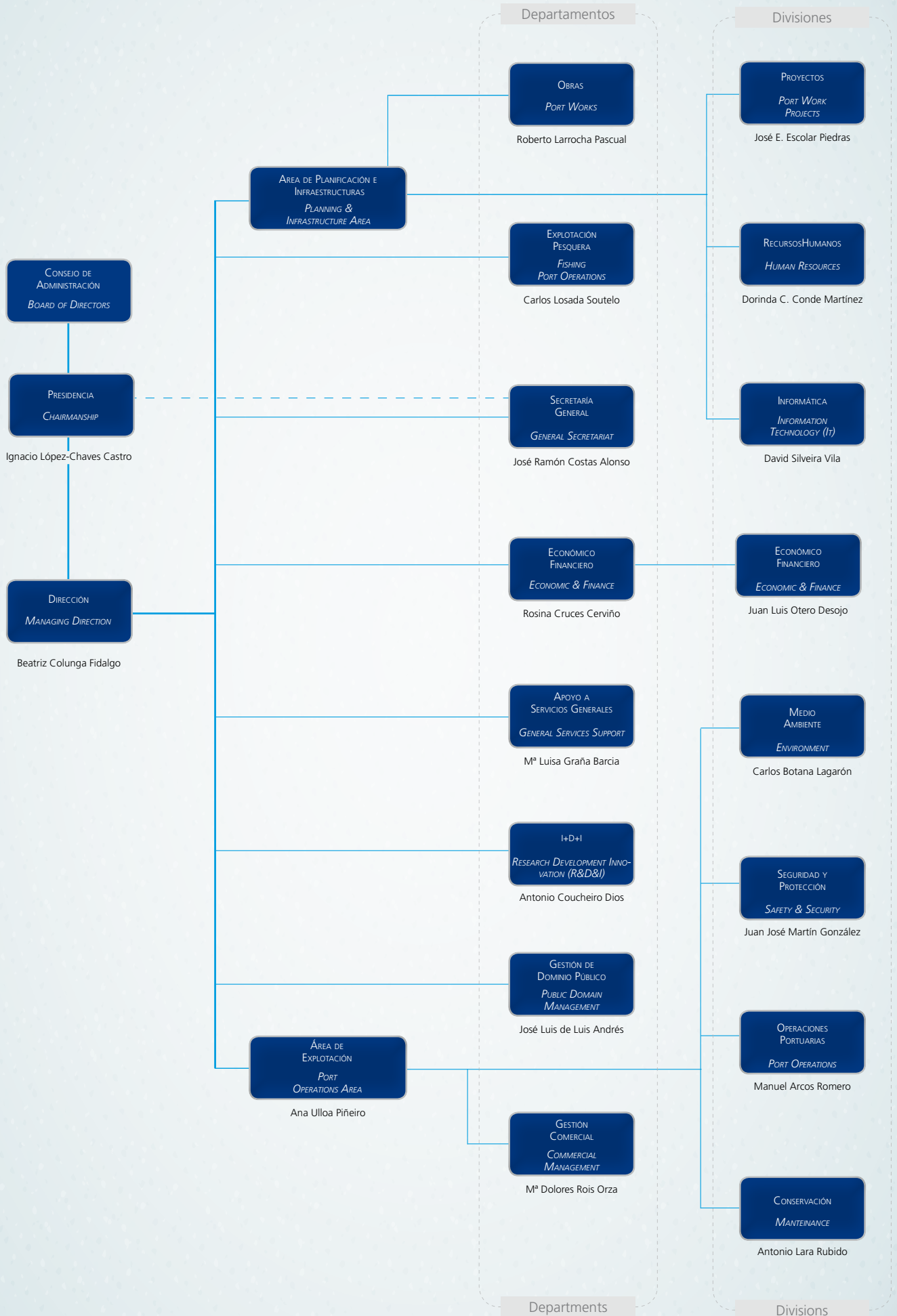


presentación
foreword





CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO 2013 BOARD OF DIRECTORS OF THE VIGO PORT AUTHORITY IN 2013

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo / Chairman of the Vigo Port Authority:
Ignacio López-Chaves Castro

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

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

Vocales / Ordinary Members of the Board:

Representantes de la Admón General del Estado:
Representatives of the General Government of the State:
Teresa Pedrosa Silva, Jaime Luezas Alvarado, Juan José Vázquez Seijas

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

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

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

Representantes de la Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra:
Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra:
Jose Manuel Fernández Alvariño

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

Representantes de la Xunta de Galicia:
Representatives of the Galician Government - Xunta De Galicia - :
Juan Antonio Muñoz Codina, Jose Ramón Lete Lasa,
Juan Maneiro Cadillo, Antonio Fernández-Campa García-Bernardo

Representante del sector pesquero:
Representative of the fisheries sector:
Francisco Javier Touza Touza.

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



Ignacio López-Chaves Castro

El año que presentamos en esta Memoria ha sido positivo para el Puerto de Vigo, y no sólo por sus buenos resultados en términos de tráficos y datos económicos, sino también por haber sido muy prolífico en proyectos de gran interés para nuestra Comunidad Portuaria, algunos de los cuales tendrán su continuidad en 2014 e incluso en años venideros.

Muchos de estos proyectos y logros son fruto de la política de intensa cooperación que hemos aplicado en este tiempo en el Puerto de Vigo, reforzando los cauces de cooperación con la Comunidad de Usuarios, tanto en el sector logístico general como en aquellos otros más específicos como la pesca, a través de sus asociaciones representativas y también de mesas y foros específicos. Pero fundamentales han sido también las líneas de colaboración con instituciones públicas como la AGENCIA TRIBUTARIA, el CONSORCIO ZONA FRANCA DE VIGO o la XUNTA DE GALICIA, sin cuya participación no hubiese sido posible iniciar este camino crucial para el puerto.

Empezando esta presentación con una referencia a los resultados de nuestra principal misión, la gestión del dominio público de la zona de servicio del Puerto, sus casi 3 millones de m² de tierra y 14.000 ha de lámina de agua, hay que decir que en 2013 nos hemos consolidado como un puerto de mercancía general, con una operativa altamente especializada, y posiciones de cabeza en tráficos como los derivados de la automoción, la pesca o el granito en el ranking del sistema portuario español, en el que la tónica general ha sido de caída de los tráficos, mientras que en Vigo la tendencia ha sido la opuesta, con un incremento del tráfico global del 4,51%, que ha llegado a 5,2 puntos en el caso de la mercancía general.

