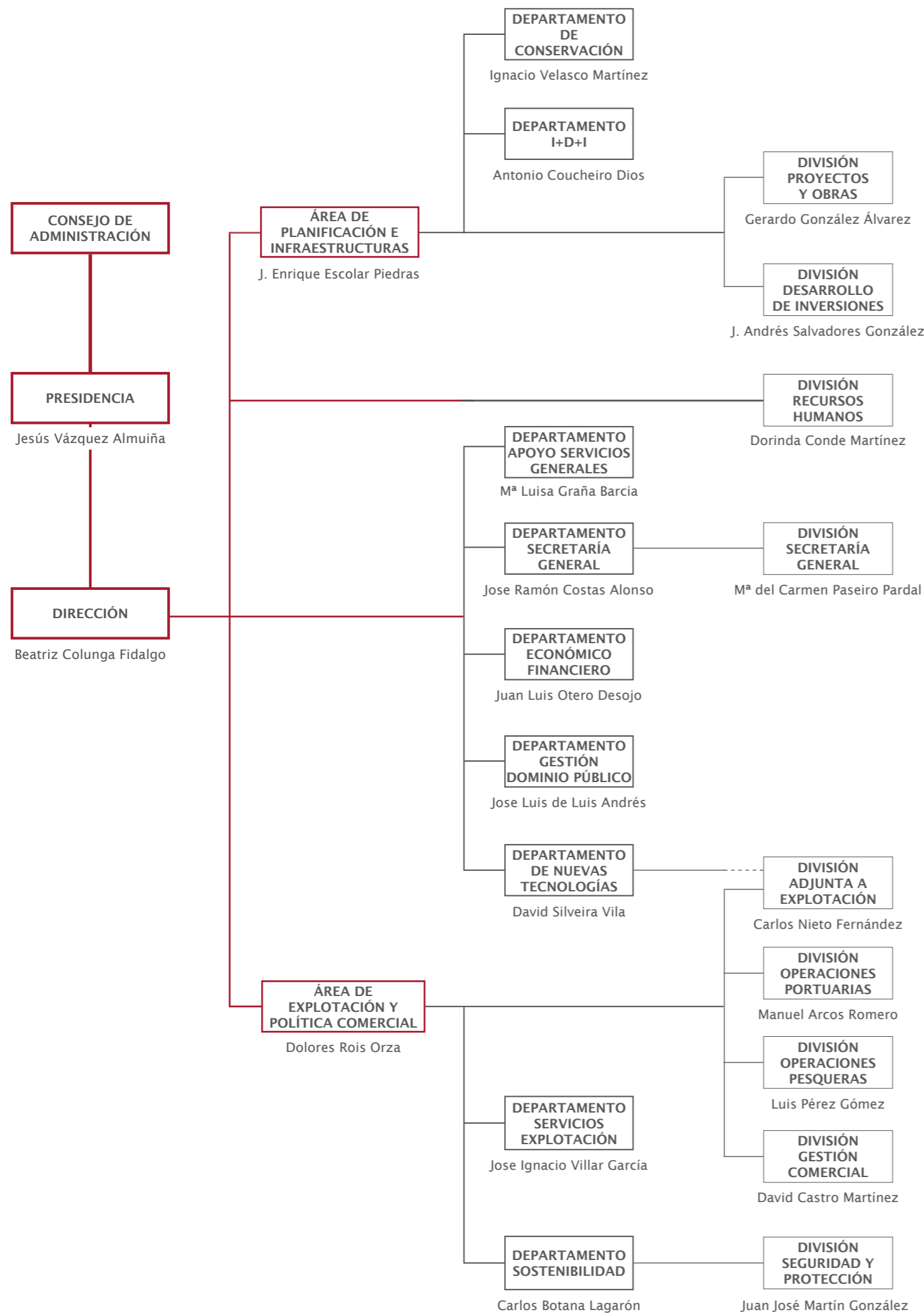


00

Presentación *Foreword*





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2021 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2021

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

Jesús Vázquez Almuiña
DOG Nº240 DE 27/11/2020, BOE Nº 316 DE 03/12/2020

Miembro Nato / Capitán Marítimo Provincial -Ex Officio Member / Province Harbour Master

Juan José Escolar Calzón
CESE POR JUBILACIÓN 04/01/2021

Miembro Nato

Pablo Pedrosa Roncero
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 30/07/2021 / CESE CONSEJO ADMINISTRACIÓN 29/10/2021

Manuel Ángel García García

CONSEJO ADMINISTRACIÓN 29/10/2021

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

Beatriz Colunga Fidalgo
DOG Nº 193 DE 09/10/2012

Vocales

Ordinary Members of the Board:

Juan José Vázquez Seijas
(DOG Nº 221 DE 18/11/2014)

Jose Antonio Segovia Arroyo
(DOG Nº 83 DE 02/05/2017) / CESE DOG Nº 97 DE 26/05/2021

Leandro Melgar Casillas
(DOG Nº 97 DE 26/05/2021)

David Regades Fernández
(DOG Nº 200 DE 19/10/2018)

Representantes Administración General del Estado
Representatives General Government of the State

Abel Caballero Álvarez
(DOG Nº 19 DE 29/01/2015)

Representante del Ayuntamiento de Vigo
Representative of the Vigo Council

Digna Rosa Rivas Gómez
(DOG Nº 185 DE 30/09/2019)

Representante del Ayuntamiento de Redondela
Representative of the Redondela Council

José García Costas
(DOG Nº 18 DE 28/01/2015)

Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación
Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping

Jorge Cebreiros Arce
(DOG Nº 78 DE 25/04/2016)

Representante de la Confederación de Empresarios de Pontevedra
Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra

Anxo Iglesias Covelo
(DOG Nº28 DE 11/02/2020)

Representante de C.I.G
Representatives of C.I.G

Ignacio Bueno Castell
(DOG Nº20 DE 29/01/2019)

Alfonso Rueda Valenzuela
(DOG Nº 21 DE 31/01/2017)

