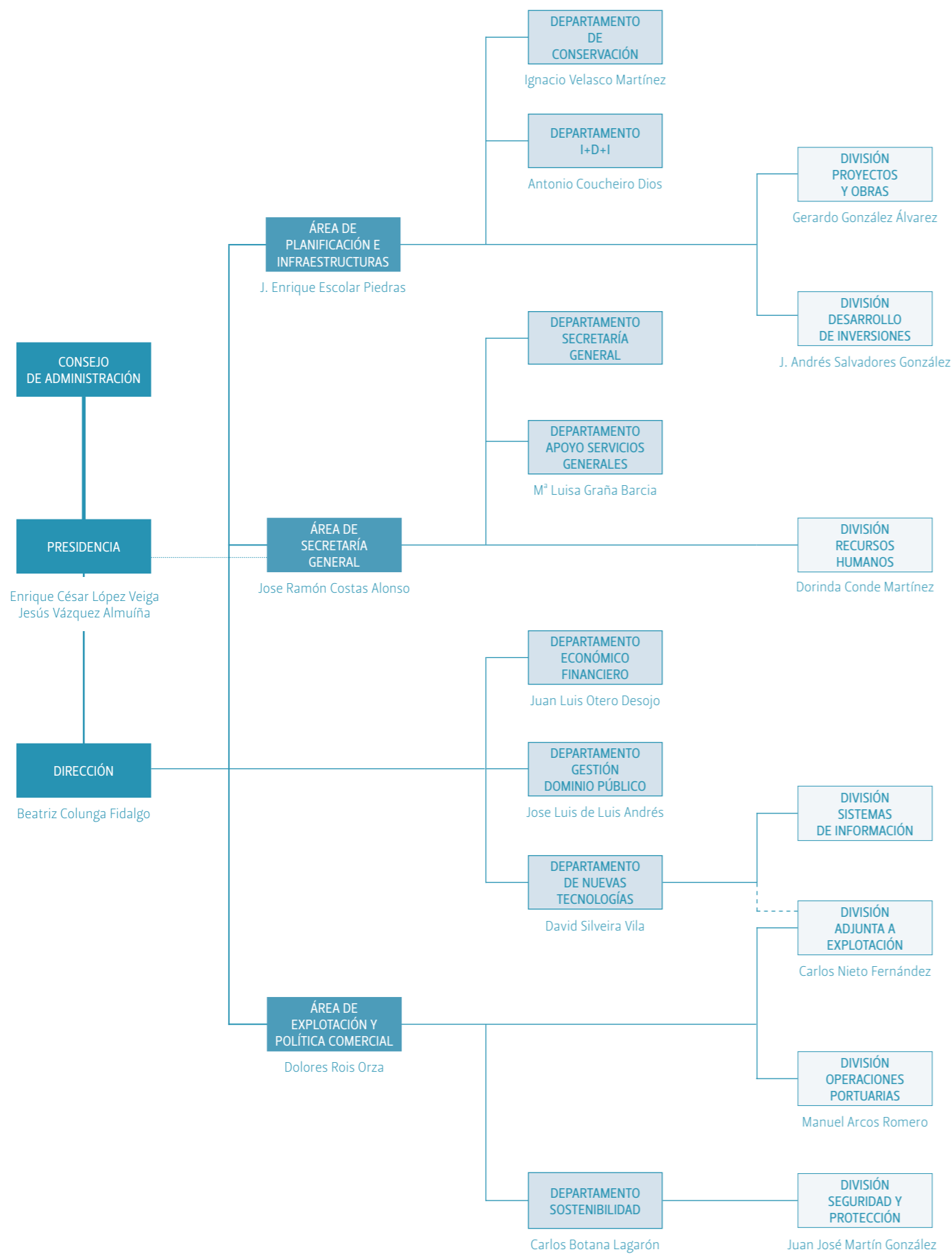


0

Presentación

Foreword





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2020 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2020

Enrique César López Veiga
BOE Nº256 DE 26-10-15, CESE: DOGA Nº240 DE 27/11/2020, BOE Nº 316 DE 3/12/2020

Jesús Vázquez Almuíña
DOGA Nº240 DE 27/11/2020, BOE Nº 316 DE 3/12/2020
Presidentes de la Autoridad Portuaria de Vigo – *Chairman of the Vigo Port Authority*

Juan José Escolar Calzón
Miembro Nato / Capitán Marítimo Provincial –*Ex Officio Member / Province Harbour Master*

Beatriz Colunga Fidalgo
DOGA Nº 193 DE 9/10/12
Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo – *Managing Director of the Port Authority*

Vocales / Ordinary Members of the Board:

Juan José Vázquez Seijas (DOGA Nº 221 DE 18/11/14)
Jose Antonio Segovia Arroyo (DOGA Nº 83 DE 2/5/17)
David Regades Fernández (DOGA Nº 200 DE 19/10/18)
Representantes Administración General del Estado
Representatives General Government of the State

Abel Caballero Álvarez (DOGA Nº 19 DE 29/01/15)
Representante del Ayuntamiento de Vigo
Representative of the Vigo Council

Digna Rosa Rivas Gómez (DOGA Nº 185 DE 30/09/19)
Representante del Ayuntamiento de Redondela
Representative of the Redondela Council

José García Costas (DOGA Nº 18 DE 28/01/15)
Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación
Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping

Jorge Cebreiros Arce (DOGA Nº 78 DE 25/4/16)
Representante de la Confederación de Empresarios de Pontevedra
Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra

Ricardo Valeiras Graña (DOGA Nº 136 DE 15/7/11, CESE DOGA Nº28 DE 11/02/20)
Representante de CC.OO
Representatives of CC.OO

Anxo Iglesias Covelo (DOGA Nº28 DE 11/02/20)
Representante de C.I.G
Representatives of C.I.G

Ignacio Bueno Castell (DOGA Nº20 DE 29/01/19)
Alfonso Rueda Valenzuela (DOGA Nº 21 DE 31/01/17)
Mercedes Rodríguez Moreda (DOGA Nº 21 DE 31/01/17)
CESE DOGA Nº199 DE 01/10/2020)
Susana Lenguas Gil (DOGA Nº199 DE 01/10/20)
Corina Porro Martínez (DOGA Nº140 DE 24/07/19)
CESE DOGA Nº188 DE 16/09/20)
Marta Mª Fernández-Tapias Núñez (DOGA Nº202 DE 6/10/20)
Representantes de la Xunta de Galicia
Representatives of the Galician Government –Xunta de Galicia–

Javier Touza Touza (DOGA Nº 19 DE 29/01/15)
Representante del Sector Pesquero
Representative of the fisheries sector

José Ramón Costas Alonso (CJO DE ADMON DE 27/06/03)
Secretario del Consejo de Administración
Secretary of the Board of Directors





Comentario del Presidente *Remarks by the Chairman*

Jesús Vázquez Almuíña

El año 2020 pasará sin duda a la historia por la crisis sanitaria originada por la pandemia por COVID-19, que ha arrastrado un terrible coste humano, además del socioeconómico. No querría, por tanto, iniciar este análisis del seguimiento de la actividad del Puerto de Vigo en este ejercicio sin manifestar mi sentido recuerdo para todas las víctimas y mi reconocimiento para todos aquellos que desde diferentes ámbitos han comprometido su esfuerzo en la protección de la salud y en el control de los efectos de la pandemia.

