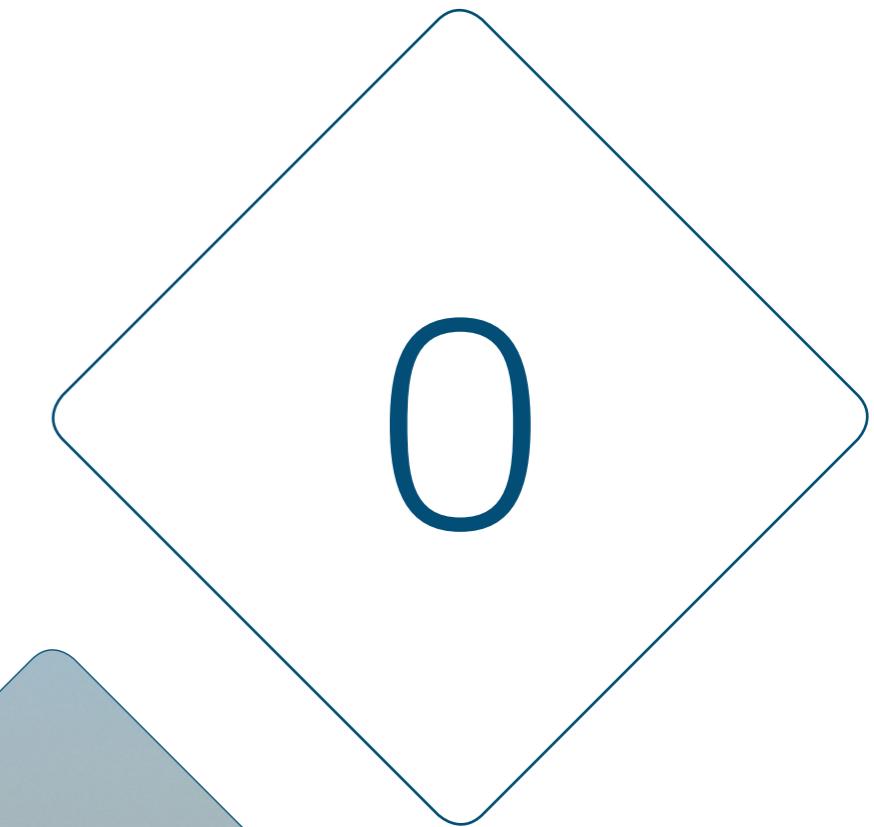
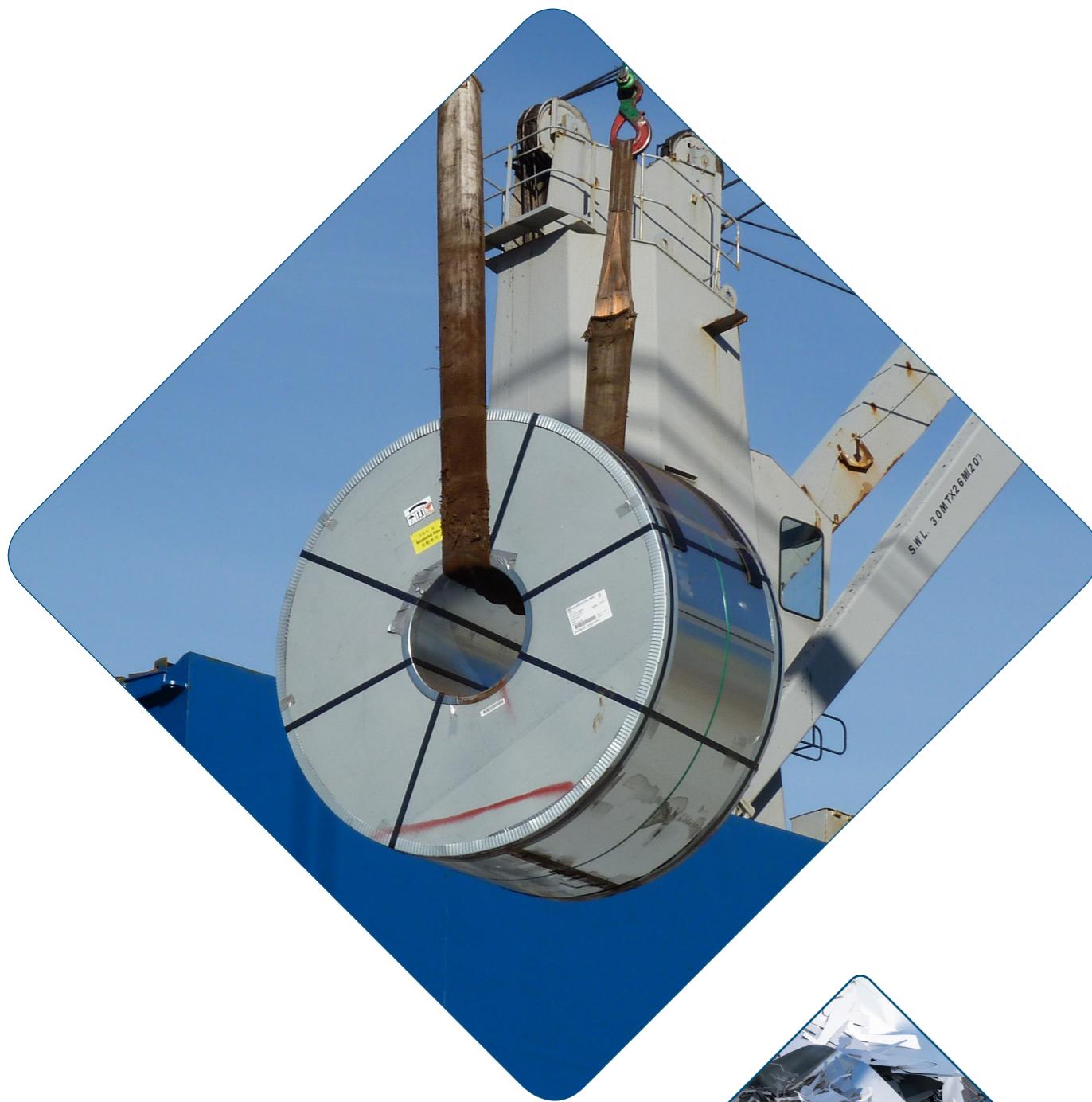
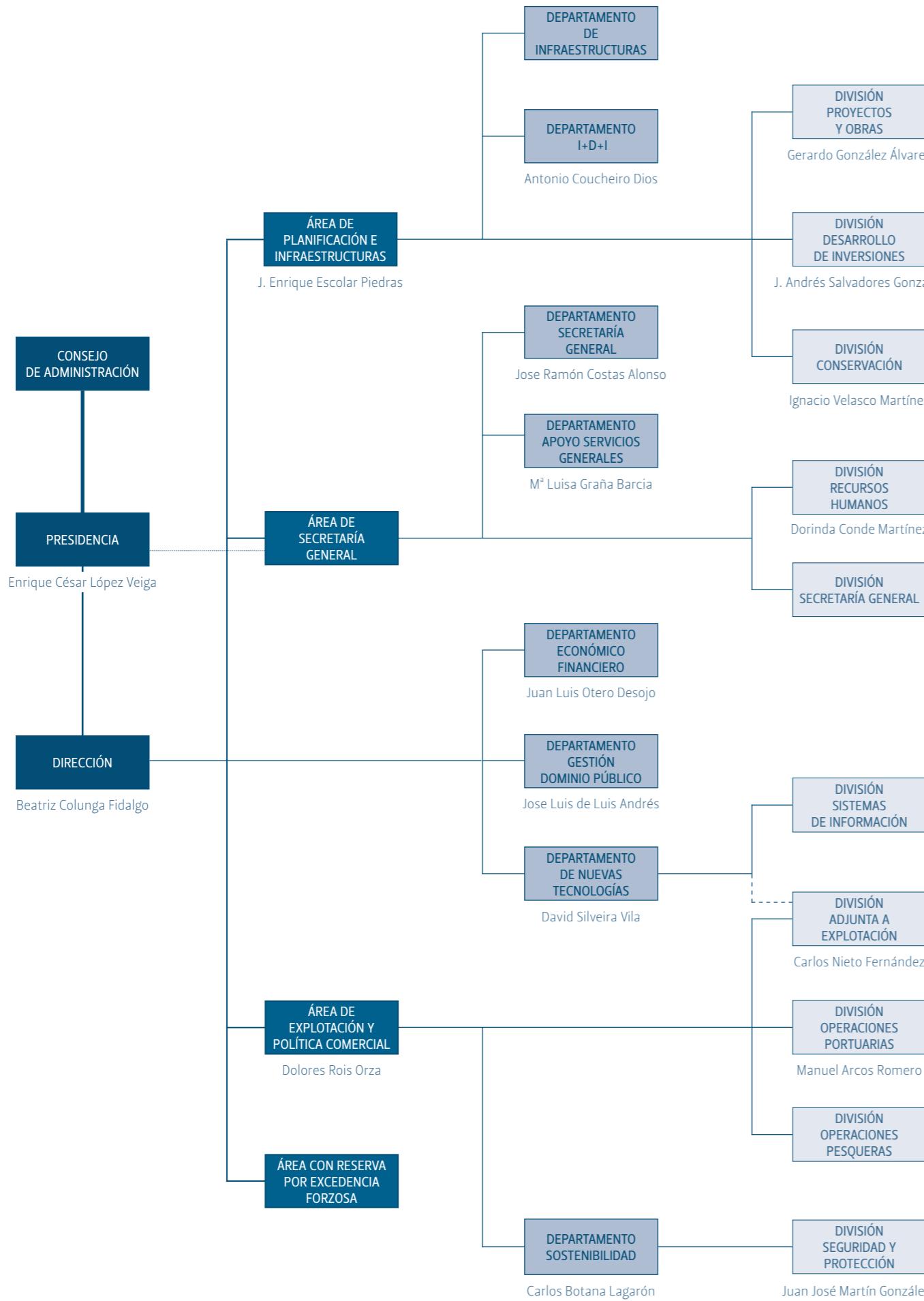


