

2025

memoria anual

annual report

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO
PORT AUTHORITY OF VIGO

Telf. +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,
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 2025 / Balance sheet at December 31 st 2025.	26
1.3 Cuenta de pérdidas y ganancias 2025 a 31 de diciembre / Profit and loss account 2025, 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 automóviles / <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 2025 / <i>Concessions granted in 2025</i>	116
4. RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO / <i>GENERAL SUMMARY OF MARITIME TRAFFIC</i>	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 / <i>PORT UTILIZATION</i>	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 / <i>WORKS</i>	154
6.1 Obras en ejecución o terminadas en el año 2025 / <i>Works in progress or completed during the year 2025</i>	156
6.2 Descripción de las obras más importantes / <i>Description of main works</i>	158
7. SERVICIOS MARÍTIMOS / <i>MARITIME SERVICES</i>	166
8. ANEXO GRÁFICOS / <i>DATA CHARTS</i>	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 Automóviles / <i>Vehicles</i>	184
8.9 Pesca fresca, salada y congelada / <i>Fresh, frozen and salt fish</i>	185

9. EL AÑO EN IMÁGENES / <i>THE YEAR IN IMAGES</i>	186
---	-----

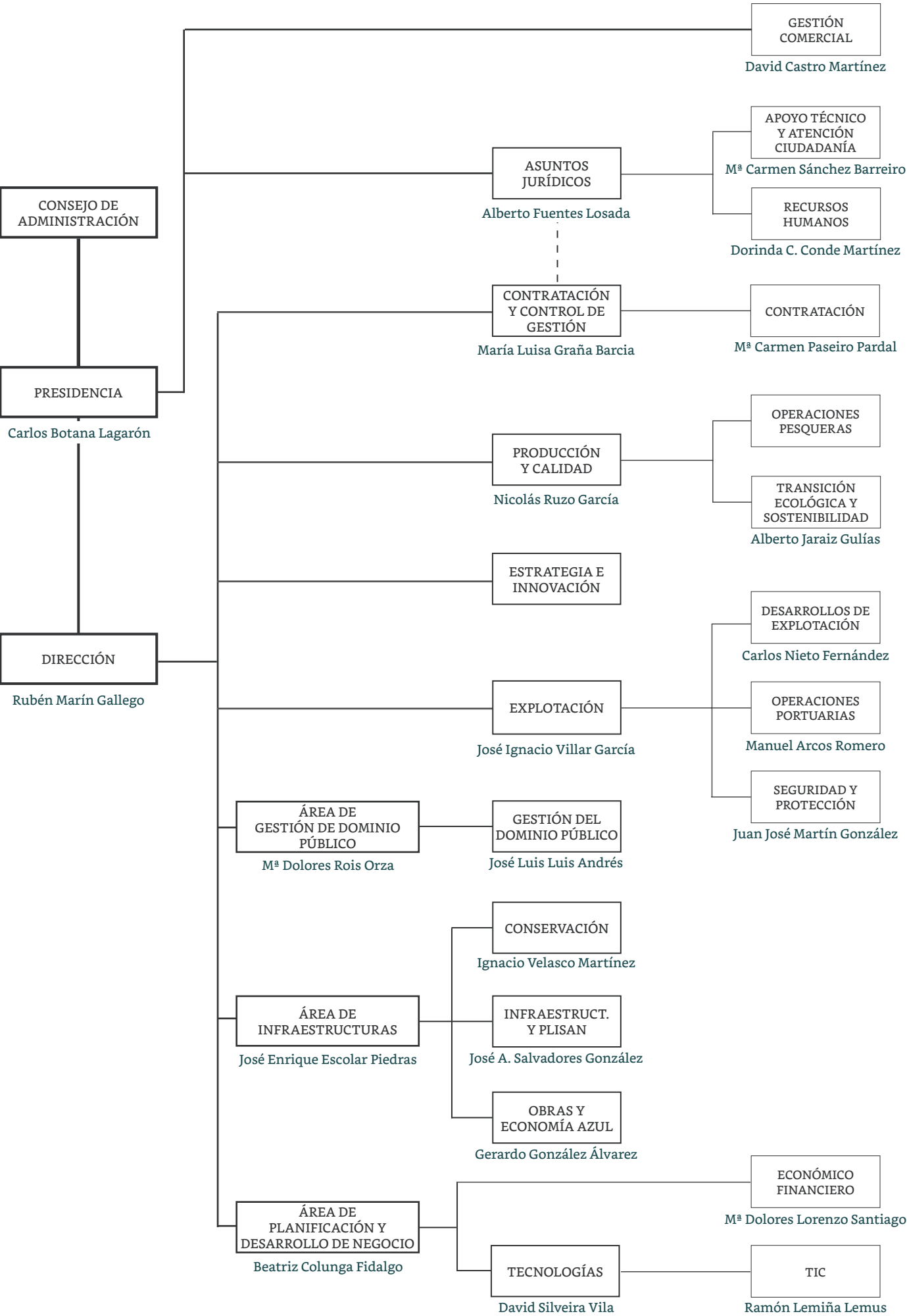
00

Presentación
Presentation

00
presentación

DEPARTAMENTOS

DIVISIONES



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo 2025
Board of Directors of the Vigo Port Authority in 2025

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo - *Chairman of the Vigo Port Authority*
Carlos Botana Lagarón
DOG Nº121 DE 27/06/2023

Miembro Nato / Vicepresidente - *Ex Officio Member / Vice president*
Capitán Marítimo Provincial - *Province Harbour Master*
Manuel Ángel García García
M. Nato DOG Nº 219 DE 15/11/2021

Director de la Autoridad Portuaria de Vigo - *Managing Director of the Port Authority*
Rubén Marín Gallego
DOG 206 de 24/10/2025. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 26/09/2025

Vocales:
Ordinary Members of the Board:

David Regades Fernández
(DOG Nº 229 DE 01/12/2022)
Juan José Vázquez Seijas
(DOG Nº 230 DE 02/12/2022)
Obdulio Serrano Hidalgo
(DOG Nº 181 DE 19/09/2024)
Representantes Administración General del Estado
Representatives General Government of the State

Abel Ramón Caballero Álvarez
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante del Ayuntamiento de Vigo
Representative of the Vigo Council

Leticia Santos Paz
(DOG Nº 151 DE 09/08/2023)
Representante del Ayuntamiento de Moaña
Representative of the Moaña Council