Precisamente en la consecución de estos objetivos han tenido una labor fundamental los puertos, como garantes del suministro logístico de los elementos de primera necesidad a lo largo de los períodos de confinamiento y durante toda la crisis sanitaria. Es por ello por lo que me gustaría aprovechar esta ocasión para reivindicar el papel de todos los miembros de la comunidad portuaria, como herramienta activa en la lucha contra la pandemia, y el reto que ha supuesto mantener en todo momento la operatividad de los puertos en un entorno tan complejo.

También me gustaría señalar el excelente trabajo desarrollado por mi antecesor, Enrique López Veiga, y su apuesta firme por el futuro del Puerto de Vigo, reflejada en su compromiso y en la labor que ha desarrollado al frente de la Presidencia de la Autoridad Portuaria durante los últimos cinco años.

El Puerto de Vigo iniciaba 2020 con unas expectativas muy positivas, con un crecimiento previsto del tráfico de mercancías del 2%. Sin embargo, la irrupción de la pandemia y la declaración del estado de alarma abrió un escenario de incertidumbre que obligó a una reformulación de las previsiones constante en función de la evolución cambiante de las circunstancias políticas y económicas. A pesar de este contexto tan adverso, contra todo pronóstico, el movimiento de mercancías ha terminado el año alcanzando la cifra de 4.336.978 toneladas, el cuarto mejor registro de la historia del puerto, con un aumento de 171.518 toneladas respecto a 2019, lo que ha supuesto un incremento del 4,14%; mientras que la cifra de tráfico total (incluyendo mercancías, avituallamientos y pesca fresca) ha sido de 4.496.206 toneladas, un incremento del 2,49% respecto al año anterior.

En cuanto a los datos económicos, debemos señalar que la cifra de negocio ha sido de 25.501.518 €, frente a los 26.458.617 € del año pasado, lo que supone un descenso del 3,6%, que se puede calificar de moderado dadas las circunstancias. En el resultado de explotación, sin embargo, se obtiene una cifra de -24,9 millones de euros, una cifra resultante de la operación contable de provisionar fondos por el deterioro del valor de la Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves (PLISAN) por valor de 27,7 millones de euros. Dicha dotación, que afecta a todo el ámbito de actuación, se realiza en base al principio de prudencia y no significa la asunción de pérdidas definitivas en dicha inversión, si bien afecta



al resultado contable, que descontando este efecto, ascendería a 2,8 millones de euros.

Analizadas en el ámbito del sistema de Puertos de Interés General del Estado español, las cifras de movimientos de mercancía del Puerto de Vigo adquieren aún más relevancia, puesto que ha sido el que más ha crecido de todo el sistema estatal, frente a una caída generalizada de los tráficos portuarios en prácticamente la totalidad del resto de puertos. También se ha consolidado y se ha reforzado aún más la posición de Vigo como el **puerto gallego de referencia en mercancía general**, con 3.978.248 toneladas; moviendo prácticamente el 54% del total de la mercancía general de los cinco puertos de interés general de Galicia.

Ha sido un año en el que se han establecido, además, hitos muy importantes, como el récord histórico en exportaciones y en tráfico de mercancía contenerizada, el de exportación de vehículos y el tercer mejor dato histórico en movimiento de vehículos, que llevaron a situar el puerto de Vigo en el segundo puesto de todo el sistema portuario español.

En estos resultados ha sido determinante, desde luego, el buen hacer del tejido industrial del hinterland al que da servicio el puerto de Vigo, especialmente las empresas que conforman el sector de la automoción, y el de la alimentación (incluyendo pesca, fresca y congelada, conservas, y, especialmente, la fruta); pero del mismo modo, estos resultados ponen de

manifiesto la necesidad de una buena planificación portuaria que permita anticiparse a las necesidades que la evolución económica vaya planteando, con capacidad de respuesta ante los retos, con una oferta de infraestructuras y servicios que aseguren la potencialidad del puerto y sus expectativas de futuro.

Con este ánimo se aprobó el **Plan Estratégico del Puerto de Vigo**, y con esa misma filosofía estamos trabajando desde la Autoridad Portuaria en la DEUP y el Plan de Infraestructuras.

En esta línea, durante 2020 se continuaron proyectos fundamentales para mejorar la eficiencia de las superficies portuarias, como la reordenación de espacios en la terminal de transporte rodado de Bouzas a través de su nuevo acceso y distribución de superficies; el inicio de las obras para la ampliación de la explanada de la Lonja en el Puerto Pesquero, o la mejora en los cierres perimetrales en Bouzas y en los muelles comerciales. También se trabajó en la dotación de nuevos espacios para el almacenamiento cubierto de mercancías a fin de solventar la que es una de las carencias importantes del puerto en los muelles comerciales; así como en la ampliación del PIF (puesto de inspección fronterizo), entre otros proyectos.

En el ámbito de la **sostenibilidad medioambiental**, una de las apuestas principales que definen la estrategia de la Autoridad Portuaria de Vigo, en este ejercicio se produjeron importantes desarrollos de mejora de la

eficiencia energética del puerto, como la renovación del alumbrado en Bouzas y Orillamar, con la sustitución de las antiguas luminarias y la instalación de un sistema de gestión inteligente, o la implantación de instalaciones de energías renovables mediante generación eléctrica fotovoltaica en la Lonja, con el objetivo de reducir nivel de dependencia energética y mejorar la diversificación, siguiendo las premisas de la política de Responsabilidad Social Corporativa de la Autoridad Portuaria. De igual manera, dentro de su apuesta como **Puerto Verde**, se realizaron importantes tareas de limpieza de fondos en diversas dársenas del puerto, así como la sustitución de arbolado dañado por especies autóctonas en los espacios públicos como la Praza da Estrela y el paseo de As Avenidas.

