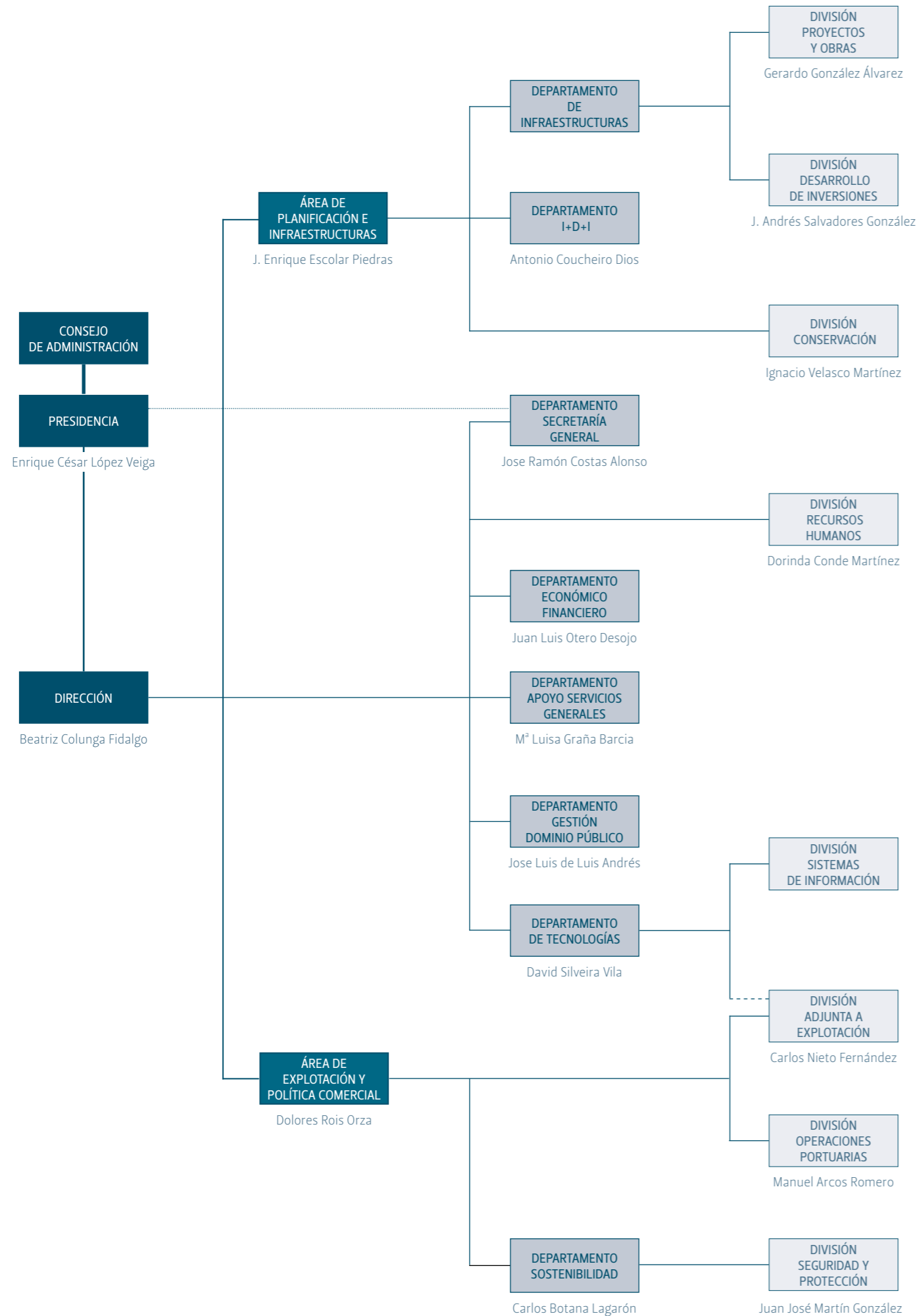


0

Presentación  
*Foreword*





## Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2018 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2018

**Enrique César López Veiga**  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo  
*Chairman of the Vigo Port Authority*

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

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

### Vocales / Ordinary Members of the Board:

**Juan José Vázquez Seijas**  
**Jose Antonio Segovia Arroyo**  
**David Regades Fernández, desde el 19-10-2018**  
**Teresa Pedrosa Silva, hasta el 19-10-2018**  
*Representantes Administración General del Estado*  
*Representatives General Government of the State*

