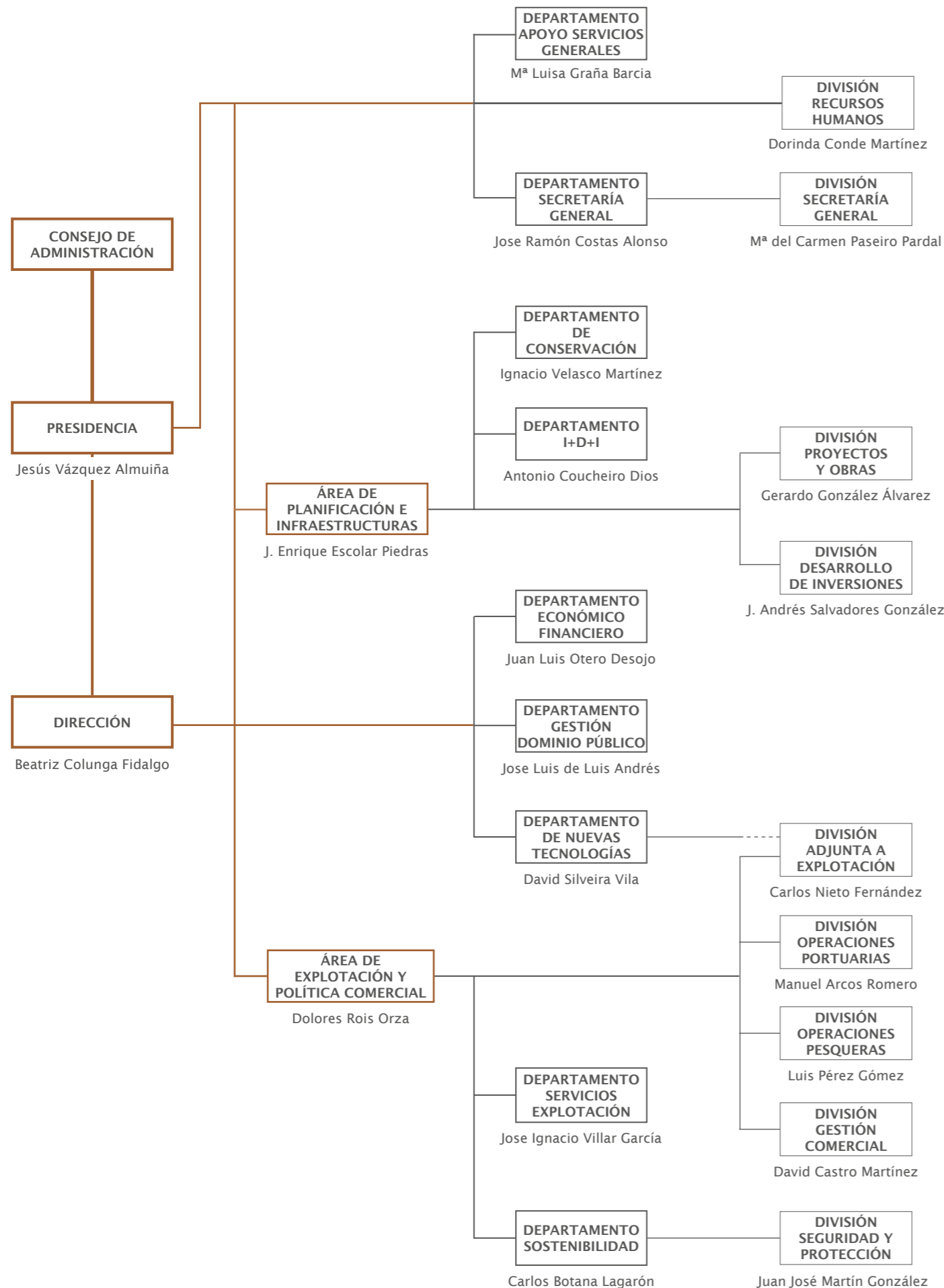


00

Presentación
Foreword





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2023 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2023

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

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

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

Manuel Ángel García García
CONSEJO DE 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 230 DE 02/12/2022)
Leandro Melgar Casillas
(DOG Nº 97 DE 26/05/2021)
David Regades Fernández
(DOG Nº 229 DE 01/12/2022)
Representantes Administración General del Estado
Representatives General Government of the State

Ignacio Bueno Castell
(DOG Nº20 DE 29/01/2019)
Alfonso Rueda Valenzuela
(DOG Nº 25 DE 08/02/2021)
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-

Abel Caballero Álvarez
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante del Ayuntamiento de Vigo
Representative of the Vigo Council

Javier Touza Touza
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante del Sector Pesquero
Representative of the fisheries sector

Digna Rosa Rivas Gómez
(DOG Nº 185 DE 30/09/2019)
Representante del Ayuntamiento de Redondela
Representative of the Redondela Council

Secretario: Secretary:

José García Costas
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación
Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping

José Ramón Costas Alonso
(CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 27/06/2003)
Secretario del Consejo de Administración
Secretary of the Board of Directors

Jorge Cebreiros Arce
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante de la Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra
Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra

Anxo Iglesias Covelo
(DOG Nº28 DE 11/02/2020)
Representante de C.I.G
Representatives of C.I.G





Comentario del Presidente *Remarks by the Chairman*

Jesús Vázquez Almuíña

2022 ha sido un año marcado por grandes dificultades a nivel mundial: la postpandemia, la guerra de Ucrania, el alto precio de la energía, la escasez de materias primas y de barcos, el veto a la pesca de fondo, la falta de conectividad del Puerto vía ferrocarril, la huelga de los transportistas o la congestión de los principales puertos europeos, a los que hay que sumar el fatídico naufragio del Villa de Pitaxo, en el que fallecieron 21 personas.