José García Costas
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación
Representative of the Chamber of Commerce, Industry and Shipping

Jorge Cebreiros Arce
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante de la Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra
Representatives of the Provincial Confederation of Employers in Pontevedra

Francisco Javier Touza Touza
(DOG Nº 5 DE 11/01/2021)
Representante del Sector Pesquero
Representative of the fisheries sector

Alejandro Alonso Martínez
(DOG Nº191 DE 06/10/2023)
Sección sindical CCOO
Representatives of CCOO

Luisa María Sánchez Méndez
(DOG Nº138 DE 20/07/2023)
Ana María Ortiz Álvarez
(DOG Nº55 DE 18/03/2024)
Pedro Rojo Otero
(DOG Nº 147 DE 31/07/2024)
Jose Luis Alonso Mosquera
(DOG Nº202 DE 18/10/2024)
Representantes de la Xunta de Galicia
Representatives of the Galician Government -Xunta de Galicia-

Secretario de la APV:
Secretary of the APV:

Alberto Fuentes Losada
(CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE 19/07/202 4)



Carlos Botana Lagarón

Comentario del Presidente Remarks by the President

*"Cuando el Puerto de Vigo
trabaja unido, no tiene techo"*

El ejercicio 2025 no solo ha sido un año de cifras históricas; ha sido la confirmación de que, cuando el Puerto de Vigo trabaja unido, no tiene techo.

En 2024 anunciábamos un récord de tráfico, y hoy podemos afirmar orgullosos que no nos detuvimos ahí. El Puerto de Vigo no solo es el motor de nuestra ciudad, sino que también es un referente internacional en Economía Azul que el mundo entero observa con atención.

Este año nos ha puesto a prueba en múltiples ocasiones y la respuesta ha sido unánime, porque nuestra mayor fortaleza es, sin duda, nuestra familia portuaria. Ante situaciones de extrema complejidad técnica, como el corrimiento de carga sufrido por el buque portacontenedores "Houston V" o la entrada forzada del "Eva Marie", nuestra comunidad portuaria demostró por qué somos un puerto refugio y altamente especializado. La coordinación entre la Guardia Civil, la Policía Nacional, la Policía Portuaria, Capitanía Marítima, el Servicio de Guardacostas de Galicia, remolcadores, amarradores, el colectivo de estibadores y el personal de la APV fue impecable, ejecutando operativas pioneras y salvaguardando la seguridad de nuestras aguas. Somos un puerto fiable y extremadamente profesional. Incluso ante un hecho insólito como el apagón nacional de abril, el Puerto de Vigo no se detuvo, garantizando, en todo momento, el funcionamiento de la lonja y el mercado, demostrando que estamos preparados para hacer frente a cualquier contingencia.