Susana Lenguas Gil
(DOG Nº199 DE 01/10/2020)

Marta Mª Fernández-Tapias Núñez
(DOG Nº202 DE 06/10/2020)

Representantes de la Xunta de Galicia
Representatives of the Galician Government -Xunta de Galicia-

Javier Touza Touza
(DOG Nº 19 DE 29/01/2015)

Representante del Sector Pesquero
Representative of the fisheries sector

José Ramón Costas Alonso
(CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 27/06/2003)

Secretario del Consejo de Administración
Secretary of the Board of Directors



Comentario del Presidente *Remarks by the Chairman*

Jesús Vázquez Almuiña

2021 ha sido un año marcado por las dificultades derivadas de la pandemia en la economía mundial. Posiblemente, este último año haya sido más inestable que 2020, porque a la situación sanitaria se han sumado la falta de materias primas, la crisis de los microchips o los costes de la energía, entre otras.

Sin embargo, y a pesar de estas dificultades, el Puerto de Vigo ha logrado unos **excelentes resultados**, al asumir estos retos como una oportunidad para salir más fortalecido. De hecho, el Puerto de Vigo fue uno de los pocos Puertos de Interés General de España que crecieron, tanto en el año 2020 como en el 2021.

El área de influencia del Puerto de Vigo tiene una industria muy estable, madura y eficiente, que ha sabido dar respuestas rápidas a los cambios provocados tras la pandemia. Aprovecho para agradecer a toda la Comunidad Portuaria el gran trabajo realizado en unos momentos tan difíciles, que son la base de estos brillantes resultados.

En este contexto, el Puerto de Vigo cerró el pasado ejercicio consolidando su **liderazgo histórico** en pesca y, por vez primera, en movimiento de vehículos.

Pero no podemos conformarnos. Debemos adelantarnos al futuro. Y para ello, contamos con 149 millones de euros dentro de nuestro **Plan de Inversiones** para los próximos cinco años y esperamos acceder a los Fondos Europeos Next Generation y a fondos transfronterizos.

Nuestro objetivo debe ser triple: facilitar la labor de las empresas del Área especializadas en movimiento de mercancías, liderar el desarrollo de la economía azul sostenible, y devolver a los ciudadanos parte de lo que le dan al Puerto a través de los proyectos Puerto-Ciudad.

Necesitamos ofrecer un servicio de mayor calidad a las empresas de nuestra área de influencia, adaptándonos a sus necesidades y velando en todo momento por la protección medioambiental de la Ría de Vigo con el desarrollo del proyecto de economía azul (Blue Growth). Y para ello, el diálogo es imprescindible para construir el Puerto del Futuro.

El Puerto de Vigo fue el primer puerto de la Unión Europea en implementar la estrategia Blue Growth de manera integral hace seis años. La primera fase (2016-2021), se inició con un total de 38 proyectos, que llegaron a ser hasta 46 al final de este periodo. Todos de gran trascendencia y algunos premiados internacionalmente, como el proyecto **“Peiraos do Solpor”**, reconocido con el “Óscar del Medio Ambiente” por parte de la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH)** y finalista en los **ESPO Awards 2021**, o el proyecto **MarENet**, para la creación de un Centro de Formación Europeo de Crecimiento Azul, premiado igualmente por la Comisión Europea.

Para ello, disponemos de 6 grupos de trabajo permanentes en cuyo seno se debate sobre Biotecnología y Energía Azul, Pesca Fresca y Congelada, Construcción Naval, Tráfico de Cruceros, Mercancías y Transporte Marítimo y Formación e Historia.



En 2021 presentamos una segunda fase (Plan Blue Growth 2021-2027) con un total de 51 proyectos por un valor de 181 millones de euros, relacionados con cuatro ejes con los que queremos que sea una fuerte inversión y revulsivo en el diseño del Puerto del año 2030, de la mano de la Comunidad Portuaria, de los centros tecnológicos y de la Universidad.

Este nuevo Plan Blue Growth está alineado con los fondos Next Generation y tiene tres ejes muy claros: la digitalización de todos los procesos, ser un puerto verde con una fuerte inversión en la transición energética, además de la mejora de la biodiversidad, y, en tercer lugar, ser un puerto inclusivo centrado en las personas.

Asimismo, en estos meses, se ha reforzado la cooperación internacional con entidades de gran peso como la FAO, la UNESCO y el Banco Mundial. En este contexto, hay que destacar la participación del Puerto de Vigo en el diseño y puesta en marcha del proyecto de **Red de Puertos Azules** liderada por la FAO, donde hemos ofrecido la cesión de instalaciones, de personal y de medios económicos, y se está trabajando de la mano de la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, Puertos del Estado y la Secretaría de Pesca.

Los proyectos incluidos en este **Plan Blue Growth 2021-2027** están relacionados con la mejora ambiental y la biodiversidad, la intermodalidad y la competitividad del Puerto, la inclusión y la humanización, y la digitalización y las nuevas tecnologías. Un Plan ambicioso que pretende diseñar cómo debe ser el puerto del futuro desde una perspectiva azul y verde y que pueda ser extrapolable a todo el mundo. Porque no puede haber ciudades verdes sin puertos azules.

Dentro de este Plan, en 2021 presentamos el proyecto **“Puerto de Vigo, Puerto Saludable”**, enmarcado en un acuerdo de colaboración suscrito entre la

Consellería de Sanidade y la Autoridad Portuaria de Vigo con el objetivo de “cardioprotger” el Puerto y su entorno, fomentando la formación y difusión del conocimiento de las técnicas de Reanimación Cardiopulmonar, con especial atención al incremento de personal formado y capacitado para el uso del Desfibrilador Externo Semiautomático.

Esta iniciativa está enmarcada dentro del proyecto de puerto seguro y saludable y reafirma nuestro compromiso con los hábitos de vida saludables y el **Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030**.