Presentación Foreword





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2019 Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2019

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

Beatrix 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
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, hasta el 30.09.19
Digna Rosa Rivas Gómez, desde el 30.09.19
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, hasta el 29.01.19
Ignacio Bueno Castell, desde el 29.01.19
Alfonso Rueda Valenzuela.
Mercedes Rodríguez Moreda.
Ignacio López-Chaves Castro, hasta el 24.07.19.
Corina Porro Martínez desde el 24.07.19.
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

En el año 2019 se han conseguido buenos resultados. Se trata de un ejercicio que presenta el mejor balance de los últimos cinco años, alcanzando las 4.387.210 toneladas en tráfico portuario. Así, en tráfico de mercancías se obtuvo la mejor cifra del último decenio, destacando, en este sentido, el movimiento de casi medio millón de vehículos a través de la terminal de Bouzas lo que supuso el mayor incremento de los puertos de España en cuanto a tráfico de embarque y desembarque, residiendo la explicación de este importante incremento en el hecho de que esta terminal ro-ro continúa crecimiento tanto en exportación como en importación de vehículos, consolidándose así el Puerto de Vigo como puerto "hub" de distribución de la automoción. Claro ejemplo de ello es que fueron 18 las marcas de vehículos que realizaron operaciones de carga y descarga.

En cuanto a los datos económicos, debemos señalar que la cifra de negocio alcanza el importe de 26.459.000 euros frente a los 32.241.000 euros del año pasado, lo que representa una caída del 15,3%. Pero hay que señalar que el año anterior se produjo la renuncia de una parcela en la explanada de la terminal de Bouzas y ello implicó el traspaso a resultados, en concepto de tasa de actividad, del importe de 4.751.000 euros. Si descontamos este efecto podemos afirmar que la cifra de negocio de los dos ejercicios es similar.

El tráfico total ascendió a 4,38 millones de toneladas, lo que supone un 0,57% de incremento respecto al 2018, con un ascenso en el tráfico de mercancías, alcanzando la cifra de 4,16 millones de toneladas, un 0,69% de incremento respecto al mismo periodo comparativo. El puerto de Vigo se consolida, además, como el puerto gallego de referencia en tráficos de mercancía general, con 3,81 millones de toneladas, moviendo casi el 50%

del total de la mercancía general de los cinco puertos de interés general de Galicia.

Al amparo del **PLAN ESTRATÉGICO** se han ido ejecutando obras en este ejercicio priorizando aquellas encaminadas fundamentalmente a la mejora de las infraestructuras existentes y a la optimización de las mismas. Destacando:

- ◊ La puesta en servicio de las nuevas oficinas acondicionadas en los edificios asoportalados en O Berbés.
- ◊ La ejecución de los nuevos accesos a la Terminal de Bouzas TT que permitirá reorganizar los flujos de entrada y salida hacia la Terminal.
- ◊ Las obras de regeneración del fondo marino en diversas dársenas portuarias degradado por la actividad industrial realizada a lo largo del tiempo.
- ◊ El acondicionamiento y pavimentación de explanadas y firmes portuarios.
- ◊ La ampliación de las instalaciones de la lonja, marquesina de unión entre los edificios de la lonja y del mercado, y obra de ampliación de la explanada anexa a la lonja.
- ◊ El refuerzo de las estructuras de los pantalanes de Orillamar.
- ◊ El acondicionamiento del edificio del faro de Cabo Silleiro.
- ◊ Obras de Ampliación del PIF de Guixar

Asimismo, se avanza en la **Plataforma Logística de Salvaterra - As Neves (PLISAN)** -el mayor parque empresarial de Galicia- en el que ya se ha realizado la comercialización de la 1ª fase de los terrenos con la adjudicación en régimen de derecho de superficie de

los primeros 70.000 m², del que la Autoridad Portuaria es el accionista mayoritario con el 60,58% de la participación.