2025 ha sido un año de crecimiento sólido y sostenido de todos nuestros tráfico. **Hemos superado los 5,4 millones de toneladas** de tráfico portuario total, lo

que supuso un incremento del **+1,16% con respecto al año anterior**, que ya había sido formidable.

Termavi superó también sus límites al mover más de **309.000 TEUS**, lo que nos llevó a vivir jornadas frenéticas y a adoptar medidas que mejoraran el rendimiento de la Terminal de Guixar; mientras que por Bouzas pasaron un total de **673.290 vehículos**, lo que nos situó en el **segundo cajón** del podio a nivel

nacional, muy cerca de Barcelona, batiendo también un récord histórico con **1 millón de toneladas de vehículos movidos**.

También en cruceros hemos superado nuestro **"techo de cristal" de 2011**, alcanzando las **124 escalas y más de 306.000 pasajeros**, recuperando, además, nuestra condición de **puerto base**.

En cuanto a la pesca, seguimos defendiendo nuestro **liderato como la despensa de España** y continuamos avanzando en nuestro plan de acción, tratando de establecer alianzas con otros puertos como los franceses, Reino Unido o los argentinos de Puerto Madryn, para establecer un frente común en la pesca del Atlántico. También nos hermanamos con Cabo Verde, con el objetivo de establecer en un futuro, nuestra colaboración en materia de puertos azules. Y es que Vigo sigue siendo un ejemplo a seguir a nivel mundial, y prueba de ello es que la FAO ha vuelto a confiar en nosotros para acoger dos nuevos cursos avanzados para inspectores de pesca de todo el mundo.

Pero 2025 también ha sido un año de viejas reivindicaciones. Estamos transformando nuestra fisonomía para ganar competitividad y que Vigo sea reconocido como **Puerto de la Red Básica** por méritos propios. Los datos nos avalan.

Somos el **puerto refugio del Atlántico**, un puerto transfronterizo que mueve mercancía de muy alto valor económico, hemos impulsado la **1ª Autopista**

Ferrovial del Atlántico y seguimos invirtiendo **-37 millones de euros-** en el apartadero de la PLISAN. La adjudicación de un segundo silo en la Terminal de Bouzas por cerca de **40 millones** de euros es un paso de gigante para consolidarnos como el **hub logístico de referencia en el Atlántico**.

Vigo ya no solo exporta mercancías, también exporta conocimiento. Vigo ya no solo se mira desde Galicia, se mira desde Europa. Haber ganado los **premios IAPH** (los "Óscar" de los puertos), el **Premio Clúster Marítimo Español-Federico Esteve 2025** en la categoría de proyección internacional, o el **Premio Sun&Blue 2025** por nuestra estrategia de Hidrógeno Verde, nos sitúa a la vanguardia de la descarbonización europea. Proyectos como **"Peiraos do Solpor"**, financiado con fondos Next Generation, del MRR, a través de Puertos del Estado, en Bouzas o la recuperación de hábitats degradados mediante **"Naturports"**, demuestran que somos un puerto que cuida su entorno mientras crece. Porque la actividad industrial y el respeto al medio marino pueden —y deben— convivir.

Somos pioneros en España al dotar a la **terminal Ro-Ro con un sistema OPS**, que permite que los buques se conecten a la red eléctrica durante su estancia en puerto, eliminando sus emisiones a la atmósfera. Nuestra apuesta por las energías renovables no cesa. Queremos ser el **puerto verde de Europa**. Un puerto capaz de acoger a los buques portacoches más grandes del mundo, con capacidad para **9.000 vehículos**, y los más sostenibles del mercado.



Pero no podemos entender un puerto que viva de espaldas a su ciudad. Por ello, me enorgullece especialmente la apertura de un **Sendero Azul de 7,5 km** de longitud que bordea todo el frente marítimo, gracias al apoyo de la Xunta de Galicia y a la colaboración con el Grupo Once y la Federación de Autismo de Galicia, capaz de ofrecer nuevos espacios sostenibles e inclusivos a la ciudadanía y, muy especialmente, a las personas con necesidades especiales. Porque somos el puerto de las personas.

Este Sendero Azul consiguió el reconocimiento de la **Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor, ADEAC**, que nos concedió una **Bandera Azul**, que también obtuvo el **visor submarino de Portocultura**, reconocido, en este caso, como “centro azul”. Un espacio dedicado a la educación ambiental, por el que han pasado más de **100.000 personas** en



The year 2025 has not only been one of record-breaking figures; it has confirmed that when the Port of Vigo works together, there are no limits to what it can achieve.