**Abel Caballero Álvarez**  
*Representante del Ayuntamiento de Vigo*  
*Representative of the Vigo Council*

**Javier Bas Corugeira**  
*Representante del Ayuntamiento de Redondela*  
*Representative of the Redondela Council*

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

**Jorge Cebreiros Arce**  
*Representante de las Organizaciones Empresariales*  
*Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra*

**Ricardo Valeiras Graña**  
*Representante de Organizaciones Sindicales*  
*Representatives of the Trade Unions*

**Frederic Puech**  
**Alfonso Rueda Valenzuela**  
**Mercedes Rodríguez Moreda**  
**Ignacio López-Chaves Castro**  
*Representantes de la Xunta de Galicia*  
*Representatives of the Galician Government -Xunta de Galicia-*

**Francisco Javier Touza Touza**  
*Representante del sector pesquero*  
*Representative of the fisheries sector*

**José Ramón Costas Alonso**  
*Secretario del Consejo de Administración*  
*Secretary of the Board of Directors*



## Comentario del Presidente *Remarks by the Chairman*

Enrique César López Veiga

El año 2018 ha sido un buen año en líneas generales para el Puerto de Vigo, ya que se alcanzaron cifras a las que nunca se habían llegado. Unos resultados que son un claro reflejo del aumento del tráfico de mercancías con **el mejor dato en mercancía general del último decenio y el cuarto en el histórico del puerto**. De igual modo, se han ido cumpliendo la mayoría de los objetivos previstos por la Autoridad Portuaria, como el **posicionamiento del Puerto de Vigo como puerto de embarque y desembarque de pasajeros**, en tanto que supone un mayor retorno para la ciudad en términos económicos, y especialmente, en lo referente a la Estrategia de Crecimiento Azul-Blue Growth del Puerto de Vigo.

En el aspecto económico, debemos recordar que el ejercicio 2017 había cerrado con un beneficio económico importante de dos millones de euros, en tanto que en el balance económico de este año 2018 también se han obtenido buenos resultados, aumentados por la consecuencia de hechos que se pueden calificar de extraordinarios, como son, por un lado, la renuncia de Zona Franca a una concesión en la explanada de la T.T. Bouzas, que implicó el traspaso a Resultados como Tasa de Actividad de 4,75 millones de €, y por otro, el incremento de la asignación de Fondos de Cohesión y FEDER, que ha implicado un mayor traspaso a resultados de subvenciones por importe de 830 miles €. Pero si descontamos al resultado del ejercicio el efecto de estas dos partidas, se situaría en **2,96 millones de euros**, resultado que podríamos calificar de satisfactorio, ya que casi supera en 1 millón de euros al del ejercicio 2017 y parece consolidada la tendencia a alejarse de los números rojos de años anteriores.

El tráfico total ascendió a 4,36 millones de toneladas, un 2,99% de incremento respecto al 2017, con un ascenso en el tráfico de mercancías, alcanzando la cifra de 4,13 millones de toneladas, un 4,20% de incremento respecto al mismo periodo comparativo. **Vigo se afianza así, como el primer puerto de Galicia en mercancía general.**

*The year 2018 has been a good year in general terms for the Port of Vigo, since they reached figures that had never been reached. Results that are a clear reflection of the increase in merchandise traffic with the best data in general goods of the last decade and the fourth in the history of the port. Likewise, most of the objectives set forth by the Port Authority have been met, such as the positioning of the Port of Vigo as a passenger embarkation and disembarkation port, inasmuch as it means a greater return for the city in economic terms, and especially in relation to the Blue Economy-Blue Growth Strategy of the Port of Vigo.*

*In economic terms, we must remember that the year 2017 had closed with a significant economic benefit of two million euros, while in the economic balance of this year 2018 have also obtained good results, increased by the consequence of facts that They can qualify as extraordinary, as they are, on the one hand, the waiver of Zona Franca to a concession on the esplanade of the TT Bouzas, which implied the transfer to Results as Activity Rate of 4.75 million euros, and on the other, the increase in the allocation of Cohesion Funds and*

**“el resultado de  
2018 ha sido  
satisfactorio  
superando en casi  
1M€ al 2017”**

Atrás quedaron los problemas sufridos con la **Sociedad de Estiba** en el 2017, ya que se encuentra en el tramo final de su regulación definitiva ante la inminente decisión y aprobación por parte de la UE del nuevo Real Decreto Ley, con el que se quiere dar estabilidad al sector, garantizando la subrogación de los trabajadores portuarios. En mayo de 2019 quedarán liberalizadas ya el 70% de las plantillas.

