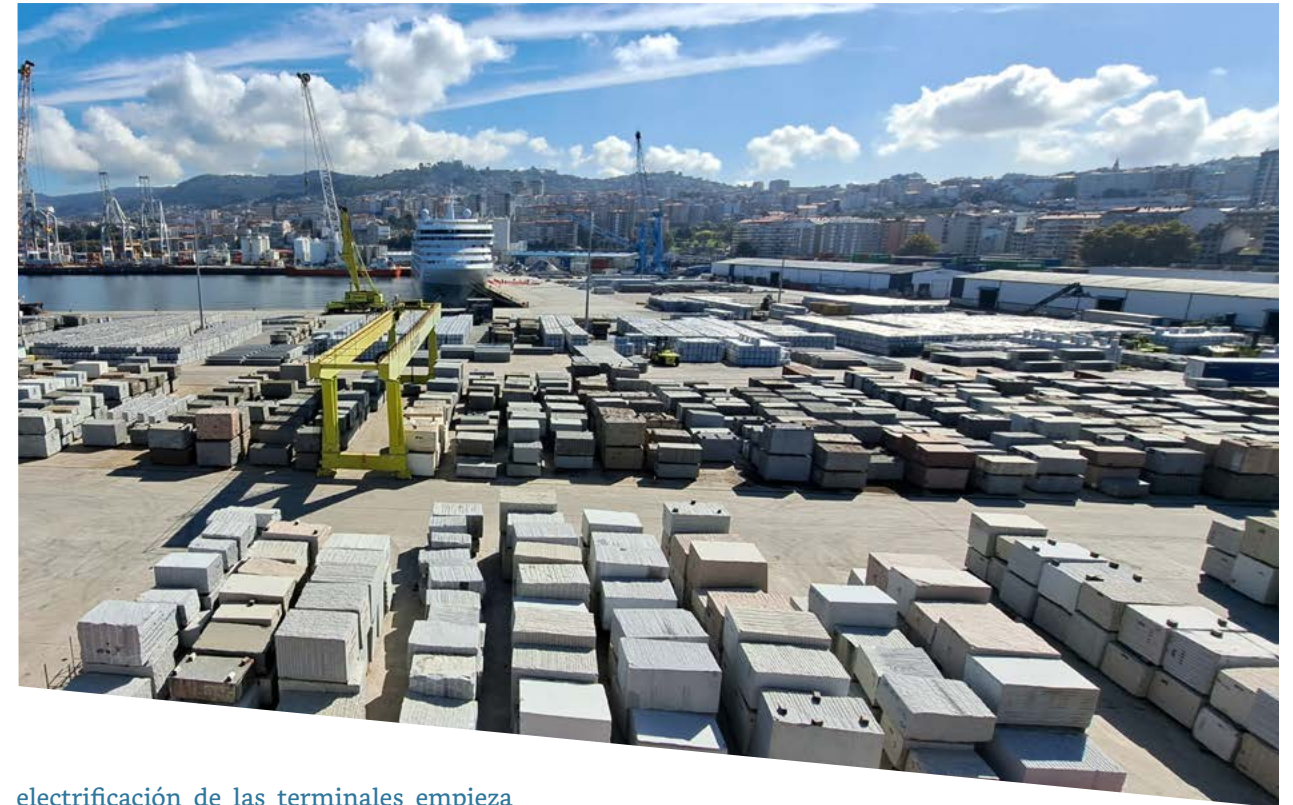
Estamos convirtiendo nuestras infraestructuras en infraestructuras verdes que generen ecosistemas submarinos. Como muestra, el que hemos creado con el proyecto “Living Ports”, donde la vida marina florece a lo largo de unas estructuras innovadoras instaladas en la dársena de A Laxe, frente al edificio de Portocultura, en pleno centro de Vigo. Esta tecnología única y respetuosa con el medio ambiente está contribuyendo a la reducción de la huella ecológica del Puerto y mejorando su biodiversidad, lo que demuestra que la tecnología instalada supone una mejora ecológica significativa en comparación con las

estructuras marinas estándar. “Living Ports” muestra la próxima generación de infraestructuras portuarias y metodologías de construcción marina responsables.

