

VIII. Servizos

- En 2025, os servizos en Galicia mantivéronse nunha senda de crecemento similar á observada en 2024. O primeiro avance das contas económicas trimestrais elaboradas polo IGE presenta un incremento do VEB dun 2,7 %, unha décima menos que a porcentaxe de 2024.
- Todos os subsectores mostraron unha taxa de variación do seu VEB positiva. Información e comunicacións, xunto con actividades profesionais, tiveron o maior aumento.
- En 2025, a actividade nos servizos foise desacelerando conforme transcorría o ano, aínda que no último trimestre rexistrou unha lixeira repunta.
- A ocupación creceu un 3,4 %. A evolución positiva no emprego logrouse en todos os subsectores coa única excepción en transportes e almacenamento.
- O IPC nos servizos subiu en 2025 un 3,3 %. As tensións inflacionistas que se aprecian nesta actividade motivan que a taxa xeral sexa máis elevada, xa que sen servizos o seu valor sería do 2,1 %.
- No sector do comercio no seu conxunto, a afiliación á Seguridade Social foi de 179.193 traballadores, o que supón un 0,5 máis que en 2024.
- No comercio polo miúdo a cifra de negocios presentou en 2025 un incremento do 3,6 %. Esta taxa foi similar á de 2024 (3,4 %), pero moi inferior á dos dous anos anteriores.
- Non se detivo a caída dos locais destinados ao comercio polo miúdo; en 2025 había 29.755 locais, o que significa un descenso do 2,4 % con respecto a 2024.
- En 2025 abríronse cinco novos centros comerciais en España, dos que ningún correspondía a Galicia. O máis relevante nese ano en Galicia foi a inauguración da ampliación do Centro Marineda City na Coruña.
- Gadisa segue a liderar, en canto a superficie comercial, o sector da distribución comercial de base alimentaria en Galicia e á vez ocupa o primeiro lugar en tres das catro provincias: A Coruña, Lugo e Ourense.
- O transporte de mercancías por estradas experimentou un notable dinamismo no tráfico interior galego, especialmente dentro dos propios municipios. Os resultados non foron tan positivos no tráfico cara a outras comunidades autónomas ou ao estranxeiro.
- No aeroporto Rosalía de Castro o número de pasaxeiros foi de 3.120.759 en 2025, fronte aos 3.640.519 de 2024.
- O tráfico de mercancías nos portos galegos de interese xeral descendeu, en volume, un 2 %; caída que se explica pola evolución daquelas mercancías de maior peso que adoitan ser os graneis sólidos e líquidos.
- Nun contorno de grande estabilidade no sector bancario ao longo do ano 2025, a reorganización da rede de oficinas do Banco de Santander permitiu a Caixabank converterse na segunda entidade con maior número de oficinas en Galicia, moi por detrás de Abanca.
- As entidades bancarias aproveitaron o contexto de estabilidade para avanzar na reorganización das súas redes de oficinas e aumentar a súa rendibilidade operando con marxes favorables nos tipos de xuro.

A actividade do sector servizos en 2025

En 2025, os servizos en Galicia mantivéronse nunha senda de crecemento similar á observada en 2024. O primeiro avance das contas económicas trimestrais elaboradas polo IGE presenta un incremento do VEB dun 2,7 %, unha décima menos que a porcentaxe de 2024. Esta variación, sendo positiva, unha décima máis da lograda polo PIB total galego, un 2,6 %, non superou as taxas que se xeraron na nosa contorna máis próxima. Segundo o INE, o crecemento dos servizos no conxunto de España foi do 3,2 %, cinco décimas máis que en Galicia.

En 2025 a evolución dos catro grandes macrosectores galegos foi moi desigual. A construción foi a actividade que máis achegou ao aumento do PIB e o seu dinamismo reflectiuse nun incremento do VEB do 7,3 %. A segunda maior subida alcanzouse no terciario grazas, sobre todo, á dinámica observada nos servizos destinados ao mercado. O crecemento do PIB, moi similar ao dos servizos, un 2,6 %, xustifícase, en gran parte, por ser este sector o que máis chega ao conxunto da actividade produtiva en Galicia. En 2025, do VEB total, medido en termos monetarios, o 70,3 % procedía dos servizos (70,6 % en 2024). En canto aos outros dous grandes sectores, o seu dinamismo foi inferior ao apreciado no terciario, en especial no sector primario, cuxo incremento de tan só un 1,3 % (1,2 % en España) mostrou unha desaceleración motivada polos factores que se describen no capítulo dedicado neste informe a esta actividade. Doutra banda, a evolución do VEB tamén foi peor na industria, debido á menor produción de enerxía, que contrarrestou os mellores resultados da industria manufactureira, a cal, cunha subida do seu VEB nun 3,2 %, mostrou un maior dinamismo que os servizos.

A actividade terciaria, que xera 2,10 euros de cada 3 euros do VEB orixinado en Galicia, é obviamente un sector moi complexo no que cohabitan actividades moi diversas tanto na súa estrutura como na súa dinámica. O cadro 1 mostra unha desagregación en sete subsectores e cómpre indicar que as actividades que configuran cada un deles tamén presentan dinámicas moi variadas. Unha mera observación deste cadro permite albiscar as liñas xerais seguidas por este sector en 2025. Todos os subsectores amosaron unha taxa de variación do seu VEB positiva, o que tamén se lograra en 2024. Ademais apréciase que esta variación non foi homoxénea. Así, mentres información e comunicacións mantivo un notable dinamismo xunto con actividades profesionais, os resultados das actividades artísticas, recreativas e outros servizos e as que se realizan desde as Administracións públicas tiveron unha taxa de crecemento inferior ao 2 %. Como xa se indicou, tendo en conta o menor avance na prestación de servizos non dedicados ao mercado, o principal impulsor da mellora foron as actividades non vinculadas co sector público.

En canto á evolución dos diferentes subsectores, o de maior peso é o que engloba o comercio, o transporte e a hostalería. O incremento nos tres últimos anos que reflicte o avance de datos do IGE, dun 0,8 %, 1,3 % e 2,1 % respectivamente, non coincide coas cifras que se recollían no *Informe* de 2024, no que estas taxas tiñan un valor moito máis elevado. A expensas do resultado definitivo, a

perspectiva actual suxire unha paulatina aceleración nunha actividade na que se concentra o 31,2 % do VEB do terciario, pero este aumento é, en todo caso, inferior ao do VEB de servizos. A xeración dun VEB monetario de 16.325,5 millóns de euros é unha contía que supera a lograda por grandes macrosectores galegos como a industria, a construción ou o primario. Téñase en conta, por exemplo, que da industria galega no seu conxunto se obtivo un VEB de 12.779,3 millóns de euros e da manufactureira 9.784,9 millóns; cifras sensiblemente inferiores ás deste subsector.

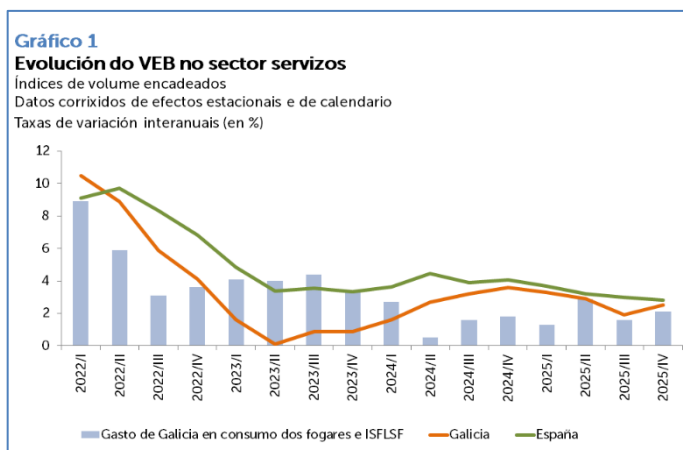
Cadro núm. 1
Evolución do VEB nas ramas do sector servizos
Taxas de variación interanuais (en %)

Ramas dos servizos	2023	2024	2025
Comercio, transporte e hostalería	0,8	1,3	2,1
Información e comunicacións	6,3	12,1	4,7
Actividades financeiras e de seguros	-5,6	0,2	3,4
Actividades inmobiliarias	0,2	3,3	3,9
Actividades profesionais	2,6	3,1	4,3
Administración pública, sanidade e educación	1,3	3,9	1,7
Actividades artísticas, recreativas e outros servizos	0,4	0,2	1,6
Servizos non de mercado	1,4	4,3	1,7
Total servizos	0,9	2,8	2,7
PIBpm	2,4	2,8	2,6

Datos de 2023 provisionais e de 2024 e 2025 avance.
A data de publicación foi o 27 de febreiro de 2026.
Fonte: IGE.

Ante a súa notable importancia, nas dúas epígrafes seguintes trátanse máis polo miúdo os resultados dos subsectores do comercio e do transporte, mentres que a continuación se analizan os trazos xerais que seguiu a hostalería en 2024 e 2025, tras as difíciles conxunturas que atravesou na pandemia e nos anos posteriores. O *Anuario da Hostelería de España 2025*, elaborado pola organización empresarial Hostelería de España e que representa o sector de restaurantes, bares, cafeterías e pubs, ofrece abundante información sobre a traxectoria do sector en 2024 e un avance de 2025. Alén dos resultados nacionais, tamén figura un informe para cada unha das comunidades autónomas. En 2024, Galicia, con respecto a España, xeraba o 4,1 % da produción total, moi lonxe de Cataluña (18,2 %), Canarias (13,4 %) ou Andalucía (13,3 %), e cunha taxa de crecemento anual significativamente elevada, un 7,4 %, pero inferior á media estatal, un 11,8 %. En todo caso, estamos en 2024 ante un bo ano para o sector que persistiu en 2025. En 2024 apréciase que se produciu un descenso no gasto medio por persoa en Galicia (-4,7 %) en restauración, que, con todo, supoñía un 7,8 % dos gastos totais; mentres que se incrementou de forma notable o gasto en aloxamento (26 %), seguramente motivado pola evolución dos prezos que subiron un 5,5 %. En aloxamentos a alza dos prezos foi do 4,7 % e na hostalería do 5,5 %, e todos eles superaron dabondo a taxa de variación do IPC, aínda que esta subida foi inferior á observada nos dous anos anteriores. Tras esta situación en 2024, os resultados en avance que xa se coñecen sobre 2025 suxiren que se mantén unha dinámica positiva, malia que o crecemento foi máis contido. No contexto nacional, esta desaceleración explícase tanto polo incremento nos custos como pola perda do poder adquisitivo das familias. Tamén, como factores negativos aparecen a presión fiscal e a inflación. Ademais, outro elemento negativo foi, para os lugares nos que se concentra esta actividade en España, as sucesivas ondas de calor do pasado verán; circunstancia que para Galicia podería tornarse nun factor positivo ante a maior benignidade climática. En todo caso, a variación de xaneiro a setembro da cifra de negocios na hostalería en Galicia en 2025 medrou un 4 % (4,7 % en España); dato que, a pesar da taxa de inflación (3,7 % na restauración de xaneiro a outubro e un 13,9 % nos aloxamentos), entendemos que non é un mal resultado. Pola súa banda, o emprego mantívose estable, xa que aumentou ao redor do 2 %. As expectativas para 2026 ao comezo deste ano apuntaban a unha continuidade na moderación, cun crecemento por baixo do 3 % e niveis de emprego parecidos aos de 2025. Esta percepción necesariamente tivo que cambiar a finais de febreiro debido aos conflitos bélicos e á remodelación que isto supón no funcionamento da actividade en Galicia e España. A impresión actual é que, neste contexto, Galicia e España poderían verse beneficiadas, se ben hai que esperar a evolución do tráfico aéreo nos meses de verán ante a carencia e encarecemento dos combustibles.

Tras a Administración pública, sanidade e educación, onde se concentran a maior parte dos servizos non destinados ao mercado e absorben o 26,4 % do VEB total, os servizos inmobiliarios xeraron en 2025 un 16 % deste VEB. Nese ano foi un dos sectores máis dinámicos, froito da evolución das transaccións sobre os bens inmobles; actividade na que as axencias inmobiliarias realizan un significativo labor de intermediación entre compradores e vendedores, alén de prestar outros servizos. Hoxe en día, a situación do mercado da vivenda, coa subida dos seus prezos, acelerou a facturación neste sector do terciario. No cadro 1 apréciase que o incremento do VEB en termos reais foi do 3,9 %. As transaccións en vivenda que se realizaron en 2025, sen crecer tanto como en 2024, volven estar próximas aos niveis alcanzados na primeira década deste século antes dunha crise económica motivada, sobre todo, polo comportamento do sector da construción. Segundo o INE, a compravenda de vivendas alcanzou as 27.035 operacións, o que supuxo un incremento dun 14,2 %, 2,7 puntos máis que a media española. A subida, sendo importante, foi inferior á de 2024, nun mercado que está a mostrar serias carencias na oferta. Como sucedía nos exercicios anteriores, o peso relativo das catro actividades restantes non alcanzaba en 2025 o 10 % do VEB de servizos. Cómpre destacar o impulso experimentado polas actividades profesionais e por información e comunicacións. En ambas as dúas, o aumento do seu VEB superou o 4 % e foron os dous sectores máis dinámicos do terciario galego. Así, o sector de información e comunicación vai gañando peso no contexto galego, malia que cun VEB de 2.346,8 millóns de euros aínda representa tan só o 4,5 % do total. En 2025 liderou o crecemento (4,7 %), pero freou a dinámica mostrada en 2024 que marcara un 12,1 %. Á marxe do parón de



2025, nos últimos anos obsérvase un grande impulso nas tecnoloxías da información e a comunicación (TIC) galegas, que abarcan tanto unha parte do sector industrial como o dos servizos. O informe de 2025 da Axencia para a Modernización Tecnolóxica de Galicia (Amtega), elaborado polo Observatorio da Sociedade de Información de Galicia (Osimga), indica, con resultados que abranguen 2023 e 2024, que Galicia era a quinta comunidade autónoma en España cun maior número de empresas dedicadas ás TIC e tamén a contidos; as cales están moi concentradas nas

provincias da Coruña e Pontevedra, en particular nas áreas con cabeceira na Coruña, Vigo e Santiago de Compostela. En 2024, o sector contaba con 29.099 ocupados, sendo moi maioritario o grupo de traballadores da actividade programación, consultoría e outras actividades relacionadas coa informática (16.259).

Do mesmo xeito que se veu realizando nos últimos *Informes*, o gráfico 1 mostra a evolución trimestral da taxa de variación do VEB dos servizos en Galicia e en España e compárase coa traxectoria do consumo dos fogares e das ISFLSF galegas. Seleccionáronse os últimos catro anos (2022-2025), nos que se observa a espectacular recuperación nos primeiros meses de 2022 tras a pandemia, a cal se foi diluíndo, máis en Galicia que en España, conforme transcorreu o ano. A desaceleración proseguíu en 2023, para xa a partir do segundo semestre dese ano comezar unha aceleración na actividade que alcanzou un máximo no cuarto trimestre de 2024 en Galicia; para de novo desacelerarse en 2025, aínda que no último trimestre se produciu unha lixeira repunta. No gráfico vese como o dinamismo galego foi inferior ao do conxunto de España en todos os trimestres estudados. Evidentemente, o gasto en consumo dos fogares galegos incide na traxectoria dos servizos e no gráfico 1 apréciase que esta demanda non favoreceu o incremento da actividade neste sector.

Xunto co VEB, os valores acadados polo índice de cifras de negocios elaborado polo INE permiten precisar a traxectoria seguida polos servizos en Galicia en 2025. Este indicador publícase mensualmente e na súa desagregación non se recollen todos os subsectores. Exclúense as Administracións públicas, os servizos financeiros e de seguros e, tamén, o sector inmobiliario. Se se toma no mes de decembro a taxa de variación media, no que vai de ano o crecemento do índice xeral foi dun 3,6 %, expresada a cifra de negocios en termos monetarios e corrixido o efecto calendario; o que supón unha taxa 4 décimas maior que a alcanzada no mesmo mes de 2024. Os resultados desta variable amosan un incremento na facturación na totalidade dos subsectores e as variacións presentan unha menor volatilidade que as de 2024. En canto á cifra de negocios, o maior aumento lógrase nas actividades administrativas e servizos auxiliares cun 9,8 %, sendo tamén moi elevada, á marxe de como incidíu a variación dos prezos na súa facturación, a taxa de actividades profesionais, científicas e técnicas, un 8,3 %. Iso confirma o dinamismo que este sector do terciario mostraba na evolución do VEB, recollido no cadro 1. Pola contra, información e comunicacións foi o subsector cuxa cifra de negocios creceu menos tras lograr a taxa de variación máis alta en 2024. Esta volatilidade tamén se apreciaba na variación do VEB, malia que neste caso a desaceleración non foi tan forte. Pola súa banda, a subida dun 4,6 % no índice mostra que foi un ano bo na hostalería. Finalmente, en canto aos dous subsectores que se estudan polo miúdo máis adiante, na cifra de negocios, tiveron unha traxectoria contraposta. Mentres se acelerou a facturación no comercio, grazas tanto ao segmento retailista como ao almacenista que contrarrestaron a estabilización na venda e reparación de vehículos, evolución que non se reflicte noutras estatísticas; no sector de transporte e almacenamento o índice

creceu un 2,8 %, o que en termos reais supón un estancamento que contrasta co incremento do 7,2 % de 2024.

Ante unha subida do VEB en termos reais dun 2,7 % en 2025 e do índice da cifra de negocios dun 3,6 %, a ocupación medrou nun 3,4 %, o cal reflicte unha dinámica favorable a pesar da leve retardación do VEB. A evolución positiva no emprego logrouse, como se reflicte no cadro 2, en todos os subsectores coa única excepción de transportes e almacenamento, onde a ocupación apenas variou con respecto a 2024. En total, os servizos contaban en 2025 con 833.400 traballadores, o equivalente ao 76,2 % do emprego en Galicia, dúas décimas menos que en 2024, malia dispoñer de 27.700 traballadores máis. Así, e ao igual que nas economías da nosa contorna, o grao de terciarización do emprego é moi elevado, xa que máis de tres de cada catro ocupados en Galicia o fan no sector que estamos a analizar. Doutra banda, o peso na ocupación sobre o total segue sendo superior ao que presenta o PIB ou o VEB. En 2025, o peso relativo do PIB era o 63,9 %, catro décimas menos que en 2024, e o do VEB o 70,3 %, tres décimas por debaixo do ano anterior. Esta evolución de novo suxire que a produtividade media aparente do traballo nos servizos é inferior á media do conxunto da economía e iso é debido, entre outras causas, a que mentres a industria xeraba o 17,2 % do VEB total, cifra idéntica á de 2024, ocupaba o 13,5 % dos traballadores. Na construción e no primario tamén é superior o peso do VEB ao da ocupación.

Cadro núm. 2
Ocupación no sector servizos. Galicia
Datos coa base poboacional de 2021

CNAE-2009	Sector	Ocupación (miles de persoas)			TVI (%)	
		2023	2024	2025	2024	2025
45-47	Comercio por xunto e polo miúdo; reparación de vehículos de motor e motocicletas	171,2	171,5	176,5	0,2	2,9
49-53	Transporte e almacenamento	58,3	56,3	56,2	-3,4	-0,1
55-56	Hostalería	78,5	76,1	76,8	-3,1	0,9
58-82	Actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais	164,5	168,5	173,9	2,4	3,2
84	Administración pública e defensa; Seguridade Social obrigatoria	66,2	64,5	69,1	-2,6	7,1
85	Educación	80,9	80,2	80,8	-0,9	0,7
86-88	Actividades sanitarias e de servizos sociais	105,5	111,1	121,9	5,3	9,7
90-99	Resto de servizos	83,8	77,4	78,2	-7,6	1,0
Total		809,0	805,7	833,4	-0,4	3,4

Fonte: EPA, IGE-INE.

