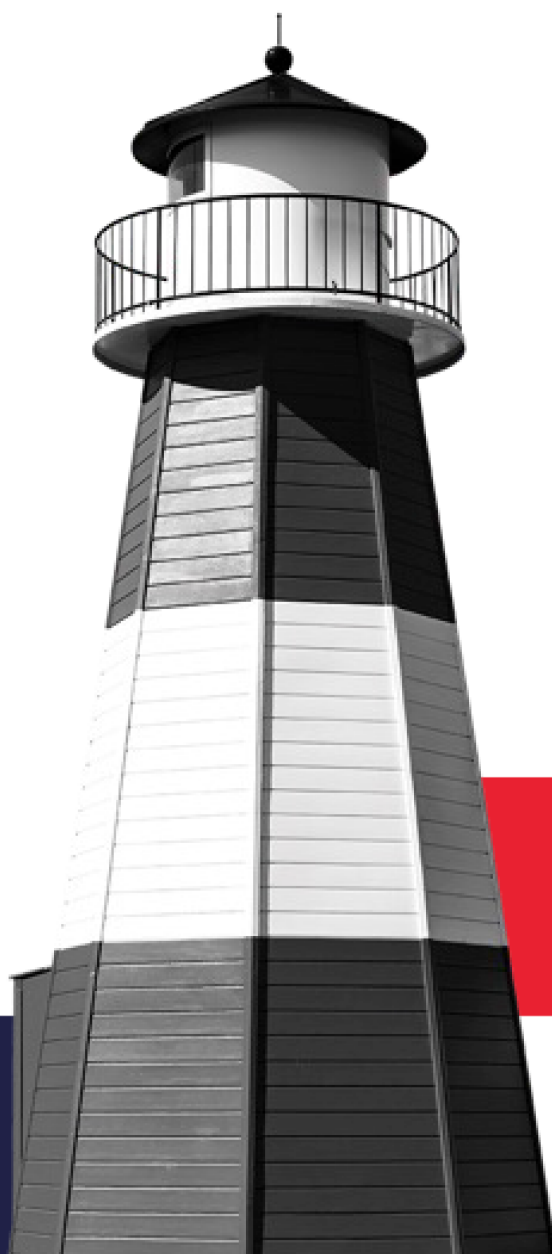




INFORME DE GESTIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL 2024





ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
PRESIDENTES DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS A 31 DICIEMBRE DE 2024	7
1. INFORME EJECUTIVO	9
1.1. Entorno económico	9
1.2. Tráfico alcanzado	10
1.3. Referencia al tráfico import export	13
1.4. Referencia al tráfico por Ferrocarril	14
1.5. Resultados económico-financieros	15
1.6. Volumen de inversión realizada	16
2. INFORME DE GESTIÓN 2024 - FFATP	19
3. TRÁFICO PORTUARIO	25
3.1. Datos más significativos	25
3.2. Datos más significativos por autoridades portuarias	28
3.3. Análisis por forma de presentación	38
3.4. Resumen general del tráfico y cuadros comparativos	44
4. RESULTADOS ECONÓMICOS	77
4.1. Análisis de las cuentas anuales consolidadas de 2024	77
5. INVERSIONES	117
5.1. Inversiones realizadas en 2024 por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado	117
5.2. Inversión ajena realizada en 2024	216
6. SOCIEDADES PARTICIPADAS	217
6.1. World Trade Center Barcelona, S.A. SME (WTCB)	217
6.2. Centro Intermodal de Logística S.A. (CILSA)	219
6.3. European Bulk Handling Installation, S.A., S.M.E. (EBHISA)	221
6.4. Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A., S.M.E., M.P. (VPI)	223
6.5. Puerto Seco de Madrid, S.A.	224
6.6. Serviport Andalucía, S.M.E., M.P., S.A.	225
6.7. Participaciones permanentes en capital 2024	227



7. RATIOS DE GESTIÓN	231
7.1. Ingreso Medio de la Tasa del Buque	231
7.2. Ingreso Medio de la Tasa del Pasaje	234
7.3. Ingreso Medio de la Tasa de la Mercancía	236
7.4. Ingreso Medio de la Tasa de la Pesca Fresca	238
7.5. Ingreso Medio de la Tasa de Ocupación	240
7.6. Tasa de Ocupación / Importe Neto Cifra de Negocios	242
7.7. Porcentaje de superficie concesionada media	244
7.8. Detalle del Resultado de Explotación 2024	246
7.9. Gastos de Explotación Recurrentes / Importe Neto de la Cifra de Negocios	248
7.10. Gastos de Personal / Importe Neto de la Cifra de Negocios	250
7.11. Otros Gastos de Explotación / Importe Neto de la Cifra de Negocios	252
7.12. Gastos de Reparaciones y Conservación (Sin MARPOL) / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación	254
7.13. Dotación a la Amortización / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación	256
7.14. Esfuerzo Inversor	258
7.15. Ingresos generados por el inmovilizado	260
7.16. Cash Flow / Importe Neto de la Cifra de Negocios	262
7.17. Cash Flow / Gastos de Explotación Recurrentes	264
7.18. Cash Flow / Inmovilizado Bruto en Explotación	266
7.19. Rentabilidad sobre Fondos Propios	268
7.20. Rentabilidad sobre Activos	270
7.21. Margen sobre ventas	272

INTRODUCCIÓN

Como en años anteriores, Puertos del Estado presenta su Informe de Gestión del Sistema Portuario de Titularidad Estatal. En esta ocasión comprende la acción llevada a cabo en el ejercicio 2024 por el conjunto de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, así como de sus sociedades estatales y el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP).