Además, estamos proyectando un puerto integrado con la ciudad y basado en la movilidad sostenible. En 2024 se podrá pasear o ir en bicicleta por todo el borde portuario, desde el Arenal hasta Bouzas, gracias a una nueva senda ciclo-peatonal de 7,5 km de longitud que hemos diseñado junto a la Xunta de Galicia. Pero queremos ir más allá y convertir todo este recorrido en una nueva senda azul que desemboque en nuestros “Peiraos do Solpor”, desde donde contemplar un maravilloso atardecer sobre la Ría de Vigo y sumergirnos para disfrutar, una vez más, de la vida submarina.

De igual forma, estamos trabajando en la transformación de todos los buques del Puerto de Vigo a los nuevos combustibles, como el hidrógeno. La

***"Nuestro objetivo es claro:
lograr las cero emisiones para
el 2030"***



electrificación de las terminales empieza ya a materializarse, y con el proyecto “Julio Verne” lograremos el suministro de hidrógeno, amonio y metanol no solo a nuestros barcos, sino también al transporte terrestre. Y es que el Puerto de Vigo dispondrá del primer dispensador de hidrógeno verde de acceso público en Galicia y uno de los primeros en España. Un pequeño paso, pero muy significativo, para el avance de Galicia en la transición energética.

Trabajamos de la mano con la Universidad de Vigo, los centros tecnológicos y los astilleros locales diseñando los buques del futuro. Queremos que ningún sector

se quede atrás: la pesca, los servicios portuarios, el tráfico marítimo local... Creemos en una transición justa.

Otro gran reto es la soberanía energética. Un gran desafío por las necesidades futuras de electricidad para los nuevos combustibles o el suministro eléctrico (OPS) a buques operando en nuestro puerto. Nuestro objetivo es claro: lograr las cero emisiones para el 2030.



Pero un puerto tiene que ser también un lugar de encuentro con los buques que llegan a nuestra costa, pero también con la ciudad. Un puerto donde nadie se sienta un extraño y todos sean bienvenidos. Para lograrlo, hemos creado un Comité de Bienestar. Un organismo que nace bajo el paraguas de la estrategia de economía azul sostenible que lideramos desde el año 2016 y que se basa en tres pilares fundamentales: la sostenibilidad económica, medioambiental y, sobre todo, social. Queremos ser un puerto amigo y saludable.

Pero no debemos olvidar que también somos un puerto vinculado estrechamente a la economía de la ciudad. Prueba de ello es el alto valor económico de las mercancías que se embarcan y desembarcan año tras año en el Puerto de Vigo y que, en 2022, superaron los 16,2 millones de euros, lo que demuestra la importancia del Puerto de Vigo para el tejido industrial gallego y nacional, como referente

en sectores tan importantes como la automoción y la pesca. De hecho, el 70% de las exportaciones por vía marítima de Galicia se realizan a través del Puerto de Vigo. No hay mejor termómetro de la economía. Si al Puerto le va bien, a las empresas de Vigo y de su zona de influencia les va bien. Y a Galicia también.

Sigamos trabajando juntos para construir ese puerto del futuro: un puerto eficiente, sostenible, respetuoso con el medioambiente y adaptado a las nuevas tecnologías. Un Puerto abierto a todos e integrado en la ciudad, donde apostemos por la internacionalización y la atracción del talento. Un puerto eficiente.

Los retos del futuro los tendremos que afrontar juntos, identificando las necesidades con escucha activa para diseñar soluciones innovadoras. Tenemos grandes retos y mucho trabajo por delante. Juntos lo conseguiremos.



In 1870, the Port and the Ria of Vigo served as an inspiration for the French writer Jules Verne and were the setting for his novel "Twenty Thousand Leagues Under the Sea". Jules Verne was a visionary ahead of his time and this fact not only honours but also motivates us to carry out ambitious and sustainable planning for the Port of Vigo for the next 30 years.

At this moment, the Port of Vigo is planting the seeds of what will be the port of the future. We work on innovative and sustainable projects aimed at becoming, in 2030, a Green and Blue Port integrated into the city and into a marine ecosystem.