Pero el Puerto de Vigo siempre ha demostrado que es capaz de crecerse ante las adversidades, gracias al trabajo incansable de su Comunidad Portuaria. Fruto de este esfuerzo diario, entre todos, hemos logrado que el año 2022 se cierre con un ligero descenso sobre el año anterior, que fue el segundo mejor ejercicio de la historia del Puerto.

No obstante, y como notas muy positivas, tenemos que destacar la magnífica respuesta del tráfico contenerizado, que está mostrando una gran fortaleza. El Puerto de Vigo ha cerrado 2022 como el mejor ejercicio de la serie histórica del tráfico contenerizado, tanto en toneladas de mercancía (+0,30%) como en TEU`S movidos (+5,22%), a pesar de haber hecho frente, como decía, a un ejercicio muy difícil.

De igual forma, y en lo que respecta al tráfico de mercancías, el acumulado a diciembre de 2022 representa el quinto mejor acumulado de la historia del Puerto de Vigo. Destacan, por su volumen de crecimiento, las conservas (+7,74%), las frutas, hortalizas y legumbres (+2,86%), y los metales (+0,22%).

Por su parte, en el capítulo de la mercancía general, tanto el acumulado convencional (+6,84%) como el contenerizado (+0,30%) presentan un resultado positivo. El tráfico operado con grúa crece también un +6,84%, gracias al excelente comportamiento de los metales.

En cuanto al número y tamaño de los buques, destaca un importante incremento de los GTs (+13,81%) y del número de barcos que arribaron al puerto olívico en 2022, que creció un +1,20%, sobre todo en el caso de los cruceros y los portacontenedores.

Igualmente, destaca el tráfico acumulado de cruceristas, tras recibir, en 2022, un total de 91 escalas y 173.220 pasajeros, lo que nos sitúa en cifras superiores al año 2016, en el que nos visitaron 169.223 cruceristas. Con respecto al tráfico de ría acumulado, el crecimiento fue del +23,21%, al superar los 1,4 millones de pasajeros, cifra que sitúa a la terminal olívica en niveles pre-pandémicos.

Sin embargo, en la otra cara de la moneda, se encuentra la automoción. Las dificultades de producción de Stellantis han condicionado de manera importante el resultado final del ejercicio, no tanto por su producción, con una buena recuperación en el segundo semestre de año, y exportación, que sigue siendo importantísima, sino porque condiciona también otros tráficos, al modificar las navieras sus rotaciones y rutas.

En el caso concreto de los vehículos, y a pesar de las subidas registradas en los últimos meses -el mes de diciembre se cerró con un aumento del +16,32% en las unidades movidas-, la importante crisis logística que está afectando a los puertos europeos, saturados de vehículos por la dificultad en su distribución final como consecuencia de la escasez de conductores y la menor oferta de buques en las rutas europeas -acumulan una bajada del 14,5% en número-, ha

"El Puerto de Vigo ha cerrado 2022 como el mejor ejercicio de la serie histórica del tráfico contenerizado"



provocado una caída de este tráfico del 6% durante 2022. No obstante, la Terminal de Bouzas continúa asentada en el tercer escalafón del podio a nivel nacional, de acuerdo con las estadísticas oficiales de Puertos del Estado.

Dejando a un lado los datos estadísticos, 2022 ha estado marcado por nuestra estrategia de economía azul sostenible. Actualmente, tenemos 41 proyectos en marcha y 94M€ aprobados (35M€ en subvenciones europeas). Hemos formado a más de 2.000 personas, hemos conseguido una reducción del 30% de las emisiones en el Puerto, se han recogido más de 300 toneladas de basuras marinas y, lo más importante, es que hemos sido capaces de generar un diálogo fluido con la Universidad, los centros tecnológicos y las empresas.

Dos "Óscar del Medioambiente" nos avalan: el primero de ellos, lo recibimos en el año 2020 por nuestro proyecto "Peiraos do Solpor" y, el año pasado, repetimos de nuevo galardón, en este caso por "Living Ports", además de haber logrado el reconocimiento de la Comisión Europea por "PuertAIMar".

Tampoco quiero olvidarme del proyecto de hidrógeno verde "Julio Verne", que ha logrado fondos Next Generation para su ejecución, lo que demuestra que es ya una realidad, o el de la electrificación del tráfico portuario "Green Bay Vigo", que prevé el lanzamiento de las pruebas piloto este mismo año.

En este camino que hemos iniciado de defensa del medio ambiente y la sostenibilidad, me gustaría destacar la innovadora "Lonja 4.0 autosuficiente" que, gracias a novedosos sistemas que reducen los consumos y la eficiencia energética, será la primera instalación en Europa en funcionar con energías renovables con almacenamiento.