Xa se indicaba anteriormente que o incremento do emprego nos servizos nun 3,4 % en 2025 se acadou por un crecemento deste en todos os subsectores coa única excepción de transporte e almacenamento. No cadro 2 apréciase que dous deles destacan por encima dos outros, a Administración pública, defensa e Seguridade Social obrigatoria e as actividades sanitarias e de servizos sociais. En canto ao primeiro, alcanzouse a cifra de 69.100 ocupados, o que supón un 7,1 % máis que en 2024. Subiu sensiblemente o emprego público tras un período de retroceso (en 2024 caera un 2,6 %). Con todo, o maior dinamismo rexístrase na sanidade e os servizos sociais, que con 121.900 ocupados mostrou un significativo aumento en liña coa traxectoria ascendente dos últimos anos; pero, malia todo, parece insuficiente ante unha poboación cada vez máis envellecida e moito máis esixente coa atención sanitaria. A iso cómpre engadir a maior preocupación e un maior apoio da comunidade á prestación de servizos sociais. Esta evolución no emprego lógrase non só grazas ao sector público senón tamén ao privado.

Outro sector que mantivo unha traxectoria crecente na creación de emprego foi o que engloba as actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais. Trátase de ocupacións en sectores moi diversos e, de dispoñer da información máis desagregada, apreciaríanse diferenzas relevantes do emprego nestas actividades, aínda que en canto ao VEB todos eles tiveron un sensible incremento (cadro 1). En todo caso, no seu conxunto, esta agrupación ten case o mesmo número de ocupados que o comercio en Galicia, a pesar de que, a diferenza deste, a súa traxectoria foi máis expansiva nos últimos anos. A variación con respecto a 2024 foi do 3,2 % e, conforme á facturación

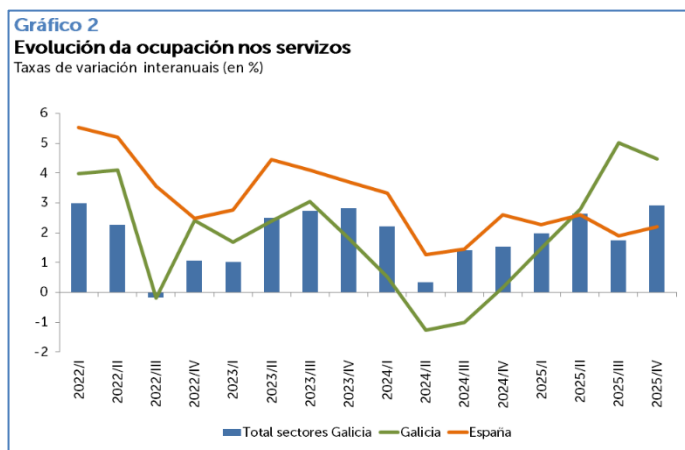
e ao VEB xerado, hai que subliñar o dinamismo das actividades inmobiliarias, ante a situación actual deste mercado, e o das actividades profesionais. Pola súa banda, o sector financeiro analizarase máis en detalle na última epígrafe deste capítulo.

No cadro 2 obsérvase que o emprego variou moi pouco en tres subsectores. No sector educativo tan só medrou en 600 persoas con respecto a 2024, contía case idéntica ao descenso que se apreciara nese ano fronte a 2023. Mantense así estable o emprego nunha actividade que tradicionalmente vén contando cuns 81.000 ocupados nun contexto demográfico no que a poboación infantil e xuvenil (entre 0 a 24 anos) pasou en Galicia, segundo os censos de poboación e de vivendas, de 923.837 habitantes en 1991 a 534.786 en 2025. O emprego tamén se estabilizou en hostalería (76.100 en 2024 e 76.800 en 2025), actividade que aínda arrastra os problemas que afloraron nos anos de pandemia e que non acaban de superarse. Os incrementos na demanda interna xunto cos bos datos do sector turístico non conseguen aumentar os postos de traballo, nunha actividade aguilloada por problemas estruturais ante as singularidades deste tipo de ocupación, na que nos últimos anos a inmigración estranxeira tivo un especial protagonismo (multiplicouse por tres o número de afiliados estranxeiros ao réxime xeral da Seguridade Social que traballan neste sector desde 2017 a 2025). A escasa cualificación preséntase como un problema nunha actividade na que o traballo non resulta moi atractivo ante un horario que inclúe fin de semana e se intensifica no verán, e con pouca estabilidade en comparación con outros ámbitos. Esta situación non ten unha doada solución ante as posibilidades que hoxe ofrecen outros sectores.

Pola súa banda, o grupo no cadro 2 no que se inclúen aquelas actividades que non se recollían nas epígrafes anteriores rexistra unha leve subida do 1 % fronte á caída do 7,6 % de 2024. Este subsector alcanza os 78.200 ocupados que traballan en actividades moi diversas. Aquí cómpre sinalar os cambios legais que foi experimentando o segmento de servizos de apoio ao fogar, en especial o das empregadas do fogar (este sector é moi maioritariamente feminino), xa que entendemos que a traxectoria das súas relacións laborais incidiron na ocupación. Os resultados de 2025 suxiren unha estabilización no emprego, tras o axuste dos últimos anos, motivada pola notable alza dos salarios mínimos e polas melloras nas condicións de traballo que lastraron as economías domésticas, o que, sen dúbida, motivou unha caída na demanda destes traballos.

Finalmente, o conxunto do comercio e mais a reparación de vehículos, que mantén o seu liderado en Galicia con 176.500 ocupados e un crecemento en 2025 do 2,9 %, e os transportes e almacenamento, con 56.200 ocupados e unha caída do 0,1 %, serán estudados con maior detalle nas próximas epígrafes. Hai que recalcar que o transporte foi o único subsector que perdeu emprego con respecto a 2024, malia que a caída foi de tan só 100 traballadores.

No gráfico 2 obsérvase que a traxectoria trimestral da ocupación nos servizos nos últimos anos foi moi irregular. Se se compara este gráfico co que describe o comportamento do VEB (gráfico 1)



apreciamos como, pese ás diferenzas na escala, as variacións na ocupación presentaron maior volatilidade. Desde o cuarto trimestre de 2022, as taxas de variación en Galicia foron sempre inferiores ás de España, aínda mantendo unha traxectoria moi similar. Os peores resultados obtivéronse nos dous trimestres centrais de 2024, pero a partir dese momento a creación de emprego comezou a acelerarse, incrementándose máis que as mesmas taxas españolas e que as logradas polo total de sectores en Galicia.

En 2025, o máis relevante foi o impulso da ocupación no terciario galego nos meses de verán. Con respecto ao mesmo período de 2024, o crecemento foi dun 5 % grazas, sobre todo, ao aumento dun 15,6 % na hostalería e iso pese ás dificultades xa comentadas. O emprego na tempada estival compenso a forte caída do primeiro semestre do ano. A evolución foi relativamente parecida no comercio. Estes excepcionais datos do verán non se puideron manter no outono, estación na que unha meteoroloxía moi adversa incidiu de forma negativa na demanda. Ademais, tamén creceu a unha taxa de dous díxitos a ocupación na Administración pública nos meses de verán, subida que se mantivo no cuarto trimestre, o que permitiu contrarrestar o menor nivel do emprego nos seis primeiros meses de 2025. De igual xeito, as actividades sanitarias mantiveron, en relación aos resultados trimestrais de 2024, un significativo incremento na súa ocupación.

Certamente, na segunda metade de 2025, case todos os subsectores mostráronse moi dinámicos na creación de emprego. Só se contemplaron dúas excepcións. A ocupación en transporte e almacenamento que, se ben tivo unhas taxas de crecemento relativamente elevadas nos dous primeiros trimestres, descendeu en nada menos que un 10 % nos meses de verán, para xa non recuperarse no outono. O segundo subsector con cifras negativas foi o resto dos servizos, no que a maior perda de emprego se produciu nos últimos meses do ano.

En resumo, a ocupación nos servizos conforme avanzaba o ano foi acelerándose de maneira paulatina grazas a unha maior creación de emprego nos sectores máis significativos. A subida dun 5 % nos meses de verán reflicte unha dinámica positiva no sector, que se mantivo nos últimos meses do ano, aínda que cunha lixeira desaceleración no seu crecemento debido, sobre todo, ao freo na contratación, na hostalería e no comercio.

O aumento do emprego nun 3,4 % nos servizos supuxo un incremento do 1,7 % no total de contratos asinados en 2025, unha subida idéntica á rexistrada no conxunto da economía de Galicia. A caída dun 6,6 % na conversión de contratos temporais en indefinidos, situación atribuíble ao cada vez menor número de contratos temporais froito da última reforma laboral, motivou que a alza non fose maior. Se dos contratos asinados se consideran só os iniciais, o crecemento foi do 1,9 %. En canto á desagregación destes últimos, apréciase que a contratación indefinida apenas variou respecto a 2024, malia que os resultados por ramas de actividade son moi heteroxéneos. Baixou notablemente, un 34,3 %, a contratación por esta modalidade nas Administracións públicas, circunstancia que provocou unha caída no total dos contratos dun 27,2 %. Tamén descendeu esta forma de contratación en educación, actividades sanitarias, artísticas, hostalería e outros servizos. Pola contra, destaca o incremento dun 18,4 % en información e comunicacións, o que suxire que se está creando nesta actividade emprego de maior calidade que noutros sectores.

A cuarta parte dos contratos rexistrados da actividade de servizos en Galicia en 2025 proceden da hostalería. Aumentaron un 2,9 % con respecto a 2024 e supoñen o 34,6 % (53.018) dos contratos indefinidos e o 27,5 % (80.116) dos eventuais por circunstancia da produción. Esta proporción de 1,5 é menor que a observada nos outros dous sectores con maior concentración da contratación: o comercio, co 16 % de todos os contratos iniciais dos servizos, sector no que de cada 2,2 novos contratos eventuais se asina un indefinido; e nos transportes e almacenamento (11,4 % do total), no que esta proporción sobe a 3. Doutra banda, resulta interesante subliñar que en só dous sectores a contratación indefinida superou a eventual: as actividades inmobiliarias, onde por cada contrato eventual se asinan dous indefinidos; e as actividades dos fogares como empregadores, nas que a inmensa maioría dos contratos iniciais son de carácter indefinido.

As dúas modalidades de contratación temporal máis estendidas son os contratos eventuais por circunstancia da produción (383.920 en 2025) e os de interinidade (69.225). Estes últimos concentrábanse en 2025 nas actividades sanitarias, no comercio e nas actividades administrativas; aínda que o máis significativo foi o incremento dun 55 % na educación, o que contrasta coa caída dun 29,1 % nas Administracións públicas.

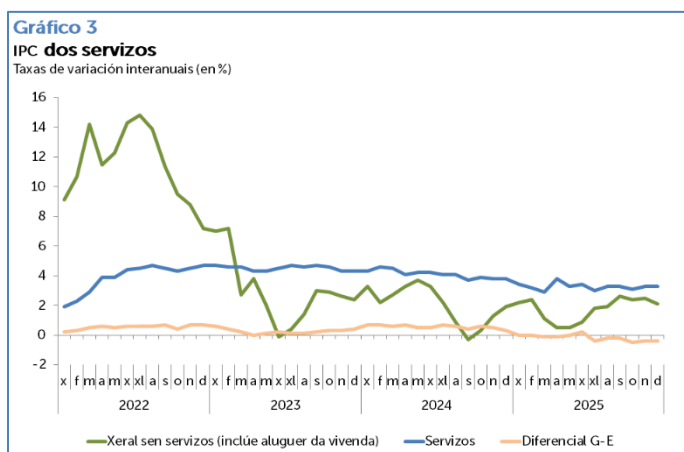
Os prezos no sector de servizos

En 2025 conseguíuse reducir a subida do IPC relativo ao sector terciario galego con respecto a 2024. Aínda así, as taxas mantéñense altas, o que é unha circunstancia negativa para a evolución da demanda galega e, en consecuencia, para o desenvolvemento desta actividade. Fronte ao obxectivo do Banco Central Europeo de manter a variación da taxa xeral de inflación por debaixo do 2 %, a taxa xeral de variación do IPC en Galicia (en decembro de 2025 e en variación do que ía de ano) foi do 2,6 %, tres décimas menos que a española e unha décima inferior á de 2024. Esta porcentaxe é sensiblemente inferior á alcanzada nos servizos (un 3,3 %), polo que as tensións inflacionistas apreciadas nesta actividade motivan que a taxa xeral sexa máis elevada, xa que sen servizos o seu valor sería do 2,1 %. Por tanto, o aumento dun 2,7 % no VEB do terciario prodúcese nun contexto de tensións inflacionistas que dificilmente se corrixirán en 2026 debido aos problemas de subministracións nos mercados internacionais e cuxa alza nos prezos repercuten en todos os sectores.

No gráfico 3 recóllese a evolución mensual do IPC desde 2022. Neste ano, tras os problemas que xurdiron despois da pandemia descritos nos *Informes* precedentes, os prezos no terciario galego contívéronse ante a forte tensión inflacionista xerada noutros sectores. Porén, cando esta tensión se foi desacelerando, os prezos nos servizos mantiveron o seu incremento en taxas máis altas que as outras actividades, de tal modo que nos últimos anos foron un dos principais responsables da subida do IPC total. Ademais, desde o mes de marzo ata a actualidade, o IPC nos servizos supera o do conxunto dos restantes sectores.

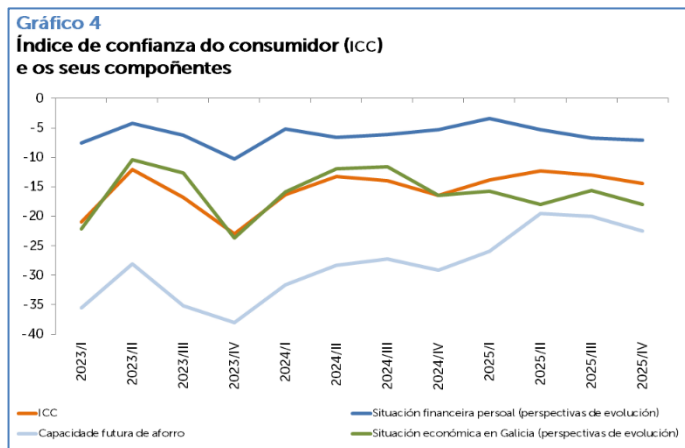
O valor medio do IPC de servizos de 2025 dun 3,3 % lógrase nun contexto dunha certa estabilidade mensual deste crecemento. A maior volatilidade corresponde ao primeiro trimestre do ano con oscilacións, en taxas interanuais, do 3,4 % en xaneiro ao 2,8 % en marzo. En abril rexistrouse unha sensible repunta de nove décimas e a partir de aí, nos restantes meses do ano, a taxa oscilou entre un 3,4 % en xuño e un 3 % en xullo. Unha novidade importante na traxectoria deste ano é o cambio de tendencia entre os resultados de Galicia e os do conxunto de España. Mentres desde 2022 a taxa de variación galega superou en todos os meses a española; en xaneiro e marzo de 2025 foi a mesma, pero a partir de aí os servizos en España foron máis inflacionistas. En outubro, a taxa española xa superaba en cinco décimas a galega, e nos dous últimos meses do ano a diferenza era de catro décimas. Así, en media anual o crecemento do 3,3 % en Galicia contrasta co dun 3,7 % en España. Se en 2024 a inflación galega (3,8 %) só era superada pola de Baleares (4 %), en 2025 mostraba unha das máis baixas de España (en Madrid a taxa fora do 4,7 %), e unicamente era inferior en Cataluña, Navarra e A Rioja.

Por rúbricas, só caeron os prezos nos obxectos recreativos e mantivéronse as taxas de variacións altas en educación infantil e primaria e no transporte público. Neste último foi elevado o aumento en 2025 no transporte urbano, seguramente debido á actualización de tarifas nos diferentes municipios.



Hai que recalcar que o turismo e a hostalería medrou un 3,1 %, polo que se rexistrou unha certa desaceleración con respecto a 2024, cando a subida foi do 5,1 %.

O recorte da taxa de variación dos prezos nos servizos en cinco décimas non permitiu mellorar de forma significativa a confianza dos consumidores galegos, tanto na percepción da súa situación privada como na da economía no seu conxunto. O índice de confianza do consumidor elaborado polo IGE mantense, como en todos os trimestres desde o inicio da súa publicación, en valores negativos, se ben

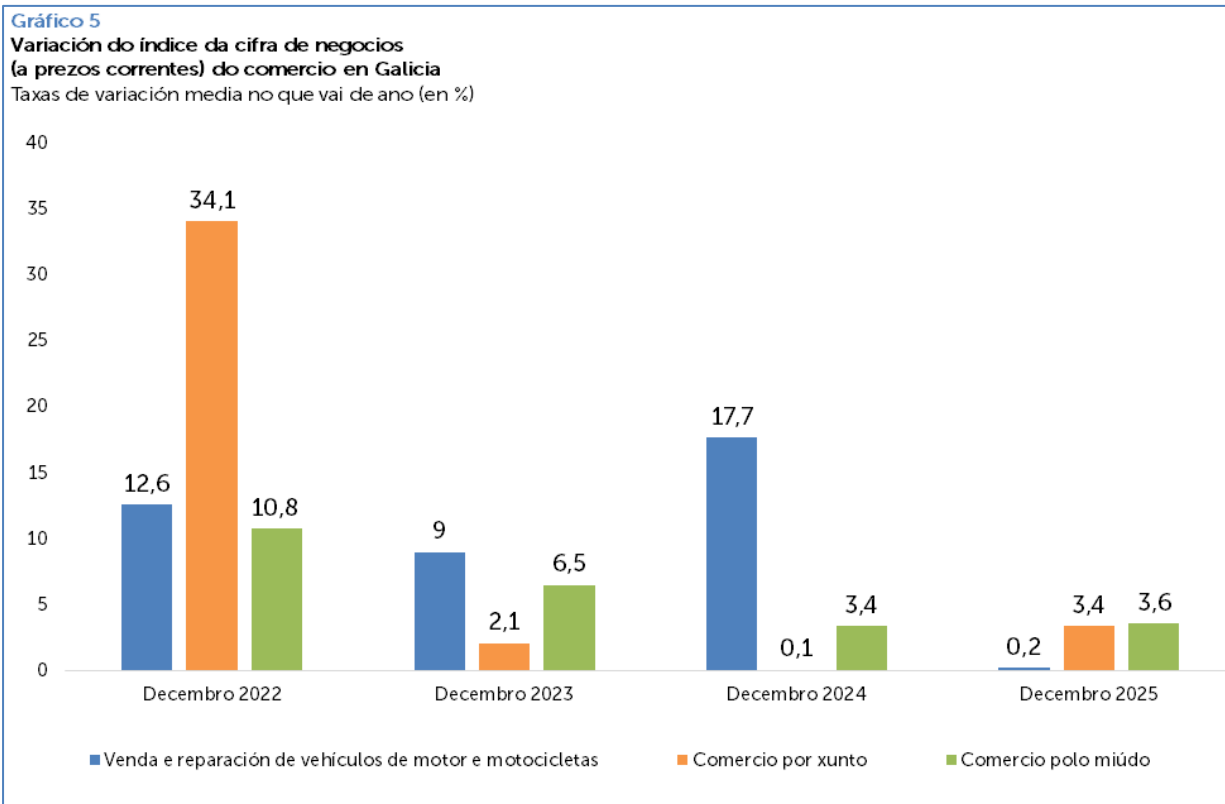


algo mellores aos de 2024. As percepcións dos consumidores foron empeorando a partir do segundo trimestre. Así, a situación financeira privada suscitou pesimismo no segundo semestre do ano, aínda que é un pouco máis optimista en canto á capacidade futura de endebedamento. Curiosamente, esta relativa melloría que se pode observar a nivel privado non se estende cara ao conxunto da economía, cuxa expectativa de evolución foi ao longo de 2025 máis pesimista e, en especial, no segundo e cuarto trimestre.