En paralelo, se está ejecutando la primera fase de urbanización de parcelas en la zona norte denominada como L.E. (Logístico Empresarial) con la que se pondrán a disposición 290.000 m² de suelo neto urbanizado con un presupuesto de obras de unos 10 Millones de Euros de los cuales a la APV le corresponden unos 6 M€ atendiendo a su porcentaje de participación mayoritario en la PLISAN.

Además, se están llevando a cabo las obras para implantar las primeras fases de la EDAR y ETAP que darán servicio a las parcelas urbanizadas con un presupuesto conjunto de unos 8 Millones de Euros de los cuales a la APV le corresponden unos 4,8 M€, por su porcentaje de participación mayoritario.

En total la Autoridad Portuaria en el año 2019 ha invertido 10,2 Millones de €.

Por otro lado, se avanza en la **política comercial internacional**, de acuerdo con las funciones de las Autoridades Portuarias, y así se han realizado proyectos tan significativos como el hermanamiento con el **Puerto de Miami**, cuyo acuerdo tiene como principal objetivo la cooperación entre ambos puertos en temas relacionados con la captación de nuevos tráficos, tanto en mercancías como de cruceros.

De igual manera, se establecen alianzas con el **Puerto de Cork** con el objetivo de avanzar en la puesta en marcha de una línea marítima que une a ambos puertos para satisfacer las necesidades de transporte de industrias vinculadas a los sectores de la pesca o la automoción, entre otros.

Actividad importante, asimismo, es el tráfico de fruta con Sudamérica, que se ha conseguido recuperar y con claros síntomas de consolidación; además de la oportunidad del tráfico de cítricos desde la República Sudafricana que, tras una primera experiencia en 2019, la Autoridad Portuaria está trabajando mano a mano con los operadores locales para conseguir repetirlo y consolidarlo en 2020, con el objetivo de convertir a Vigo en el puerto de entrada a Europa.

En su afán de promocionar al Puerto de Vigo e integrarlo en el Corredor Atlántico se ha participado en la **VIII Edición del Encuentro Empresarial Hispano Marroquí del Sector Marítimo y Logística 2019**, organizado por la Cámara de Comercio de Tánger, destacando sus posibilidades de desarrollo en el textil, alimentación y automoción.

Y ya por último, en nuestra condición de líder de la denominada **Estrategia Blue Growth** hemos cumplido nuestras máximas expectativas.

Así, se han acometido proyectos ilusionantes en todo el ámbito portuario con especial hincapié en la mejora de la sostenibilidad del puerto, y facilitar la integración del entorno puerto-ciudad como el proyecto "**Peiraos do Solpor**", un proyecto pionero en el mundo, que goza de **reconocimiento mundial** por la Asociación Internacional de Puertos y Terminales -IAPH, por sus siglas en inglés; con el que se pretende crear puertos vivos que contribuyan a la generación de biodiversidad en las infraestructuras portuarias como elemento reductor de las emisiones de CO₂, con el objetivo principal de concienciación medioambiental, permitiendo el disfrute y conocimiento a la ciudadanía de la riqueza ecológica de las mismas. Y siempre, tejiendo alianzas con entidades de investigación, diferentes administraciones regionales y nacionales,



empresas y la sociedad civil, porque de otra manera, no podríamos hacerlo. Dicho proyecto es parte integral de las acciones previstas para mejorar la competitividad de la terminal Ro-Ro de Bouzas.

Merce la pena destacar otros proyectos que, igualmente, han tenido relevancia internacional para el Puerto de Vigo, como el **Proyecto PORTOS** –Puertos Autosuficientes con Energías Renovables– que busca evaluar, desarrollar y promocionar el uso integrado de recursos energéticos renovables en puertos del Espacio Atlántico, que engloba, a su vez, 4 proyectos de eficiencia energética, entre los que se encuentran la mejora en Lonjas que trabajan con Energías Renovables o la eficiencia energética en todo el alumbrado exterior del Puerto, o el proyecto **Core LNGas Hive** para la reducción de emisiones atmosféricas resultantes de la actividad portuaria, con un sistema de suministro de energía eléctrica a buque a través de un motor que emplea como combustible Gas Natural Licuado.

Proyectos todos ellos que surgen de la **Estrategia de Crecimiento Azul**, **Blue Growth Puerto de Vigo**, con el objetivo principal de demostrar que los puertos pueden ser autosuficientes energéticamente, utilizando energías renovables y sostenibles en el transporte marítimo; y, en este sentido, el Puerto de Vigo se ha significado como un claro exponente en Europa, no en vano ha sido candidato al premio “**Puerto Verde del Año**” en los prestigiosos premios “Neptune Awards” celebrados en el Greentech Shipping Global Forum, Foro Líder en Europa para la sostenibilidad e eficiencia en la industria marítima.

En esta misma línea, la Autoridad Portuaria de Vigo fue elegida para asumir la **presidencia de la “ESPO-Blue Growth Network”**, a propuesta de Puertos del Estado. Red que pretende recoger las mejores prácticas en

materia de Crecimiento Azul de los Puertos Europeos y ser un punto de enlace con la Comisión Europea a la hora de identificar los retos y obstáculos que puede tener la implantación de la Estrategia de Crecimiento Azul en Europa.

De igual modo, hemos sido elegidos por la UNESCO y la Unión Europea como anfitrión del ‘**III Foro Internacional de Planificación Espacial Marina**’, donde más de 150 expertos han expuesto sus ideas para la conservación de los océanos y utilizar los recursos de manera sostenible.

La Autoridad Portuaria de Vigo fue elegida por la FAO para la organización de la primera **Jornada Internacional de Puertos de Pesca Azul** en la que 20 expertos de Puertos, entidades naciones y regionales vinculadas al mar han participado en la elaboración de la primera guía de buenas prácticas de la FAO para la creación de la red de Puertos pesqueros azules.

Igualmente, la Autoridad Portuaria de Vigo ha sido invitada **Foro Regional de Sostenibilidad del Atún**, en Ecuador, con la ponencia sobre la implementación de Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada para impedir la introducción del pescado ilegal en el comercio internacional.

Reconocimientos todos ellos para esta Autoridad Portuaria, tanto por autoridades nacionales como por la propia Comisión Europea, que la ha calificado de “modelo para otros puertos en el futuro” y que sitúa a Vigo como referente de los puertos de la Unión Europea.

Good results have been achieved in 2019, with the best figures of the last five years, reaching 4,387,210 tons in port traffic. Furthermore, the freight traffic figure is the best result obtained in the last decade, highlighting the movement of almost half a million vehicles through the Bouzas ro-ro terminal, which represented the largest increase in the Ports of Spain in terms of embarking and disembarking. The reason for this important increase lies in the fact that the ro-ro terminal continues to grow both in export and import of vehicles, thus consolidating the Port of Vigo as a hub port for automotive distribution. A proof of it is that in 2019 there were 18 different brands of vehicles that carried out loading and unloading operations.

