



0. *Introducción* *introduction*



Consejo de administración // board of directors **0.1**

Presentación memoria 2013 // annual report 2013 introduction **0.2**

Tráfico mundial del Puerto de Avilés // world traffic of the Port of Avilés **0.3**

0.1. Consejo de administración¹ // board of directors¹

Presidente

: D. Santiago Rodríguez Vega

Miembro Nato

: D. Licinio Alonso de la Torre // *Capitán Marítimo de Avilés*



Vocales en representación de la administración general del Estado

: D. Joaquín Viaño Díez // *Abogado del Estado del Servicio Jurídico del Estado en Asturias*
: D. Antonio Góngora Zurro // *Jefe del Área de Intermodalidad y Logística de Puertos del Estado*
: D. Joaquín Viaño Díez // *Abogado del Estado del Servicio Jurídico del Estado en Asturias*

Vocal en representación del Ayuntamiento de Avilés

: Dña. Pilar Varela Díaz // *Alcaldesa Presidenta del Ayuntamiento de Avilés*

Vocal en representación del Ayuntamiento de Castrillón

: Dña. Ángela Rosa Vallina de la Noval // *Alcaldesa Presidenta del Ayuntamiento de Castrillón*

Vocal en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Asturias

: D. Francisco Menéndez Díaz // *Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Avilés*

Vocal en representación de las organizaciones empresariales

: D. César Figaredo de la Mora // *Presidente de la Federación de Empresarios del Metal del P. de Asturias*

Vocal en representación de los sectores económicos relevantes del ámbito portuario

: D. Daniel Vega Casielles // *Bergé Marítima, S.L.*

Vocales en representación del Principado de Asturias

: Dña. María Jesús Álvarez Gonzalez // *Consejera de Agroganadería y Recursos Autóctonos*
// *Vicepresidenta de la Autoridad Portuaria de Avilés*
: D. Juan José Adolfo Fernández Pereiro // *Director General de Infraestructuras*
: Dña. Raquel Pereira Vegas // *Directora General de Finanzas y Hacienda*
: D. Luis Proenza Buznego // *Vocal en representación de la administración del Principado de Asturias*

Vocal en representación de las organizaciones sindicales

: D. José María Guzmán Pacios // *Secretario de la Unión Comarcal de Comisiones Obreras de Avilés*

Secretario del Consejo de Administración

: D. Ignacio Alvargonzález Rodríguez

¹Con arreglo al Decreto 42/2012 del Principado de Asturias, de 10 de mayo, por el que se establece la composición de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias de Gijón y Avilés.

²Nombrado por acuerdo del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias de 15 de mayo de 2013

El Puerto de Avilés cierra el año 2013 con un volumen de tráficos de 4.681.000 toneladas, compuesto principalmente por graneles sólidos (66%), mercancía general (21%) y graneles líquidos (12%), la pesca fresca y el avituallamiento aportan el 1% restante. Supone un ligero descenso sobre los tráficos del año anterior cuyas causas están explicadas en el informe del Director, pero me interesa destacar que el puerto sigue plenamente implicado en el devenir de nuestras empresas, y que éstas trabajan sobre unos escenarios económicos esperanzadores para los próximos años. Las empresas grandes de nuestro entorno mantienen sus niveles de actividad e incluso prevén incrementos, y otras de tamaño pequeño y mediano que también se asoman a nuestros muelles siguen demostrando gran vitalidad y buenas perspectivas de futuro.

Esto nos obliga a prestar cada vez más atención e interés a las **necesidades de nuestros clientes** para conseguir un servicio de calidad al tiempo que seamos eficientes económicamente para favorecer la competitividad de nuestra industria. Ese es uno de nuestros compromisos y en él se vuelcan los esfuerzos de la organización y, por tanto, de todos los trabajadores.

Hemos cerrado el año con unos **resultados económicos satisfactorios** que nos permiten, sin lanzar las campanas al vuelo, afrontar con solvencia las inversiones que el puerto necesita. La ampliación de los nuevos muelles en la Margen Derecha, proyecto cofinanciado con Fondos Europeos de Cohesión, con la fase II próxima a su finalización responden a la demanda de más espacio para el desarrollo logístico y a la necesidad de contar con nuevos espacios donde poder acopiar y separar los distintos tipos de mercancía e incrementar la calidad en su manipulación.