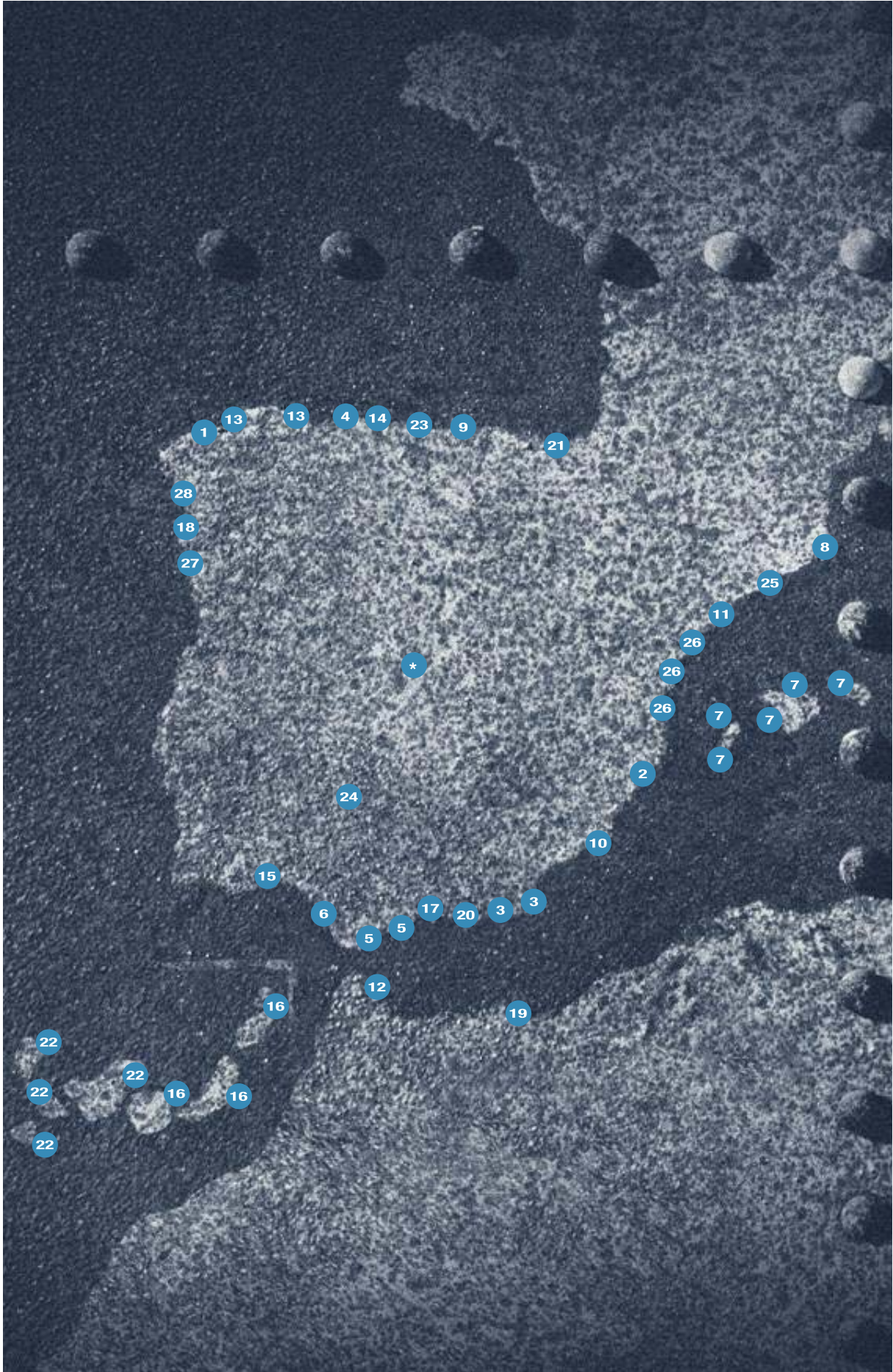
Tiene la función de poner a disposición de los agentes privados e instituciones diversas la actividad desarrollada por los puertos y sus resultados anuales. Además, se pretende dar cumplimiento a una de las competencias asignadas a Puertos del Estado en el Texto Refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 18: *“elaborar anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes Generales”*.

El Informe mantiene la estructura de años anteriores distribuida en siete capítulos. El primero se destina al Informe ejecutivo, en el que se ofrece un repaso de algunos aspectos relevantes relacionados en el entorno económico y se presentan las conclusiones y datos de mayor interés del Sistema Portuario. En el segundo capítulo se recoge la memoria del FFATP, cumpliéndose así lo previsto en el artículo 12 (control parlamentario) del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria. Los capítulos tercero, cuarto y quinto abordan los tráficos portuarios, el análisis de la información económico-financiera y las inversiones realizadas. Se continúa en el capítulo sexto con la presentación de la información económico-financiera de las sociedades mercantiles en cuyo capital participan mayoritariamente las Autoridades Portuarias o Puertos del Estado. El Informe termina en el capítulo séptimo con la presentación de las ratios de gestión e indicadores principales del ejercicio, en los que cada Autoridad Portuaria podrá comparar los resultados de su gestión con los de otras Autoridades Portuarias en un ejercicio de claridad y transparencia.

A lo largo del informe podrá observarse el esfuerzo realizado en 2024 por todos los organismos públicos portuarios en la mejora de las condiciones operativas y económicas al servicio de la competitividad de la economía española, unido a la exigencia de garantizar la viabilidad del sistema portuario en el medio y largo plazo en coherencia con el actual modelo portuario basado en la autonomía de gestión y en la autosuficiencia económico-financiera.

Se presenta, en consecuencia, un balance de la gestión económico-financiera y de inversiones de los organismos portuarios, continuando con este nuevo Informe la labor iniciada desde la creación del Sistema Portuario, en su configuración actual, de contribuir a la difusión de la actividad portuaria desde la perspectiva de los puertos de interés general gestionados por el Estado. Se pretende con ello no solo atender las obligaciones de control de nuestro Parlamento sino la demanda de información portuaria solicitada por universidades, centros de negocios, y en general numerosos agentes económicos y sociales, públicos y privados, tanto nacionales como de otros países, interesándose por nuestro Informe de Gestión.

Esperamos que en esta ocasión tenga la buena acogida de años anteriores.



PRESIDENTES DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS A 31 DICIEMBRE DE 2024

OPPE/ AA.PP.