As for the economic data, we must point out that the turnover reached the amount of 26,459,000 euros compared to 32,241,000 euros in 2018, representing a drop of 15.3%. But it should be noted that the previous year there was the resignation of a plot on the esplanade of the Bouzas terminal and this implied the transfer to results, in terms of activity rate, of the amount of 4,751,000 euros. Should we discount this effect, the turnover for the two years would be similar.

Total traffic amounted to 4.38 million tons, representing a 0.57% increase compared to 2018, with an increase in goods traffic, reaching 4.16 million tons, 0.69% increase compared to the same period. The port of Vigo is also consolidated as the Galician port of reference in general cargo traffic, with 3.81 million tons, moving almost 50% of the total general cargo of the five Spanish state ports in Galicia.

Under the **PORT STRATEGIC PLAN**, several works have been carried out in this exercise, prioritizing those aimed primarily at improving and optimizing existing infrastructures. Highlighting:

- ◇ The commissioning of the new offices fitted out in the Soportales buildings in O Berbés.
- ◇ The execution of the new accesses to the Bouzas ro-ro terminal that will allow reorganizing the inflows and outflows.
- ◇ The works of regeneration of the seabed in various port docks degraded by the industrial activity carried out over time.
- ◇ The conditioning and paving of esplanades and port docks.
- ◇ The expansion of the Lonja (fish market) facilities, the steel canopy between the Lonja and Mercado buildings, and the expansion of the esplanade adjacent to the Lonja fish market.
- ◇ The reinforcement of the Orillamar jetty.
- ◇ The refurbishment of the Cabo Silleiro lighthouse building.
- ◇ Expansion Works of the Guixar BIP.

Likewise, progress is being made in the **Logistics Platform of Salvaterra - As Neves (PLISAN)** – the largest business park in Galicia- where the commercialization of the 1st phase of the first 70,000 m² of land, of



which the Port Authority is the majority shareholder with 60.58% of the participation, has already been carried out.

In parallel, the first phase of urbanization of plots is being executed in the northern area called B.L. (Business Logistics) with which 290,000 m² of urbanized net land will be made available with a works budget of about 10 Million Euros, of which about € 6 M correspond to the Port Authority due to its percentage of majority participation in the PLISAN.

In addition, works are being carried out to implement the first phases of the WWTP and WTP that will serve the urbanized plots with a joint budget of about 8 million euros, of which the APV corresponds to about € 4.8 million, due to its majority participation percentage.

In total, the Port Authority in 2019 has invested € 10.2 million.

On the other hand, progress is being made in international commercial initiatives, in accordance with the functions of the Port Authorities, and thus have carried out projects as significant as the twinning with the **Port of Miami**, an agreement whose main objective is promoting the cooperation between both ports on issues related to attracting new traffics, both of goods and cruise ships.

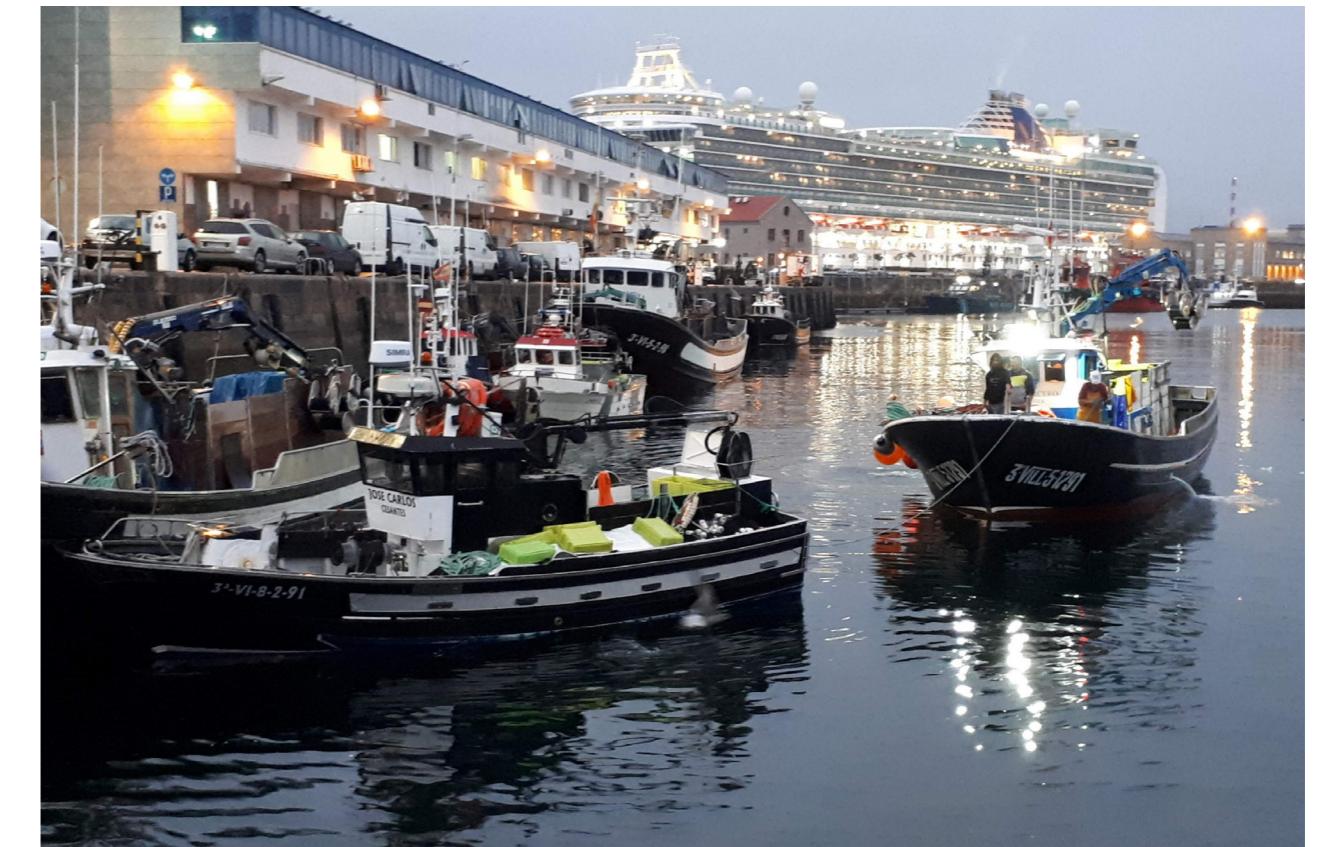
Likewise, alliances are established with the **Port of Cork** aiming to implement a maritime line that connects both ports to meet the transportation needs of industries related to the fishing or automotive sectors, among others.