Responsables de este crecimiento han sido los tráficos de conservas (+39%), los materiales de construcción (+38%), las maderas (+37%), los alimentos (+37%), los vinos y bebidas (+34%), el granito elaborado (+17%), los automóviles (+10%) y las piezas auto (+6%), todos ellos tráficos de mercancías que tanto industrial como económicamente tienen un alto valor.

COMENTARIO DEL PRESIDENTE COMMENTS BY THE CHAIRMAN

The year we deal with in this Annual Report was positive for the Port of Vigo not only because of the goods results we achieved in terms of traffics and economic data, but also because of the many projects that we started this last year and that are of paramount importance for the Port Community. Some of them will be continued throughout 2014 and even beyond.

Many of these projects and achievements are the results of the tight cooperation policy we have implemented at the Port of Vigo. We have strengthened the channels of cooperation with the Users Community both in the general logistics field and in more specific areas such as fishing by means of their representative associations and also through assemblies and specific meetings. But we must stress the significance of the collaboration carried out together with other public institutions such as the TAX AGENCY, the FREE ZONE CONSORTIUM OF VIGO or the Galician Government XUNTA DE GALICIA, all of them indispensable agents in this crucial time for the Port.

Let's start this presentation with the results of our main mission – management of the public zones of the servicing areas at the Port, with almost 3 million m² and 14,000 ha in water volume surface equivalent. We must say that in 2013 we have consolidated our position as a general cargoes port with highly specialized operational procedures and we hold lead positions for traffics such as automotive-related products, fish and granite in the Spanish port system, with a general trend of traffic decline, while in Vigo the trend was quite the opposite with a global traffic increase of 4.51%, reaching 5.2% in terms of general cargoes.

Canned goods (+39%), building materials (+38%), timber (+37%), food (+37%), wine and beverages (+34%), manufactured granite (+17%), cars (+10%) and vehicle parts and spares (+6%) are to be blamed for this increase, and all of them are high in value, both industrially and economically.

Regarding the economic results of the port management this year, despite the general economic situation and the income decrease that followed the reduction in fees, there was a remarkable increase in profits before tax of EUR 614,000, keeping up with the trend set in 2012 aimed at reducing operational costs, 10% this year.

It is also interesting to say that, leaving the actions of the Port Authority aside, it is plain now that ports are economic thermometers of the areas they service, and this is especially true for Vigo since it is not a hub port but most of its traffic stems from the services it renders to the city's hinterland industrial fabric. Therefore, these positive results must be viewed as a reflection of the economic recovery that is taking place in Southern Galicia.

One of the port's essential traffics and also the main cargo that was handled in 2013, with excellent results, is the

En cuanto a los resultados económicos derivados de la gestión portuaria del año, a pesar de la situación económica general y del descenso de ingresos que supuso la bajada de tasas, destaca el logro de unos “beneficios antes de impuestos” de 614.000 euros, continuando con la línea ya iniciada en el ejercicio de 2012 de reducción de “gastos de explotación”, este año en un 10%.

Es interesante reseñar que al margen de la gestión de la Autoridad Portuaria, está más que demostrado que los puertos son un termómetro económico de las zonas a las que prestan servicios, y esto es especialmente real en el caso de Vigo, por no ser un “puerto hub”, sino que la mayor parte de su tráfico es resultado del servicio que presta al tejido industrial de su hinterland, por lo que sus resultados positivos se deben considerar un reflejo de la recuperación económica que en el Sur de Galicia se está produciendo.

Un tráfico básico para el puerto, que además es la principal mercancía movida en 2013, con excelentes resultados, ha sido el de la **automoción**: los automóviles han subido un 10%, superando las 670.000 toneladas (495.272 unidades) y las piezas auto, por su parte, rebasaron las 107.000 toneladas, con un incremento de 6 puntos. Estos crecimientos se han producido, especialmente, en los tráficos de exportación, dado el aumento de la producción en la factoría viguesa de PSA Peugeot-Citroën y la apertura de nuevos destinos comerciales, como Polonia, Túnez y Suecia. En cuanto a la operativa de la Terminal de tráfico rodado de Bouzas, debemos destacar el uso intensivo del silo en altura de automóviles, con llenos constantes, al mismo nivel que las campas, y también las numerosas jornadas con 4 buques ro-ro operando.

Obligado en este punto es hablar del proyecto de **autopista del mar** entre Vigo y Nantes-St. Nazaire, que en 2013 ha experimentado el impulso definitivo, primero con la entrada de la armadora SUARDÍAZ para prestar el servicio regular entre los dos puertos, tras la adjudicación del concurso convocado para ello por GEFCO, luego con la asunción del proyecto de autopista por esta armadora, que lo presentó a la última convocatoria de ayudas europeas MARCO POLO, cuya consecución supone de facto la aprobación de la autopista por parte de Bruselas y, por último, con la importante reunión celebrada en Octubre en nuestro Puerto, entre la Ministra española de Fomento, Ana Pastor, y el Ministro Francés de Transportes, del Mar y de la Pesca y Asuntos Marítimos, Frederic Cuvillier, quienes acompañados de sus equipos, discutieron el proyecto de autopista en sede portuaria con todos los implicados, incluyendo el Presidente de Puertos del Estado, el Presidente de Suardiaz, y el máximo responsable de la Factoría de PSA en Vigo, además, por supuesto, de la propia Autoridad Portuaria de Vigo.

Del siguiente tráfico fundamental para el Puerto, **la pesca**, he de decir que si bien el año 2013 no empezaba muy bien, con la prohibición de los descartes por parte de la Unión Europea y su negativo impacto económico y social en Vigo, hay que decir que sí ha terminado con noticias positivas y trascendentes como la moratoria de la pesca de arrastre,



automotive-related one: there was a 10% increase in vehicles, with a figure in excess of 670,000T (495,272 units) and the figure for vehicle parts and spares was over 107,000T, a 6% increase. This growth is mainly related to export traffics, due to the production increase in the PSA Peugeot-Citroën factory in Vigo and also to new commercial destinations such as Poland, Tunisia and Sweden. With regard to the Roll On-Roll Off Terminal of Bouzas, we must stress the intensive use of the bay racking silo for vehicles, fully used, just the same as the open-air areas where cars stay. In this regard, it is also worth to mention the many days with 4 ro-ro vessels in operation.