En cuanto al PIF, se han solventado parcialmente los problemas existentes, con la adopción de un protocolo que recoge muchas de las propuestas de los operadores del puerto, y además se están escribiendo las bases para un nuevo centro de inspección dependiente del Puesto de Inspección Fronteriza de Guixar en la terminal Ro-Ro de Bouzas.

Por otra parte, se ha concluido en este año, la **optimización y reordenación llevada a cabo de los recursos portuarios**, que recoge el proyecto **SmartViport**, centralizándolos en el edificio social de la Autoridad Portuaria, **la puesta en marcha del nuevo Centro de Control y Servicios**, así como la **digitalización de todos los procesos internos y de los servicios prestados por el puerto y la comunidad portuaria**. De igual modo, se han instalado **paneles solares fotovoltaicos** para el consumo de esta sede central, y se pretende ampliar a otros edificios portuarios, posibilitando con ello un mejor y más eficiente aprovechamiento de los recursos.

En esta misma línea, quiero hacer mención, a la inversión realizada para el acondicionamiento del **Edificio de Soportales del Berbés**, con el fin de mejorar la accesibilidad y la eficiencia energética, así como las condiciones de habitabilidad de un espacio que anteriormente se encontraba deteriorado por el transcurso de los años.

Otra novedad importante en este año 2018 ha sido la elaboración y presentación del **borrador del Plan Estratégico 2018-2028**, un documento de trabajo redactado bajo el espíritu de adelantarse a las necesidades de la Comunidad Portuaria a través de “un puerto en transformación que se adapta a los tiempos” preparando las infraestructuras necesarias para el tráfico actual y aquel que previsiblemente se pueda generar en el futuro.

Cabe destacar el carácter altamente participativo del mismo, un borrador sujeto a todos aquellos cambios que sugiera la propia Comunidad Portuaria, permitiendo así su mayor utilidad, y la permanencia en el tiempo de los criterios, estrategia y planificación que implica el propio Plan. El plazo inicial era el 30 de noviembre, pero a petición de los usuarios, se ha ampliado hasta el fin del primer trimestre de 2019.

En su definición ha estado muy presente la **influencia que la actividad logística portuaria** tiene sobre la implantación de empresas en Vigo, y, por tanto, en la **generación de empleo**, ya que unas **buenas conexiones marítimo-terrestres** son vitales a la hora de que una empresa se decida por unos lugares u otros.

Por otra parte, este Plan Estratégico incorpora criterios de gestión que merecen ser destacados por su espíritu innovador y práctico, como son la inclusión de una **acción de promoción comercial muy activa**; el respaldo a una **utilización más intensa de la contabilidad analítica**

*FEDER, which has involved a greater transfer to subsidy results amounting to 830 thousands euros. But if we discount the result of the exercise, the effect of these two items would be 2.96 million euros, a result that we could qualify as satisfactory, since it almost exceeds 1 million euros in 2017 and the tendency is getting away from the red numbers of previous years.*

*Total traffic grew to 4.36 million tons, a 2.99% increase compared to 2017, with an increase in merchandise traffic, reaching the figure of 4.13 million tons, a 4.20% increase with respect to the same comparative period. Vigo is consolidated like this, as the first port of Galicia in general goods.*

*Far away are the problems suffered by stevedores in 2017, since it is in the final stretch of its final regulation before the imminent decision and approval by the EU of the new Royal Decree Law, in order to give stability to the sector, guaranteeing the subrogation of port workers. By May 2019, 70% of the workers will be liberalized.*

*Regarding the PIF, the existing problems have been partially solved, with the adoption of a protocol that includes many of the proposals of the port operators, and in addition the bases for a new inspection center dependent on the Guixar Border Inspection Post are being written in the Ro-Ro Bouzas terminal.*

*On the other hand, the optimization and reordering carried out of the port resources, which includes the SmartViport project, was finalized this year, centralizing in the social building of the Port Authority, the start-up of the new Control and Services Center, as well as the digitalization of all internal processes and services provided by the port and the port community. In the same way, photovoltaic solar panels have been installed for this central headquarters, and it is intended to expand to other port buildings, thus enabling a better and more efficient use of resources.*

*In this context, I would like to mention the investment made for the construction of the “Soportales del Berbés Building”, in order to improve accessibility and energy efficiency, as well as the habitability conditions of a space that was previously deteriorated by the course of the years.*

“en 2018 se ha elaborado y presentado el borrador del Plan Estratégico 2018-2028”

o de costes en la gestión portuaria, **la potenciación de la formación**, dentro y fuera de la propia Autoridad Portuaria, **el refuerzo al uso masivo de las tecnologías de información** y gestión que contribuyan a **afianzar el puerto en su posicionamiento como Smart Viport**, y por supuesto, **la potenciación de los criterios de sostenibilidad**.

