

2024

memoria anual

annual report

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO
PORT AUTHORITY OF VIGO

Tel. +34 986 268 000
Fax. +34 986 268 001
Praza da Estrela, 1
36201 - VIGO (Pontevedra)
apvigo@apvigo.es
comercial@apvigo.es
www.apvigo.es

Foto portada: SNX Air Films

Fotografías: Autoridad Portuaria de Vigo,
Álex Fernández Photography, Jesús Nieto,
Puertos del Estado, SNX Air Films

Edita: Autoridad Portuaria de Vigo
Diseño y maquetación: Jesús Nieto

Depósito legal: VG 167-2003



índice

summary

O. PRESENTACIÓN / FOREWORD	8
Organigrama / Organization Chart	10
Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo / Board of Directors of the Port Authority of Vigo	11
Comentario del Presidente / Remarks by the President	12
Comentario del Director / Remarks by the Managing Director	16
1. ESTADOS FINANCIEROS / FINANCIAL ACCOUNTS	22
1.1 Comentarios a los estados financieros / Comments on the financial statements	24
1.2 Balance de situación a 31 diciembre de 2024 / Balance sheet at December 31 st 2024	26
1.3 Cuenta de pérdidas y ganancias 2024 a 31 de diciembre / Profit and loss account 2024, at December 31 st	28
1A. DATOS ESTADÍSTICOS PESQUEROS / FISHING STATISTICAL INFORMATION	30
1A.1 Distribución de la pesca descargada por especies y precios / Distribution of catches landed by species and prices	32
1A.2 Distribución de la pesca descargada / Distribution of catches landed	39
1A.3 Distribución de la pesca descargada por muelles / Distribution of catches landed by quays	39
1A.4 Distribución de la pesca descargada por sistemas y artes de pesca / Distribution of catches landed according to systems and fishing arts	39
1A.5 Distribución de la pesca descargada en los muelles de El Berbés / Distribution of catches landed at "El Berbés" quays	40
1A.6 Distribución de caladas por meses / Distribution of calls by months	40
1A.7 Personal dedicado a las faenas de descarga y ventas, preparación, exportación y transporte en el P. Pesquero Personnel involved in unloading and sales, preparation, forwarding and transport operations in the Fishing Port	41
2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO / TECHNICAL FEATURES OF THE PORT	42
2.1 Condiciones generales / General conditions	44
2.1.1 Situación / Location	44
2.1.2 Régimen de vientos / Wind conditions	44
2.1.3 Régimen de temporales en aguas profundas o temporales teóricos / Storm conditions in deep Water	44
2.1.4 Mareas / Tides	44
2.1.5 Entrada / Harbour entrance	44
2.1.5.1 Canal de entrada / Entrance channel	44
2.1.5.2 Boca de entrada / Entrance mouth	45
2.1.5.3 Utilización de remolcadores de entrada y salida / Tugboats utilization for entrance and departure	45
2.1.5.4 Mayor buque entrado en el último año / Largest ship entered during the year	45
2.1.6 Superficies de flotación (ha) / Water areas (hectares)	46
2.1.6.1 Zona 1 / Zone 1	46
2.1.6.2 Zona 2 / Zone 2	46
2.2 Instalaciones al servicio del comercio marítimo / Commercial and shipping facilities	48
2.2.1 Muelles y atraques / Quays and berths	48
2.2.1.1 Clasificación por dársenas / Classification by basins	48
2.2.1.2 Clasificación por empleos y calados / Classification by uses and draughts	50
2.2.2 Superficie terrestre y áreas de depósito (m ²) / Land areas and storage areas (m ²)	51
2.2.3 Almacenes frigoríficos y fábricas de hielo / Refrigerated warehouses and ice factories	53
2.2.4 Estaciones marítimas / Passenger terminals	53
2.2.5 Instalaciones pesqueras / Fishing facilities	54
2.2.6 Edificaciones e instalaciones de uso público / Public use buildings and facilities	55
2.2.7 Diques de abrigo / Breakwaters	59
2.2.8 Plano esquemático de faros y balizas / Schematic map of lighthouses and beacons and their distinctive features	59
2.2.9 Relación de faros y balizas / Lighthouses and beacons list	60
2.3 Servicios indirectos (técnico-náuticos) / Supplementary services (technical-nautical)	64
2.3.1 Remolque de buques / Tugboats services	64
2.3.2 Amarre y desamarre de buques / Mooring and unmooring services	64
2.3.3 Practicaje de buques / Pilotage services	64
2.4 Instalaciones para buques / Ships facilities	64
2.4.1 Diques / Docks	64
2.4.1.1 Diques secos / Dry docks	64
2.4.1.2 Diques flotantes / Floating docks	64
2.4.2 Varaderos / Slip ways	65
2.4.3 Astilleros / Shipyards	66
2.4.4 Servicio de suministro a buques / Ship supply facilities	67
2.5 Medios mecánicos de tierra / Dockside cargo handling equipment	68
2.5.1 Grúas / Cranes	68

