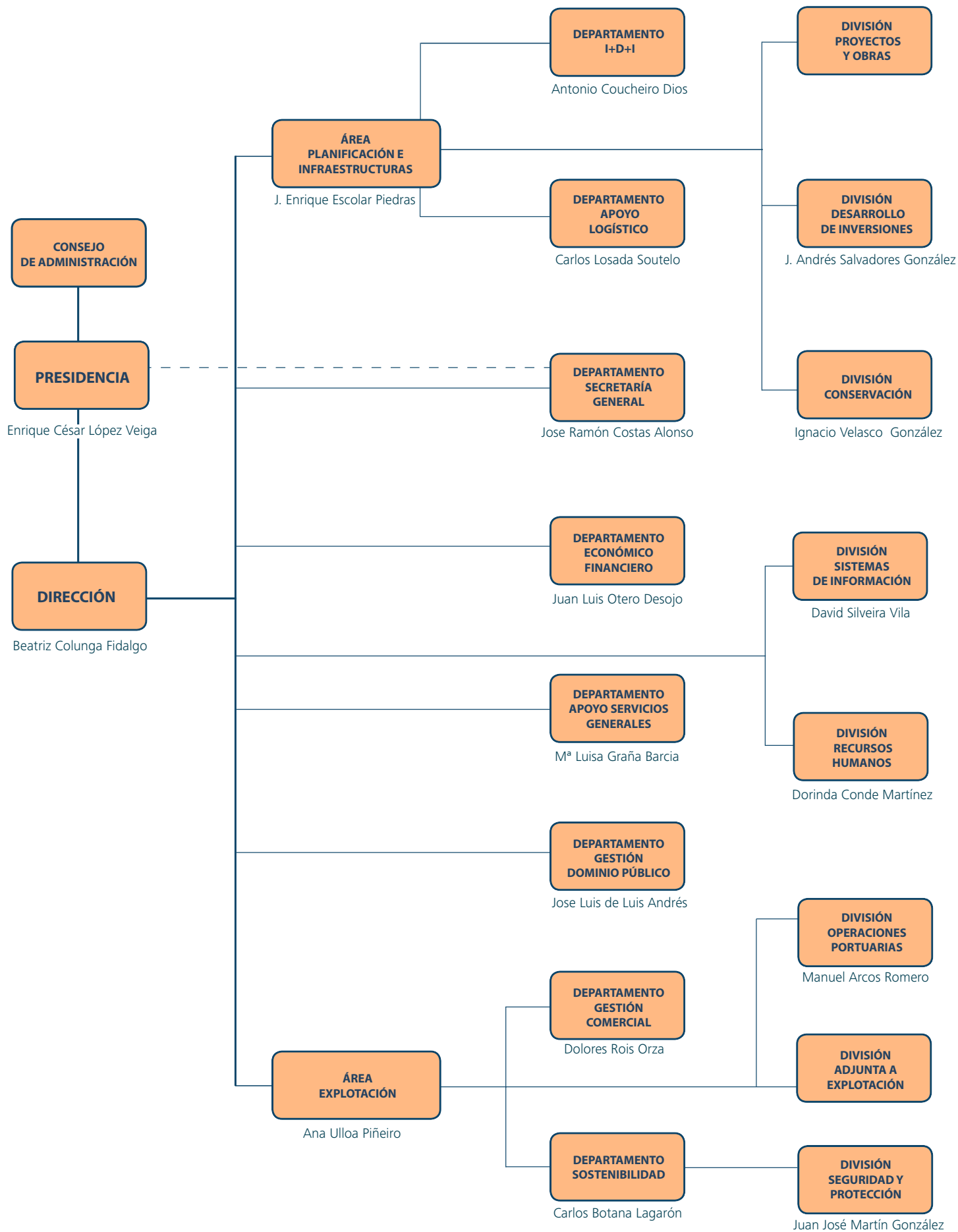




An aerial photograph of a coastal city, likely San Francisco, showing a dense urban area with a mix of greenery and buildings. The city is situated on a peninsula or near a bay, with a large body of water in the foreground. The water is a deep blue, and there are many small boats or structures visible. In the background, there are mountains and a hazy sky. A large, stylized orange number '0' with a black outline is positioned in the upper right corner of the image.

0

**presentación
foreword**



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2017 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2017

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo / Chairman of the Vigo Port Authority:
Enrique César López Veiga, desde el 26-10-2015

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

Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo / Managing Director of the Port Authority:
Beatriz Colunga Fidalgo

Vocales / Ordinary Members of the Board:

Representantes de la Administración General del Estado:
Representatives of the General Government of the State:

Teresa Pedrosa Silva
Juan José Vázquez Seijas
Jose Antonio Segovia Arroyo, desde el 2-05-2017
Jaime Luezas Alvarado, hasta el 2-05-2017

Representante del Ayuntamiento de Vigo:

Representative of the Vigo Council:
Abel Caballero Álvarez

Representante del Ayuntamiento de Redondela:

Representative of the Redondela Council:
Javier Bas Corugeira

Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación:

Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping:
José García Costas

Representante de las Organizaciones Empresariales:

Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra:
Jorge Cebreiros Arce

Representante de Organizaciones Sindicales:

Representatives of the Trade Unions:
Ricardo Valeiras Graña

Representantes de la Xunta de Galicia:

Representatives of the Galician Government -Xunta de Galicia-:
Frederic Puech
Alfonso Rueda Valenzuela, desde el 31-01-2017
Mercedes Rodríguez Moreda, desde el 31-01-2017
Ignacio López-Chaves Castro, desde el 17-02-17
Juan Maneiro Cadillo, hasta el 20-01-17
Antonio Fernández-Campa García-Bernardo, hasta el 17-02-17

Representante del sector pesquero:

Representative of the fisheries sector:
Francisco Javier Touza Touza

Secretario del Consejo de Administración:

Secretary of the Board of Directors:
José Ramón Costas Alonso



Comentario del Presidente

El año 2017 ha sido sin duda un año complicado para el Puerto de Vigo y para el sistema portuario español en general. Desde comienzos de año, el problema de la reforma del sistema español de estiba y desestiba, condenado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ha ocupado una buena parte del escenario portuario del país. Para el Puerto de Vigo la urgente liberalización del sistema ha constituido una preocupación constante para poder corregir los desequilibrios competitivos generados por una legislación inadecuada, que sitúan a este puerto en desventaja con respecto a otros cercanos que pueden recurrir a la contratación libre. Una buena parte de los esfuerzos de la Autoridad Portuaria se han dirigido a intentar corregir esa situación mediante acciones ante la Administración del Estado y de la Comisión Europea. Desde el momento en que el Gobierno planteó la reforma, la Autoridad Portuaria defendió públicamente la valentía del Gobierno al haber logrado presentar en febrero y lograr finalmente aprobar en mayo el Real Decreto-ley 8/2017. Comienza así una imparable ruta hacia la plena liberalización del sistema en 2020, pero que ya desde 2019, e incluso desde 2018 si se lograra un acuerdo entre la parte empresarial y sindical, permitiría al Puerto de Vigo recuperar con vigor su actividad e incrementarla.

A pesar de haber tenido que afrontar una amenaza de huelga y una huelga, que resultó en la cancelación de importantes escalas, el Puerto de Vigo ha registrado un **balance razonablemente positivo** fruto del intenso trabajo realizado en el transcurso del año 2017, pese a la pérdida de escalas, al desvío de tráfico hacia Leixões por discrepancias en la aplicación de la normativa comunitaria y de la constante amenaza de recorte de operaciones en beneficio de otros puertos libres del sistema de SAGEPs. Lo cierto es que el Puerto de Vigo ha conseguido cerrar el ejercicio con un crecimiento del 2,72% (4.233.680 toneladas).

En el aspecto económico, hay que recordar que el año 2015 había cerrado con un balance negativo de un millón de euros, en tanto que en el ejercicio económico del 2016 el saldo tuvo un ligero superávit de 813.00€; y un **beneficio de dos millones de euros en 2017**, lo que implica que el ejercicio que acaba de rematar parece indicar una posible consolidación positiva en la gestión económico-financiera.