Puertos del Estado
A Coruña
Alicante
Almería
Avilés
Bahía de Algeciras
Bahía de Cádiz
Balears
Barcelona^[1]
Bilbao
Cartagena^[2]
Castellón
Ceuta
Ferrol-San Cibrao
Gijón
Huelva
Las Palmas
Málaga
Marín y Ría de Pontevedra
Melilla
Motril
Pasajes
Santa Cruz de Tenerife
Santander
Sevilla
Tarragona^[3]
Valencia
Vigo
Vilagarcía de Arousa

Presidentes

- D. Álvaro Rodríguez Dapena.
- D. Martín Fernández Prado.
- D. Luis Gonzaga Rodríguez González.
- Dña. María del Rosario Soto Rico.
- D. Santiago Rodríguez Vega.
- D. Gerardo Landaluze Calleja.
- Dña. Teófila Martínez Sáiz.
- D. José Javier Sanz Fernández.
- D. Josep Lluís Salvadó i Tenesa.
- D. Ricardo Barkala Zumelzu.
- D. Pedro Pablo Hernández Hernández (en funciones).
- D. Rubén Ibáñez Bordonau.
- D. Juan Manuel Doncel Doncel.
- D. Francisco Barea Paz.
- D. Laureano Lourido Artime.
- D. Manuel Alberto Santana Martínez.
- Dña. Beatriz Calzada Ojeda.
- D. Carlos Rubio Basabe.
- D. José Benito Suárez Costa.
- D. Manuel Ángel Quevedo Mateos.
- D. José García Fuentes.
- D. Joakin Telleria Aguirrezabala.
- D. Pedro José Suárez López de Vergara.
- D. César Díaz Maza.
- D. Rafael Carmona Ruiz.
- D. Saül Garreta Puig.
- Dña. Mar Chao López.
- D. Carlos Botana Lagarón.
- D. José Manuel Cores Tourís.

¹ El 30 de octubre de 2024, se nombra a D. José Alberto Carbonell Camallonga como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

² El 12 de noviembre de 2024, se nombra a D. Pedro Pablo Hernández Hernández como presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

³ El 30 de octubre de 2024, se nombra a D. Santiago J. Castellà Surribas como presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Mercancía general, puerto de Almería.



1. INFORME EJECUTIVO

1.1. Entorno económico

De acuerdo con la revisión realizada por el INE en septiembre de 2025, la economía española creció un 3,50% en 2024 respecto al año anterior.

El PIB a precios corrientes en 2024 fue según datos oficiales de 1.594.330 millones de euros, con lo que España se mantiene en el cuarto puesto entre las economías de la Unión Europea (según datos publicados por Eurostat).

Los datos de variación por volumen del PIB anual^[1] desde 2016, son los siguientes:

Año	Tasa de variación interanual (en%)
2024	3,50%
2023	2,50%
2022	6,40%
2021	6,70%
2020	-11,20%
2019	2,00%
2018	2,30%
2017	3,00%
2016	3,00%

La evolución macroeconómica en 2024 ha continuado exhibiendo un notable vigor con un ritmo de crecimiento sensiblemente superior al de nuestros principales socios europeos. Todo ello en un contexto en el que la moderación gradual de las presiones inflacionistas ha proseguido y en el que la productividad, el mercado del trabajo y el sector exterior, por destacar algunas dimensiones, han registrado dinámicas bastante favorables. En sentido contrario, la inversión privada ha continuado mostrando un perfil de recuperación relativamente débil.

En la Unión Europea, también se observa una mejor evolución del PIB, al pasar de una tasa interanual del 0,4% en 2023 a otra del 1% en 2024, apuntándose entre sus causas el crecimiento del consumo, la construcción no residencial y las exportaciones.

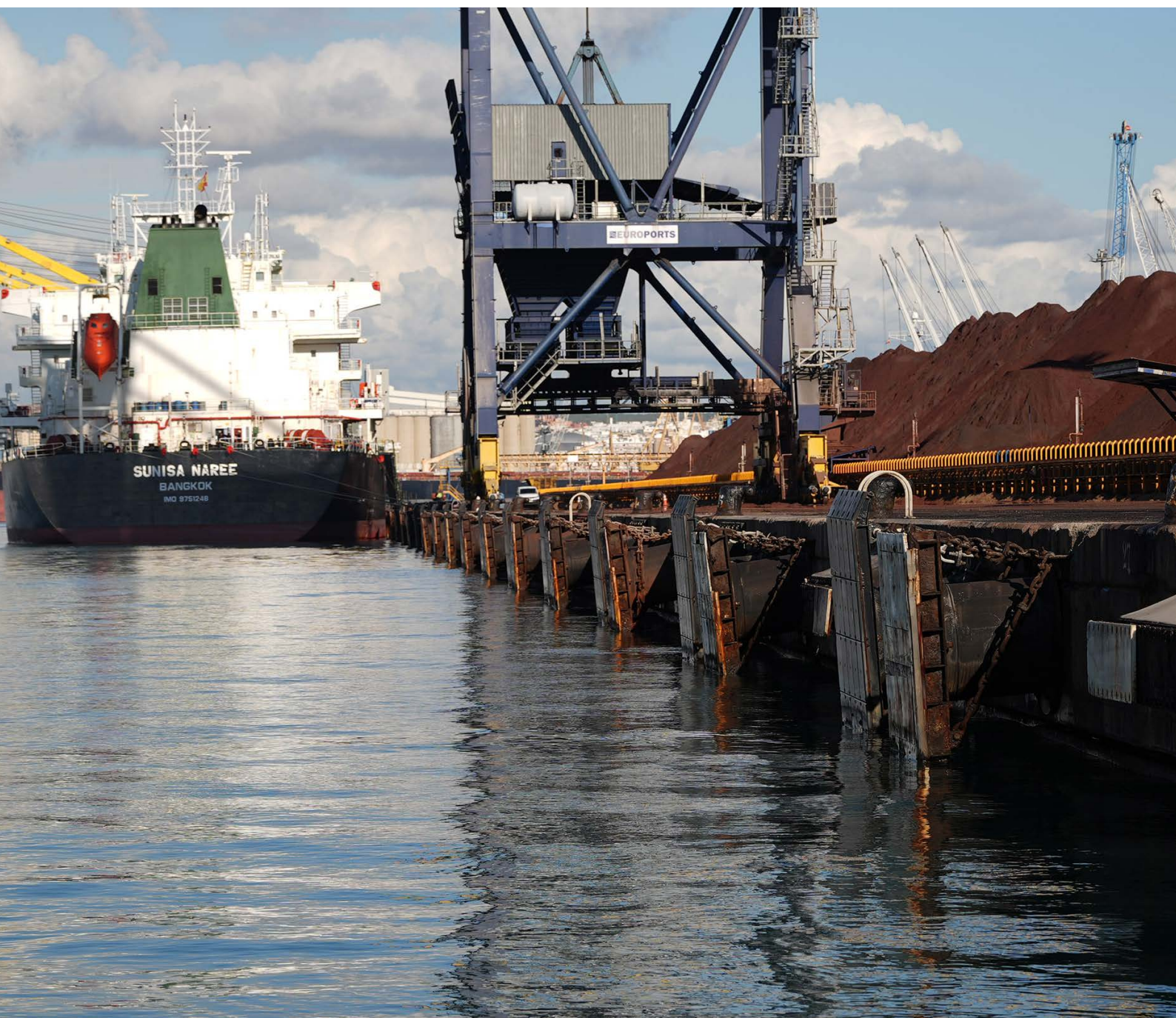
Tomando como referencia al Fondo Monetario Internacional, el PIB mundial repuntó un 3,3% en 2024, lo que supone una leve ralentización respecto al crecimiento del 3,5% en 2023 y recoge los impactos económicos derivados de un menor crecimiento en China, la reducción del comercio mundial y el mantenimiento de una política monetaria que continúa siendo ligeramente restrictiva porque se encuentra condicionada a la evolución de condicionantes geopolíticos.