2.5.1.1 Grúas de muelle / <i>Dockside cranes</i>	68
2.5.1.2 Grúas automóbiles / <i>Mobile cranes</i>	69
2.5.1.3 Número de grúas. Resumen / <i>Number of cranes. Summary</i>	69
2.5.2 Instalaciones especiales de carga y descarga / <i>Special loading and unloading facilities</i>	69
2.5.3 Material móvil ferroviario / <i>Railway rolling stock</i>	69
2.5.4 Material auxiliar de carga, descarga y transporte / <i>Auxiliary cargo handling and transport equipment</i>	70
2.5.5 Otro material auxiliar / <i>Other auxiliary equipment</i>	75
2.6 Material flotante / <i>Floating equipment</i>	75
2.6.1 Dragas / <i>Dredges</i>	75
2.6.2 Remolcadores / <i>Tugboats</i>	75
2.6.3 Gánguiles, gabarras y barcasas / <i>Hoppers, lighters and barges</i>	75
2.6.4 Grúas flotantes / <i>Floating cranes</i>	75
2.6.5 Otros medios flotantes auxiliares del servicio / <i>Other auxiliary floating means</i>	75
2.7 Accesos terrestres y comunicaciones / <i>Road access an communications</i>	76
2.7.1 Accesos terrestres y comunicaciones interiores / <i>Road access and inner communications</i>	76
2.7.1.1 Carreteras / <i>Roads</i>	76
2.7.1.2 Ferrocarriles / <i>Railways</i>	78
2.7.2 Accesos terrestres / <i>Land approaches</i>	78
2.7.2.1 Por Carretera / <i>By road</i>	78
2.7.2.2 Por Autopista / <i>By Motorway</i>	79
2.7.2.3 Por Ferrocarril / <i>By railway</i>	79
2.8 Breve descripción de instalaciones para tráficos específicos / <i>Brief description of special port facilities traffics</i>	80
PLANOS / <i>MAPS</i>	82
A1 PLISAN / <i>PLISAN</i>	84
A2 Balizamiento / <i>Navigation aids: lighthouses, beacons & buoys map</i>	88
A3 Puerto de Vigo - Zona de Servicio / <i>Port of Vigo - Service area</i>	92
3. OBRAS O ACTIVIDADES AUTORIZADAS A PARTICULARES <i>WORKS OR ACTIVITIES AUTHORISED TO PRIVATE COMPANIES</i>	96
3.1 Autorizadas antes de empezar el año y que están vigentes / <i>Authorized before the beginning of the year and still in force</i>	98
3.2 Concesiones otorgadas en 2024 / <i>Concessions granted in 2024</i>	116
4. RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO / GENERAL SUMMARY OF MARITIME TRAFFIC	120
4.1 Tráfico de pasaje / <i>Passenger traffic</i>	122
4.1.1 Pasajeros / <i>Passengers</i>	122
4.1.1.1 Pasajeros, número / <i>Passengers, number</i>	122
4.1.1.2 Pasajeros de línea regular, número. Puertos de origen y destino / <i>Passengers of regular shipping lines, number. Ports of origin and destination</i>	122
4.1.2 Vehículos en régimen de pasaje. Número de unidades / <i>Vehicles with passengers. Number of units</i>	122
4.2 Buques / <i>Vessels</i>	122
4.2.1 Buques mercantes / <i>Merchant ships</i>	122
4.2.1.1 Distribución por tonelaje / <i>Distribution by tonnage</i>	122
4.2.1.2 Distribución por bandera / <i>Distribution by flag</i>	123
4.2.1.3 Distribución por tipos de buques / <i>Distribution by types of vessels</i>	124
4.2.1.4 Buques por tipo de actividad / <i>Vessels by types of activity</i>	126
4.2.2 Buques de guerra / <i>Warships</i>	128
4.2.3 Embarcaciones de pesca fresca / <i>Fishing vessels</i>	128
4.2.4 Embarcaciones de recreo / <i>Pleasure boats</i>	128
4.2.5 Buques entrados para desguace / <i>Ships entered for breaking up</i>	128
4.2.6 Otras embarcaciones / <i>Other ships</i>	128
4.3 Mercancías, toneladas / <i>Goods, tons</i>	129
4.3.1 Movidas por muelles y atraques del servicio / <i>Handled at port authority quays and berths</i>	129
4.3.2 Movidas por muelles y atraques de particulares / <i>Handled at private quays and berths</i>	130
4.3.3 Embarcadas y desembarcadas en el año / <i>Loaded and unloaded during the year</i>	131
4.3.4 Total mercancías por países de origen y destino / <i>Total goods by nationality of ports of origin and destination</i>	132
4.3.5 Mercancías transbordadas / <i>Transhipped goods</i>	134
4.3.6 Tráfico Roll-on / Roll-off / <i>Roll-on / Roll-off traffic</i>	134
4.3.6.1 Resumen del tráfico Roll-on / Roll-off / <i>Summary of the traffic Roll-on / Roll-off</i>	134
4.3.6.2 Unidades de transporte intermodal (UTI) Roll-on / Roll-off / <i>Intermodal transport units (UTI) Roll-on / Roll-off</i>	134

4.3.6.3 Unidades de vehículos en régimen de mercancía / <i>Units of vehicles considered like good</i>	135
4.3.7 Clasificación de mercancías / <i>Classification of goods</i>	136
4.3.7.1 Clasificación según su naturaleza / <i>Classification by nature</i>	136
4.3.7.2 Clasificación según su naturaleza y presentación / <i>Classification by nature and packaging</i>	138
4.3.7.3 Clasificación de mercancías en tránsito según su naturaleza / <i>Classification of goods in transit by nature</i>	140
4.3.7.4 Clasificación de mercancías en tránsito según su naturaleza y presentación/ <i>Classification of goods in transit by nature and packaging</i>	142
4.4 Tráfico interior, toneladas / <i>Local Traffic, tons</i>	144
4.5 Avituallamientos / <i>Supplies</i>	144
4.6 Pesca capturada / <i>Fish captures</i>	144
4.7 Tráfico de contenedores / <i>Container traffic</i>	144
4.7.1 Contenedores de 20 pies / <i>20 feet containers</i>	144
4.7.2 Contenedores mayores de 20 pies / <i>Containers over 20 feet</i>	144
4.7.3 Total contenedores de 20 pies o mayores / <i>Total containers equal and over 20 feet</i>	145
4.7.4 Contenedores de 20 pies o mayores en tránsito / <i>Containers equal and over 20 feet in transit</i>	145
4.7.5 Total contenedores equivalentes a 20 pies (TEUS) / <i>Total equivalent 20 feet containers (TEUS)</i>	145
4.7.6 Contenedores equivalentes a 20 pies (TEUS) en tránsito / <i>Equivalent 20 feet containers (TEUS) in transit</i>	145
4.7.7 Mercancías transportadas en contenedores clasificadas según su naturaleza, toneladas / <i>Containerized goods classified by nature, tons</i>	148
4.8 Resumen general del tráfico marítimo / <i>General summary of maritime traffic</i>	148
4.8.1 Cuadro general número 1 / <i>General chart number 1</i>	148
4.8.2 Cuadro general número 2 (incluido tráfico interior, avituallamiento y pesca fresca) <i>General chart number 2 (Local traffic, supplies and fresh fishing, included)</i>	148
4.8.3. Cuadro general número 3 / <i>General chart number 3</i>	148
4.9 Tráfico terrestre / <i>Road traffic</i>	149
5. UTILIZACIÓN DEL PUERTO / PORT UTILIZATION	150
5.1 Utilización de muelles / <i>Quay utilization</i>	152
5.2 Dársenas / <i>Basins</i>	152
5.3 Amarres de punta / <i>Pointed mooring</i>	153
5.4 Atraques / <i>Berths</i>	153
5.5 Ocupación de superficie / <i>Area utilization</i>	153
6. OBRAS / WORKS	154
6.1 Obras en ejecución o terminadas en el año 2024 / <i>Works in progress or completed during the year 2024</i>	156
6.2 Descripción de las obras más importantes / <i>Description of main works</i>	158
7. SERVICIOS MARÍTIMOS / MARITIME SERVICES	166
8. ANEXO GRÁFICOS / DATA CHARTS	176
8.1 Tráfico total de mercancías / <i>Total cargo traffic</i>	178
8.2 Mercancía general diversa / <i>General cargo</i>	179
8.3 Graneles sólidos por instalación especial / <i>Solid bulks by special installation</i>	180
8.4 Graneles sólidos sin instalación especial / <i>Solid bulks without special installation</i>	180
8.5 Graneles líquidos / <i>Liquid bulks</i>	181
8.6 Contenedores manipulados con grúa / <i>Containers handled by crane</i>	182
8.7 Contenedores Ro-Ro / <i>Ro-Ro containers</i>	183
8.8 Automóbiles / <i>Vehicles</i>	184
8.9 Pesca fresca, salada y congelada / <i>Fresh, frozen and salt fish</i>	185
9. EL AÑO EN IMÁGENES / THE YEAR IN IMAGES	186