En paralelo al mencionado Plan Estratégico se está trabajando sobre el **Plan Director de Infraestructuras** del que se espera tener un primer borrador en el segundo trimestre del ejercicio próximo. En este plan se propondrán las infraestructuras portuarias que resultan necesarias para conseguir los objetivos estratégicos definidos en el marco del Plan Estratégico desarrollado.

De igual modo, la Autoridad Portuaria ha desarrollado los pliegos para licitar durante el primer trimestre del año 2019 la elaboración de una nueva **Delimitación de Espacios y Usos Portuarios** (DEUP) y un nuevo **Plan Especial de Ordenación Portuaria** (PEOP), instrumentos que permitirán una nueva ordenación del espacio portuario y una adaptación y reestructuración urbanística acorde con las necesidades de explotación portuaria actuales. Estos documentos urbanísticos intervendrán sobre la zona de servicio portuaria que se extiende a lo largo de cinco términos municipales por lo que tendrá un carácter supramunicipal.

Asimismo, se avanza en el desarrollo de la **Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves** (PLISAN) –el mayor parque empresarial de Galicia–, cuyos proyectos de urbanización futuros permitirán su comercialización en el segundo trimestre del 2019, tras el importante impulso que tomaron las obras en este ejercicio, así como la redacción del proyecto del apartadero ferroviario.

También es de destacar, la consolidación de la **Estrategia de Crecimiento Blue Growth Puerto de Vigo** a nivel local, nacional e internacional por sus magníficos resultados, tras tres años de intenso trabajo en el que han participado a nivel local más de 300 entidades representativas del sector de la investigación y la formación de la administración pública, del sector privado y de la sociedad civil.

En su propósito de ser un Puerto Verde, Conectado, Innovador e Inclusivo el Puerto de Vigo ha promovido un ambiente de colaboración y trabajo con sus grupos de interés, de modo que a través de la generación de grupos de trabajo se han creado foros de debate e intercambio de ideas que realizan propuestas para asumir los retos de desarrollo conjuntos.

Así de este modo, a modo de ejemplo de algunas de las intervenciones más representativas con el ánimo de ser un Puerto Verde, hemos promovido el uso de energías renovables como en el caso del suministro de energía eléctrica a buques Ro-Ro a través de gas natural licuado, proyecto **Core LNGas Hive**, que tiene por objeto la reducción de las emisiones atmosféricas durante la estancia del buque en puerto, una energía limpia que permite la reducción de emisiones a la atmósfera.

Otros proyectos medioambientales en los que se está trabajando son el de **la Lonja 4.0 autosuficiente**, donde se pretende instalar paneles fotovoltaicos para

Another important development in 2018 was the drafting and presentation of the draft Strategic Plan 2018-2028, a working document written with the spirit of anticipating the needs of the Port Community through “a port in transformation that adapts to the times” preparing Infrastructures for current traffic and what can be generated in the future.

It is worth mentioning the highly participative nature of the same, a draft subject to all those changes suggested by the Port Community itself, thus allowing its greater utility, and the permanence over time of the criteria, strategy and planning that the Plan itself implies. The initial term was November 30, but at the request of users, it has been extended until the end of the first quarter of 2019.

In its definition has been very present the influence that the port logistic activity has on the implantation of companies in Vigo, and, therefore, in the generation of employment, since good maritime-terrestrial connections are vital at the time that a company decides for one place or another.

On the other hand, this Strategic Plan incorporates management criteria that deserve to be highlighted by its innovative and practical spirit, such as the inclusion of a very active commercial promotion action; the support to a more intense use of the analytical accounting or of costs in the port management, the empowerment of the formation, inside and outside the own Port Authority, the reinforcement to the massive use of the technologies of information and management that contribute to strengthen the port in its positioning as **Smart Viport**, and of course, the strengthening of sustainability criteria.

It should also be noted the consolidation of the Port of Vigo Blue Growth Strategy at a local, national and international level for its outstanding results, after three years of intense work in which more than 300 entities from the research and education sector have participated at the local level with representatives from the public administration, the private sector and civil society.