¹ PIB a precios de mercado, variaciones de volumen. Instituto Nacional de Estadística

1.2. Tráfico alcanzado

Los 46 puertos de interés general, coordinados por Puertos del Estado, han registrado un tráfico en 2024 de **557,8 millones de toneladas**, lo que representa un incremento del 2,6% respecto al ejercicio 2023, en el que se movieron 543,6 millones. El ejercicio 2024 ha estado marcado por la recuperación de los tráficos tras el descenso del año anterior. Esta evolución se debe en gran medida a la inestabilidad en el Mar Rojo, que obligó a desviar rutas marítimas procedentes de Asia, generando un incremento coyuntural en algunos puertos españoles.

El siguiente cuadro y gráficos muestran la composición y evolución interanual del tráfico en 2024, así como su evolución histórica.

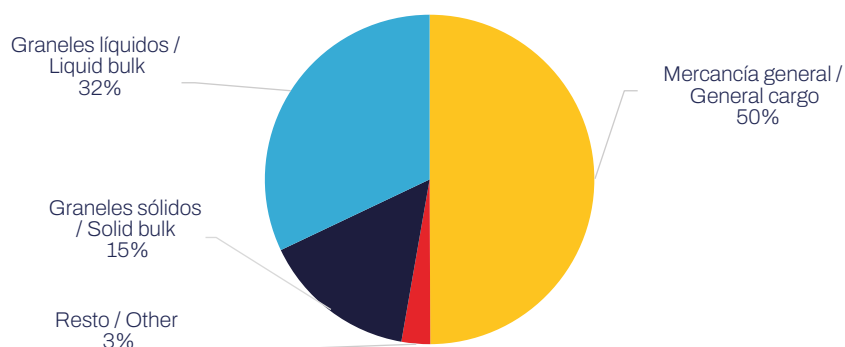


Defensas en el Moll de Catalunya, puerto de Tarragona.

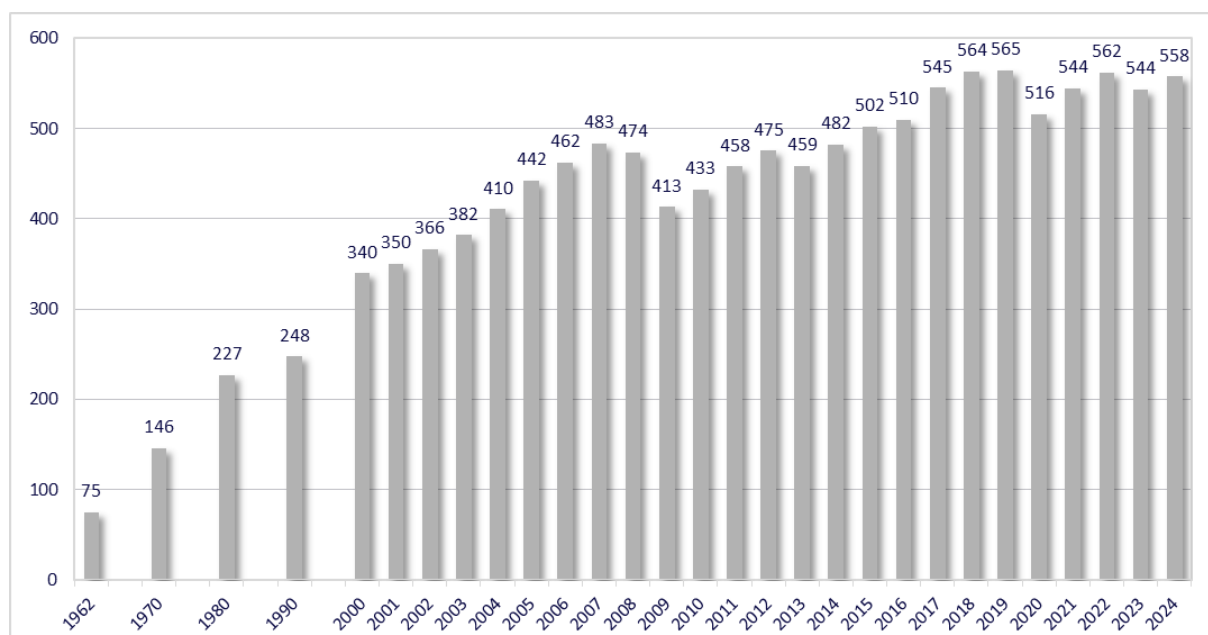
Variación del tráfico en el último año (toneladas)