We are transforming our infrastructures into green infrastructures that generate underwater ecosystems. As an example, the one we have created with the "Living Ports" project, where marine life flourishes along innovative structures installed in A Laxe dock, next to Portocultura building, in the very centre of Vigo. This unique and environmentally friendly technology is contributing to the reduction of the Port's ecological

footprint and improving its biodiversity, demonstrating that the installed technology represents a significant ecological improvement compared to standard marine structures. "Living Ports" showcases the next generation of port infrastructure and responsible marine construction methodologies.

In addition, we are developing a port integrated with the city and based on sustainable mobility. In 2024 you will be able to walk or cycle along the entire port edge, from Arenal to Bouzas, thanks to a new 7.5 km long cycle-pedestrian path that we have planned together with the Xunta de Galicia. But we want to go further and turn this entire route into a new blue path that leads to our "Sunset Docks" (Peiraos do Solpor), from where to contemplate a wonderful sunset over the Ria de Vigo and dive to enjoy, once again, underwater life.

Likewise, we are working on the transformation of all ships in the Port of Vigo to new fuels, such as hydrogen. The electrification of the terminals is already beginning to materialize, and with the "Julio Verne" project



we will achieve the supply of hydrogen, ammonium, and methanol not only to our ships, but also to land transportation. As the Port of Vigo will have the first publicly accessible green hydrogen dispenser in Galicia and one of the first in Spain. A small step, but very significant, for Galicia's progress in the energy transition.

We work hand in hand with the University of Vigo, technology centres and local shipyards designing the ships of the future. We want no sector to be left behind: fishing, port services, local maritime traffic... We believe in a fair transition.

Another great challenge is energy sovereignty. A great challenge due to future electricity needs for new fuels or OPS for ships operating on our port. Our objective is clear: achieving zero emissions by 2030.

But a port must also be a meeting place with the ships that arrive at our coast, but also with the city. A port where no one feels like a stranger, and where everyone is welcome. To achieve this, we have created a Wellness Committee. An organization that was born under the umbrella of the sustainable blue economy strategy that we have led since 2016 and that is based on three fundamental pillars: economic, environmental and, above all, social sustainability. We want to be a friendly and healthy port.

But we must not forget that we are also a port closely linked to the city's economy. Proof of this is the high economic value of the merchandise that is loaded and unloaded year after year in the Port of Vigo and which, in 2022, exceeded 16.2 million euros, which demonstrates the importance of the Port of Vigo for the Galician and national industrial fabric, as a reference in sectors as important as automotive and fishing. In fact, 70% of Galicia's maritime exports are carried out through the Port of Vigo. There is no better thermometer of the economy. If the Port does well, the companies in Vigo and its area of influence do well. And Galicia too.

Let's continue working together to build that port of the future: an efficient, sustainable, environmentally friendly port adapted to new technologies. A Port open to all and integrated into the city, where we are committed to internationalization and attracting talent. An efficient port.

We will have to face the challenges of the future together, identifying needs with active listening to design innovative solutions. We have great challenges and a lot of work ahead of us. Together, we will achieve it.



**Beatriz
Colunga Fidalgo**

Comentario de la Directora *Remarks by the Managing Director*

El año 2023 el puerto de Vigo ha movido un **tráfico total de 4.824.996 toneladas**, lo que supone un crecimiento de 2,33% respecto a 2022, y se posiciona como el tercer mejor ejercicio de toda la historia del puerto, solo por detrás de 2006 y 2007. A ello se une el importante incremento tanto en el número de escalas de buques (sobre todo ro-ro y portacontenedores) como en el tamaño de estos.

El **tráfico de mercancías** ha aumentado un 2,32%, 105.752 tn más, hasta alcanzar un volumen de 4.658.054 toneladas, también el tercer mayor registro histórico del puerto. A pesar de la persistencia de la guerra de Ucrania y de factores coyunturales puntuales, los resultados por tipos de tráfico han sido, en términos generales, positivos, destacando por encima de todos ellos el **tráfico ro-ro**, y concretamente el sector de la automoción, con cifras récord en movimientos, superando el millón de toneladas y las 654.000 unidades de vehículos, unas cifras nunca alcanzadas. Por su parte, la **mercancía manipulada con grúa**, ha tenido un comportamiento desigual, con un ligero descenso del tráfico en contenedor (-1,70%), más acusado en el tráfico en convencional (-27,50%); mientras que los tráficos de **graneles** han crecido un 4,95%, destacando el incremento de los graneles líquidos en términos porcentuales (12%), y el de los graneles sólidos en volumen de toneladas (13.807 tn).