Esta apuesta por las energías limpias se ha materializado con la primera carga en España de gas natural licuado como combustible marino en el buque Auto Advance o la primera escala en España del buque híbrido Auto Achieve. Y todo ello ha tenido lugar en el Puerto de Vigo, donde, además, la FAO ha vuelto a confiar en nosotros para celebrar su 4º Taller de Puertos Pesqueros Azules. Porque el Puerto que tengo el honor de presidir se ha convertido en todo un ejemplo a seguir en materia medioambiental y prueba de ello es que, desde el año pasado, somos los coordinadores del eje estratégico de Puertos del Plan de acción del Atlántico 2022-2024.

2022 ha supuesto también la consolidación de la PLISAN que, actualmente, tiene más del 50% de su superficie reservada y ha logrado fondos para el apartadero ferroviario e iniciado una nueva comercialización de parcelas. Empresas de la envergadura de Albo han iniciado ya su actividad en la que es la mayor bolsa de suelo industrial de Galicia, la de mayor conectividad, y donde el Puerto de Vigo ejerce como principal promotor.

Igualmente, y dentro del pilar social del proyecto de economía azul sostenible, hemos hecho una gran apuesta por la apertura del Puerto a la ciudad y la mejora de la movilidad en el frente portuario, desde el Arenal hasta Bouzas, a través de diversos trabajos a los que hemos destinado más de 14 millones de euros y que están siendo posibles gracias a la colaboración de la Xunta de Galicia. Se trata de 7,5km de una nueva senda ciclo-peatonal abierta a la ciudad y que estará concluida en su totalidad en 2024.

2022 ha sido también el año de la creación de un Comité de Bienestar portuario, el primero de Galicia, que será el encargado de acompañar a las gentes del mar que pasan largas estancias fuera de sus países de origen, y el de la recuperación de nuestro patrimonio

marítimo con la creación de un pantalán histórico cultural en A Laxe, donde conviven el Hidria Segundo y nuestro buque insignia, el Rías Bajas. Y el año en el que hemos recuperado la tradicional procesión con motivo del Día del Carmen.

Durante este 2023 seguiremos apostando por esta política verde y social, pero sin perder de vista otras cuestiones que creo que son imprescindibles e irrenunciables para un Puerto moderno como el nuestro. Me refiero, por ejemplo, a la apuesta por el Corredor Atlántico del Noroeste de mercancías, con la conexión a la mayor Terminal del Puerto de Vigo, la de Bouzas.

En los últimos años, el Puerto de Vigo movió por ferrocarril aproximadamente 45.000 toneladas de mercancías en la Terminal de Contenedores de Guixar. Un volumen que se incrementaría notablemente si hubiera unas buenas conexiones por ferrocarril y una infraestructura moderna y adecuada del Corredor, con una prestación del servicio eficiente y competitivo. Así, y de acuerdo con un estudio de demanda de tráfico, la Terminal de Bouzas podría manejar hasta 320.000 tns/año, por lo que desde la

Autoridad Portuaria seguiremos peleando por esta conexión y encargaremos un estudio más exhaustivo del ramal de enlace.

La conectividad ferroviaria es, por tanto, imprescindible e irrenunciable, tal y como han asegurado cerca de una veintena de representantes de Administraciones, organizaciones empresariales y miembros de la Comunidad Portuaria, que se han posicionado públicamente a favor de la conexión ferroviaria de la Terminal de Bouzas a través de la firma de un manifiesto de apoyo.

De igual forma, se han pronunciado más recientemente la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera, en una de sus últimas visitas a Vigo, Puertos del Estado, a través de su Marco Estratégico, el ex presidente de la Xunta y de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, el catedrático Miguel Rodríguez Bugarín, 18 asociaciones de la Comunidad Portuaria o la patronal de la automoción (ANFAC), que penaliza al Puerto de Vigo año tras año en sus informes por no disponer de acceso ferroviario en su Terminal Ro-Ro.



2022 has been a year marked by great difficulties worldwide: the post-pandemic, the war in Ukraine, the high price of energy, the shortage of raw materials and boats, the ban on bottom fishing, the lack of connectivity of the Port via railway, the strike of carriers or the congestion of the main European ports. To all of this, we must add the fateful shipwreck of the Villa de Pitaxo, in which 21 people died.

But the Port of Vigo has always shown that it is capable of growing in the face of adversity, thanks to the tireless work of its port community. As a result of this daily effort, we have managed, all together, to close the year 2022 with a slight decrease compared to the previous year, which was the second-best in the Port's history.

However, in a very positive way, we have to highlight the magnificent response of containerized traffic, which is showing great strength. The Port of Vigo has closed 2022 as the best year in the historical series of containerized traffic, both in tons of merchandise (+0.30%) and in TEUs moved (+5.22%), despite having made face, as I said, a very difficult year.

In the same way, and as regards merchandise traffic, the accumulated to December 2022 represents the fifth best accumulated in the history of the Port of Vigo. Due to their volume of growth, preserves (+7.74%), fruits, vegetables and legumes (+2.86%), and metals (+0.23%) stand out.