Su construcción y el inicio en 2015 de las obras de conexión ferroviaria, nos permite seguir creciendo y ampliar la oferta de servicios a nuevos tráficos y generar la posibilidad de que las empresas puedan ampliar su mercado y su capacidad de importación y exportación. Asimismo, nos permite liberar terrenos más próximos a la ciudad como es el muelle sur de la Dársena de San Agustín, dedicado a tráfico de pasajeros. Un tráfico orientado al turismo y a la ciudad.

El reto y futuro del Puerto de Avilés pasa ahora por la reorganización de las actuales infraestructuras, la modernización y adecuación de los viejos muelles de la margen izquierda y el ordenamiento de los tráficos, acopios, actividades, tratando en todo momento de contemplar la variable ambiental en todo ese proceso y minimizar así las posibles afecciones al entorno. Se conseguiría así un equilibrio entre los ingresos, los consumos de recursos tanto económicos como naturales (agua, energía...), y tratando de minimizar el impacto sobre el entorno y de respetar los espacios naturales que nos rodean. Esa reordenación y ajuste requiere de un importante esfuerzo conjunto de la Autoridad Portuaria y de las empresas que operan en él.

Este esfuerzo involucra también a otros Organismos como la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias, que ha elaborado un plan para mejorar la calidad del aire en el entorno del Puerto de Avilés donde también se implicará a la Autoridad Portuaria, los Ayuntamientos de Avilés y Castrillón así como a las empresas que operan en el puerto. La Autoridad Portuaria está plenamente comprometida en este proceso que debemos impulsar decididamente en los próximos años.

Santiago Rodríguez

// Presidente APA

The Port of Avilés closed 2013 with a traffic volume of 4,681,000 tons, consisting mainly of solid bulks (66%), general merchandise (21%) and liquid bulks (12%), with fresh seafood and supplies making up the remaining 1%. This constitutes a slight descent compared to last year's traffic, the cause of which is explained in the Director's report, but I would like to stress that the port is completely committed to the future of our businesses, and that these businesses operate based on encouraging economic scenarios for the coming years. The big businesses in our environment maintain their levels of activity and even predict increases, and other small and mid-sized business that also make use of our piers continue to demonstrate great vitality and good future prospects.

This obliges us to dedicate ever-increasing attention to and interest in our customers' needs in order to achieve quality service while at the same time being economically efficient in order to promote competitiveness in our industry. This is one of our commitments, and the efforts of the organization, and hence of all employees, are focused on this.

We have closed the year with satisfactory economic performance, which allows us, without being cause for great celebration, to handle the investments that the port requires with solvency. The extension of the new piers in the Right Margin, a project co-financed by the European Cohesion Fund, with phase II almost finalized, is a response to the demand for more space for logistical development and for the need for availability of new spaces where it is possible to stockpile and separate different types of merchandise and to increase the quality of

their handling. Its construction, and the start of construction on the railway connection, allows us to continue to grow and to expand the offering of services to new traffics, thus making it possible for companies to expand their markets and their import and export capacity. Likewise, it allows us to free up terrain closer to the city, such as the south pier of Dock of San Agustín, dedicated to passenger traffic. This traffic is oriented toward tourism and the city.

The current challenge and the future of the Port of Avilés is the reorganization of the current infrastructures, the modernization and adaptation of the old piers in the Left Margin and the organizational system for the traffics, stockpiling, activities, while at all times striving to consider the environmental variable and thus to minimize the possible effects on the surroundings. This would achieve a balance between income and consumption of resources both economic and natural (water, energy...), while striving to minimize the impact on the surroundings and to respect the natural spaces in our environment. This reorganization and adjustment requires an important joint effort between the Port Authority and the companies that operate within it.

This effort also involves other Organizations such as the Ministry of Development, Territorial Organization and Environment of the Principality of Asturias, which has drafted a plan for improving air quality in the surroundings of the Port of Avilés, in which the Port Authority, the Local Governments of Avilés and Castrillón and also the companies that operate in the port will also participate. The Port Authority is completely committed to this process, which we must promote decisively in the coming years.



El año 2013 ha resultado ser un año de cambios para el Puerto de Avilés

Rubén Marín
// Director APA



El primero de ellos, de importancia capital por cuanto afecta al desarrollo mismo de la actividad portuaria, ha modificado la composición de tráficos de nuestro Puerto, que se ha visto alterada por los cambios en los sectores productivos de nuestros clientes.