At this point I would like to talk about the Motorway of the Sea between Vigo and Nantes-Saint Nazaire. In 2013 the shipping company SUARDÍAZ, after being the successful tenderer of a bid held by GEFCO, joined this project in order to service both ports on a regular basis, which accounted for a boost the development of the MoS. This company then came in charge of the MoS project and submitted it to the last call for proposals of the MARCO POLO European program, which would account for Brussels' consent to this MoS. Of course, we would like to highlight the crucial meeting we held in October with the Spanish Ministry of Development, Ms Ana Pastor, and the French Minister for Transport, Fisheries and Maritime Economy, Frédéric Cuvillier. Together with their assistants, they discussed the project of the MoS at the Port's facilities with all the parties involved, including the chairman of the Spanish Ports Institution (Puertos del Estado), the chairman of the SUARDÍAZ company, the official representative of the PSA Factory in Vigo and, of course, the Port Authority of Vigo.

I must say about the next major traffic for the Port, i.e. fishing, that although 2013 did not have a great start due to the discard ban imposed by the European Union and the negative economic and social impact on Vigo that followed, we had a fairly good end of year with positive and important news such as the moratorium on trawl-fishing, which is of paramount importance for our fleet at the Sole Bank as they do efficient and sustainable fishery. Another major event of the year was the increase approved by the EU Council of Fisheries Ministries for our fleet in terms of fishing quotas for special interest species in EU waters in 2014, which accounts for an implicit acknowledgement of the efforts the sector has made in order to help species and fishing banks to recover, and this will have an immediate economic effect.

fundamental para nuestra flota del Gran Sol, que practica una pesquería sostenible y eficiente. Otro importante hito del año ha sido el incremento aprobado por el Consejo de Ministros de Pesca de la UE, para nuestra flota, en las cuotas de especies de interés en aguas comunitarias para el año 2014, lo que supone un reconocimiento implícito al esfuerzo del sector para la recuperación de especies y caladeros, lo que tendrá un impacto económico inmediato.

De igual modo, otro reconocimiento internacional muy importante obtenido en el último trimestre del año, ha sido la invitación hecha al Puerto de Vigo para unirse a la Asociación europea BLUE FISH, que promueve la pesca sostenible y responsable con gran eficiencia y prestigio, y que prueba que Vigo responde a las exigencias de los puertos pesqueros de futuro desde dicha sostenibilidad, tanto por volumen de pesca descargada, como de redes de transformación y comercialización, además de un sólido trabajo conjunto del sector y de las administraciones públicas implicadas. Y como ejemplo de cooperación entre la Comunidad Portuaria y la Autoridad Portuaria, he de destacar también la elaboración y edición de la publicación de "El Impacto Económico del Sector Pesquero en Vigo", entre la Cooperativa de Armadores de Pesca (ARVI) y la Autoridad Portuaria. Impacto que tienen, desde luego, las más de 800.000 toneladas (827.427 t) de productos pesqueros movidos en el puerto en 2013, entre pesca fresca y congelada, conservas y otros derivados para consumo humano.

Este año 2013 ha sido también positivo en el **tráfico de cruceros** turísticos, puesto que a pesar del descenso que este tráfico ha experimentado en muchos puertos españoles y europeos, ésta sigue siendo la principal entrada de turismo en Vigo, cuyo puerto sigue a la cabeza en todo el norte de España y norte de Portugal en lo que se refiere al número de pasajeros, que superaron la cifra de 170.000, tanto en tránsito como iniciando en Vigo un crucero, a bordo del MSC OPERA, iniciativa que se mantendrá en 2014, lo que refrenda la firme apuesta realizada por la Autoridad Portuaria a través de las inversiones de los 2 años anterior-



Likewise, another international acknowledgement that came during the last quarter of 2013 was the invitation made to the Port of Vigo, to join the European Association BLUE FISH, which promotes sustainable and responsible fishing and hold great efficiency and prestige. This is proof that Vigo can live up to the needs of the fishing ports of the future from the sustainability perspective, both due to the volume of unloaded fish we handle and to the processing and trading networks that we can offer, apart from solid cooperation from all the parties involved – companies and public authorities. And as an instance of cooperation between the Port Community and the Port Authority I'd like to mention the preparation and publication of a book called The Economic Impact of the Fishing Sector in Vigo, made by both the Ship Owners Association – ARVI and the Port Authority. This impact is of course caused by the over 800,000T (827,427T) of fishery products that were handled by the port in 2013, fresh and frozen catches, canned fish and other fishing related products for human consumption.

This year 2013 was also positive regarding **cruise ships traffic**, because in spite of a decrease in this type of traffic in many Spanish and European ports, this is the main entry of tourism in Vigo, and the Port of Vigo still leads the ranking in Northern Spain and in Northern Portugal regarding passengers, over 170,000, both in-transit and starting a cruise on board of MSC OPERA, and this will still be valid in 2014. This is a reward for the efforts made by the Port Authority with the investments made in the previous 2 years and for the intense trading activity that was carried out in order to get these calls that are so beneficial for the city, for example the meetings held with shipping companies in Italy, United Kingdom, the United States and Germany, our participation in the most important fairs in the field such as the ones in the US and in Germany, and the extension of discounts to passenger fees, which was entirely assumed by the Port Authority. We cannot forget that these efforts have also made that, as the Royal Caribbean International Company announced in spring, Vigo shall host calls, twice over, two days during the trip to Europe of OASIS of the SEAS, the largest cruise ship in the world, at the end of summer 2014.

In we talk about **environmental management at the Port**, 2013 was clearly a turning point since a solid strategy of pioneering and innovative projects was implemented so as to face the challenge of reducing the environmental impact of port activities, with a firm commitment to energy efficiency. This is proved by projects such as the emissions reduction system used by vessels that berth at the port, highly innovative and designed entirely in Galicia, called Green Port Energy Center – GPEC; or the cold-ironing system that supplies energy and cold and warm air for the vessels berthed at the port by means of a container using natural gas so that vessels can decommission their engines while they stay at the port and thus do not pump gases into the atmosphere.