On the other hand, talking about general merchandise, the conventional accumulated (+6.48%) and the

containerized accumulated (+0.30%) presented a positive result. Crane-operated traffic also grew by +6.84%, thanks to the excellent performance of the metals.

Regarding the number and size of the ships, there is a significant increase in Gts (+13.81%) and in the number of ships that arrived at the Port of Vigo in 2022, which grew by +1.2%, especially cruise ships and container ships.

Equally, the accumulated traffic of cruise passengers stands out, after receiving, in 2022, a total of 91 stopovers and 173,220 passengers, which places us in numbers higher than in 2016, in which 169,223 cruise passengers visited us. Concerning the accumulated estuary traffic, it grew +23.21%, surpassing 1.4 million passengers, a figure that places the Vigo terminal at pre-pandemic levels.

However, on the other hand, we have the automotive sector. Stellantis' difficulties have significantly affected the final result of the year, not its production, which had a good recovery in the second half of the year, or its exports, which continue to be very important, but because the shipping companies have modified its rotations and routes, affecting other traffics.

In the specific case of vehicles, and despite the rises registered in recent months (December closed with an increase of +16.32% in units moved), the important logistics crisis that is affecting European ports that are saturated with vehicles due to the

difficulty in their final distribution as a result of the shortage of drivers and the lower supply of ships on European routes (-14.5% in numbers), has caused a drop in this traffic of -6% during 2022. However, the Bouzas terminal continues to sit on the third step of the podium at a national level, according to official statistics from Puertos del Estado.

Statistical data aside, 2022 has been marked by our sustainable blue economy strategy. We currently have 41 projects underway and €94M approved (€35M of which are European grants). We have trained more than 2,000 people, we have achieved a 30% reduction in emissions in the Port, more than 300 tons of marine litter have been collected and, most importantly, we have been able to generate a fluid dialogue with the University of Vigo, technology centres and enterprises.

Two "Environmental Oscars" endorse us: we received the first of them in 2020 for our project "Peiraos do Solpor" and, last year, we were granted again with the same award for the project "Living Ports". We also received recognition from the European Commission for our project "PuertAIMar".

Nor do I want to forget the "Julio Verne" green hydrogen project. It has received Next Generation funds for its execution, which shows that it is already a reality, or the "Green Bay Vigo" port traffic electrification project, which foresees the launch of the pilot tests this year.

In this path we have started to defend the environment and sustainability, I would like to highlight the innovative "Self-sufficient Market 4.0" which, thanks to innovative systems that reduce energy use and efficiency, will be the first facility in Europe to store and operate with renewable energy.

This commitment to clean energy has materialized with the first load in Spain of liquefied natural gas as marine fuel on the Auto Advance ship or the first stopover in Spain for the Auto Achieve hybrid ship. And all this has taken place in the Port of Vigo. In addition, the FAO has trusted us again to host its 4th Blue Fishing Ports Workshop. The Port I have the honour of chairing has become an example to follow in environmental matters. Proof of this is that, since last year, we have been the coordinators of the strategic aim of Ports of the Atlantic Action Plan 2022-2024.

2022 has also meant the consolidation of PLISAN, Industrial Logistics Platform, which currently has more than 50% of its reserved area, has obtained funds for the railway pull-off and started a new

"The first load in Spain of liquefied natural gas as marine fuel on the Auto Advance ship or the first stopover in Spain for the Auto Achieve hybrid ship."



commercialization of plots. Big companies, such as Albo, have already started their activity in what is the largest stock of industrial land in Galicia, the one with the better connectivity, and where the Port of Vigo acts as the main promoter.

Equally, and within the social pillar of the sustainable blue economy project, we have made a great commitment to opening the port to the city and improving mobility in the port areas, from Arenal to Bouzas, through various projects, funded by more than 14 million euros. This project is possible thanks to the collaboration of the Xunta de Galicia. It is a new 7.5km cycle-pedestrian path open to the city and it will be fully completed in 2024.

2022 has also been the year of the creation of a Port Well-being Committee, the first in Galicia, which will be in charge of accompanying sailors who spend long stays outside their countries of origin, and the recovery of our maritime heritage with the creation of a historical-cultural pier in A Laxe, where the Hidria Segundo and our flagship, the Rías Bajas, coexist. 2022 has also been the year in which we have recovered the traditional procession of the Día del Carmen.

During 2023, we will continue to be on this green and social policy, but without losing sight of other issues that I believe are essential and inalienable for a modern port like ours. For example, the commitment to the Northwest Atlantic Corridor, with the connection to the largest terminal of the Port of Vigo, Bouzas.

In recent years, the Port of Vigo has moved approximately 45,000 tons of goods by rail at the Guixar Container Terminal. A volume that would increase notably if there were good rail connections and modern and adequate infrastructure of the Corridor, with an efficient and competitive provision service. In this way, and according to a traffic demand study, the Bouzas terminal could handle up to 320,000 tons per year, so the Port Authority will continue fighting for this connection and will commission a more exhaustive study of the link branch.