El hecho más significativo ha sido [el cierre de las baterías de coque que ArcelorMittal tiene en Gijón](#), y la utilización completa por tanto del coque producido en Avilés por parte de la factoría, lo que ha supuesto el cese en la actividad exportadora de los excedentes de producción de coque a través del Puerto de Avilés, con una caída que ha afectado a los graneles sólidos de un tráfico tradicionalmente importante.

No solo el coque siderúrgico que antes exportaba ArcelorMittal ha desaparecido de nuestros tráficos, sino que la importación de carbón y coque de petróleo sufrió en 2013 un acusado descenso, fruto de las vicisitudes de las políticas energéticas y de minería.

Esto, unido a la ligera caída en la importación de mineral de zinc para la factoría de Asturiana de Zinc, que había terminado el 2012 con un importante stock de materia prima almacenada, ha afectado de manera definitiva al volumen anual de tráfico, con un descenso en los graneles sólidos de cerca de 575 mil toneladas respecto al año anterior.

Por otra parte, [la reactivación del consumo y la economía productiva](#), y el buen posicionamiento de las empresas de nuestro hinterland como proveedores globales, ha impulsado la exportación de mercancía general (fundamentalmente productos siderúrgicos), que se ha incrementado en más de 90 mil toneladas respecto al año 2012.

El clínker, los abonos, la alúmina, el ácido sulfúrico o el amoníaco han tenido comportamientos dispares, pero con efectos sobre el tráfico total menores que los carbones, coques o mineral de zinc.

El descenso en el tráfico de mercancías, de 5.072 miles de toneladas en 2012 a 4.626 miles de toneladas en 2013 (-8,80 %) ha tenido una repercusión limitada en el resultado anual, que se ha mantenido en un beneficio, antes de impuestos, de 2.988 miles de euros.

También 2013 ha alumbrado un [cambio en la configuración de las infraestructuras portuarias](#). Los avances en la fase II de los muelles de la margen derecha de la ría, que entrarán en explotación en la primera mitad de este año 2014, y la visión diaria de la fase I de los muelles a pleno rendimiento, apuntan al acierto que ha supuesto la ampliación de los muelles en esa margen.

A finales del año, también dieron comienzo las obras de la nueva nave de almacenamiento de mineral de zinc, promovidas por AZSA, que permitirán una racionalización de espacios en la margen izquierda, y suponen un paso fundamental en el compromiso con el medio ambiente que el conjunto de la comunidad portuaria ha asumido.

Dentro de este compromiso, 2013 ha visto el impulso por parte de la Autoridad Portuaria de [medidas de respeto por el medioambiente](#), en un plan que compromete una línea de inversión para los próximos 4 años. Como ejemplo de estas

medidas, la instalación de un mecanismo lavaruedas en la salida de los muelles, la instalación de dispositivos de decantación/desarenado en nuestras redes de drenaje, o la instalación de nuevos tramos de pantalla perimetral, acompañan a la implantación de nuevas prácticas ambientales por parte de nuestros clientes en las concesiones dentro del Puerto.

El [tráfico de cruceros](#) continúa siendo una apuesta del Puerto de Avilés, por lo que supone de generación de riqueza para la economía de servicios de la Villa, y hemos visto 4 escalas en 2013. Si bien 2014 tendrá una presencia testimonial, con solo una escala, la presencia de la Autoridad Portuaria en los encuentros sectoriales más relevantes de 2013 (Seatrade de Miami y de Hamburgo, Cruise Summit de Madrid), y la implicación de los agentes implicados (servicios portuarios, administraciones con competencias en materia de turismo,...) permite pensar en una consolidación y crecimiento del número de escalas que visitan Avilés en años sucesivos.

Otra contribución dinamizadora del Puerto en la actividad comercial de la Villa, que merece reseña particular, es la celebración de las [jornadas AUFEMAR](#), organizadas por la Universidad Itinerante del Mar con la colaboración de esta Autoridad Portuaria, y que trajeron el verano pasado a miles de visitantes durante las escalas de los buques escuela Juan Sebastián Elcano, Creoula, Sagres o Saltillo. Debido precisamente al positivo impacto de las jornadas en Avilés, y dentro de sus deberes de difusión de la actividad marítima y portuaria en su área de influencia, la Autoridad Portuaria también apoyará la celebración de estas jornadas en el año 2014.

También se ha pretendido que el año 2013 supusiera un gran cambio en la relación de la Autoridad Portuaria de Avilés con sus clientes, presentes y potenciales. En su doble papel de Administración - Empresa pública y de Empresa de servicios, la Autoridad Portuaria quiere conocer las necesidades de las empresas de su área de influencia, para ofrecerles las mejores soluciones a sus necesidades logísticas. En este empeño, en 2013 hemos realizado visitas institucionales a los principales actores económicos y productivos del entorno del Puerto de Avilés, con la firme intención de mantener abiertos los canales de comunicación para los proyectos futuros.