Pero las **amenazas siguen ahí**; el sector del transporte marítimo es fuertemente competitivo y la amenaza de desvíos desde los puertos menos competitivos hacia los más competitivos sigue presente y lo seguirá siendo en el próximo año, con lo que la defensa de lo obtenido va a requerir un esfuerzo permanente por rebajar costos operativos y mejorar la eficacia de los servicios, cosa para lo que resulta indispensable la introducción de las nuevas tecnologías a través del proyecto estratégico **SMARTVIPORT**. En un contexto macroeconómico difícil -la crisis sigue afectando a nuestros usuarios de manera sustancial- y con los intrínsecos problemas antes relacionados, aunque podemos estar moderadamente satisfechos por los resultados obtenidos, todavía no hay lugar para la autocomplacencia; pero parece evidente que entramos en un cambio de tendencia que permite ser optimistas cara a los inmediatos ejercicios venideros.

Comments by the Chairman



Enrique César López Veiga

The year 2017 has undoubtedly been a complicated year for the Port of Vigo and for the Spanish port system in general. Since the beginning of the year, the problem of the reform of the Spanish cargo-handling system, sentenced by the Court of Justice of the European Union, has occupied a good portion of the country's port scene. For the Port of Vigo, the urgent liberalization of the system has been a constant concern to correct the competitive imbalances generated by inadequate legislation, which place this port at a disadvantage with respect to other nearby harbours that may resort to free contracting. A good part of the Port Authority's efforts was aimed at trying to correct this situation through actions before the State Administration and the European Commission. From the time the Government proposed the reform, the Port Authority publicly defended the Government's courage for presenting in February, and finally managing to obtain approval in May, the Royal Decree-law 8/2017. This leads to an unstoppable route towards full liberalization of the system in 2020. A route that, as soon as in 2019, or even 2018 if an agreement were to be reached between the affected businesses and the trade unions, would allow the Port of Vigo to vigorously recover its activity and indeed increase it.

Despite having had to confront strike threats and face an actual strike as well, which resulted in the cancellation of important stopovers, the Port of Vigo recorded a **reasonably positive balance** because of the hard work carried out during the year 2017. And it has been achieved regardless of the loss of stopovers, the diversion of traffic to Leixões due to discrepancies in the application of community regulations, and the constant menace of having to reduce operations to the benefit of other ports, free of the SAGEP (Port Stevedores Management Corporation) monopoly system. The fact is that the Port of Vigo has managed to close the year with a growth of 2.72% (4,233,680 tons).

In economic terms, we must remember that the year 2015 ended with a negative balance of one million euros, while the 2016 balance presented a surplus of € 813.00; in turn, 2017, with a **profit of two million euros**, seems to imply a positive consolidation in regards of the economic and fiscal management.

El informe de gestión atribuye el aumento registrado en el cómputo global de todos los tráficos al comportamiento de la **mercancía general y la pesca fresca**. El primer apartado contabilizó 3.637.840 toneladas, un 1,97% más que en el mismo periodo del año anterior; y, en El Berbés -líder en España en volumen de descargas- éstas aumentaron casi un 7%, con un total de 89.114 toneladas, si bien en el caso de la pesca fresca no cabe esperar muchos aumentos debido al sistema de cuotas y estabilidad relativa inherentes a la Política Pesquera Común, por lo que los valores presumiblemente oscilarán hacia arriba y en ocasiones hacia abajo en torno a ciertos valores medios.

El movimiento de **contenedores**, por su parte, creció, aunque con matices. Entre los rodantes (Ro-Ro) y los movidos por grúa (Lo-Lo) sumaron 219.438 Teus, lo que significa casi un 1% más que en 2016. Pero de las dos modalidades de contenedor, crecieron los primeros, en concreto un 4,9% (35.771 Teus), mientras que los segundos, mayoritarios en el paisaje portuario, anotaron un ligero retroceso de -0,21% (183.667 Teus).

Resulta fundamental destacar asimismo la cuestión relativa al **tamaño de los buques** como epígrafe estadístico a tener en cuenta. La media de los GTs de los barcos que atracaron en Vigo el año pasado aumentó casi un 9,08%; lo que implica que los buques son cada vez más grandes, por lo que llegará un momento en que algunos puertos tendrán serias dificultades para atenderlos; cuestión ésta que no afectará en absoluto a nuestro Puerto y que constituye una de nuestras principales ventajas competitivas que hay que aprovechar rápido y a fondo.

Como se apuntaba al principio, el posible desvío de operaciones de las empresas de transporte marítimo hacia **puertos vecinos libres en la práctica del sistema de estiba**, ha estado permanentemente presente a lo largo del año pasado, debido a la gran diferencia en los costes operativos existente. El monopolio del colectivo de la estiba en nuestro Puerto fue advertido de manera constante ante todo tipo de autoridades competentes en la materia, así como de la necesidad de una urgente resolución de la situación.

Hay que destacar, a este respecto, las consecuencias negativas de los **anuncios de huelga** llevada a cabo por el colectivo de estibadores, a partir del mes de febrero de 2017, al romperse las negociaciones que estibadores y el Ministerio de Fomento

However, **threats are still there**; the maritime transport sector is strongly competitive and the menace of diverting traffic from the least competitive ports to the most competitive ones is still present and will remain so in the next year. Consequently, keeping in place what has been achieved will require a permanent effort to reduce operational costs and to improve the efficiency of our services. Therefore, the implementation of modern technologies through the **SMARTVIPO** strategic project is essential. In a difficult macroeconomic context – the economical crisis continues to affect our users in a substantial way - and with the intrinsic problems previously related, we can be moderately pleased with the results accomplished. Yet, there is still no room for complacency even though it seems evident that we are now following a trend that invites to remain optimistic about the immediate future.

The management report assigns the increase registered in traffic to increased figures in **general goods and fresh fishing**. The former accounted for 3,637,840 tonnes, 1.97% more than in the same period of the previous year; while the latter increased almost 7%, with a total of 89,114 tons. El Berbés is the leader in volume of discharges of fresh fishing in Spain, although no relevant increases should be expected due to the by-quota system and the relative stability inherent to the European Common Fisheries Policy. This will presumably cause these figures to fluctuate around certain average values.

The overall **container** movement grew as well: rolling (Ro-Ro) and those moved by crane (Lo-Lo) came to 219,438 Teus, which means almost 1% more than in 2016. However, the first type first contributed with a 4.9% (35,771 Teus) increase, while the second, being the major portion of the total port cargo movement operations, recorded a slight decrease of -0.21% (183,667 Teus).

It is also important to comment on the **size of ships** that arrived in Vigo last year, in relation to its statistical consideration. Its average gross tonnage increased by almost 9.08%; this seems to imply that such vessels are getting bigger so that there will come a time when certain ports may have serious problems in providing adequate services. Since the Port of Vigo facilities are so well prepared, this should constitute one of our main competitive advantages. One that we must take advantage of, quickly and thoroughly.



mantenían hasta ese momento. Por su parte, la Comisión Europea apremió a nuestro país para que la reforma del marco legal de la estiba cumpliera y respetara las resoluciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y, al mismo tiempo, se garantizara la competitividad de los puertos españoles y un nivel adecuado de protección a los trabajadores.

El **nuevo Real Decreto-Ley de reforma de la estiba**, elaborado por el Ministerio de Fomento, incluía importantes cambios respecto al anterior estado de cosas, como la garantía de que los estibadores serían incluidos en la manipulación de vehículos en muelles como los de la terminal de Bouzas, lo que ciertamente constituyó para el Puerto de Vigo un retroceso con respecto a la situación anterior. La actual Ley de Puertos ya había retirado esta tarea de entre las exclusivas de los estibadores, aunque en la práctica habían seguido monopolizándola.

Por ello, la Autoridad Portuaria de Vigo convirtió la liberalización real del sistema de estiba y desestiba en uno de sus objetivos principales y lo continúa siendo en la actualidad. En esta misma línea, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo denunció ante la Comisión Europea a la patronal ANESCO y a los sindicatos por la posibilidad de que dichos acuerdos **“vulneraran la libre competencia”**, así como por la existencia de serios indicios de que por la vía de la negociación colectiva se pretendía dejar sin efecto el Real Decreto que liberalizaba la estiba.