En este amplio espacio de encuentro del puerto con la ciudad, y tras la finalización del convenio "Abrir Vigo al Mar", la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha durante 2020 un ambicioso proyecto de reconstrucción y recuperación del paseo marítimo para fomentar y poner en valor la interrelación puerto-ciudad, una apuesta importante a la que se añade el proyecto "Peiraos do Solpor", galardonado este año por la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH)** con el premio al mejor proyecto de integración puerto-ciudad, dentro de la categoría de "Diálogo con la comunidad y la ciudad portuaria".

El tráfico de cruceros, asociado a esta zona central del puerto de Vigo, ha sido sin duda el más afectado por la crisis sanitaria, debido a su suspensión total desde mediados de marzo. Sin embargo, conscientes de la trascendencia económica que el turismo de cruceros supone para la ciudad y su entorno, la Autoridad Portuaria ha decidido renovar su apuesta por su promoción y ha desarrollado importantes obras de renovación de la Estación Marítima, donde están incluidas las dos terminales de cruceros, tanto a nivel de infraestructuras, con la reparación de las cubiertas del edificio y de los espacios y salas comunes, como a nivel de servicio, con la actualización y ampliación de las dependencias de la Policía Nacional de Inmigración, que sin duda repercutirá positivamente en los próximos meses, cuando con la reanudación de la actividad coincidan los nuevos protocolos derivados del Brexit en la gestión de pasajeros británicos.

Asimismo, en 2020 se ha dado un gran paso en la urbanización y comercialización de la **Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves**, con el progreso de la ejecución de la dotación de servicios y, sobre todo, con la adjudicación de tres parcelas a la empresa conservera Hijos de Carlos Albo. Sin embargo, la desvalorización que se ha hecho efectiva estos años obliga a un ajuste contable por parte de los tres propietarios, Xunta de Galicia, Consorcio de la Zona Franca y Autoridad Portuaria, de cara a su futura comercialización ajustada a valores actuales.

En un año absolutamente condicionado por la incidencia de la pandemia y por la inminencia del **Brexit**, el papel de la política comercial se ha visto ciertamente limitado, debido a la cancelación de los principales eventos y ferias internacionales; y los contactos comerciales e institucionales se han reformulado, restringiéndose en su mayor parte a encuentros o actividades virtuales que, eso sí, se han multiplicado. Dos de las iniciativas relevantes realizadas en este campo en 2020 han sido, por una parte, la organización por parte de la Autoridad Portuaria del **Taller de Puertos Azules de la FAO**, y por otra, la visita de la delegación del puerto irlandés de Cork, a principios de año, para reforzar los lazos y trabajar en la posibilidad de una línea de ferry entre ambos puertos; ambas desarrolladas con el objetivo de reforzar el posicionamiento internacional de Vigo, enmarcado en su estrategia Blue Growth.

Precisamente este año ha terminado la primera etapa del proyecto Blue Growth Puerto de Vigo 2016-2020, a través del cual Vigo ha liderado la estrategia europea de Crecimiento Azul, desarrollada durante los últimos 5 años con el apoyo de la FAO, la UNESCO y el Banco Mundial. Desde entonces, se han puesto en marcha un total de 26 proyectos, y podemos afirmar que esta primera etapa se ha saldado con gran éxito, pero todavía quedan grandes retos por los que trabajar, como es la creación en Vigo de la oficina de la Red de Puertos Azules de la FAO.

Se inicia ahora una nueva etapa, **Blue Growth: 2021-2027**, con grandes retos y grandes proyectos en los que, como hasta ahora, trabajaremos juntos de la mano de todos los miembros de la Comunidad Portuaria y bajo la premisa principal de la estrategia de crecimiento azul, que no es más que aprovechar las sinergias generadas entre todos los agentes del sector marítimo para construir, sobre la base de la competitividad, la eficiencia y la sostenibilidad, un puerto innovador, inclusivo, verde y conectado.

El Puerto de Vigo es un potente motor económico, que gestiona un tráfico de mercancías con un valor superior a los 12.000 millones de euros y que debe servir al desarrollo económico y social de la ciudad y su entorno. Un desarrollo sostenible, en el que la **digitalización** adquiera un papel central, tanto a nivel de herramientas tecnológicas como de procedimientos de gestión y de comunicación, como se ha puesto de manifiesto a lo largo de este año debido a la crisis sanitaria.

Desde la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Vigo mi compromiso es firme con la Comunidad Portuaria y con el protagonismo del puerto de Vigo como dinamizador de la actividad comercial y como generador de riqueza económica y social en el área sur de Galicia.



The year 2020 will undoubtedly go down in history due to the health crisis caused by the COVID-19 pandemic, which has brought a terrible human cost, in addition to the socioeconomic one. Therefore, I would not want to start this analysis of the activity of the Port of Vigo in this year without expressing my heartfelt memory for all the victims and my appreciation for all those who, from different spheres, have committed their efforts to protect health and manage the effects of the pandemic.

Precisely in the achievement of these objectives, the ports have had a fundamental task, as guarantors of the logistical supply of essential elements during the periods of lockdown and throughout the health crisis. That is why I would like to take this opportunity to vindicate the role of all members of the port community, as an active tool in the fight against the pandemic, and the challenge of maintaining the operation of ports at all times in such a complex environment.

I would also like to point out the excellent work carried out by my predecessor, Enrique López Veiga, and his firm commitment to the future of the Port of Vigo, reflected in the work he has carried out at the head of the Presidency of the Port Authority during the last five years.

The Port of Vigo started 2020 with very positive prospects, with an expected growth in freight traffic of 2%. However, the outbreak of the pandemic and the declaration of the state of alarm by the government opened a scenario of uncertainty that forced a constant reformulation of the forecasts based on the changing evolution of political and economic circumstances.

Despite this adverse context, against all odds, the movement of goods has ended the year reaching the figure of 4,336,978 tons, the fourth best record in the history of the port, with an increase of 171,518 tons compared to 2019, which has meant an increase of 4.14%; while the total traffic figure (including goods, supplies and fresh fish) has been 4,496,206 tons, an increase of 2.49% over the previous year.