AUTORIDAD PORTUARIA de VIGO

OO

Presentación
Presentation





Comentario del Presidente *Remarks by the President*

**Carlos
Botana Lagarón**

En el Puerto de Vigo hacemos frente a este 2025 como un año de estabilización y consolidación de nuestros tráficos, tras un 2024 de récords históricos en movimiento de coches, contenedores y tráfico marítimo de camiones (UTIS).

Todos los tráficos han cerrado en positivo, superando incluso las previsiones iniciales, para rematar el ejercicio por encima de los 5,5 millones de toneladas. Unos datos que no serían posibles sin la completa integración con los distintos sectores industriales de Vigo y Galicia, como la automoción, la pesca y las conservas, los astilleros y el sector del metal, entre otros muchos.

En este contexto, el Puerto de Vigo se está convirtiendo en el verdadero motor de la pesca y la alimentación de España y Europa. A pesar de la incertidumbre generada a nivel internacional por normativas carentes de base científica, hemos logrado no solo mantener nuestra hegemonía a nivel nacional, sino que nos estamos afianzando como el garante de la soberanía alimentaria de España y Europa. No en vano, por el Puerto de Vigo pasa gran parte del pescado que se consume en nuestro país, rozando el récord de 1 millón de toneladas de pesca fresca, congelada, en conserva y derivados durante el pasado año.

De igual forma, Vigo y su provincia superaron por primera vez los 15.000 millones de euros en exportaciones, lo que nos convierte en la 4ª provincia exportadora de España. Además, el Puerto de Vigo

se posiciona como el 4º puerto a nivel nacional en cuanto a conexiones marítimas internacionales, con enlaces directos a América del Norte y del Sur, África, Asia, y resto de Europa. Todo ello ofrece unas grandes oportunidades para nuestras empresas, que pueden situar sus mercancías en prácticamente cualquier lugar del mundo desde Vigo, posicionándose globalmente y a precios altamente competitivos.

Asimismo, durante 2024 nos situamos a la cabeza del movimiento de vehículos a nivel nacional, ocupando la segunda posición y consolidando nuestra relevancia en el sector. Pero queremos ir un paso más allá y convertirnos también en el puerto de los buques ecológicos, ser los primeros en sostenibilidad y convertir la terminal Ro-Ro en el primer piloto de España. Para lograrlo, hemos apostado por el suministro de gas de naturaleza biológica a los buques, así como por una nueva planta de hidrógeno verde de acceso público, y estamos ultimando una infraestructura para abastecer, a partir de energía renovable, las demandas eléctricas de los buques atracados en puerto, reduciendo, de esta forma, sus niveles de contaminación atmosférica y acústica.

***el Puerto de Vigo se
posiciona como el 4º puerto
a nivel nacional en cuanto
a conexiones marítimas
internacionales***

Contamos con un ambicioso plan de inversiones de 209 millones de euros para los próximos años, centrado en la mejora de la eficiencia y la sostenibilidad económica, medioambiental y social, que nos permitirá consolidarnos como un puerto clave a nivel nacional y dar soporte al crecimiento económico del área de Vigo y Galicia, como el gran puerto de mercancía general y de alto valor económico que somos.

Porque la sostenibilidad debe de serlo en sus tres vertientes: ser un dinamizador económico, pero también respetuoso con el medioambiente e integrado en la ciudad. Un puerto por y para las personas.

Para ello, la Autoridad Portuaria de Vigo lidera desde hace años el conocido como Plan Blue Growth, diseñado por la Comisión Europea para la recuperación de la economía, a través del impulso del empleo y el crecimiento económico de manera sostenible.

Desde que el Puerto de Vigo hizo suya esta estrategia, son más de 60 los proyectos y las acciones impulsadas gracias al trabajo colectivo de más de 300 actores de la Comunidad Portuaria, centros tecnológicos, universidades y un largo etcétera de personas agrupadas en lo que ha venido en llamarse el "Diálogo de Vigo".

De las múltiples reuniones surgidas desde sus inicios, han nacido proyectos como "Peiraos do Solpor", consistente en la construcción de muelles y escolleras usando arrecifes artificiales y de un gran observatorio submarino natural: una iniciativa promovida y ejecutada por la Autoridad Portuaria de Vigo, novedosa y única en un puerto, que nos sitúa a

la vanguardia de los desarrollos portuarios, al apostar por las herramientas y procedimientos necesarios para los puertos de la próxima generación, que no sólo constituyen infraestructuras cruciales, sino que también se convierten en espacios donde puede habitar una amplia gama de organismos marinos.

Esta iniciativa nos ha valido numerosos reconocimientos a nivel mundial, entre ellos el otorgado por la IAPH en la categoría de "Diálogo con la comunidad y la ciudad portuaria", o el Premio de la Comisión Europea en la categoría "Navy Blue". Un testimonio de nuestro compromiso con la innovación y la sostenibilidad en la gestión portuaria.

Estos reconocimientos, a los que se suman muchos otros otorgados a diferentes proyectos, celebran no solo los logros ambientales alcanzados, sino también su enfoque, al integrar a la comunidad local, la tecnología y las prácticas sostenibles para mejorar la salud oceánica y la calidad de vida en las áreas portuarias.