Asimismo, la reciente creación del **Comité de Bienestar del Puerto de Vigo** pretende ser un lugar de encuentro basado en el diálogo fluido y donde se dé solución a los múltiples obstáculos a los que tiene que enfrentarse este colectivo día a día. En definitiva, facilitar el acceso de los trabajadores del mar a los servicios en tierra, mejorarlos y detectar nuevas necesidades para facilitar así la estancia en el Puerto y en la ciudad. Es primordial que cuando lleguen al Puerto de Vigo se sientan como en casa.

Además, son muchos los proyectos europeos en los que estamos trabajando de la mano de la Comunidad Portuaria, como, por ejemplo, en el diseño del “Puerto del Futuro” con la empresa concesionaria de la Terminal de Contenedores del Puerto de Vigo (TERMAVI), la Universidad de Londres y el Centro de Realidad Aumentada de Alemania; o el **proyecto “Portos”**, para el diseño de puertos autosuficientes con renovables para la Comisión Europea. Igualmente, se están desarrollando otros proyectos con firmas locales como Kaleido (**“Puertos Hub”**), y otros con Aclunaga, Cepesca, Arvi, Logidigital, la Universidad de Vigo, etc.

El Puerto de Vigo se ha puesto como objetivo alcanzar las cero emisiones en el año 2030, con una apuesta fuerte hacia la electrificación de los muelles, la

inversión en renovables, y el impulso de las energías alternativas y limpias como el Gas Natural Licuado (GNL) y el hidrógeno.

En esta línea, podemos destacar grandes proyectos como el de la "Lonja 4.0" autosuficiente, o los proyectos para introducir renovables en todas las instalaciones de la Autoridad Portuaria. De igual forma, hay proyectos de gran envergadura que incluyen a la Comunidad Portuaria, como el proyecto "Green Bay Vigo" para la construcción de barcos eléctricos e híbridos para el tráfico de Ría, buques portuarios y de pesca, lo que implicará una transformación de la Ría y dará carga de trabajo a los astilleros; la implantación del hidrógeno, con empresas y sectores locales, contando con asociaciones, empresas y centros tecnológicos como Anfac-Cecopesca, Aclunaga y el Ctag; la electrificación de los muelles, mediante sistemas OPS (Onshore Power Supply) de suministro eléctrico a buques; y, al mismo tiempo, estamos trabajando en varios proyectos con la empresa israelita EConcrete y la Universidad de Vigo para la transformación de los muelles y las escolleras en más amigables con el medioambiente y la biodiversidad y que apoyen en la captación de CO₂ y la lucha contra el cambio climático.

Creemos que un puerto moderno tiene que ser inclusivo con las personas y los trabajadores, logrando una mayor integración con el entorno y la ciudad, y en ello estamos dando grandes pasos.

El Puerto de Vigo acaba de cumplir **140 años de historia**, lo que demuestra que es una obra consolidada, ya que ha sido uno de los principales elementos para que esta área geográfica se

haya desarrollado. La actividad portuaria ha sido fundamental para el crecimiento económico y social del sur de Galicia y de una eurrregión de más de seis millones de habitantes, a la que está conectada. Ha ayudado a convertir una ciudad de 15.000 habitantes en otra de 300.000. Un espacio donde predominaba el sector primario, en una de las áreas industriales más importantes del Noroeste peninsular. Ha sido y seguirá siendo un eslabón fundamental de la cadena de generación de riqueza social y económica del área metropolitana, generando unos 50.000 empleos, entre directos e indirectos, o moviendo mercancías de enorme valor económico (más de 13.400 millones de euros en 2020).

Por este motivo, en 2021 nos volcamos en diversos **proyectos de interacción entre el puerto y la ciudad**, conscientes de la relevancia de devolverle a Vigo parte de lo que nos ha dado a lo largo de la historia.

En este sentido, hemos apostado por humanizar y mejorar la movilidad en todo el frente portuario a través de diversas actuaciones que enlazarán un total de 7,4 kilómetros de senda ciclo-peatonal, estamos a punto de concluir la mejora del paseo de Las Avenidas, y empezaremos en breve la remodelación del de Bouzas. Habrá un nuevo Berbés y una nueva área de astilleros, más accesibles a todos los ciudadanos.

Queremos ofrecer a la ciudadanía un nuevo espacio de movilidad sostenible. Nuestro objetivo es eliminar, definitivamente, las barreras que existen actualmente para abrir la ciudad al Puerto. Porque solo con la colaboración de todos lograremos dar forma al **Puerto del Futuro**.



2021 has been a year marked by the difficulties arising from the pandemic in the world economy. Possibly, this last year has been more unstable than 2020, because the lack of raw materials, the microchip crisis or energy costs, among others, have been added to the health situation.

However, and despite these difficulties, the Port of Vigo has achieved **excellent results** by taking on these challenges as an opportunity to emerge stronger. In fact, the Port of Vigo was one of the few Ports of General Interest in Spain that grew, both in 2020 and 2021.

The hinterland of the Port of Vigo has a very stable, mature and efficient industry, which has been able to respond quickly to the changes caused by the pandemic. I take this opportunity to thank the entire Port Community for the great work carried out in such difficult times, which are the basis of these brilliant results.

In this context, the Port of Vigo closed last year consolidating its **historical leadership** in fishing and, for the first time, in vehicle movement.

But we can't settle. We must anticipate the future. And for this, we have 149 million euros in our **Investment Plan** for the next five years and we hope to access the Next Generation European Funds and cross-border funds.

Our objective must be threefold: to facilitate the work of the companies in the area specialized in the movement of goods, to lead the development of the sustainable blue economy, and to give back to the citizens part of what they give to the Port through the Port-City projects.

We need to offer a higher quality service to the companies in our area of influence, adapting to their needs and ensuring at all times the environmental protection of the Ría de Vigo with the development of the blue economy project (Blue Growth). And for this, dialogue is essential to build the Port of the Future.