	2023	2024	Var. (%)
Graneles líquidos / Liquid bulk	175.279.470	178.786.746	2,0
Graneles sólidos / Solid bulk	90.547.622	84.764.139	-6,4
Mercancía general / General cargo	262.509.751	278.529.601	6,1
Pesca capturada / Fish captures	131.328	127.941	-2,6
Avituallamiento / Supplies	11.062.096	11.931.313	7,9
Tráfico interior / Local traffic	4.081.113	3.635.206	-10,9
TOTAL	543.611.380	557.774.946	2,6

Composición del tráfico total (%) / Total traffic composition (%)



Evolución histórica del tráfico portuario (millones de toneladas) / Port traffic evolution (million tonnes)



En términos absolutos destaca el tráfico alcanzado por las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (104,1 millones de toneladas), Valencia (81,3 millones de toneladas) y Barcelona (69,7 millones de toneladas), totalizando entre las tres un volumen de mercancías de 255,1 millones de toneladas, que representa el 45,7% del tráfico total.

En términos relativos, el tráfico portuario disminuyó en 10 Autoridades Portuarias y aumentó en 18. Destacan los incrementos porcentuales de la Autoridad Portuaria de Málaga (+76,5%), Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (+21,3%) y las Autoridades Portuarias de Vigo y de las Palmas (+14,0%).

Los graneles líquidos han alcanzado un volumen de 178,8 millones de toneladas en 2024 que supone un aumento del 2% respecto al ejercicio anterior. Destacan los volúmenes de las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (28,8 millones de toneladas), Cartagena (25,9 millones de toneladas) y Huelva (23,8 millones de toneladas). En 2024 ha disminuido el tráfico de **gas natural** un 26,3%, pero se ha compensado con el aumento del de **gasolina** (29,8%), **gasoil** (6,5) y **petróleo crudo** (4,7%). En el caso de los productos petrolíferos influyen las estrategias de almacenamiento y distribución a escala mundial, así como la reorganización de rutas provocadas por los ataques del Mar Rojo que generaron un aumento coyuntural en algunos puertos españoles.

Los graneles sólidos en el conjunto del sistema portuario alcanzaron la cifra de 84,8 millones de toneladas en 2024. Supone una reducción del 6,4% respecto al ejercicio anterior, siendo el tipo de mercancía que más decrece en términos porcentuales. De las 28 Autoridades Portuarias, 17 registraron decrecimiento en este tráfico.

Destacar que el tráfico de carbón cae un -41,2%, después de un período extraordinario de crecimiento iniciado en 2022 y provocado por las operaciones de tránsito con destino final Europa. Los **cereales y sus harinas**, que siguen siendo un tráfico fundamental, descendieron un 14,2%. Esta caída se produce tras un período previo de acumulación de stocks motivado por la incertidumbre derivada de la invasión de Ucrania, uno de los principales abastecedores mundiales de grano.

El volumen de mercancía general movido ha sido de 278,5 millones de toneladas, lo que supone un decrecimiento interanual del 6,1%. Las Autoridades Portuarias de Valencia (74,5 millones de toneladas), Bahía de Algeciras (68,1 millones de toneladas) y Barcelona (49,3 millones de toneladas) operaron en conjunto algo más del 69% de la mercancía general del Sistema Portuario.

En 2024 más del 69% de la mercancía general se ha transportado en contenedores. Medido en TEUs, la Autoridad Portuaria de Valencia ha liderado el tráfico de contenedores con un total de 5,5 millones de unidades, seguido por Bahía de Algeciras (4,7 millones) y Barcelona (3,9 millones). Los contenedores en tránsito han aumentado un 15,3%, mientras que los contenedores import-export han aumentado un 6%.

El tráfico de las restantes mercancías, compuesto por las categorías de tráfico interior, avituallamiento y pesca fresca, ha aumentado en conjunto un 2,7% hasta alcanzar los 15,7 millones de toneladas. El tráfico interior, denominado así por transcurrir dentro de la zona de servicio del puerto, ha movido un total de 3,6 millones de toneladas que ha sido efectuado en su mayoría por la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (3,5 millones de toneladas que representan el 98% del tráfico interior total). En el conjunto del Sistema Portuario estatal este tráfico ha disminuido un 10,9% respecto de 2023.

En operaciones de avituallamiento a buques (incluye el avituallamiento de productos petrolíferos), destacan las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (3,4 millones), Las Palmas (2,9 millones de toneladas), y Barcelona (1,9 millones). El avituallamiento a buques ha aumentado un 7,9% como consecuencia del incremento del bunkering o tráfico de avituallamiento de combustibles líquidos (10,1%). Otros productos de avituallamiento (hielo, agua, etc.) han disminuido un 2%.

Por su parte, la pesca capturada (que no incluye la pesca congelada en alta mar considerada como mercancía general), ha experimentado una reducción de capturas del 2,6% respecto a 2023. Las Autoridades Portuarias con mayor volumen de pesca capturada han sido: Vigo (30,5 miles de toneladas), A Coruña (23 miles de toneladas), Pasaia (16,5 miles de toneladas) y Bahía de Cádiz (11,1 miles de toneladas).

En cuanto al número de buques, se ha registrado un aumento del número de escalas de buques en nuestros puertos del 1,3% y del número de GTs del 2,6%. Las tres primeras Autoridades Portuarias con mayor movimiento de buques han sido: Baleares (48.760 unidades), Bahía de Algeciras (31.266 unidades) y Santa Cruz de Tenerife (17.014 unidades). En GT destaca la Bahía de Algeciras (549 millones de GT), Barcelona (364 millones de GT), Las Palmas (322 millones), Valencia (302 millones) y Baleares (285 millones).

En 2024 el número de pasajeros que han pasado por nuestros puertos, tanto en régimen de transporte regular como de crucero, ha sido de 40.869 miles de personas, lo que supone un incremento del 4% respecto del año anterior. La Autoridad Portuaria de Baleares lidera este tráfico con un total de 10.037 miles de pasajeros. Le siguen las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife (6.869 miles), Bahía de Algeciras (5.955 miles) y Barcelona (5.395 miles). Específicamente, en relación con los pasajeros de crucero su incremento ha sido de un 6,8% con un total de 12.848 miles de cruceristas. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha contabilizado un total de 3.656 miles de cruceristas, seguido de la Autoridad Portuaria de Baleares (2.501 miles), Las Palmas (1.878 miles de personas) y Santa Cruz de Tenerife (1.319 miles).