In its purpose of being a Green, Connected, Innovative and Inclusive Port, the Port of Vigo has fostered a collaborative work environment with its stakeholders, in such a way that, through the implementation of working groups, debate forums have been created promoting the exchange of ideas to foster proposals to take on joint development challenges.

Thus, as an example of some of the most representative interventions with the intention of being a Green Port, we have promoted the use of renewable energies as in the case of the supply of electricity to Ro-Ro vessels through liquefied natural gas; i.e. **Core LNGas Hive** project, which aims to reduce atmospheric emissions during the ship's stay in port, a clean energy that allows the reduction of emissions to the atmosphere.

Other Projects addressing environmental challenges are the **Fish Market 4.0 self-sufficient**, where it is intended to install photovoltaic panels for own market consumption and the improvement of the cold; or the one known as **Peirao Do Solpor** and regeneration of all the inner harbour, which aim to improve the sustainability of the port, as well as facilitate the

el propio consumo de la lonja y la mejora del frío; o el conocido como **Peirao Do Solpor** y regeneración de todas las dársenas portuarias, que persiguen mejorar la sostenibilidad del puerto, así como facilitar la integración del entorno puerto-ciudad, siendo así un Puerto Inclusivo. Su principal objetivo es potenciar el incremento de la biodiversidad en las infraestructuras portuarias como elemento reductor de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para ello se utilizarán materiales innovadores que han demostrado poseer una mayor durabilidad y menores costes de mantenimiento que los convencionales. Además, tiene un componente ambiental al mostrar a la ciudadanía la riqueza ecológica en las infraestructuras portuarias.

Además hemos trabajado en conectar el Puerto de Vigo a los principales puertos europeos a través de una red de rutas marítimas rápidas y sostenibles, como ha sido el caso del tráfico Ro-Ro en Vigo, de la **Autopista del Mar**.

*integration of the port-city environment, thus being an Inclusive Port. Its main objective is to promote the increase of biodiversity in port infrastructures as a reducing element of CO2 emissions. For this, innovative materials that have proven to have greater durability and lower maintenance costs than conventional ones will be used. In addition, it has an environmental component by showing citizens the ecological wealth in port infrastructures.*

*We have also worked on connecting the Port de Vigo to the main European ports through a network of fast and sustainable maritime routes, as the case of the Ro-Ro traffic in Vigo, of the **Motorway of the Sea**.*

*The Port of Vigo has become an example in the application of the principles of Growth and Blue Economy, a reference of transparency and good practices in the fight against illegal, unreported and unregulated fishing. Such was the case that the United Nations Organization for Food and Agriculture*

El Puerto de Vigo se ha convertido en **ejemplo** en la aplicación de los principios de Crecimiento y Economía Azul, **en referente de transparencia y buenas prácticas** en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Tanto es así que la propia Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ha elegido nuestro puerto como **Núcleo de Formación Regional en materia de pesca ilegal, no regulada y no reglamentada**, y referente igualmente, para actividades de formación en África y América Latina. Además, colabora con FAO en la creación de una red de Puertos Pesqueros Azules.

Proyectos que son un claro ejemplo de los frutos que está dando la puesta en marcha de la estrategia Blue Growth hacia la consecución del **objetivo final de ser un puerto autosuficiente que utiliza energías renovables y sostenibles**, es decir, un Puerto Verde.

*(FAO) has chosen our port as a Regional Training Node for illegal, unregulated and unregulated fishing, as well as a reference for training activities in Africa and Latin America. In addition, it collaborates with FAO in the creation of Blue Fishery Ports Network.*

*Projects that are a clear example of the producing results that the implementation of the Blue Growth strategy is achieving towards the ultimate goal of being a self-sufficient port that uses renewable and sustainable energies, that is, a Green Port.*





jesus nieta



Beatriz Colunga Fidalgo

## Comentario de la Directora Remarks by the Managing Director

En la evolución de los tráficos de mercancías, este año distinguimos dos períodos bien diferenciados; en el primer semestre el crecimiento acumulado de tráficos alcanzó el 9.75% y en el segundo semestre se contrajo un 1.07%, en gran medida por la reducción de las exportaciones de automóviles. Con relación a la evolución de los tráficos en el último decenio (período que se inicia con la explosión de la crisis económica a mediados de 2008), el tráfico de mercancías de este ejercicio es el mejor dato de este período, evidenciando una recuperación lenta pero sostenida.

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 3,04% en términos de tráfico global (4.135.849 tn), que permite seguir manteniéndose por encima de los **cuatro millones de toneladas**.