Como es habitual, las cifras reflejan una de las características más determinantes del puerto de Vigo, que es la predominancia de la **mercancía general** sobre los graneles, que en 2023 ha representado el 92,43% del total; además con una gran especialización de su operativa de carga y descarga, puesto que más del 90% de esta se ha realizado por medios ro-ro y por contenedor lo-lo.

Aunque con un comportamiento variable a lo largo del año, finalmente el **tráfico contenerizado** se ha mantenido estable, con un crecimiento del 0,17% en el número de TEUs hasta alcanzar 226.446 TEUs, pero con un ligero descenso del 1,71% en el volumen de mercancías, que ha supuesto un movimiento negativo de 45.364 toneladas.

Por su parte, la **mercancía general en convencional** ha obtenido un crecimiento positivo de casi un 10%

**"Los automóviles son
la principal mercancía
manipulada por el Puerto
de Vigo"**



hasta las 1.692.526 toneladas, arrastrada por los excelentes resultados de los tráficos ro-ro, que han aumentado por encima de 30% gracias al fuerte impulso de los tráficos de automoción; a pesar de la importante caída del 27,5% experimentada por los tráficos lo-lo, de la mano de descensos en mercancías como el granito, bruto y elaborado, y lo metales, principalmente.

En cuanto a **mercancías**, además de los automóviles (+275.323 tn) y las piezas auto (+17.757 tn), que han tenido una evolución destacada, otras mercancías que han condicionado positivamente los resultados del año han sido la fruta (+51.124 tn), el cemento (+14.023 tn), las conservas (+11.539 tn), los productos químicos (+10.523 tn) y la maquinaria (+19.168 tn). Los grupos de mercancía que han acusado un comportamiento negativo han sido el granito en bruto (-86.633 tn), la pesca congelada (-52.776 tn), los metales y sus manufacturas (-44.285 tn), el granito elaborado (-43.570 tn), otros materiales de construcción (-33.242 tn), y alimentos (-21.405 tn).

Los **automóviles** son la principal mercancía manipulada por el Puerto de Vigo y, a pesar de la problemática de su distribución logística arrastrada estos últimos años, en 2023 sus cifras han sido especialmente relevantes, debido a que se han aliviado considerablemente los cuellos de botella de la cadena de suministro de componentes, con la consiguiente disminución de los problemas de aprovisionamiento anteriores. Tanto las cifras de número de unidades, por encima de las 654.000 como el volumen, próximo al millón de toneladas, superan en casi un 40% a los datos de 2022, y son los mejores registros históricos de este tráfico en el Puerto de Vigo. Por destinos, se

mantienen en cabeza, como habitualmente, Bélgica, Francia, Reino Unido, Turquía e Italia, todos ellos con importantes crecimientos porcentuales, sobre todo los tres últimos.

Los tráficos relacionados con la **pesca** son el segundo gran sector en el que el Puerto de Vigo es referente nacional, europeo y mundial por el volumen de pesca destinado a consumo humano que gestiona. A pesar de ello, en 2023 este tráfico ha experimentado un comportamiento negativo en sus dos presentaciones. El volumen de **pesca congelada** ha disminuido 52.967 toneladas, un 8,58%, debido principalmente a las caídas de tráfico en Malvinas, Namibia, y el tráfico nacional. Otros países han experimentado, sin embargo, importantes crecimientos, como Argentina, Perú, y, sobre todo, Uruguay. Por su parte, la pesca fresca ha bajado tanto en volumen de movimientos (-5.54%), como en ventas (-3.3%); aun así, el precio medio de venta del kg de pesca subastado ha mejorado un 2,31% respecto al año anterior. De las especies más significativas del Puerto de Vigo, ha bajado en volumen el rape, el gallo y el jurel, y ha subido la merluza.

En cuanto al tráfico de **conservas**, destacan las importaciones de moluscos y cefalópodos en contenedor, que contribuyen a apuntalar un crecimiento de 6,9% y un volumen total de casi 180.000 toneladas. Es un tráfico sobre todo de importación, con origen en Ecuador, China, Chile, e Isla Mauricio, entre otros; destacando en la exportación EEUU como principal destino.