And beyond the effort and the commitment that goes in hand with the use of an environmental management sys-

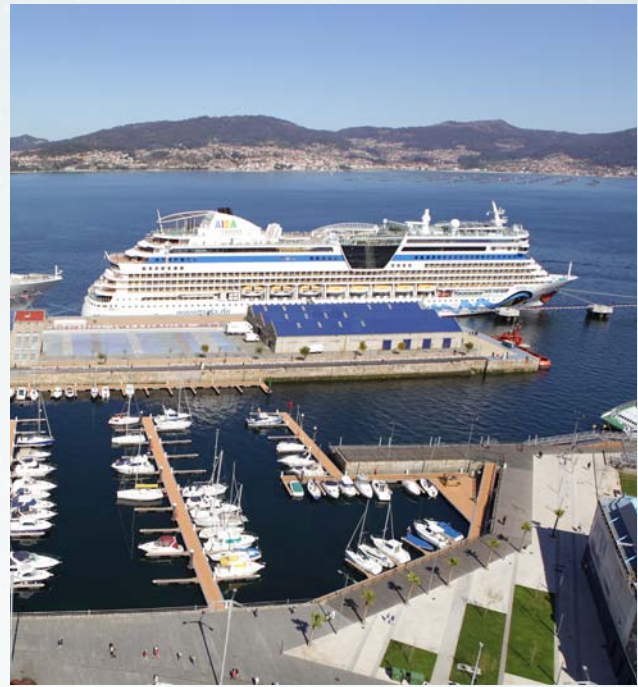
res, pero que también es fruto de una intensa actividad comercial para atraer estas escalas tan beneficiosas para nuestra ciudad, como las visitas a armadoras de Italia, Reino Unido, Estados Unidos y Alemania, la participación en las más importantes Ferias del sector, como ha sido este año en EEUU y en Alemania, y la ampliación de las bonificaciones a la tasa del pasaje, esfuerzo íntegramente asumido por la Autoridad Portuaria. Y no hay que olvidar que estos esfuerzos se han visto también recompensados con la noticia que Royal Caribbean International hacía pública en primavera, confirmando que Vigo será puerto de escala, por partida doble, en dos jornadas, durante el viaje a Europa del OASIS of the SEAS, el mayor crucero del mundo, a finales del verano de 2014.

En relación al capítulo de **gestión medioambiental del Puerto**, 2013 ha sido un claro punto de inflexión, al haberse aplicado una sólida estrategia de apuesta en proyectos pioneros e innovadores, bajo un importante reto sobre reducción del impacto medioambiental de las actividades portuarias, con un compromiso firme con la eficiencia energética. Buena muestra de ello son proyectos como el sistema de reducción de emisiones de los barcos atracados en puerto denominado Tefles, o el altamente innovador e íntegramente gallego, denominado Green Port Energy Center (GPEC); un sistema de "cold ironing" para suministrar electricidad, aire caliente y frío a los buques atracados a través de un contenedor a gas natural, de forma que puedan desconectar sus motores durante su estancia en puerto, y no generen gases a la atmósfera.

Y más allá del esfuerzo y compromiso que supone contar un sistema de gestión m-a avalado por algunas de las certificaciones medioambientales del más alto rango, como la EMAS, ISO 14001 y el PERS o ECOPORTS, el Puerto se colocó en la vanguardia europea con la celebración de la "Green Energy Ports Conference", cita internacional destacada a la que asistieron instituciones y renombrados especialistas europeos. Esta ha sido una de las iniciativas que con toda seguridad se consolidará como foro permanente para compartir los avances normativos europeos y nacionales, o los resultados de las iniciativas desarrolladas en la UE.

Y no quiero dejar de mencionar otros hechos clave del año, con gran trascendencia para el desarrollo futuro del puerto. El primero, la puesta en funcionamiento de la nueva grúa superpostpanamax de Termavi, así como la considerable ampliación de su concesión, una vez que se trasladó al recién ampliado Muelle del Arenal, el tráfico de mercancía general en convencional que se desarrollaba anteriormente en la zona de Guixar 3. Esta ampliación está muy próxima a finalizar, entregándose a la Autoridad Portuaria en breve plazo el último tramo de la obra, que supondrá en total una superficie adicional de 50.000 m² a la situación anterior a la obra.

Otro tema crucial para la Comunidad Portuaria de Vigo ha sido la línea de cooperación abierta con los principales actores de esta Comunidad, a través de sus asociaciones, y con las administraciones públicas implicadas en la gestión



tem that is certified by some of the highest level institutions – ISO 14,000, EMAS, PERS or ECOPORTS – the Port took the best step ahead in Europe and hosted the Green Energy Ports Conference, an outstanding international meeting attended by renowned European institution and experts. This was one of the initiatives that will certainly stay as a permanent forum to share and learn about changes in national and European regulations and to discuss the results of the initiatives that are developed within the EU.

And I cannot fail to mention other key facts of the year that were also vital for the future development of the port. The first one, the commissioning of the new superpostpanamax crane at Termavi, as well as its large franchise extension, once breakbulk traffic that was up to that moment handled at the Guixar3 area was transferred to the recently enlarged Arenal Quay. This enlargement is about to be completed and the Port Authority will be able to use it soon, and in total there will be an additional surface area of 50,000m².

Another vital issue for the Port Community of Vigo was the cooperative approach tackled together with the main agents in this Community through their associations and the public administrations that are involved in the port handling of goods, both in import and export flows. This cooperation has set the environment for forums in which we enjoyed the attendance of the Central Government Representative in Galicia, of the Tax Agency Representatives, of the Chairwoman of the Vigo Free Zone Consortium, all of them crucial for us. We dealt about many important aspects, such as improving the procedures of the border inspection post; the goods dispatch timing or the administrative 'one-stop-shop' or 'single window'.

It is also important to mention that due to the fact that our port is a natural shelter bay as well as safe and fully operational, this year witnessed a landmark in our history that

portuaria de las mercancías, tanto en los flujos de importación como de de exportación. Foros en los que ha sido fundamental la presencia permanente del Delegado del Gobierno en Galicia, de la Dirección General de la AEAT, de la Presidenta del Consorcio Zona Franca. Se han tratado temas de tanto interés como la mejora del funcionamiento del PIF, los plazos de despacho de las mercancías o la ventanilla única administrativa.