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. 2018 ha supuesto un refuerzo de ese constante crecimiento que se ha venido observando los últimos años, manteniéndose a niveles superiores al 80%, hasta alcanzar el **86,42% 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 **220.466 TEUs** (0,47%), correspondiendo 184.959 TEUs (0,7%) a los contenedores movidos en la terminal lo-lo frente y 35.507 TEUs (-0,74%) de movimiento de contenedores en la terminal de tráfico ro-ro.

Los resultados de las mercancías vinculadas a los tres sectores económicos que representan

In the evolution of goods traffic, this year there are two distinct periods; in the first half of the year the accumulated growth reached 9.75% and in the second semester contracted 1.07%, largely due to decreasing automobile exports. Regarding the evolution of traffic in the last decade (beginning with the explosion of the economic crisis in mid-2008), the traffic of goods in this year is the best figure of this period, showing a slow but sustained recovery.

The activity in the docks has increased remarkably with a positive final result both in general cargo and bulk. The result of the exercise shows an increase of 3.04% in terms of global traffic (4,135,849 tn), which allows us to stay above four million tons.

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 2018 this growth that has been steadily increasing these last years, was enhanced and it stays at levels above 80%, reaching 86.42% 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 220,466 TEUs (0.47%), as 184,995 TEUs (0.7%) containers were moved at the lo-lo terminal and 35,507 TEUs (-0.74%) containers moved at the ro-ro traffic terminal.

The results of the goods linked to the three economic sectors accounting for almost 60% of the port's traffic: fishing, the automotive industry, and all the materials related to construction, are briefly described:

aproximadamente el 60% del tráfico del puerto: la pesca, la automoción, y todos los materiales vinculados a la construcción, se describen brevemente:

- Los **automóviles** han descendido ligeramente hasta las 440.818 unidades, siendo el 85% de embarque y el 15% de desembarque. La disminución de este tráfico se ha debido básicamente a cambio de reglamentación comunitaria que ha afectado a las exportaciones a países de la UE, debido principalmente a la entrada en vigor de la normativa Euro 6c que limitó las emisiones contaminantes de los vehículos diésel a partir del 1 de septiembre de 2018, lo que ha motivado que los fabricantes se concentrasen en eliminar estocaje y no exportar vehículos nuevos no adaptados a la normativa actual. En 2018 han sido 24 las marcas de turismos que han utilizado el Puerto, fundamentalmente PSA Peugeot Citroën con el 78,8% del total, Renault con un 7,1% y Toyota con un 4,6%. De las restantes marcas, que suponen el 9,5% del tráfico, destacan, entre otras, Ford, Dacia y Mercedes. Francia, Bélgica y Reino Unido han sido los países con mayor movimiento comercial en el sector de la automoción.
- La **pesca congelada** y las **conservas** han tenido comportamientos diferentes con respecto a los volúmenes de tráfico del año pasado. La pesca congelada alcanzó la cifra de 621.846 tn, lo que supone un descenso de 4,29% respecto al año pasado. Aunque los tráficos están muy diversificados, los principales países con intercambio comercial son Namibia, Argentina, Islas Falkland y Perú, destacando el buen comportamiento de Namibia (+15.11%), Islas Falkland (+19.93%) y Ecuador (+39.62%) en cuanto a las ganancias de tráfico. Por su parte, las conservas se han incrementado en un 3,9% llegando a 141.954 tn. En relación a la **pesca fresca**, el volumen manipulado en las dársenas pesqueras del Berbés ha ascendido a 78.169 tn, un 12,2% menos que el pasado ejercicio.
- En relación al 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 712.005 toneladas. Si se incluye el cemento, que este año se ha incrementado en un 3,97% alcanzando las 267.292 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 194.990 tn (-11,1%), y ha aumentado considerablemente el granito en bruto, en un 11,64% que supone 199.067

- Cars have fallen slightly to 440,818 units, with 85% of boarding and 15% of disembarkation. The decrease in this traffic has basically been due to a change in EU regulations that have affected exports to EU countries, mainly due to the enforcement of the Euro 6c regulation that limited the polluting emissions of diesel vehicles since September 1, 2018, which has led manufacturers to concentrate on eliminating stock and not exporting new vehicles unadapted to current regulations. In 2018 24 car makers have used the Port, mainly PSA Peugeot Citroën with 78.8%, Renault with 7.1% and Toyota with 4.6%. Among the remaining brands, 9.5% of traffic, Ford, Dacia and Mercedes stand out. France, Belgium and the United Kingdom have been the countries with the greatest trade in the automotive sector.