Otras mercancías con peso específico importante en el puerto, como los metales y el granito, han tenido, sin embargo, una evolución negativa. El tráfico de **metales y manufacturas** ha experimentado un descenso del 11,54% hasta las 339.315 toneladas; y, por su parte, el **granito bruto** ha reducido su tráfico en algo más de una 30%, finalizando el año con 190.150 tn; mientras que el **granito elaborado** ha moderado un poco más su caída hasta un 20% y un volumen total anual de 170.328 toneladas.

La partida de **frutas** continúa su senda creciente de los últimos años. Con un crecimiento del tráfico de fruta del 28,60%, que hace que supere ya las 230.000 toneladas anuales, lo consolida como uno de los más importantes del puerto en cantidad y en proyección. Entre las mercancías destacan particularmente la piña, los plátanos y los melones, en tráficos eminentemente de importación, con Brasil, Costa Rica y Colombia como principales orígenes.

En cuanto a los graneles, destaca el **cemento** entre los graneles sólidos, con un crecimiento del 4,56% y un volumen que en 2023 ha alcanzado las 316.724 toneladas. Menor relevancia en cuanto a volumen, tienen los graneles líquidos, entre los que destacan las descargas de sosa cáustica, con 35.668 tn, y los aceites y grasas, con 365 toneladas; lo que ha supuesto un crecimiento porcentual en 2023 del 12,69%.

Por **países**, tras el mercado nacional (402.392 tn), Francia (387.974 tn) sigue siendo nuestro primer socio comercial, seguido de China (277.023 tn), Bélgica (226.223 tn) y Marruecos (184.401 tn) y destacan en 2023 el crecimiento porcentual de Turquía (54,35%), Costa Rica (38,44%) y Reino Unido (+31,61%), entre otros.

Sin embargo, restringiéndonos exclusivamente al tráfico de mercancías en contenedor, China (importación/exportación de alimentos, pesca congelada, maquinaria, etc.) ha sido en 2023, con más de 260.000 tn, el primer socio comercial del puerto de Vigo, con aumentos del 8,76% en toneladas, y del 7,88% en TEUs. A continuación, por encima de las 140.000 toneladas, se encuentran Brasil (importación de fruta, metales y madera), Ecuador (exportación de

granitos elaborados y materiales de construcción) y Marruecos (exportación de granitos elaborados y maderas), y les siguen Costa Rica (importación de fruta), Ecuador (importación de conservas y pescado) y Canadá, que desde el establecimiento de la línea transoceánica directa de la naviera Hapag-Lloyd se ha convertido en uno de los principales socios comerciales del Puerto de Vigo. Por último, y todavía con volúmenes de carga por encima de las 70.000 toneladas, se encuentran Argentina y Namibia, principalmente debido a las importaciones de pescado.

El **tráfico de pasajeros** ha mantenido la senda de recuperación y crecimiento de número de escalas de 2022. En el caso concreto del tráfico de cruceros, se han recuperado cifras que no se veían en los últimos diez años, 99 escalas y 223.310 pasajeros, si bien las previsiones más negativas para 2024 adelantan que el retorno a estas cifras no está todavía consolidado. Por su parte, el tráfico de Ría también ha experimentado un extraordinario crecimiento del 13,47%, hasta alcanzar 1.680.812 pasajeros, a los que hay que añadir 15.774 más en excursiones y viajes turísticos de Ría.

En 2023 ha continuado la comercialización de la **PLISAN**, la Plataforma Logística Industrial del Puerto de Vigo, situada en Salvaterra de Miño y As Neves. Autoridad Portuaria de Vigo, Xunta de Galicia y Consorcio de la Zona Franca de Vigo han redoblado su esfuerzo de promoción de este espacio logístico, que ya es una realidad y está llamado a convertirse en un elemento central del Puerto de Vigo en la distribución logística de Galicia y el norte de Portugal. En 2023 se han iniciado las obras para la construcción del apartadero ferroviario que unirá la PLISAN con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), que potenciará su intermodalidad y la del puerto, y que tiene previsto estar plenamente operativo a finales de 2025.