In 2024 we announced record traffic volumes, and today we can proudly say that we did not stop there. The Port of Vigo is not only the driving force behind our city; it is also an international benchmark in the Blue Economy, closely watched around the world.

This year has tested us on many occasions, and the response has been unanimous, because our greatest strength is undoubtedly our port community. In situations of extreme technical complexity—such as the cargo shift suffered by the container vessel Houston V or the forced entry of the Eva Marie—our port community demonstrated why we are a highly specialised port of refuge. Coordination between the Guardia Civil, the National Police, the Port Police, the Harbour Master's Office, the Galician Coast Guard Service, tug operators, mooring teams, the stevedoring community and the staff of the Port Authority of Vigo was exemplary, executing pioneering operations while safeguarding the safety of our waters. We are a reliable and extremely professional port.

Even in the face of an unprecedented event such as the nationwide power outage in April, the Port of Vigo did not stop. The fish market and auction hall continued

este año 2025, muchos de ellos escolares de Vigo y su zona de influencia.

La cultura y el deporte también han vibrado en nuestras instalaciones durante este 2025 con el **Galicia Fest**, el **Festival Azul** o la regata **Solitaire du Figaro Paprec**, una de las más importantes en navegación en solitario y que este 2026 volveremos a acoger.

Por todo ello, a todos los que formáis parte de esta gran casa: gracias. Vuestro esfuerzo es el que hace que hoy podamos estar orgullosos. Somos un puerto unido, moderno y sostenible. **Somos el Puerto de Vigo, y lo mejor está por llegar.** Miremos a **2026** con la ambición de seguir siendo el motor económico y el alma de Vigo.

operating at all times, proving that we are fully prepared to face any contingency.

*2025 has been a year of solid and sustained growth across all our traffics. Total port throughput exceeded **5.4 million tonnes**, representing an increase of **+1.16%** compared with the previous year, which had already been exceptional.*

*Termavi also surpassed its previous limits, handling more than **309,000 TEUs**, leading to intense operational activity and the implementation of measures to enhance the performance of the Guixar Container Terminal. Meanwhile, a total of **673,290 vehicles** passed through Bouzas, placing us **second nationwide**, very close to Barcelona, and achieving another historic milestone with **1 million tonnes of vehicles handled**.*

*In the cruise sector, we have also surpassed the “glass ceiling” reached in 2011, with **124 calls and more than 306,000 passengers**, while also regaining our position as a **home port**.*

*As for fisheries, we continue to defend our leadership as **Spain's seafood hub**, advancing our action plan and strengthening alliances with other ports—such as those in France, the United Kingdom and Puerto Madryn in Argentina—in order to build a common front for Atlantic fisheries. We have also established*

a partnership with Cape Verde with the aim of developing future cooperation on Blue Ports initiatives. Vigo continues to be a global benchmark, and proof of this is the FAO's renewed confidence in selecting us to host two new advanced training courses for fisheries inspectors from around the world.

*At the same time, 2025 has been a year of longstanding ambitions. We are transforming our port to enhance competitiveness and to ensure that Vigo is recognised as a **Core Network port** on its own merits. The data supports this ambition.*

*We are the **port of refuge of the Atlantic**, a cross-border port handling cargo of very high economic value. We have promoted the **first Atlantic Rail Motorway** and continue investing—**€37 million**—in the PLISAN rail siding. The award of a second silo at the Bouzas Terminal, with an investment close to **€40 million**, represents a major step forward in consolidating our position as the **leading logistics hub on the Atlantic façade**.*

*Vigo no longer exports only goods—it exports knowledge. Vigo is no longer viewed solely from Galicia—it is viewed from across Europe. Winning the **IAPH Awards** (the “Oscars” of the port sector), the **Spanish Maritime Cluster – Federico Esteve Award 2025** for international projection, and the **Sun&Blue 2025 Award** for our Green Hydrogen strategy places us at the forefront of European decarbonisation. Projects such as “**Peiraos do Solpor**”, financed with Next Generation funds from the RRF, through Port of Spain, in **Bouzas** and the restoration of degraded habitats through **NaturPorts** demonstrate that we are a port that cares for its environment while continuing to grow. Industrial activity and respect for the marine environment can—and must—coexist.*

*We are pioneers in Spain in equipping our **Ro-Ro terminal with an OPS system**, allowing vessels to connect to the onshore electrical grid during their stay in port and eliminating atmospheric emissions while alongside. Our commitment to renewable energy continues unabated. Our ambition is clear: to become **Europe's green port**. A*