Por último, pero no menos importante, es importante destacar la necesaria adaptación interna de funcionamiento de la Autoridad Portuaria a las situaciones actuales. Sin oferta de empleo público por segundo año consecutivo, la actividad ha debido reajustarse, y las tareas redistribuirse, para poder ser afrontada con los recursos disponibles. De nuevo, la amortización de jubilaciones ha sido compensada con la asunción de mayores tareas por parte del personal de la Autoridad Portuaria de Avilés, en una demostración de su implicación con la empresa, y con sus clientes.



The year 2013 has turned out to be a year of changes for the Port of Avilés.

The first of these changes, which has been of fundamental importance because it affects the development of the Port's activities itself, has modified the composition of traffic in our Port, which in turn has been altered by changes in our customers' productive sectors.

The most significant fact has been the closing of the coke batteries that ArcelorMittal has in Gijón, and hence the complete use of the coke produced in Avilés by the factory, which has meant the end of exporting surplus coke production through the Port of Avilés, with a drop that has affected the solid bulks of a traditionally important traffic.

It is not only the steel industry coke that ArcelorMittal used to export that has disappeared from our traffics: the import of coal and petroleum coke also suffered a marked decrease in 2013, the result of vicissitudes in energy policies and mining.

This, combined with a slight drop in the zinc mineral importing for the factory of Asturiana de Zinc, which had finalized the year 2012 with an important stock of raw material in storage, has definitively affected the annual volume of traffic, with a descent in the solid bulks of more than 575 thousand tons compared with the previous year.

In other respects, the reactivation of consumption and the productive economy, and the effective positioning of the companies of our hinterland as global suppliers has propelled the export of general merchandise (mainly steel industry products), which has increased by more than 90 thousand tons compared to 2012.

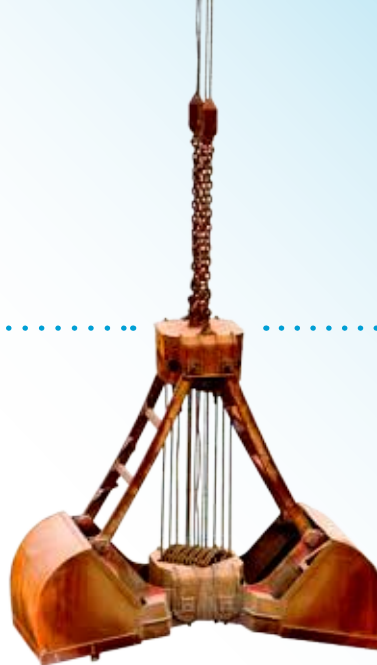
Clinker, fertilizers, alumina, sulfuric acid or ammonia have exhibited disparate behavior, but their effect on the total traffic has been less than the coals, cokes or zinc minerals.

The descent in merchandise traffic, from 5,072 thousand tons in 2012 to 4,626 thousand tons in 2013 (-8,80 %) has had a limited repercussion on the annual result, which has continued to be a profit, before taxes, of 2.988 million euros.

In 2013 also, a change has been seen in the configuration of the port infrastructures. The advances in phase II of the piers of the right margin of the estuary, which will begin to operate in the first half of this year 2014, and the daily observation of phase I of the piers at full performance, indicate that the extension of the piers in this margin has been a correct decision.

At the end of the year, the construction work on the new warehouse for storage of zinc mineral, promoted by AZSA, was also begun, which will allow for the rationalization of spaces in the left margin, and it will mean a fundamental step in the commitment to the environment, which the whole port community has assumed.

In the context of this commitment, 2013 has seen the promotion by the Port Authority of measures to respect the environment, in a plan that commits to a new investment line for the next four years. As an example of these measures, the installation of a wheel-washing mechanism at the exit of the piers, the integration of decanting/desanding devices in our drainage networks, or the incorporation of new stretches of perimeter screen, accompany the implementation of new



environmental practices on the part of our customers in the concessions within the Port.