1.3 Referencia al tráfico import export

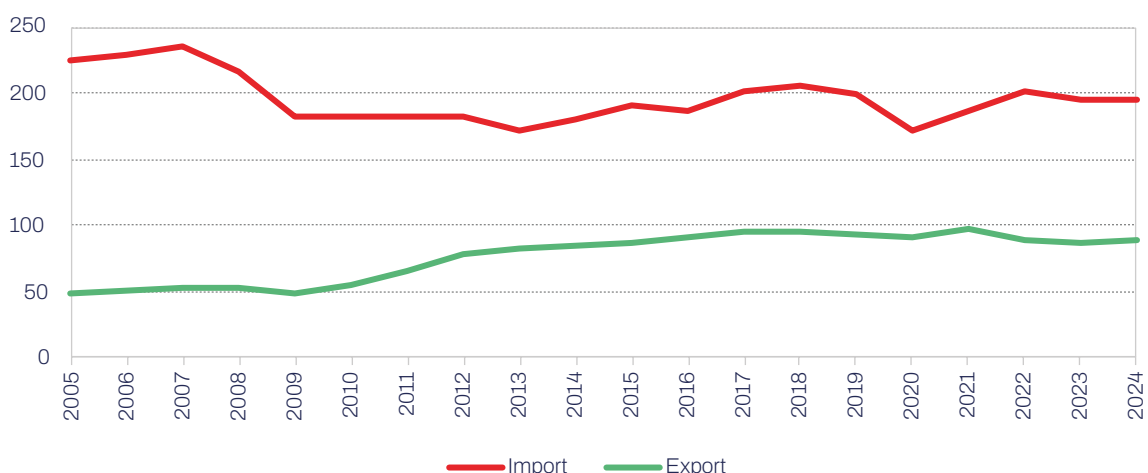
La parte más importante de tráfico portuario es la que se dedica a la importación/exportación, el resto es tráfico de cabotaje y tráfico en régimen de tránsito (aquel en el que el puerto es un punto intermedio hacia otro dentro de una cadena de transporte). Del total de las mercancías que se importan o exportan en España, aproximadamente el 76% y el 55% respectivamente lo hacen por vía marítima (datos de la AEAT). Al tráfico import/export le afecta en mayor medida la coyuntura económica nacional, por lo que viene a ser utilizado como un termómetro de la salud económica del país, mientras que el tráfico en tránsito, sin embargo, está condicionado por la actividad económica a nivel mundial y la posición de nuestras terminales portuarias en relación con las grandes rutas internacionales (la ruta Este-Oeste-Este o round the world que circunvala el planeta a través de los estrechos de Malaca, Suez, Gibraltar y Panamá y la ruta Norte-Sur entre Europa y África y Europa América del Sur) y, por tanto, es un tráfico sujeto a decisiones a escala global.

Al aumento en este ejercicio de las mercancías en **tránsito** (5,7%) le han seguido los incrementos en las **importaciones** (0,5%), impulsadas por la mercancía general, y en las **exportaciones** (3,0%), afectadas en mayor medida por los graneles sólidos.



Defensas, puerto de Castellón.

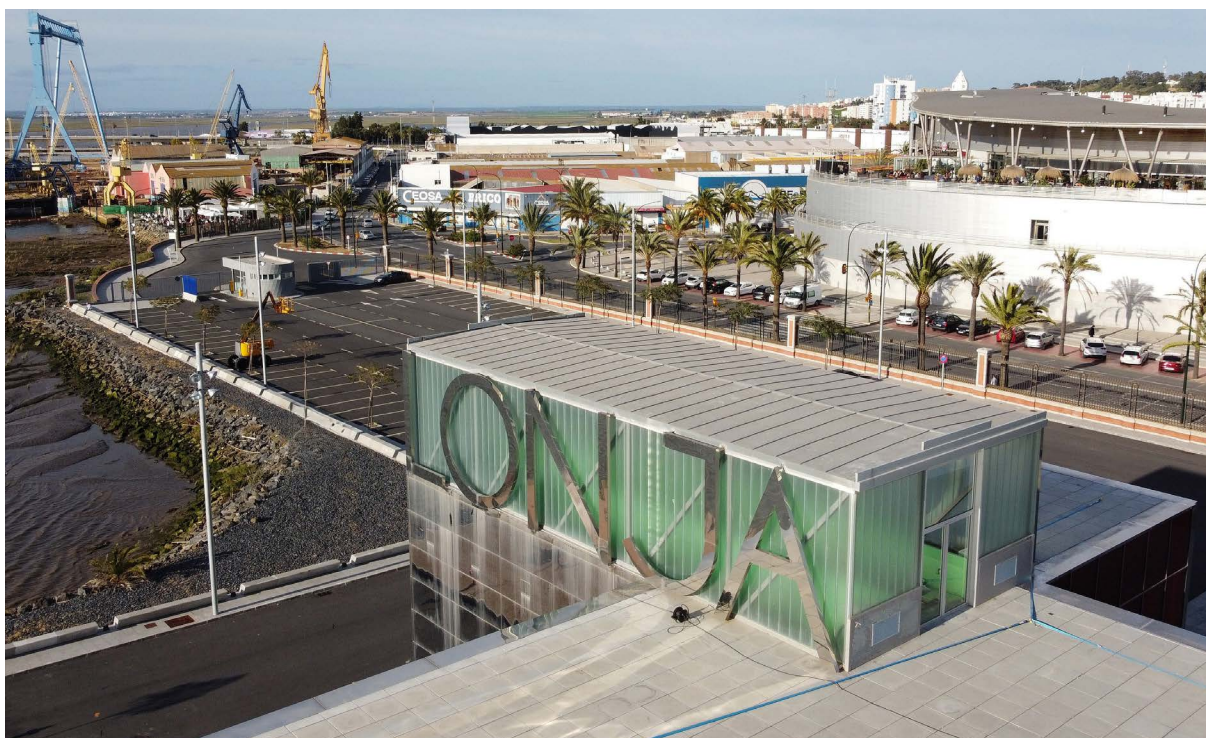
Tráfico Import-Export (millones de toneladas)