Porque nuestro Puerto es más que economía e industria. Es una infraestructura imprescindible para Vigo y toda Galicia que ha sabido compatibilizar su día a día con una apertura progresiva a la ciudad, tal y como lo demuestran los recientes reconocimientos recibidos por parte de la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor (ADEAC), que nos ha concedido dos banderas azules por nuestra senda ciclo-peatonal que recorre todo el borde marítimo hasta Bouzas, así como por la labor medioambiental y educativa que llevamos a cabo a bordo del visor submarino "Nautilus". Un centro de interpretación por el que ya han pasado más de 80.000 personas y un





centenar de colegios y que nos permite disfrutar de la rica biodiversidad que habita en nuestras aguas: caballitos de mar, pulpos, chocos, lubinas, tortugas, centollas, camarones y un largo etcétera que no deja indiferente a nadie. Porque no podemos amar aquello que no conocemos y es posible seguir creciendo y generar riqueza para las empresas, sin dejar de lado la protección medioambiental y la defensa a ultranza de la sostenibilidad.

Tenemos que mirar hacia el futuro y plantar cara a los nuevos retos que se nos avecinan. Y, para lograrlo, necesitamos un esfuerzo importantísimo de reorganización de los espacios portuarios para lograr la máxima eficiencia.

La conexión vía ferrocarril de la Terminal de Contenedores con la PLISAN, el nuevo Puesto de Control Fronterizo (PCF), la construcción de un nuevo silo para el almacenamiento de coches en altura o la mejora de los atraques en la Terminal de Bouzas, son algunos de los proyectos en los que estamos trabajando y que nos permitirán mejorar nuestra conectividad, ser más ágiles y, por tanto, más eficientes, y aprovechar mejor un espacio escaso.

Pero también debemos apostar por la mejora de la digitalización y seguir trabajando para afianzarnos como el puerto de referencia europeo en materia medioambiental. Nuestro objetivo es claro: crecer en empleo y riqueza de nuestras empresas, pero sin olvidarnos de la protección del medioambiente.

At the Port of Vigo, we approach 2025 as a year for stabilizing and consolidating our traffic, following a record-breaking 2024 in vehicle movement, container handling, and maritime truck traffic (UTIs).

All traffic categories closed the year in positive figures, exceeding even the initial forecasts and surpassing 5.5 million tonnes. These results would not have been possible without full integration with the various industrial sectors of Vigo and Galicia, such as automotive, fishing and canning, shipbuilding, and the metal industry, among many others.

Nos hemos convertido en todo un ejemplo a seguir a nivel mundial y, por este motivo, queremos seguir tejiendo alianzas con otros países para compartir nuestra experiencia acumulada y promover programas de intercambio de conocimientos que contribuyan a fortalecer y potenciar nuestras capacidades. Así lo hemos hecho hermanándonos con Francia, Uruguay, Irlanda, Argentina, Lisboa y Setúbal y, más recientemente, Cabo Verde.

2024 ha sido, sin duda, un gran año y, por este motivo, quiero aprovechar estas páginas para agradecer el trabajo realizado por nuestra Comunidad Portuaria, nuestros trabajadores, nuestros científicos de la Universidad de Vigo y nuestros centros tecnológicos. Estoy tremendamente orgulloso de la unidad, el diálogo y el consenso que hemos logrado.

Detrás de cada tonelada, de cada vehículo, de cada caja de pescado que entra o sale de estas infraestructuras, hay un grupo de personas con nombres y apellidos que lo hacen posible. Lo mejor que tenemos no son nuestras dársenas ni nuestros muelles, ni nuestra Ría inigualable, que también. Lo que nos diferencia es el capital humano de nuestras empresas.

Sigamos trabajando juntos, porque todavía nos queda mucho por hacer.

In this context, the Port of Vigo is becoming the true driving force behind the fishing and food sectors in Spain and Europe. Despite international uncertainty driven by regulations lacking scientific basis, we have not only maintained our national leadership but are also strengthening our role as a guarantor of food sovereignty for Spain and Europe. Indeed, a large part of the fish consumed in our country passes through the Port of Vigo, reaching nearly 1 million tonnes of fresh, frozen, canned, and processed fish last year.

Likewise, Vigo and its province surpassed €15 billion in exports for the first time, making us the fourth-

largest exporting province in Spain. Moreover, the Port of Vigo ranks as the fourth national port in terms of international maritime connections, with direct links to North and South America, Africa, Asia, and the rest of Europe. This opens vast opportunities for our companies, enabling them to position their goods almost anywhere in the world from Vigo—competitively and globally.

In 2024, we also led vehicle movement at the national level, ranking second and consolidating our importance in the sector. But we want to go further and become the port of ecological vessels, the leader in sustainability, and turn the Ro-Ro terminal into Spain's first pilot project of its kind. To achieve this, we have committed to supplying ships with bio-based gas, developing a new publicly accessible green hydrogen plant, and finalizing infrastructure that will supply docked vessels with renewable energy—thus reducing both air and noise pollution.

We have a bold €209 million investment plan for the coming years, focused on improving efficiency and sustainability—economic, environmental, and social—which will allow us to consolidate our role as a key national port and support the economic growth of the Vigo and Galicia region, as a major gateway for high-value general cargo.

Because true sustainability must be threefold: as an economic driver, environmentally responsible, and socially integrated with the city. A port by and for the people.

To this end, the Port Authority of Vigo has led for years the so-called Blue Growth Plan, designed by the European Commission to drive economic recovery through the promotion of employment and sustainable growth.

Since adopting this strategy, the Port of Vigo has launched more than 60 projects and actions thanks to the collective work of over 300 stakeholders from the port community, technology centers, universities, and many others grouped under what has come to be known as the “Vigo Dialogue.”

From the many meetings held since its inception, projects like “Peiraos do Solpor” have emerged. This initiative involves the construction of docks and breakwaters using artificial reefs, and the development of a large natural underwater observatory—a pioneering project promoted and implemented by the Port Authority of Vigo. It is unique among ports and positions us at the forefront of port development by embracing the tools and procedures needed for next-generation ports—those that are not only critical infrastructures but also thriving ecosystems for diverse marine life.

This initiative has earned us numerous international recognitions, including the IAPH award in the category of “Community and Port City Dialogue” and the European Commission’s “Navy Blue” Award. These are a testament to our commitment to innovation and sustainability in port management.

These accolades, along with many others awarded to various projects, celebrate not only our environmental achievements but also our approach—integrating the

local community, technology, and sustainable practices to improve ocean health and quality of life in port areas.

