



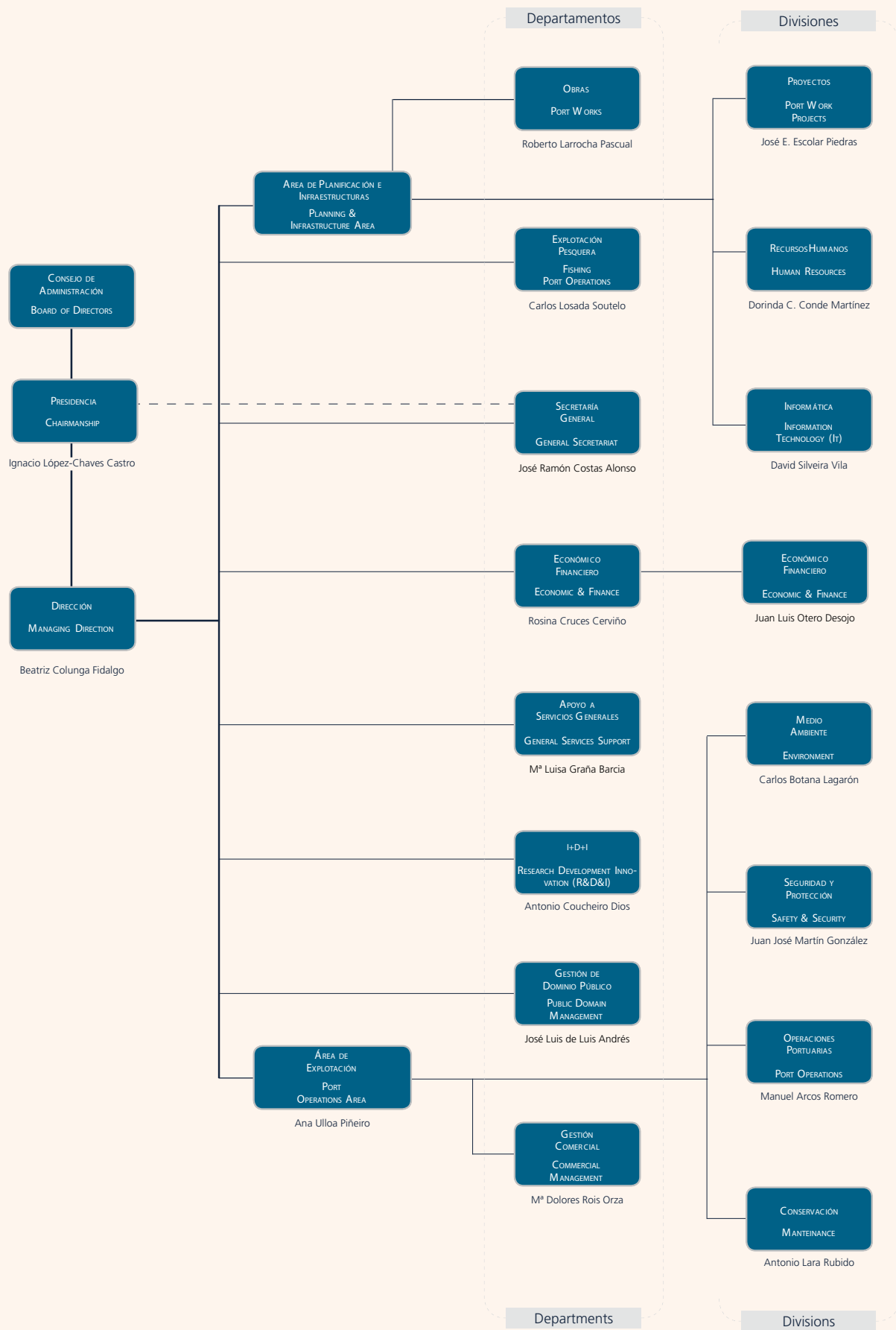


ORIDAD PORTUARIA de VIGO



presentación  
**foreword**





## **Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2014** **Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2014**

### **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

### **Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo / Managing Director of the Port Authority:**

Beatriz Colunga Fidalgo.

### **Vocales / Ordinary Members of the Board:**

#### **Representantes de la 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

#### **Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación:**

##### **Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping:**

José García Costas

#### **Representante de las Organizaciones Empresariales:**

##### **Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra:**

Jose Manuel Fernández Alvaríño.

#### **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, hasta el 18-11-14

Yann Claude Martín, desde el 18-11-14

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.



## Comentario del Presidente

El año 2014, desde el punto de vista portuario, ha tenido dos caras distintas en los dos semestres del año. El segundo, con un ritmo de crecimiento, y el primero, con una caída de tráficos. La segunda parte del año se notó una mayor actividad aunque, al final, el tráfico cayó un 2,5%.

Este dato ha sido consecuencia, como se desprende de las estadísticas, de la caída del movimiento de automóviles y piezas auto ante la bajada de producción de la factoría viguesa de PSA Peugeot Citroën con respecto al periodo de 2013. Pero el futuro es muy esperanzador como consecuencia de la adjudicación, el pasado mes de diciembre, de los nuevos modelos K9 que se fabricarán en la central viguesa de PSA. Un logro fruto de la apuesta de Citroën por Vigo, consecuencia también de la implicación personal del Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, por el sector de la automoción, clave para el Puerto vigués. Esta adjudicación ha sido una magnífica noticia para la ciudad y su Puerto, ya que no sólo va a suponer mayor carga de trabajo para la fábrica viguesa de PSA Peugeot Citroën, sino también un incremento de movimientos para el Puerto de Vigo. Este acuerdo deja patente, además, que cuando las administraciones trabajan conjuntamente y con un fin común, los objetivos se consiguen.

En contraposición con los automóviles y las piezas auto, destacan el tráfico de graneles que, por primera vez desde el año 2007, y sobre todo en el caso del cemento, experimentó un repunte de L +3% respecto a los datos de 2013, después de siete años de caída.

Asimismo, la mercancía general -que supone el 90% de los tráficos del Puerto de Vigo- registró el pasado año un récord histórico en el capítulo de importación de mercancía movida en contenedor por grúa con más de 2.162.000 toneladas en el acumulado del año, lo que supone un incremento del +4% respecto al ejercicio anterior. Destacan, por su volumen, el tráfico de pesca congelada, madera, granito elaborado, metales y sus manufacturas, conservas y piezas auto. Desde el año 2005, este tráfico ha subido un +27%, lo que consolida al Puerto de Vigo como referente en Galicia. Esta notable subida demuestra, además, la necesidad de la ampliación -ya ejecutada- de la Terminal de Contenedores del Puerto vigués, que ha pasado de ocupar una superficie de 125.000 m<sup>2</sup> a los 180.000 m<sup>2</sup> actuales, así como la mejora de sus instalaciones, a pesar de la situación de crisis. Destaca especialmente el movimiento de contenedores llenos, lo que convierte a Vigo en un puerto rentable para las navieras y, por ello, nuestro objetivo es el de continuar en esa senda de crecimiento.

Por otra parte, el tráfico de pesca para consumo humano, que incluye la suma de la pesca congelada, salada, fresca

## Comments by the Chairman



**Ignacio López-Chaves Castro**

From the port's point of view, each 2014 semester has behaved differently. A growing pace in the second semester followed the initial drop in traffics of the first semester. Despite this increase of the activity experienced the second half of the year, the traffic fell 2.5% at the end of the year.