En cuanto a la **gestión económica**, podemos afirmar que los datos finales de 2023 indican un comportamiento mucho mejor que el del ejercicio previo. La Cuenta de Resultados presenta una cifra de negocio de 29.646 miles de euros, lo que supone un aumento del 8,2% respecto al año anterior repartido entre todas las partidas que la integran. El resultado

de explotación ha alcanzado la cifra de 2,9 millones de euros (-2,7 M€ en 2022), una variación que se explica gracias al incremento de los ingresos por tasas y otros ingresos de explotación, y la importante reducción en las pérdidas procedentes del inmovilizado, afectadas en el ejercicio anterior por el traspaso al uso general de parte de la reconstrucción del Paseo de las Avenidas. Consecuentemente, el resultado del ejercicio después de impuestos ha ascendido a 2,3 millones de euros, frente a los -7,2 millones de euros del año 2022. Por su parte, el Balance de Situación refleja una estructura financiera sólida, con una gran liquidez y un importante fondo de maniobra que asciende a 29 millones de euros.

En este año 2023 se han dado grades pasos para fortalecer al puerto como nodo logístico fundamental para el tejido económico y empresarial de Vigo y de su entorno, dotándolo de infraestructuras y servicios eficientes y competitivos que refuercen su trabajo diario:

- Por una parte, con relación al tráfico de contenedores, se debe destacar la ampliación del plazo concesional de la terminal pública de Guixar, comprometiéndose unas inversiones relevantes por parte del titular por los próximos años; igualmente se está avanzando en la reordenación de esta zona portuaria para optimizar y ampliar el espacio destinado a este tráfico y los servicios que conlleva de controles aduaneros y para aduaneros.
- Por otra, con relación a la terminal de Bouzas, vinculada mayoritariamente al tráfico de la automoción, se ha avanzado en un modelo de gestión concesional que optimiza la gestión logística de la factoría viguesa y que permitirá llevar a cabo la construcción de un nuevo silo para coches.



Otras actuaciones realizadas en la gestión del dominio público, que por su menor superficie no dejan de ser relevantes, son las nuevas concesiones vinculadas a suministros de energía limpia, como son la futura hidrogenera y la instalación OPS (Onshore power supply) de suministro eléctrico a buques en la terminal de Bouzas, o la concesión para uso hotelero y de restauración en el faro de Silheiro, poniendo en valor esa instalación de singularidad arquitectónica y en un enclave espectacular.

En este punto, como cada año me gustaría agradecer y reconocer el trabajo de todo el equipo humano que conforma esta Autoridad Portuaria, destacando la firma del Acuerdo de Empresa en este año, así como el esfuerzo y la dedicación de todos los miembros de nuestra comunidad portuaria, auténticos dinamizadores y generadores de riqueza. Tanto a ellos, como a todos los equipos del resto de instituciones y administraciones públicas, cuya colaboración y coordinación es tan necesaria, les quiero expresar mi disposición absoluta para seguir construyendo juntos el Puerto de Vigo, con el objetivo de situarlo y mantenerlo como uno de los referentes de la fachada atlántica.



In 2023, the port of Vigo moved a **total traffic** of **4,824,996 tons**, which represents a growth of 2.33% compared to 2022, what means the third best year in the entire history of the port, only behind of 2006 and 2007. Added to this is the significant increase in both the number of calls (especially ro-ro and container ships) and the ships size.

Goods traffic has increased by 2.32%, 105,752 tons more, reaching a volume of 4,658,054 tons, also the third largest historical record for the port. Despite the persistence of the war in Ukraine and specific temporary factors, the results by type of traffic have been, in general terms, positive, with **Ro-Ro traffic** standing out above all of them, and specifically the automotive sector, with record volumes, exceeding one million tons and 654,000 vehicle units, figures never before achieved. For its part, **goods handled by crane** have had an uneven performance, with a slight decrease in container traffic (-1.70%), more pronounced in conventional traffic (-27.50%); while bulks traffic has grown by 4.95%, highlighting the increase in liquid bulks in percentage terms (12%), and that of solid bulks in volume of tons (13,807 tons).

As usual, the figures reflect one of the most determining characteristics of the port of Vigo, which is the predominance of **general cargo** over bulks, which in 2023 represented 92.43% of the total, also with a great specialization of its loading and unloading operations, since more than 90% of this has been carried out by Ro-Ro and by Lo-Lo means.