The Port of Vigo was the first port in the European Union to fully implement the Blue Growth strategy six years ago. The first phase (2016-2021), began with a total of 38 projects, which grew to 46 at the end of this period. All of great importance and some internationally awarded, such as the "Peiraos do Solpor" project, recognized by the **International Association of Ports (IAPH)** and a finalist in the **ESPO Awards 2021**, or the **MarENet project**, for the creation of a European Training Center for Blue Growth, also awarded by the European Commission.

To do this, we have 6 permanent working groups in which discussions are held on Biotechnology and Blue Energy, Fresh and Frozen Fishing, Shipbuilding, Cruise Ship Traffic, Merchandise and Maritime Transport, and Training and History.

In 2021 we present a second phase (Blue Growth Plan 2021-2027) with a total of 51 projects for a value of

181 million euros, related to four axes with which we want it to be a strong investment and revulsive in the design of the Port of year 2030, hand in hand with the Port Community, the technology centers and the University.

This new Blue Growth Plan is aligned with the Next Generation funds and has three very clear axes: the digitization of all processes, being a green port with a strong investment in the energy transition, in addition to improving biodiversity, and, in third, to be an inclusive port centered on people.

Likewise, in these months, international cooperation has been reinforced with entities of great weight such as the FAO, UNESCO and the World Bank. In this context, we must highlight the participation of the Port of Vigo in the design and start-up of the **Blue Ports Network project** led by the FAO, where we have offered facilities, personnel and financial means, and we are working hand in hand with the Consellería do Mar of the regional government, Xunta de Galicia, Ports of Spain organization and the Secretariat of Fisheries.

The projects included in this **Blue Growth Plan 2021-2027** are related to environmental improvement and biodiversity, intermodality and the competitiveness of the Port, inclusion and humanization, and digitization and new technologies. An ambitious Plan that aims to design what the port of the future should be like from a blue and green perspective and that can be extrapolated to the whole world. Because there can be no green cities without blue ports.

Within this Plan, in 2021 we presented the project "**Port of Vigo, Healthy Port**", framed in a

collaboration agreement signed between the Ministry of Health and the Port Authority of Vigo with the aim of "cardioprotecting" the Port and its surroundings, promoting the training and dissemination of knowledge of Cardiopulmonary Resuscitation techniques, with special attention to the increase in personnel trained and trained for the use of the Semiautomatic External Defibrillator.

This initiative is framed within the safe and healthy port project and reaffirms our commitment to healthy lifestyles and the **Sustainable Development Goal (SDG) of the 2030 Agenda**.

Likewise, the recent creation of the **Vigo Port Welfare Committee** aims to be a meeting place based on fluid dialogue and where solutions are found to the many obstacles that this group has to face every day. In short, to facilitate sea workers' access to services on land, improve them and detect new needs in order to facilitate their stay in the Port and in the city. It is essential that when they arrive at the Port of Vigo they feel at home.

In addition, there are many European projects in which we are working hand in hand with the Port Community, such as, for example, the design of the "Port of the Future" with the concessionaire company of the Container Terminal of the Port of Vigo (TERMAVI), the University of London and the Center for Augmented Reality in Germany; or the "**Portos**" project, for the design of self-sufficient ports with renewable energies for the European Commission. Likewise, other projects are being developed with local firms such as Kaleido ("**Hub Ports**"), and others with Aclunaga, Cepesca, Arvi, Logidigital, the University of Vigo, etc.



The Port of Vigo has set itself the goal of achieving zero emissions by 2030, with a strong commitment to the electrification of the docks, investment in renewables, and the promotion of alternative and clean energies such as Liquefied Natural Gas (LNG) and hydrogen.

In this line, we can highlight large projects such as the self-sufficient "**Lonja 4.0**", or the projects to introduce renewables in all the facilities of the Port Authority. Similarly, there are large-scale projects that include the Port Community, such as the "**Green Bay Vigo**" project for the construction of electric and hybrid boats for traffic in the estuary, port and fishing vessels, which will involve a transformation of the Ría and will give workload to the shipyards; the implementation of hydrogen, with local companies and sectors, with associations, companies and technology centers such as Anfac-Cecopesca, Aclunaga and Ctag; the electrification of the docks, through OPS (Onshore Power Supply) systems for supplying electricity to ships; and, at the same time, we are working on several projects with the Israeli company EConcrete and the University of Vigo to transform the docks and breakwaters into friendlier ones with the environment and biodiversity and that support the capture of CO₂ and the fight against climate change.

We believe that a modern port has to be inclusive of people and workers, achieving greater integration with the environment and the city, and we are making great strides in this.

The Port of Vigo has just completed **140 years of history**, which shows that it is a consolidated work,

since it has been one of the main elements for the development of this geographical area. Port activity has been essential for the economic and social growth of the south of Galicia and the Euroregion of more than six million inhabitants, to which it is connected. It has helped turn a city of 15,000 people into one of 300,000. A space where the primary sector predominated, in one of the most important industrial areas of the peninsular Northwest. It has been and will continue to be a fundamental link in the chain of generation of social and economic wealth in the metropolitan area, generating some 50,000 jobs, both direct and indirect, or moving goods of enormous economic value (more than 13,400 million euros in 2020).

For this reason, in 2021 we turned to various interaction projects between the port and the city, aware of the importance of giving back to Vigo part of what it has given us throughout history.

In this sense, we have opted to humanize and improve mobility throughout the port front through various actions that will link a total of 7.4 kilometers of cycle-pedestrian path, we are about to conclude the improvement of the Paseo de Las Avenidas, and we will shortly begin the remodeling of the Bouzas. There will be a new Berbés and a new shipyard area, more accessible to all citizens.

We want to offer citizens a new space for sustainable mobility. Our objective is to definitively eliminate the barriers that currently exist to open the city to the Port. Because only with the collaboration of all will we be able to shape the Port of the Future.