Another important activity is the traffic of fruit with South America, which has been recovered and with clear signs of consolidation; in addition to the opportunity for citrus traffic from the South African Republic, which, after a first experience in 2019, the Port Authority is working hand in hand with local operators to achieve repeating and consolidating it in 2020, with the aim of making Vigo its port of entry to Europe.

In its desire to promote the Port of Vigo and integrate it into the Atlantic Corridor, the Port of Vigo has participated in the **VIII Edition of the Hispanic-Moroccan Business Meeting of the Maritime and Logistics Sector 2019**, organized by the Tangier Chamber of Commerce, focusing on its possibilities for development in the textile, food and automotive.

And lastly, in our role as leader of the so-called **Blue Growth Strategy**, we have met our highest expectations.

Thus, exciting projects have been undertaken throughout the port area with special emphasis on improving the sustainability of the port and facilitating the integration of the port-city environment such as the "**Sunset Docks**" project, a pioneering project in the world, which enjoys **worldwide recognition** by the International Association of Ports and Terminals -IAPH; intending to create live ports that contribute to the generation of biodiversity in port infrastructures as a reducing element of CO₂ emissions, with the main objective of environmental awareness, allowing citizens to enjoy and learn about their ecological wealth. Always with the aim of forging alliances with research



entities, different regional and national administrations, companies and civil society, because otherwise, we could not do it. This project is an integral part of the actions planned to improve the competitiveness of the Ro-Ro de Bouzas terminal.

It is worth highlighting other projects that have also had international relevance for the Port of Vigo, such as the **PORTOS Project -Self-Sufficient Ports with Renewable Energies-** which seeks to evaluate, develop and promote the integrated use of renewable energy resources in ports in the Atlantic Area, which includes, in turn, 4 energy efficiency projects, among which are the improvement in fish markets that work with renewable energies, or the energy efficiency in all the exterior lighting of the Port, or the **Core LNGas Hive** project for the reduction of atmospheric emissions resulting from port activity, with a system for supplying electricity to the ship through an engine that uses Liquefied Natural Gas as fuel.

All of these projects arise from the **Blue Growth Strategy**, **Blue Growth Puerto de Vigo**, with the main objective of demonstrating that ports can be self-sufficient in energy, using renewable and sustainable energies in maritime transport. In this sense, the Port of Vigo has become a clear exponent in Europe, not in vain has it been a candidate to the "**Green Port of the Year**" award at the prestigious "Neptune Awards" held at the Greentech Shipping Global Forum, Europe's leading forum for sustainability and efficiency in the maritime industry

In the same line, the Port Authority of Vigo was chosen to assume the presidency of the "**ESPO-Blue Growth**

Network", on the proposal of Spanish State Ports. Network that aims to collect the best practices in Blue Growth strategy of European Ports and to be a link point with the European Commission when identifying the challenges and obstacles that the implementation of the Blue Growth Strategy in Europe may have.

The Port of Vigo has also been chosen by UNESCO and the European Union to host the "**III International Forum on Marine Spatial Planning**", where more than 150 experts have presented their ideas for conserving the oceans and using resources in a sustainable way.

The Port Authority of Vigo was chosen by the FAO for the organization of the first **International Conference on Blue Fishing Ports** in which 20 experts from Ports, nations and regional entities related to the sea have participated in the preparation of the first guide of good practices FAO for the creation of the network of Blue Fishing Ports.

Likewise, The Port Authority of Vigo has been invited to the **Regional Forum on Tuna Sustainability**, in Ecuador, with a presentation on the implementation of Port State Measures aimed at preventing, discouraging and eliminating illegal, unreported and unregulated fishing to prevent the introduction of the illegal fish in international trade.

The Port Authority of Vigo has received all this recognition both by national authorities and by the European Commission itself, which has described it as a "model for other ports in the future" and which places Vigo as a **benchmark for the ports of the European Union**.



Comentario de la Directora Remarks by the Managing Director

Beatriz Colunga Fidalgo



En 2019 los tráficos de mercancías han continuado la senda creciente de los últimos años, con un ligero crecimiento del 0,69%, hasta 4.164.544t, la mejor cifra de los últimos diez años; si bien conviene señalar un comportamiento diferente según el tipo de presentación de la mercancía, en el que destaca el crecimiento de los graneles sólidos (cemento prácticamente en su totalidad) del 11,21% y de la mercancía general, que aumenta un 1,32%, frente al importante descenso de los graneles líquidos, que reducen su aportación al tráfico de mercancías en un 50,17%, fundamentalmente debido a la retirada de depósitos de gasoil.

El resultado total de tráfico, añadiendo los avituallamientos, que se reducen en un 3,80%, y la pesca fresca, que aumenta un 2,09% (1.635t más que en 2018), asciende a 4.387.210t, una ganancia de 24.700t que representa un aumento del tráfico del 0,57%.

Al igual que en años anteriores, se pone de manifiesto una de las características fundamentales del puerto de Vigo, que es la predominancia de la mercancía general sobre los graneles, representando el 91,73% del total del tráfico de mercancías. Del mismo modo se mantiene también el elevado grado de especialización de la operativa, puesto que el 87,98% de la mercancía general es tráfico rodado o contenerizado, siendo el resto (12,02%) mercancía general convencional movida por grúa.

La mercancía general contenerizada ha experimentado un ligero descenso del 0,31% (8.278t menos). De las 2.659.602t, un 84,32% de las operaciones se realizan

por medios lo-lo, frente al 15,68% del tráfico ro-ro. Entre las mercancías principales movidas en contenedor destaca el crecimiento positivo de los metales, las maderas y las piezas auto, mientras que disminuyen tráficos como el pescado congelado, las conservas, la maquinaria y los materiales de construcción. Por su parte, la mercancía general convencional crece un 5,28% hasta 1.160.394t, representando en este caso el tráfico ro-ro el 61,12% de los movimientos (ligado principalmente al movimiento de vehículos nuevos) frente a un 38,88% de tráfico convencional lo-lo.

En términos globales, en 2019 el tráfico ro-ro ha crecido un 4,60% alcanzando 1.116.642t, y el tráfico lo-lo ha disminuido un 0,06% hasta las 2.701.136t.

Se describen brevemente a continuación los resultados de los tráficos de mercancías vinculados a los tres sectores económicos que representan aproximadamente el 60% del tráfico del puerto, y que son la pesca, la automoción y todos los materiales vinculados a la construcción.

Los automóviles han aumentado un 6,83% hasta las 470.907 unidades, siendo el 85% de embarque y el 15% de desembarque. En 2019 han sido 18 las marcas de turismos que han utilizado el Puerto, fundamentalmente el Grupo PSA (Peugeot, Citroën y Opel) con el 75,2% del total, Grupo Renault (Renault y Dacia) con un 13,31%, Toyota con un 4,8% y Ford, con un 3,9%. De las restantes marcas, destacan, entre otras, Volkswagen y Mercedes. Francia y Bélgica son los países con mayor movimiento comercial en el sector de la automoción, con casi el 45% del total, seguido, a

más distancia, por Reino Unido y Alemania.