El Puerto de Vigo necesita un **acuerdo** para corregir esta desventaja competitiva, provocada por los elevados costes de esta mano de obra y por su inflexibilidad laboral que, en suma, lastra las posibilidades de retener a las navieras. A pesar de que la liberalización total es la mejor fórmula, es verdaderamente deseable un acuerdo entre las partes empresarial y sindical para aceptar los cambios derivados de la sentencia del TJUE, sin esperar a los dos años que faltan para la liberalización total de su sector. Así se garantizará un buen futuro para todos.

El otro problema importante que urge resolver es el constituido por la diferente aplicación de la normativa comunitaria entre los Puertos de **Vigo y Leixões** que está motivando el desvío de **demasiadas toneladas de pesca congelada** al Puerto portugués de Leixões, que finalmente tienen su destino final en las industrias de transformación ubicadas en Vigo y su área de influencia.

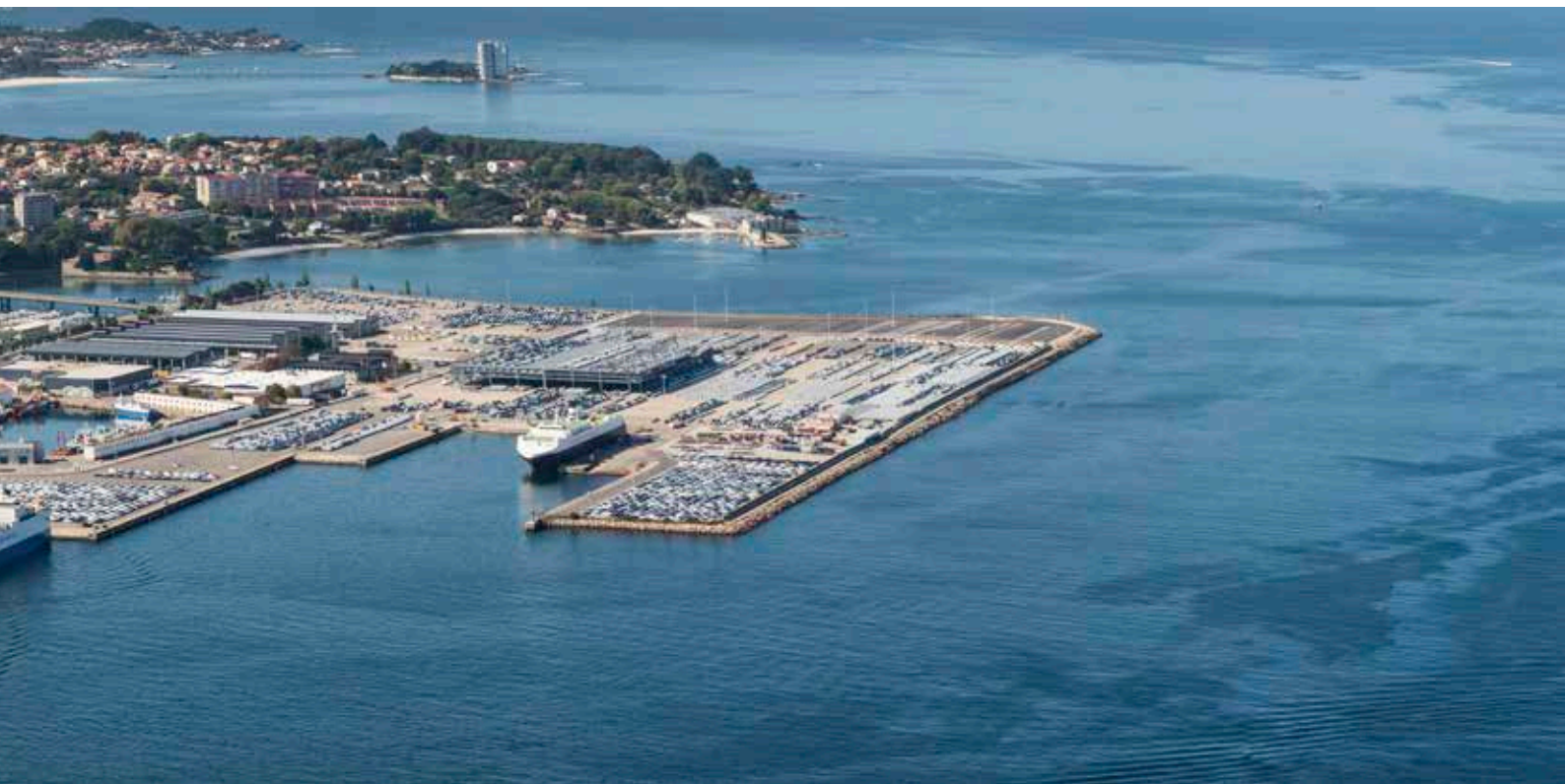
As pointed out at the beginning, and due to the significant difference in the operating costs of cargo-handling, diversion of port operations from Vigo to **free neighboring harbours** has been permanent throughout 2017. The consequences of the **cargo-handling monopoly system** in our Port have been repeatedly warned to all competent authorities in the matter, as well as reminding the need to urgently resolve the problem.

In this regard, we must highlight the negative outcomes of the **strike announcements** made by the stevedore workers' collective from February 2017, when the negotiations held between the Stevedore Union and the Ministry of Public Works and Transport stopped. For its part, the European Commission urged our country to reform the legal framework for stevedoring to comply with and respect the resolutions of the Court of Justice of the European Union and, at the same time, guarantee the competitiveness of Spanish ports as well as an adequate level of protection for workers.

The new **Royal Decree-Law on the reform of cargo-handling port operations**, presented by the Ministry of Public Works and Transport, included significant changes with respect to the previous state of affairs, such as the guarantee that stevedores would be included in handling operations of vehicles in docks such as the Bouzas terminal. This has been considered by the Port of Vigo Authority as a setback with respect to the previous situation, since the current National Ports Act had already withdrawn such a task from those exclusive of stevedores, even though it had not been enforced and it remained as a monopoly duty of the stevedore's collective.

For this reason, the real liberalization of cargo-handling harbour operations has been one of the Port of Vigo Authority main objectives, and still is. In this sense, the President of the Port Authority of Vigo filed a lawsuit before the European Commission against ANESCO - the National Association of Stevedoring Companies - and the Unions, in view that the above-mentioned agreement could **“violate free competition”**, as well as for the evidence that the real purpose of holding collective negotiations was ultimately intended to invalidate the Royal Decree that liberalized cargo-handling operations.

Port of Vigo needs an **agreement** to correct this competitive disadvantage due to the high costs of this workforce, and for its



Es a partir del verano de 2016 cuando el potente entramado de la industria de transformación viguesa, necesitado de un canal ágil en su cadena de producción, denuncia una serie de inconvenientes que se ponen en Vigo a las mercancías congeladas de productos de la pesca importadas. En el Informe encargado por esta Autoridad Portuaria a una consultora externa se concluye que el Puerto de Vigo podría experimentar un descenso de más de **100.000 toneladas anuales** de tráfico de pesca congelada en contenedor de no solventarse los problemas e incidencias registrados.

También se ha solicitado por escrito a la Comisión Europea un **“análisis comparativo” del funcionamiento del filtro aduanero en ambas terminales, Vigo y Leixões**, ya que confrontando las prácticas en los dos puestos de control se podrán descubrir las razones por las cuales, por ejemplo, un mismo depósito que se rechaza en Vigo entra sin problemas por Leixões. Hay que presumir una aplicación divergente de la normativa comunitaria por parte de los Estados miembros, que propicia una competencia desleal entre puertos y una distorsión del mercado interior. Ante la escasa reacción de la Comisión Europea, la Autoridad Portuaria ha presentado dos recursos ante el TJUE por la aparente inacción de la Comisión en lo relativo a una aplicación homogénea de la normativa comunitaria sanitaria. Por otra parte, se iniciaron conversaciones con el **Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad** para resolver el problema. En mayo de 2017 se dio un primer paso hacia la solución, con un plan de medidas y actuaciones para mejorar el funcionamiento del PIF que empiezan por homogeneizar y clarificar los trámites que deben seguir los importadores para evitar problemas con sus contenedores en el momento actual. Continúan las conversaciones con el Ministerio de cara a buscar una solución.