Comentario de la Directora Remarks by the Managing Director

Beatriz Colunga Fidalgo

En línea con los resultados obtenidos el año anterior, en el que el puerto de Vigo fue uno de los dos únicos puertos nacionales en obtener cifras positivas pese a la incidencia de la pandemia, en 2021 se ha alcanzado un **tráfico de mercancía de 4.642.900 toneladas**, lo que supone un crecimiento de **7,05%** respecto a 2020; el mejor dato desde la crisis económica de 2008 y el tercer mejor resultado histórico en términos absolutos, solo superado en 2006 y 2007.

Por tipo de tráfico, se debe realizar mención especial al tráfico de mercancía general manipulada con grúa, tanto en convencional como en contenedor.

El resultado de **tráfico total** en 2021, una vez añadidos los datos de avituallamiento y pesca fresca, alcanza las **4.809.152 toneladas**, un aumento de 309.167 tn respecto a 2020, lo que representa un incremento del 6,87%.

En este sentido es importante mencionar el excelente resultado que se había obtenido en 2020, en cuyo segundo semestre ya se recuperó todo el tráfico perdido en los primeros meses de la pandemia, terminando por alcanzar el mejor resultado de la década. Si se comparan los datos de 2021 con 2019, el último ejercicio prepandemia, los resultados permiten determinar que los tráficos que mejor respuesta han dado a la pandemia han sido las mercancías, frente a la caída de avituallamientos y pesca fresca, además de la significativa caída del número de buques y su GT y, por supuesto del tráfico de pasajeros (sobre todo el de cruceros, debido a la prohibición de este tipo de tráficos durante buena parte del 2020 y 2021).

El **tráfico contenerizado** ha presentado un gran resultado, marcando un récord histórico en toneladas movidas con un incremento del 7,41% (superando en 206.017 tn el movimiento del año 2020) y de un 4,62% en número de TEUs. Dentro de este tipo de tráfico sobresale el tráfico lo-lo, tanto en toneladas

(2.650.3432 tn) como en TEUs movidos (214.785 TEUs).

Por su parte la **mercancía general en convencional** también obtiene un resultado muy positivo, con 1.267.354 tn y un incremento del 5,79%, debido sobre todo al efecto de los tráficos de granito en bruto y pesca congelada.

Las **mercancías** que han tenido un mejor comportamiento son la pesca congelada, el granito en bruto, los materiales de construcción, la fruta y el cemento. Por el contrario, en la parte negativa se observa una reducción del tráfico de productos químicos, los carbones y los abonos y piensos.

Los **automóviles** han constituido, por volumen, valor y actividad, el primer tráfico en importancia de este puerto. Aunque en 2021 la falta de componentes electrónicos ha condicionado la producción mundial de automóviles y la capacidad exportadora de la factoría que el Grupo Stellantis tiene en Vigo se ha visto mermada, el resultado de tráfico acumulado ha sido excelente, habiéndose superado, por cuarta vez en la historia del Puerto, el medio millón de vehículos (a pesar del descenso del -1,68% respecto al año anterior). Además, estos datos han posicionado a Vigo por primera vez en el primer puesto del ranking de puertos españoles en este tipo de tráfico. Por tipo de operación, las importaciones han disminuido un -3,99%, las exportaciones un -2,25% y los tránsitos se han incrementado en un 4,57%. Por destinos, Bélgica y Francia han sido los principales socios comerciales del puerto, países que constituyen una gran plataforma de distribución para el centro y este europeo.

La pesca es el otro gran sector en el que el Puerto de Vigo es referente nacional, europeo y mundial. Aunque el resultado anual de la **pesca fresca** ha sufrido un ligero descenso en el número de toneladas (-0,59%), el valor global de los productos comercializados ha alcanzado los 142 millones de



euros, lo que representa un crecimiento del 11,62%. Por su parte, la **pesca congelada**, ha evolucionado de forma muy positiva en los últimos meses con un incremento de más de 62.000 toneladas (+10,89%) sobre el año 2020, principalmente gracias a las descargas, que han crecido en 58.775 tn (+12,69%), mientras que las cargas se incrementaron en un 3,10%. Las exportaciones se mantienen en niveles algo superiores a 2020 con un crecimiento del 4,65% (China y Egipto como principales destinos), y las importaciones se incrementan en un 13,19 con Islas Malvinas, Namibia, Argentina, Perú y Seychelles como principales orígenes. Por su parte, la pesca congelada en tránsito disminuye un -6,46%, siendo los principales tráficos los que tienen origen en Sudáfrica y Namibia con destino Portugal.

El **granito en bruto** es quizás la mercancía que ha presentado mayores variaciones mensuales a lo largo de 2021, si bien en el resultado acumulado del año se observa un crecimiento del 19,88%. Destacan las cargas con destino a países del norte de África (Túnez y Argelia) y a Polonia, y en cuanto a las descargas, los países del sur de África (Angola, Mozambique y Sudáfrica) copan la mayor parte de las operaciones.

Los **materiales de construcción** han tenido un excelente comportamiento en este año 2021 con un incremento de tráfico del 25,94%. Se trata de una mercancía sobre todo de exportación, conformada principalmente por estructuras de cemento, tejas, ladrillos y cantos rodados. Nuestro principal cliente es EE. UU., seguido de Francia y Canadá.

La **fruta** ha roto una vez más todos los pronósticos de previsión de tráfico, ya que su movimiento se ha incrementado en un 16,41% con respecto al 2020. La principal característica de este tráfico es que está muy concentrado en las importaciones de Costa Rica, Brasil y Colombia, que han acaparado el 86% del tráfico. Las principales frutas comercializadas son la banana, la piña y el melón, además de un tráfico de cítricos procedentes de Sudáfrica, si bien la mayor parte de este producto sale en tránsito hacia Portugal.

En cuanto al **cemento**, su tráfico se ha incrementado en un 12,07% hasta alcanzar las 337.330 toneladas.

Es una mercancía cuya procedencia es nacional y de Portugal (el 27% de las descargas), y se trata de un buen indicador económico ya que su crecimiento va ligado directamente a la evolución del sector de la construcción. El movimiento de 2021 ha sido el mayor de la última década, eso sí, muy alejado de los movimientos de principios de este siglo, en donde se llegaron a superar las 750.000 tn (2003).