• Frozen fish and tinned food have had different behaviors compared to last year's traffic volumes. The frozen fish reached 621,846 tons, a decrease of 4.29% over 2017. Although the traffics are very diversified, the main trading countries are Namibia, Argentina, Falkland Islands and Peru, highlighting the good performance of Namibia (+ 15.11%), Falkland Islands (+ 19.93%) and Ecuador (+ 39.62%) in regarding traffic profits. On the other hand, tinned food have increased by 3.9% reaching 141.954 tons. Regarding the fresh fishing, the volume handled in the fishing basins of the Berbés has risen to 78,169 tons, 12.2% less than last year.

• Regarding the building industry, we can say that rough granite, processed granite, slate, timber and other building materials have altogether exceeded 712,005 tons. If cement is to be included, a type of good that this year has increased by 3.97% reaching 267,292 tons, it would reach almost one million tons. Even though this year, due to diversion to other ports, processed granite has decreased to 194,990 tons (-11.1%), rough granite has increased considerably, by 11.64%, which represents 199,067 tons, and therefore the trend sent 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, cruise traffic passengers has increased considerably, by 13.03%, reaching 158,449 passengers. On the other hand, the local traffic inside the Ría suffered a slight decrease of 3.03%.

Considering the origin and destination of traffic, France stands out, representing 13% of the international

traffic entering and leaving the Port of Vigo, despite the fact that the evolution of trade with this country has been affected by the fall of automotive traffic. Other countries such as Morocco, Belgium, China and the United Kingdom also have a relevant weight, accounting for more than 15% of total trade.

En cuanto al tráfico de **pasaje**, el tráfico de pasajeros a bordo de cruceros turísticos ha aumentado considerablemente, un 13,03%, hasta alcanzar los 158.449 pasajeros. Por otro lado, el tráfico interior de Ría experimenta ligero descenso del 3,03 %.

Desde el punto de vista de origen y destino de los tráficos destaca Francia, que representa el 13% del tráfico internacional que entra y sale por el Puerto de Vigo, a pesar de que la evolución del comercio con este país se ha visto afectada por la caída del tráfico de automoción. Otros países como Marruecos, Bélgica, China y Reino Unido tienen también un peso relevante, representando más del 15% del tráfico total.

- En cuanto a los países que han tenido un comportamiento positivo, cabe destacar el incremento de tráfico de Bélgica, gracias a los automóviles y los metales. También Reino Unido, gracias a los productos químicos, automóviles y metales ha tenido un excelente comportamiento. Sudáfrica, con incrementos en pesca congelada, automóviles y granito en bruto ha aumentado globalmente su comercio a través de este Puerto. El caso de Portugal se ha visto condicionado absolutamente por los nuevos tráficos de introducción de cemento.
- Entre los países con los mayores volúmenes de tráficos (aquellos que superan las 50.000 tn anuales), destacan los crecimientos de Alemania (34,93%) gracias a los metales y sus manufacturas, Canadá (29,05%) con los materiales de construcción y piezas auto, Chile (21,21%), India (39,94%) con el aluminio contenerizado, Italia (19,92%) con el granito en bruto, Portugal (con un espectacular

traffic entering and leaving the Port of Vigo, despite the fact that the evolution of trade with this country has been affected by the fall of automotive traffic. Other countries such as Morocco, Belgium, China and the United Kingdom also have a relevant weight, accounting for more than 15% of total trade.

- Regarding the countries that have had a positive behavior, it is worth highlighting the increase in traffic with Belgium, thanks to cars and metals. Also United Kingdom, thanks to chemicals, cars and metals has had an excellent behavior. South Africa, with increases in frozen fishing, cars and rough granite, has increased its trade globally through this Port. The case of Portugal has been absolutely conditioned by the incremented new cement traffic.

• Among the countries with the highest volumes of traffic (those exceeding 50,000 tons per year), Germany's growth stands out (34.93%) thanks to metals and its manufactures, Canada (29.05%) with the materials of construction and vehicle spare parts, Chile (21.21%) with cars and tinned food, India (39.94%) with containerized aluminum, Italy (19.92%) with raw granite, Portugal (with a spectacular increase of 171.47% due to the cement traffic) and the United Kingdom (23.43%), with cars, chemical products and metals. Other countries with significant traffic have reduced their importance in the Port of Vigo, as is the case of Turkey (-39.21%) due to the reduction of cars traffic and Angola (-48.34%) due to the raw granite.