Otro de los grandes empeños y factor determinante de la reforma del edificio e instalaciones centrales es la introducción masiva de las **nuevas tecnologías** en el puerto de Vigo; esto constituye un recurso esencial en la racionalización del trabajo y en la rebaja de los costos operativos, que se agrupan en el proyecto **SmartViPort** y que en un rápido recorrido comprende las siguientes acciones: la georreferenciación, gestión y seguimiento de todos los activos de la Autoridad Portuaria, la digitalización de todos los procesos internos y servicios prestados por el puerto y la comunidad portuaria, así como la puesta en marcha de la Administración electrónica, la ampliación de los sistemas de vigilancia y gestión de intrusión, la Lonja 4.0 con la mejora de la eficiencia energética de las Lonjas y la inclusión de las energías renovables en la lonja de altura y en el edificio de la plaza de la estrella con el objetivo de la autosuficiencia energética y la reducción de las emisiones, y la puesta en marcha del nuevo Centro de Control y Servicios con el desarrollo en paralelo de nuevas funcionalidades tecnológicas específicas para la Policía Portuaria.

labour rigidity that, in short, hampers the chances of retaining shipping companies. Even though a real liberalization is the best formula, an agreement between the businesses and trade unions to accept the changes resulting from the ruling of the Court of Justice of the European Union is truly desirable, and thus would avoid being forced to wait two years until the total liberalization of such industry is indeed implemented. This would ensure a good future for everyone.

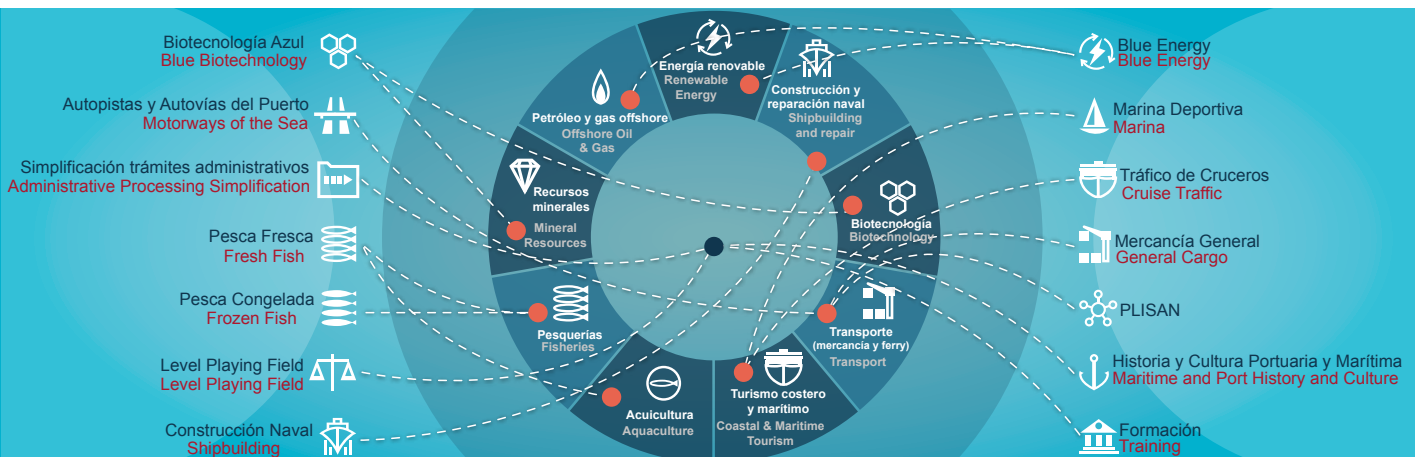
The other important problem that needs to be urgently addressed is that of the different application of the European Community regulations by the Ports of **Vigo and Leixões**. This is causing that **too many tons of frozen fish** are diverted to the Portuguese harbour, that in the end are processed by the industries located in Vigo and its area of influence.

It is from the summer of 2016 when the powerful cluster of the Vigo processing industry, in need of an agile channel in its production chain, reports several obstacles affecting the imports of frozen goods of the fishery industry. In the Study commissioned by this Port Authority, and conducted by an external consultant, it is concluded that the Port of Vigo could experience a decrease of more than **100,000 tons** per year of frozen fishing containerised traffic, if such problems are not solved.

A **“comparative analysis” of the operation of Customs in both terminals, Vigo and Leixões**, has also been requested in writing to the European Commission: by confronting practices in both harbours, the reasons why, for instance, the same load is rejected in Vigo while it is allowed without issues at Leixões, might be found. It is assumed that a divergent implementation of the European Community legislation by Member States is causing unfair competition between ports and a distortion of the internal market. Given the lack of reaction from the European Commission, the Port Authority has submitted two appeals to the Court of Justice of the European Union – CJEU - for the apparent inaction of the Commission regarding the uniform implementation of the UE health regulations.

On the other hand, conversations began with the **Ministry of Health, Social Services and Equality** to solve the problem. In May 2017, a first step towards the solution was taken, with a plan of measures and actions aimed to improve the functioning of Border Inspection Posts (PIF) that begin by standardizing and clarifying the procedures that importers currently must follow to avoid problems with their containers. Conversations with the Ministry continue to find a solution.

Another significant effort, which has been decisive in launching the refurbishment of the Central Building, is the massive implementation of **modern technologies** at the Port of Vigo; it constitutes an essential mean towards improving the rationalization of work and reducing operating costs, and it has



En el año 2016 el Puerto de Vigo inicia el proceso de diseño e implementación de la estrategia de "Crecimiento Azul" (Blue Growth) logrando obtener con resultado en julio de 2016 un Plan concreto, **Plan Blue Growth 2016-2020**, que define los objetivos y líneas estratégicas a desarrollar, así como un plan de acción concreto. Este proceso ha sido fuertemente impulsado a lo largo del año 2017, demostrando su pertinencia y viabilidad, al lograr materializar la puesta en marcha de las acciones y proyectos previstos, así como mantener y dinamizar la participación de más de 250 personas representantes de diferentes organizaciones públicas y privadas.

Las acciones y proyectos definidos en el proceso de diseño tenían como objetivo promover la competitividad del Puerto y de los sectores económicos vinculados a la actividad portuaria y marítima. Estas acciones y proyectos han sido desarrollados fielmente en diferentes fases, si bien se han reforzado e incluso incrementado, siempre vinculándolos al compromiso con los 4 Objetivos del Plan: **Puerto Verde, Puerto Innovador, Puerto Conectado y Puerto Inclusivo**.

En este marco, me gustaría resaltar algunos de los logros alcanzados en este año. Por un lado, y como hito destacado ha sido la aprobación de **MarinnLeg**. Esta Fundación, conformada por un patronato público-privado, pretende reforzar la competitividad del sector marítimo-pesquero desde el refuerzo del conocimiento de los aspectos jurídicos y administrativo. Este proyecto, que posee el espíritu Blue Growth (Crecimiento Azul), se ha convertido en una herramienta importantísima de apoyo a las asociaciones empresariales y a la Autoridad Portuaria y administraciones públicas a la hora de eliminar las trabas jurídicas y legales que lastraban la competitividad del Puerto de Vigo y de los sectores vinculados. Es de destacar los estudios realizados en materia del Brexit, el registro de los derechos de pesca o el tax lease, entre otros.

Por otro lado, en otros ámbitos se ha trabajado en la creación de la **Asociación Náutico - Deportiva de la Ría de Vigo**, la cual ha recibido el apoyo y reconocimiento de más de 30 empresas de dicho sector. Esta asociación público – privada pretende potenciar el sector náutico deportivo de la Ría de Vigo, dándole un mayor potencial internacional y aprovechar sinergias. Con ello recordamos que la estrategia Blue Growth pretende reforzar e involucrar a todos los sectores económicos en la estrategia de desarrollo portuario, asegurando un impacto social, ambiental y económico, como el que representa esta actividad náutico – deportiva.