According to statistics, this result was due mainly to a fall in vehicles and auto spare parts traffic caused by the drop in Vigo PSA Peugeot-Citroën factory production with respect to 2013. But the future is promising, following the assignment, last December, of the new K9 models, that will be manufactured at the Vigo PSA plant. An achievement resulting of the commitment of PSA Peugeot-Citroën with Vigo, and also a consequence of the personal involvement of the President of the Regional Government, Xunta de Galicia, Mr. Alberto Núñez Feijóo, to the automotive sector, key to the Port of Vigo. This award has been great news for the city and the Port, because not only will mean increased workload for the Vigo PSA factory, but also an increase in movements for the Port of Vigo. This agreement makes clear, moreover, that when administrations work together with a common goal, the objectives are achieved.

In contrast to cars and auto spare parts, bulk traffics stand out for the first time since 2007, especially the cement, with a rise of 3% compared to 2013 data, after seven years of decline.

Likewise, general cargo, which accounts for 90% of traffic at the Port of Vigo, achieved last year a record in import container cargo moved by crane reaching over 2,162,000 tons, an increase of +4% over the previous year, standing out, because of their volume, traffics like frozen fish,

y elaborada, logró en 2014 batir su propio récord de movimientos, al sumar más de 865.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 5% respecto a 2013, además de superar su mejor cifra, registrada en el año 2012. Destaca especialmente la subida del +12% del tráfico de conservas, con más de 86.000 toneladas movidas a lo largo del pasado año. Una cantidad que, si bien no resulta excesivamente alta cuantitativamente, dista mucho de las 6.000 toneladas registradas en el año 1904 o de las 19.000 toneladas de 1922, además de suponer un alto valor cualitativo.

Junto a las conservas, otro de los tráficos estrella del Puerto vigués, el de la pesca congelada, ha logrado batir también su propio récord en el apartado de exportaciones, con más de 140.000 toneladas exportadas desde los muelles olívicos en 2014 con rumbo a destinos tan dispares como los Países Árabes, China, Sudeste Asiático o África, entre otros muchos. Estos datos demuestran que el movimiento de pesca, no solo continúa mostrando su fortaleza como el principal sector económico del Puerto de Vigo, sino que lo consolida como uno de los puertos pesqueros más importantes del mundo.

El año 2014 se cierra con un incremento del tráfico de pasajeros de crucero y de transporte de ría. El de cruceros ha crecido un +2,45%, alcanzando los 176.000 pasajeros, mientras que el de ría subió un +18%, lo que supone cerca de 710.000 pasajeros.

Sigue creciendo, como en años anteriores, el tráfico de granito elaborado -cuyo valor industrial es siete veces superior al del granito en bruto, al que ya supera en movimientos- (+16%) y la pizarra (+11%).

Estos datos, no hacen sino demostrar que el Puerto de Vigo crece, un año más, en los tráficos fundamentales. Mercancías que, en definitiva, ofrecen un alto valor añadido a nuestro Puerto. De hecho, solo en 2013, el valor de la mercancía que se embarcó y desembarcó a través del Puerto de Vigo superó los 12.000 millones de euros, mientras que el valor de las mercancías exportadas a través de la dársena viguesa superó los 6.600 millones de euros, lo que demuestra que el Puerto de Vigo es vital para la economía no solo gallega, sino también española.



timber, manufactured granite, metals and manufactures, canned food and auto spare parts. Since 2005, this traffic has grown up 27%, consolidating the Port of Vigo as a reference in Galicia. This remarkable rise proves the necessity of the already finished Container Terminal enlargement, which has gone from an area of 125,000 m2 to the current 180,000 m2 apart from the improvement of its facilities, all carried out in spite of the economic crisis. Besides, the noteworthy full container traffic at the Port of Vigo makes it more profitable for shipping companies; that is why our goal is maintaining this path of growth.

Moreover, regarding fishing for human consumption, which includes fresh, frozen, canned and salted fish, in 2014 it has beaten its own record, amounting more than 865,000 tons, an increase of 5% compared to 2013 and its best figure ever, surpassing the prior record marked in 2012. Particularly noteworthy is the 12% rise in canned fish traffic, with more than 86,000 tons moved. An amount which, if not quantitatively too high, it stands very far from the 6,000 tons in 1904 or the 19,000 tons in 1922, apart from the high qualitative value implied.

Along with canned fish, another star traffic at the Port of Vigo, that of frozen fish, has also managed to beat its own exports record, with over 140,000 tons exported from Vigo's docks in 2014 for destinations as diverse as the Arab countries, China, Southeast Asia or Africa, among others. These data demonstrate that fishing, not only continues to show its strength as the main economic sector of the Port of Vigo, but helps it consolidate as one of the most important fishing ports in the world.

2014 ends with an increase in passenger traffic. Cruise traffic rose 2.4% while inner estuary transport increased to 18%, what means almost 710,000 passengers.

Regarding manufactured granite traffic -whose industrial value is seven times higher than that of raw granite, which already surpasses in terms of traffic- it keeps growing (+16%), as well as slate (+11%).

These data show that the Port of Vigo grows, once again, its fundamental traffics; goods that, ultimately, mean high added value to the Port. In fact, only in 2013, the value of the goods embarked and disembarked through the port of Vigo exceeded 12,000 million Euros, while the value of the goods exported from Vigo exceeded 6,600 million Euros, what proves how the Port of Vigo is vital not only for Galicia, but also for the Spanish economy.

In the last year 2014, besides, taxes such as Vessel Tax, Goods Tax or the tariff of storage were once more reduced, what has had a very positive impact on the income statements of the companies belonging to the port community. It is important to mention that the Port of Vigo has faced in the last three years to two drops in rates, which has led to an inevitable adjustment in spending in order to balance the operating income.

Leaving aside port traffics, and as for the main activities

El pasado año 2014, además, se han reducido, otra vez más, las tasas, como las aplicadas al buque, a la mercancía y a la tasa de ocupación, que han repercutido favorablemente en las cuentas de resultado de las empresas de nuestra Comunidad Portuaria. No hay que olvidar que el Puerto de Vigo ha hecho frente en los últimos tres años a dos bajadas de tasas, lo que ha derivado en el imprescindible ajuste de nuestros gastos con el objetivo de equilibrar la cuenta de resultados.

Dejando a un lado los tráficos portuarios, y en cuanto a las principales actuaciones llevadas a cabo a lo largo de este año, destaca especialmente la conclusión de los trabajos de "Mejora de la Operatividad de los Muelles Comerciales", dedicados ahora a mercancía general.

Esta obra, ejecutada en los Muelles Comerciales, ha dotado a la zona de mayor longitud de atraque, con un incremento de la explanada portuaria (50.000 m<sup>2</sup>) y un aumento considerable de los calados respecto a los existentes (se ha pasado de los 10 a los 14, e incluso a los 16,5 metros de calado en la zona de la cabecera del Muelle Transversal). Con esta obra se han conseguido, además, tres nuevas alineaciones, de 290, 225 y 170 metros de longitud, respectivamente. Los trabajos han contado con una inversión de algo más de 50 millones de euros, 23 de ellos procedentes de fondos de cohesión de la UE, lo que demuestra que se trata de una de las actuaciones más importantes de las realizadas por el Puerto de Vigo en los últimos años. Adjudicada en septiembre de 2009, ha sido proyectada sobre pilotes, al tratarse de un método constructivo medioambientalmente más eficaz, permitiendo la circulación de las corrientes marinas.