Por último, otras mercancías que también han tenido un buen comportamiento han sido la pizarra, los metales y sus manufacturas, las bebidas y los alimentos, todos ellos con incrementos de tráfico de superiores a las 15.000 toneladas.

Desde el punto de vista del **origen y destino de las mercancías**, en 2021 han destacado los resultados positivos de Brasil (+45,10%) y Costa Rica (+10,03%), debido principalmente al tráfico de fruta, Argentina (+32,30%) y Malvinas (+53,06%), asociado a los tráficos de pesca congelada, y Angola (+22,16) y Argelia (+17,92%), por el granito en bruto. Algunos países con tráficos muy concentrados en mercancías más afectadas por la situación internacional han presentado resultados negativos, como ha ocurrido con Bélgica (-9,87%), Marruecos (-7,69%) y Turquía (-8,41%), ligados a la caída de sus tráficos de automoción, o Perú (-15,09%) por la caída de la exportación de madera hacia este destino. Sin embargo, los países con tráficos más diversificados como China (284.480 tn), EE. UU. (194.381 tn) o Canadá (92.630tn), presentan resultados acumulados muy similares a los del ejercicio pasado.

El **tráfico de pasajeros** ha sido sin duda uno de los grandes afectados por la pandemia, sobre todo debido a la suspensión total del tráfico de cruceros desde el mes de marzo de 2020 que continuó hasta bien entrado el año 2021. La reanudación de este tráfico en el puerto a partir del mes de agosto ha permitido una mejora sustancial respecto a las cifras del año previo, con 23 escalas de cruceros, que han supuesto un total de 34.656 cruceristas, a la que ha acompañado también una gran recuperación del tráfico de ría, con un incremento del 41,46%, y un total de 1.202.263 pasajeros.

El año 2021 ha supuesto también el despegue de la comercialización de la primera fase de la Plataforma Logística Industrial del Puerto de Vigo, situada en Salvaterra de Miño y As Neves, **PLISAN**, con la adjudicación de más de 110.000 m² y la reserva de otros 100.000 m², lo que supone más del 60% de las parcelas comercializadas. Tanto la Autoridad Portuaria de Vigo (60,58%), como el Consorcio de la Zona Franca de Vigo (21,125%) y la Xunta de Galicia (18,295%) han desarrollado una importante labor de promoción comercial que, en base a un precio de venta competitivo y a la posibilidad de la adquisición en la modalidad de derecho de superficie, ha extendido el interés por este espacio por parte de diferentes empresas de los ámbitos de investigación, tecnológico, frigorífico y conservero, entre otros, que materializarán sus proyectos de construcción durante 2022.

En cuanto a la **gestión económica**, podemos afirmar que, a pesar de persistir el efecto de la pandemia, los datos se han visto menos afectados que el ejercicio previo y presentan un mejor comportamiento. La Cuenta de Resultados presenta una cifra de negocio de 27.557 miles de euros, lo que supone un aumento del 8,1% respecto al año anterior repartido entre todas las partidas que la integran. Por su parte, el resultado de explotación recupera cifras normales después de el desajuste provocado en 2020 por la dotación de una provisión por deterioro de la PLISAN, y alcanza los 2,4 millones de €. El resultado del ejercicio después de impuestos asciende a 8,2 millones de y el Balance de Situación refleja a sólida estructura financiera de la Autoridad Portuaria de Vigo, con una gran liquidez y un importante fondo de maniobra, que asciende a 25,4 millones de €.

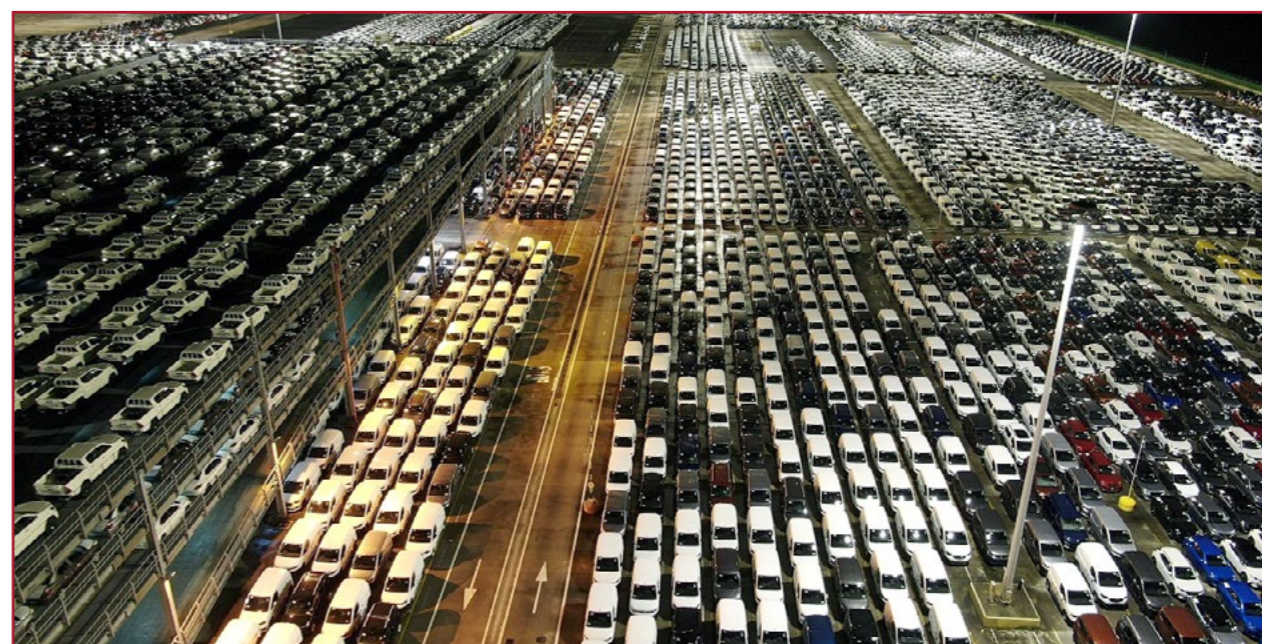
La prolongación de la crisis sanitaria y de los efectos de la pandemia sobre el tejido social y económico mundial durante el año 2021 ha supuesto un nuevo reto para la gestión de toda la cadena de distribución logística y, por tanto, para el sistema portuario. Las consecuencias de un período tan prolongado de incertidumbre se han constatado en una importante crisis de materias primas, como la escasez de microchips, que ha condicionado en gran