*port capable of welcoming the largest car carriers in the world—capable of transporting **9,000 vehicles**—as well as the most sustainable vessels currently on the market.*

*However, we cannot conceive of a port that turns its back on its city. That is why I am particularly proud of the opening of a **7.5-kilometre Blue Path** that runs along the entire waterfront. Thanks to the support of the Xunta de Galicia and the collaboration of the ONCE Group and the Autism Federation of Galicia, it offers new sustainable and inclusive public spaces for citizens—especially for people with special needs. Because we are, above all, **a port for people**.*

*This Blue Path received recognition from the **Association for Environmental and Consumer Education (ADEAC)**, which awarded it a **Blue Flag**, a distinction also granted to the **Portocultura underwater observatory**, recognised as a “Blue Centre” dedicated to environmental education. During 2025 alone, more than **100,000 visitors** passed through this facility, many of them schoolchildren from Vigo and the surrounding area.*

*Culture and sport have also played a vibrant role in our port facilities throughout 2025, with events such as **Galicia Fest**, the **Festival Azul**, and the **Solitaire du Figaro Paprec**, one of the world's most prestigious solo sailing regattas, which we will once again host in 2026.*

For all these reasons, to everyone who is part of this great house: thank you. Your effort is what allows us today to take pride in what we have achieved. We are a united, modern and sustainable port.

We are the Port of Vigo—and the best is yet to come.

*Let us look towards **2026** with the ambition to continue being the economic engine and the soul of Vigo.*



Rubén Marín Gallego

Comentario del Director Remarks by the Managing Director

El año 2025 el Puerto de Vigo ha movido un **tráfico total de 5.569.760 toneladas**, lo que supone un crecimiento de 1,16% respecto a 2024, y lo convierte en el mejor ejercicio de la historia del puerto.

Si bien el crecimiento se modera respecto al año anterior, los resultados por tipos de tráfico han sido, en términos generales, muy positivos. Destaca especialmente el **tráfico de contenedores**, con un crecimiento del 3,86% en número de TEUs, superando las 309.000 unidades, y un aumento del 18,23% en toneladas contenerizadas, que superan los 3,2 millones. Por su parte, el **tráfico ro-ro**, después de un crecimiento por encima de 23% en 2024, disminuye un 13%, debido principalmente a la caída en las cargas de semirremolques de mercancía general motivada por la suspensión de la conexión con Bélgica. No obstante, los tráficos de automoción siguen creciendo y batiendo récords, tanto en unidades como en toneladas.

Por tipos de mercancía, las cifras reflejan una de las características más determinantes del Puerto de Vigo: la clara predominancia de la mercancía general, que en 2025 ha representado el 93,7% del total. Además, destaca la elevada especialización de la operativa de carga y descarga, realizada en casi un 85 % mediante medios ro-ro y contenedor lo-lo. Estos datos no hacen sino **reflejar el alto valor de la mercancía manipulada en el puerto**.

En cuanto al desglose por naturaleza de **mercancías**, los tráficos vinculados a la automoción siguen siendo la mercancía principal en el Puerto de Vigo,

y en 2025 han seguido creciendo en toneladas tanto los vehículos nuevos (1,39%), como las piezas auto (6,89%). También han experimentado crecimientos positivos algunos de los tráficos principales del Puerto de Vigo, como granito bruto (40,6%), bebidas (40,9%), cemento (19,8%) y metales (14,10%), y otros de menor peso relativo, pero también señalados como las harinas y aceites de pescado, con crecimientos cercanos al 30%.

Por el contrario, los grupos de mercancía que han mostrado un comportamiento negativo han sido, principalmente, los productos químicos (-28,5%), abonos y piensos (-40,9%) y la pesca congelada, que se reduce algo más del 12%, después del crecimiento superior al 17% que había experimentado en 2024.

La **pesca**, en cifras globales constituye el segundo gran sector del Puerto de Vigo en términos de volumen; y es, 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 2025 este ha tráfico experimentado una variación a la baja de aproximadamente el 3% tanto en pesca fresca como

"los tráficos vinculados a la automoción siguen siendo la mercancía principal en el Puerto de Vigo"

congelada; al igual que el tráfico de **conservas** – mayoritariamente de importación- que se ha visto reducido un 5,6%.

El tráfico de **fruta**, tras años encadenando crecimientos porcentuales superiores al 20% hasta superar las 286.000 toneladas en 2024, en 2025 ha frenado esta tendencia, observándose una ligera disminución de 3,8%, si bien las expectativas para 2026 son muy positivas.