A distribución e o comercio

Unha das actividades que habitualmente adoita xerar unha parte significativa do valor engadido en calquera economía é a distribución e o comercio. As operacións estatísticas de conxuntura, as que en maior grao cómpre utilizar neste estudo ao proporcionar a información máis próxima no tempo, adóitanse publicar con datos máis agregados que as operacións de carácter estrutural, polo que o comercio se une ao transporte, que se analizará na epígrafe seguinte, e á hostalería, da que se deu referencias na epígrafe anterior. Así, no cadro 1, no que se presenta a evolución do VEB nos servizos por subsectores, apréciase como estas tres actividades se foron acelerando de 2023 a 2025, malia que as taxas de variación alcanzadas en termos reais foron sempre inferiores aos valores medios do sector terciario en Galicia. Desta maneira, a variación en 2025 foi do 2,1 %, porcentaxe inferior en oito décimas ao VEB dos servizos. En todo caso, a dinámica, distinta á que suxería o avance dos resultados das contas económicas en 2024, é positiva porque mostra un progresivo crecemento, se ben as taxas de variación non son excesivamente elevadas. Seguramente, esta traxectoria se trunque en 2026 ante as dificultades económicas que poida provocar a situación dos mercados internacionais debido aos conflitos bélicos existentes no momento de redactar este informe. A vital importancia deste subsector, no que se agrupan estas tres actividades, evidénciase polo peso relativo que ten a súa produción e o seu VEB no contexto da economía de Galicia. En canto a este último, o peso do VEB en termos monetarios sobre o total dos servizos alcanzaba o 31,2 % en 2025; valor inferior ao do conxunto da economía española, que segundo o INE fora do 32,5 %.

Varias publicacións xa presentan información de 2025 dun modo desagregado de diferentes variables, de tal xeito que nos permiten caracterizar con maior precisión o comportamento dos subsectores que configuran a distribución e o comercio. Unha delas é o índice da cifra de negocios que se publica con carácter mensual e que elabora o INE, se ben o IGE presenta para Galicia información máis desagregada. Tomada a cifra de negocios a prezos correntes, no gráfico 5 figuran as taxas de variación rexistradas nos meses de decembro, desde 2022 a 2025, sobre a variación media no que vai de ano, indicador que recolle, por tanto, a evolución en media anual. No devandito gráfico apréciase o brusco freo na cifra de negocios da venda e reparación de vehículos de motor e motocicletas en 2025 tras os elevados incrementos dos anos precedentes. O aumento dun 0,2 % reflicte unha facturación similar á de 2024, malia que os datos sobre matriculación de turismos (medraron un 9,4 %) parecen indicar que este crecemento debería ser superior. Con todo, segundo a Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (Ancove), as vendas de vehículos de ocasión descendieron en 2025 un 1,6 % (144.216 unidades), sendo o descenso no segmento de turismos aínda maior, un 2,3 %. Esta caída debeuse ás vendas rexistradas nas dúas provincias con maior volume de facturación, A Coruña e Pontevedra.



O comercio por xunto mantivo nos últimos anos en Galicia unha traxectoria moi irregular. No gráfico 5 apréciase que, tras incrementarse o seu índice de cifra de negocios a prezos correntes un 34,1 % en 2022, nos dous anos seguintes a súa facturación se mantivo relativamente estabilizada e en 2025 rexistrouse unha aceleración grazas a un aumento do 3,4 %. Sobre este subsector, xa se lembraba nos *Informes* anteriores que non se está ante unha actividade menor. Os últimos datos publicados da Estatística Estrutural a Empresas: Sector Comercio, referidos a 2024, reflicten un volume de negocio de 40.679 millóns de euros; o que supón o 64,4 % da facturación total da distribución e o comercio, cifra non demasiado afastada da, por exemplo, alcanzada no mesmo ano polo conxunto da industria manufacturera galega, 45.423,4 millóns de euros. Estes resultados de 2024 mostran unha evolución positiva con respecto ao ano anterior tanto na facturación (subida dun 6,8 %) como no emprego (4,5 %). O índice da cifra de negocios de 2025 amosa que esta evolución favorable persistiu nese ano. Con todo, moitos dos problemas estruturais sinalados nos anteriores *Informes* seguen sen solucionarse sendo, na actualidade, de vital importancia a necesidade de adaptarse aos novos formatos comerciais. Doutra banda, non é positivo o sistemático descenso no investimento en activos materiais. Esta variable presenta unha desaceleración cada vez máis preocupante. A caída, en termos monetarios en 2024, fora do 26,1 %.

A dinámica seguida nos últimos anos polo comercio polo miúdo foi diferente á dos outros dous subsectores. O índice da cifra de negocios presentou en 2025 unha subida do 3,6 %, cifra similar á de 2024 (3,4 %), pero moi inferior á dos dous anos anteriores. A noticia positiva é que se modificou a traxectoria descendente dos últimos anos e a súa facturación tende a crecer máis que en 2024 e a unha taxa relativamente alta. Esta variación positiva non debe ocultar a profunda transformación dun subsector que trata de adaptarse ás novas formas de distribución e á potencialidade dos novos formatos comerciais. O Plan Estratéxico do Comercio de Galicia 2025-2030, elaborado pola Consellería de Emprego, Comercio e Migración, indica na súa diagnose do sector que aínda queda "moito camiño que percorrer non emprego das ferramentas dixitais e o comercio ten problemas de motivación, en especial desde a pandemia da COVID-19. A aposta debe ir por unha maior profesionalización, pola modernización, pola dixitalización e por unha maior cooperación". Este plan estratéxico recolle a

Cadro núm. 3
Ocupados nas actividades comerciais en Galicia (miles de persoas)
Datos coa base poboacional de 2021

	I semestre					TVI (%)	
	2022	2023	2024	2024	2025	2024/2023	2025/2024 (I semestre)
A Coruña	72,1	71,8	75,0	75,3	70,7	4,5	-6,2
Lugo	17,9	20,3	20,4	20,5	20,4	0,5	-0,2
Ourense	19,8	17,6	14,4	14,1	16,3	-18,2	15,2
Pontevedra	64,5	61,5	61,7	60,6	63,0	0,3	4,0
Galicia	174,4	171,2	171,5	170,5	170,3	0,2	-0,1

Fonte: EPA-INE-IGE.

preocupación pola perda sistemática de empregos nas empresas de menor dimensión e, máis en concreto, no colectivo de autónomos. Pon en contraste a evolución positiva da creación de sociedades con máis de 250 traballadores, o que redunda no emprego, coa redución da estrutura empresarial das empresas de menor tamaño.

No cadro 3 móstranse os resultados da EPA nos que se recolle en Galicia a traxectoria por provincias da ocupación existente no conxunto das actividades comerciais. Desafortunadamente, a partir de agora non se poderá facilitar a información que se proporcionaba neste cadro debido a que non se renovaron os acordos entre o IGE e o INE tras a finalización dunha colaboración especial pola cal en Galicia se realizaba a enquisa cunha mostra de fogares máis ampla. Isto permitía obter información do mercado de traballo, con certa robustez estatística, sobre territorios máis pequenos e, ademais, cunha maior desagregación das variables estudadas. Ante esta nova situación, a partir do terceiro trimestre de 2025, os resultados que publica o IGE sobre a EPA en Galicia, que tradicionalmente eran máis abundantes que os que figuraban nas estatísticas do INE, son xa case os mesmos. Esta perda de información ocasiona que non se poida caracterizar a traxectoria do mercado de traballo galego por provincias nos diferentes sectores coa precisión que se facía cos datos dispoñibles ata o segundo trimestre de 2025 e iso afecta a elaboración do cadro 3. En todo caso, neste cadro apréciase un descenso no emprego no comercio en 1.200 ocupados durante o primeiro semestre de 2025, con respecto aos resultados do ano 2024. Esta caída corrixiuse no segundo semestre, período no que o emprego medio medrou ata os 182.800 ocupados, un 5,9 % máis, grazas á lóxica repunta durante os meses de verán (lembramos que estamos ante un sector cun grande impacto da estacionalidade). A media do ano situouse en 176.500, cunha ocupación de 5.000 traballadores máis, e así o incremento anual foi dun 2,9 % no emprego e ese aumento foi de case un 9 % nos meses de verán. O comportamento do turismo, que se reflicte noutro capítulo deste informe, incide neste elevado crecemento que seguramente non se poderá manter en 2026 ante as dificultades no transporte, en particular o aéreo, e nunha complexa situación internacional.

No cadro 3 obsérvase que a caída do emprego nun 0,1 % do primeiro trimestre debeuse aos malos resultados da provincia da Coruña, que foron contrarrestados por unha subida dun 4 % na de Pontevedra, pero, sobre todo, polo aumento dun 15,2 % na de Ourense. Con esta ocupación, esta provincia parece superar a forte crise rexistrada en 2024 e case recuperou o emprego que se alcanzara en 2023. No *Informe* anterior comentábase a enorme crise que estaba a atravesar o comercio polo miúdo en Ourense, máis en particular na súa capital. A evolución en 2025 supón polo menos un freo ás drásticas caídas que se apreciaban nesta década. A falta dunha información máis precisa do segundo trimestre, a alza antes sinalada no conxunto de Galicia dun 5,9 % suxire unha recuperación en todo o territorio, pero, en especial, na provincia da Coruña.

Unha variable alternativa á ocupación que proporciona a EPA para o estudo do comportamento do mercado de traballo na distribución e o comercio en Galicia é a afiliación á Seguridade Social nos diferentes tipos de réximes. En 2025, tomando a media da afiliación no último día natural de cada mes, contabilizáronse un total de 179.193 traballadores, o que supón un 0,5 máis que os rexistrados en 2024. Este incremento é exactamente o mesmo que se recolleu en 2024 e a cifra de afiliados non difire demasiado dos ocupados segundo a EPA (176.500 traballadores). Estes resultados confirman unha estabilización no emprego nos dous últimos anos cunha variación moi escasa nos tres subsectores. Así, o comercio polo miúdo que contaba con 107.459 afiliados, o que supón un 60 % do emprego total do total do comercio, logrou un incremento do 0,5 %, idéntico ao comercio por xunto que, con todo, absorbía o 27,6 % da afiliación.

Por réximes, hai que seguir destacando, como se facía nos *Informes* precedentes, o peso que nesta actividade ten o traballador autónomo, á vez que se debe apuntar o persistente declive desta afiliación. Así, fronte a un aumento en 2025 dun 1,5 % dos afiliados ao réxime xeral, o número de autónomos descendeu no conxunto do sector un 2,5 %, porcentaxe moi superior á caída destes afiliados no conxunto da economía galega que foi do 0,2 %. Iso é debido ao progresivo declive das microempresas, máis acentuado nesta actividade que noutras; e, doutra banda, o peso relativo do traballador autónomo na distribución e o comercio é moi superior ao do conxunto da economía. Trátase dunha característica estrutural e, a pesar da crise, en 2025 un de cada catro afiliados no comercio polo miúdo era autónomo; porcentaxe que sobe ao 28,3 % no caso da venda e reparación de vehículos e cae ao 21,6 % no caso do comercio por xunto. Os cambios nos formatos de venda supoñen un declive do comercio tradicional, no que unha boa parte dos seus traballadores son autónomos. De entre as grandes cidades, as máis afectadas son Ferrol e Ourense.

A produtividade é unha das variables claves no comportamento e desenvolvemento dunha economía. A información sobre as contas económicas anuais que elabora o IGE referidas a 2023 (último ano recentemente publicado) mostra para ese ano unha estabilización do VEB monetario no sector da distribución e o comercio, mentres que o número de horas traballadas descendeu un 0,4 %. Os datos foron especialmente negativos no comercio por xunto. Pois ben, neste contexto, a achega de media dun traballador ao VEB deste sector foi de 26,65 euros, o que supuxo uns 10 euros menos (36,80 euros) considerando esa achega no conxunto da economía galega; e esta produtividade apenas variou, tan só dez céntimos máis, con respecto ao ano anterior a pesar da evolución dos prezos. As diferenzas entre os tres subsectores son moi significativas. Se a cifra do comercio polo miúdo (18,56 euros) é unha das máis baixas do conxunto de sectores da economía galega, a do comercio por xunto elévase a 42,94 euros, moi por riba da media do conxunto da economía galega. Evidentemente, a diferente intensidade do capital nestes dous subsectores incide neste resultado.

Unha última variable que completa a explicación sobre a conxuntura do emprego nesta actividade é o índice de persoal ocupado en 2025. Esta estima un incremento na ocupación dun 0,8 %, só dúas décimas máis que en 2024. Lembremos que as afiliacións á Seguridade Social cuantificaban este crecemento nun 0,5 %, cando a EPA O elevaba ao 2,9 %. Segundo esta variable, a taxa de creación de emprego na venda e reparación de automóbiles duplicou a dos outros dous sectores.

No cadro 4 preséntanse os contratos rexistrados neste sector nos últimos tres anos nas súas diferentes modalidades. É relevante o número dos contratos indefinidos iniciais, cuxas cifras medraron notablemente desde a última reforma laboral. Porén, en 2025 cómpre subliñar, sobre todo, o incremento da contratación eventual por circunstancias da produción, nun sector moi afectado pola temporalidade e de aí a necesidade de incorporar traballadores nos picos de demanda. O crecemento foi dun 8,3 %, acorde co que se apreciaba na evolución do emprego nos períodos de maior necesidade de contratación. En todo caso, e sen poder distinguir nos contratos indefinidos iniciais a contía dos fixos discontinuos, na temporalidade no comercio tamén incide a decisión dos traballadores de continuar un emprego ponte neste sector á espera de obter unha ocupación noutra actividade produtiva con máis vantaxes laborais. Ademais, neste cadro obsérvase que os contratos de formación son moi

Cadro núm. 4
Contratos de traballo rexistrados nas actividades comerciais en Galicia

	2023	2024	2025	TVI (%) 2024/2023	TVI (%) 2025/2024
Indefinido ordinario e fomento do emprego	24.140	23.555	23.758	-2,4	0,9
De obra ou servizo	0	0	0		
Eventual por circunstancias da produción	44.180	48.190	52.166	9,1	8,3
Interinidade	11.836	12.322	12.519	4,1	1,6
En prácticas	389	361	392	-7,2	8,6
Para a formación	405	402	272	-0,7	-32,3
Outros	684	733	616	7,2	-16,0
Total de contratos iniciais	81.634	85.563	89.723	4,8	4,9
Conversións a indefinidos	4.120	4.569	4.500	10,9	-1,5
Total de contratos rexistrados	85.754	90.132	94.239	5,1	4,6

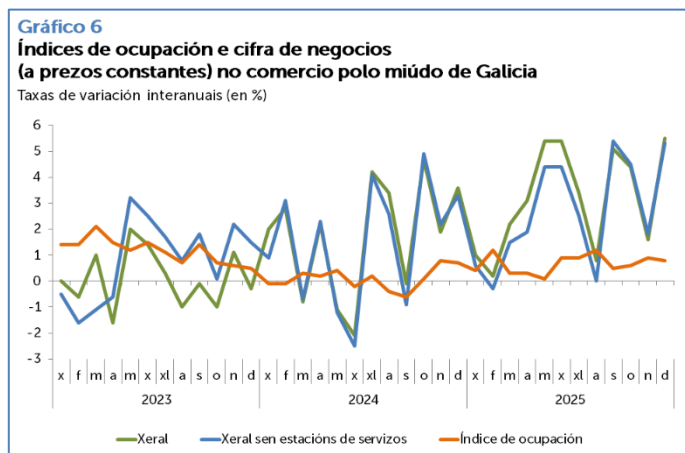
Fonte: IGE.

escasos e redúcense un 32,3 % en 2025, e de igual maneira descendeu a conversión dos contratos temporais a indefinidos.

Dentro deste sector, o comercio polo miúdo desempeña un papel esencial na economía de Galicia por múltiples motivos. Máis alá da economía, a forma de adquisición de mercancías ou servizos que cubran as necesidades da poboación incide nas relacións sociais e no modo de vida. Así, os novos formatos comerciais que se foron implantando nas últimas décadas modificaron a configuración das cidades e de forma complementaria crearon zonas de lecer e diversión alternativas. Estas novas modalidades xeraron incertezas sobre a viabilidade ou duración de negocios tradicionais que foron perdendo capacidade competitiva fronte ás novas fórmulas de distribución. Os resultados económicos xerais non recollen as dificultades ás que se enfrontan uns formatos fronte a outros.

Así, para determinar eses trazos xerais, o índice da cifra de negocios de todo o comercio polo miúdo a prezos constantes (gráfico 6) foi evolucionado ao longo de 2025 dun modo moi irregular. A nota positiva foi que en todos os meses se rexistra un crecemento con respecto ao mesmo período do ano anterior, coa única excepción no índice xeral no que se exclúen as estacións de servizos do mes de febreiro. O ano 2025 comezou cunha desaceleración na facturación real que xa en marzo se foi corrixindo. En maio e xuño o incremento foi dun 5,4 % (4,4 % sen estacións de servizos); variación que descendeu en xullo, pero sobre todo en agosto, mes no que o índice suxire que a facturación foi similar, en termos reais, á de 2024. Ao final do verán e inicio do outono prodúcese unha nova recuperación que non se consolidou en novembro, e en decembro logrouse a taxa máis elevada de todo o ano. Neste contexto, o índice de ocupación mantivo unha traxectoria moito menos volátil e a súa taxa de variación oscilou entre unha subida do 1,2 % en febreiro e agosto, xustamente os dous meses nos que menos medrou a facturación, e un 0,3 % en marzo e abril, período no que a cifra de negocios estaba a acelerar o seu crecemento.

A media anual destes tres índices que figuran no gráfico 6 (tomada como o resultado de decembro sobre a variación media no que vai de ano) reflicten un aumento de o 3,2 % no índice xeral, porcentaxe que se reduce ao 2,7 % se se exclúen as estacións de servizos. Mentres, o índice medio xeral de ocupación está no 0,7 %, a metade do alcanzado en España. En canto á facturación, este índice de-



sagrégase en dous grandes grupos, a alimentación polo miúdo e o resto dos produtos. En 2025, a facturación en euros constantes da alimentación polo miúdo medrou un 2,2 % fronte ao resto de produtos que o fixo nun 3,4 %. Xa que a subida dos prezos incidíu máis na alimentación, este resultado suxire que se retraeron as vendas de bens alimentarios ou que o consumidor axustou a súa cesta da compra adquirindo produtos máis económicos. De feito, a variación en euros correntes da alimentación e do resto de produtos en 2025 foi a mesma, un 3,7 %.