Rail connectivity is, therefore, essential and inalienable, as it has been assured by nearly twenty representatives of different administrations, business organizations and members of the port community, who have publicly positioned themselves in favour of the rail connection of the Bouzas terminal by signing a manifesto of support.

In the same way, some people have talked about this issue recently: the Secretary of State for Transport, Mobility and the Urban Agenda, Isabel Pardo de Vera, in one of her last visits to Vigo; Puertos del Estado, through its Strategic Framework; the former president of the Xunta and Puertos del Estado, Fernando González Laxe; the professor Miguel Rodríguez Bugarín; 18 associations of the port community; or the automotive employers' association (ANFAC) which penalizes the Port of Vigo each year in its report for not having rail access at its Ro-Ro terminal.



Comentario de la Directora *Remarks by the Managing Director*

Beatriz Colunga Fidalgo

En el año 2022 el puerto de Vigo ha movido un **tráfico de mercancía** de **4.547.794 toneladas**, que a pesar de ser la quinta mejor cifra en su serie histórica representa una caída del 1,95% respecto a las cifras alcanzadas en 2021. Ha sido un año complejo condicionado por las consecuencias a nivel mundial derivadas de la guerra en Ucrania y factores coyunturales como la congestión en los puertos europeos relacionada con problemas del transporte de mercancía por carretera, y en términos estadísticos se ha caracterizado por unos comportamientos mensuales desiguales marcados por la evolución de los tráficos de la automoción. Por tipo de tráfico, destaca en sentido positivo la **mercancía general manipulada con grúa**, tanto en contenedor (+0,30%) como en convencional (+6,96%) frente al descenso de la mercancía ro-ro (-8,11%) y la caída más acusada de los graneles (-13,65%), sobre todo los líquidos.

El resultado de **tráfico total** en 2022, una vez añadidos los datos de avituallamiento y pesca fresca, ha alcanzado las **4.715.224 toneladas**, una disminución de 93.928 tn respecto a 2021, lo que representa también una caída del 1,95%.

El **tráfico contenerizado** ha continuado, sin embargo, su evolución creciente marcando un nuevo máximo histórico tanto en toneladas, con un incremento de 0,30% respecto a 2021 hasta alcanzar las 2.658.305 toneladas; como en número de TEUs, con un crecimiento del 5,22% (+11.212 TEUs) hasta alcanzar un total de 226.129 TEUs.

Por su parte, la **mercancía general en convencional**, a pesar del buen comportamiento de los tráficos lo-lo, que han aumentado un 6,84% de la mano del tráfico de metales, maquinaria y materiales de construcción, obtiene un resultado global negativo con una caída del 3,11% debido al descenso del 8,11% en el tráfico ro-ro, con caídas en tráficos de automoción, pizarra y maquinaria, entre otros.

Las mercancías que más han crecido en número de toneladas son las conservas, los carbones y coque, la fruta, los materiales de construcción y los aceites y grasas. Por el contrario, en la parte negativa se observa una importante reducción de los tráficos de automoción (vehículos y piezas auto), la madera, el granito, la pizarra y, sobre todo, el cemento.

A pesar de haber experimentado una caída en 2022 del 1,92% en el número de toneladas hasta quedarse en 706.543 tn, los **automóviles** han revalidado, por volumen, valor y actividad, su posición como primer tráfico en importancia del puerto de Vigo. Después de dos años superando el medio millón de unidades y de haber terminado 2021 por primera vez como el líder español en este tráfico, en 2022 la cifra alcanzada ha sido ligeramente inferior (473.327 unidades), lo que supone un descenso del 5,98% (30.120 unidades). La causa principal ha sido la importante crisis logística en varios de los puertos más señalados de Europa, saturados de vehículos por la dificultad en la distribución final de estos dada la escasez de conductores de transporte terrestre en Europa, a lo que se ha añadido la considerablemente menor oferta de buques ro-ro en las rutas europeas, que ha complicado aún más la fluidez y la eficiencia en los flujos de importación y exportación. Por destinos, los principales mercados, Francia y Bélgica, se han mantenido en niveles similares a 2021, pero otros como Reino Unido, Turquía e Italia han mostrado caídas en torno al 20% de media.

Los tráficos relacionados con la pesca son el segundo 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 descenso en el número de toneladas (-7,03%), el incremento de venta ha llevado a un mejor precio medio por kg, que se traduce en que el valor global de los productos comercializados haya alcanzado los 147 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 3,28%. Por su parte, la **pesca congelada**, un tráfico muy diversificado en cuanto a origen y destino, ha

mostrado un resultado global de 617.093 tn (-2,36%), y han crecido los tráficos nacionales (+7.398 tn pesqueros congeladores españoles), con Chile, las Islas Feroe y Canadá, frente a la gran pérdida de tráfico procedente de Uruguay, Egipto, Ucrania, Argentina y México.

Las **conservas** son una de las mercancías que más ha destacado por su crecimiento en 2022 hasta alcanzar las 162.845 toneladas y un crecimiento porcentual del 7,74%. Con más del 82% de la mercancía de importación, destacan como países de origen Sudamérica (Ecuador y Chile principalmente), China y Papúa Nueva Guinea.