Asimismo, la formación ocupa un lugar esencial y de forma transversal a toda la estrategia, reconociendo la necesidad de reforzar capacidades profesionales, adecuadas a las exigencias de competitividad actuales. El trabajo desarrollado ha obtenido la aprobación de un proyecto **"Blue Careers"** financiado por la Fundación Biodiversidad, dirigido a mejorar las competencias de las personas que trabajan en el Puerto y en el sector marítimo, con formación y asesoramiento en industria 4.0 y TIC, cambio climático y operador portuario, con las más modernas tecnologías y uso de simuladores y realidad aumentada.

También, destacamos las actuaciones en materia de lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la implantación de energías limpias, que se materializan en proyectos como el **Tutatis** (Cies cero emisiones), el proyecto **Samuel** (inclusión de GNL en el Puerto de Vigo) o los proyectos **Greening**, de uso de algas para la captura de CO₂, lo cual ha permitido que en el pasado mes de Octubre, el Puerto de Vigo presentara en Malta, dentro del Congreso mundial más importante en esta materia, "Our Ocean", un compromiso en la reducción del 30% de las emisiones y un aumento en el uso de energías renovables.

been executed through the **SmartViPort** project. Succinctly, it has included the following actions: georeferencing; management and monitoring of the assets of the Authority Port; digitalisation of all internal processes and services provided by the port and the port community; start-up of the electronic Administration; expansion of surveillance and intrusion management systems; Lonja 4.0, with the improvement of the energy efficiency of the fishing markets, and the implementation of renewable energies at the open-ocean fish market and the building of the Plaza de la Estrella with the aim of attaining energy self-sufficiency and reduce emissions; and the start-up of the new Center of Control and Services with the parallel development of new specific technological functions for the Port Police.

In 2016, the Port of Vigo began the process of designing and implementing the "Crecimiento Azul" (Blue Growth) strategy, which has been settled through the **Blue Growth Plan 2016-2020** in July 2016, defining the objectives and strategic lines, as well as a specific action plan. This process has been strongly promoted throughout the year 2017, demonstrating its relevance and viability by achieving the implementation of the planned actions and projects, as well as maintaining and invigorating the participation of more than 250 representatives of diverse public and private organizations.

The actions and projects defined in the design process were aimed at promoting the competitiveness of the Port and the economic sectors linked to the port and maritime activities. These actions and projects have been developed according to plan through distinct phases, although they have been reinforced and even enhanced, while maintaining the commitment to the 4 Objectives of the Plan: **Green Port, Innovative Port, Port Connected and Port Inclusive**.

In this context, I would like to highlight some of the accomplishments achieved this year as well. On the one hand, the approval of **MarinnLeg**, a remarkable milestone. This Foundation, governed by a public-private board of trustees, aims to strengthen the competitiveness of the maritime-fishing sector by increasing the knowledge of the diverse legal and administrative regulations. This project, imbued with the Blue Growth spirit, has become a crucial tool to provide support to business associations, the Port Authority and public administrations when it comes to get rid of legal obstacles that hampered the competitiveness of the Port of Vigo and related sectors. It is worth mentioning the studies carried out on BREXIT, the record of fishing rights or the tax lease, among others.

On the other hand, in other fields, we have worked on the creation of the **Nautical-Sports Association of the Ría de Vigo**, which has received the support and recognition from more than 30 companies. The objective of this public-private partnership is to boost and develop the nautical sports sector of the Ría de Vigo, improving their international presence as well as taking advantage of synergies. We would like to stress the point that the Blue Growth strategy intends to involve all economic sectors and reinforce the plan to further develop the Port, ensuring social, environmental and economic beneficial impacts through initiatives like the one described herein.

Likewise, training has an essential role and is transversely integrated into our strategy, acknowledging the need to continuously improve professional skills according to the level of competitiveness required today. The good work done has obtained the approval of a **"Blue Careers"** project, funded by the Biodiversity Foundation, aimed at improving the skills of the port staff and in the maritime sector as well, and focused on providing training and advice in industry 4.0 and TIC, climate change and port operator, by using up-to-date technologies and simulators, and augmented reality.

En este sentido, cabe recordar el refuerzo institucional que ha tenido esta estrategia, como la **adhesión a la iniciativa Blue Growth** de la **Secretaría General de Pesca y la posterior firma de un acuerdo para la puesta en marcha de un Centro de Excelencia Blue Growth** en presencia de la Ministra de Medio ambiente, la Consellería do Mar, Puertos del Estado y la propia Autoridad Portuaria de Vigo, y que aportará un ámbito nacional posibilitando que la estrategia se pueda extender a otros puertos y áreas marítimas. Complementado todo ello, con el reconocimiento y acercamiento a la FAO y la DG MARE de la Comisión Europea, a la hora de apoyar en la implantación de esta estrategia tanto en Europa, como en otras zonas del mundo, con la creación de una red de Puertos Azules.

El futuro de los puertos pasa por generar riqueza de una manera sostenible. El debate sobre este desafío centró la **Conferencia Green Energy Ports** celebrada en el edificio de Sesiones de esta Autoridad Portuaria. Un foro que sirvió al Puerto de Vigo para dar a conocer los proyectos más relevantes de esta nueva estrategia de planificación del Blue Growth, que ha convertido a nuestra institución en pionera en España en buscar sinergias productivas con otros sectores para potenciar la economía de la actividad marítima sin perjudicar al medioambiente. El propio Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ha considerado una prioridad la Estrategia de Crecimiento Azul para dar respuesta a los retos y compromisos que el sector pesquero y otros vinculados al mar tienen que afrontar en los próximos años.

Por otra parte, la **Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves (PLISAN)** se ha relanzado en los últimos meses, con una inversión prevista de 10,5 millones de euros que se destinarán a acondicionar un total de 923.650 metros cuadrados de suelo entre viales, equipamientos, zonas verdes y suelo industrial. El pasado 21 de agosto el Diario Oficial de Galicia publicó el informe de impacto ambiental favorable al proyecto de urbanización. La Autoridad Portuaria ha constatado un interés real de empresas, grupos importantes, por asentarse en la PLISAN, dado el escaso espacio disponible en el recinto portuario vigués.



We must also highlight our efforts towards fighting against climate change and improving our energy efficiency ratios and the use of clean energies, which are implemented through projects such as **Tutatis** (Cíes zero emissions), the **Samuel** project (inclusion of LNG in the Port of Vigo) or the **Greening** projects for the use of algae to capture CO₂. This approach has enabled Port of Vigo to introduce in Malta, in October, at the most important world congress on the matter, "Our Ocean", a commitment in the reduction of 30% of our emissions and the increase in the use of renewable energies.

In this sense, it is worth mentioning as well the institutional support that this strategy has obtained, as shown by the **incorporation to the Blue Growth initiative of the General Secretariat of Fisheries and the subsequent signature of an agreement to start-up of a Blue Growth Excellence Center** in the presence of the Minister of the Environment, the Consellería do Mar, Puertos del Estado and the Port Authority of Vigo. It will contribute to expand this successful initiative to national level, to other ports and maritime areas. Additionally, this is to be complemented through the recognition and collaboration with FAO and European Commission's DG MARE, to provide support in the implementation of this strategy throughout Europe and other areas of the world, with the creation of a network of Blue Ports.

The future of ports depends on generating wealth in a sustainable manner. The debate on this challenge centered the **Green Energy Ports Conference** held in the Sessions building of the Port Authority. It was a forum that served the Port of Vigo to inform about the most relevant projects of this new planning Blue Growth strategy, allowing our institution to become a pioneer in Spain in seeking productive synergies with other sectors to enhance the economy of the maritime industry without harming the environment. The Ministry of Agriculture and Fisheries, Food and Environment itself has considered the Blue Growth Strategy a priority to be prepared for the challenges and commitments that the fishing sector and others linked to the sea will have to face in the coming years.

On the other hand, the **Logistics Platform of Salvaterra-As Neves (PLISAN)** has been relaunched in recent months, with an expected investment of 10.5 million euros that will be used to prepare 923,650 square meters of land, including roads, equipment, green areas and industrial facilities. On August 21st, the Official Gazette of the Government of Galicia published the environmental impact report allowing the urbanization project. The Port Authority has confirmed the great interest of companies and industrial groups on the PLISAN, considering the limited space available in the Vigo port area.