La pesca congelada y las conservas han tenido una importante caída con respecto a los volúmenes de tráficos del año pasado. La pesca congelada alcanzó la cifra de 563.375t, lo que supone un descenso de 9,47% respecto al año pasado, debido a factores externos como la aparición del fenómeno de "El Niño" en la costa americana del Pacífico, el envío de capturas de atún de la zona de Seychelles hacia las factorías de elaboración de Centroamérica, el aumento de la demanda en China que favoreció los envíos directos desde las zonas de pesca sin pasar por el puerto de Vigo, la disminución del consumo interno de pescado y la rigidez de los controles a la introducción de la pesca importada en la UE.

El contenedor se ha impuesto definitivamente como el medio de transporte más utilizado. En 2019 más del 83,59% de la pesca congelada ha sido contenerizada, y prácticamente el 100% en el caso de las exportaciones. El Puerto de Vigo es, principalmente receptor, con más del 79% de la carga. Los movimientos que presentan los 7 principales países son de importación, destacando Namibia (60.333t), Argentina (51.883t), las Islas Malvinas (48.993t), Perú (43.833t), China (39.620t) y Sudáfrica (27.508t). China ha sido el país que ha experimentado un crecimiento más importante en 2019, tanto en importación, especialmente de pesca procesada (fileteado y envasado) como en exportación, principalmente de moluscos. Por su parte, las conservas se han reducido en un 7,11% alcanzando las 131.855t. En relación a la pesca fresca, el volumen manipulado en las dársenas

pesqueras del Berbés se ha incrementado un 2,09%, ascendiendo hasta las 79.803t, aunque ha disminuido ligeramente (-0,82%) su valor de venta.

En relación al sector de la construcción se podría decir que, entre el granito en bruto, el granito elaborado, la pizarra, la madera, el cemento y la partida de otros materiales de construcción se han alcanzado 1.056.711t, un incremento del 7,91% respecto a 2018. El granito en bruto, una de las mercancías históricas del puerto, ha tenido una evolución muy positiva, con un incremento del 15,04%, debido principalmente al crecimiento de los embarques (36,18%). Entre los países con más movimiento en este tráfico destacan Argelia, Mozambique y Angola.

Es importante señalar también el tráfico de metales, que en 2019 se ha incrementado un 6,30% hasta las 402.836t, consolidándose como uno de los tráficos de referencia en Vigo, junto con los automóviles y la pesca congelada. Una de sus singularidades es que el modo de transporte convencional-contenedor está muy igualado, dominando ligeramente el transporte en contenedor en la descarga y el convencional en la carga. Se trata de un tráfico eminentemente de importación (77,89% del total) y está muy diversificado en cuanto a los países con los que se comercia destacando, además de España, Mozambique, Corea del Sur, Baréin, China, India o Reino Unido, entre otros. Entre las mercancías que conforman la partida de metales, destacan en Vigo el aluminio y los productos laminados de hierro o acero (mayoritariamente chapa para la industria de la automoción).



En cuanto al pasaje, el tráfico de pasajeros a bordo de cruceros turísticos ha disminuido un 10,57% hasta los 141.704 pasajeros, mientras que el tráfico interior de Ría ha aumentado en 2019 un 5,00% alcanzando la cifra de 1.580.494 pasajeros.

Desde el punto de vista del origen y el destino de los tráficos principales del puerto Francia es el principal socio comercial del Puerto de Vigo, con casi el 12% de los movimientos (495.902t), destacando sobre todo en los sectores como la automoción y la construcción. Marruecos (219.759t), China (213.646t), EEUU (178.951t) y Bélgica (178.951t), son los países que han presentado una evolución más positiva en 2019, y junto con Francia, representan más del 26% de los movimientos.

El tráfico con Marruecos ha crecido un 29,65%. Con este país prevalece el tráfico de exportación, principalmente de granito elaborado (el 36,71% de todas las exportaciones del puerto) y madera; y también los automóviles, un tráfico importante tanto en carga como en descarga. Bélgica es otro importante socio comercial con el que prácticamente la totalidad de su tráfico se centra en la automoción, y que en 2019 ha crecido un 17,97%.

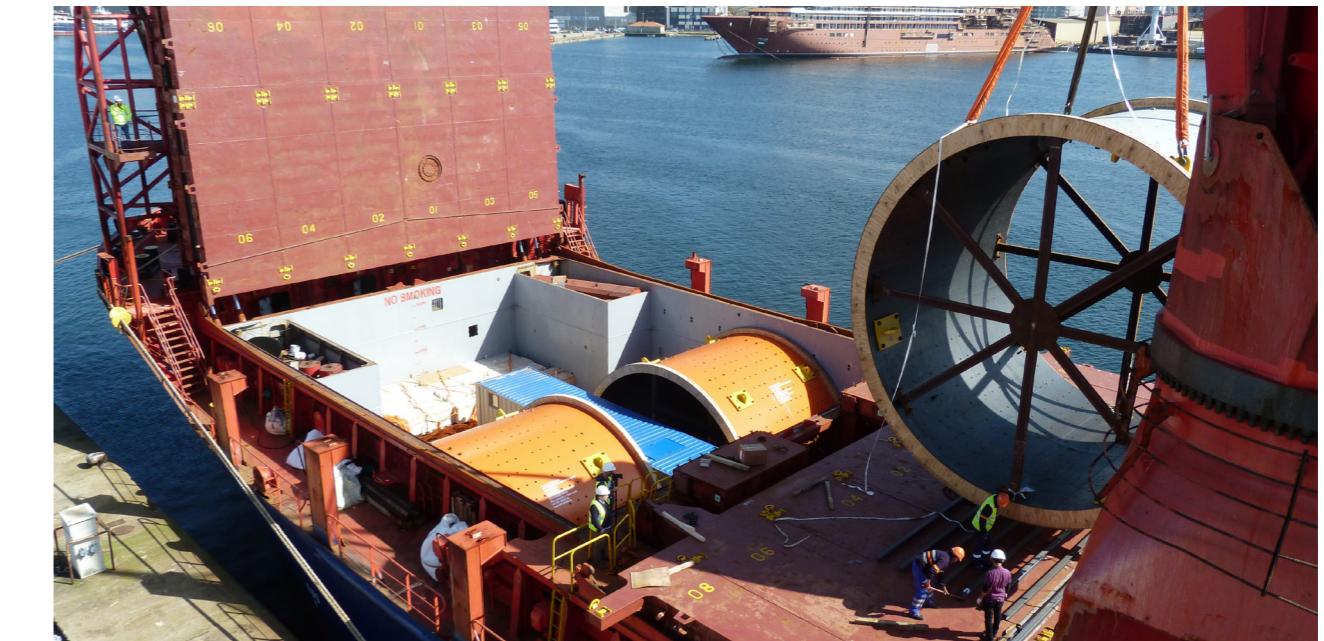
Otros países cuyos crecimientos porcentuales destacan dentro del ranking son Corea del Sur (45,04%), donde los metales suponen el 58,4% del tráfico, China (36,08%) y Canadá (34,85%) principalmente con mercancías de exportación entre las que destacan las piezas auto. Por último, es interesante señalar otros países, que si bien no están entre los 20 primeros, también han incrementado considerablemente sus tráficos, como Baréin, con el que la importación de aluminio ha aumentado en 27.461t, con un incremento porcentual de 283,22%; Malasia, importante también en importación de aluminio, con una ganancia de 18.348t y un incremento de 210,21%; y Grecia, con un tráfico casi exclusivo de exportación en el que destacan los automóviles, los metales y la pesca congelada, que ha aumentado 15.630t y un 55,78%.