Doutra banda, a evolución do número de locais nos que se realiza a actividade do comercio polo miúdo é outra das variables relevantes para observar a conduta neste sector. Pois ben, no cadro 5 recóllese a información que proporciona o Directorio Central de Empresas (DIRCE) elaborado polo INE sobre o número de locais activos existentes ao 1 de xaneiro de 2024 e 2025. A caída nestes dous anos con respecto aos anos anteriores non se detivo, de tal modo que en 2024 había en Galicia 30.496 locais comerciais, un 2,2 % menos que en 2023; mentres en 2025 esta cifra baixaba a 29.755 locais cun descenso do 2,4 %. Neste cadro apréciase que se intensifica a remodelación dun sector que cada vez conta con menos locais nos que traballan como máximo nove asalariados (en 2025 son 757 locais

menos) e, pola contra, medra o número de locais con 10 traballadores ou máis, neste caso con 16 máis. É obvio que estamos nun sector no que a vida media das empresas é relativamente pequena se se compara con outras actividades, polo que se xeran continuas aperturas e peches, pero o balance final vén sendo negativo desde hai tempo. En 2023, a Xunta calculaba que existían entre 7.000 e 12.000 baixos comerciais sen uso e unha alternativa foi a súa conversión a uso residencial en ámbitos moi concretos. Estimábase que ao redor duns 2.000 poderían cumprir uns requisitos que se foron paulatinamente alixeirando mesmo en 2025. Esta posibilidade fixo subir o prezo de venda duns locais que, ante o comportamento do comercio e o despoboamento de moitas zonas, non tiñan uso ningún. Na actualidade danse fortes contrastes sobre todo nas principais cidades, nas que hai lugares cun nivel moi alto de ocupación e nos que se está producindo unha reconversión de locais comerciais a centros de servizos; e outros nos que practicamente desapareceu a actividade comercial. No referente a 2025 (cadro 5), as maiores perdas producíronse nos establecementos non especializados, sendo tamén preocupante a caída de postos de vendas en mercados tradicionais; outro síntoma do cambio nas preferencias dos consumidores que abandonan a compra nestes espazos tradicionais e agora acoden a superficies comerciais de maior tamaño. En particular hai que subliñar aquí a diminución de locais nos que se venden artigos culturais ou recreativos, en definitiva, as librerías tradicionais e os especializados na distribución de produtos vinculados coas tecnoloxías da información ou coas comunicacións. O único segmento que en 2025 contaba con máis locais que en 2024 é o dedicado á venda de produtos da automoción, ao pasar de 704 a 711 establecementos en Galicia.

Cadro núm. 5
Número de locais activos dedicados á actividade do comercio polo miúdo
(excepto vehículos de motor e motocicletas) localizados en Galicia

	2024				2025				TVI (%) 2024-2025
	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	
En establecementos non especializados	2.492	656	30	3.178	2.320	665	32	3.017	-5,1
De produtos alimenticios, bebidas e tabaco en establecementos especializados	5.024	44	0	5.068	4.868	47	0	4.915	-3,0
Para a automoción en establecementos especializados	668	36	0	704	676	35	0	711	1,0
De equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións en establecementos especializados	532	6	1	539	511	8	1	520	-3,5
Doutros artigos de uso doméstico en establecementos especializados	5.484	57	4	5.545	5.386	61	4	5.451	-1,7
De artigos culturais e recreativos en establecementos especializados	1.902	12	0	1.914	1.837	12	0	1.849	-3,4
Doutros artigos en establecementos especializados	10.351	163	45	10.559	10.145	160	45	10.350	-2,0
En postos de venda e en mercados	2.184	4	0	2.188	2.086	2	0	2.088	-4,6
Non realizado nin en establecementos, nin en postos de venda nin en mercados	782	17	2	801	833	19	2	854	6,6
Total	29.419	995	82	30.496	28.662	1.009	84	29.755	-2,4

Fonte: Directorio Central de Empresas. INE.

A aparición de centros e parques comerciais supuxo un cambio na fisionomía do comercio galego e obrigou o comercio polo miúdo tradicional a adaptarse a esta novidade. Tras o auxe que supuxo a súa implantación en Galicia a finais do século pasado e a principios deste, aos poucos foise freando o forte impulso inicial ante a elevada superficie xa instalada, polo que as inauguracións foron declinando, ao que se sumou a aparición doutras formas de comercio. Porén, o peso deste formato segue sendo moi importante, a pesar dos problemas que atravesou na pandemia e nos anos posteriores. Actualmente, os resultados de vendas alcanzados xa se homologan en España aos que existían en 2019. A Asociación Española de Centros e Parques Comerciais (AECC) contabilizaba en España un total

de 592 centros e parques comerciais en 2025, cando en 2024 eran 587. Son cinco máis, o que confirma a estabilidade á que nos referiamos, sendo o máis significativo neste exercicio as compravendas realizadas e a entrada de capital foráneo nestes centros, xunto coas remodelacións e melloras dos centros e parques existentes. En España, as vendas nestas instalacións alcanzaron en 2025 os 58.524 millóns de euros, un 6 % máis que en 2024, e a afluencia foi de 1.955 millóns de visitas (un 2,4 % máis). Iso supón un incremento inferior ao dos anos anteriores, o que suxire un maior gasto por cliente.

Madrid e Andalucía seguían sendo en 2025 as dúas comunidades autónomas cunha maior superficie bruta alugable (SBA), un 19,7 % e un 19,2 % respectivamente, sobre un total español de 16,9 millóns de metros cadrados; seguidas da C. Valenciana e Cataluña. Pola súa banda, Galicia ocupa a sexta posición cun 5,5 % da SBA total tras Canarias.

A AECC indica que se abriron en 2025 en España cinco novos proxectos, como se comprobou anteriormente, dos que ningún correspondía a Galicia. Son 132.000 novos metros cadrados que se inauguraron en Andalucía (Dos Hermanas, na provincia de Sevilla, e en Xaén), Cataluña (Tarragona), Murcia (Cieza) e Asturias (Xixón). Galicia, por tanto, mantén o número de centros comerciais que a tiña en 2023 e 2024.

O máis relevante en 2025 en Galicia foi a inauguración da ampliación do Centro Marineda City na Coruña, o centro comercial de maior dimensión de Galicia e un dos máis grandes de España. A reforma durou dous anos e supuxo un investimento de 41 millóns de euros. Tras a saída de El Corte Inglés deseñouse un novo espazo que alberga trinta novas marcas de sectores moi diversos. En 2026 abrirase o centro de lecer familiar máis grande de Galicia, denominado Estrella Park Aventura con máis de 7.000 m².

Tamén na Coruña hai que destacar as novas instalacións e ampliacións do centro Espacio Coruña, inaugurado en 2009, que seguiu unha estratexia de diversificación optando alén da oferta comercial por unha rede profesional de oficinas. Ademais, nos *Informes* anteriores comentábase a situación de Breogán Park (A Coruña), situado na parcela que ocupou o centro Dolce Vita ata 2014 no Polígono da Grela. A previsión era que este parque comercial de usos mixtos, que contará cun hipermercado coa insignia de Alcampo, se abrise en 2026. Finalmente, os seus propietarios, Pelayo Capital, anuncian que a súa apertura será a finais de 2027 e se converterá nun dos parques comerciais máis grandes de España.

Xa na área metropolitana da Coruña, no *Informe* anterior indicabamos a futura instalación en Oleiros dos Regos Retail Park. O proxecto avanza moi lentamente sen aínda comezar as obras.

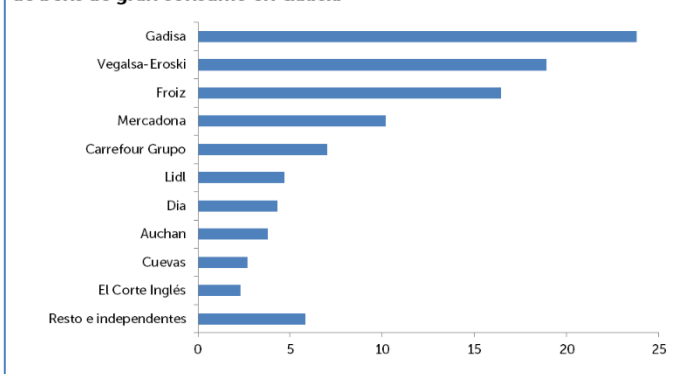
Pola súa banda, a cidade que presenta un maior dinamismo en canto a proxectos é Vigo. Tras a inauguración en 2021 de Vialia, que contou en 2025 con 12,8 millóns de visitantes, situándose no segundo lugar tras os 14 millóns de Marineda City, as súas apostas actuais son moi variadas. Entre elas cómpre destacar a recente aprobación, ao amparo do novo Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM), do proxecto que se desenvolverá en Bembrive denominado Parque Comercial Recaré. Este contará con 56.000 m² de superficie e nel instalaranse firmas moi coñecidas, tendo como establecemento tractor un novo Eroski. Ademais, contéplase a creación de múltiples áreas comerciais, das que varias xa están programadas, entre as que se inclúen o Parque de Recaré. Alén desta, están previstas novas instalacións en Alcabre, Caramuxo, Barrio do Cura e Coruxo. Neste último lugar, o proxecto realizárase na antiga fábrica de Álvarez. De igual modo está en marcha a ampliación do Parque Tecnolóxico e Loxístico (PTL) de Valadares, que tras moitos problemas burocráticos só terá un uso comercial e de lecer. As previsións van máis aló e nos próximos anos agárdase o anuncio de novas áreas comerciais.

Doutra banda, dentro do que se considera a área metropolitana de Vigo hai que indicar a futura localización en Ponteareas, nos antigos terreos de Granitos de Galicia, dun novo centro comercial cunha extensión de 17.000 m².

Nos últimos *Informes* sinaláronse as dificultades que atravesaba a creación do parque comercial O Vao en Pontevedra. Todo parece indicar que finalmente será inaugurado no verán de 2026, tras un investimento que superou os 10,3 millóns de euros sobre unha parcela de máis de 36.600 m² na ampliación do polígono do Vao. Contará con dúas grandes edificacións comerciais. Na de maior tamaño abrirán marcas tan coñecidas como Decathlon, JYSK, Leroy Merlin, Kiwoko e Vegalsa-Eroski. No segundo edificio situarase Norauto.

Aínda que o comercio polo miúdo presenta unha estrutura e configuración complexa ante as múltiples especialidades existentes, a distribución de base alimentaria desempeña un papel fundamental en calquera economía e Galicia non é unha excepción. Lembremos que en 2025 o seu índice de cifra de negocio medrou, en termos reais, un 2,2 %. O gasto *per cápita* do consumo alimentario en Galicia en 2024 (aínda o Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación non publicou a información sobre 2025) foi de 1.881,11 euros; o que sitúa Galicia no quinto lugar entre as comunidades autónomas españolas tras o País Vasco (2.067,77 euros), Cataluña (2.065,04 euros), Baleares (2.052,10 euros) e Navarra (1.941,97 euros). O consumo *per cápita* medio español foi de 1.786,97 euros.

Gráfico 7
Cota (en %) de mercado en 2025 dos principais operadores de bens de gran consumo en Galicia



No gráfico 7 obsérvase como Gadisa, en canto a superficie de venda, mantén o seu liderado na clasificación galega, seguida do grupo Vegalsa-Eroski e, a continuación, de Froiz. Por tanto, a distribución de base alimentaria en Galicia está encabezada por sociedades de capital maioritariamente galego, xa que Vegalsa-Eroski é unha asociación paritaria da compañía familiar Vegonsa e a cooperativa vasca Eroski realizada en 1998; e desde entón non parou de crecer. Pola súa banda, Gadisa, con sede social en Betanzos, está liderada polo grupo familiar Tojeiro; e en

canto a Froiz, coa súa sede social en Poio (Pontevedra), tamén é unha firma de carácter familiar fundada en 1968 por Magín Froiz.

Gadisa segue a ser a maior en superficie comercial en Galicia e ocupa o primeiro lugar en tres das catro provincias: A Coruña, Lugo e Ourense; mentres que en Pontevedra se sitúa na terceira praza. Con datos aínda de 2024, a súa facturación bruta alcanzou os 1.640 millóns de euros e creou 322 novos postos de traballo. Esta cifra elevou a súa ocupación ata os 8.800 traballadores, aos que se deben sumar os aproximadamente 1.000 traballadores de Claudio e Claudio Express, as súas franquías. En 2025 incrementou a súa superficie comercial grazas, sobre todo, á apertura no mes de novembro dun novo centro en Vilanova de Arousa cunha superficie total de máis de 2.000 m². Xa en xaneiro de 2026 inaugurouse no Polígono da Grela da Coruña un supermercado na antiga nave de Caramelo de 3.200 m², o que supuxo a creación de 45 novos postos de traballo. É o supermercado máis grande dos 35 cos que conta na cidade da Coruña. Pola contra, en 2025 Gadisa pechou dous supermercados (en Melide e en Santiago de Compostela).

O máis salientable do grupo Vegalsa-Eroski en 2025 foi a apertura dun supermercado en Vilagarcía de Arousa cunha superficie de 1.570 m². Incorporou 57 empregados, dos cales a maioría xa traballaban noutros centros desta empresa. Tamén neste ano modificou a estrutura das súas franquías.

Pola súa banda, Froiz facturou en 2025 un total de 970 millóns de euros, un 3 % máis respecto a 2024. En 2025 aumentou os seus puntos de venda propios en seis novos establecementos; varios fóra de Galicia, xa que ten presenza en Castela e León, Castela-A Mancha, Madrid e, tamén no norte de Portugal, polo que o seu número se eleva a 268 puntos de venda propios. En Galicia cómpre des-

tacar as aperturas en Arteixo, un establecemento de case 1.500 m², e en Cerdedo con 650 m². En canto a peches, só se produciu un en Vigo.

Estes tres grupos, con forte capital galego, foron os máis dinámicos en 2025, posto que na actividade dos restantes operadores que figuran no gráfico 7 as variacións foron moi escasas. Hai que salientar a apertura en febreiro dun novo centro de Lidl en Lugo, tras un investimento de 6 millóns de euros, cunha superficie de 1.500 m². É o seu cuarto punto de venda na provincia (dous en Lugo e os outros en Monforte de Lemos e Ribadeo) e o 39 en Galicia. Iso permítelle superar os grupos Carrefour e Alcampo nesta provincia. Pola súa banda, Aldi, que non figura na clasificación dos principais operadores, abriu un establecemento en Sanxenxo e outro en Oleiros.

O sector do téxtil e da confección de pezas de vestir é un dos que máis cambiou ante as novas formas de distribución e a aparición de grandes cadeas comerciais. Como xa se indicaba nos *Informes* precedentes, a Asociación Nacional de Moda Retail (Acotex) publica o comportamento mes a mes desta actividade e os resultados totais deste sector no contexto español. Así, e no referente a 2025, a facturación foi de 11.107 millóns de euros, o que supón un incremento de tan só o 0,61 % con respecto a 2024. O emprego tamén se mantivo estabilizado, posto que só aumentou un 0,39 %. Os puntos de venda en España continuaron descendendo e neste caso a caída foi do 0,55 %. En canto aos formatos, as cadeas especializadas acaparaban o 41,3 % da facturación, ocupando o segundo lugar os híper ou supermercados cun 26,4 %. Hai que sinalar que as tendas multimarcas, que en 2016 supoñían o 32 % da facturación, liderando os formatos comerciais, en 2025 significan só o 7 %, situándose moi por baixo de calquera outra modalidade. Ante estes datos en España, Galicia en 2025 absorbía o 5,03 % da facturación total española (a sétima comunidade autónoma) cun gasto de 290,86 euros *per cápita* (o lugar décimo terceiro entre as comunidades autónomas).

No referente ás vendas de produtos de liña branca, a Asociación Española de Produtores de Electrodomésticos (APPLIA) indicaba que en España se rexistrou un substantivo incremento nas vendas. Isto reflicte unha sensible recuperación nun sector que, tras un período de caídas na facturación e no número de unidades vendidas, xa comezou a mellorar en 2024 e este cambio afiánzase en 2025. Desta maneira, a pesar de que a traxectoria conforme transcorría o ano era descendente, o resultado final foi un aumento na facturación nun 7,92 % e no número de unidades vendidas dun 6,55 %.

Cadro núm. 6
Volume de negocio en España da canle electrónica nas 20 ramas de actividade máis importantes (só dentro de España)
en euros

	xan.-set. 2023	xan.-set. 2024	xan.-set. 2025	xan.-set. 2025 (%)	TVI (%) xan.-set. 2025/ xan.-set. 2024
Administración pública, impostos e Seg. Social	1.619.029.979	1.797.699.682	2.429.678.411	9,3	35,2
Carburantes para automoción	1.536.723.288	1.664.736.340	1.779.220.780	6,8	6,9
Axencias de viaxes e operadores turísticos	1.240.683.784	1.430.220.273	1.724.601.071	6,6	20,6
Hipermercados, supermercados e tendas de alimentación	920.977.185	967.040.769	1.700.708.111	6,5	75,9
Espectáculos artísticos, deportivos e recreativos	1.359.642.320	1.511.780.980	1.598.349.651	6,1	5,7
Outros	1.228.426.085	1.357.125.823	1.569.882.938	6,0	15,7
Transporte aéreo	503.637.347	525.308.542	1.188.580.972	4,5	126,3
Electrodomésticos, imaxe e son	929.489.775	1.134.554.100	1.146.694.962	4,4	1,1
Educación	814.426.260	762.443.463	1.076.251.739	4,1	41,2
Transporte terrestre de viaxeiros	363.912.818	407.773.527	1.008.755.139	3,9	147,4
Hoteis e aloxamentos similares	751.016.933	856.664.875	1.004.521.687	3,8	17,3
Xogos de azar e apostas	740.854.799	909.146.095	835.114.859	3,2	-8,1
Publicidade	535.781.481	652.309.907	810.949.583	3,1	24,3
Enerxía eléctrica, gas, vapor e aire acondicionado	407.638.624	431.005.510	792.155.947	3,0	83,8
Pezas de vestir	348.661.828	393.376.829	652.334.043	2,5	65,8
Grandes almacéns	421.780.404	391.250.059	545.293.091	2,1	39,4
Intermediación financeira	405.272.935	432.799.338	525.907.086	2,0	21,5
Seguros e plans de pensións	447.976.694	506.402.963	513.375.278	2,0	1,4
Equipos de telecomunicacións e recargas telefónicas	353.951.458	387.961.760	463.462.694	1,8	19,5
Xoguetes e artigos de deporte	268.309.397	349.674.339	429.587.034	1,6	22,9
Resto	3.561.878.077	3.540.795.447	4.335.335.052	16,6	22,4
Total	18.760.071.468	20.410.070.621	26.130.760.128	100,0	28,0

Fonte: CNMC.