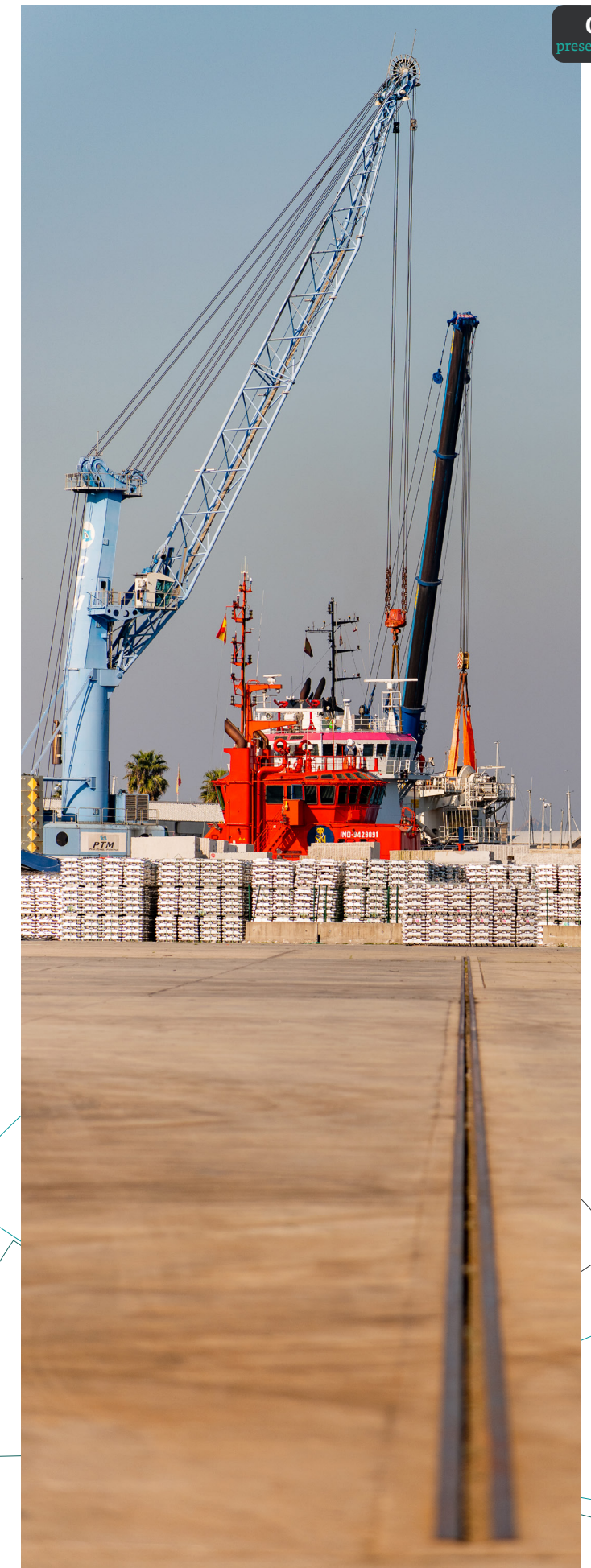
También han mostrado evoluciones positivas los **metales y sus manufacturas** que alcanza las 428.417 toneladas, y **la madera**, que aumenta un 40,9 % alcanzando las 217.874 toneladas.

Por **países**, después de un 2024 en el que la pujanza de la ruta ro-ro con Zeebrugge llevó a Bélgica a encabezar el primer puesto de los socios comerciales del Puerto de Vigo, la pérdida de esta ruta ha devuelto a Francia al primer puesto, con un crecimiento del 3,13% y 389.215 toneladas, seguida muy de cerca por el tráfico nacional, y de China, que tras subir un 13,83%, alcanza ya un tráfico a través del Puerto de Vigo de casi 320.000 toneladas, de las que más del 80% es de importación. Destacan también los crecimientos de tráficos con Perú (45,53%), Angola (41,40%), Mozambique (45,53%) y Ecuador (14,45%), sobre todo de importación; y con Argelia (41,87%) y Turquía (32,49%) sobre todo en tráficos de exportación. Por su parte, la relación con Reino Unido se ha visto mejorada en ambos sentidos, con un crecimiento total de casi un 13%. En la parte negativa, además de la ya mencionada de los tráficos con Bélgica, destaca la caída de las importaciones de Argentina de más del 36%, debido a que problemas internos de gestión en sus puertos ha desviado sus exportaciones a países vecinos.