medida, entre otras, la producción del sector de la automoción, uno de nuestros tráficos principales; o en la conocida como crisis de los contenedores, derivada de los cuellos de botella en los grandes puertos hub de este tipo de tráficos y de la ineficiencia en el reposicionamiento de contenedores vacíos que ha afectado a todo el tráfico mundial.

Y, sin embargo, en estas circunstancias tan complejas, de nuevo, al igual que ocurrió en 2020, el Puerto de Vigo se ha revelado como un auténtico impulsor y soporte de la actividad económica, alcanzando uno de los mejores resultados de su historia, poniendo en valor el esfuerzo conjunto de toda la comunidad portuaria de Vigo, y la necesidad de una apuesta firme por el desarrollo portuario como motor de futuro para la ciudad y todo su entorno.

Precisamente en 2021, el 7 de noviembre, se conmemoró el 140 aniversario de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, antecedente de la actual Autoridad Portuaria. Son ya 140 años trabajando por y para el desarrollo económico de Vigo y de su hinterland, de la mano de toda nuestra comunidad portuaria, a través de una apuesta por la construcción de un puerto para el futuro, sostenible, promotor de actividad industrial y generador de empleo. Sirva esta celebración de estos primeros 140 años como una renovación del compromiso del equipo humano de la Autoridad Portuaria con esa misión de servicio público a la extensa comunidad que conforma nuestro puerto.

Quiero aprovechar, como cada año, para agradecer y reconocer su labor, así como el esfuerzo y dedicación de todos esos miembros de nuestra comunidad portuaria, que siguen trabajando día a día para hacer crecer nuestro puerto frente a todas las adversidades. 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.



Following the results obtained the previous year, during which the port of Vigo was one of the only two national ports to obtain positive figures despite the incidence of the pandemic, in 2021 it has reached a **cargo traffic** of **4,642,900 tons**, which represents a growth of 7.05% compared to 2020. It is, indeed, the best figure since the economic crisis of 2008 and the third best historical result in absolute terms, surpassed only in 2006 and 2007. Depending on the type of traffic, the increase in solid bulks (+12.07) stands out, dragged by the excellent result obtained by cement and general cargo (+6.92), compared to the drop in liquid bulks (-10.10%).

If we add the data of supplies and fresh fishing, the **total traffic** result in 2021 reaches **4,809,152 tons**, an increase of 309,167 tn compared to 2020, representing an increase of 6.87%.

In this case it is important to mention the excellent result that had been obtained in 2020, in the second half of which already recovered all the traffic lost in the first months of the pandemic ending up reaching the best result of the previous decade. If we compare the data for 2021 with 2019, the last pre-pandemic exercise, the results allow us to determine that the traffics that have given the best response to the pandemic have been goods (+11.35%), compared to the fall of supplies (-9.23%) and fresh fishing (-12.93%), in addition to the significant drop in the number of ships and their GT and, of course, passenger traffic (especially cruise traffic, due to the ban on this type of traffic for a good part of 2020 and 2021).

Containerized traffic has presented a great result, setting an unequalled record in tons with an increase of 7.41% (exceeding in 206,017 tons the movement of 2020) and

4.62% in number of TEUs. Within this type of traffic, lo-lo traffic stands out, both in tons (2,650,3432 tn) and TEUs moved (214,785 TEUs).

On the other hand, **conventional general cargo** has also obtained a very positive result, with 1,267,354 tons and an increase of 5.79%, mainly because of the traffic of raw granite and frozen fish.

Among the **goods** that have performed better in 2021, frozen fishing (+10.898%), raw granite (+19.88%), construction materials (+25.94%), fruit (+16.41%) and even cement (+12.07%) stand out. On the negative side, there was a reduction in the traffic of chemical products (-9.33%), coal (-61.41%) and fertilizers and animal feed (-14.63%).

Automobiles have constituted, by volume, value, and activity, the first traffic in importance of this port. Although in 2021 the lack of electronic components has conditioned the world production of automobiles and the export capacity of the factory that the Stellantis Group has in Vigo has been reduced. The accumulated traffic result has been excellent, having exceeded, for the fourth time in the history of the Port, half a million vehicles (503,447 units), despite the decrease of -1.68% compared to the previous year. In addition, these data have positioned Vigo for the first time in the first place in the ranking of Spanish ports in this type of traffic. By type of operation, imports have decreased by -3.99%, exports by -2.25% and transits have increased by 4.57%. By destinations, Belgium and France have been the main trading partners of the port, both countries are established as a major distribution platform, both for both countries and for Central and Eastern Europe. The United Kingdom, Turkey and Italy are, meanwhile, also consolidated as





major recipients of vehicles exported from Vigo and South Africa as the main origin of cars, both for import and for subsequent maritime transit.

Fishing is the other major sector in which the Port of Vigo is a national, European and world reference. Although the annual result of **fresh fishing** has suffered a slight decrease in the number of tons (-0.59%), the overall value of the products traded has reached 142 million euros, achieving a growth of 11.62%. Frozen fish, for its part, has evolved very positively in recent months with an increase of more than 62,000 tons (+10.89%) over 2020, mainly thanks to unloading, which have grown by 58,775 tons (+12.69%), while loads increased by 3.10%. Exports remained at levels slightly above 2020 with a growth of 4.65% (China and Egypt as main destinations), and imports increased by 13.19 with Falkland Islands, Namibia, Argentina, Peru, and Seychelles as main origins. Frozen fish in transit decreased by -6.46%, the main traffics being those originating in South Africa and Namibia with Portugal as destination.