Nas vendas do comercio polo miúdo cada vez é maior o pago a través de canles electrónicas. Como se observa no cadro 6, con información referida aos tres primeiros trimestres de 2025 en España, o volume de negocio desta vía non parou de medrar en todo tipo de actividades. En 2025 dous sectores superaron o 100 % de incremento con respecto a 2024: as compras en grandes almacéns e os xogos de azar e apostas. En canto ao primeiro, en certo xeito reflicte a recuperación dun formato comercial que entrou en crise ante o desenvolvemento dos centros comerciais e as vendas en liña. Tamén é significativo o aumento nas compras de billetes de transporte aéreo e a adquisición de pezas de vestir. Neste último caso estase consolidando a dixitalización dun sector con problemas para vender na rede debido ás dificultades para modificar unha estrutura comercial moi tradicional. No cadro 6 tamén se aprecia que entre as vinte primeiras ramas de actividade en tan só unha descendeu o volume de negocio por canle electrónica con respecto a 2024. Trátase da venda de electrodomésticos, imaxe e son, que anotou un descenso dun 8,1 %; cifra que contrasta cos resultados da liña branca mostrados no parágrafo anterior. En termos monetarios, o volume total de negocio nos tres primeiros trimestres de 2025 subiu nun 28 %, o que reflicte o vertixinoso crecemento no uso da canle electrónica.

Os transportes en Galicia

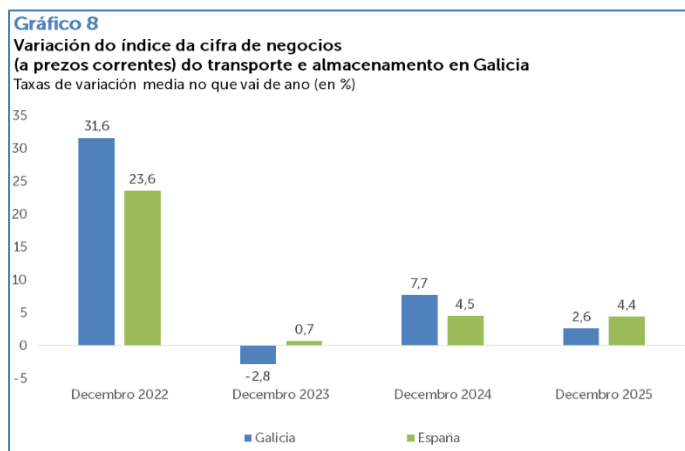
Entre as actividades con máis peso no sector de servizos en Galicia está o transporte e almacenamento, algo habitual en calquera economía. O INE elabora con carácter anual unha operación estatística na que se proporciona o comportamento do conxunto da industria española considerando un amplo número de variables relevantes. De forma menos detallada tamén publica información referida ás comunidades autónomas. Trátase da Estatística Estrutural de Empresas: Sector Servizos coa que se pode observar a evolución en Galicia de cinco variables: número de locais, cifra de negocios, soldos e salarios, investimento en activos materiais e persoal ocupado. Dado o carácter estrutural que para o INE ten esta acción e ante o tempo necesario para obter os datos, o pasado 31 de marzo de 2026 publicou os resultados de 2024, polo que haberá que agardar a 2027 para coñecer a traxectoria seguida en 2025. Por tanto, esta información permítenos sobre todo calibrar a dimensión deste sector no conxunto dos servizos e, a maiores, coñecer con maior precisión as cifras que xa se presentaban no *Informe* de 2024.

O peso relativo que os transportes e almacenamento teñen no sector servizos en Galicia é superior ao do conxunto de España. Hai que destacar a importancia do volume de negocios, o cal, segundo esta estatística, supoñía o 27,6 % do total do terciario, porcentaxe que en 2023 alcanzaba o 29 %. Só este dato avala a relevancia que este informe lle outorga a esta actividade. Por outra banda, o peso relativo do persoal ocupado é máis baixo, un 13,5 %, mentres que a contía de salarios acadaba o 17,9 %. Iso suxire que estamos ante unha actividade máis intensiva en capital que outras do sector servizos e que tamén proporciona uns salarios medios máis elevados, previsiblemente ante unha maior produtividade. O peso do capital reflíctese na contía dos investimentos realizados, que en 2024 supuxeron un 32,6 % do total do terciario (máis de dez puntos que no conxunto de España), implicando que un de cada tres euros de gasto en capital produtivo nos servizos se realizou en Galicia nesta actividade. Finalmente, no número de locais existentes rexístrase a porcentaxe máis baixa do conxunto de variables estudadas. Segundo esta estatística, os locais nos que se exercen estas actividades roldan o 11 % (tanto en Galicia como en España) e, dadas as especificidades desta actividade, a súa dimensión é sensiblemente superior á media galega.

Dos resultados que proporciona a Estatística Estrutural de Empresas: Sector Servizos sobre a traxectoria deste sector en Galicia, en 2024 cómpre subliñar que se produciu un estancamento na facturación xa que, en termos monetarios, tan só se incrementou un 1,8 % fronte ao 9,1 % no conxunto de España. Non obstante, esta circunstancia non impediu unha sensible subida no emprego, un 3,8 %, e máis aínda na masa salarial, un 7,8 %. Por outra parte, non diminuíu o investimento en activos materiais; ao contrario, medrou un 10,8 %, taxa elevada pero 8,2 puntos inferior á de 2023.

Da desagregación do transporte e almacenamento por actividades obsérvase, en canto ao persoal ocupado, o significativo peso do transporte terrestre, un 60,1 %, e o almacenamento e actividades anexas, que empregaba, en 2024, o 27,2 % do total. En canto ao transporte terrestre é notable o menor peso da cifra de negocios, situación contraria ao da almacenamento, que representa o 55,6 % do total. Tamén pode resultar rechamante o pouco peso que esta estatística outorga ao transporte marítimo, explicable pola natureza dunha actividade na que predominan empresas que non son de titularidade galega nin teñen a súa sede social nesta comunidade e cuxos resultados totais, centrados no transporte realizado en 2025 nos portos galegos de interese xeral, se presentan con detalle na última parte desta epígrafe. Hai que anotar, para rematar, o progresivo crecemento que, tanto en Galicia como en España, experimentaron as actividades postais e de correos, subindo en 2024 un 13,7 % a súa cifra de negocios e un 14,3 % o seu persoal ocupado.

O transporte e almacenamento contaba en Galicia en 2024 con 15.435 locais, un 1,7 % máis que no ano anterior. O IGE, no seu Directorio de empresas e unidades locais, rebaixa esta cifra a 13.064 locais, dos cales só 37 tiñan máis de 99 asalariados. Iso indica que o sector galego estruturalmente se configura cun gran número de sociedades de moi pequena dimensión, intuición que se corrobora coa información sobre a tipoloxía das empresas deste directorio. A inmensa maioría das empresas dedícanse ao transporte de mercancías por estrada e servizos de mudanza (5.758) e ao transporte de pasaxeiros (3.645). En actividades postais contabilizábanse 1.417 e en almacenamento 818. A pesar desta atomización, cómpre subliñar que existían 176 sociedades anónimas con domicilio social en Galicia, o que supón un 13,9 % das existentes no terciario galego. Este dato contrasta co peso relativo nos servizos da totalidade das empresas, sexa cal for a súa condición xurídica, que significaba o 7,6 %. Esta porcentaxe do 13,9 % só é superada polo sector do comercio, cun 36,8 %, polo que se confirma que o sector se configura por sociedades cun tamaño superior á media do terciario galego.



Ao carecer de información relativa a 2025 da Estatística Estructural de Empresas: Sector Servizos, os datos conxunturais que proporciona o INE, con periodicidade mensual, no índice da cifra de negocios en España e que o IGE publica referidos a Galicia, permítennos avaliar a traxectoria dos transportes e almacenamento. No gráfico 8 preséntanse os resultados de decembro medidos como a taxa de variación media no que vai de ano. A conclusión que se extrae é que a aceleración de facturación apreciada en 2024 (un 7,7 % máis que en 2023 e 3,3 puntos máis que a experimentada en España) non se mantiña en 2025 ao incrementarse en Galicia un 2,6 % (1,8 puntos menos que no conxunto de España).

Esta porcentaxe é, con todo, idéntica á do PIB galego e sitúase unha décima por debaixo do VEB xerado polos servizos. En suma, nun contexto de crecemento na actividade obsérvase, en liñas xerais, unha desaceleración, que será tratada con máis profundidade no desenvolvemento desta epígrafe. Porén, a dinámica na ocupación no sector foi moi diferente. Mentres a taxa de variación no que vai de ano medraba un 2,3 % en 2024, en 2025 esta porcentaxe acelerábase ao subir un 4 % (2,2 puntos máis que no conxunto de España). Isto explicaría unha boa dinámica no emprego que non é corroborada pola EPA, xa que os 56.300 traballadores en 2024 practicamente se mantiveron en 2025 debido a que o incremento no primeiro trimestre do ano, 60.300 traballadores, se foi reducindo conforme foi transcorrendo o mesmo ata alcanzar os 52.200 traballadores no cuarto trimestre, case 8.000 menos.

A continuación, como nos *Informes* precedentes, estúdase con máis detalle o comportamento en 2025 das diferentes modalidades de transporte seguindo a mesma estrutura: en primeiro lugar, o

transporte de mercancía por estrada, incidindo na evolución das matriculacións en todo tipo de vehículos; a continuación, o tráfico de pasaxeiros e mercancías nas tres terminais aeroportuarias galegas, e, finalmente, o transporte de mercancías dos portos de interese xeral de Galicia xestionados polas súas respectivas Autoridades Portuarias. En canto ao tráfico marítimo de pasaxeiros farase fincapé nos que fan escala nos portos galegos nos cruceiros.

Matriculacións

Previamente, no capítulo no que se analizaba a industria en Galicia observábase que a automoción era un dos seus principais motores. Desde a perspectiva dos transportes, a evolución da demanda de vehículos reflicte a dinámica dun sector que, como xa se indicaba en *Informes* anteriores, atravesa nos últimos anos unha conxuntura moi complexa debido á súa propia evolución tecnolóxica e ás decisións das Administracións públicas de frear a emisión de gases contaminantes e potenciar os vehículos de motor eléctrico. Nesta liña, no momento de redactar este estudo estase a producir unha espectacular subida nos prezos do cru debido aos conflitos en Oriente Medio. Se se consolidan estes prezos, o coche eléctrico será máis rendible

Neste período de incerteza, a matriculación de turismo en Galicia medrou nos últimos anos tras as espectaculares caídas contabilizadas desde finais da década pasada. Con todo, a pesar do aumento dun 12,9 % en 2024 e dun 9,4 % en 2025, as matriculacións aínda están moi lonxe das cifras que se alcanzaban en 2018 ou 2019. No cadro 7 apréciase esta evolución desde 2019; os 38.608 turismo matriculados en 2025 son case os mesmos de 2020 no comezo da pandemia.

Cadro núm. 7
Matriculación de vehículos en Galicia

	Turismos		Camións e furgonetas		Outros*	
	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)
2019	47.514	-9,3	5.801	-13,4	9.164	6,5
2020	38.064	-19,9	5.042	-13,1	8.614	-6,0
2021	34.047	-10,6	5.607	11,2	9.423	9,4
2022	30.106	-11,6	4.396	-21,6	9.037	-4,1
2023	31.258	3,8	5.597	27,3	9.897	9,5
2024	35.296	12,9	5.446	-2,7	10.750	8,6
2025	38.608	9,4	5.955	9,3	11.178	4,0

(*) Entre outros: autobuses, motocicletas e ciclomotores, tractores e remolques.
Fonte: IGE-Dirección Xeral de Tráfico.

Estes resultados non permiten por agora rexuvenecer o parque de turismo, senón que, pola contra, o envellecemento cada vez é maior. Así, segundo Faconauto, mentres a idade media dos turismo en España pasou de 14,5 anos en 2024 a 14,6 anos en 2025, Galicia conta, entre as comunidades e cidades autónomas, cun dos parques máis envellecidos con 16,7 anos. Ocupa o antepenúltimo lugar tras Ceuta e

Melilla (17,9 anos) e Castela e León (16,9 anos), e queda moi lonxe de outras como Madrid (11,3 anos) ou a C. Valenciana (14,1 anos). Estas dúas últimas conseguiran reducir a idade media en 2025. O actual parque móbil galego tan envellecido empeora a seguridade viaria (comprometida tamén pola progresiva deterioración das infraestruturas) e complica o proceso de descarbonización. Nesta conxuntura, e para intentar rexuvenecelo, habería que poñer dunha vez en marcha por parte da Administración central o Plan Nacional de Renovación do Parque, previsto na Lei de Mobilidade Sostible. A Xunta de Galicia, como ocorre na maior parte das comunidades autónomas, tamén se implicou na resolución deste problema e actualmente está vixente o Plan Renova o teu Vehículo 2026, no que se subvenciona a adquisición de novos vehículos con eficiencia enerxética fomentando o achatarramento de coches de máis de dez anos de antigüidade.

No cadro 7 obsérvase, ademais, a evolución en Galicia da matriculación de vehículos que non son turismo. Con respecto a 2025 cómpre sinalar un significativo incremento no segmento de camións e furgonetas, un 9,3 %, tras o seu descenso en 2024, o que indirectamente implica unha reactivación na actividade de transporte. Doutra banda, tamén medrou nos vehículos que non son turismo, camións nin furgonetas.

Alén da Dirección Xeral de Tráfico, a Axencia Tributaria facilita información sobre a traxectoria do parque de vehículos en 2025. Neste caso, o total de vehículos matriculados ascende a 38.349, o que supón, con estas estatísticas, un aumento do 14,3 % en relación a 2024 (33.553 vehículos). Este dato positivo só significa un 3,10 % do total español, porcentaxe moi baixa se se considera o peso relativo

da comunidade autónoma nas súas variables económicas máis relevantes. En canto a matriculacións en España, o dinamismo de Madrid con respecto ás restantes comunidades é moito maior, ata o extremo de absorber en 2025 o 38,44 % do total, seguida xa moi de lonxe pola C. Valenciana (13,20 %) e Cataluña (12,62 %). Neste contexto, a aposta actual da demanda galega é o vehículo de gasolina, sexa híbrido ou non. Así, dous de cada tres vehículos matriculados en 2025 foron con este combustible, porcentaxe 1,1 puntos máis alta que en 2024. Mentres os consumidores se decantaron moi maioritariamente por este tipo, a venda de vehículos con combustión diésel segue a súa tendencia minguantando, de modo que neste ano se matricularon 7.875 vehículos (20,5 % do total), máis de mil menos que en 2024. De ser os vehículos con motor diésel os maioritarios na década pasada, cada vez teñen un peso menor na demanda de vehículos novos, xa que a súa adquisición na actualidade se concentra nos usados. Curiosamente, e en comparación con España, o peso relativo da matriculación de vehículos de gasolina era en 2025 o 2,83 %, cando en diésel ascendía ao 3,88 %, o que denota unha maior preferencia do consumidor galego por este tipo de produto. Ás trabas postas ao diésel, cuxa emisión media de CO² en g/km foi, nos vehículos matriculados, de 139 (o que se contrapón a 114 nos de gasolina e a 40 nos restantes), cómpre agregar como factor desincentivador para a súa adquisición en 2026 o forte incremento no prezo do combustible que xa superou dabondo o da gasolina. Doutra banda, mantense a diferenza nos prezos nos distintos tipos de vehículo. A pesar da súa menor demanda, o prezo medio do vehículo diésel, incluído o imposto especial sobre determinados medios de transporte, en 2025 foi de 20.204 euros, un 83,6 % do vehículo con gasolina.

Tras as reticencias iniciais xunto cos problemas na dotación das infraestruturas necesarias, o coche de motor eléctrico vai pouco a pouco incrementando a súa cota de mercado. Así, en Galicia, segundo a Administración Tributaria, matricularonse en 2025 un total de 5.763 vehículos que non tiñan un motor diésel ou gasolina, entre os que obviamente son maioría os eléctricos; case o dobre dos matriculados que en 2024. Isto fai que pasen a representar un 15 % do total, coa expectativa dunha porcentaxe moito máis elevada nos próximos anos. Con todo, o seu peso relativo dun 3,55 % no conxunto de España pon de manifesto un certo atraso en Galicia nesta modalidade. O seu prezo medio foi de 25.351 euros nesta comunidade.

Os últimos informes publicados sobre a implantación do coche eléctrico fronte aos de combustión indican que, a España, e por tanto tamén a Galicia, lles queda moito percorrido para poder alcanzar os países líderes na electrificación. Persisten os problemas, de entre os que destacan unha infraestrutura de recarga aínda escasa (España contaba a finais de 2025 con 30.000 puntos, segundo o Mapa de Infraestrutura de Recarga de AEDIVE, de carga de acceso público, desigualmente diseminados; moi lonxe dos 100.000 necesarios en 2030 para cumprir os obxectivos da Unión Europea) e a claridade nos incentivos. De feito, en Europa, a progresiva implantación do vehículo eléctrico vai a diferentes velocidades, con maiores avances no norte e no oeste (destacan por esta orde: Noruega, Países Baixos, Bélxica, Reino Unido, Suecia, Dinamarca e Luxemburgo), fronte a unha maior lentitude no leste e no sur.

Como xa se indicaba nos *Informes* precedentes, un factor clave na demanda de vehículos é a política medioambiental que adoptou a Unión Europea e que estivo continuamente sometida a controversias. Dous son os fitos neste ámbito. O primeiro, a posta en práctica da directiva Euro 7 sobre a regulación das emisións, prevista para iniciarse en 2025 e atrasada ata finais de novembro de 2026, cunha implantación progresiva, comezando cos turismos e vehículos lixeiros de nova construción, para a finais de 2027 ampliala a todas as novas matriculacións, aínda que os autobuses e vehículos comerciais pesados terán un prazo superior. O segundo foi a data de 2035 como límite para a comercialización dos vehículos de combustión. Neste último ano creceron as voces críticas ante o atraso na implantación de vehículos eléctricos e os problemas que esta medida xera na industria do automóbil. A flexibilización faise cada vez máis evidente, ata o punto de que a última proposta é permitir a fabricación de modelos diésel, gasolina e híbridos nunha porcentaxe ao redor do 10 % da gama das factorías. Realmente, como xa vimos, este 10 % quedaría para os vehículos de maior comercialización na actualidade como son os híbridos, enchufables ou non. Estes perdurarían por tanto

durante moito máis tempo, aceptando os fabricantes que todos os vehículos leven algún tipo de electrificación.

Neste contexto das políticas medioambientais, nos *Informes* anteriores comentábanse as restricións que se establecían na Lei do Cambio Climático e Transición Enerxética sobre a circulación de vehículos contaminantes nos municipios con máis de 50.000 habitantes, polo que en Galicia afectaba as sete grandes cidades. Este sistema, que consistía en determinar unha área urbana con baixas emisións (ZBE), debería estar implantado en 2023, pero ante os notables atrasos estableceuse unha moratoria que finalizaba o 1 de xaneiro de 2026. A situación a finais de 2025 en Galicia era moi desigual, pero, en todo caso, os concellos están a darse présa para cumprir cunha normativa que, tras a preocupación inicial polas posibles restricións ao tráfico dos vehículos máis contaminantes, acaba tendo efectos escasos. Así, Pontevedra sostivo que desde hai 25 anos conta cun modelo especial cun tráfico moi reducido nas vías urbanas e o concello entende que xa se cumpren os obxectivos da lei, polo que non se incorporan novas medidas. Lugo aspira a culminar a peonalización integral do centro histórico co paso lóxico de ordenar o seu tráfico. A Coruña apostou por peonalizar certas rúas nas que se restrinxe todo o tráfico excluído o transporte público. En Santiago, as limitacións non van máis aló das que actualmente existen para entrar no centro histórico, onde desde hai anos se controla o seu acceso. En Ourense, a finais de 2025 estableceuse un espazo no centro da cidade, que se ampliará no futuro, e os coches que accedan ao seu interior serán multados a partir de xullo de 2026. Pola súa banda, Vigo contará con catro zonas de baixas emisións sen intención de sancionar, xa que desde o concello se indica que con esta delimitación se pretende dar unha continuidade lóxica á circulación de vehículos. Finalmente, en Ferrol preténdese implantar a ZBE en dous prazos: o primeiro corresponde ao barrio de Ferrol Vello e o segundo que, segundo as previsións actuais se aplicará en 2028, afectará o barrio da Magdalena.