Hoy, esa superficie ampliada ya está ocupada por éolicos offshore de grandes dimensiones, además de por aluminio y granito, lo que demuestra que esa superficie y calado eran necesarios. Vigo tiene hoy un Puerto mejor del que tenía hace diez años, ya que estas obras han supuesto un salto cualitativo muy importante para la historia de este Puerto y demuestran, una vez más, que con consenso se llega siempre a buen fin.

carried out throughout the year, It is especially worth mentioning the conclusion of the works of "Operational Improvement of the Commercial Docks", now devoted to general cargo.

This work in the Commercial Docks has given the area a longer berthing line, an increase of the port esplanade (50,000 m<sup>2</sup>) and a significant increase over existing draughts (it went from 10 to 14m, reaching even 16.5 meters deep near the headwaters of Transversal Dock). It has also meant three new alignments with lengths of 290, 225 and 170 meters respectively. The work has received an investment of over 50 million Euros, 23 of them coming from EU cohesion funds, which shows their magnitude, one of the most important actions undertaken by the Port of Vigo in recent years. Awarded in September 2009, it has been projected on stilts, being it the most environmentally efficient construction method, allowing the circulation of ocean currents.

Today, that larger surface area is already occupied by large offshore windmill turbine parts, in addition to aluminum and granite, which shows that surface and depth were necessary. Vigo has a better Port today than it did ten years ago, as these works have been a very important quality leap for the history of this Port and demonstrates, once again, that consensus is the key to achieving goals.

It is therefore a fundamental work for the Port of Vigo, to ensure that any general cargo ship over 10 meters draught can operate in a suitable dock, without recurring to provisional alternatives like Guixar Dock, as happened so far. Guixar Dock has already shown signs of congestion in the past and we cannot allow this to happen again in the future, since it would lead immediately to a loss of competitiveness of the companies operating in it, most of them local. Now, the Port of Vigo has more surface area, which makes vessels' loading / unloading easier and cheapens shipping owners operations by allowing them to concentrate their cargoes.





Se trata, por tanto, de una obra fundamental para el Puerto de Vigo, al garantizar que cualquier barco con mercancía general de más de 10 metros de calado pueda operar en un muelle adaptado a sus necesidades, sin tener que hacerlo necesariamente en Guixar, como sucedía hasta el momento. El Muelle de Guixar ya ha dado muestras de congestión en el pasado y no podemos permitir que esto vuelva a suceder en el futuro, puesto que llevaría de inmediato a una pérdida de competitividad de las empresas a las que sirve —en su mayoría empresas locales—. Ahora, el Puerto de Vigo dispone de mayor superficie, lo que facilita la carga/descarga de los buques y abarata la operativa de las navieras, que pueden concentrar sus cargas.

Esta obra ha supuesto, además, el desvío de la mercancía general, que antes operaba en la zona de Guixar 3, al Muelle del Arenal, y la consecuente ampliación de la Terminal de Contenedores, respondiendo así a la necesidad de concentrar cargas, diferenciar mercancía general contenerizada y no contenerizada y organizar los usos del Puerto de Vigo, logrando más espacio y más calado, al dedicar Guixar al tráfico de contenedores y los muelles de Arenal y Transversal a mercancía general, al tiempo que contribuirá a que el Puerto de Vigo esté preparado para el futuro, con capacidad para operar con mayores garantías.

Del mismo modo, otra de las actuaciones estrella de 2014 ha sido la de la ampliación de la Terminal de Contenedores, que ha pasado de ocupar una superficie de 125.000 m<sup>2</sup> a los 180.000 m<sup>2</sup> gracias a la reorganización de tráfico que supuso la ampliación del Muelle del Arenal, donde se ha trasladado toda la mercancía general, dejando Guixar únicamente para el tráfico de contenedores. Asimismo, la Terminal cuenta con una nueva grúa Super Post Panamax, sin igual en todo el arco atlántico, y que convierte a Vigo en el Puerto más preparado de Galicia. Somos un puerto especializado, en el que cerca del 80% de los contenedores de Galicia se mueven a través de Vigo. Por ello, apostar por la Terminal es apostar por el futuro del Puerto de Vigo.

Por otro lado, destaca especialmente la autorización otorgada al Puerto de Vigo a través de la Subdirección General de Sanidad Exterior del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad del Gobierno de España, como Punto Designado de Importación (PDI) y Punto de Entrada Designado (PED). Un reconocimiento que implica que el Puerto de Vigo está habilitado para la inspección de determinados productos sometidos a medidas especiales de protección, como es el caso de los frutos secos con riesgo de contener sustancias contaminantes y nocivas que deben inspeccionarse por separado en unas instalaciones homologadas para este tipo de inspecciones.

Mención aparte merece la doble escala en Vigo del considerado el crucero más grande del mundo junto a su hermano, el Oasis of the Seas, que recaló en el Muelle de Transatlánticos hasta en dos ocasiones durante el pasado año: el 27 de septiembre y el 18 de octubre. De hecho, ha sido el mayor buque que, en su historia, ha recibido el Puerto de Vigo. Ésta fue también la primera vez que un barco de estas características visitó España, y dentro de este nuevo

This work has also meant the relocation of general cargo which was previously operated in the area of Guixar 3 Dock to Arenal Dock, and the consequent expansion of the container terminal, responding this way to the need of gathering together similar goods, differentiating containerized general cargo from non-containerized, organizing the Port's uses and gaining more space and draughts, by devoting Guixar Dock exclusively to container traffic and Transversal and Arenal docks to general cargo, while contributing to the Port of Vigo readiness for the future, anticipating enough capability and ability to operate with greater assurance.

In this regard, the enlargement of the Container Terminal has been another 2014 relevant intervention, growing from an area of 125,000 m<sup>2</sup> to 180,000 m<sup>2</sup> thanks to the reorganization of traffics led by the extension of Arenal Dock, to where all the general cargo was moved leaving Guixar Dock only for containers traffic. Likewise, the incorporation of a new Super Post Panamax crane to the terminal, the only one throughout the Spanish Atlantic Arc, makes Vigo the most qualified port in Galicia. We are a specialized port that moves about 80% of Galician containers traffic. Therefore, betting on the Container Terminal is doing it on the future of the Port of Vigo.

It has been decisive, on the other hand, the authorization granted to the Port of Vigo by the Spanish Government through the General Department of Foreign Health of the Ministry of Health, as a Designated Point of Import (PDI) and Designated Point of Entry (PED). This recognition means that the port of Vigo is now enabled for the inspection of certain products subject to special protection measures, such as nuts likely to contain hazardous contaminants and harmful substances, that must be inspected separately in a certified facilities fit for such inspections.