Because our Port is more than just economy and industry. It is an essential infrastructure for Vigo and all of Galicia that has successfully balanced its operations with a progressive opening to the city. This is evidenced by the recent awards from the Environmental and Consumer Education Association (ADEAC), which granted us two Blue Flags—one for our pedestrian and cycling path along the waterfront to Bouzas, and another for our environmental and educational work aboard the “Nautilus” underwater viewer. This interpretation center has already welcomed more than 80,000 visitors and hundreds of schools, allowing us to showcase the rich biodiversity of our waters: seahorses, octopuses, cuttlefish, sea bass, turtles, spider crabs, prawns, and many more that never fail to impress. Because we cannot love what we do not know—and it is possible to continue growing and creating wealth for our businesses without neglecting environmental protection and our unwavering commitment to sustainability.

We must look to the future and face the new challenges ahead. And to do so, we must make a major effort to reorganize port spaces for maximum efficiency.

The rail connection between the Container Terminal and PLISAN, the new Border Control Post (BCP), the construction of a new multi-level car storage silo, and the improvement of berths at the Bouzas Terminal are some of the projects we are currently working on. These will allow us to improve connectivity, operate more efficiently, and make the most of limited space.

We must also prioritize digitalization and continue working to strengthen our position as Europe’s leading environmental port. Our goal is clear: to grow employment and business wealth, without losing sight of our commitment to environmental protection.

We have become a global benchmark, and for that reason, we aim to continue forging alliances with other countries, sharing our accumulated experience, and promoting knowledge exchange programs to enhance and expand our capabilities. We have already done so through partnerships with France, Uruguay, Ireland, Argentina, Lisbon, and Setúbal, and more recently, Cape Verde.

2024 has undoubtedly been a great year. That is why I would like to take this opportunity to thank our Port Community, our staff, the scientists from the University of Vigo, and our technology centers. I am extremely proud of the unity, dialogue, and consensus we have achieved.

Behind every tonne, every vehicle, and every box of fish that enters or leaves these facilities, there is a team of individuals—real people—who make it possible. Our greatest asset is not just our docks or quays, nor even our incomparable estuary (which is exceptional). What truly sets us apart is the human capital of our companies.

Let’s continue working together—because there is still much to be done.



Comentario del Director
Remarks by the Managing Director

Leandro Melgar Casillas

"Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todos los compañeros de la Autoridad Portuaria por su compromiso"

y la pesca congelada que subió un 17,80% alcanzando las 664.519 toneladas (+100.352 toneladas respecto al año anterior), ambos especialmente relevantes por el volumen total manipulado, destacan en menor medida los incrementos registrados en la fruta +24,51% (+56.385 toneladas), los productos químicos un +54,92% (+66.086 toneladas), la madera +29,90% (+47.242 toneladas), los metales y sus manufacturas +10,66% (+36.169 toneladas) y la maquinaria +23,22% (+28.394 toneladas).

Por el contrario, los grupos de mercancía que han mostrado un comportamiento negativo han sido, principalmente, el cemento, que desciende en 56.688 toneladas (-17,90%), y el granito en bruto, con una reducción de 40.337 toneladas (-21,2%).

Desglosando por cada tipo de mercancía, los **automóviles** son la principal mercancía manipulada por el Puerto de Vigo y, a pesar de haber alcanzado una cifra récord en 2023, en 2024 se ha estabilizado el crecimiento alcanzado e incluso ha experimentado un ligero ascenso adicional hasta superar las 648.000 unidades, estableciendo un nuevo hito en la serie histórica. Por destinos, se mantienen en cabeza, como habitualmente, Bélgica y Francia, destacando los incrementos de tráficos con Reino Unido, Italia, Turquía, Argelia y Marruecos.

La **pesca** constituye el segundo gran sector del Puerto de Vigo en términos de volumen, y al mismo tiempo uno de sus pilares fundamentales, situándolo como referente nacional, europeo y mundial en el ámbito de la pesca para consumo humano. En 2024 este ha tráfico experimentado un comportamiento desigual: mientras que la pesca fresca ha descendido

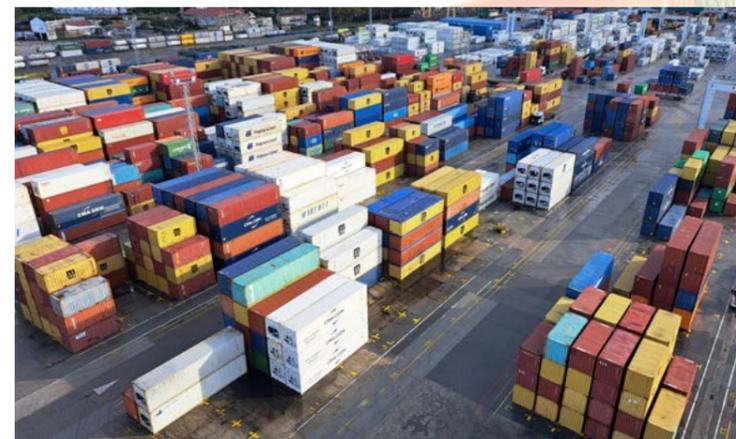
en torno al 5%, la **pesca congelada** ha registrado un notable incremento superior al 17%, impulsada fundamentalmente por los tráficos procedentes de Argentina, Chile y China. Por su parte, el tráfico de **conservas** – mayoritariamente de importación- ha crecido un 5,7%, destacando los orígenes de Ecuador, China, Chile, e Isla Mauricio, entre otros.

Como se ha señalado anteriormente, el tráfico de **fruta** continúa con la senda de crecimiento sostenido que ha venido mostrando en los últimos años. Con un incremento del 24,51 % en 2024, supera ya las 286.000 toneladas anuales, consolidándose como uno de los tráficos más importantes del puerto tanto por volumen como por proyección futura. Entre las principales mercancías destacan la piña, el plátano y el melón, en tráficos eminentemente de importación. Brasil y Costa Rica se mantienen como los principales orígenes, concentrando conjuntamente el 72 % del total. A mayor distancia se sitúa Colombia, que en 2024 registra un descenso del 17%, mientras que Marruecos se incorpora de manera destacada, superando las 18.000 toneladas. Asimismo, se observa una recuperación significativa del tráfico con Ecuador, que alcanza más de 10.000 toneladas.

También han mostrado evoluciones positivas otras mercancías relevantes, como **los metales y sus manufacturas**, que crecen un 10,6 % hasta las 375.484 toneladas, y **la madera**, que aumenta un 29,9 % alcanzando las 205.218 toneladas.