Por su parte, la **fruta** sigue su senda creciente sostenida durante los últimos años, con un crecimiento del 2,86% hasta alcanzar las 183.793 toneladas consolidándose como uno de los tráficos importantes del puerto de Vigo. Más del 96% de la mercancía es de importación, destacando como frutas principales plátanos, piñas y melones procedentes de Brasil, Costa Rica y Colombia como principales orígenes, que refuerzan el papel de Vigo como puerto español de entrada de fruta tropical del centro y sur de América.

Los **metales** son otro de los grupos de mercancía de referencia en el puerto de Vigo que también ha crecido en 2022, con un aumento del 0,22% hasta las 383.600 toneladas. Las principales mercancías que conforman este grupo son el aluminio en bruto, las bobinas de acero y las exportaciones de desechos metálicos. Tratándose de un tráfico eminentemente de importación, destacan los tráficos procedentes de Mozambique (aluminio), Dinamarca (laminados convencionales), Corea del Sur (con gran crecimiento

de laminados y aluminio) y China, mientras que el tráfico nacional es importante en los embarques de desperdicios metálicos.

En cuanto al **cemento**, otro de los tráficos relevantes en el puerto de Vigo, que representa más del 77% del total de tráfico de graneles del puerto de Vigo (y la práctica totalidad de los graneles sólidos), este ejercicio ha sufrido una caída del 10,27% hasta las 302.917 toneladas. También ha disminuido, aunque más ligeramente, el **granito en bruto** que ha terminado el año con 276.783 toneladas (-2,37%).

Desde el punto de vista del **origen y destino de las mercancías**, en 2022 han destacado los resultados positivos de Mozambique (+50,20%) y Turquía (+23,38%) y Brasil (+14,81%); mientras que en el saldo negativo se encontraría el intercambio de mercancía con Reino Unido (-21,38%), Italia (-20,65%), Costa Rica (-17,57%) y Sudáfrica (-13,47%). Por países, tras el mercado nacional, Francia (344.819 tn) sigue siendo nuestro primer socio comercial, seguido de China (265.204 tn), Bélgica (213.240 tn) y Marruecos (189.248 tn). Por países, tras el mercado nacional (400.502 tn), Francia (344.819 tn) sigue siendo nuestro primer socio comercial, seguido de China (265.204 tn), Bélgica (213.240 tn) y Marruecos (189.248 tn).

Sin embargo, restringiéndonos exclusivamente al tráfico de **mercancías en contenedor**, China (importación/exportación de alimentos, pesca congelada, maquinaria, etc.) ha sido en 2022 el primer socio comercial del puerto de Vigo. Le sigue un grupo de tres países con un margen de movimientos muy similar, encabezados por Marruecos (exportación de granitos elaborados y maderas), EE. UU. (exportación



de granitos elaborados y materiales de construcción) y Brasil (importación de fruta, metales y maderas), este último con un importante crecimiento. Ya a continuación seguiría Canadá (materiales de construcción y pesca), que en apenas siete años, y gracias al servicio transoceánico directo desde Vigo a Montreal, se ha convertido en uno de nuestros principales socios comerciales; Ecuador (importación de conservas y pescado); Costa Rica (importación de fruta); Namibia (importación de pescado) y Perú (importación de pesca y conservas y exportación de madera).

Este año ha supuesto el regreso a la normalidad del **tráfico de pasajeros**, que sin duda fue el tráfico más afectado por la pandemia. Por una parte, en cuanto al tráfico de cruceristas, después del retorno gradual a la actividad durante 2021, y aunque todavía de forma condicionada por niveles de ocupación inferiores a los habituales, las 91 escalas recibidas han supuesto la visita de 173.220 pasajeros de crucero, cifra que no se alcanzaba desde antes de 2016. Por su parte, el tráfico de Ría también ha experimentado un extraordinario crecimiento del 23,21%, hasta alcanzar 1.481.322 pasajeros, a los que hay que añadir 18.630 más en excursiones y viajes turísticos de Ría.

El año 2021 ha supuesto también la continuación de la comercialización de la **PLISAN**, la Plataforma Logística Industrial del Puerto de Vigo, situada en Salvaterra de Miño y As Neves. Tras las primeras adjudicaciones de parcelas, con un total de 6 empresas y algo más de 220.000 metros cuadrados, en 2022 se ha acordado una nueva comercialización de 127.300 metros cuadrados en la zona norte (área Logística Empresarial). Esta nueva dotación se dividirá en 31 parcelas de diversas superficies, en un rango de entre 2.100 hasta 11.500 metros cuadrados. 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 continuarán materializando sus proyectos de construcción durante 2023. Adicionalmente, en 2022 se iniciaron los trámites de la licitación para la construcción del apartadero ferroviario que unirá la PLISAN con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). En 2023 está previsto que se inicie la construcción de esta infraestructura intermodal con el objetivo de estar finalizada al acabar el 2025.