Comentar también que en estrecha relación a la condición de nuestro puerto como refugio natural, seguro y operativo, este año se ha producido un hito fundamental que no se olvidará fácilmente; la operación especial de embarque o carga del portaaviones australiano "Adelaide", construido por el astillero ferrolano de Navantia, en el buque de la compañía holandesa Dockwise, Blue Marlin, para su traslado a Australia. Operación perfecta que se produjo con el testigo de la ciudad de Vigo en pleno mes de Diciembre, gracias a las excepcionales condiciones naturales del Puerto.

Cerrando ya el año, ha sido también vital la efectiva entrada de la petrolera mejicana PEMEX en el Astillero H. J. Barreras, lo cual ha sido resultado de una gestión excepcional por parte del propio Presidente de la Xunta de Galicia, que va a generar nuevo trabajo para el sector de la construcción naval de Vigo, muy castigado por la crisis en los últimos años.

Y no quiero cerrar este comentario sin recordar brevemente que durante los 12 meses del año, se continuaron desde el Puerto y de forma incansable, las gestiones para tratar de revertir las consecuencias de una decisión errónea tomada en Octubre de 2011, por la que se excluyó a Vigo del listado de puertos primarios establecidos en la red TEN-T. No fue posible, ya que la decisión, como reconoció el propio responsable de adoptarla en 2011, era de naturaleza política y no obedecía a razones objetivas o técnicas. En cualquier caso, nuestros esfuerzos están ya enfocados en el desarrollo e inclusión del Puerto en proyectos de interés que conlleven la consecución de otro tipo de apoyos europeos, también económicos, de forma que Vigo siga siendo el puerto que es en la actualidad, eficiente y absolutamente comprometido con el servicio a su comunidad.

El Puerto es un trabajo colectivo de la Autoridad Portuaria, de su Consejo de Administración, de su personal y de todas las empresas y trabajadores que forman la Comunidad Portuaria, su éxito es el éxito del puerto, y su esfuerzo y el trabajo unido y en colaboración con todos ellos, son la única garantía de futuro.

Ignacio López-Chaves Castro

Febrero de 2014



will not be easily forgotten: the special embarkation and loading operation of the Australian LHD Adelaide, built by the Navantia shipyards in Ferrol, into the Blue Marlin, a specialized vessel owned by the Dutch company Dockwise in order to take it to Australia. This was a perfect operation that took place in Vigo last December thanks to the exceptional natural condition of our Port.

As we approach the end of this review of the year, we must talk the effective entry of the Mexican oil company PEMEX in the H. J. Barreras shipyard, which was the result of an excellent work carried out by the President of the Galician Government, Xunta de Galicia, as this will create new employment possibilities for the ship building sector in Vigo, an industry that had been severely hit by the economic crisis these last years.

Before concluding these reflections, I would like to briefly remark that during these last 12 months we never stopped working in order to reverse the consequences of the wrong decision made in October 2011 that meant excluding Vigo from the core ports list set by the Ten-T network. We were not able to achieve our goal because – and as the person in charge of making such decision in 2011 admitted – the grounds for this choice were clearly based on political interests only and could not be attributed to objective or technical reasons. However, our efforts are already focused on the development and inclusion of the Port in projects that are of interest for us and that might bring other kind of European support, in the financial sphere too, so that Vigo can still be the port it is nowadays: efficient and totally and entirely devoted and committed to the Community.

The Port is a collective project of the Port Authority, all the way from the Board to the basic staff, and of all the companies and workers that integrate the Port Community. The Community's success is the Port's success and the endeavours, cooperation and collaboration of all of us are the only guarantee for our future.

Ignacio López-Chaves Castro

February 2014



Beatriz Colunga Fidalgo

COMENTARIO DE LA DIRECTORA DEL PUERTO COMMENTS BY THE MANAGING DIRECTOR

Bearing in mind that the Port of Vigo is a **general cargo port, and, furthermore, with highly specialized loading and unloading operations**, the year 2013 has generated very remarkable traffic results, since, for the first time, the movement of general cargo has risen to more than 90 % of total traffic, that has been again this year above 4 million tons (4,205,738 t). Looking back, 10 years ago, shows that general cargo was below 80 %, which gives an impression of the development of our traffics.

Teniendo en cuenta que el Puerto de Vigo es un **puerto de mercancía general, y además con una operativa de carga y descarga altamente especializada**, el año 2013 ha arrojado unos resultados de tráfico especialmente relevantes, ya que por primera vez el movimiento de mercancía general ha superado el 90% del total del tráfico, que este año ha sido de nuevo superior a 4 millones de toneladas (4.205.738 t). Un vistazo hacia atrás, hasta 10 años antes, nos muestra que la mercancía general no superaba el 80% del tráfico, lo que da idea de la evolución de nuestros tráficos.

Quantitatively, total traffic volumes of 2013 have been increased in a 4.51 %, and general cargo increased even more, reaching 3,537,056 tons, which has made a difference of 5,28 positive points regarding to 2012.

Cuantitativamente, los volúmenes de tráfico total del año 2013 se han incrementado en un 4,51%, y la mercancía general creció aun más, alcanzando 3.537.056 toneladas, lo que ha marcado una diferencia de 5.28 puntos positivos con respecto a 2012.

With regard to bulks, that represented 369,507 tons, they had undergone a global decrease of -2.38 %, distinguishing between liquid bulks, which have increased due to the asphalt, that grew almost 300 %, while chemicals and diesel have decreased, and solid bulks, where the drop of cement in almost a 5 %, as a result of the crisis situation in the building sector, stands out.

En cuanto a los graneles, que han supuesto 369.507 toneladas, han experimentado un descenso global del -2,38%, distinguiéndose los graneles líquidos, que se han incrementado a causa del asfalto, que aumentó casi un 300%, habiendo bajado los productos químicos y el gasóleo. En cuanto a los graneles sólidos, destaca el descenso del cemento en casi un 5%, fruto de la situación de crisis en el sector de la construcción.