A special mention deserves the double call in Vigo of the Oasis of the Seas, the world's largest cruise ship (along with her twin sister) which berthed at Transatlantic Dock on two occasions during the past year: September 27th and October 18th. In fact, she is the largest ship welcomed by the Port of Vigo in its whole history. It was also the first time that a vessel of this class visited Spain, and Vigo was one of the few European destinations chosen by the company to make more than one scale in her new itinerary. A total of more than 12,600 passengers visited Vigo with the occasion of these two calls.

Besides this double call of this giant of the sea, the Port of Vigo received during the last year the visit of approximately 250,000 people in over 80 cruise calls, which reinforced, once again, the condition of the Port of Vigo as the leader of northern and northwestern Iberian Peninsula regarding the number of cruise passengers.

Our goal is to be prepared for the future and become more and more competitive. Our natural conditions allow us to: an estuary with 14,000 hectares of sheltered waters, sheltered from the Atlantic by the Cíes Islands, ensuring our effectiveness 24 hours a day, 365 days a year. But to main-



itinerario, Vigo fue uno de los pocos destinos europeos elegidos por la compañía para realizar más de una escala. En total, más de 12.600 los pasajeros visitaron Vigo con motivo de estas dos escalas.

Junto a esta doble escala de este gigante del mar, el Puerto de Vigo recibió a lo largo del pasado año la visita de, aproximadamente, 250.000 personas en más de 80 escalas de crucero, lo que supuso mantener, un año más, la condición de líder del Puerto de Vigo en todo el norte y noroeste peninsular en cuanto a número de pasajeros se refiere.

Nuestro objetivo es prepararnos para el futuro y ser cada vez más competitivos. Nuestras condiciones naturales nos lo permiten: una ría con 14.000 hectáreas de aguas abrigadas, protegidas del Atlántico por las Islas Cíes, lo que garantiza nuestra operatividad las 24 horas del día, los 365 días del año. Pero para seguir manteniendo este liderato, debemos estar preparados. Para ello, a lo largo de 2014 hemos llevado a cabo distintas actuaciones en el entorno del Muelle de Trasatlánticos con el objetivo de mejorar esta zona que es a la vez la principal entrada del turismo en la ciudad.

Pero todo ello no sería posible sin el respeto medioambiental. Una cuestión de primer orden para la Autoridad Portuaria de Vigo. De hecho, la Asociación Profesional de Empresas Medio Ambientales de Galicia (APROEMA), reconoció el pasado año la labor llevada a cabo por el Puerto de Vigo en el desarrollo de políticas y acciones que nos dirigen hacia el objetivo de un "Puerto Verde".

La Autoridad Portuaria de recibió este galardón en reconocimiento a su labor en el desarrollo de nuevos protocolos y tecnologías que permitan que las actividades portuarias produzcan el menor impacto ambiental posible al entorno que les rodea y el fomento del desarrollo sostenible. Todo ello a través de iniciativas como la obtención de la certificación ISO 14001 y EMAS III de todas las actividades de la Autoridad Portuaria, o la participación en proyectos como el proyecto Tefles (desarrollo de un sistema de limpieza de gases de escape de los buques), el proyecto GPEC (empleo de gas licuado para la producción de energía eléctrica, aire caliente y aire frío -tri-generación- destinado al suministro a buques en puerto), el proyecto Seporha (Smart Energy Ports and Harbours, que tiene como objetivo la implantación de energías inteligentes en Puertos), o la organización de la "Green Energy Port Conference" en el año 2013, que reunió en Vigo a más de 150 expertos de un total de 11 países.

El reconocimiento de APROEMA se une así a la certificación PERS (Port Environmental Review System) recibida de manos de ESPO (European Ports Organization) y ambos reconocimientos vienen a respaldar el fin último de lograr que el Puerto de Vigo sea considerado como uno de los "Puertos Verdes" referentes de Europa.

Ignacio López-Chaves Castro  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo  
Febrero de 2015.

tain this lead, we must be ready and prepared. That is why we have carried out throughout 2014 several actions in the surroundings of Trasatlánticos Dock in order to improve this area that is besides the main entrance of tourism in the city.

But all this would not be possible disregarding environmental respect, a major issue for the Port Authority of Vigo. In fact, last year the Galician Professional Environmental Companies Association (APROEMA) acknowledged the work carried out by the Port of Vigo in developing policies and actions that leading us towards becoming a "Green Port".

The Port Authority received this award in recognition of its commitment with the development of new protocols and technologies that help port activities to cause the least possible environmental impact and with the promotion of sustainable development. All this through initiatives such as obtaining ISO 14001 and EMAS III certification for all the activities of the Port Authority, or the participation in projects like Tefles project (development of a system for reducing ships emissions) the GPEC project (use of LNG to produce electricity, hot and cold air-tri-generation- intended for ships supplying while moored in port), the Seporha project (Smart Energy Ports and Harbours, which aims to implement smart energies in ports), or the organization of "Green Energy Port Conference" in 2013, which brought together in Vigo more than 150 experts from a total of 11 countries.

Recognition of APROEMA joins the PERS (Port Environmental Review System) certification previously received from ESPO (European Ports Organization), and both awards support the ultimate goal of making the Port of Vigo to be considered as one of the reference "Green Ports" in Europe.

Ignacio López-Chaves Castro  
Chairman of the Port Authority of Vigo  
February 2015



## Comentario de la Directora

El primer dato a presentar de 2014, básico, pero no por ello irrelevante, es que los resultados de tráfico del Puerto de Vigo han consolidado su condición de puerto altamente especializado, en cuanto a sus tráficos y su operativa: Si el pasado año nuestra cuota de mercancía general fue del 90%, este ratio se ha superado casi en medio punto, con un 90,41% de este tipo de mercancía sobre el total de su tráfico, que ha conllevado además, unas operativas RO-RO y LO-LO del 87%, siendo el resto de su mercancía general, en la modalidad de convencional puro o breakbulk.

La cifra total de tráfico portuario ha sido de 4.087.398 toneladas, de las cuales el de mercancías, excluyendo tráfico de ría, aviallamientos y pesca, ha supuesto 3.797.499 toneladas. Estos resultados suponen un descenso del 2,30% con respecto al año anterior, bajada motivada principalmente por la bajada de los tránsitos (-35%), más que por el comercio exterior, que se ha visto incrementado en un 1,16%, o por el nacional, que se ha mantenido en cifras análogas al del ejercicio anterior.

Analizando la evolución de los distintos tráficos a lo largo de este año y empezando por el tráfico de graneles (363.929 Tons.), vemos que continúa la tendencia de años anteriores de ligero descenso, si bien los resultados de los líquidos y de los sólidos han sido bastante desiguales. Los primeros han tenido una bajada mayor por la pérdida del tráfico del asfalto este año, si bien se sabe que ha sido una circunstancia coyuntural. En cuanto a los sólidos, mayoritariamente cemento desembarcado a través de las instalaciones especiales de Arenal, han subido casi un 3% este año, sin olvidarnos de los graneles que no utilizan instalación, caso de la sal, que se ha incrementado en un 23%.