In this 2017 Works subject, most of them inspired by the aim of keeping on updating all the unproductive infrastructures and modernising those that are becoming obsolete, I'd like to underline the improvement and development of the warehouse at the Basin No. 2 of the Fishing Port, known as **"Portocultura"**, where new designed spaces to accommodate offices have been implemented. Thus, a better use of the port facilities has been attained, as well as in those areas devoted to civic recreation, where a statue of the artist José Molares has been erected in honour of the illustrious Vigo **Gonzalo de Vigo**, member of the Magellan expedition.

The same philosophy or aim led the Works for the improvement of **accessibility and habitability** of the **headquarters** of the Port Authority of Vigo, adapting the old and empty upper floors

Pero en el capítulo de obras acometidas este pasado 2017, inspiradas la mayoría por la filosofía de adecuar infraestructuras improductivas y modernizar aquellas que se encontraban en estado ruinoso, me gustaría destacar la del acondicionamiento de la nave en la Dársena número 2 del Puerto Pesquero, conocida como **"Portocultura"** en la que se han habilitado espacios destinados a locales de oficinas. Esto ha supuesto una mejor y mayor rentabilización del espacio portuario, así como del dedicado a recreo ciudadano en el que, por cierto, se ha levantado una estatua del artista José Molares en honor del ilustre vigués **Gonzalo de Vigo**, miembro de la expedición de Magallanes.

De dicho espíritu participa también la **modernización de las oficinas y la adaptación de las antiguas viviendas** de nuestra sede central, a las que se les dará utilidad al acoger a la inmensa mayoría del personal de la Autoridad Portuaria, hasta ahora distribuido por diversos muelles y áreas portuarias, mejorando, como resultado, la eficiencia del trabajo desarrollado.

Igualmente, quiero hacer mención a la **reubicación de la Unidad Fiscal y de Fronteras del Puerto de Vigo** que, abandonando el antiguo edificio de la Aduana, se ha trasladado a las antiguas Naves de Comercio recientemente acondicionadas. Éstas han sido reconvertidas en un moderno espacio de oficinas en las que sus profesionales podrán seguir desempeñando su trabajo, indispensable para el buen funcionamiento del Puerto.

Y ya por último, nombrar un hito de finales de año que será fundamental en relación a las inversiones portuarias, ya que supone el pistoletazo de salida al largo proceso que definirán las grandes obras en el puerto hasta el año 2030: se trata de la convocatoria realizada sobre el concurso de **"Asistencia Técnica para la Redacción y Tramitación del Plan Director de Infraestructuras"**, que dará traslado a lo que se señale como fundamental en el **Plan Estratégico**, documento cuyo borrador será presentado a los agentes de la comunidad portuaria en el primer trimestre de 2018, con el objetivo de que puedan hacer sus aportaciones.

En definitiva, se trata de acometer cuanto sea necesario para alcanzar una permanente mejora de nuestras instalaciones y servicios en aras a recuperar y ganar usuarios que, permitiendo un crecimiento sostenible del Puerto de Vigo, hagan posible afrontar con firmeza y seguridad los inminentes retos que exige la competitividad en el ámbito marítimo-pesquero.

Enrique César López Veiga
Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo
Mazo 2018

to become **modern offices** enough to relocate almost all the Port Authority staff, that were until now spared through different places in the docks, improving consequently the efficiency of the developed work.

It should also be noted the relocation of the **Fiscal and Border Unit** of the Port of Vigo: leaving the old Customs building, its offices are now placed at the recently upgraded Comercio Warehouse. They have been transformed into a modern office space in which their professionals will continue to perform their work, essential for the efficient operative of the Port.

Finally, I would like to underline the fact that, at the end of the year, the Port Authority gave the green light to the long process that will define the most important project works until the year 2030. An invitation to tender **"Technical Assistance for the Drafting and Processing of the Infrastructures Master Plan"** has been issued. It will include what will be considered paramount within the **Strategic Plan**. Such Plan will be introduced during the first quarter of 2018 to the agents of the port community, so they can make their contributions.

In other words, the objective is to undertake all necessary steps required to achieve a continuous improvement of our facilities and services while maintaining a sustainable growth, to recover and gain new users as a way to face with determination and certainty the imminent challenges required by the competitiveness of the maritime-fishing industry.

Enrique César López Veiga
Chairman of the Port Authority of Vigo
March 2018

Comentario de la Directora

A pesar de que el primer semestre del año no presentaba unas cifras de tráfico portuario positivas, en el segundo semestre del año la actividad en los muelles se ha incrementado notablemente con un resultado final positivo tanto en mercancía general, como graneles. El resultado del ejercicio arroja un incremento del 2,75% en términos de tráfico global (4.233.692 tn), que permite seguir manteniéndose por encima de los **cuatro millones de toneladas**. Este dato refuerza el músculo de la economía del área viguesa, foco principal de la actividad del puerto de Vigo.

Un año más se refuerza una de las características definitorias del puerto de Vigo, que es la cuota que representa la **mercancía general** respecto a los graneles. 2017 ha supuesto un refuerzo de ese constante crecimiento que se ha venido observando los últimos años, manteniéndose a niveles superiores al 90%, hasta alcanzar el **92,35% del total del tráfico de mercancías**. Junto con este dato que demuestra la clara vocación de este puerto hacia los tráficos de mercancía general, se ratifica la alta especialización en cuanto a tráficos y operativa, con una cifra global de movimiento de **219.438 TEUs** (0,64%), correspondiendo 183.667 TEUs (-0,15%) a los contenedores movidos en la terminal lo-lo frente y 35.771 TEUs (4,90%) de movimiento de contenedores en la terminal de tráfico ro-ro.

Los resultados de las mercancías vinculadas a los tres sectores económicos que representan más del 70% del tráfico del puerto: la pesca, la automoción, y todos los materiales vinculados a la construcción, se describen brevemente:

- Se debe destacar este año el incremento de **automóviles**, que ha sido de un 8,08%, que sumado al incremento de los **componentes** (1,12%), ha hecho que el volumen total alcanzado entre los dos tipos de mercancías haya sido de 808.483 toneladas. Estos resultados son debidos, entre otras cosas, al buen funcionamiento de la factoría del grupo PSA y de la autopista del mar entre Vigo, Nantes- Saint Nazaire y Tanger. Los automóviles nuevos, estratégicos para puerto y ciudad, han crecido hasta alcanzar las 474.003 unidades (636.700 toneladas) siendo el 84% de embarque y el 16% de desembarque. En 2017 han sido 20 las marcas de turismos que han utilizado el Puerto, fundamentalmente PSA Peugeot Citroën con el 82% del total, Renault con un 7,5% y Toyota con un 3,3%. De las restantes marcas, que suponen el 7,2% del tráfico, destacan, entre otras, Ford, Dacia y Hyundai. Por crecimiento, también cabe mencionar el considerable incremento de los tráficos a Latinoamérica (Argentina, Chile, México). En cuanto a los tránsitos, destacan los automóviles provenientes de Marruecos, vía Tánger, y los de Sudáfrica y Turquía.
- La **pesca congelada** y las **conservas** también han conseguido un volumen de tráficos mejor que el del año pasado. Así la pesca congelada alcanzó la cifra de 649.691 tn, lo que supone un incremento de 4,93% respecto al año pasado, a pesar de mantenerse desvíos de este tráfico hacia el puerto de Leixões. Este volumen ya se va aproximando al tráfico alcanzado en el 2015, pero todavía alejado del volumen del año 2014. Por su parte, las conservas se han incrementado en un 36,2% llegando a 136.580 tn. Este

Remarks by the Managing Director



Beatriz Colunga Fidalgo

Despite the fact that the first half of the year did not show positive port traffic figures, in the second semester activity in the docks has increased remarkably with a positive final result in both general cargo and bulk. The result of the year shows a 2.75% increase in terms of global traffic (4,233,692 tn), which means remaining well above **4 million tons**. These data reinforce the strength of the economy of the Vigo area, the focus of the activity of the port of Vigo.