Another feature of Vigo, the high specialization of its operations, has been emphasized as well, since this last year, the 87.3 % of general cargo was ro-ro and lo-lo traffic. Regarding to the last one, the volume of the previous year was increased in 8 %, with the most movements recorded in the Container Terminal, with goods such as frozen fish, timber, processed granite, metals, canned food and machinery. Regarding the ro-ro containers traffic, including the semitrailers, the traffic was increased as well, even though more modestly than in the lo-lo modality - 3 % - with movements of automobile parts, machinery, slate and building materials.

Otro rasgo identificativo de Vigo, la **alta especialización de su operativa portuaria**, se ha visto también acentuado, ya que este último año el 87,3% de la mercancía general ha correspondido a tráfico ro-ro (rodado) y lo-lo (con-tenerizado). En cuanto a este último, se ha superado en un 8% el volumen del año anterior, con un número récord de movimientos en la terminal de contenedores, con mercancía como pesca congelada, madera, granito elaborado, metales, conservas y maquinaria. Y por lo que respecta al tráfico de contenedores ro-ro, incluyendo los semirremolques, el tráfico también se incrementó, aunque más modestamente que en la modalidad lo-lo - un 3% -, con movimientos de piezas auto, maquinaria, pizarra y materiales de construcción.

Before continuing with the analysis of the traffic data from the port, it is essential to describe some other milestones of the year related to matters that not only this year, but also in a near future, will have key importance in our port's strategy.

Antes de proseguir con el análisis de los datos de tráficos del puerto, es fundamental reseñar algunos otros hitos del año relativos a asuntos que no sólo este año, sino en un

Throughout 2013, the enlargement of the commercial docks of the port, Arenal and Transversal, has made considerable advances as foreseen, being already near completion, when in the Transversal Quay, the Eastern berthing line will be 225m and the head of the dock 170m, besides the 50,000sqm annexe service area, infrastructures more in keeping with the current commercial global fleet.

This year, these docks surface areas have been reordered, with the granting of new concessions aimed at projects that will increase the competitiveness of the port in the breakbulk and container traffic. Closely tied with this, it is the decision of moving general cargo traffic (that was

futuro muy próximo, serán claves en nuestra estrategia portuaria.

A lo largo de 2013 la **ampliación de los muelles comerciales del puerto, Arenal y Transversal**, ha avanzado de forma considerable y conforme a lo previsto, estando ya próxima a finalizar, momento en el que estarán ya disponibles las líneas de atraque de 225 m de Transversal Este y los 170 m de la cabeza de dicho muelle, dotadas de atraque con calados de entre 14 a 15,5 m, además de la zona de servicio anexa de 50.000 m², infraestructuras que son mucho más acordes con las características de la flota global comercial actual.

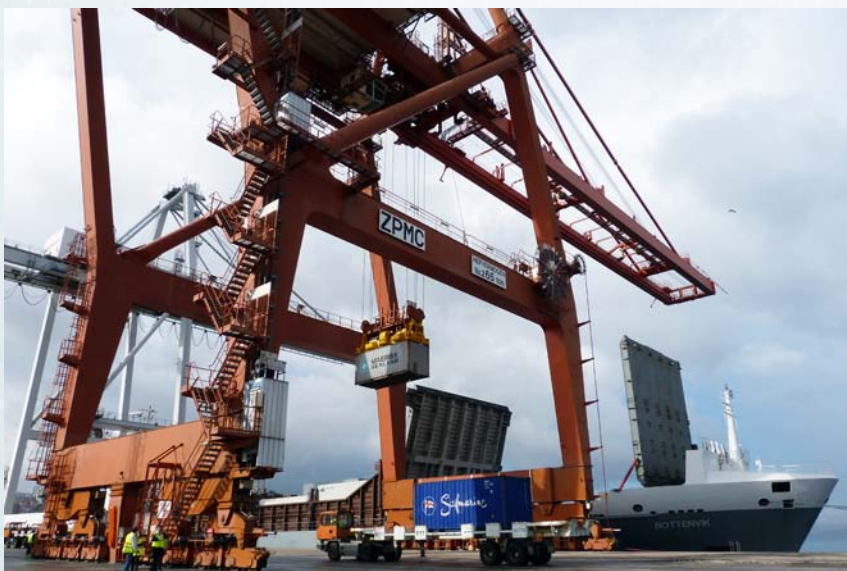
En este año se han reordenado las superficies de estos muelles, con el otorgamiento de nuevas concesiones destinadas a proyectos que incrementarán la competitividad del puerto en los tráficos de breakbulk y de contenedores. Ligado a ello está la decisión de trasladar a este ampliado Muelle de Arenal el tráfico de mercancía general que se venía desarrollando en Guixar 3, de forma que toda esta zona, que es la de mayor calado de los muelles vigueses, se ha destinado al tráfico de contenedores, a través de la ampliación de la superficie de la Terminal de Contenedores, lo cual se traducirá, sin duda, en un incremento de la competitividad de ambas modalidades de tráfico. Para ello, la Autoridad Portuaria ha ejecutado este año las obras necesarias para la instalación y operatividad de la nueva grúa superpostpanamax.

Otro avance en pro de esta competitividad, se ha referido a la **intermodalidad ferroviaria en nuestro puerto**, en concreto, al trabajo realizado a lo largo del año con ADIF y con RENFE OPERADORA. En el primer caso, a fin de consensuar el mayor aprovechamiento de la superficie de la Terminal Intermodal de Guixar, con el objetivo de disponer de alguna superficie adicional para el tráfico portuario y, sobre todo, de intensificar la permeabilidad entre la superficie portuaria y la asignada a ADIF, de forma que se incremente el grado de intermodalidad del Puerto, algo considerado imprescindible y ampliamente demandado por nuestros

being carried out in Guixar 3 quay) to this enlarged Arenal Quay, so that all this area, the one with the deepest draught of Vigo's docks, was designated for containers traffic, through the enlargement of the surface area of the Containers Terminal, which will certainly turn into an increase in the competitiveness of both modalities of traffic. This very year, the Port Authority made the necessary works on the installation and effectiveness for the new crane superpostpanamax.

Another progress for this competitiveness is related to the railway intermodality in our port, particularly, to the work carried out through the year with ADIF and RENFE OPERADORA. In the first case, having as goal agreement about the best use of the surface area of the Guixar Multimodal Terminal, with the aim of having some additional surface available for the port's traffic and, above all, strengthen the permeability between the port area and the ADIF area, increasing in this way the degree of intermodality of the Port, point seen as essential and broadly demanded by our users. Furthermore, in 2013, trains have been seen again in the docks, after several years of almost total absence of this kind of operations, which, even though it was only 5,000 tons, meant an increase of nearly 900 %.