Regarding the economic data, we must point out that the turnover has been € 25,501,518, compared to € 26,458,617 last year, which represents a decrease of 3.6%, which can be described as moderate given the circumstances. However, the operating income has reached a negative result of -24.9 million euros, due to the accounting operation of provisioning funds for the impairment of the Salvaterra-As Neves Logistics Platform (PLISAN) for a value of 27.7 million euros. This provision, which affects the entire scope of action, is made based on the principle of prudence and does not mean the assumption of definitive losses on said investment, although it affects the accounting result, which discounting this effect, would amount to 2.8 million of euros.

Analysed within the scope of the system of Ports of General Interest of the Spanish State, the figure of goods traffics of the Port of Vigo acquire even more relevance, since it has been the one that has grown the most of the entire Spanish state system, in the face of a generalized fall of port traffic in practically all the other ports. Vigo's position as the **Galician port of reference in general cargo** has also been consolidated and further strengthened, with 3,978,248 tons; moving practically 54% of the total general cargo of the five ports of general interest in Galicia.

It has also been a year in which very important milestones have been established, such as the historical records in exports, in containerized goods traffic, and in export of vehicles, and the third best historical data on vehicle movement, which has led the port of Vigo to rank second place in the entire Spanish port system.

In these results, the good work of the industrial network of the hinterland served by the port of Vigo has been decisive, especially the companies that make up the automotive sector, and the food sector (including fresh and frozen fish, canned food, and, especially, fruit). But in the same way, these results show the need for good port planning that allows anticipating the needs that economic evolution is posing, with the capacity to respond to challenges, with an offer of infrastructures and services that ensure the potential of the port and its future expectations.

With this in mind, the Strategic Plan for the Port of Vigo was approved, and with the same philosophy we are working from the Port Authority on the DEUP and the Infrastructure Plan.

Along these lines, during 2020 fundamental projects were continued to improve the efficiency of port areas, such as the reorganization of spaces in the Bouzas ro-ro terminal through its new access and distribution of surfaces; the beginning of the works for the extension of the esplanade annexed to the Lonja in the Fishing Port, or the improvement in the perimeter fences in Bouzas and in the commercial docks. Work was also carried out on the provision of new spaces and facilities for covered storage of goods in order to solve what is one of the important deficiencies of the port in the commercial docks; as well as the expansion of the BIP (border inspection post), among other projects.

In the field of **environmental sustainability**, one of the main axes that define the strategy of the Vigo Port Authority, this year there were important developments to improve the energy efficiency of the port, such as the renewal of lighting in Bouzas and Orillamar, with the replacement of the old lights and the installation of an intelligent management system, or the implementation of renewable energy installations through photovoltaic electricity generation in the Lonja, with the aim of reducing the level of energy dependence and improving diversification, following the premises of the Corporate Social Responsibility policy of the Port Authority. In the same way, within its commitment as Puerto Verde, important seabed cleaning tasks were carried out in various docks of the port, as well as the replacement of damaged trees by native species in public spaces such as Praza da Estrela and Paseo de As Avenidas.

In this wide meeting place between the port and the city, and after the conclusion of the "Abrir Vigo al Mar" (Open Vigo to the Sea) agreement, the Port Authority has launched in 2020 an ambitious project for the

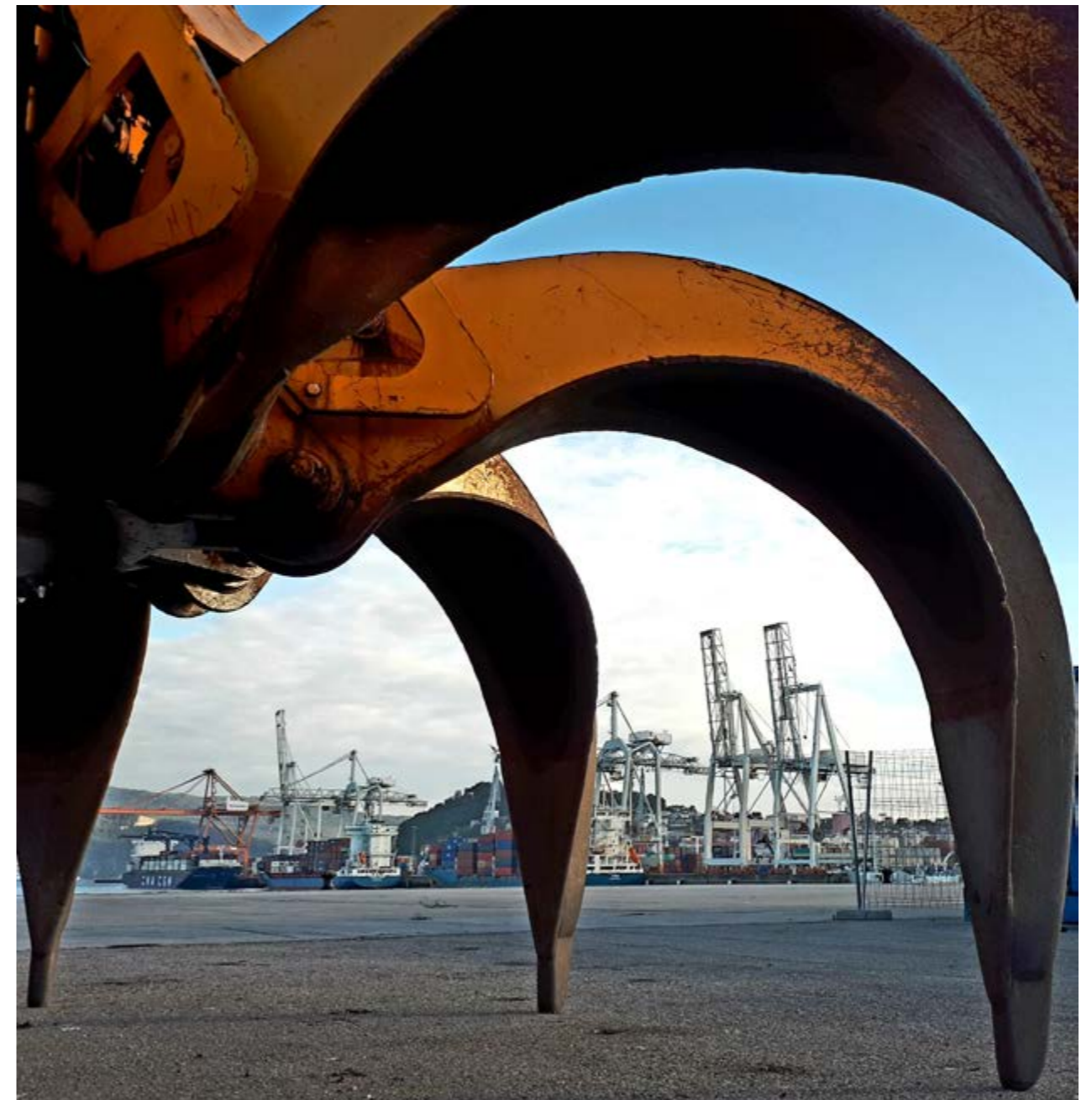
reconstruction and recovery of the promenade to promote and enhance the port-city interrelation, an important commitment of which is also part the "Peiraos do Solpor" (Sunset Docks) project, **awarded this year by the International Association of Ports (IAPH) with the award for the best port-city integration project, within the category of "Community outreach and port city dialogue"**.