En canto ás expectativas sobre a evolución das matriculacións nos próximos anos, a Asociación Nacional de Vendedores e Reparadores de Vehículos (Ganvam), xusto antes do inicio da guerra de Irán, estimaba un crecemento en España na venda de turismos en 2026 ao redor do 4,6 %, porcentaxe inferior á subida conseguida en 2025 e que se irá reducindo paulatinamente ata 2030, ano no que se espera que os vehículos electrificados superen o 50 %. Para 2026 prevese que esta cifra estará por riba do 28 % nas matriculacións. Esta tendencia suxire que a demanda deste tipo de vehículos, a pesar de todos os problemas na súa infraestrutura, está plenamente consolidada. Pola súa banda, a Asociación Española de Fabricantes de Automóviles e Camións (Anfac) constata que en 2025 a venda de turismos electrificados aumentou en España un 94,6 % con respecto a 2024, cunha cota de mercado do 19,6 %, oito puntos máis que en 2024. Hai que destacar o avance dos eléctricos puros, cuxas vendas excederon as 100.000 unidades nun contexto de 1.148.650 unidades vendidas. No referente aos vehículos comerciais lixeiros rexistrouse un incremento nas vendas do 11,6 %, o que reflicte unha dinámica positiva neste segmento do sector de transporte. En canto a Galicia, os datos que proporciona Faconauto melloran os do conxunto de España. Indican que en 2025 a subida dos turismos electrificados foi dun 105,4 %, porcentaxe maior á española, e xa supoñen un 22,5 % do total de matriculacións.

Un elemento importante na renovación dun parque automobilístico tan envellecido é o paquete de medidas de apoio a esta actividade que articularon as diferentes Administracións públicas. Respecto da Administración autonómica, mantense en vigor o Plan Renova o teu vehículo xestionado polo Instituto Enerxético de Galicia (Inega). O plan inclúe, alén dos vehículos eléctricos, os de combustión de baixas emisións e as axudas totais, segundo o tipo de vehículo, oscilan entre os 4.600 e 3.400 euros, sumando a axuda adicional ás familias numerosas. Este plan, cuxas características xa se describían nos dous *Informes* precedentes, tamén se mantén en 2026 grazas aos seus bos resultados e destinará 3,25 millóns de euros para particulares e 250.000 euros para autónomos e empresas. A principal diferenza con respecto a 2025 é a lixeira redución no límite de emisións de dióxido de carbono para así fomentar os vehículos máis eficientes.

Polo que se refire á Administración central, continúa en vigor en 2025 o Plan Moves III para vehículos eléctricos, que en Galicia é xestionado polo Inega e, que como xa se indicaba no *Informe* de 2024, inclúe axudas que poden alcanzar para turismos ata os 7.000 euros coa esixencia de achata-ramento. Para a compra de vehículos, os fondos solicitados en 2025 en Galicia (30,2 millóns de eu-ros) excederon o orzamento asignado de 28,3 millóns de euros. Este programa tamén incorpora in-centivos á implantación de infraestrutura de recarga de vehículos eléctricos. Neste caso, os fondos solicitados (6,2 millóns de euros) non superaron a contía prevista de 6,6 millóns. Ademais, hai que lembrar que está liña de apoio á compra de vehículos eléctricos se complementa cunha dedución no IRPF.

O Plan Moves III é substituído en 2026 polo Programa Auto +, que nese ano e para o conxunto de España dispoñía de 400 millóns de euros. Para a súa concesión, entre outras esixencias, contéplase que os vehículos deben ter a etiqueta cero. A cantidade máxima é de 4.500 euros pola compra de coches eléctricos e 3.375 para os híbridos enchufables fabricados en Europa, cun prezo de ata 45.000 euros.

Finalmente, no tráfico de vehículos por estrada en Galicia unha arteria fundamental é a AP-9, cuxa empresa concesionaria é Audasa, e que está suxeita a unhas peaxes que durarán, en principio, ata 2048. Estas peaxes experimentaron unha subida media do 5,34 % e tamén entraron en vigor novas bonificacións para usuarios recorrentes. A recadación alcanzou os 228 millóns de euros, dos que os usuarios afrontan o 57,6 %, xa que o resto son bonificacións da Administración central, peaxes en sombra e descontos financiados por Audasa. A pesar deste aumento nas tarifas, esta infraestrutura incrementou nun 4,66 % a intensidade media diaria nos tramos de pago, o que supuxo que foi utili-zada por 24.757 vehículos ao día (23.655 vehículos durante 2024). O tráfico medrou un 4,47 % nos vehículos lixeiros (que supoñen un 92 % do total da autoestrada) e un 6,80 % nos pesados.

O transporte de mercancías por estrada

Os resultados alcanzados en Galicia en 2025 no transporte de mercancía por estrada son distintos segundo o lugar de procedencia ou de destino dos bens. A enquisa permanente de transporte de mercancía por estrada, elaborada polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, contén in-formación referida a Galicia sobre o número de operacións e a contía de toneladas transportadas. No cadro 8 apréciase que, a diferenza do ocorrido en España, a volatilidade segundo o territorio de des-tino ou procedencia foi moi elevada. En 2025 o transporte de mercancías experimentou un notable dinamismo no tráfico interior galego, especialmente dentro dos propios municipios. Así, o transporte neste ámbito subiu un 6,37 %, en canto ao número de operacións, mentres que as toneladas trans-portadas aumentaron nun 27,92 %. Un menor dinamismo, aínda que a taxa de incremento foi tamén moi elevada, apreciou-se no transporte con destino ou orixe intermunicipal. Respecto do número de toneladas, o crecemento foi do 10,65 %.

Cadro núm. 8
Transporte de mercancías por estrada en 2025

	Número (millóns)				Taxas de variación interanual			
	Operacións		Toneladas		Operacións		Toneladas	
	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España
Transporte intrarrexional								
Intramunicipal	2,9	45,6	18,7	269,2	6,4	3,6	27,9	3,0
Intermunicipal	9,1	137,2	62,2	908,7	5,8	4,2	10,6	4,4
Total	12,0	182,8	80,9	1.177,9	5,9	4,0	14,2	4,1
Transporte interrexional								
Recibido doutras CC. AA.	1,1	37,6	14,3	402,6	-3,4	4,5	16,5	6,0
Expedido a outras CC. AA.	1,1	37,6	15,7	402,6	-5,9	4,5	-8,5	6,0
Transporte internacional								
Recibido	0,3	2,9	2,6	35,1	-3,3	2,7	-5,6	0,5
Expedido	0,3	3,2	4,1	46,3	-5,4	0,5	21,2	6,6

Fonte: Enquisa Permanente de Transporte de Mercancías por Estrada. 2024 e 2025.
D. X. de Programación Económica e Orzamentos. Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Os datos non foron tan positivos no tráfico de mercancías por estrada dirixido cara a outras comunidades autónomas ou ao estranxeiro. O número de operacións foi inferior ao de 2024 en ambos os casos, sendo maior o decrecemento das saídas de Galicia que as entradas. A mesma situación rexístrase no transporte internacional, malia que neste caso o peso da mercancía expedida medrou de maneira considerable, un 21,16 %, o que obviamente reflicte que se transportaron bens dun maior volume. Este aumento no peso tamén se aprecia nas mercancías que entraron en Galicia procedentes das outras comunidades autónomas españolas.

Os resultados do transporte internacional por estrada contrastan coa información que proporciona a balanza comercial expresada en toneladas. Fronte aos 4,08 millóns de toneladas expedidas ao estranxeiro, exportáronse un total de mercancías cun peso de 12,9 millóns de toneladas (un 0,7 menos que en 2024); e, doutra banda, fronte aos 2,63 millóns de toneladas recibidas do estranxeiro, importáronse produtos cun peso de 18,1 millóns de toneladas (un 1,9 % máis que en 2024). Estas cifras evidencian as diferenzas en canto a volume no transporte por estrada respecto doutros modos de transporte, en concreto o marítimo que se analiza máis adiante.

Ante os clarescuros que reflicten as estatísticas sobre o transporte de mercancías por estrada en Galicia, a Federación Galega de Transporte de Mercancías entende que 2025 supuxo un retroceso neste sector que, en canto a número de operadores, significou o 7 % do total español. Neste exercicio anotan que tivo que enfrontarse a un conxunto de problemas complexos, entre outros: a alta presión fiscal, o prezo do combustible (que en 2026 se agrava ante o conflito en Oriente Medio), os problemas para atopar persoal especializado e a subida nos custos laborais; influíndo tamén negativamente a subida das peaxes na AP-9.

A situación para esta Federación non é positiva ao desaparecer 316 empresas en 2025 e reducirse a flota de vehículos, constituída por 26.694 camións e furgonetas, en 746. A estas cifras, e á marxe do transporte de mercancías, habería que engadir o transporte pesado composto por 19.341 camións, 308 menos que en 2024.

Segundo esta institución, a pesar dos bos resultados macroeconómicos, o gasto público concéntrase en gastos correntes, mentres un menor gasto en investimento frea o transporte.

Das 6.582 empresas dedicadas a esta actividade en Galicia, 4.409 transportan mercancías pesadas. A maior desaceleración en 2025 produciuse no segmento do transporte de mercancías lixeiras, subsector no que predominan os autónomos. Cuantifican unha caída do 5,5 %, o que supón, nun contexto de incremento das vendas en liña, unha redución de 127 empresas dedicadas ao transporte de paquetería.

Aeroportos

Os mellores resultados en 2025 con respecto a 2024 dos aeroportos de Alvedro na Coruña e Peinador en Vigo non serviron para contrarrestar a caída dun 14,3 % dos pasaxeiros que utilizaron o aeroporto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela. Por esta razón pódese afirmar que a dinámica no movemento de pasaxeiros por vía aeroportuaria en Galicia foi negativa. A baixada dun 6,9 % rompeu a tendencia dos últimos anos, de forma que, de 5,94 millóns de pasaxeiros transportados en 2024, se pasou a 5,53 en 2025. Tras as cifras alcanzadas en 2024, a expectativa de alcanzar en breve os 6 millóns de pasaxeiros viuse totalmente truncada en 2025 e, ademais, os datos xa dispoñibles de 2026, a pesar dos problemas ferroviarios, auguran unha nova e forte desaceleración. Esta redución do tráfico de pasaxeiros en Galicia, de cuxos motivos falaremos a continuación, contrasta coa evolución seguida no conxunto de España, onde se rexistrou un incremento dun 3,9 % cun movemento de 321,6 millóns de pasaxeiros, 12,2 millóns máis que en 2024.

Cadro núm.9

Evolución do movemento de pasaxeiros, das operacións realizadas e das mercadorías movidas nos aeroportos galegos

Movemento de pasaxeiros	2023		2024		2025*	
	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	1.252.022	29,9	1.237.570	-1,2	1.292.166	4,4
Rosalía de Castro (Santiago)	3.537.447	9,2	3.640.519	2,9	3.120.759	-14,3
Peinador (Vigo)	1.136.159	19,2	1.058.529	-6,8	1.114.810	5,3
Total	5.925.628	15,0	5.936.618	0,2	5.527.735	-6,9
Total nacional	283.201.865	16,2	309.371.619	9,2	321.587.316	3,9

Operacións	2023		2024		2025*	
	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	15.405	7,2	14.490	-5,9	16.251	12,2
Rosalía de Castro (Santiago)	25.903	1,7	26.969	4,1	24.837	-7,9
Peinador (Vigo)	14.866	8,0	11.515	-22,5	12.511	8,6
Total	56.174	4,8	52.974	-5,7	53.599	1,2
Total nacional	2.404.054	8,5	2.590.962	7,8	2.696.414	4,1

Movemento de mercadorías	2023		2024		2025*	
	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	76.963	-15,5	54.792	-28,8	29.850	-45,5
Rosalía de Castro (Santiago)	4.818.283	-0,7	5.020.688	4,2	3.733.838	-25,6
Peinador (Vigo)	807.280	17,0	314.885	-61,0	421.370	33,8
Total	5.702.526	1,2	5.390.365	-5,5	4.185.058	-22,4
Total nacional	1.079.829.993	7,9	1.280.332.770	18,6	1.372.394.380	7,2

*Datos provisionais.

Fonte: Dirección de Operacións e Sistemas de Rede, AENA.

A noticia máis relevante de 2025 foi a redución do tráfico no aeroporto Rosalía de Castro, que de acadar en 2024 unha cifra récord de 3.640.519 pasaxeiros baixou en 2025 a 3.120.759, o que significa 519.760 pasaxeiros menos. Deste xeito, este aeroporto pasou de transportar o 61,3 % dos pasaxeiros que utilizaron os tres aeroportos galegos en 2024 ao 56,5 % en 2025. Estas perdas, as máis elevadas das que se rexistraron nos aeroportos españois tras as anotadas nas pequenas terminais de Valladolid (-54,4 %) e Sabadell (-25,4 %), manteñen este aeroporto no posto dezaseis da clasificación española. A política de Ryanair, cunha sistemática perda de voos e o peche da súa base, explican, en gran parte, estes malos resultados. Esta situación, que provocou unha enorme perda de pasaxeiros, comezou xa nos meses de verán coa supresión de varias rutas e agudizouse en setembro tras o anuncio do peche da súa base en Santiago, na que tiña dous avións. Os motivos aducidos foron as subidas das taxas aeroportuarias por parte de Aena. A infraestrutura compostelá foi, precisamente, a máis prexudicada polas medidas adoptadas por esta compañía nos aeroportos españois. Deste xeito, os datos, en canto ao tráfico de pasaxeiros, baixaron espectacularmente e non caeron máis grazas á decisión da compañía Vueling de incrementar en decembro a súa presenza neste aeroporto tras os cambios de Ryanair. Esta última compañía moveu nos últimos dous meses do ano tan só 25.000 pasaxeiros, sendo moi superada polos que transportaba Vueling, que en decembro de 2025 aumentou os seus movementos un 27 % máis respecto ao mesmo mes do ano anterior.

As cifras que xa se coñecen de 2026 non melloran as de finais de 2025. Así, en febreiro produciuse unha redución dun 29,8 %, que deixa o aeroporto de Santiago de Compostela nos niveis de hai 11 anos. A situación, obviamente, empeorará nos meses de abril e maio ante o cesamento das actividades debido ás obras iniciadas en xaneiro para mellorar a pavimentación das pistas e que, se nun primeiro momento se estiveron realizando en horario nocturno, non se puido evitar que a terminal permanecese pechada durante 35 días. Tras a súa apertura agárdase que se programen novos voos e que operen novas compañías, estando xa prevista unha conexión con Nova York. Neste contexto, espérase que os malos resultados de 2025 empeoren en 2026, aínda que é probable que se recuperen en 2027 coa celebración dun novo Xacobeo. Desafortunadamente, o plan de recortes de Ryanair non cesa e anúncianse sucesivas suspensións de conexións. Así, en marzo de 2026 canceláronse as rutas con Sevilla e Valencia.

En consonancia coa diminución de pasaxeiros no aeroporto Rosalía de Castro, no cadro 9 tamén se aprecia o sensible descenso no número de voos. Baixaron un 7,9 %, rexistrándose un total de 24.837 voos, dos que 22.376 foron comerciais (18.040 nacionais e 4.336 internacionais).

Mentres o aeroporto de Santiago de Compostela estaba a atravesar a peor situación dos últimos anos, as cifras de Alvedro e Peinador, que foran negativas en 2024, volveron ser positivas en 2025. No caso de Alvedro, o número de pasaxeiros e de voos, ao crecer un 4,4 % e un 12,2 % respectivamente, superou os datos dos dous últimos anos. Porén, persisten os factores estruturais que dificultan que esta terminal, que en 2026 ocupaba, en canto ao transporte de pasaxeiros, o lugar vinte e un na clasificación de aeroportos españois, poida mostrar un maior dinamismo. Pola súa banda, o aeroporto de Vigo presentou un incremento dun 5,3 % no número de pasaxeiros e dun 8,6 % en operacións con respecto a 2024, pero aínda así non logrou superar, en ambas as variables, as cifras de 2023. Lembremos que, como ocorreu en 2026 co aeroporto Rosalía de Castro, en maio de 2024 Peinador tivo que pechar por obras e iso influíu nos seus resultados. En todo caso, o aumento é significativo, a pesar do fin da conexión de Ryanair con Barcelona tras o seu abandono de Galicia e o descenso nas operacións de Air Nostrum. Como nas outras dúas terminais, mantense a competencia co ferrocarril en canto a un dos destinos máis importantes, Madrid. Á marxe dos problemas nas liñas de AVE nos primeiros meses de 2026, os datos de 2025 amosan que os pasaxeiros transportados desde Galicia a Madrid nos trens de alta velocidade superan os seis millóns de persoas, por riba do total de movemento dos tres aeroportos galegos.

Alén de pasaxeiros, desde os aeroportos galegos recíbense e envíanse mercancías. Nesta modalidade, o movemento na terminal de Santiago de Compostela segue sendo moi superior ao existente nos outros dous aeroportos. Dun total de 4.185,1 toneladas transportadas, 3.377,8 corresponden ao Rosalía de Castro, o que supón un 89,2 % do total. Transportar desde Vigo representaba o 10,1 %, mentres que a cifra da Coruña é de tan só o 0,7 %. Esta situación tan desigual débese a que en Santiago se localizan unha das terminais loxísticas de Inditex con varios hangares; o Centro de Tratamento Automatizado (CTA) de Correos, cunha mingua nos seus servizos nos últimos anos, e, tamén, DHL, que utiliza as instalacións deste aeroporto para a distribución no noroeste de España das súas mercancías. A pesar de que o seu peso relativo en Galicia é moi elevado, rexistrouse unha caída en 2025 no movemento de mercancías dun 25,6 %, ou sexa, unha cuarta parte menos que en 2024. Estas cifras parecen poñer en dúbida a consolidación dunha actividade que en Galicia só supón o 0,30 % do total transportado en España, xa que cada vez é máis habitual dirixir as cargas ás grandes terminais e logo continuar o transporte aos lugares de destino por estrada. A rendibilidade é maior que realizar operacións en aeroportos pequenos. Doutra banda, as cifras de Alvedro son moi baixas, tan só se transportaron 29,9 toneladas, algo máis da metade que en 2024, o que confirma que as empresas non utilizan esta terminal, aducindo que está un tanto obsoleta para transportar as súas mercancías. Pola súa banda, Peinador é o único no que en 2025 medrou a cantidade de mercancías transportadas. O crecemento foi dun 33,8 %, o que contrasta co descenso dun 61 % en 2024. Neste caso, o protagonismo é de Stellantis, que opera segundo a xestión dos seus stocks, en especial en produtos máis sofisticados coa finalidade de integralos á súa produción con rapidez, compensando os custos do transporte aéreo.

En suma, cos amplos recortes de Ryanair, as tres terminais galegas teñen máis dificultades para competir co aeroporto Sá Carneiro no Porto. A terminal lusa moveu en 2025 case 17 millóns de pasaxeiros, o triplo que os tres aeroportos galegos xuntos, cun incremento do 6,3 % con respecto a 2024.