En cuanto a la mercancía general, volvemos a observar un comportamiento desigual a veces incluso en el mismo grupo de mercancías. Así tenemos sectores como la ALIMENTACIÓN: con las Conservas (11,64%), Vino y bebidas (3,30%), Pesca Congelada (4,92%), Alimentos (-4,76%) y las Frutas y hortalizas (-29,85%); el sector de la CONSTRUCCIÓN: con otros Materiales de construcción (-23,25%), las Maderas (-24,86%), el Granito elaborado (+15,62%), el Granito bruto (-19,01%) y la pizarra (10,60%); el sector de la AUTOMOCIÓN, con el tráfico de Automóviles (-15,40 %) y las Piezas Auto (-16,96%).

Por operativa, la mercancía general en contenedor, tanto en ro-ro como en lo-lo, alcanzó niveles similares al máximo anual de 2007, y desglosando este tráfico, tenemos:

Merc. Gral. contenedorizada en LO-LO: En este ejercicio se alcanzó un movimiento de mercancías de 2.162.285 Tons. (+1,84%), lo que supone un record histórico en el Puerto de Vigo. El número de contenedores movidos, en TEU's, se situó en los 183.803, destacando por su volumen el tráfico de Pesca congelada, Madera, Productos químicos, Granito elaborado, Metales y manufacturas, Conservas y Piezas automoción.

En cuanto a la Merc. Gral. contenedorizada en RO-RO, incluyéndose aquí los semirremolques, se alcanzaron las 240.210 Tons. (-5,39%) con movimiento de 20.360 TEU's (-6,06%). Destacan en este medio las Piezas auto, Maquinaria, Pizarra y Materiales de construcción.

## Remarks by the Managing Director



**Beatriz Colunga Fidalgo**

The first thing we must say about 2014 may seem irrelevant but, quite on the contrary, it is very important to say that traffics at the Port of Vigo strengthen our position as a highly skilled port both in traffics and operations: the previous year our general cargo share was 90%, and last year this rate amounted to 90.41% of traffics as a whole for this type of cargo. RO-RO and LO-LO operations accounted for 87% and the remaining cargo was considered as general cargo in breakbulk.

Total port traffic was 4,087,398 tons, of which 3,797,499 tons relate to mercancías excluding bay traffic, fishing and vessel supply. These results translate into a 2.30% decrease when compared to the previous year mainly due to less transits (-35%) rather than due to foreign trade since this was increased in 1.16%, or to domestic trade – in similar figures as in 2013.

If we speak about the evolution of the different traffic throughout 2014, let us take bulks first (363,929 tons) and we can see that there is an on-going decreasing trend that was started in previous years, however liquid and solid results are not quite apace: decrease in liquid bulks are a consequence of less bitumen traffic, although we know this was a temporary situation. Regarding solid bulks, mostly cement that was unloaded at the Arenal Quay special facilities, there was a 3% increase this year, and we cannot forget bulks that do not require specific equipment for unloading, such as salt, which registered a 23% increase.

General bulks showed different performances, even for similar goods. There is the FOOD INDUSTRY sector: Canned Food (11.46%), Wine and Beverages (3.30%), Frozen Fish (4.92%), Food Products (-4.76%) and Fruit and Vegetables (-29.85%); the BUILDING sector: other Construction and Building materials (-23.25%), Timber (-24.86%), Processed granite (+15.62%), Raw granite (-19.01%) and Slate (10.60%); the AUTOMOBILE sector, with Automobile traffic (-15,40%) and Automobile parts (-16.96%).

On the operations side, containerized general cargoes reached similar rates as in top figures for 2007, both in ro-ro and in lo-lo, and it breaks down as follows:





La mercancía general en convencional, con 1.031.075 Tons. (-9,57%), consecuencia de la caída en el tráfico de automóviles, refleja también la tendencia del cambio en el transporte de mercancías, con una clara traslación del modo convencional al contenedorizado. Por este medio, destaca el movimiento de Automóviles, Granito en bruto, Pesca congelada y los Metales. Dependiendo del tipo de operativa, esta mercancía puede moverse por medios rodantes o por grúa.

Antes de proseguir con el análisis de los datos de tráfico del puerto, creo importante repasar otras cuestiones del año 2014 con gran trascendencia para el funcionamiento y estrategia del Puerto de Vigo:

En el apartado de obras portuarias, 2014 ha sido el año de la recepción definitiva de las obras de ampliación de los muelles comerciales, Arenal y Transversal, lo cual, además de las ventajas competitivas derivadas de una mayor superficie y calado, ha supuesto también una necesaria reordenación de los tráfico y de la propia explotación portuaria, con la transferencia de la operativa de breakbulk desde Guixar a Arenal y el otorgamiento de nuevas concesiones a los operadores en estos muelles comerciales, todo lo cual hará más lógica y eficiente la gestión de estas infraestructuras.

En cuanto al proyecto de una nueva rampa móvil en la Terminal de Bouzas, y tras la buena noticia de la concesión de fondos TEN-T por la Unión Europea por un importe de 620.000 €, destinados al importante proyecto denominado OptiMos, a desarrollar conjuntamente con el Puerto de Nantes Saint-Nazaire, se han iniciado ya los trabajos de redacción de dicho proyecto, estrechando lazos con el puerto francés, nuestro socio en la Autopista del Mar que lidera la armadora Suardiá y una de las principales razones para la construcción de esta infraestructura, que fomentará la intermodalidad a través del embarque seguro y ágil de los semirremolques en los buques que unirán ambos puertos. Este nuevo servicio contará con el apoyo de la Autoridad Portuaria, sobre la base de la gran ventaja competitiva que supondrá, no sólo para el Puerto, sino para el propio tejido socioeconómico e industrial de Vigo y su área. Fundamental es también que la Autoridad Portuaria llevará a cabo una importante actuación complementaria a este proyecto: Una nueva línea de atraque a través de la construcción de duques de alba que sirvan de apoyo al atraque y amarre de los barcos que utilicen la nueva rampa.

Containerized general cargoes in LO-LO: movement of goods this year accounted for 2,162,285 tons (+1.84%), an all-time record high at the Port of Vigo. The figure for containers that were handled was 183,803 in TEUs, and it was mainly composed of Frozen fish, Timber, Chemicals, Processed granite, Metalwork and manufactures, Canned food and Automobile parts.

Regarding containerized general cargoes in RO-RO, semi-trailers included, reached 240,210 tons (-5.39%), with movement of goods accounting for 20,360 TEUs (-6.06%), with Automobile parts, Machinery, Slate and Building materials being responsible for this part.

General breakbulk, with 1,031,075 tons (-9.57%) due to the decrease in automobile traffic, does also account for the changing trend in cargoes transport that clearly shifts from general breakbulk to containerized cargoes. In this regard, Automobiles, Raw granite, Frozen fish and Metal items have a main role. This type of cargo can be handled either by rolling means or by crane depending on the operation procedure.

At this point, and before going on with the Port's traffic data analysis, I think it is important to go over other 2014 issues that were essential for the strategy we followed and for the way we operate at the Port of Vigo:

As for the restructure of areas that was carried out at the Port, in 2014 expansion and enlargement works for the commercial quays, Arenal and Transversal, were completed. This meant that, beside competitive advantages derived from having more surface and depth at our disposal, traffics were reorganized, as were the operations procedures at the Port. Breakbulk operations was transferred from Guixar to Arenal and new licenses were awarded for operators at these commercial quays, and thus the management of these new infrastructures has now improved and is more efficient.