Cruise traffic, associated with this central area of the port of Vigo, has undoubtedly been the most affected by the health crisis, due to its total suspension since mid-March. However, aware of the economic importance that cruise ship tourism entails for the city and its surroundings, the Port Authority has decided to renew its commitment to its promotion and has carried out important renovation works at the Maritime Station, where the two cruise terminals are located, both at the infrastructure level, with the repair of the roofs of the building and the common areas, as well as at the service level, with the updating and expansion of the National Immigration Police premises, which will undoubtedly have a positive impact in the coming months, when the resumption of activity will coincide with the new protocols derived from Brexit in the management of British passengers.

Likewise, in 2020 a great step has been taken in the urbanization and commercialization of the **Salvaterra-As Neves Logistics Platform**, with the progress of the execution of the provision of services and, above all, with the allocation of three plots to the canning company Hijos de Carlos Albo. However, the devaluation that has become effective in these years requires an accounting adjustment by the three owners, Xunta de Galicia, the Vigo Free Trade Zone Consortium and the Port Authority, with a view to their future commercialization adjusted to current values.

In a year absolutely conditioned by the incidence of the pandemic and the imminence of **Brexit**, the role of commercial management and promotion initiatives has certainly been limited, due to the cancellation of the main international events and exhibitions. Both commercial and institutional contacts have been reformulated, restricting themselves for the most part to virtual events and meetings that, yes, have multiplied. Two of the relevant initiatives carried out in this field in 2020 have been, on the one hand, the organization by the Port Authority of the **FAO Blue Ports Workshop**, and on the other, the visit of the delegation from the Irish port of Cork, at the beginning of the year, to strengthen ties and work on the possibility of a ferry line between the two ports; both developed with the aim of reinforcing Vigo's international positioning, framed in its Blue Growth strategy.

Precisely this year was the last one of the first stage of the Blue Growth Puerto de Vigo 2016-2020 project, through which Vigo has led the European Blue Growth



strategy, developed over the last 5 years with the support of FAO, UNESCO and the World Bank. During this period, a total of 26 projects have been launched, and we can affirm that even if this first stage has been met with great success, there are still great challenges to work on, such as the creation in Vigo of the Network office of Blue Ports of the FAO.

A new stage is now beginning, **Blue Growth: 2021-2027**, with great challenges and great projects in which, as before, we will work together hand in hand with all the members of the Port Community and under the main premise of the strategy of blue growth, which is nothing more than taking advantage of the synergies generated between all agents in the maritime sector to build, based on competitiveness, efficiency and sustainability, an innovative, inclusive, green and connected port.

The Port of Vigo is a powerful economic engine, which manages freight traffic with a value of more than 12,000 million euros and which must serve the economic and social development of the city and its surroundings. A sustainable development, in which **digitization** acquires a central role, both in terms of technological tools and management and communication procedures, as has been shown throughout this year due to the health crisis.

From the Presidency of the Vigo Port Authority, my commitment is firm with the Port Community and with the role of the port of Vigo as a catalyst for commercial activity and as a generator of economic and social wealth in the southern area of Galicia.



Comentario de la Directora Remarks by the Managing Director

Beatriz Colunga Fidalgo

A pesar de que el año 2020 ha supuesto un reto en todos los ámbitos a nivel mundial, el Puerto de Vigo ha mantenido la senda creciente de los últimos años, con un aumento del 4,14% en el movimiento de mercancías hasta alcanzar las 4.336.978 toneladas, superando ampliamente las previsiones establecidas para 2020, a pesar de los efectos negativos de la pandemia. Por tipos de tráfico, el comportamiento ha sido ligeramente diferente, destacando el crecimiento de los graneles líquidos un 23,46% (después de la importante bajada experimentada en 2019 debido a la retirada de los depósitos de gasoil) frente al 1,08% de los graneles sólidos, y despuntando el crecimiento del 4,15% de la mercancía general, indiscutible tráfico de referencia para el Puerto de Vigo.

El resultado total de tráfico, añadiendo los avituallamientos y la pesca fresca, ha alcanzado las 4.496.206 toneladas, un aumento de 109.109 tn respecto a 2019, lo que representa un incremento del 2,49%, a pesar del cambio de criterio estadístico realizado en 2020, que excluye de la partida de pesca fresca la producción de los viveros flotantes. Cabe decir que, si se hubiesen computado, tal y como se venía haciendo anteriormente, el aumento habría sido del 3,35%.

Como viene sucediendo cada año, las cifras reflejan una de las características definitorias del Puerto de Vigo: la predominancia de la **mercancía general** sobre los graneles, que representa el **91,73% del total del tráfico de mercancías**. Ha aumentado ligeramente, además, el grado de especialización de las operativas de carga y descarga, puesto que el 88,14% del tráfico de mercancía general se ha realizado por medios ro-ro y por contenedor lo-lo, siendo el resto (11,86%) mercancía general movida por grúa.

La **mercancía general contenerizada** ha presentado un crecimiento del 4,54% respecto a 2019, estableciéndose un récord absoluto en el tráfico de mercancía en contenedor. Sin embargo, la pandemia ha afectado más al tráfico ro-ro, y este hecho ha modificado su peso relativo en el total de mercancía contenerizada. De las 2.780.291 toneladas, han aumentado hasta el 89,53% las realizadas por medios lo-lo, frente a apenas un 10,47% por medios ro-ro. La causa principal ha sido la paralización de la Autopista del Mar desde mediados de marzo hasta el mes de junio, que derivó en una caída de tráficos tan importante que hizo imposible su recuperación a pesar de las excelentes cifras del segundo semestre, resultando finalmente en una caída del -30,09% (-125.457 tn). Por el contrario, el resultado del tráfico de mercancía contenerizada lo-lo no solo contuvo la fuerte caída del ro-ro, sino que su incremento del 10,98% (246.230 tn) supone en sí su récord histórico en el Puerto de Vigo, destacando los productos alimenticios como artífices de este resultado.