Portos

Xunto co transporte de mercancías por estrada, o tráfico nos portos galegos explica a dinámica anual seguida por esta actividade. Pois ben, se se considera a actividade mantida nos portos galegos de interese xeral, os resultados no seu conxunto, medidos en toneladas, non foron positivos posto

Cadro núm. 10

Evolución do tráfico portuario (en toneladas)

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2025*	TVI (%)	2025*	TVI (%)	2025*	TVI (%)	2025*	TVI (%)	2025*	TVI (%)	2025*	TVI (%)
Graneis líquidos	9.467.240	-3,6	2.765.679	21,0	0		29.356	-24,0	323.918	13,2	12.586.193	1,3
Graneis sólidos	3.769.049	-10,6	3.330.031	-9,9	1.094.376	-20,1	312.292	20,1	383.401	-7,0	8.889.149	-10,7
Total graneis	13.236.289	-5,7	6.095.710	1,9	1.094.376	-20,1	341.648	14,4	707.319	1,2	21.475.342	-4,1
Contedores	47	-85,0	233.028	71,8	481.220	-7,1	3.205.263	3,7	326.959	21,1	4.246.517	5,8
Convencional	463.545	-14,3	660.086	22,8	693.891	5,8	1.853.637	-5,6	505.158	15,1	4.176.317	0,9
Total mercadoría xeral	463.592	-14,4	893.114	32,7	1.175.111	0,1	5.058.900	0,1	832.117	17,4	8.422.834	3,3
Avituallamento	70.227	-23,6	16.491	23,5	25.693	-4,5	131.583	10,2	7.730	-7,8	251.724	-3,2
Pesca fresca	26.453	14,2	118	-20,3	1.979	-5,5	29.264	-4,2	0		57.814	3,3
Tráfico interior	0		10.449	17.029,5	0		84		0		10.533	####
Total outro tráfico	96.680	-16,0	27.058	99,6	27.672	-4,5	160.931	7,3	7.730	-7,8	320.071	1,3
Total tráfico portuario	13.796.561	-6,1	7.015.882	5,2	2.297.159	-10,7	5.561.479	1,1	1.547.166	9,3	30.218.247	-2,0
Contedores (TEUS)	7	-79,4	22.564	58,8	42.752	-11,4	309.153	3,7	39.121	18,8	413.597	5,1
Buques (número)	1.109	-2,5	861	5,0	524	7,8	1.821	-4,4	401	-0,7	4.716	-0,8

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2024	TVI (%)	2024	TVI (%)	2024	TVI (%)	2024	TVI (%)	2024	TVI (%)	2024	TVI (%)
Graneis líquidos	9.819.861	21,6	2.285.825	-37,2	0		38.628	7,2	286.260	-4,1	12.430.574	3,1
Graneis sólidos	4.214.149	-18,7	3.695.341	-2,8	1.369.838	33,0	260.036	-17,9	412.377	-27,9	9.951.741	-8,7
Total graneis	14.034.010	5,8	5.981.166	-19,6	1.369.838	33,0	298.664	-15,3	698.637	-19,7	22.382.315	-2,5
Contedores	313	79,9	135.602	-55,5	518.053	4,0	3.089.509	18,2	270.096	10,2	4.013.573	9,6
Convencional	540.994	-13,0	537.571	-22,0	656.050	16,6	1.964.168	16,3	438.739	2,1	4.137.522	3,6
Total mercadoría xeral	541.307	-13,0	673.173	-32,3	1.174.103	10,7	5.053.677	17,5	708.835	5,1	8.151.095	6,5
Avituallamento	91.935	21,9	13.350	-0,1	26.890	0,3	119.391	98,0	8.386	13,2	259.952	41,8
Pesca fresca	23.159	-15,0	148	-7,5	2.095	-19,7	30.549	-4,8	0		55.951	-9,9
Tráfico interior	0		61	-93,0	0		0		0		61	-93,0
Total outro tráfico	115.094	12,1	13.559	-5,8	28.985	-1,5	149.940	62,3	8.386	13,2	315.964	28,3
Total tráfico portuario	14.690.411	5,0	6.667.898	-21,1	2.572.926	21,4	5.502.281	15,9	1.415.858	-8,8	30.849.374	0,0
Contedores (TEUS)	34	142,9	14.208	-44,1	48.255	7,9	298.005	31,6	32.925	13,2	393.427	20,8
Buques (número)	1.137	4,0	820	-14,2	486	5,2	1.905	-0,2	404	6,3	4.752	-1,0

*Os datos do ano 2025 son provisionais.

Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible e elaboración propia.

que se apreciou (cadro 10) un descenso do 2 %. Esta caída explícase pola evolución daquelas mercancías de maior peso que adoitan ser os graneis sólidos e líquidos. No caso de 2025 rexistrouse un descenso dun 10,7 % no volume de graneis sólidos transportados desde estas infraestruturas, redución que condicionou os datos totais. Se se exclúen os graneis sólidos, a traxectoria no resto das mercancías transportadas foi máis positiva. Sobresae un incremento do 5,8 % no tráfico de mercadería transportada en contedores e tamén é notable o aumento dun 3,3 % no volume da pesca fresca. Cómpre recalcar ademais que o volume de graneis líquidos e o de mercancías transportadas dun modo convencional mantiveron os niveis de 2024 ao crecer un 1,3 % e un 0,9 % respectivamente.

O descenso dun 2 % (dato provisional) no volume do tráfico dos portos galegos de interese xeral en 2025 vai en liña coa desaceleración observada no conxunto de portos españois do Estado. Neste caso, a caída foi menor, un 0,2 %, e esta porcentaxe negativa explícase pola evolución dos tres principais portos de España en canto ao transporte de mercadería. Así, o porto de Alxeciras, desde o que se transportaron 100,7 millóns de toneladas, baixou un 3,3 %, mentres que a redución no de Valencia (80,7 millóns de toneladas) foi do 0,7 % e no de Barcelona (69,4 millóns de toneladas) do 0,4 %. Hai que sinalar que o volume total transportado nos portos xestionados polas cinco Autoridades Portuarias en Galicia foi de 30,2 millóns de toneladas, cifra moi afastada do tránsito dos principais portos

españóis. Así, os datos de toda Galicia supoñen menos dun terzo do transportado desde o porto de Alxeciras.

Agora ben, a caída do 2 % no tráfico portuario galego dos portos de interese xeral non debe ocultar un comportamento moi dispar nos diferentes portos. En dúas das cinco Autoridades Portuarias (A Coruña e Marín-Pontevedra) a traxectoria en 2025 foi negativa, mentres que as taxas de crecemento das outras tres contrarrestaron, no valor da taxa xeral, estas perdas. No cadro 10 obsérvase que os portos nos que descendeu a actividade en 2024, en parte ou na súa totalidade a recuperaron en 2025; en cambio, os que lograron un resultado positivo en 2024 obtiveron en 2025 unha variación negativa. A única excepción foi o porto de Vigo que, tras incrementar o seu tráfico de mercancías en 2024 un 15,9 %, en 2025 permaneceu estable cun aumento do 1,1 %.

Se se entra en detalle na evolución de cada Autoridade Portuaria galega en 2025, apréciase que tras unha subida dun 5 % en 2024 no porto da Coruña, o tráfico baixou un 6,1 % en 2025. En 2024 o maior protagonismo, cun incremento do 21,6 %, rexistrouse no transporte dos graneis líquidos debido ao tráfico xerado pola refinería coa que conta Repsol na Coruña. No *Informe* de 2024 indicábase que o peso dos graneis líquidos sobre o total era o 66,8 %, ou sexa, representaba algo máis de dous terzos. Pois ben, en 2025 anotouse un descenso dun 3,6 % no transporte destas mercancías, o que se sumou ás caídas nos outros grupos. Aínda así, o seu peso relativo sobre o total ascendeu ao 68,6 % e esta desaceleración debeuse á diminución do tráfico de nafta que non puido ser compensada por un maior transporte doutros produtos do petróleo. As cargas e descargas realízanse maioritariamente desde o Porto Exterior en Punta Langosteira, no cal se descargaron en 2025 ao redor de 8,3 millóns de toneladas sobre un total de 13,8 millóns. Xunto cos produtos do petróleo nesta dársena tamén destacan as mercancías agroalimentarias. En canto ao petróleo, é notable o acordo alcanzado con Repsol para que a totalidade do seu transporte se realice desde esta infraestrutura. Respecto dos graneis líquidos hai que indicar tamén a solicitude presentada polo grupo Exolum para a construción no Porto Exterior dunha nova terminal para o seu almacenamento. O investimento superará os 100 millóns de euros e as actividades previstas abarcan, entre outras, as materias primas para biocombustibles e os hidrocarburos tradicionais.

As caídas en 2025 no volume transportado de graneis sólidos no porto da Coruña foron dun 10,6 %, sobre todo polo comportamento de tres produtos: coque, clínquer e rocas fosfóricas. Neste contexto cómpre destacar a concesión á cementeira Tudela Veguín dunha nova terminal no Porto Exterior, xa que a vixente ata o de agora no Porto Interior finaliza en 2026. Ademais, Cementos Carral ampliará en Punta Langosteira as súas instalacións con catro novos silos. Polo que se refire ao resto de mercancías apréciase un espectacular descenso no tráfico de contedores, modalidade case inexistente neste porto e tamén baixou o tráfico de mercadería convencional un 14,3 %.

A única actividade que experimentou un incremento en relación a 2024 foi a de pesca fresca, un 14,2 %, co que aproxima este tráfico ao existente no porto de Vigo, ambos os dous líderes deste segmento no conxunto dos portos de España. Na Coruña, a xarda e o lirio representan ao redor dun 20 % das descargas e no sector cada vez é maior a preocupación polos recortes nas cotas.

Finalmente, como xa se comentaba no *Informe* de 2024 continúa avanzando o Proxecto Coruña Marítima, impulsado por seis Administracións. Para elaborar o denominado Máster Plan da Coruña Marítima presentáronse ao concurso público 14 UTE, que engloban 78 empresas internacionais e nacionais, cuxo resultado se coñecerá a mediados de 2026. É un proxecto moi ambicioso e que modificará a actual estrutura da cidade. Doutra banda, tamén hai que indicar que proseguen as obras para conectar por ferrocarril o Porto Exterior de Punta Langosteira.

Mentres o tráfico dos portos que xestiona a Autoridade Portuaria da Coruña baixaba en 2025 un 6,1 %, o correspondente á Autoridade Portuaria Ferrol-San Cibrao aumentaba un 5,2 %. Esta recuperación produciuse tras o descenso dun 21,1 % en 2024, polo que o avance de 2025 quedou moi lonxe do tráfico de carga e descarga observado en 2023. Así, produciuse unha notable recuperación nos

graneis líquidos que contrarrestou unha nova caída nos graneis sólidos. En canto á mercancía xeral recuperouse de maneira notable o tráfico tanto en contedores como o convencional, sendo especialmente importante o incremento no primeiro.

Segundo informa a Autoridade Portuaria, os graneis líquidos van gañando peso fronte aos sólidos, xa que o transporte de carbón case é historia e cada vez é máis importante o transporte de gas natural. Obviamente, os datos en 2026 quedarán condicionados á resolución definitiva do conflito bélico en Oriente Medio, posto que polo estreito de Ormuz transita ao redor do 25 % do gas natural licuado mundial. Aínda que en 2025, segundo os datos de Aduanas, o fluxo importador galego proviña dos Estados Unidos e Rusia, a evolución nos prezos e a procura de novos provedores dos países afectados condicionarán os resultados deste mercado.

Xa se indicou que se recuperara o tráfico de mercancía transportada en contedores. Rexistrouse un incremento do 71,8 % grazas á reactivación no Porto Exterior de Ferrol do tráfico xestionado polo grupo Yilport. En 2025, en realidade o tráfico que creceu de forma significativa é o que corresponde ao tránsito, ou sexa, as operacións que chegan en barcos grandes e logo se distribúen cara a outros máis pequenos con destinos moi diversos. Por tanto, estas operacións apenas afectan a economía de Galicia, posto que o destino final das mercancías non son o Porto Exterior de Ferrol. No cadro 10 recóllese como, con respecto a 2024, se duplicou o número de contedores cargados e descargados.

En canto ás infraestruturas dispoñibles cómpre salientar que as obras do ferrocarril ao Porto Exterior, sufragadas na súa maioría pola Autoridade Portuaria e cun custo total de 166 millóns de euros, están a piques de finalizar. Estímase que o tren poida circular ata a terminal a finais de 2026, malia que os prazos están condicionados ao calendario que marque ADIF para realizar a parte do proxecto que lle corresponde.

Respecto ao porto de San Cibrao, desde a Autoridade Portuaria sinalan que a situación de Alcoa nos últimos anos, descrita no capítulo deste informe dedicado ao sector industrial, “afectou nos resultados totais”. Dos 5,4 millóns de toneladas movidas en 2022, pasouse a 3,1 millóns en 2024, e en 2025 produciuse un descenso do 7,6 %, o que supón que se transportaron 2,9 millóns de toneladas, algo máis da metade que en 2022.

Fronte a un incremento dun 21,4 % do tráfico en 2024 xestionado pola Autoridade Portuaria Marín-Pontevedra, só superada en España polo porto de Málaga e marca histórica, os datos de 2025 reflicten unha caída do 10,7 %, atribuíble, sobre todo, ao comportamento dos graneis sólidos, cuxo volume de cargas e descargas caeu un 20,1 %. Tamén baixou o tráfico de mercancía en contedores, mentres que o único crecemento, un 5,8 %, se produciu no transporte de produtos de modo convencional. A Autoridade Portuaria cualifica, a pesar do descenso, os resultados de 2025, 2,3 millóns de toneladas, como satisfactorios, xa que o excepcional dato de 2024 (2,6 millóns de toneladas) era practicamente imposible de repetir. Incide en que se conseguiu unha diversificación dun tráfico do que cómpre destacar o de froita, en liña directa, procedente do Brasil. No tráfico en contedores, alén da froita, sobresaen as conservas, pensos e outros produtos alimentarios. O aumento na mercancía xeral non en contedor debeuse ao transporte de material de construción, peixe conxelado e produtos siderometalúrxicos.

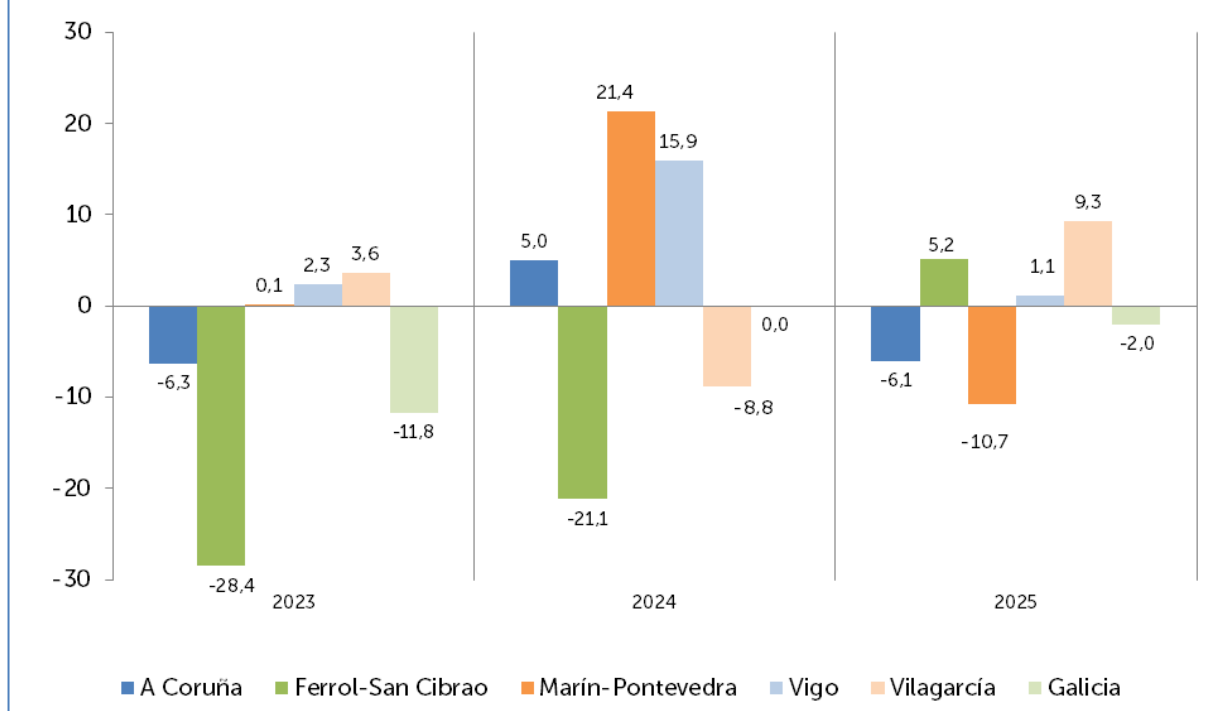
As sensibles caídas na actividade no porto de Marín-Pontevedra contrastan co incremento observado no Porto de Vilagarcía, que recuperou os volumes de carga e descarga que perdera en 2024 ante unha redución do 27,9 % dos graneis sólidos. Así, en 2025 malia que estes graneis seguen sen recuperarse, en 2025 os datos son positivos (unha subida do 9,3 %) debido ao aumento dos graneis líquidos, pero, sobre todo, das mercancías xerais xa sexan transportadas en contedores ou dun modo convencional. O seu crecemento foi do 17,4 %, só superado en Galicia pola Autoridade Portuaria Ferrol-San Cibrao. Así, os 1,55 millóns de toneladas transportados desde o porto de Vilagarcía son só 5.000 toneladas menos das logradas en 2023, ano no que se alcanzou o récord neste transporte.

A baixada nos graneis sólidos debeuse ao transporte de cereal, o que non se puido compensar polos incrementos no tráfico de cemento ou de urea. En canto ao aumento nos graneis líquidos hai que destacar o crecemento no transporte de aceite como principal produto. Son moitas as mercancías que melloraron a súa taxa de variación con respecto a 2024, aínda que tamén se deu unha desaceleración no transporte de metanol e parafina.

As mercancías convencionais rexistraron en 2025 o volume máis alto de toda a historia deste porto, mentres que no de contedores só é superado polas cifras de 2019. Agora ben, neste contexto o máis salientable en 2025 é o tráfico ro-ro que se iniciou en 2025. Comezou a finais do mes de maio cun servizo que con periodicidade semanal (fai escala os martes) conecta este porto co de Róterdam. O roteiro céntrase no transporte de aluminio, pero está aberto a todo tipo de carga.