En cuanto a la **gestión económica** ha influido, sobre todo en los últimos meses del año, la situación geopolítica actual y la congestión de la logística

de la automoción a nivel europeo. La Cuenta de Resultados presenta una cifra de negocios de 27,4 millones de euros, lo que supone un descenso del 0,6% respecto al año anterior, aunque se debe tener en cuenta la reducción de ingresos en la tasa de la pesca fresca de conformidad con las exenciones marcadas en los RD Ley 6/2022 y 20/2022. El resultado del ejercicio después de impuestos asciende a 3,1 millones de euros y el Balance de Situación refleja una sólida estructura financiera de la Autoridad Portuaria de Vigo, con una gran liquidez y un importante fondo de maniobra, que asciende a 23,1 millones de euros.

El año 2022 se preveía con el año de la vuelta a la normalidad con la premisa asumida de la persistencia de algunas ineficiencias derivadas de un período tan complicado para toda la sociedad y en particular para la gestión del comercio internacional y el tráfico de mercancías como fue la pandemia. Sin embargo, todas las previsiones se vieron comprometidas con la invasión de Ucrania por parte de Rusia ha tenido consecuencias directas e indirectas en los mercados económicos y financieros, en la gestión de los recursos energéticos y, en general en las relaciones comerciales, políticas y sociales de todo el mundo y particularmente en el seno de la Unión Europea.

De nuevo elementos coyunturales externos e imprevisibles se constituyen en un desafío para la gestión de toda la cadena de distribución logística y, por tanto, para el sistema portuario. En el puerto de Vigo 2022 ha arrojado además nuevos retos para la operatividad del puerto, como el veto a la pesca de fondo por parte de la Unión Europea que condiciona el futuro de un sector básico para nuestro puerto. En estas circunstancias cambiantes y tan complejas la Autoridad Portuaria de Vigo renueva su apuesta para acompañar a su comunidad portuaria para enfrentar el futuro del puerto de forma conjunta, con el compromiso de proporcionar un servicio público efectivo y eficiente a todas las empresas que con su trabajo diario construyen un puerto competitivo y sostenible, motor económico de la ciudad y todo su entorno.

Como cada año quiero agradecer y reconocer el papel del equipo humano que conforma esta Autoridad Portuaria, así como el trabajo y la dedicación de todos los 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.



*In 2022, the Port of Vigo reached **cargo traffic** of **4,547,794 tons**, which, despite being the fifth-best figure in its historical series, represents a drop of 1.95% compared to 2021. It has been a difficult year, conditioned by the worldwide consequences of the war in Ukraine and circumstantial factors such as the congestion in European ports related to the problems with road-traffic cargo. In statistical terms, this year has been characterised by unequal monthly behaviours marked by the evolution of automobile traffic. By type of traffic, **cargo traffic handled by crane** stands out in a positive sense, both containerized (+0.30%) and conventional (+6.96%) compared to the decrease of the ro-ro cargo (-8.11%) and the sharpest drop in bulk cargo (-13.65%), especially liquid cargo.*

*Once added the data of supplies and fresh fishing, the **total traffic** result in 2022 reaches **4,715,224 tons**, a decrease of 93,928 tn compared to 2021, representing a decrease of 1.95%.*

Containerized traffic has continued, however, its growing evolution and has marked a historical record, both in tons, with an increase of 0.30% regarding 2021 reaching 2,658,305 tn, as in the number of TEUs, with an increase of 5.22% (+11,212 TEUs) reaching the total of 226,129 TEUs.

*On the other hand, **conventional general cargo** has obtained a negative overall result with a fall of 3.11% due to the decrease of the ro-ro traffic by 8.11%, falls in automotive traffic, slate and others, However, the lo-lo traffic has had a good performance, with an increase of 6.84% thanks to the metals, machinery and building materials traffic.*

***Automobiles** have ratified, by volume, value and activity, their position as the most important traffic in the port of Vigo, despite having had a fall of 1.92% in 2022 in the number of tons, reaching 706,543 tn. After two years exceeding half-million units and*

having finished 2021 as the Spanish leader in this traffic for the first time, in 2022 the figure reached was slightly lower (473,327 units), which represents a decrease of 5.98% (30,120 units). The principal cause was the important logistics crisis in Europe's most important ports, full of vehicles due to the difficult final distribution because of the lack of land-traffic drivers in Europe and the less offer of ro-ro ships in European routes. This has created difficulties in the fluency and efficiency of the importation and exportation flows. By destinations, France and Belgium have been the main trading partners of the port, with the same numbers as 2021, but others such as the United Kingdom, Turkey or Italy have decreased their trading by 20% on average.

*Fishing is the second most important sector in which the port of Vigo is a national, European and world reference. Although the annual **fresh fishing** has suffered a slight decrease in the number of tons (-7.03%), the increase in the selling price has led to a better price per kilo. This means that the overall value of the products traded has reached 147 million euros, achieving a growth of 3.28%. For its part, **frozen fishing**, with very diverse traffic in terms of origin and destiny, has had an overall result of 617,093 tn (-2.36%). Some traffic has increased: national traffic (+7,398 tn Spanish freezer fishing vessels), traffic with Chile, with Feroe Islands and Canada. Some others have drastically decreased: Uruguay, Ukraine, Argentina and Mexico.*

***Tinned food** is one of the goods that has stood out the most due to its growth in 2022: it has reached 162,845 tons and a percentage growth of 7.74%. With more than 82% of importations, South America (mostly Ecuador and Chile), China and Papua New Guinea stand out as countries of origin.*

***Fruit** has continued its sustained growth during the last years, with a growth of 2.86% and it has reached 183,793 tons, consolidating itself as one of the most*



important traffics in the port of Vigo. More than 96% of the goods are imported. The principal trades are bananas, pineapples and melons from Brazil, Costa Rica and Colombia. This reinforces the port of Vigo as the Spanish port of entry for tropical fruit from Center and South America.