The new mobile ramp project at the Bouzas Terminal, and after receiving the good news of the European Union TEN-T funding amounting to EUR 620,000 for the OptiMos project that is to be developed together with the Nantes Saint-Nazaire Port, definition tasks have already begun as we started cooperation with the French port, our partner at the Motorway of the Sea project, lead by the Suardiá shipping company, and this is one of the

Siguiendo en el área de fomento de la intermodalidad en el puerto, se ha mejorado la accesibilidad ferroviaria en el entorno del Muelle de Guixar, ampliándose consecuentemente el recinto aduanero. Esta actuación garantiza el paso directo a la Terminal de Contenedores de toda mercancía que llegue a Vigo vía ferrocarril, sin necesidad de abandonar en ningún momento el recinto portuario, evitando retrasos y por tanto, costes adicionales. Además, estos operadores podrán beneficiarse de bonificaciones de hasta el 50% en la tasa de toda mercancía que llegue a la dársena viguesa a través del tren, todo lo cual supone un salto cuantitativo en la competitividad de nuestro puerto.

Otro punto clave para nuestro futuro, el proceso de la Plataforma Logística de Salvaterra As Neves, ha progresado de forma palpable en este 2014, a través del avance del proceso jurídico-administrativo ligado a su creación, así como de la consolidación de una intensa cooperación entre Autoridad Portuaria, Zona Franca e IGVS, por parte de la Xunta de Galicia, como entidades plenamente integradas en el condominio y avanzando en la planificación de las distintas fases de esta necesaria obra, que dará oxígeno a las necesidades y opciones logísticas de Vigo y su área.

Pieza clave de nuestra estrategia de crecimiento es también la tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que al final del ejercicio ya ha superado todos los trámites administrativos y ha sido informado favorablemente por todas las administraciones competentes, restando únicamente el paso final de la aprobación definitiva por parte del Ministerio de Fomento y su publicación en el Boletín Oficial del Estado, hechos que se estima tengan lugar en el primer trimestre del año 2015.

A un nivel de gestión portuaria más ordinaria, pero también fundamental, hay que destacar la autorización concedida al Puerto de Vigo por la Subdirección General de Sanidad Exterior del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad del Gobierno de España como Punto Designado de Importación (PDI) y Punto de Entrada Designado (PED). Para ello, la Autoridad Portuaria ha adaptado las dependencias existentes, que así han podido dar el servicio necesario que nos ha permitido este año la importación de tráfico nuevos, como los de cacahuetes, almendras o nueces para consumo humano, piensos y, en líneas generales, todo tipo de materias primas de origen no animal con determinados controles específicos.

Otra importante actuación en el ámbito de la explotación portuaria ha sido la reordenación del estacionamiento de camiones en el puerto, a través de la creación de plazas de rotación de uso diario, de plazas de abono para su otorgamiento mediante sorteo y los estacionamientos bajo tarifa en áreas como el antiguo cargadero de mineral. Estas acciones nos han permitido racionalizar el espacio portuario y priorizar su utilización a los auténticos fines portuarios, todo ello, sin dar la espalda al transporte terrestre, como pieza clave que es de la cadena logística, sector con el que hemos trabajado para dar soluciones a sus problemas y justo es decir, que contando con la máxima cooperación de sus asociaciones más representativas.

En este proceso continuo de mejora de nuestra gestión, hay que citar iniciativas como el mayor control del servicio de recogida de desechos generados por buques, la reestructuración de la tarifa de rodantes, la integración plena de nuestro puerto en Grupos de Trabajo con puertos punteros a nivel nacional o, a un nivel más interno, medidas como la integración de sistemas y contratos de seguridad y de mantenimiento, la renovación de certificados medioambientales de primera categoría, la redacción de nuevos Planes de Autoprotección más integradores o el arduo trabajo que ha supuesto en este 2014 el inicio del proceso de cambio

fundamental reasons for building this mobile ramp that will enhance intermodality by means of the secure and fast loading of semi-trailers onto vessels linking both ports. This new service will be supported by the Port Authority and it will be translated into a stronger competitive advantage not only for the Port but also for Vigo's industrial and socioeconomic structures. It is also of paramount importance the fact that the Port Authority will execute a major complementary task for this project: a new berthing line by means of the establishment of dolphins for supporting berthing and mooring of the vessels using this new ramp.

Another feature that promotes intermodality at the port is that access by train at the Guixar Quay area was soundly improved, a fact that accounts for expansion of the customs area. This ensures direct access to the Containers Terminal for all goods reaching Vigo by train while remaining within the port areas at all times. This prevents delays and subsequent additional costs. Furthermore, operators using these facilities shall be eligible to up to 50% off for the tax on every cargo that gets to the Vigo Terminal by train, and this is a very important competitive advantage that our port can now offer.

Another key aspect to our future, the process of the Logistic Platform of Salvaterra As Neves (PLISAN), has progressed remarkably in this 2014 given the advance of the legal and administrative process linked to its creation, and also due to the consolidation of the intensive cooperation between the Port Authority, the IGVS, and the free-trade zone (Zona Franca).

One essential element of our growth strategy is the formalization of the legal initiative "Delimitation of the Spaces and Usability of the Port" that has passed already all the administrative procedures to get the approval, getting also the sanction of all the competent authorities involved. The final and definitive authorization is pending only on the Ministry of Public Works' final approval, expected to be published in the Official State Bulletin within the first quarter of 2015.

At a more basic but also fundamental level, the authorization granted to the Port of Vigo by the Sub-Department of Foreign Health of the Ministry of Health, Social Services and Equality of the Government of Spain as Designated Point of Imports (PDI) and Designated Point of Entry (PED). To do this, the Port Authority has adapted the existing facilities enabling us to provide the required service that has allowed us to receive new traffics this year, such as peanuts, almonds and walnuts imports for human consumption, animal feed and, in general terms, all kinds of raw materials of non-animal origins that require specific controls.

Another important action performed as part of the port operations has been the reorganization of the trucks parking area within the port, by creating the so-called rotating daily use parking places, parking spaces granted by drawing lots and fee parking places in areas like the old mineral loading zone. These actions have enabled us to streamline the port area and to prioritize its use to the genuine port purposes. It has also been taking into account the important role of the land transport as a key element of the supply chain. We have worked with this sector in order to provide solutions and it is fair to say that we had the maximum cooperation of their most important representative associations.

In this ongoing process of improving our management, we should mention initiatives such as greater control of the collection service for ship-generated waste, restructuring the rolling vehicles tariff, the full integration of our port in Working Groups with other national leading ports, or, at an internal level, measures such as the systems integration and contracting new security



en la gestión de las tramitaciones y gestiones de la Autoridad Portuaria, bajo el manto del nuevo sistema Posidonia. Obligado es mencionar aquí la labor de los profesionales de la Autoridad Portuaria en esta transición de las herramientas de gestión, así como la cooperación de los Usuarios en el proceso.