En cuanto a los orígenes y destinos que experimentan disminuciones de tráfico, sobresalen el tráfico nacional, con perdida de gasoil y sal, además de una considerable disminución de metales; Países Bajos, con el que

disminuyen los productos químicos, la madera, las conservas y los metales; y Francia que, a pesar de seguir siendo el primero del ranking, ha visto disminuidos sus tráficos de maquinaria y materiales de construcción.

La gestión económica de la Autoridad Portuaria del año 2019 se ha mantenido con resultados positivos. La Cuenta de Resultados presenta una Cifra de negocio de **26.459 miles de euros**, lo que supone un descenso del 15,3% respecto al ejercicio anterior. La razón es el desajuste que se produjo en el ejercicio de 2018 debido al efecto del traspaso a resultados de la renuncia a una parcela en la explanada de Bouzas. Descontando este efecto, la Cifra de Negocios arrojaría un resultado similar. El resultado de explotación obtenido en este ejercicio se sitúa en un resultado negativo de -309,7 miles €. Este resultado negativo, se debe a la dotación de una provisión por deterioro, en base al principio de prudencia, por importe de 5,3 millones € relacionada con la comercialización de parcelas de la PLISAN. Fruto de esta comercialización se adjudicaron 68.876 m² a un precio medio de 53 €/m². Se ha calculado la provisión trasladando el precio medio de licitación al total de las parcelas que se ofertaban que ascendían a 412.509 m².

El año 2019 ha sido particularmente importante debido a la aprobación del Plan Estratégico del Puerto de Vigo 2018–2028, que sienta las bases de las necesidades futuras del puerto de Vigo, y que se ha planteado como una herramienta de consenso buscando incorporar las aportaciones, intereses y propuestas de la comunidad portuaria. Ya se están desarrollando proyectos tan importantes como la actuación en la terminal ro-ro de Bouzas y otros que mejorarán la competitividad del Puerto de Vigo. En esta línea y como cada año, me gustaría expresar mi reconocimiento y mi gratitud tanto al equipo humano de la Autoridad Portuaria, como a todos los miembros de esa comunidad, que con su esfuerzo y dedicación construyen día a día nuestro puerto. Tanto a ellos, como a todos los equipos de instituciones y administraciones públicas, cuya colaboración y coordinación es tan necesaria, les quiero expresar mi disposición absoluta para seguir trabajando juntos por y para el Puerto, con el objetivo de situarlo como uno de los referentes de la fachada atlántica.



In 2019, goods traffics have continued the increasing path of recent years, with a slight growth of 0.69%, reaching 4,164,544t, the best figure in the last ten years; although it is worth noting a different behaviour according to the type of presentation of the goods, standing out the growth of solid bulks (cement almost entirely) of 11.21% and general cargo, which increased by 1.32%, compared to the significant decrease in liquid bulks, which reduced its contribution to goods traffic by 50.17%, mainly due to the withdrawal of diesel deposits.

The total traffic result, adding supplies, which are reduced by 3.80%, and fresh fish, which increased by 2.09% (1,635t more than in 2018), amounted to 4,387,210t, a gain of 24,700t representing an increase in traffic of 0.57%.

As in previous years, figures reveal one of the fundamental characteristics of the port of Vigo, which is the predominance of general cargo over bulk cargo, representing 91.73% of total goods traffic. In the same way, the high degree of specialization of the operations is also maintained, since 87.98% of the general cargo is ro-ro or container traffic, the rest (12.02%) being conventional general cargo moved by crane.

Container general cargo has experienced a slight decrease of 0.31% (8,278t less). Of the 2,659,602t, 84.32% of operations are carried out by lo-lo means, compared to 15.68% of ro-ro traffic. Among the main containerized goods, the positive growth of metals, woods and auto parts stands out, while traffics such as frozen fish, canned food, machinery and building materials decrease. On the other hand, conventional general cargo grew 5.28% to 1,160,394t, in this case ro-ro traffic representing 61.12% of movements (mainly linked to the movement of new vehicles) compared to 38, 88% of conventional traffic lo-lo.

In global terms, in 2019 ro-ro traffic grew by 4.60%

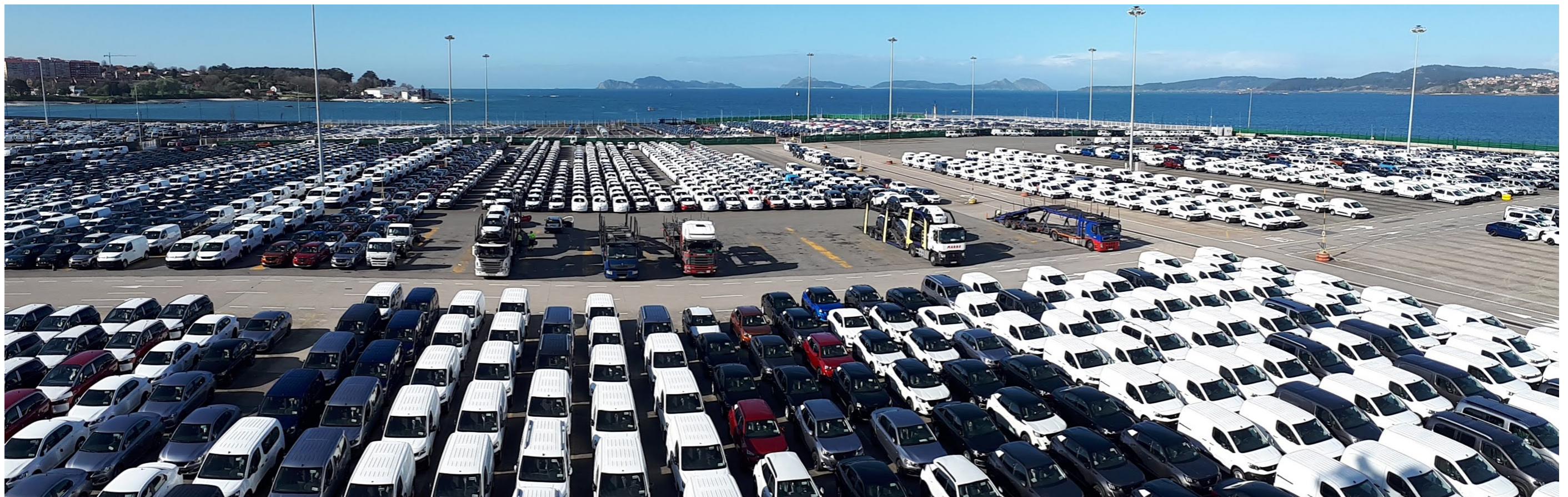
reaching 1,116,642t, and lo-lo traffic decreased by 0.06% to 2,701,136t.