• France: In global terms, the automotive industry, with 237,259 tons, represents 60% of the net total cargo traffic (without accounting for the equipment's weight or





incremento del 171,47% debido al tráfico de cemento) y Reino Unido (23,43%), con los automóviles, productos químicos y metales. Otros países con tráficos relevantes han reducido su trascendencia en el puerto de Vigo, como es el caso de Turquía (-39,21%) por la reducción del tráfico de automóviles y Angola (-48,34%) por el granito en bruto.

- Francia: En términos globales, el sector del automóvil, con 237.259 toneladas, supone el 60% del tráfico total neto de mercancías (sin contabilizar taras), destacando en la exportación, los automóviles con unas 109.003 toneladas, las 41.246 toneladas de maquinaria, o las 40.808 toneladas de pizarra, entre otros. A su vez, en cuanto a la importación, las piezas auto representan más del 50% del total de mercancía neta que procede de este país.
- Marruecos se mantiene como segundo socio comercial y es también el sector de la automoción el que ha condicionado la disminución de su comercio, sobre todo en los movimientos de mercancías de exportación, como la madera, el vino, los automóviles y, sobre todo, el granito elaborado que representa más del 33% del total de exportaciones de esta mercancía por el puerto de Vigo.

La gestión económica de la Autoridad Portuaria del año 2018 se ha mantenido con resultados positivos. La Cuenta de Resultados presenta una Cifra de negocio de **31.289,7.- miles de euros**, con un 19,6% de incremento respecto al ejercicio anterior. El Resultado de explotación obtenido en este ejercicio se sitúa en un resultado positivo de 8.697.- miles de euros, superior al obtenido en el pasado ejercicio cifrado en 2.186,4.- miles de euros.

Cabe destacar el espectacular crecimiento del **aluminio**, cercano al 42%. De las 142.962 tn que pasaron por el Puerto de Vigo en el año 2018, el 95% fueron de importación, procedentes principalmente de la India (45.926 tn) y Mozambique (43.297 tn), convirtiendo al **Muelle Transversal** en el **gran centro logístico del aluminio**. Esto ha sido posible gracias a la seguridad del recinto portuario vigués, a lo que contribuye en gran medida el nuevo Centro de Control, desde el que se gestionan las 206 cámaras del CCTV y resto de medidas de protección, que junto con los efectivos de la Policía Portuaria hacen que el de Vigo sea, según sus clientes, uno de los puertos más seguros de Europa. Un año más me gustaría expresar mi reconocimiento y gratitud tanto al equipo humano de la Autoridad Portuaria, como a todos aquellos miembros de esta comunidad, sin cuyo esfuerzo y dedicación la actividad portuaria no sería posible. Tanto a ellos, como a todos los equipos de las entidades públicas, cuyo esfuerzo y coordinación es tan necesaria, les que quiero expresar mi más absoluta disposición a seguir trabajando juntos por y para el Puerto, con el objetivo de situarlo como uno de los grandes referentes de la fachada atlántica.

tares), standing out in exports, cars with 109,003 tons, 41,246 tons of machinery, or the 40,808 tons of slate, among others. At the same time, in terms of import, car parts represent more than 50% of the total net cargo from this country.

- Morocco remains the second commercial partner and it is also the automotive sector that has conditioned the reduction of its trade, especially in the movement of export goods, such as timber, wine, cars and, above all, the processed granite that represents more than 33% of the total export of this good by the port of Vigo.

The economic management of the Port Authority in the year 2018 has remained positive. Turnover amounted to 31,289.7.- thousand euros, a 19.6% increase regarding the previous year. The operating result obtained in this year is a positive result of 8,697.- thousand euros, higher than that obtained in the last year estimated at 2,186.4.- thousand euros.

It is notable the spectacular growth of aluminum, close to 42%. Of the 142,962 tn that passed through the Port of Vigo in 2018, 95% were imported, coming mainly from India (45,926 tn) and Mozambique (43,297 tn), making the Transversal Quay the great aluminum logistics center. This has been possible thanks to the security of the port area in Vigo, to which the new Control Center greatly contributes, where the 206 CCTV cameras are managed, and other protection measures, that together with the staff of the Port Police make Vigo, according to its customers, one of the safest ports in Europe. One more year I would like to express my gratitude and appreciation to the human team of the Port Authority, as well as to all those members of this community, without whose effort and dedication the port activity would not be possible. To them, and to all the teams of the public administrations, whose effort and coordination is so necessary, I want to express my absolute willingness to continue working together for the Port, with the aim of placing it as one of the greatest referents of the Atlantic facade.