Raw granite is perhaps the merchandise that has presented the greatest monthly variations throughout 2021, although the accumulated result for the year shows a growth of 19.88%, thanks mainly to the increase in cargoes (+24.29%), but also to the increase in unloading (+15.09%). Of note are the cargoes destined for North African countries (Tunisia and Algeria) and Poland, and as for unloading, Southern African countries (Angola, Mozambique, and South Africa) account for most of the operations carried on.

Building materials have had an excellent performance in this year 2021 with an increase in traffic of 25.94%. This is mainly export merchandise made up of cement structures, tiles, bricks, and boulders. Our main customer is the USA, followed by France and Canada.

Fruit has once again broken all traffic forecasts, as its movement has increased by 16.41% with respect to 2020. The main characteristic of this traffic is that it is highly concentrated in imports from Costa Rica,

Brazil, and Colombia, which have cornered 86% of traffic. The main fruits traded are bananas, pineapples, and melons, as well as citrus fruit from South Africa, although most of this product leaves in transit to Portugal.

As for **cement**, its traffic has increased by 12.07% to 337,330 tons (36,344 tons more than last year). The origin of this product is both national and from Portugal (27% of unloading), and it is a good economic indicator since its growth is directly linked to the evolution of the construction sector. The movement of 2021 has been the highest in the last decade, although it is far from the movements of the beginning of this century, when it exceeded 750,000 tn (2003).

At the end, other goods that have also well performed have been slate, metals and their manufactures, beverages, and foodstuffs, all with traffic increases of over 15,000 tons.

From the point of view of the **origin and destination of goods**, in 2021 the positive results of Brazil (+45.10%) and Costa Rica (+10.03%), mainly due to fruit traffic, Argentina (+32.30%) and Falklands (+53.06%), associated with frozen fish traffics, and Angola (+22.16) and Algeria (+17.92%), due to raw granite, have stood out in 2021. Some countries with traffics highly concentrated in those goods more affected by the international situation have presented negative results, as has happened with Belgium (-9.87%), Morocco (-7.69%) and Turkey (-8.41%), linked to the fall in their automotive traffics, or Peru (-15.09%) due to the fall in the export of wood to this destination. However, the countries with more diversified traffic, such as China (284,480 tons), the US (194,381 tons) or Canada (92,630 tons), present accumulated results that are very similar to those of the previous year.

Passenger traffic has undoubtedly been one of the most affected by the pandemic, especially due to the total suspension of cruise traffic since March 2020 and which continued until well into 2021. The resumption of this traffic in the port from the month of August has allowed a substantial improvement over the previous year's figures, with 23 cruise ship calls,

which have meant a total of 34,656 cruise passengers. This opportunity has also been accompanied by a great recovery of the local estuary traffic, with an increase of 41.46%, and a total of 1,202,263 passengers.

The year 2021 also saw the start of the commercialization of the first phase of the Port of Vigo Logistics Platform, **PLISAN**, located in Salvaterra de Miño and As Neves, with the award of more than 110,000 m² and the reservation of another 100,000 m², which represents more than 60% of the commercialized plots. Both the Vigo Port Authority (60.58%), the Vigo Free Trade Zone Consortium (21.125%) and the Galician Regional Government, Xunta de Galicia, (18.295%) have carried out important commercial promotion work which, based on a competitive sale price and the possibility of acquiring the land under the right of superficies modality, has spread interest in this space to different companies in the research, technology, refrigeration and canning sectors, among others, which will materialize their construction projects during 2022.

Regarding **economic management**, despite the persisting effect of the pandemic, figures have been less affected than the previous year and show a better performance. The Income Statement shows a turnover of 27,557 thousand euros, which represents an increase of 8.1% compared to the previous year, distributed among all the items that comprise it. For its part, the operating income recovers normal figures after the imbalance caused in 2020 by the allocation of a provision for impairment of PLISAN and reaches €2.4 million. The income for the year after taxes amounts to 8.2 million euros and the Balance Sheet reflects the solid financial structure of the Port Authority of Vigo, with great liquidity and significant working capital, amounting to 25.4 million euros. €.

The prolongation of the health crisis and the effects of the pandemic on the world's social and economic fabric during the year 2021 has posed a new challenge for the management of the entire logistics distribution chain and, therefore, for the port system. The consequences of such a prolonged period of uncertainty have been seen in a major crisis

of raw materials, such as the shortage of microchips, which has conditioned, among others, the production of the automotive sector, one of our main traffics. We found another example in the so-called container crisis, derived from the bottlenecks in the large hub ports of this type of traffic and the inefficiency in the repositioning of empty containers that has affected the entire world traffic.

And yet, in these complex circumstances that started in 2020, the Port of Vigo has proved to be a real driver and supporter of economic activity, achieving one of the best results in its history. The port made also clear the necessity of highlighting the joint efforts of the entire port community of Vigo, and the need for a firm commitment to port development as an engine of the future for the city and its surroundings.

Precisely in 2021, on November 7, the 140th anniversary of the constitution of the Junta de Obras del Puerto de Vigo, the predecessor of the current Port Authority, was commemorated. It is already 140 years working for the economic development of Vigo and its hinterland, hand in hand with our entire port community, through a commitment to the construction of a port for the future. A port that is sustainable, promoter of industrial work and creator of employment. Let this celebration of these first 140 years serve as a renewal of the commitment of the Port Authority's human team to this mission of public service to the extensive community that makes up our port.

As I do every year, I would like to take this opportunity to thank and acknowledge their work, as well as the effort and dedication of all those members of our port community that continue to work every day to make our port grow in the face of all adversities. To them, as well as to all the teams of the rest of the institutions and public administrations, whose collaboration and coordination is so necessary, I would like to express my absolute willingness to continue building together the Port of Vigo. Together we will establish it as one of the benchmarks of the Atlantic coast.