En el caso del **granito**, el tráfico total ha experimentado un descenso, condicionado por la caída del 21,2 % en el granito en bruto, si bien el granito elaborado se ha mantenido prácticamente estable, con un ligero crecimiento del 0,37 %.

Por su parte, entre los graneles sólidos destaca la disminución del 17,9 % en el tráfico de **cemento**, que se sitúa en 261.165 toneladas, en línea con la tendencia observada a nivel nacional durante 2024 y acentuada en Vigo por la reducción de pedidos procedentes de Portugal.



Por **países**, el importante crecimiento del intercambio comercial con Bélgica posiciona a este país como el primero en tráficos de mercancías con el puerto de Vigo (470.161 toneladas), seguido por Francia (377.415 toneladas) y el mercado nacional (358.070 toneladas). En crecimientos porcentuales destacan también países como Argelia, Alemania, Ecuador y Marruecos, entre otros.

El tráfico total de **pasajeros** ha mostrado un comportamiento desigual en 2024. Mientras el tráfico

El año 2024 el puerto de Vigo ha movido un **tráfico total de 5.502.226 toneladas**, lo que supone un crecimiento de 14,04% respecto a 2023, y se posiciona como el mejor ejercicio de toda la historia del puerto. En cuanto al número de escalas de buques, se mantiene en las mismas cifras del ejercicio anterior, pero se observa una caída en el número de visitas de buques graneleros compensada con un importante crecimiento en el de buques ro-ro; manteniéndose, además, la tendencia de estos últimos años de crecimiento progresivo del tamaño de los **buques**, sobre todo los de tráfico ro-ro y de contenedores.

El **tráfico de mercancías** ha aumentado un 14,9%, lo que suponen 694.233 toneladas más, hasta alcanzar un volumen de 5.352.287 toneladas, también el mayor registro histórico del puerto. A pesar de la persistencia de la incertidumbre en el comercio internacional derivada de los conflictos bélicos y otros factores coyunturales, los resultados por tipos de tráfico han sido, en términos generales, positivos. Destaca especialmente el **tráfico de contenedores**, con un crecimiento superior al 31% en número de TEUs, alcanzando las 300.000 unidades, y un aumento del 18% en toneladas contenerizadas, que superan los 3,1 millones. A ello se suma el **tráfico ro-ro**, que experimenta un incremento del 23 %, destacando de manera particular el movimiento de UTIs, que alcanza las 23.104 unidades y registra un récord histórico al duplicar el número de unidades respecto al ejercicio anterior. Este importante aumento de tráfico se ha debido en gran medida a la línea de semirremolques

de mercancía general, con gran variedad de cargas, entre Vigo, Zeebrugge y Bilbao.

La parte negativa la marcan los tráficos de graneles, que se reducen en más de un 15%, principalmente debido a la caída de los graneles sólidos, cercana al 18%, a pesar del crecimiento del 7% registrado en graneles líquidos. No obstante, este segmento tiene un peso reducido en el conjunto del puerto y apenas afecta al resultado global, ya que, como es habitual, las cifras reflejan una de las características más determinantes del puerto de Vigo: la clara predominancia de la mercancía general sobre los graneles, que en 2024 ha representado el 94,42 % del total. Además, destaca la elevada especialización de la operativa de carga y descarga, realizada en más de un 87,5 % mediante medios ro-ro y contenedor lo-lo.

Por su parte, la **mercancía general en convencional** ha registrado un crecimiento positivo de un 16,06% hasta las 1.964.343 toneladas, impulsada en gran medida por los excelentes resultados de los tráficos ro-ro antes comentados. Este incremento se ha producido a pesar del descenso del 6,9% en la mercancía convencional manipulada con grúa, debido principalmente a la caída del tráfico de granito en bruto.

En cuanto al desglose por tipo de **mercancías**, además de los tráficos vinculados a la automoción- especialmente las piezas de automóvil, con un incremento del 84% alcanzando las 221.588 toneladas-

de cruceros ha registrado un descenso del 5,43 %, el tráfico de Ría ha experimentado un crecimiento del 7,5 %, alcanzando los 1.806.822 pasajeros, a los que se suman 37.343 usuarios adicionales en excursiones y viajes turísticos de Ría.

En relación con el **Plan de inversiones**, debemos destacar el avance de las obras del apartadero ferroviario de la **PLISAN** la Plataforma Logística Industrial del Puerto de Vigo, situada en Salvaterra de Miño y As Neves. Consiste en la ejecución de la primera fase del apartadero ferroviario que conectará la PLISAN a la red ferroviaria de interés general (RFIG) y la dotará de una zona intermodal que proporcionará a este suelo logístico una mayor conectividad. El importe total estimado de la inversión es de 37.003 mil €. De este importe total, le corresponde asumir a la Autoridad Portuaria de Vigo el 60.58%, porcentaje de participación en la Plataforma.

Cabe destacar, asimismo, dos obras emblemáticas y en cierto modo “complementarias” que se abordarán a lo largo del ejercicio 2025 en la zona portuaria de Bouzas: el proyecto Peiraos do Solport y el nuevo silo de almacenamiento de vehículos. Esta complementariedad radica en que, por un lado, se refuerza la capacidad logística y operativa del puerto, y, por otro en un espacio en la misma zona, se facilitará a la ciudadanía el acceso a un nuevo espacio portuario, acercando el puerto, la ría y su riqueza ambiental a la ciudad.

Peiraos do Solpor es un proyecto único, ligado al desarrollo de la terminal de Bouzas, en línea con el Pacto Verde Europeo y el Compromiso Our Ocean, este proyecto se constituirá en la primera ecoreserva del Puerto de Vigo, con los objetivos principales de regeneración de fondos y captación de CO2, así como constituir un espacio de sensibilización y esparcimiento de la ciudadanía. Se prevé la instalación de estructuras colgadas de pantalanés fijos como sustrato ecológico, Arrecife artificial a base de biohormigones, elementos intermareales para creación de nuevos hábitats y establecimiento de bosques de laminarias y praderas de zosteras.



Por otro lado y para dar respuesta a la escasez de superficie de almacenamiento en la terminal portuaria de Bouzas, especializada en tráfico rodado, se prevé la construcción de un silo prácticamente gemelo al existente: con una distancia de separación de 34 metros respecto al silo actual, se construirá al norte de éste ocupando una superficie en planta de aproximadamente 20.000 m² (171 m x 116 m), con una estructura metálica y una forjado de trames, se proyectan 4 plantas por lo que, la nueva superficie generada, útil para almacenamiento, sin contar rampas de acceso y zonas de maniobra, se aproximará a 70.000 m². El presupuesto total de esta inversión es de 40.100 mil euros.