En cuanto a la **mercancía general convencional**, esta ha crecido un 3,24% (37.563 tn) hasta alcanzar las 1.197.956 toneladas, representando en este caso el tráfico ro-ro el 60,61% de los movimientos (ligado principalmente al movimiento de vehículos nuevos) frente a un 39,39% de tráfico convencional lo-lo.

En 2020 las principales mercancías del puerto han tenido muy buen comportamiento, destacando el crecimiento del tráfico de fruta (955,88%), los alimentos (59,06%), el granito elaborado (11,30%) y los automóviles (3,96%). En la parte negativa, algunos sectores se han visto más afectados por la pandemia y esto se ha reflejado en caídas en sus tráficos como el grupo de los metales, con una pérdida acumulada



del -8,81% (debida principalmente a caídas de más del 25% del aluminio en bruto y de los desechos de metales, a pesar de incremento del 59,83% de los laminados); o la disminución del 19,73% en el tráfico de piezas auto.

La **fruta** ha sido el tráfico estrella en este año 2020, incrementando su volumen en 136.759 tn y superando cualquier previsión realizada para este año. Se trata de una mercancía predominantemente de importación (90% del tráfico), aunque los tránsitos (9%), con cerca de 15.000 tn, también han sido relevantes. Costa Rica (plátanos y piñas), con un flujo mensual constante, ha acaparado casi el 50% del tráfico; Brasil ha tenido un incremento de tráfico en el último trimestre que la ha llevado a acaparar el 24% del volumen de fruta (sobre todo piñas y melones); en tercera posición se ha situado Colombia (plátanos), con un 14% de tráfico.

Los **alimentos** han tenido también un crecimiento extraordinario, con un aumento de tráfico de +48.870 tn, que suponen un incremento del 59,06%. Es un tráfico eminentemente de exportación en el que agrupamos aquellas mercancías que no tienen consideración de grupo propio (ej. fruta, pesca congelada, conservas, etc.), destacando las carnes, cuyo principal mercado es el asiático (China, Japón y Corea del Sur), y los productos lácteos, con un mercado mucho más variado (China, Libia, República Dominicana, Arabia Saudí).

El tráfico de **automóviles** ha marcado registros históricos, con un incremento del 3,96%. 2020 ha sido el tercer mejor ejercicio de la historia del puerto en volumen de toneladas y, en cuanto a exportaciones, ha batido el récord que se había establecido en 2007, con un incremento de más del 9% sobre ese año. Se han alcanzado 501.255 unidades, un 6,44% de crecimiento respecto a 2019. Sin embargo, la incidencia de la pandemia en este tráfico ha sido muy relevante, provocando una evolución a lo largo del año muy desigual, pasando de un crecimiento del 30% los meses de enero y febrero a una enorme caída de tráfico los meses de abril y mayo debido a la paralización de la producción de vehículos y de las líneas marítimas de tráfico ro-ro, en especial las de corta distancia;

para terminar con una recuperación rápida una vez finalizado el estado de alarma que se saldó con un último cuatrimestre extraordinario que posicionó el Puerto de Vigo en el segundo puesto en movimientos de los puertos nacionales, a muy corta distancia de Valencia. En cuanto a los orígenes y destinos más destacados, Bélgica se constituye como el principal socio comercial del Puerto, siendo además el mayor receptor de automóviles exportados. Su tráfico se ha incrementado en casi 40.000 vehículos siendo, junto con Italia y Turquía, los artífices de este sobresaliente resultado.

La **pesca congelada** y las **conservas** han tenido un comportamiento positivo respecto a los volúmenes de tráfico del año pasado. En cuanto a la pesca congelada ha aumentado un 1,16%, alcanzando la cifra de 570.104 tn, de las que el 83,69% es tráfico contenerizado, y prácticamente el 100% en el caso de las exportaciones. El Puerto de Vigo es, principalmente, receptor, con más del 81% de la carga, destacando Namibia, Malvinas, Perú, Argentina, Seychelles, Sudáfrica y Uruguay como principales orígenes, y Egipto como destino más importante de pesca congelada, seguido a más distancia por China y Corea del Sur. En cuanto a las conservas, el crecimiento experimentado este año ha sido del 7,78%, alcanzando un total de 142.116 tn, 21.033tn más que en 2019.

El granito es otro de los tráficos referentes del Puerto de Vigo que ha experimentado una evolución positiva en 2020. El **granito en bruto** ha crecido un 3,27% hasta alcanzar las 236.478 toneladas, superando en 7.481 tn la cifra de 2019. Por su parte, el **granito elaborado**, que ha crecido un 11,30% hasta llegar a las 216.186 toneladas, es una mercancía predominantemente de exportación (95,63%) cuyo medio de transporte es el contenedor. Con una gran diversidad de destinos, han destacado en 2019 las exportaciones a EEUU, Marruecos y Turquía (conjuntamente acaparan más del 76% del tráfico).

Desde el punto de vista del **origen y destino de las mercancías**, en 2020 se han intercambiado mercancías con 151 países, manteniéndose el amplio ámbito

comercial del Puerto de Vigo, si bien en este ejercicio los efectos de la crisis sanitaria se han dejado ver en el peso relativo de cada país en el total.

Así, aunque Francia sigue manteniéndose como el principal socio comercial del Puerto de Vigo, en 2020, como consecuencia directa del COVID-19, su tráfico se ha reducido en un 24,04%, lo que ha implicado una pérdida de aproximadamente 118.000 tn, concentrada en el período de marzo a junio debido a la paralización de la Autopista del Mar y en la mercancía contenerizada ro-ro (pizarra, piezas auto, granito y maquinaria). Por los mismos motivos Marruecos ha sufrido también una disminución en sus tráficos del 8,58% hasta las 201.007 toneladas.

En el lado positivo destaca el gran crecimiento de China, donde las exportaciones (alimentos y maderas) crecieron un 83,54% y las importaciones (conservas y metales) un 15,08%; y Bélgica, que se ha consolidado como el tercer socio comercial del Puerto, sobre todo como plataforma de distribución en Centroeuropa de los automóviles exportados (incremento este año del 49,95%) desde Vigo. Otros países que presentan un saldo muy positivo son EEUU (principalmente exportaciones), con muy buen comportamiento de los granitos elaborados y los materiales de construcción; Turquía, que recupera gran parte de los tráficos perdidos en los dos últimos años (sobre todo el de exportación de vehículos y granito elaborado); y, finalmente, Brasil y Costa Rica (efecto de las importaciones de fruta) e Italia con un buen incremento en tráfico de automóviles y granito en bruto.