El tráfico total de **pasajeros** ha sido uno de los más destacados en 2025, tanto en tráfico de cruceros, que ha aumentado más del 44% tanto en escalas (124) como en pasajeros (306.033); como en tráfico de Ría, que ha experimentado un crecimiento del 22,4%, alcanzando los 2.211.506 pasajeros, a los que se suman 46.818 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, cuya primera fase está próxima a su finalización. El importe total estimado de esta inversión para la sociedad, participada al 60,58% por la Autoridad Portuaria, es de 37.003 mil €.

Cabe destacar, asimismo, dos obras en la zona portuaria de Bouzas: el proyecto Peiraos do Solpor y el nuevo silo de almacenamiento de vehículos.





Peiraos do Solpor es un proyecto único, en línea con el Pacto Verde Europeo y el Compromiso Our Ocean, que 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 finalización a mediados de 2026 para esta instalación, con estructuras colgadas como sustrato ecológico, arrecife artificial a base de bio-hormigones, elementos intermareales para creación de nuevos hábitats, o 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 iniciará la construcción de un silo gemelo al existente que aumentará la superficie útil para almacenamiento en unos 70.000 m², con un presupuesto de inversión de 40.100 mil euros.

En cuanto a la **gestión económica**, los resultados confirman la buena marcha general del puerto y garantizan la sostenibilidad económica de la Autoridad Portuaria.

Los datos finales de 2025 indican un comportamiento significativamente mejor que el del ejercicio previo. La Cuenta de Resultados presenta una cifra de negocio de 36,8 millones de euros, lo que supone un aumento del 6,8% respecto a 2024.

El Resultado de Explotación, que alcanza la cifra de 6,65 millones de €, se mantiene prácticamente invariable respecto a 2024, mientras que el resultado del ejercicio después de impuestos se ha situado en 5,1 millones de euros.

El Balance de Situación refleja una estructura financiera sólida con un importante Fondo de Maniobra de 31 millones de € que garantiza la capacidad de respuesta ante los compromisos operativos.

En lo que respecta a la **explotación portuaria**, el crecimiento del tráfico registrado durante 2025 ha sido asumido por el tejido logístico portuario de forma sobresaliente, dando muestras una vez más de la altísima especialización del puerto, y del nivel excelente de las empresas que operan en nuestro puerto.

En relación con el tráfico de contenedores, se continúan dando pasos decisivos en la reordenación de esa zona portuaria para optimizar el espacio disponible, incluyendo el proyecto en marcha de mejora del **Puesto de Control Fronterizo**, que dotará a los servicios de inspección en frontera de las modernas instalaciones que merecen.

Y damos otro paso en la prestación de servicios orientados a la sostenibilidad: En 2026 se pondrá en funcionamiento la instalación **OPS** para el suministro eléctrico a buques realizada por Iberdrola en la terminal de Bouzas.

Por último, durante 2025 se han redactado los pliegos para la licitación del **Plan Estratégico 2027-2035, con proyección a 2040, del Puerto de Vigo**, cuyo adjudicatario se conocerá en la primera mitad de 2026. Abordamos con gran ilusión este instrumento de planificación, que definirá el puerto del futuro, y en el que contaremos con toda la comunidad portuaria, como nuestro gran objetivo de 2026.

In 2025, the Port of Vigo handled a total traffic of 5,569,760 tonnes, representing a 1.16% increase compared to 2024, making it the best year in the port's history.

Although growth has moderated compared to the previous year, performance across traffic segments has generally been very positive. Container traffic stands out in particular, with a 3.86% increase in TEUs, exceeding 309,000 units, and an 18.23% rise in containerised tonnage, surpassing 3.2 million tonnes.

Meanwhile, Ro-Ro traffic, after growing by more than 23% in 2024, declined by 13%, mainly due to the drop in general cargo semi-trailer volumes following the suspension of the connection with Belgium. Nevertheless, automotive traffic continues to grow and set new records, both in units and tonnage.

By cargo type, the figures reflect one of the defining characteristics of the Port of Vigo: the clear predominance of general cargo, which accounted for

93.7% of total traffic in 2025. Furthermore, the high level of operational specialisation is evident, with nearly 85% of cargo handled through Ro-Ro and Lo-Lo container operations, highlighting the high value of the goods handled at the port.

In terms of cargo breakdown, automotive-related traffic remains the main commodity at the Port of Vigo. In 2025, tonnage increased both for new vehicles (+1.39%) and automotive parts (+6.89%). Other key traffics also recorded positive growth, including raw granite (+40.6%), beverages (+40.9%), cement (+19.8%), and metals (+14.10%), as well as smaller-volume traffics such as fishmeal and fish oils, which grew by close to 30%.