En cuanto a la **gestión económica**, los resultados confirman la buena marcha general del puerto y se ven reforzados por el notable crecimiento del tráfico y el incremento del espacio otorgado en concesión, factores que consolidan una proyección positiva para los próximos ejercicios y garantizan la sostenibilidad económica de la Autoridad Portuaria.

Los datos finales de 2024 indican un comportamiento significativamente mejor que el del ejercicio previo. La Cuenta de Resultados presenta una cifra de negocio de 34,4 millones de euros, lo que supone un aumento del 16,1% respecto a 2023, con crecimiento entre todas las partidas que la integran.

El resultado de explotación ha alcanzado la cifra de 6,6 millones de euros (frente a los 4,8 millones de euros en 2023), mientras que el resultado del ejercicio después de impuestos se ha situado en 5,6 millones de euros, frente a los 4,2 millones del año anterior.

Por su parte, el Balance de Situación refleja una estructura financiera sólida, con una destacada liquidez y un importante fondo de maniobra que asciende a 35 millones de euros.

El notable crecimiento del tráfico registrado durante 2024 ha supuesto, al mismo tiempo, importantes retos operativos, especialmente en términos de congestión en las terminales de Bouzas y de Guixar. En este contexto,

el trabajo conjunto y coordinado con toda la comunidad portuaria ha resultado fundamental para avanzar en la búsqueda de soluciones que permitan minimizar estos impactos y mantener la fluidez operativa.

El puerto de Vigo actúa como nodo logístico esencial para el tejido económico y empresarial de toda la provincia, pero muy especialmente para nuestra ciudad y su entorno más próximo, proporcionando infraestructuras y servicios eficientes y competitivos que refuerzan el potencial y la capacidad de crecimiento de nuestras empresas.

En relación con el tráfico de contenedores, se están dando pasos decisivos en la reordenación de esa zona portuaria para optimizar el espacio disponible. También se prevé facilitar la mejora de los servicios de inspección en frontera mediante la construcción de un nuevo Puesto de Control Fronteriza.

Por su parte, en la terminal de Bouzas, —principalmente vinculada al tráfico de automoción y carga rodada— destaca la concesión otorgada a Stellantis, que debe permitir optimizar la gestión logística de la factoría viguesa y que se verá reforzada con la construcción del nuevo silo para vehículos ya mencionado.

Asimismo, se han impulsado otras actuaciones relevantes en la gestión del dominio público portuario, aunque de menor superficie, que contribuyen al compromiso del puerto con la sostenibilidad y la innovación. Entre ellas destacan las nuevas concesiones para el desarrollo de suministros de energía limpia, como la futura hidrogenera y la instalación OPS (Onshore Power Supply) para el suministro eléctrico a buques en la terminal de Bouzas.

Como Autoridad Portuaria debemos velar por la optimización del uso de las superficies portuarias, lo que implica trabajar de forma estrecha y coordinada con la comunidad portuaria y el tejido empresarial. Todo ello con el objetivo de garantizar la eficiencia y promover un crecimiento sostenible, plenamente alineado con los objetivos estratégicos de competitividad y respeto ambiental.

Para concluir, quiero hacerlo diferenciando dos planos, el profesional y, aún más importante para mí, el personal.

En el plano **profesional**, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todos los compañeros de la Autoridad Portuaria por su compromiso, dedicación y esfuerzo diario, así como a la comunidad portuaria. Estoy aprendiendo muchísimo cada día y, además, disfrutando enormemente del trabajo que estoy desempeñando junto a un equipo extraordinario. A pesar del poco tiempo transcurrido desde mi incorporación, me siento plenamente integrado, como un engranaje más dentro de este gran equipo.

En el plano más **personal**, confesar que me he sentido plenamente acogido. Gracias a todos por hacerme sentir desde el primer día parte de esta gran familia.

Confío en poder aportar, en ambos planos y desde mi posición, al esfuerzo colectivo para seguir construyendo un puerto de futuro: un puerto comprometido no sólo con la economía y la eficiencia logística, sino, sobre todo, con las personas que le dais vida cada día.

Porque, al final, todos compartimos un mismo proyecto y una misma ilusión que nos une: **el Puerto de Vigo**.



In 2024, the Port of Vigo handled a **total traffic** volume of **5,502,226 tonnes**, representing a 14.04% increase compared to 2023 and marking the best year in the port's history. The number of vessel calls remained consistent with the previous year, although there was a decline in bulk carrier traffic, offset by significant growth in ro-ro vessels. The trend of progressively larger vessels, especially in ro-ro and container traffic, also continued.

Goods traffic increased by 14.9%, translating to 694,233 more tonnes and reaching 5,352,287 tonnes—another historic record for the port. Despite ongoing uncertainty in international trade due to armed conflicts and other temporary factors, traffic performance was generally positive. **Container traffic** was particularly noteworthy, growing by over 31% in TEUs to reach 300,000 units, and increasing by 18% in containerized tonnage to more than 3.1 million tonnes. **Ro-ro traffic** also grew by 23%, with the movement of ITUs (intermodal transport units) reaching a record 23,104 units, doubling last year's figure. This increase was largely driven by the general cargo semi-trailer line operating between Vigo, Zeebrugge, and Bilbao.

On the negative side, bulk cargo traffic fell by more than 15%, primarily due to an 18% drop in solid bulk, despite a 7% rise in liquid bulk. However, bulk cargo represents a small portion of overall port activity and had little impact on total results. As is characteristic of the Port of Vigo, general cargo remained dominant, accounting for 94.42% of total traffic in 2024. Notably, more than 87.5% of cargo handling operations were performed using ro-ro or lo-lo methods.

Conventional general cargo grew by 16.06% to 1,964,343 tonnes, largely driven by the excellent performance of the aforementioned ro-ro traffic. This increase occurred despite a 6.9% decline in crane-handled conventional cargo, mainly due to a reduction in raw granite traffic.

By cargo type, automotive-related **goods**—especially auto parts—stood out with an 84% increase to 221,588 tonnes. Frozen fish rose by 17.80% to 664,519 tonnes (+100,352 tonnes year-on-year), both categories being particularly significant due to their volume. Additional increases were recorded in fruit (+24.51%, +56,385 tonnes), chemicals (+54.92%, +66,086 tonnes), timber (+29.90%, +47,242 tonnes), metals and metal products (+10.66%, +36,169 tonnes), and machinery (+23.22%, +28,394 tonnes).