En cuanto al pasaje, el **tráfico de pasajeros** es sin duda el que se ha visto más afectado por la pandemia, con una pérdida global del 50,10%, debido sobre todo al arrastre de la suspensión total del tráfico de cruceros desde el mes de marzo, que ha supuesto una caída del 93,35% reduciéndose el cómputo anual a los 9.425 pasajeros recibidos hasta el inicio del estado de alarma en marzo; pero también a los efectos de la reducción del tráfico de pasajeros de ría debido al confinamiento, que ha caído un 46,23% alcanzando la cifra final de 849.893 pasajeros.

En cuanto a la gestión económica de la Autoridad Portuaria del año 2020, podemos afirmar que, a pesar de la pandemia, los datos financieros muestran un buen comportamiento, y el efecto negativo de algunas partidas se ha visto compensado con el buen comportamiento de otras. La Cuenta de Resultados

presenta una cifra de negocio de 25.502 miles de euros, lo que supone un descenso del 3,6% respecto al año anterior. Destacan el buen comportamiento de la Tasa de Ocupación, que crece un 8,2% y de la Tasa de Mercancía, que aumenta un 3,4%; frente a las caídas de la Tasa de Buque (-11,9%), la Tasa de Pesca Fresca (-10%), la Tasa de Actividad (-15,4%) y, sobre todo, la Tasa de Pasaje (-80,8%) debido principalmente al efecto de la suspensión del tráfico de cruceros. Por su parte, el resultado de explotación refleja, sin embargo, una caída muy significativa (-24,9 millones de euros), debida a la dotación de una provisión por deterioro de la PLISAN; una operación contable basada en el principio de prudencia que, aunque no supone una asunción de pérdidas definitiva, afecta a las cifras finales del ejercicio, que serían positivas y por valor de 2,8 millones de euros descontando esta partida.

El año 2020 ha supuesto un antes y un después en términos sanitarios, sociales y económicos a nivel global, pero también ha reforzado la trascendencia de la actividad portuaria y la logística en su papel de distribución y suministro de productos y servicios esenciales. El crecimiento de tráficos del Puerto de Vigo, en una situación general de importantes caídas en prácticamente la totalidad del resto de puertos nacionales, pone en valor la apuesta de la Autoridad Portuaria por los proyectos de futuro en el desarrollo de las infraestructuras que la comunidad portuaria está demandando, y nos impulsa a seguir trabajando mano a mano con todos los usuarios, empresas, asociaciones y administraciones públicas que conformamos esta importante comunidad.

Ha sido un año difícil y de muchas pérdidas en todos los sentidos; por eso, como cada año, pero quizás éste más que nunca, quiero expresar mi reconocimiento y mi gratitud tanto al equipo humano de la Autoridad Portuaria, como a todos los miembros de esa comunidad que, con su esfuerzo y dedicación, siguen enfrentando el gran desafío que constituye mantener nuestro puerto operativo en estas circunstancias, salvaguardando el cumplimiento de su misión de servicio a toda la ciudad de Vigo y su hinterland.

Tanto a ellos, como a todos los equipos de instituciones y administraciones públicas, cuya colaboración y coordinación es tan necesaria, les quiero expresar mi disposición absoluta para seguir trabajando juntos por y para el Puerto, con el objetivo de situarlo y mantenerlo como uno de los referentes de la fachada atlántica.



Despite the fact that the year 2020 has been a challenge in all areas worldwide, the port of Vigo has maintained the growing path of recent years, with an increase of 4.14% in the movement of goods to reach 4,336.978 tons, far exceeding the initial forecasts for 2020, despite the negative effects of the pandemic. However, the behaviour has been slightly different for each type of traffic, highlighting the growth of liquid bulk by 23.46% (after the significant decrease experienced in 2019 due to the removal of diesel tanks) compared to 1.08% of solid bulks; standing out the growth of 4.15% in general cargo, an indisputable reference traffic for the port of Vigo.

The total amount of traffic, adding supplies and fresh fish, has reached 4,496,206 tons, 109,109 more tons than in 2019, which represents an increase of 2.49%, despite the change in statistical criteria made in 2020, which excluded the floating hatcheries production from the fresh fish stats. It should be said that, had they been computed, as had been done previously, the increase would have been 3.35%.

As has happened every year, the figures reflect one of the defining characteristics of the port of Vigo: the predominance of **general cargo** over bulks, representing **91.73% of total goods traffic**. In addition, the degree of specialization of loading and unloading operations has slightly increased, since 88.14% of general cargo traffic has been carried out by ro-ro and container means, the rest (11,86%) being general cargo moved by crane.

Containerized general cargo has grown by 4.54% compared to 2019, setting an absolute record in containerized goods traffic. However, ro-ro traffic has been more affected by the pandemic, and this fact has modified its relative weight in total containerized merchandise. Of the 2,780,291 tons, those carried out

by lo-lo means have increased to 89.53%, compared to just 10.47% by ro-ro means. The main cause has been the stoppage of the Motorway of the Sea from mid-March to June, which led to a drop in traffic so significant that its recovery was impossible despite the excellent figures for the second semester, which ultimately resulted in a drop of -30.09% (-125,457 tons). On the contrary, the result of the traffic of containerized goods lo-lo not only contained the sharp fall in ro-ro, but its increase of 10.98% (246,230 tons) represents in itself its historical record in the port of Vigo, highlighting food products as the architects of this result.

Conventional general cargo has grown by 3.24% (37,563 tons) to 1,197,956 tons, in this case ro-ro traffic representing 60.61% of movements (mainly linked to new vehicles' traffic) compared to 39.39% of conventional lo-lo traffic.

In 2020, the main traffics of the port have performed very well, highlighting the growth of fruit (955.88%), food (59.06%), processed granite (11.30%) and automobiles (3.96%). On the negative side, some sectors have been more affected by the pandemic and this has been reflected in falls in their traffics such as the metals group, with an accumulated loss of -8.81% (mainly due to falls of more than 25% of crude aluminium and metal scrap, despite an increase of 59.83% for coils); or the 19.73% decrease in auto parts traffic.