Conversely, the cargo groups showing negative performance were mainly chemical products (-28.5%), fertilisers and animal feed (-40.9%), and frozen fish, which declined by just over 12%, following growth of more than 17% in 2024.



Fishing traffics, in overall terms, constitute the second major sector of the Port of Vigo in terms of volume and remain one of its fundamental pillars, positioning it as a national, European and global benchmark in fisheries for human consumption. In 2025, this traffic recorded a slight decline of around 3% in both fresh and frozen fish, as did canned fish traffic—predominantly imports—which decreased by 5.6%.

After several consecutive years of growth exceeding 20% annually, surpassing 286,000 tonnes in 2024, fruit traffic slowed in 2025, with a slight decrease of 3.8%, although expectations for 2026 remain very positive.

Other relevant commodities also showed positive trends, such as metals and its manufactures, which reached 428,417 tonnes, and wood, which increased by 40.9% to 217,874 tonnes.

By country, following a strong 2024 in which the Ro-Ro route with Zeebrugge placed Belgium as Vigo's leading trading partner, the loss of this route has returned France to the top position, with a 3.13% increase and 389,215 tonnes, followed closely by domestic traffic and China, which, after growing by 13.83%, reached nearly 320,000 tonnes, over 80% of which corresponds to imports. Significant growth was also recorded in trade with Peru (+45.53%), Angola (+41.40%), Mozambique (+45.53%), and Ecuador (+14.45%), mainly imports; and with Algeria (+41.87%) and Turkey (+32.49%), mainly exports. Trade with the United Kingdom improved in both directions, with overall growth of nearly 13%. On the negative side, in addition to the decline in traffic with Belgium, imports from Argentina fell by more than 36%, due to internal operational issues in its ports that redirected exports to neighbouring countries.

Total passenger traffic was one of the standout segments in 2025. Cruise traffic increased by more than 44%, reaching 124 calls and 306,033 passengers, while estuary (Ría) inner traffic grew by 22.4%, reaching 2,211,506 passengers, plus an additional 46,818 users in estuary excursions and tourist trips.

With regard to the investment plan, significant progress has been made on the PLISAN (Logistics and Industrial Platform of the Port of Vigo) railway siding, located in Salvaterra de Miño and As Neves, with the first phase nearing completion. The total estimated investment amounts to €37.003 million, with the Port Authority holding a 60.58% stake.

Two key projects in the Bouzas port area also deserve mention: the Peiraos do Solpor project and the new vehicle storage silo.

Peiraos do Solpor (Sunset Docks) is a unique initiative aligned with the European Green Deal and the Our Ocean commitment, set to become the first eco-reserve of the Port of Vigo. Its main objectives include seabed regeneration, CO₂ capture, and the creation of a space for public awareness and recreation. Completion is expected by mid-2026. The project includes suspended ecological structures, bio-concrete artificial reefs, intertidal habitat creation elements, and the establishment of kelp forests and seagrass meadows.

In parallel, and in response to the shortage of storage space at the Bouzas Ro-Ro terminal, construction will begin on a second silo, mirroring the existing one, increasing usable storage area by approximately 70,000 m², with an investment budget of €40.1 million.



From a financial perspective, results confirm the port's overall strong performance and ensure the economic sustainability of the Port Authority. Final figures for 2025 show significantly improved performance compared to the previous year. The profit and loss account reports revenues of €36.8 million, representing a 6.8% increase compared to 2024.

Operating profit reached €6.65 million, remaining broadly stable compared to 2024, while net profit after tax amounted to €5.1 million. The balance sheet reflects a solid financial structure, with a working capital of €31 million, ensuring the capacity to meet operational commitments.

From a port operations standpoint, the growth in traffic recorded in 2025 was successfully absorbed by the port's logistics ecosystem, once again demonstrating the port's high level of specialisation and the excellence of the companies operating within it.

In container traffic, decisive steps continue to be taken in the reorganisation of this port area to optimise available space, including the ongoing Border Control Post (BCP) upgrade project, which will provide inspection services with modern facilities.

A further step is being taken in the provision of sustainability-oriented services: in 2026, the OPS (Onshore Power Supply) system developed by Iberdrola at the Bouzas terminal will become operational, enabling ships to connect to shore power.

Finally, during 2025, the tender specifications were prepared for the Strategic Plan 2027–2035, with a long-term outlook to 2040, for the Port of Vigo. The contract is expected to be awarded in the first half of 2026. This planning instrument, which will define the port of the future, is being approached with great enthusiasm and with the involvement of the entire port community, as our major objective for 2026.