Y en lo que se refiere al ámbito de nuestra Comunidad Portuaria, es importante reflejar aquí el éxito de iniciativas de algunos Operadores, como la puesta en marcha de nuevas líneas marítimas como las de contenedores que unen Vigo con Tánger en dos días de tránsito, así como con Casablanca y el Norte de Europa una vez a la semana. Esto permite a los exportadores e importadores unos tiempos de entrega y recepción más cortos, lo cual está estrechamente ligado a nuestra competitividad empresarial, al unir a Vigo con el Mediterráneo europeo y con el Norte de África en un tiempo muy reducido. En otros ámbitos, como el de la mercancía en breakbulk, destaca el incremento de las líneas de importación de metales como el aluminio o el acero, así como en el ámbito del tráfico ro-ro por nuestros Usuarios, con 10 servicios marítimos regulares y el reciente refuerzo de la línea base para la autopista del mar, con Nantes Saint-Nazaire.

Al hilo de la Comunidad Portuaria, importante es también la estrecha cooperación con la que hemos continuado este año desde la Autoridad Portuaria: El desarrollo de una política comercial conjunta entre Puerto y Usuarios, con claros ejemplos a lo largo del año 2014, como la participación coordinada en Ferias internacionales como la Seafood de Boston, Conxemar, la Breakbulk Europe de Amberes, la Transport Logistics de Shanghai, la Ro-Ro Exhibition de Londres, el SIL de Barcelona, la Seatrade Cruise Convention de Miami o la Seatrade Med de Barcelona. Fundamental, un año más, la intensa cooperación llevada a cabo con entidades públicas como Zona Franca de Vigo, Portos de Galicia, Cámara de Comercio y, por supuesto, de Puertos del Estado. Del mismo modo, también creemos fundamental el acercamiento y cooperación con asociaciones empresariales: no sólo las tradicionalmente más cercanas a los Usuarios de la Comunidad Portuaria, sino también aquellas que representan sectores productivos que utilizan o podrían llegar a utilizar el puerto en su esquema logístico, clústeres de sectores básicos como los de la automoción, metal, naval, granitero, conservero, vitivinícola, etc.

En cuanto a los datos de Gestión Económica de la Autoridad Portuaria, comentar brevemente que los "ingresos de explotación" han descendido, en especial debido a la aplicación del régimen de tasas que estableció la Ley de Presupuestos de 2014, manteniéndose al mismo nivel de 2013, únicamente los ingresos derivados de la tasa de ocupación. Al contrario que el año anterior, algunos gastos como el de "personal" decrecieron en más de 2 puntos y, en general, en la partida de "Otros gastos de Explotación", se ha logrado una reducción de más de 2 puntos y medio, gracias al plan de austeridad que se ha seguido aplicando. La cifra de inversiones del año ha llegado a 7,3 millones de €, y el resultado del ejercicio antes de impuestos ha sido de 190.147,17€

and maintenance services, the renewal of first level environmental certificates, the issuance of more integrated self-security and safety plans, and also the great effort carried out in 2,014 in order to begin the process of change of the management of procedures and formalities of the Port Authority under the cover of the new Posidonia System. We feel obliged to mention the great work performed by all the professionals at the Port Authority in this transition, and also the necessary cooperation of all the Users in the process.

And in regards of our port community, it is important to reflect here the success of initiatives by some operators, such as the launch of new maritime services or lines like the one linking Vigo to Tangier in two days for the transport of containers, and also the one between Casablanca and Northern Europe once a week. This allows exporters and importers to reduce delivery times, which is closely linked to our business competitiveness, by connecting Vigo to the European Mediterranean and North Africa in a very short time. In other areas, such as breakbulk, the increase of import lines of metals such as aluminium or steel is to be highlighted, and also ro-ro traffic by our Users, with 10 regular shipping services and the recent strengthening of the sea highway line with Nantes Saint-Nazaire.

In line with the port community, it is also important to mention the close cooperation continued this year from the Port Authority: The development of a joint commercial policy between Port and Users, with clear examples throughout 2014, as the coordinated involvement in international exhibitions and events like the Boston Seafood, Conxemar, the Antwerp Breakbulk Europe, the Transport Logistics Shanghai, the Ro-Ro Exhibition in London, the SIL of Barcelona, the Seatrade Cruise Convention in Miami or the Barcelona Seatrade Med. It has been crucial, once again, the intense cooperation pursued with other public entities as the Vigo free-trade zone, Ports of Galicia, the Chamber of Commerce and, of course, Ports of the State. Similarly, we also believe fundamental the cooperation with certain business associations: not only those traditionally closer to the Users of the Port Community, but also those representing productive sectors that use or might use the port as part of their logistics scheme, like clusters of basic sectors such as automotive, metal, naval, granite, canned foods, wine industry, etc.

As for the data of the Economic Management of the Port Authority, operating income have declined especially due to the application of the levy scheme established by the 2014 Budget Act, maintaining the same level of 2013 only the income from the occupation rate. Unlike the previous year, some expenses as personnel decreased by more than 2 points and, in general terms, under the heading of "Other Operating expenses" we have achieved a reduction of more than 2 and a half points, thanks to the austerity plan that has been followed. The number of investments this year has reached € 7.3 million, and the profit before tax is € 190,147.17.



tantes por volumen se desglosan resumidamente y por orden, a continuación:

- En primer lugar, el movimiento de la pesca en su conjunto, congelada, salada, fresca y elaborada (conservas) que no solo continúa mostrando su fortaleza como el principal sector económico del Puerto, sino que este ejercicio 2014 ha alcanzado las 865.275 Tons. (+4,89%), record histórico de tráfico y que consolida al Puerto de Vigo como uno de los puertos pesqueros más importantes del mundo. Destaca, además el cambio de tendencia al haberse incrementado las exportaciones de este tráfico por mar.

Los principales destinos de la pesca congelada, que ha alcanzado un volumen récord de 699.565 tons., son Egipto -al que se exporta un 15% del total de la pesca congelada-, China -con un 11%-, Corea del Sur y Vietnam. Asia se está convirtiendo en uno de los destinos principales de la pesca congelada transformada que se exporta vía marítima. De hecho, más del 30% de la pesca congelada que se exporta en nuestro país sale por Vigo.

- Los automóviles y sus piezas. A pesar del descenso de esta mercancía en 2014 en la dársena viguesa se han movido 567.272 automóviles, en su mayoría, de exportación. Países como Reino Unido, Alemania, Egipto, Grecia, Italia, y Túnez son los destinos donde más ha crecido la exportación de vehículos en el año 2014. Destacan especialmente Alemania, que a lo largo del pasado ejercicio registró un incremento del +18% respecto al mismo periodo del año anterior, con más de 33.000 unidades embarcadas; Egipto, con un espectacular incremento del 82% y más de 5.300 unidades movidas, todas ellas exportadas; Grecia, con una notable subida del +64% y algo más de 1.400 unidades; Italia (+32%) y más de 21.100 automóviles movidos durante el 2014, casi en su totalidad de exportación; Reino Unido, con una subida del +37% y cerca de 66.000 unidades, frente a las 48.000 de 2013 o Túnez (+17%). En cuanto a las principales marcas, en primer lugar están los vehículos de la local PSA PEUGEOT-CITROËN, seguidos por Toyota, Renault, Ford, Nissan, Mitsubishi o Volkswagen.