1.4 Referencia al tráfico por Ferrocarril

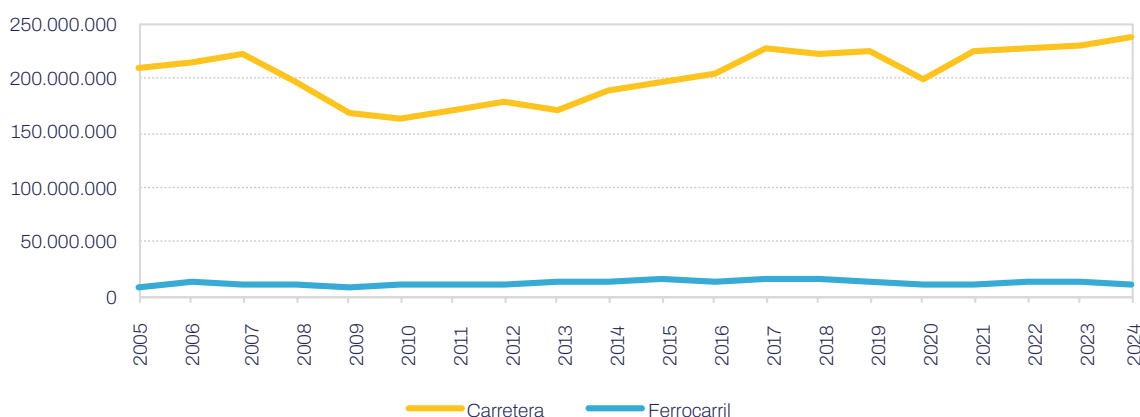
Las mercancías con entrada o salida del puerto por ferrocarril en 2024 han ascendido a 11,6 millones de toneladas, lo cual supone una reducción del 5,3% respecto al volumen de mercancías movidas por este mismo medio en el año anterior (12,9 millones de toneladas).

Con el objetivo de aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril, se están llevando a cabo iniciativas impulsadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el desarrollo de convenios de conexión y dotaciones presupuestarias específicas. Cabe destacar la articulación del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria, para programar inversiones en infraestructuras especializadas, en su mayor parte ferroviarias con origen-destino en los puertos.



Recinto de la Lonja, puerto de Huelva.

Tráfico terrestre de entrada o salida del puerto (en millones de toneladas)



Conviene destacar que el transporte ferroviario de mercancías con origen/destino en los puertos representa el 55% de todo el tráfico ferroviario de mercancías en España.

1.5 Resultados económico-financieros

El importe neto de la cifra de negocios ha ascendido en 2024 a 1.290 millones de euros, con un aumento del 3,8% con respecto a la facturación de 2023 y con una ejecución del presupuesto 2023 prorrogado para 2024 del 105,4%.

El importe neto de la cifra de negocios se desglosa en dos apartados: Tasas Portuarias (1.133,6 millones de euros y un crecimiento del 4,4% respecto de 2023) y Otros Ingresos de Negocio (156,8 millones de euros y una disminución del 0,2% respecto a 2023).

Respecto a las “Tasas Portuarias”, las tasas de utilización con un total de 631 millones de euros en 2024, representan el 55,7% del total de las tasas portuarias, destacando la tasa de la mercancía (261,1 millones de euros), la tasa del buque (257,5 millones de euros) y la tasa del pasaje (92,9 millones de euros) que representan sobre el total de tasas portuarias en 2024 el 23%, el 22,7% y el 8,2% respectivamente. Destacan, así mismo, los ingresos procedentes de la ocupación del dominio público portuario (concesiones y autorizaciones) que se liquidan a través de las tasas de ocupación (337,5 millones) y de actividad (148,7 millones), representando conjuntamente el 42,9% del total de tasas portuarias en 2024.

En relación con los “Otros ingresos de negocio” (156,8 millones de euros y una disminución del 0,2% respecto del ejercicio 2023), se incluyen en este apartado otros ingresos de carácter público (entre otros, la tarifa por utilización del servicio de recogida de desechos y los importes adicionales a la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario) y los ingresos de carácter privado relacionados con la actividad portuaria (fundamentalmente tarifas por servicios comerciales).

Esta subida del importe neto de la cifra de negocios (+3,8%), superior al incremento del tráfico portuario (+2,6%), encuentra su justificación, principalmente, en el buen comportamiento de los ingresos derivados de la ocupación del dominio público portuario (+6,5% en la tasa de ocupación y +3,1% en la tasa de actividad), y en el incremento de los ingresos derivados del tráfico de mercancías (+4,0% en la tasa de la mercancía), y tráfico de pasajeros (+6,3% en la tasa del pasaje).

En lo que se refiere a los gastos de explotación, sus principales componentes han sido las amortizaciones del inmovilizado (441 millones de €), los gastos de personal (322 millones) y los servicios exteriores (329 millones).

Dentro de la composición de los Servicios exteriores, hay que destacar, por su cuantía, el gasto en “Reparaciones y conservación” (140 millones de euros, con un incremento del 3,8% respecto del año anterior) y en “Otros servicios exteriores” (100,9 millones de euros e incremento del 9,9%).

Como consecuencia de lo anterior, el resultado de explotación alcanzó un beneficio de 283,6 millones de euros en 2024, lo que supone un incremento del 6,7% con respecto a 2023, con un cumplimiento del presupuesto prorrogado del +136,4%.

Así mismo, se observa que el EBITDA se ha situado en 649,1 millones de euros al cierre del ejercicio 2024, lo que supone un aumento del 3,6% con respecto a 2023 (626,5 millones), con un cumplimiento del presupuesto prorrogado del +121,1%.

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Beneficios, el Resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario en 2024 ha sido de 349,1 millones de euros de beneficios, equivalentes al 153,6% del presupuesto prorrogado (227,3 millones de euros) y con un incremento del 12,1% respecto del ejercicio anterior (311,4 millones de euros).