One more year, one of the defining characteristics of the port of Vigo is reinforced, and it is the share that represents the **general cargo** compared to bulks. In 2017 this growth that has been steadily increasing these last years was enhanced and it stays at levels above 90%, reaching **92.35% of total goods traffic**. Together with this fact, that demonstrates the clear orientation of this port towards general cargo traffic, the high specialization in terms of traffic and operation is ratified, with a global movement figure of **219,438 TEUs** (0.64%), as 183,667 TEUs (-0.15%) containers were moved at the lo-lo terminal and 35,771 TEUs (4.90%) containers moved at the ro-ro traffic terminal.

The results of the goods linked to the three economic sectors accounting for over 70% of the port's traffic: fishing, the automotive industry, and all the materials related to construction, are briefly described as follows:

- There was an important increase in **cars**, 8.08%, which adds up to another increase in **spare parts** (1.12%), amounting to a total volume of both types of goods of 808,483 tons. These results are a consequence of, among other things, the good operative level of the PSA group factory and of the motorway of the sea between Vigo, Nantes-Saint Nazaire and Tanger. New cars, strategic for port and city, have grown to reach 474,003 units (636,700 tons), with 84% boarding and 16% disembarkation. In 2017 20 car makers have used the Port, mainly PSA Peugeot Citroën with 82% of the total, Renault with 7.5% and Toyota with 3.3%.

tráfico, eminentemente de importación, se ha incrementado gracias al crecimiento de la entrada desde Ecuador, China, Filipinas y Papua Nueva Guinea. El aumento de las exportaciones a Francia, con la Autopista del Mar, Holanda y E.E.U.U también ha ayudado a que esta mercancía se consolide como una de las más importantes del puerto. En relación a la **pesca fresca**, el volumen manipulado en las dársenas pesqueras del Berbés ha ascendido a 89.127 tn, un 6,9% más.

- En relación con el sector de la **construcción** se podría decir que, entre el granito en bruto, el granito elaborado, la pizarra, la madera y otros materiales de construcción se han superado las 720.000 toneladas. Si se incluye el cemento, que este año se ha incrementado en un 13,92% alcanzando las 257.087 toneladas, se llegaría casi al millón de toneladas. Pese a que este año, debido al desvío hacia otros puertos, ha disminuido el granito elaborado llegando a 219.337 tn (-17,08%), y ha aumentado considerablemente el granito en bruto, en un 11,63% que supone 178.309 tn., se siguen manteniendo la tendencia de los últimos años manteniendo buena parte del valor añadido del producto en la zona de influencia de Vigo.

En cuanto al tráfico de **pasaje**, de especial importancia para la ciudad, el resultado agregado de 2017 arroja un crecimiento positivo del 14,77%; aunque tal aumento se debe principalmente al tráfico interior de Ría (18,91%), compensando así la disminución experimentada por el tráfico de pasajeros a bordo de cruceros turísticos.

Desde el punto de vista del origen y destino de los tráficos, destacan **Francia, Marruecos, China, Turquía y EEUU**, ya que juntos se reparten casi el 35% del tráfico internacional de carga y descarga del Puerto. Otros países, como **Bélgica, Sudáfrica, Reino Unido Holanda y Argentina**, tienen también un peso relevante, representando en conjunto más del 16% del tráfico internacional de carga y descarga de mercancías. Como peculiaridades de este año se puede decir:

- En 2017 ha destacado el importante crecimiento de **Marruecos** (15,66%), convertido ya en el segundo país con mayor intercambio comercial, y **Canadá** (19,71%), gracias a la consolidación del tráfico de contenedores de la naviera Hapag Lloyd, que ha propiciado el aumento de tráfico de mercancías de importación y exportación con este país. Otros países que han tenido un importante crecimiento y con volúmenes superiores a las 40.000 tn han sido, **Seychelles** (77,13%) gracias al aumento de pesca congelada, **Angola** (56,07%) con el granito en bruto, **Brasil** (27,3%) con el

The remaining brands, 7.2% of traffic total, Ford, Dacia, and Hyundai stand out. It is also worth mentioning the considerable increase in traffic to Latin America (Argentina, Chile, Mexico). Regarding transits, cars from Morocco, via Tangier, and those from South Africa and Turkey are the most remarkable ones.

- Frozen fish and tinned food** have also achieved better traffic volume than the previous year. Frozen fish reached 649,691 tons, an increase of 4.93% over 2016, even despite deviations from this traffic to the port of Leixões. This volume is close to match the traffic reached in 2015, but still far from the volume of 2014. On the other hand, tinned food has increased 36.2% reaching 136,580 tons. This traffic, mainly imported, improved due to increasing entrances from Ecuador, China, the Philippines, and Papua New Guinea. The rise in exports to France, with the motorway of the sea, the Netherlands and USA has also helped consolidate this type of good as one of the most important goods in the port. In relation to **fresh fishing**, the volume handled in the fishing docks of the Berbés has risen to 89,127 tons, a 6.9% increase.
- Regarding the **building industry**, we can say that rough granite, processed granite, slate, timber, and other building materials have altogether exceeded 720,000 tons. If cement is to be included, a type of good that this year has increased by 13.92% reaching 257,087 tons, it would reach almost one million tons. Even though this year, due to diversion to other ports, processed granite has decreased to 219,337 tons (-17.08%), rough granite has increased considerably, by 11.63%, which represents 178,309 tons, and therefore the trend set in recent years continues, thus keeping great part of the added value of the product in Vigo's area of influence.

As for **passenger** traffic, of paramount importance for the city, the aggregate result for 2017 shows a growth of 14.77%, although this increase is mainly due to the local traffic inside the Ría (18.91%), thus offsetting the decrease experienced in cruise traffic passengers.

Considering the origin and destination of traffic, **France, Morocco, China, Turkey and the United States** are the main countries, as they together share almost 35% of the international loading and unloading traffic of the Port. Other destinations, such as **Belgium, South Africa, the United Kingdom, the Netherlands and Argentina**, are also important, accounting for more than 16% of international freight traffic. As special features of this year we may point out:



granito en bruto y la pesca congelada, **Ecuador** (20,78%) gracias a las conservas y, finalmente, la **India** (20,18%) con los metales y la pesca congelada. **México** es otro país que ha venido reforzando su peso específico en el comercio internacional a través del puerto de Vigo desde la puesta en marcha de la línea de transporte ro-ro de la naviera Høegh, principalmente en mercancías relacionadas con el sector de la automoción. Debido a razones geopolíticas, otros países tradicionalmente relevantes han reducido su trascendencia en el movimiento de mercancías en Vigo; es el caso de los países afectados por la situación en **Oriente Medio** como Emiratos Árabes Unidos (-53,88%), Baréin (40,55%) y Arabia Saudí (-40,06%). También otros países con tráficos importantes presentan un resultado negativo como Alemania (-26,25%), afectado por la disminución de los tráficos ligados a la automoción, vehículos y chapa; Estados Unidos (-14,57 %) y China (-16,65%); caso especial el de Rusia (-35,75%) por el veto al que está sometido su comercio.

- **Francia** es el principal origen y destino de mercancías para el puerto de Vigo, y ha experimentado un crecimiento del 6,60%, correspondiendo a los embarques un 7,87% y un 4,44% en los desembarques, incrementos que están directamente relacionados con el tráfico que mueve la autopista del mar entre Vigo y Nantes – Saint Nazaire, ahora con la incorporación de Tanger a la misma. En términos globales, el sector del automóvil, con 261.977 toneladas, supone el 61,42% del tráfico total neto de mercancías (sin contabilizar taras), destacando en la exportación, los automóviles con unas 135.522 toneladas, las 47.047 toneladas de maquinaria, o las 43.941 toneladas de pizarra, entre otros. A su vez, en cuanto a la importación, las piezas auto representan el 68% del total de mercancía neta que procede de este país.
- También ha destacado en 2017 la subida considerable de **Marruecos** (15,66%), situándose como el segundo país con más tráfico comercial, sobre todo en los movimientos de mercancías de exportación, como la madera, los automóviles y, sobre todo, el granito elaborado que representa el 30% del total de exportaciones de esta mercancía por el puerto de Vigo.