The results of the goods' traffics linked to the three economic sectors that represent approximately 60% of the port's traffic, which are fishing, automotive and all building related to construction, are briefly described below.

Automobiles have increased by 6.83% to 470,907 units, with 85% loading and 15% unloading. In 2019, 18 car brands have used the Port, mainly the PSA Group (Peugeot, Citroën and Opel) with 75.2% of the total, the Renault Group (Renault and Dacia) with 13.31%, Toyota with 4.8% and Ford, with 3.9%. Of the other brands, Volkswagen and Mercedes stand out, among others. France and Belgium are the countries with the highest commercial traffic in the automotive sector, with almost 45% of the total, followed, at a further distance, by the United Kingdom and Germany.

Frozen fish and canned fish have fallen significantly compared to last year's traffic volumes. Frozen fishing reached 563,375t, which represents a decrease of 9.47% compared to last year, due to external factors such as the appearance of the "El Niño" phenomenon on the American Pacific coast, the shipment of tuna catches from the Seychelles area to the processing factories of Central America, the increase in demand in China that favored the direct shipments from the fishing areas without going through the port of Vigo, the decrease in internal consumption of fish and the rigidity of controls on the introduction of imported fisheries in the EU.

The container has been definitely established as the most widely used way of transport. In 2019 more than 83.59% of frozen fishing has been containerized, and practically 100% in the case of exports. The Port of Vigo is mainly recipient, with more than 79% of the cargo. The movements of the 7 main countries are imports,



highlighting Namibia (60,333t), Argentina (51,883t), the Falkland Islands (48,993t), Peru (43,833t), China (39,620t) and South Africa (27,508t). China has been the country that has experienced the most important growth in 2019, both in imports, especially in processed fish (filleting and packaging) and in exports, mainly molluscs. For its part, canned food has been reduced by 7.11%, reaching 131,855t. Regarding **fresh fish**, the volume handled in the Berbés fishing docks has increased by 2.09%, rising to 79,803t, although its sales value has decreased slightly (-0.82%).

Regarding the **building** sector, it could be said that 1,056,711t have been reached among raw granite, processed granite, slate, timber, cement and other building materials, an increase of 7.91% compared to 2018. Raw granite, one of the port's historical merchandise, has had a very positive evolution, with an increase of 15.04%, mainly due to the growth in shipments (36.18%). Among the countries with the highest volume of this traffic are Algeria, Mozambique and Angola.

It is also important to point out the **metals** traffic, which in 2019 has increased by 6.30% to 402,836t, consolidating itself as one of the traffics of reference in Vigo, along with new cars and frozen fishing. One of its singularities is that the conventional-container mode of transport is very even, slightly dominating container transport in unloading and conventional in loading. It is eminently import traffic (77.89%) and is highly diversified in terms of the countries with which

it is traded, standing out Spain, Mozambique, South Korea, Bahrain, China, India and the United Kingdom among others. Within the metals heading, aluminium and rolled iron or steel products (mainly sheet metal for the automotive industry) stand out in Vigo.

Regarding passenger traffic, cruise traffic has decreased by 10.57% to 141,704 passengers; but the inner traffic of the estuary has increased by 5.00% in 2019 reaching the figure of 1,580,494 passengers.

From the point of view of the origin and destination of the main traffics of the port, France stands out as the main commercial partner of the Port of Vigo, with almost 12% of movements (495,902t), ranking first in sectors such as the automotive and construction. Morocco (219,759t), China (213,646t), the USA (178,951t) and Belgium (178,951t), are the countries that have presented the most positive evolution in 2019, and together with France, they represent more than 26% of the traffics.

Traffic with Morocco has grown by 29.65%. Export traffic prevails with this country, mainly of processed granite (36.71% of all port exports) and timber; as well as automobiles, an important traffic both in loading and unloading. Belgium is another important trading partner with which practically all of its traffic is focused on the automotive sector, and which in 2019 grew by 17.97%.

Other countries with important percentage growths in the ranking are South Korea (45.04%), where metals

account for 58.4% of traffic, China (36.08%) and Canada (34.85%) mainly in exports, auto parts above all. Finally, it is interesting to note other countries, which although even if they are not in the top 20, have also considerably increased their traffic, such as Bahrain, with aluminium imports with a gain of 27,461t and an increase of 283.22%; Malaysia, also important in importing aluminium, with a gain of 18,348t and an increase of 210.21%; and Greece, with an almost exclusive export traffic in which cars, metals and frozen fish stand out, which has increased 15,630t and 55.78%.

As for the origins and destinations that experience decreases in traffic, we may point out Spanish national traffic, with loss of diesel and salt, in addition to a considerable decrease in metals; The Netherlands, with which chemicals, timber, canned food and metals decrease; and France, which, despite continuing to be the first in the ranking, has seen its traffic in machinery and building materials decrease.

The economic management of the Port Authority of the year 2019 has remained positive. The Income Statement presents a Turnover of **26,459 thousand euros**, which represents a decrease of 15.3% compared to the previous year. The reason is the mismatch that occurred in the 2018 financial year due to the effect of the transfer to results of the resignation of a plot in the esplanade of Bouzas. Discounting this effect, the Turnover would give a similar result. The operating result obtained in this year is a negative result of -309.7

thousand €. This negative result is due to an impairment provision, based on the principle of prudence, for an amount of € 5.3 million related to the sale of PLISAN plots. As a result of this commercialization, 68,876 m² were allocated at an average price of € 53 / m². The provision has been calculated by transferring the average bid price to the total of the plots that were offered that amounted to 412,509 m².

The year 2019 has been particularly important due to the approval of the Strategic Plan of the Port of Vigo 2018–2028, which lays the foundations for the future needs of the port of Vigo, and which has been proposed as a consensus tool seeking to incorporate contributions, interests and proposals of the port community. Projects as important as the action in the ro-ro terminal of Bouzas and others that will improve the competitiveness of the Port of Vigo are already being developed. In this line and as every year, I would like to express my appreciation and gratitude both to the human team of the Port Authority, and to all the members of the port community, who with their effort and dedication build our port day by day. Both to them, and to all the members of institutions and public administrations, whose collaboration and coordination is so necessary, I want to express my absolute willingness to continue working together for the Port, with the aim of placing it as one of the benchmarks of the Atlantic facade.