Conversely, cargo categories that declined included cement, which dropped by 56,688 tonnes (-17.90%), and raw granite, which fell by 40,337 tonnes (-21.2%).

Cars remained the leading cargo handled at the Port of Vigo. Despite having achieved a record in 2023, growth continued slightly in 2024, surpassing 648,000 units and setting a new milestone. Belgium and France remained the top destinations, with notable increases in traffic to the UK, Italy, Turkey, Algeria, and Morocco.

Fishing is the second-largest sector in terms of volume and one of the port's main pillars, making Vigo a national,

European, and global benchmark in trade of fish for human consumption. In 2024, fishing traffic saw mixed results: fresh fish declined by approximately 5%, while **frozen fish** grew by more than 17%, driven mainly by imports from Argentina, Chile, and China. Canned fish—mostly imported—rose by 5.7%, with Ecuador, China, Chile, and Mauritius among the leading origins.

As noted earlier, **fruit** traffic continued its steady upward trend. With a 24.51% increase in 2024, annual volumes surpassed 286,000 tonnes, consolidating fruit as one of the port's most important and promising cargo types. Key products included pineapple, banana, and melon, primarily for import. Brazil and Costa Rica remained the top sources, accounting for 72% of the total. Colombia showed a 17% decline, while Morocco emerged strongly, surpassing 18,000 tonnes. Traffic with Ecuador also rebounded significantly, exceeding 10,000 tonnes.

Other key cargoes also recorded positive trends: **metals and metal products** increased by 10.6% to 375,484 tonnes, and **timber** grew by 29.9% to 205,218 tonnes.

Total **granite** traffic declined, driven by the 21.2% drop in raw granite, although processed granite remained stable with a slight 0.37% increase.

Among solid bulks, **cement** traffic decreased by 17.9% to 261,165 tonnes, reflecting a national trend in 2024 and further impacted in Vigo by reduced orders from Portugal.

By **country**, Belgium became the top trading partner with 470,161 tonnes, followed by France (377,415 tonnes) and the domestic Spanish market (358,070 tonnes). Other countries with notable percentage increases included Algeria, Germany, Ecuador, and Morocco.

Total **passenger** traffic showed mixed results in 2024. While cruise passengers fell by 5.43%, local Ría traffic increased by 7.5%, reaching 1,806,822 passengers, plus an additional 37,343 passengers on tours and sightseeing trips.

Regarding the **Investment Plan**, progress continues on the rail siding project at PLISAN, the Port of Vigo's Industrial Logistics Platform in Salvaterra de Miño and As Neves. This first phase will connect PLISAN to the national rail network and create an intermodal zone, enhancing the site's connectivity. The total estimated investment is €37.003 million, of which 60.58% will be covered by the Port Authority of Vigo, in line with its share in the platform.

Two flagship projects will also begin in 2025 in the Bouzas port area: "Peiraos do Solpor" and a new vehicle storage silo. These projects complement each other—strengthening logistics and operations while opening new port spaces to the public and bringing the sea and the estuary's environmental richness closer to the city.

"**Peiraos do Solpor**" (Sunset Docks) is a unique initiative aligned with the European Green Deal and the Our Ocean Commitment. It will become the Port of Vigo's first eco-

reserve, focused on seabed regeneration, CO2 capture, and community awareness. Planned features include suspended ecological substrates, artificial reefs made of bio-concrete, intertidal habitat elements, and underwater forests of kelp and eelgrass meadows.

To address the lack of storage space in Bouzas—specialized in ro-ro traffic—a new silo, nearly identical to the existing one, is planned. Located 34 meters north of the current facility, it will occupy a footprint of around 20,000 m² (171 m x 116 m) and feature a metal structure with tramex flooring. The design includes four levels, creating approximately 70,000 m² of usable storage space, excluding ramps and maneuvering areas. The total investment for this project is €40.1 million.

From a **financial management** perspective, results confirm the strong overall performance of the port, driven by traffic growth and the expansion of leased space—factors that support a positive outlook and guarantee the Port Authority's economic sustainability.

Final figures for 2024 show significantly improved performance compared to the previous year. Revenue reached €34.4 million, up 16.1% from 2023, with growth across all components. Operating income totaled €6.6 million (vs. €4.8 million in 2023), while net profit after tax stood at €5.6 million, compared to €4.2 million the previous year.

The balance sheet reflects a solid financial structure, with strong liquidity and a working capital of €35 million.

This significant traffic growth in 2024 brought operational challenges, especially congestion at the Bouzas and Guixar terminals. Coordinated work with the entire port community has been key in finding solutions to minimize impacts and maintain operational fluidity.

The Port of Vigo is a key logistics hub for the province's economy and businesses—particularly for our city and its surrounding areas—offering efficient, competitive infrastructure and services that enhance growth potential.

Regarding container traffic, efforts are underway to

reorganize the port area and optimize space. A new Border Control Post is also planned to improve inspection services.

In the Bouzas terminal—primarily used for automotive and ro-ro traffic—the new concession to Stellantis is expected to improve logistics for the Vigo plant and will be further supported by the new vehicle storage silo.

Additional actions have also been promoted to manage port public land, including smaller-scale initiatives aligned with the port's sustainability and innovation goals. These include new concessions for clean energy supply, such as the future hydrogen station and the OPS (Onshore Power Supply) system for supplying docked vessels with electricity in Bouzas.

As a Port Authority, we must ensure optimal use of port areas through close coordination with the port community and business network. Our goal is to guarantee efficiency and foster sustainable growth—fully aligned with our strategic goals of competitiveness and environmental responsibility.

To conclude, I would like to speak from both a professional and, even more importantly, a personal perspective.

Professionally, I extend my sincere thanks to all colleagues at the Port Authority for their commitment, dedication, and daily efforts, as well as to the entire port community. I am learning a great deal every day and greatly enjoying the work I am doing alongside an extraordinary team. Despite the short time since I joined, I already feel fully integrated—just one more gear in this great team.

On a more **personal** note, I must say I have felt truly welcomed. Thank you all for making me feel part of this big family from day one.

I hope to contribute—both professionally and personally—to the collective effort of building a port for the future: a port committed not only to the economy and logistics efficiency, but above all to the people who give it life every day.

Because, in the end, we all share the same project and the same dream that brings us together: **the Port of Vigo**.