The Port of Avilés continues to commit to cruise traffic, due to its contribution to creation of wealth in the service economy of the City of Avilés, and we have seen 4 stopovers in 2013. Even though in 2014 it will see only a token presence, with only one stopover, the presence of the Port Authority in the most relevant meetings in the sector in 2013 (Seatrade in Miami and in Hamburg, Cruise Summit in Madrid), and the effort of the agents involved (port services, administrations with competences in the tourism field,...) allows us to consider a consolidation and growth in the number of stopovers in Avilés in the coming years.

Another contribution that makes the Port more dynamic in the City's commercial activity, which deserves special mention, is the celebration of the AUFEMAR sessions, organized by the Universidad Itinerante del Mar with the collaboration of this Port Authority. Last summer these sessions brought thousands of visitors during the stopovers of the training ships Juan Sebastián Elcano, Creoula, Sagres or Saltillo. Due precisely to the positive impact of the sessions in Avilés, and as part of its duty to promote maritime and port activity within its area of influence, the Port Authority will support the celebration of these sessions in 2014 also.

In 2013 it has also attempted to make a big change in the relationship of the Port Authority of Avilés with its current and potential customers. In its double role of administration - public company and service company, the Port Authority wants to get to know the needs of the companies in its area of influence, in order to offer them the best solutions to their logistic needs. To this end, in 2013 we have carried out institutional visits to the main economic and productive actors in the region of the Port of Avilés, with the firm intent of keeping the lines of communication open for the future projects.

Finally, but no less importantly, we must stress the necessary internal adaption of operations of the Port Authority to the current situations. In the absence of an offering of public employment for the second year in a row, the activity has had to be readjusted, and the tasks redistributed, in order to be handled with the available resources. Once again, the elimination of the jobs held by retirees has been balanced with a greater assumption of tasks on the part of staff of the Port Authority of Avilés, as a demonstration of its involvement with the business sector and with its customers.



0.3. Tráfico mundial del Puerto de Avilés // world traffic of the Port of Avilés

↓ 01 ↑	Alemania : Germany 67.545 : 18.329
↓ 02 ↑	Argelia : Argelia 41.961 : 96.567
↓ 03 ↑	Argentina : Argentina 43.955 : 0
↓ 04 ↑	Australia : Australia 0 : 97.676
↓ 05 ↑	Bélgica : Belgium 125.206 : 33.009
↓ 06 ↑	Brasil : Brazil 165.642 : 0
↓ 07 ↑	Canadá : Canada 34.578 : 127.091
↓ 08 ↑	Chile : Chile 32.770 : 30.404
↓ 09 ↑	China : China 19.416 : 23.675
↓ 10 ↑	Dinamarca : Denmark 30.377 : 10.460

↓ 11 ↑	EE.UU. : U.S.A. América : 56.282 : 286.697
↓ 12 ↑	Egipto : Egypt 50.703 : 12.818
↓ 13 ↑	España : Spain 165.164 : 174.677
↓ 14 ↑	Finlandia : Finland 3.689 : 18.334
↓ 15 ↑	Francia : France 255.724 : 68.187
↓ 16 ↑	Irlanda : Ireland 44.475 : 27.561
↓ 17 ↑	Israel : Israel 26.283 : 20.000
↓ 18 ↑	Italia : Italy 189.956 : 55.824

↓ 19 ↑	Marruecos : Morocco 90.068 : 88.824
↓ 20 ↑	Mauritania : Mauritania 71.704 : 0
↓ 21 ↑	Méjico : Mexico 21.186 : 22.442
↓ 22 ↑	Namibia : Namibia 721 : 21.736
↓ 23 ↑	Noruega : Norway 82.908 : 11.961
↓ 24 ↑	Países Bajos : Netherlands 23.779 : 30.960





↓ 25 ↑

Perú : Peru
0 : 349.712

↓ 26 ↑

Polonia : Poland
23.110 : 111.843

↓ 27 ↑

Portugal : Portugal
15.104 : 30.395

↓ 28 ↑

Reino Unido : United Kingdom
129.469 : 123.487

↓ 29 ↑

Rusia : Russia
0 : 44.479

↓ 30 ↑

Tailandia : Thailand
30.214 : 0

↓ 31 ↑

Togo : Togo
279.941 : 0

↓ 32 ↑

Turquía : Turkey
194.910 : 65.193

↓ 33 ↑

Ucrania : Ukraine
0 : 131.983

↓ 34 ↑

Uruguay : Uruguay
24.674 : 0

↓ 35 ↑

Venezuela : Venezuela
18.400 : 10.912

Embarcadas
// Loaded



↑ Desembarcadas
// Unloaded

Tráfico mundial
Miles de toneladas

World traffic
Miles of tones