Although with a variable behaviour throughout the year, **containerized traffic** has ultimately remained

stable, with a growth of 0.17% in the number of TEUs to reach 226,446 TEUs, but with a slight decrease of 1.71% in the volume of cargo, which has meant a negative amount of 45,364 tons.

For its part, **conventional general cargo** has obtained a positive growth of almost 10% to 1,692,526 tons, driven by the excellent results of ro-ro traffic, which has increased by over 30% thanks to the strong boost of automotive traffic; despite the significant drop of 27.5% experienced by Lo-Lo traffic, hand in hand with decreases in merchandise such as granite, raw and processed, and metals, mainly.

In terms of **goods**, in addition to automobiles (+275,323 tons) and auto parts (+17,757 tons), which have had a notable evolution, other merchandises that have positively affected the year's results has been fruit (+51,124 tons), cement (+14,023 tons), canned food (+11,539 tons), chemical products (+10,523 tons) and machinery (+19,168 tons). The merchandise groups that have shown a negative behaviour have been raw granite (-86,633 tn), frozen fish (-52,776 tn), metals and their manufactures (-44,285 tn), processed granite (-43,570 tn), other building materials (-33,242 tn), and food (-21,405 tn).

Automobiles are the main cargo handled by the Port of Vigo and, despite the problems of their logistical distribution in recent years, in 2023 their figures have been especially relevant, because the bottlenecks of the component supply chain, with the consequent reduction of previous supply problems, have been reduced. Both the figures for the number of units, above 654,000, and the volume, close to one million tons, exceed the 2022

data by almost 40%, and are the best historical records for this traffic in the Port of Vigo. By destination, Belgium, France, the United Kingdom, Turkey and Italy remain in the lead, as usual, all of them with significant percentage growth, especially the last three.

Traffic related to **fishing** is the second major sector in which the Port of Vigo is a national, European and world reference due to the volume of fishing intended for human consumption that it manages. Despite this, in 2023 this traffic has experienced negative behaviour in its two presentations. The volume of **frozen fish** has decreased by 52,967 tons, 8.58%, mainly due to traffic declines in the Falkland Islands, Namibia, and domestic traffic. Other countries have experienced, however, significant growth, such as Argentina, Peru, and, above all, Uruguay. For its part, **fresh fish** has decreased both in volume (-5.54%) and in sales value (-3.3%); Even so, the average sales price per kg of fish auctioned has improved by 2.31% compared to the previous year. Of the most significant species in the Port of Vigo, monkfish, megrim, and horse mackerel have decreased in volume, and hake has increased.

Regarding **canned goods**, imports of molluscs and cephalopods in containers stand out, contributing to underpinning a growth of 6.9% and a total volume of almost 180,000 tons. It is mainly an import traffic, originating in Ecuador, China, Chile, and Mauritius Island, among others, highlighting the US as the main export destination.

Other goods with a significant specific weight in the port, such as metals and granite, have, however, had a negative evolution. **Metal and their manufactures** traffic has experienced a decrease of 11.54% to 339,315 tons; and, for its part, **raw granite** has reduced its traffic by just over 30%, ending the year with 190,150 tons; while **processed granite** has moderated its fall a little more, up to 20% and a total annual volume of 170,328 tons.

The **fruit** traffic continues its growing path of recent years. With a growth in fruit traffic of 28.60%, which now exceeds 230,000 tons per year, it is consolidated as one of the most important ports in quantity and projection. Among the merchandise, imports of pineapples, bananas and melons stand out predominantly, with Brazil, Costa Rica, and Colombia as the main origins.

Regarding bulk materials, **cement** stands out among solid, with a growth of 4.56% and a volume that in 2023 has reached 316,724 tons. Liquid bulks are of less importance in terms of volume, standing out the discharges of caustic soda, with 35,668 tons, and oils and fats, with 365 tons; accounting for a percentage growth in 2023 of 12.69%.



By country, after the domestic market (402,392 tn), France (387,974 tn) continues to be our first trading partner, followed by China (277,023 tn), Belgium (226,223 tn) and Morocco (184,401 tn), standing out the percentage growth of Turkey (54.35%), Costa Rica (38.44%) and the United Kingdom (+31.61%), among others.