Another project considered strategic is the building of a Mobile Ramp as an extension of a fixed ramp at the Bouzas Terminal, for loading intermodal transport units (basically trailers) into ro-ro vessels, in order to speed up the operations and reduce the level of incidences in transport equipment, that sometimes happen as a consequence of the existing tidal range of our waters, and, specially, in extreme cases of spring tides. The Port of Vigo has submitted a proposal for the EU financial aids program TEN-T for this project together with the Port of Nantes-Saint Nazaire, in which this French port includes a new infrastructures project with a wider scope than the Vigo project, especially in terms of investment. This initiative will be continued during the first months of 2014, when it is expected to end well with the obtaining of the European funds.



This strategy is directly oriented to the finally impending development of the Atlantic Motorway of the Sea between both ports, supported, as it is the case of other successful projects of the Mediterranean, by a pre-existing road traffic, that will not be by itself the main traffic of the Motorway, but only the solid foundations upon which advantage of synergies will be taken to create a competitive and, above all, sustainable project from the point of view of the criteria themselves on which the trans-European transport network or TEN-T is established.

usuarios. Además, en 2013 hemos vuelto a ver convoyes de ferrocarril en los muelles, tras varios años de casi total ausencia de este tipo de operativas, lo que aunque sólo supuso 5.000 toneladas, se traduce en un incremento de casi un 900%.

Estratégico también se considera el proyecto de **construcción de una rampa móvil** sobre una de las rampas fijas de la Terminal de Bouzas, destinada al embarque de unidades de transporte intermodal (trailers, básicamente) a bordo del buques ro-ro, de forma que se agilicen las operaciones y se reduzca, además, el nivel de incidencias en los equipos de transporte, que a veces se producen como consecuencia de la amplia carrera de marea existente en nuestras aguas y, sobre todo, en el caso extremo de mareas vivas. Este proyecto se ha presentado a subvenciones TEN-T en una propuesta conjunta con el Puerto de Nantes-St Nazaire, en la que este puerto francés incluye el proyecto de nuevas infraestructuras de envergadura muy superior a la prevista por Vigo. Esta iniciativa tendrá continuidad en los primeros meses de 2014, momentos en los que se espera llegue a buen fin con la consecución de los fondos europeos.

Toda esta estrategia está directamente orientada al por fin inminente desarrollo de la **autopista del mar** entre ambos puertos, sustentada, como en el caso de otros proyectos de éxito del Mediterráneo, en un tráfico preexistente de automoción, que no constituirá por sí mismo el tráfico base de la autopista, sino sólo unos sólidos cimientos sobre los que aprovechar sinergias para crear un proyecto competitivo y, sobre todo, sostenible desde el punto de vista de los propios criterios sobre los que se establece la red transeuropea de transporte o TEN-T.

La Autoridad Portuaria considera que una de las claves del éxito de la autopista será la adecuada comunicación y promoción del proyecto en sí, de forma que se comuniquen adecuadamente los beneficios en términos de coste, regularidad o frecuencia y otro tipo de beneficios directamente relacionados con una de las bases o soporte fundamentales del proyecto, el sector del transporte terrestre por carretera, pieza clave del proyecto. En este sentido, el Puerto de Vigo tiene como estrategia clave la estrecha cooperación con los Usuarios de la Comunidad Portuaria a la hora de desarrollar su **política comercial**, con claros ejemplos a lo largo del año 2013, en iniciativas de promoción como la participación conjunta con empresas portuarias en Ferias internacionales como la Seafood de Boston, Conxemar, la Breakbulk Transportation, la Transport Logistics de Munich, y un largo etc, en las que también se contó con la involucración de Zona Franca de Vigo, Portos de Galicia, Cámara de Comercio y, por supuesto, de Puertos del Estado.

Otro punto de gran importancia en la gestión portuaria del año 2013, ha sido el avance en la tramitación del expediente de la **Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP)**, que en el mes de abril fue enviado por Puertos del Estado al Ministerio de Fomento, ya en la fase final previa a su aprobación, si bien esta se ha visto pospuesta por la



The Port Authority considers that one of the key to the success of the motorway will be the adequate communication and promotion of the project itself, so that benefits/profits in terms of cost, regularity or frequency and other kind of benefits/profits directly related to one of the project's essential basis or support, the hinterland traffic by road, cornerstone of the project, will be adequately communicated.

In this respect, the Port of Vigo has as key strategy the close collaboration with the users of the Port Community when developing its commercial policy, with clear examples throughout 2013, in promotion initiatives as the joint participation with port companies in International fairs, like Seafood in Boston, Conxemar in Vigo, Breakbulk transportation, Transport Logistics in Munich, and many more, in which there were also involved the Free Zone Consortium of Vigo, Portos de Galicia (Galician Ports), Vigo Chamber of Commerce, and, of course, Puertos del Estado (the Spanish official ports institution).

Another point of great importance in port management in 2013 was the progress in the processing of the dossier of Delimitation of Port Area and Land Usages (DEUP), that was sent in April by Puertos del Estado to the Spanish Ministry of Development, already in the final phase prior to its approval, even though this has been postponed due to the necessity of returning to the public exhibition phase of the part of the document that had to be modified, in the separation "Punta Rodeira – Punta Balea".

The Logistics Platform of Salvaterra As Neves has made significant steps forward as well, once that important decisions were taken, as the return to the condominium between Port Authority, Free Zone and IGVS (Galician Institute to promote housing and industrial areas), by regional Galician Government (Xunta de Galicia) or the decision of urbanizing the PLISAN from the South, starting by the logistics and transformation area.

Relating to the economic management data of the Port Authority, I will make a brief general comment, the "operating expenses" slightly decreased as a whole, while staff

necesidad de volver a la fase de exposición pública de la parte del documento que ha sido necesario modificar, en el deslinde "Punta Rodeira – Punta Balea".

La **Plataforma Logística de Salvaterra As Neves** ha tenido también un importante avance, una vez que se han tomado decisiones de gran trascendencia, como la vuelta al condominio entre Autoridad Portuaria, Zona Franca e IGVS, por parte de la Xunta de Galicia, o la decisión de urbanizar la PLISAN desde el sur, iniciándose por el área logística y de transformación.