Los operadores del puerto de Vigo ofrecen **89 servicios marítimos regulares**, distribuidos en 51 líneas de transporte de contenedores, 7 de mercancía general en convencional, 5 de graneles sólidos y líquidos, y 26 de transporte rodado.

La **gestión económica** de la Autoridad Portuaria del año 2017 se ha mantenido con resultados positivos. La cifra de Negocio ha ascendido a **26,2 millones de euros**, que supone un 4,77% de incremento respecto al año anterior, sumando todos los ingresos de explotación un total de 31,96 millones de €. El resultado del ejercicio ha sido de 2.194 miles de euros.

En cuanto a las **obras llevadas a cabo en el 2017**, se debe seguir destacando el esfuerzo inversor que se está realizando en la **PLISAN**. De este modo se ha finalizado la obra de los Sistemas Generales que vertebran la plataforma logística, se ha obtenido la autorización de ADIF para la conexión del apartadero ferroviario de la PLISAN con la red general de ferrocarril, y se han realizado los trabajos previos para la construcción de la ETAP, EDAR y la urbanización de los primeros 200.000 m² situados al norte de la plataforma.

En cuanto a otras inversiones portuarias, es necesario recordar obras como la transformación de **Portocultura** en la Dársena

- In 2017 there was a significant growth of **Morocco** (15.66%), becoming the second country with the largest commercial exchange, and **Canada** (19.71%), due to the consolidation of container traffic of the Hapag Lloyd shipping company, which has contributed to the increase of import and export good traffic with this country. Other countries that have had significant growth with volumes exceeding 40,000 tons were: **Seychelles** (77.13%) thanks to the increase in frozen fish, **Angola** (56.07%) with rough granite, **Brazil** (27, 3%) with raw granite and frozen fish, **Ecuador** (20.78%) thanks to canned products, and **India** (20.18%) with metals and frozen fish. **Mexico** is another country that has been increasing its specific weight in international trade through the port of Vigo since the start of the Ro-Ro transport line of the Høegh, mainly in goods related to the automotive sector. Due to geopolitical reasons, other traditionally relevant countries have reduced their transcendence in the movement of goods in Vigo. This is the case of countries affected by the situation in the **Middle East**, such as the United Arab Emirates (-53.88%), Bahrain (-40.55%) and Saudi Arabia (-40.06%). Also, other countries with important traffics are presenting negative results, for instance Germany (-26.25%), affected by the decrease in traffic linked to the automotive sector, vehicles and sheet metal; United States (-14.57%) and China (-16.65%); special case of Russia (-35.75%) for the veto which affects its trade.
- **France** is the main origin and destination of goods for the port of Vigo, and has experienced a growth of 6.60%, corresponding 7.87% to embarking and 4.44% in disembarking, which are directly related to the traffic moved through the motorway of the sea between Vigo and Nantes - Saint Nazaire, now with the addition of Tanger. In global terms, the Automotive industry, with 261,977 tons, accounts for 61.42% of the net total cargo traffic (without accounting for the equipment's weight or tares), standing out in exports, cars with 135,522 tons, 47,047 tons of machinery, or 43,941 tons of slate, among others. At the same time, in terms of imports, car parts represent 68% of the total net cargo coming from this country.
- It is also important to mention **Morocco's** considerable increase (15.66%), ranking as the second country with more traffic, namely timber, processed granite and, above all, processed granite, accounting for 30% of the total exports of this good from the port of Vigo.

Port operators in Vigo offer **89 regular maritime services**, distributed in 51 container lines, 7 breakbulk lines, 5 solid and liquid bulk lines, and 26 of Ro-Ro lines.

The **economic management** of the Port Authority in the year 2017 has remained positive. Turnover amounted to **€26.2 million euros**, a 4.77% increase regarding the previous year, making all operating income sum up to a total of € 31.96 million. The result for the year was € 2,194 million.

Regarding the **works carried out in 2017**, the investment effort that is being made in the PLISAN must be highlighted. This way, the work of the General Systems that provide the backbone for the logistics platform has been completed, ADIF authorization has been obtained for the connection of the **PLISAN** railway siding with the general railway network, and previous work has been carried out for the construction of the ETAP, EDAR and the urbanization of the first 200,000 m² located north of the platform.

Regarding other port works investments, relevant works have been executed, such as the improvement and development of



número 2 del Puerto Pesquero, o la habilitación del almacén del lado este en la **nave del Muelle de Comercio**, sin olvidar la modernización y mejora de la accesibilidad de las **oficinas centrales** de la Autoridad Portuaria, o el inicio de las obras de reforma del edificio de los **Soportales del Berbés**. De igual modo, y con el objetivo de maximizar el uso de los recursos portuarios, se han mejorado **los elementos de atraque en el muelle de Guixar** para su ajuste a la demanda de **buques POST-PANAMAX**.

Además, durante el 2017 se ha continuado con el **desarrollo de la terminal ro-ro de Bouzas**, optimizando los duques de alba de la rampa ro-ro móvil, reforzando las rampas más interiores de la terminal, y comenzando con las obras de ampliación de la mitad de la entreplanta del silo de almacenamiento de vehículos. De forma adicional se han preparado los proyectos para la remodelación de todo el acceso a la terminal, para dotarlo de un sistema telemático y más operativo.

Durante este pasado año hemos logrado, asimismo, objetivos de gran trascendencia para la gestión y estrategias portuarias. Entre ellos destacan los avances en la redacción del plan estratégico, la licitación del plan director de infraestructuras portuarias y los avances en el proyecto **Blue Growth**.

Después de un año en el que las actuaciones realizadas han puesto de manifiesto la trascendencia de la coordinación y la colaboración entre todos los sectores que conforman la actividad marina y marítima y el compromiso de toda la **comunidad portuaria** en una apuesta conjunta por el futuro de nuestro puerto, no quiero terminar este repaso al ejercicio 2017 sin señalar mi reconocimiento a la dedicación y el esfuerzo del magnífico **equipo humano** que conforma el Puerto de Vigo: tanto los que trabajan diariamente desde la Autoridad Portuaria, como todos y cada uno de los profesionales de las empresas, operadores logísticos, cargadores y usuarios de nuestro puerto, incluyendo al sector pesquero y a los equipos de las entidades públicas sin cuya colaboración y apoyo la actividad portuaria no sería posible.

Beatriz Colunga Fidalgo
Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo
Marzo 2018

the warehouse at the Basin No. 2 of the Fishing Port, known as **Portocultura**, as well as the updating in the **Comercio Quay warehouses**, the starting of the accessibility and habitability works in our **headquarters**, or the refurbishment of the **Soportales del Berbés** building. Similarly, and with the objective of maximizing the use of the port resources, the berthing elements or **bollards** at the **Guixar Quay** have been improved to provide service to **POST-PANAMAX vessels**.

Furthermore, the development of the Ro-Ro terminal of Bouzas has gone on, optimizing the dolphins of the mobile ro-ro ramp, reinforcing the innermost ramps of the terminal, and starting the expansion works of half of the mezzanine of the car storage silo. In addition, projects have been prepared for the remodeling of all accesses to the terminal, to provide it with more operational telematic system.

During this last year we have also achieved objectives of great importance for port management and strategies. For instance, there are the advances in the drafting of the **Strategic Plan**, the tender for **“Technical Assistance for the Drafting and Processing of the Infrastructures Master Plan”** and the progress in the **Blue Growth** project.

After a year in which the actions that were carried out have stressed the importance of both coordination and collaboration between all the sectors that define the marine and maritime activity and the commitment of the entire **port community** in a joint effort for the future of our port, I do not want to finish this review to the 2017 without pointing out my appreciation for the dedication and effort of the magnificent **human team** that makes up the Port of Vigo: those who work daily from the Port Authority, as well as each and every one of the professionals of the companies, logistic operators, shippers and members of our port, including the whole fishing sector and the public administration without whose collaboration and support the port activity would not be possible.

Beatriz Colunga Fidalgo
Managing Director of the Port Authority of Vigo
February 2017