- En cuanto al tráfico del conjunto de metales, que con un incremento del 36% con respecto al 2013, ha llegado en este año a las 267.817 tons., debemos destacar claramente el aluminio que, durante el año 2014 ha experimentado un notable crecimiento. La modalidad de tráfico mayoritaria en esta mercancía, es el breakbulk, que supera en una proporción de 6 a 4 a la de contenedores. En cuanto a su comercio, predomina claramente la importación, destacando como orígenes principales Rusia, Mozambique, Bahrein, Alemania y Países Bajos, si bien se ha incrementado notablemente la exportación también a destinos como Brasil (+98%). Según la valoración realizada de los tráficos de Vigo, a esta mercancía le corresponde un valor de algo más de 200 millones de euros (en cifras del 2013, sin tener en cuenta este notable del tráfico, en 2014). En cuanto a los materiales en concreto, destacan los productos laminados planos de acero destinados al sector de automoción, naval, etc. del hinterland, barras de hierro y acero, aluminio en bruto, ferroaleaciones en diferentes presentaciones y chatarra derivada de recortes de la industria de automoción.

- El granito ha supuesto en 2014 una cifra de 434.566 tons, lo cual es casi un 15% del tráfico de mercancías de Vigo en volumen. El granito en bruto ha descendido casi un 19%, mientras que el elaborado ha subido un 15%, lo cual es positivo, ya que su valor es hasta siete veces superior al del bruto. El valor industrial que se le asignó en 2013 al granito movido en el puerto vigués superó los 130 millones de €. Los granitos en bloque proceden



Turning now to traffic in 2014, the largest freight by volume goods are as follows:

- First, the fishing as a whole, frozen, salted, fresh and processed (canned) that not only continues to show its strength as the main economic sector of the Port, but also this year 2014 has reached the 865,275 Tons (+ 4.89%), which is a historical record of traffic that consolidates the Port of Vigo as one of the most important fishing ports of the world. It is also remarkable that the increase in the exports of this industry by sea imply a new trend.

The main destinations of frozen fish, which reached a record volume of 699,565 tons are Egypt (15% of the total exported frozen fish), China (11%), South Korea and Vietnam. Asia is becoming one of the main destinations of processed frozen fish exported by sea. In fact, over 30% of the frozen fish exported by Spain is distributed worldwide from Vigo.

- Automobiles and car parts. Despite the decline of this commodity in 2014 in the Vigo basin, a total figure of 567,272 cars has been operated, mostly for export. Countries such as Germany, Egypt, Greece, Italy, United Kingdom and Tunisia have been the main destinations for the vehicle exports in 2014. It is particularly remarkable the case of Germany, experiencing an increase of + 18% over the same period last year with more than 33,000 units shipped; Egypt, with an outstanding increase of 82% and more than 5,300 units exported; Greece, with an important increase of + 64% and more than 1,400 units; Italy (+ 32%) and more than 21,100 cars moved during 2014, almost entirely for export; UK, with a rise of + 37% and close to 66,000 units compared to 48,000 in 2013 or Tunisia (+ 17%). As for the leading brands, first are the vehicles of the local PSA PEUGEOT CITROËN, followed by Toyota, Renault, Ford, Nissan, Mitsubishi and Volkswagen.

- As for traffic of all metals, with an increase of 36% compared to 2013 and coming this year to 267,817 tons, the considerable increase of the aluminium trade during 2014 should be highlighted. Breakbulk is the main modality for it with a ratio of 6 to 4 compared to the container. In terms of trade, imports clearly lead, with the main origins of Russia, Mozambique, Bahrain, Germany and the Netherlands, and significantly increasing the trade to destinations like Brazil (98%). This merchandise represents a value of over 200 million euros (in figures 2013, not considering the important increase of such traffic in 2014). In terms of specific materials, we should highlight the flat-rolled steel for the automotive industry, shipbuilding, etc. From hinterland, iron and steel bars, raw aluminium, ferro-alloys in different forms and cuts scrap derived from the automotive industry.

- Granite assumed in 2014 a figure of 434,566 tons, which almost represents a 15% of the freight traffic volume of Vigo. The rough granite has fallen almost 19% while the developed has risen by 15%. This is very positive, since its value is seven times higher than the gross. The industrial value assigned in 2013 to the granite operated in the port of Vigo exceeded € 130 million.



fundamentalmente de Angola, Mozambique, Noruega, Brasil y Finlandia. El granito que se exporta, 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.

Vigo continúa liderando el tráfico de granito a nivel nacional y es que el sector del granito gallego ya representa el 80% del total a nivel nacional y se sitúa ya en la quinta posición del ranking mundial, justo por detrás de países como China, India, Brasil e Italia, por lo que somos la plataforma logística de entrada y salida de este material que, durante 2014 ha registrado cifras de exportación en valor monetario de niveles de pre-crisis, generando, a día de hoy, empleo a nivel local. Un motivo de peso en este análisis es la ventaja de su proximidad geográfica a las canteras y cuencas mineras locales, lo cual combina con sus regulares conexiones con África, Brasil y Norte de Europa.

Para finalizar esta presentación sobre el comportamiento del Puerto de Vigo durante 2014, me gustaría subrayar que todos los datos y cifras que contiene esta Memoria, son el fruto del trabajo diario de los miles de personas que centran en nuestro Puerto su inversión personal y económica, su esfuerzo diario y sus expectativas de progreso. La gestión eficaz de las infraestructuras y bienes públicos portuarios, de forma que sirvan a los intereses de estos ciudadanos, trabajadores y empresarios, es la principal vocación que nos mueve a todos los que trabajamos en la Autoridad Portuaria. Por ello, el agradecimiento tanto del Presidente como mío, a todo el personal del Puerto de Vigo, así como a sus Usuarios, directos e indirectos. Para todos ellos se elabora la presente publicación.

Beatriz Colunga Fidalgo  
Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo  
Febrero de 2015.

Granite in blocks are coming mainly from Angola, Mozambique, Norway, Brazil and Finland. At the same time, the gross granite is mainly exported to Italy, Poland, Lithuania and France, while the processed one is destined to Turkey, Morocco, USA and Tunisia.

Vigo keeps on leading the granite traffic in Spain, while the Galician granite sector already accounts for 80% of total nationwide and is now at the fifth position in the world rankings, just behind countries like China, India, Brazil and Italy. We are accordingly the logistics platform for the entrance and exit of this material, and during 2014 the export figures in monetary value have reached pre-crisis levels, generating, today, local employment. An important reason for this is the advantage of its geographical proximity to the quarries and local coalfields, combined with the regular connections to Africa, Brazil and Northern Europe.

To conclude this presentation about the performance of the Port of Vigo in 2014, I would like to emphasize that all data and figures contained in this report are the result of the daily work of thousands of people who focus their personal and economic investment, and also their daily efforts and expectations of progress in our beloved Port. The effective management of the infrastructure and public goods of the Port as a way to serve the interests of these citizens, workers and businesspersons, is the main vocation that drives us all who work at the Port Authority. Therefore, we would like to transmit the Chairman and my appreciation to all staff of the Port of Vigo and all its Users (direct and indirect). This is the purpose of this publication.

Beatriz Colunga Fidalgo  
Managing Executive Director of the Port Authority of Vigo  
February 2015