Metals are other reference groups of goods in the port of Vigo and it has also grown in 2022, with an increase of 0.22% and 383,600 tons. The main goods in this group are raw aluminium, steel coils and metal waste. It is an importation traffic and the traffic coming from Mozambique (aluminium), Denmark (conventional laminates), South Korea (aluminium and laminates) and China stand out. In national traffic, metal waste is the most important shipment.

As for **cement**, other reference groups of goods in the port of Vigo, it represents more than 77% of the total bulk traffic of the Port (and almost the total of the solid bulk goods). In 2022, it suffered a fall of 10.27% and reached 302,917 tons. **Raw granite** has also decreased (-2,37%) and it reached 276,783 tons.

By countries, after the national trade (400,502 tn), France (344,819 tn) is still our first trading partner, followed by China (265,204 tn), Belgium (213,240 tn), and Morocco (189,248 tn).

However, if we put the focus exclusively on **containerized goods**, China (food importation/exportation, frozen fishing, machinery, etc.) has been the port of Vigo's first trading partner in 2022. It is followed by a group of three countries with similar movements: Morocco (elaborated

granite and wood exportations), the USA (elaborated granite and building materials exportation), and Brazil, with an important growth (fruit, metal and wood importation). Next would be Canada (building materials and fishing), which in just seven years, and thanks to the direct transoceanic service from Vigo to Montreal, has become one of our main trading partners. Next would be Ecuador (tinned food and fishing importations); Costa Rica (fruit importation); Namibia (fishing importation), and Peru (fishing and tinned food importations and wood exportation).

This year, **passenger traffic** has returned to normality, after being undoubtedly the traffic most affected by the pandemic. On the one hand, in terms of cruise passenger traffic, after the gradual return to activity during 2021, and although is still conditioned by lower than usual occupancy levels, the 91 calls received this year have meant the visit of 173,220 cruise passengers, a figure that had not been reached since 2016. On the other hand, the local inner estuary traffic has also had an extraordinary growth of 23.21%, reaching 1,481,322 passengers, to which 18,630 must be added on excursions and tourist trips to know the estuary.

The year 2021 also saw the continuation of the commercialization of the **PLISAN**, the Port of Vigo Logistics Platform, located in Salvaterra de Miño e As Neves. After the first allocations, with a total of 6 enterprises and more than 220,000m², in 2022 a new commercialization has been agreed to, 127,300m² in the north zone (Business Logistics area). This new endowment will be divided into 31 plots of various surfaces, in a range of between 2,100m² and 11,500m². The Port Authority of Vigo (60.58%),

the Vigo Free Trade Zone Consortium (21.125%) and the Galicia 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 continue to materialise its construction projects in 2023. In addition to this, in 2022 the tender procedures began for the construction of the railway pullout that will link the PLISAN with the General Interest Railroad Network (RFIG) for the transport of goods. The construction of the halt for this intermodal station is expected to begin in 2023 with the aim of being completed by the end of 2025.

The current geopolitical situation and the congestion of automotive logistics in Europe has influenced the **economic management**, especially in the last months of the year. The Income Statement presents a turnover of 27.4 million euros, which represents a decrease of 0.6% compared to the previous year, although it is important to take into account the reduction in income in the tax for fresh fish in accordance with the exemptions marked in RD Law 6/2022 and 20/2022. The income of the year after taxes amounts to 3.1 million euros and the Balance Sheet reflects a solid financial structure of the Vigo Port Authority, with great liquidity and a significant working capital, which amounts to 23.1 million of euros.

The year 2022 was expected as the year of the return to normality with the assumed premise of the persistence of some inefficiencies derived from a very difficult period for the whole of society and,

in particular, for the management of international commerce and goods traffic as it was in the pandemic. However, all the foresights were compromised by the Russian invasion of Ukraine and the war outbreak. It has had direct and indirect consequences on the economic and financial markets, on the management of energy resources and, in general, in the commercial, political and social relations around the world and particularly within the European Union.

Once again, external and unpredictable conjectural elements constitute a challenge for the management of the entire logistics distribution chain and, therefore, for the port system. In the port of Vigo, 2022 has also thrown new challenges for the port operative, such as the ban on bottom fishing by the European Union that conditions the future of a basic sector for our port. Under this changing and complex circumstances, the Port Authority of Vigo renews its commitment to accompany its port community to face the future of the port together, with the aim to provide an effective and efficient public service to all the companies that, with their daily work, build a competitive and sustainable port, the economic engine of the city and its entire environment.

As I do every year, I would like to thank and recognise the role of the human team that forms this Port Authority, as well as the work and dedication of all of the members of our port community, that continue working every day to make our port grow facing all the adversities. To them, as well as to all the teams of the rest of the institutions and public administrations, whose collaboration and coordination are 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 facade.