Fruit has been the star traffic in this year 2020, increasing its volume by 136,759 tons and exceeding any forecast made for this year. It is a predominantly imported merchandise (90% of traffic), although transits (9%), with about 15,000 tons, have also been relevant. Costa Rica (bananas and pineapples), with a constant monthly flow, has accounted for almost 50% of the traffic; Brazil has had an increase in traffic in the





last quarter that has led it to monopolize 24% of the volume of fruit (especially pineapples and melons); In third position was Colombia (bananas), with 14% of traffic.

Food has also had an extraordinary growth, with an increase in traffic of 48,870 tons, which represents an rise of 59.06%. It is an eminently export traffic, and in this item we include those food products that does not have its own group (e.g. fruit, frozen fish, canned goods, etc.), highlighting meats, whose main market is Asia (China, Japan and Korea of the South), and dairy products, with a much more varied market (China, Libya, Dominican Republic, Saudi Arabia).

Automotive traffic has marked historical records, with an increase of 3.96%. 2020 has been the third best year in the history of the port in terms of volume of tons and, in terms of exports, it has broken the record that had been set in 2007, with an increase of more than 9% over that year. 501,255 units have been reached, a 6.44% growth compared to 2019. However, the incidence of the pandemic in this traffic has been very relevant, causing a very uneven evolution throughout the year, going from a growth of 30% in the months of January and February to a huge drop in traffic in April and May due to the stoppage of vehicle production and maritime ro-ro traffic lines, especially short-distance ones; to end with a rapid recovery once the state of alarm ended, which resulted in an extraordinary last four-month period that placed the port of Vigo in second place in terms of movements of national ports, a very short distance from Valencia. Regarding the most prominent origins and destinations, Belgium is the Port's main commercial partner, and is also the largest recipient of exported cars. Its traffic has increased by almost 40,000 vehicles being, together with Italy and Turkey, the architects of this outstanding result.

Frozen fish and **canned food** have performed positively compared to last year's traffic volumes. As for frozen

fish, it has increased by 1.16%, reaching the figure of 570,104 tons, of which 83.69% was containerized traffic, and practically 100% in the case of exports. The Port of Vigo is, mainly, recipient for this merchandise, with more than 81% of the cargo, highlighting Namibia, Malvinas, Peru, Argentina, Seychelles, South Africa and Uruguay as the main origins, and Egypt as the most important destination for frozen fish, followed, by more distance, for China and South Korea. Regarding canned food, the growth experienced this year was 7.78%, reaching a total of 142,116 tons, 21,033 tons more than in 2019.

Granite is another of the reference traffic in the Port of Vigo that has experienced a positive evolution in 2020. **Raw granite** has grown by 3.27% to reach 236,478 tons, exceeding the 2019 figure by 7,481 tons. **Processed granite**, which has grown by 11.30% to reach 216,186 tons, is a predominantly export merchandise (95.63%) whose means of transport is the container. With a great diversity of destinations, exports to the US, Morocco and Turkey have stood out in 2019 (together they account for more than 76% of traffic).

From the point of view of the **origin and destination of the goods**, in 2020 goods have been exchanged with 151 countries, maintaining the wide commercial scope of the port of Vigo, although this year the effects of the health crisis have been seen in the relative weight of each country in the total.

Thus, although France continues to be the main commercial partner of the Port of Vigo, in 2020, as a direct consequence of COVID-19, its traffic has been reduced by 24.04%, which has implied a loss of approximately 118,000 tons, concentrated in the period from March to June due to the stoppage of the Motorway of the Sear, and in ro-ro containerized merchandise (slate, auto parts, granite and machinery). For the same reasons, Morocco has also suffered a decrease in its traffic of 8.58% to 201,007 tons.

On the positive side, the great growth of China stands out, where exports (food and wood) grew by 83.54% and imports (canned goods and metals) by 15.08%; and Belgium, which has established itself as the third commercial partner of the Port, especially as a distribution platform in Central Europe for exported cars (an increase this year of 49.95%) from Vigo. Other countries that present a very positive balance are the United States (mainly exports), with a very good performance of processed granite and building materials; Turkey, which recovers a large part of the traffic lost in the last two years (especially the export of vehicles and processed granite); and, finally, Brazil and Costa Rica (effect of fruit imports) and Italy with a good increase in automobile traffic and raw granite.

Regarding the **passenger traffic**, it is undoubtedly the one that has been most affected by the pandemic, with a global loss of 50.10%, mainly due to the drag of the total suspension of cruise traffic since the month of March, which has meant a fall of 93.35%, reducing the annual count to 9,425 passengers received until the start of the state of alarm in March; but also because of the reduction of the estuary passenger traffic due to the confinement, which has fallen by 46.23%, reaching the final figure of 849,893 passengers.

Regarding the economic management of the Port Authority for the year 2020, we can affirm that, despite the pandemic, the financial data show a good performance, and the negative effect of some items has been offset by the good performance of others. The Income Statement presents a turnover of 25,502 thousand euros, which represents a decrease of 3.6% compared to the previous year. We have had a good performance of the Tariff of Storage, which grew by 8.2% and the Goods Tax, which increased by 3.4%; compared to the drops in the Vessel Tax (-11.9%), the Fresh Fishing Tax (-10%), the Activity Tax (-15.4%) and, above all, the Passenger Tax (-80.8%) mainly due to the effect of the suspension of cruise traffic. However,

operating income reflects a very significant drop (-24.9 million euros), due to the allocation of a provision for impairment of the PLISAN (logistics platform of the Port of Vigo); an accounting operation based on the principle of prudence that, although it does not imply a definitive assumption of losses, affects the final figures for the year, which would be positive and worth 2.8 million euros discounting this item.

The year 2020 has been a before and after in health, social and economic terms at a global level, but it has also reinforced the importance of port activity and logistics in its role of distribution and supply of essential products and services. The growth in traffic in the Port of Vigo, in a general situation of significant drops in practically all the rest of the national ports, highlights the Port Authority's commitment to future projects in the development of infrastructures that the port community is demanding, and encourages us to continue working hand in hand with all port users, companies, associations and public administrations that make up this important community.

It has been a difficult year with many losses in every way. Therefore, as every year, but perhaps this one more than ever, I want to express my appreciation and gratitude both to the human team of the Port Authority, as well as to all the members of the port community who, with their effort and dedication, they continue to face the great challenge of keeping our port operational in these circumstances, safeguarding the fulfilment of its mission of service to the entire city of Vigo and its hinterland.

Both to them, and to all the members of institutions and public administrations, whose collaboration and coordination is so necessary, I want to express my absolute willingness to continue working together for the Port, with the aim of positioning and maintaining it as one of the benchmarks of the Atlantic facade.