However, focusing exclusively on the traffic of containerized goods, China (import/export of food, frozen fish, machinery, etc.) has been in 2023, with more than 260,000 tons, the first trading partner of the port of Vigo, with increases of 8.76% in tons, and 7.88% in TEUs. Next, above 140,000 tons, are Brazil (import of fruit, metals and wood), Ecuador (export of processed granites and construction materials) and Morocco (export of processed granites and wood); followed by Costa Rica (import of fruit), Ecuador (import of canned food and fish) and Canada which, since the establishment of the direct transoceanic line of Hapag-Lloyd shipping company, has become one of the main commercial partners of the Port of Vigo. Finally, and still with cargo volumes above 70,000 tons, are Argentina and Namibia, mainly due to fish imports.

Passenger traffic has maintained the path of recovery and growth in its numbers of 2022. In the specific case of cruise traffic, figures that were not seen in the last ten years have recovered, 99 calls and 223,310 passengers, although the most negative forecasts for 2024 anticipate that the return to these figures is not yet consolidated. For its part, local Ria traffic has also experienced an extraordinary growth of 13.47%, reaching 1,680,812 passengers, to which must be added 15,774 more on excursions and tourist trips to Ría.

In 2023, the commercialization of **PLISAN**, the Industrial Logistics Platform of the Port of Vigo, located



in Salvaterra de Miño and As Neves, has continued. The Port Authority of Vigo, the regional government, Xunta de Galicia, and the Vigo Free Zone Consortium have redoubled their efforts to promote this logistics space, which is already a reality and is destined to become a central element of the Port of Vigo logistics distribution in Galicia and northern Portugal. In 2023, work has begun on the construction of the railway siding that will link the PLISAN with the Railway Network of General Interest (RFIG), which will enhance its intermodality and that of the port, and which is scheduled to be fully operational by the end of 2025.

Regarding economic management, we can affirm that the final data for 2023 indicate much better performance than the previous year. The Income Statement presents a turnover of 29,646 thousand euros, which represents an increase of 8.2% compared to the previous year distributed among all the items that comprise it. The operating result has reached the figure of 2.9 million

euros (-€2.7 M in 2022), a variation that is explained thanks to the increase in income from rates and other operating income, and the significant reduction in the losses from fixed assets, affected in the previous year by the transfer to general use of part of the reconstruction of the Paseo de las Avenidas. Consequently, the result for the year after taxes has amounted to 2.3 million euros, compared to -7.2 million euros in 2022. For its part, the Balance Sheet reflects a solid financial structure, with great liquidity and a significant working capital amounting to 29 million euros.

In this year 2023, great steps have been taken to strengthen the port as a fundamental logistics node for the economic and business fabric of Vigo and its surroundings, providing it with efficient and competitive infrastructure and services that reinforce its daily work:

• On the one hand, in relation to container traffic, the extension of the concession term of the Guixar public terminal should be highlighted, committing relevant investments by the owner for the coming years; Progress is also being made in the reorganization of this port area to optimize and expand the space allocated to this traffic and the services that it entails for customs and quasi-customs controls.

• On the other hand, in relation to the Bouzas terminal, mainly linked to automotive traffic, progress has been made in a concessional management model that optimizes the logistics of the Vigo factory and will allow the construction of a new silo for vertical storage of cars to be carried out.

Other actions carried out in the management of the public domain, which due to their smaller surface area are still relevant, are the new concessions linked to clean energy supplies, such as the future hydrogen plant

and the OPS (Onshore power supply) installation for electricity supply to ships at the Bouzas terminal, or the concession for hotel and restaurant use at the Silheiro lighthouse, highlighting this facility of architectural singularity and in a spectacular location.

At this point, like every year I would like to thank and recognize the work of the entire human team that makes up this Port Authority, highlighting the signing of the Company Agreement this year, as well as the effort and dedication of all the members of our port community, authentic dynamizers and generators of wealth. To them, as well as to all the teams from the rest of the institutions and public administrations, whose collaboration and coordination is so necessary, I want to express my absolute willingness to continue building the Port of Vigo together, with the aim of positioning it and maintaining it as one of the references of the Atlantic façade.