Por último temos a Autoridade Portuaria do porto de Vigo. Tras o incremento dun 17,5 % no seu tráfico portuario en 2024, en 2025 tivo lugar unha estabilización na actividade sendo o aumento total dun 1,1 %. Esta porcentaxe conseguiuase grazas aos movementos en graneis sólidos que subiron nada menos que nun 20,1 % e ao tráfico de mercancías en contedores que medrou un 3,7 %. Iso contrarrestou a negativa traxectoria dos graneis líquidos (-24 %), produtos de escasa importancia neste porto, e do transporte de mercancías sen contedores. Tampouco foron positivos os resultados da pesca. Segundo a Autoridade Portuaria, dos datos de 2025 cómpre anotar o transporte de 674.001 vehículos, coa peculiaridade de que a terminal de Bouzas logrou a primeira posición na clasificación nacional no mes de decembro e un récord de tráfico na terminal de contedores (309.153 segundo Portos do Estado, o que supón unha subida do 3,7 % como se aprecia no cadro 10), polo que se consolidan as cifras xa elevadas de 2024, ano no que o aumento fora do 31,6 %. En canto ao transporte de vehículos, o obxectivo que se persegue é o de liderar a actividade en España, intentando superar os tráficos do porto de Barcelona. Certamente, Vigo xa é un nodo loxístico moi importante no sector do automóbil e nos últimos anos incrementou de maneira significativa a súa relevancia. Anúnciase que se ampliarán as capacidades para garantir o crecemento e potenciaranse as autoestradas do mar, o que permitirá reducir sensiblemente o transporte por camiión, o que tamén reducirá

Gráfico 9
Crecemento do tránsito portuario nos portos galegos
Taxas de variación interanuais (en %)



a tensión e os problemas ambientais da actual rede viaria. Co tempo fóronse consolidando, alén das autoestradas do mar das que dabamos detalles nos *Informes* anteriores, as conexións a portos moi diversos de Europa, do norte de África, de América do Norte e de Sudáfrica. A actual aposta por unha expansión no tráfico portuario non debe descoidar, segundo a Autoridade Portuaria, os problemas medioambientais. Así, en 2025 o 25 % dos barcos que realizan o tráfico ro-ro son de nova xeración no sentido que reducen ata o 50 % as emisións de dióxido de carbono. A iso hai que engadir a posta en marcha dunha planta de hidróxeno da que se deu referencia no capítulo dedicado ao sector industrial neste informe. O porto de Vigo segue liderando en España o desembarque e embarque de peixe, a pesar do descenso do 4,2 % na pesca fresca en 2025. Hai que ter en conta que tras os automóbiles, a pesca conxelada ocupa o segundo lugar no tráfico portuario, cun total transportado en 2025 de 640.763 toneladas. Finalmente, en 2025 proseguiron as obras ferroviarias necesarias para a construción dun apartadoiro na Plataforma Loxística e Industrial de Salvaterra-As Neves (Plisan), que a unirá á rede xeral conectándoa coa estación Vigo-Guixar. Esta infraestrutura permitirá que, en pouco tempo, se poida desconxestionar a terminal viguesa dos contedores baleiros e deste xeito liberar no porto espazo suficiente para incrementar o tráfico de contedores e avanzar cara aos 400.000. Deste xeito, o Porto de Vigo converterase nun dos principais centros loxísticos do noroeste español.

Na información sobre a traxectoria do tráfico portuario que figura no cadro 10 nas dúas últimas filas preséntase o número de contedores e de buques que se moveron nos Portos de Interese Xeral en Galicia. En canto ao tráfico de contedores apréciase a total preeminencia do Porto de Vigo, cuxo peso relativo con respecto ao total foi, en 2025, do 74,7 %. Os dous portos seguintes con maior tráfico de contedores son Marín-Pontevedra e Vilagarcía, o que confirma que esta modalidade de transporte se concentra na provincia de Pontevedra. De feito, na da Coruña o tráfico nos portos da capital provincial é case inexistente, mentres que o Porto Exterior de Ferrol queda moi lonxe das tres terminais do sur a pesar do incremento dun 58,8 % en 2025. Respecto do tráfico de buques, o Porto de Vigo mantén a súa posición de liderado malia o descenso dun 4,4 % observado: 1.970 buques transportaron mercancías na provincia da Coruña, por 2.746 na de Pontevedra.

Unha actividade económica que aos poucos mostra máis intensidade nas principais urbes galegas da fachada atlántica é a que se xera coas escalas que realizan os cruceiros. Neste caso, as mellores cifras son as que se rexistran no Porto da Coruña, que en 2025 lograron o récord de 465.199 pasaxeiros, un crecemento do 14,4 %, froito de 184 escalas. Estes son os datos máis altos de toda a cornixa cantábrica e a fachada atlántica galega. Segundo a súa Autoridade Portuaria, o impacto económico destas escalas rolda os 40 millóns de euros, sumando os gastos directos que realizan os turistas e as tripulacións con todos os gastos que requiren os servizos para o funcionamento dos buques. Parece

Cadro núm. 11

Tráfico de cruceiros (número)

	2021	2025	2023	2024	2025*
Pasaxeiros					
A Coruña	30.177	222.723	323.991	406.613	465.199
Ferrol-San Cibrao	3.096	13.244	6.571	13.294	16.629
Marín-Ría de Pontevedra	0	0	0	765	0
Vigo	34.656	173.220	223.752	211.193	306.127
Vilagarcía	1.166	2.076	1.375	1.959	1.012
Total portos galegos	69.095	411.263	555.689	633.824	788.967
Total portos do Estado	2.219.083	8.184.159	12.012.706	12.846.810	14.105.784
Cruceiros					
A Coruña	31	137	131	166	184
Ferrol-San Cibrao	5	15	14	20	20
Marín-Ría de Pontevedra	0	1	0	1	0
Vigo	28	91	99	86	124
Vilagarcía	4	5	6	8	5
Total portos galegos	68	249	250	281	333
Total portos do Estado	2.104	4.528	4.501	4.704	5.373

*Os datos do ano 2025 son provisionais.

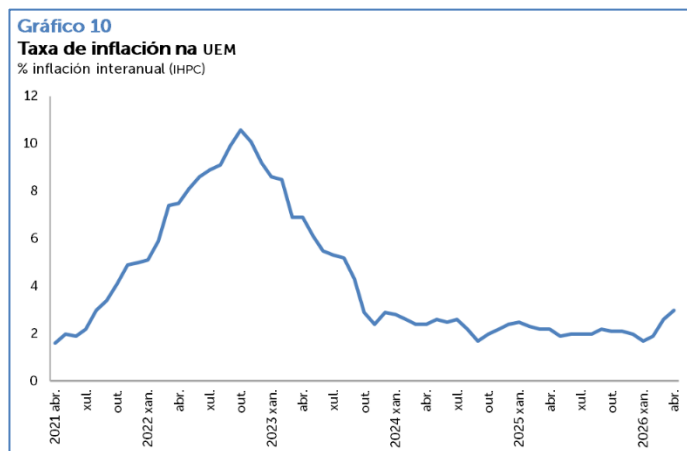
Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible e elaboración propia.

razoable supoñer que non se alcanzou un teito, xa que o sector dispón de potencialidades para seguir medrando. Sendo importantes estes resultados, están moi lonxe dos que se alcanzan noutros portos españois. Por número de pasaxeiros, A Coruña ocupaba en 2025 a oitava posición en España, a gran distancia de Barcelona (3.999.258 pasaxeiros) ou de Baleares (2.574.199). Sen ser tan intenso como o tráfico da Coruña, en 2025 fixeron escala no porto de Vigo 124 cruceiros que transportaron 306.127 pasaxeiros, o que tamén supón un récord e albisca un maior incremento nos próximos anos. Hai que ter en conta que o número de pasaxeiros significa un aumento do 45 % con respecto a 2024. Estes datos suxiren que frutifican os esforzos de promoción internacional do porto de Vigo. En canto ás outras tres Autoridades Portuarias restantes, as cifras son moito máis baixas que as da Coruña e Vigo. En 2025 destaca a repunta observada en Ferrol dun 25,1 %, a pesar de que o número de cruceiros, 20, foi o mesmo que en 2024.

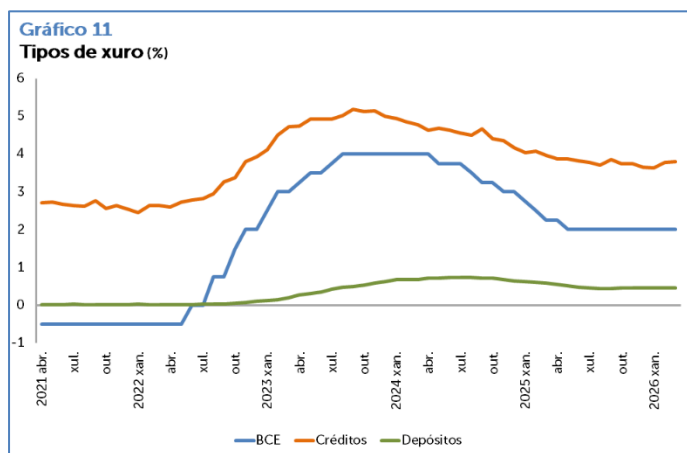
O sector bancario galego

O contexto exterior do sector bancario galego

O contexto exterior do sector bancario galego en 2025 mantivo a mesma tendencia favorable do ano anterior, derivada do crecemento sostido da actividade económica nunha situación de control da inflación. Consonte ás cifras proporcionadas polo Instituto Galego de Estatística (IGE), o produto interior bruto (PIB) medrou un 2,6 % en Galicia durante o ano 2025, apenas dúas décimas menos que no ano anterior. Esta taxa de crecemento é practicamente a mesma que presentou a economía española, segundo os datos publicados polo Instituto Nacional de Estatística (INE), e case duplica a correspondente ao conxunto dos países da Unión Económica e Monetaria (UEM) cos datos facilitados por Eurostat, a axencia estatística da Unión Europea (UE). Este crecemento acadouse sen alterar a



taxa de variación interanual do índice harmonizado de prezos de consumo (IHPC), que se mantivo durante todo o ano en niveis moi próximos ao 2 %, o valor obxectivo de medio prazo para o Banco Central Europeo (BCE). A estabilidade na evolución da taxa de inflación, rota a partir do 28 de febreiro de 2026 polo desencadeamento dun novo conflito bélico en Oriente Próximo, pode atribuírse ao impacto da política monetaria restritiva previa do BCE e á relativa moderación dos custos da enerxía neste período.



A permanencia da taxa de inflación arredor do obxectivo de medio prazo do BCE permitiulle ao seu Consello de Goberno continuar baixando os tipos de xuro. Esta redución levouse a cabo gradualmente, acordando recortes do 0,25 % no valor do tipo das facilidades de depósito do BCE en cada unha das catro reunións que tiveron lugar na primeira metade do ano (nos meses de xaneiro, marzo, abril e xuño), ata deixar este tipo de referencia no valor do 2 %. A autoridade monetaria non alterou o tipo das facilidades de depósito no resto do ano, convencida de que este 2

% era o valor axeitado para o mantemento da taxa de inflación nunha senda consistente cos obxectivos da política monetaria.

Esta situación de relativa estabilidade permitiulle ademais ao BCE continuar coa súa política de "normalización" gradual da operativa da política monetaria, revertendo decisións tomadas no período da crise financeira global e posteriormente da pandemia da COVID-19; que supuxeron unha diminución adicional doutro medio trillón de euros no tamaño do seu balance, tras unha redución similar no ano anterior.

Gráfico 12
Distribución das oficinas de entidades de depósito
Galicia. 31 de decembro de 2025

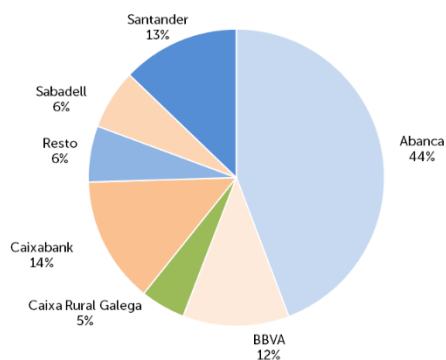


Gráfico 13
Crecemento dos depósitos, créditos e oficinas das entidades de depósito en Galicia
TVI (en %)

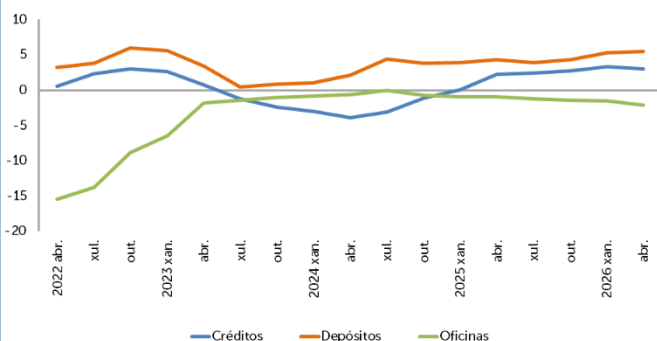
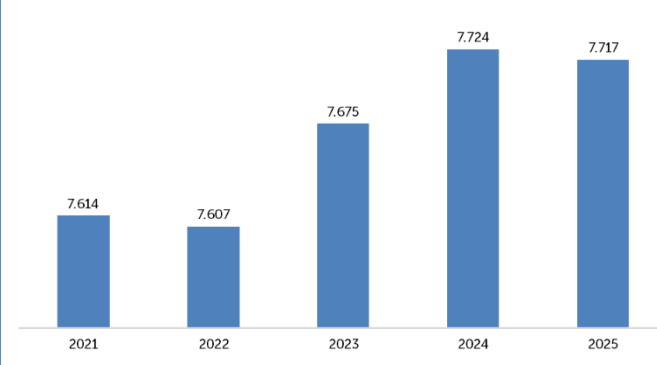


Gráfico 14
Número de afiliados á Seguridade Social
en alta laboral no sector bancario en Galicia



A estabilización dos tipos de xuro do BCE levou a que as entidades de depósito españolas apenas variasen os tipos de xuro que aplican aos seus créditos durante a segunda metade do ano. Deste xeito, o diferencial entre estes tipos de xuro e os que pagan as entidades aos seus depositantes permaneceu case constante desde o mes de xullo, nun nivel lixeiramente máis elevado (arredor dun 0,25 % máis) do existente antes de que o BCE decidise subir os tipos de xuro a mediados do ano 2022.

A evolución das entidades bancarias en Galicia

No ano 2025 apenas se produciron variacións na estrutura do sector de entidades de depósito en Galicia. A oferta pública de adquisición (OPA) hostil do BBVA sobre o Banco Sabadell foi rexeitada definitivamente no mes de outubro, freando así polo momento o movemento cara á concentración do sector, que, porén, semella estar comezando un proceso interno para dimensionar a súa rede de oficinas. No decurso dos anos 2024 e 2025 abriron cinco oficinas na comunidade autónoma e pecharon 35, o que supón unha redución do 3 % do tamaño da rede. Esta forte diminución freou o leve ritmo de crecemento do emprego no sector, de xeito que o número de traballadores afiliados á Seguridade Social en situación de alta laboral no mesmo foi algo menor en 2025 que no ano anterior. A parte máis importante da redución na rede de oficinas correspondeu ao Banco de Santander, que pasou a ser superado por Caixabank como segunda entidade con maior número de oficinas en Galicia. En consecuencia, a porcentaxe da rede propiedade dos seis grupos bancarios máis importantes na comunidade baixou ata o 93,9 % das oficinas, mentres que a

Gráfico 15

Tipos de depósitos do sector privado en entidades de depósito en Galicia (en %)

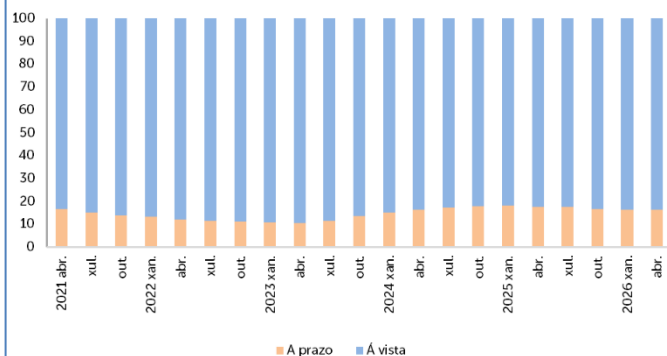


Gráfico 16

Porcentaxe de hipotecas concedidas por bancos

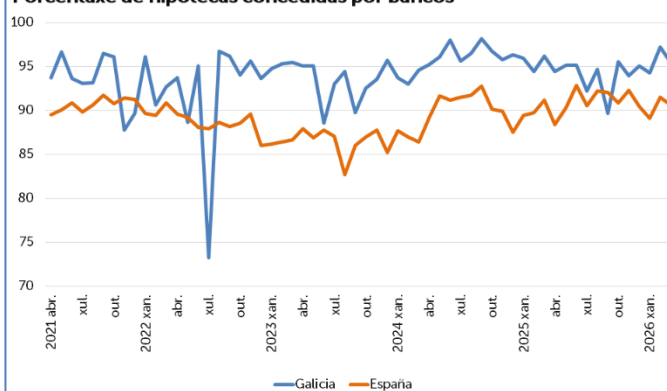
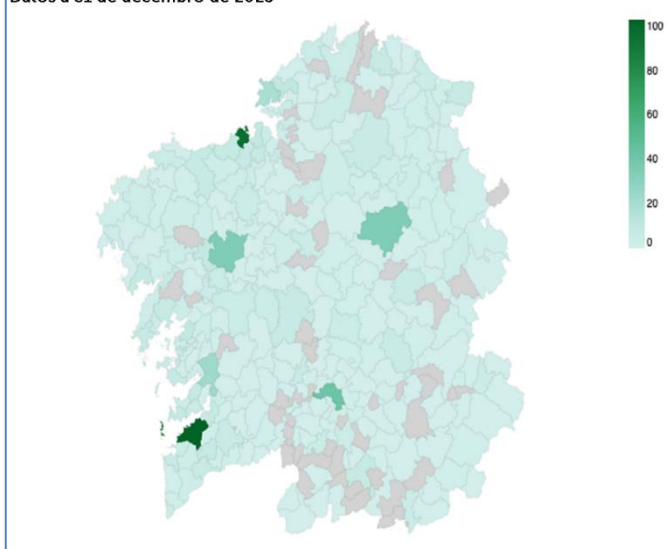


Gráfico 17

Oficinas das entidades de depósito en Galicia por concello
Datos a 31 de decembro de 2025



cota operada por entidades pertencen a grupos que manteñen o seu centro de decisión en Galicia (Abanca e Caixa Rural Galega) ascendeu lixeiramente ata o 49,1 % do total.

No contexto de crecemento estable da economía galega, esta diminución na rede de oficinas traducíuse nun importante aumento da produtividade da rede, xa que o volume de depósitos captados e créditos concedidos continuou medrando. Este incremento da produtividade da rede de oficinas combinado coa estabilidade da marxe de xuro coa que puideron traballar as entidades de depósito permitiu manter o ritmo de crecemento da rendibilidade.

A persistencia da baixa remuneración dos depósitos, moi inferiores á taxa de inflación, supón unha distribución dos mesmos permanentemente envorcada cara os depósitos á vista, que chegaron a superar o 83 % do total ao longo do ano, e polo tanto un uso case exclusivo dos depósitos como medios de pago nas carteiras dos clientes galegos das entidades de depósito.

A estabilización dos tipos de xuro bancarios en valores moi reducidos en termos reais tamén contribuíu a eliminar as tímidas tendencias cara á desintermediación bancaria postas en marcha pola brusca subida dos tipos de xuro nos anos anteriores. Estas tendencias, como podemos observar a través da evolución da porcentaxe do total de préstamos hipotecarios concedidos por entidades bancarias, apenas se fixeron notar en Galicia, onde o sector bancario conserva unha cota do 95 % do mercado hipotecario.

A redución no número de oficinas, que foi de 21 durante o ano 2025 (abriron 3 novas oficinas e pecharon 24), produciuse na súa totalidade en concellos que dispoñen de polo menos outra oficina bancaria aberta, de xeito que o número de conce-

llos excluídos dos servizos que proporcionan as oficinas das entidades de depósito continuou sendo de 54; dos que 30 están localizados na provincia de Ourense e neles residen aproximadamente 67.000 persoas.