En cuanto a los datos de **gestión económica de la Autoridad Portuaria**, comentar brevemente que los "ingresos de explotación" descendieron ligeramente en su conjunto, mientras que gastos como el de "personal", crecieron en 4 puntos y medio al haberse abonado en 2013 la paga extra no abonada en 2012. En lo relativo a "Otros gastos de Explotación", se ha logrado una reducción de más de un 9%, gracias al plan de austeridad que se ha seguido aplicando. La cifra de inversiones del año ha llegado a 17,4 millones de €, y el resultado del ejercicio antes de impuestos ha sido de 614.000 €.

Volviendo a los tráficos de 2013, las mercancías más importantes por volumen se desglosan, por orden, a continuación:

- **Los automóviles y sus piezas**, que alcanzaron algo más del 24% del volumen de mercancía general, con casi 495.272 vehículos, han crecido en un 13,7%, siendo mayoritariamente de PSA Peugeot Citroën, Toyota

costs increased in 4.5 points due to the annual extra pay amount paid in 2013 and not paid in 2012. Regarding to "other operating expenses", a decrease of more than 9 % was achieved thanks to the austerity plan that was being applied. The figure for investments of this year reached 17.4 million €.

Turning to the core of the 2013 port traffic results matter, the most important goods listed in terms of volume are the following ones:

- **Automobiles and spare parts**, a sector that reached over 24% of the general cargo traffic, with almost 495,272 vehicles, have increased 13.7 %, being mainly from PSA Peugeot Citroën, Toyota and Renault. The majority, 87%, has been export traffic and the remaining 13% import, which has quite fallen due to local consumption contraction, focused, besides, on imports from France and Belgium. Regarding exports, destination countries have remained constant, increasing significantly in some cases (France, Belgium and Germany) and only decreasing in the case of UK. Other new export destinations have been Sweden, Poland and Tunisia. This was due to increased production of Peugeot-Citroën. Another relevant fact in 2013 was the intensive use of the vehicle storage silo. In terms of contribution to the economic value of the cargo, that of the automotive sector has been estimated at 54% (2012).
- **Frozen fish** amounted something less than 20% of the total general cargo traffic moved in 2013



y Renault. La mayoría, un 87%, ha sido tráfico en exportación y el 13% restante en importación, que ha descendido bastante por la contracción del consumo local, focalizado además en las importaciones procedentes de Francia y Bélgica. En las exportaciones, los países de destino se han mantenido constantes, aumentando significativamente en algunos casos (Francia, Bélgica y Alemania) y sólo descendiendo en el caso de Reino Unido. Otros destinos de export nuevos han sido Suecia, Polonia y Túnez. Esto se ha debido al aumento de producción de Peugeot-Citroën. Otro dato relevante en 2013 ha sido la utilización intensiva del silo de almacenamiento en altura. En cuanto a su contribución al valor económico de las mercancías, el de automoción se ha cifrado en el 54% (año 2012).

- **La pesca congelada** ha supuesto algo menos del 20% del volumen de mercancía general movida en 2013 (666.791 ton). Esta mercancía viene en importación desde países como Argentina, Namibia, Perú, China, Uruguay o Sudáfrica, mayoritariamente en contenedor, y en convencional desde Malvinas, Portugal y USA. En 2012 ha supuesto el 17.7% del valor económico del tráfico total movido por el Puerto de Vigo.
- **El granito**, con un porcentaje del 14.7% sobre el total de mercancía general, (3 décimas menos que en 2013) incluyendo tanto el presentado en bloques, como el elaborado, el cual se ha incrementando notablemente. Los granitos en bloque proceden fundamentalmente de Angola, Mozambique, Noruega, Brasil y Finlandia. El granito que se exporta, tanto el originario de nuestras canteras, en bruto, como el elaborado por la industria local, tiene como destino a Italia, Polonia, Lituania, Francia, en el caso del bruto; y Turquía, Marruecos, EE.UU. y Túnez, en el caso del elaborado.
- **La madera**, que este año ha supuesto un 7,24% sobre el total de la mercancía general, es otro tráfico que se incrementó en este ejercicio, y que exportamos en forma elaborada (contrachapados y aglomerados en un volumen cercano a las 190.000 toneladas) a lugares como Chile, Perú, Méjico, Países Bajos, Francia, Emiratos Unidos, Ecuador, o Israel. Las importaciones son menores, superan las 27.000 toneladas, y se trata básicamente de algunas especies de calidad que vienen desde EEUU y Chile.

Para terminar esta revisión del ejercicio 2013, sólo queda insistir en la disposición de toda la estructura de la Autoridad Portuaria para apoyar y cooperar con la Comunidad Portuaria en todo cuanto proyecto tengan en el ámbito portuario, empezando tanto por la Presidencia como por esta Dirección del Puerto de Vigo.

Beatriz Colunga Fidalgo

Febrero 2014



(666,791 tons). This kind of good is imported from Argentina, Namibia, Peru, China, Uruguay and South Africa, mostly in container, and from Falkland, Portugal and USA in break bulk. In 2012 it has accounted for 17.7% of the total traffic value of the Port of Vigo.

- **Granite**, accounting for 14.7% of the general goods (0.3 less than in 2013), both in raw blocks and processed, which has remarkably increased. Raw granite blocks come mainly from Angola, Mozambique, Norway, Brazil and Finland. Exported granite, both our own raw granite and the one processed by local companies, heads to Italy, Poland, Lithuania, and France in the case of raw granite, while the processed heads mainly for Turkey, Morocco and USA.
- **Timber**, which this year reached 7.24% of the general cargo is another traffic that has also increased this year, and that we export in processed format (plywood and chipboards amounting to 190,000 tons) to countries like Chile, Peru, Mexico, Netherlands, France, USA, Ecuador or Israel. Imports are not as high, over 27,000 tons, and consist mainly of some quality species from USA and Chile.

To conclude the year overview, I would merely like to stress on all the Port Authority organization availability for supporting and cooperating with the Users of the Port of Vigo in whatever project they may have in the port area, starting with both the Presidency and the Management of the Port of Vigo.

Beatriz Colunga Fidalgo

February 2014