En el Cuadro de financiación se observa, por el lado de los orígenes, que el Sistema Portuario ha aumentado su capacidad de generación de recursos procedentes de las operaciones al alcanzar un cash flow de 682,3 millones de euros al cierre del ejercicio 2024, superando la cifra de 2023 (643,1 millones de euros). Las Autoridades Portuarias con mayor cash flow generado en 2024 han sido Barcelona (115 millones), Baleares (76,6 millones), Valencia (70,5 millones de euros) y Algeciras (59,2) siguiendo a cierta distancia Las Palmas (46,3 millones) y Bilbao (40,2 millones).

Por el lado de las aplicaciones destacan las siguientes partidas: las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias que han ascendido a 604,7 millones de euros, las de otras inversiones financieras a largo plazo con un importe de 119,7 millones, la cancelación o el traspaso a corto plazo de deudas con entidades de crédito por un importe de 103,9 millones de euros y otras altas de activo no corriente con un importe de 40,7 millones de euros.

La diferencia entre orígenes y aplicaciones de fondos nos conduce a una variación del capital circulante (aumento) de 236 millones de euros, situando al fondo de maniobra al cierre del ejercicio 2024 en 2.228,4 millones de euros.

El endeudamiento con entidades de crédito a largo plazo se reduce en 16,4 millones de euros, alcanzando al final del ejercicio los 880,8 millones de euros.

Es preciso enfatizar la solidez patrimonial y financiera del sistema portuario de los últimos ejercicios, destacando la evolución del endeudamiento bancario en términos consolidados. Así, el endeudamiento bancario a largo y corto plazo del conjunto de Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado ha pasado de 2.659 millones de euros en 2011 a 984,15 millones de euros en 2024, suponiendo una reducción del 63% en el período 2011-2024.

1.6 Volumen de inversión realizada

Respecto al capítulo inversor, la ejecución total de inversión^[2] en devengos del ejercicio 2024 alcanza la cifra de 641 millones y representa un nivel de ejecución del 46,5% respecto del presupuesto aprobado^[3] (1.380 millones). En términos absolutos la inversión del ejercicio ha sido superior a la del ejercicio 2023 (447 millones) y también a la del anterior 2022 (596 millones) (véase también en el capítulo de Inversiones el cuadro 5.1.8: evolución histórica de las inversiones públi-

² Material + Intangible + Financiero

³ Presupuesto aprobado en el Plan de Empresa 2024

cas en devengos). Es preciso señalar que la inversión en los años 2021 y 2022 fue superior a la de los ejercicios anteriores debido, entre otras cosas, a que se realizaron inversiones financieras de manera excepcional en algunas Autoridades Portuarias. Las inversiones no financieras presentan una tendencia creciente desde el 2019.

Las Autoridades Portuarias con mayor inversión no financiera devengada en el ejercicio 2024 han sido las siguientes:

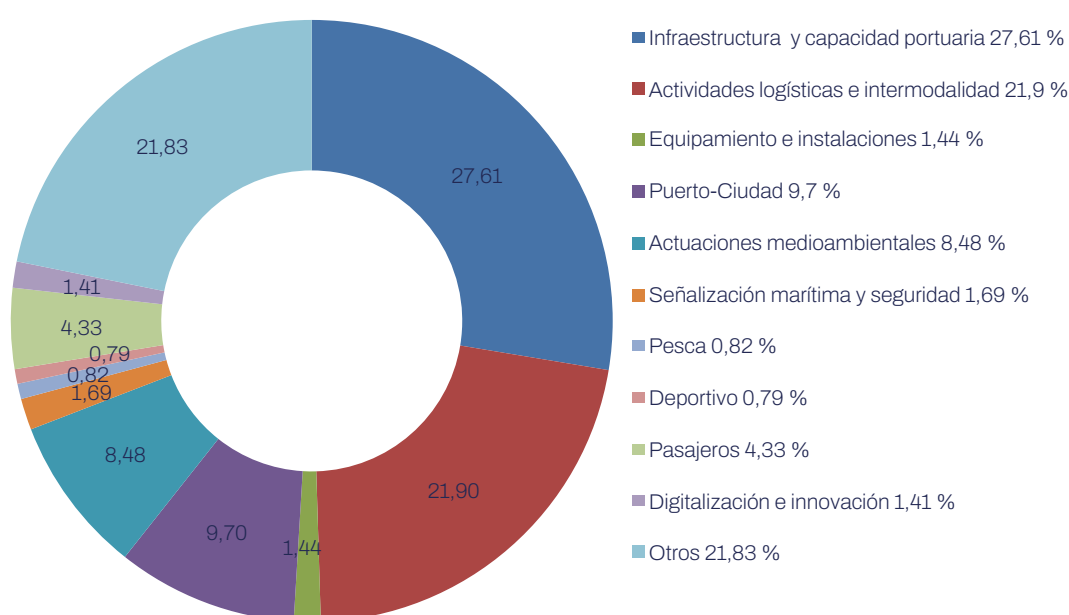
Autoridad Portuaria	(millones de €)
VALENCIA	80,6
BARCELONA	66,6
BALEARES	47,1
BAHÍA DE CÁDIZ	43,3
A CORUÑA	40,1
LAS PALMAS	38,6
BAHÍA DE ALGECIRAS	34,4

Si el análisis se realiza en términos de pagos, las inversiones no financieras se elevaron a 572,2 millones de euros, que suponen un aumento interanual del 26,77% y una ejecución del 49,1% del presupuesto aprobado (1.165,77 millones).

En los últimos años se viene observando que el esfuerzo inversor ha basculado de la obra marítima a la terrestre; concretamente hacia proyectos que mejoran la eficiencia y las condiciones de operatividad y conectividad de los puertos en línea con los objetivos del del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria creado en 2014.

En este último ejercicio, se ha potenciado la inversión en obras de infraestructura y de incremento de la capacidad portuaria.

Distribución funcional de las inversiones públicas



En el apartado de inversiones se recogen las obras en curso en 2024 más relevantes.



Placas foltovoltaicas, puerto de Tarragona

2. INFORME DE GESTIÓN 2024 - FFATP

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de Aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia introdujo en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante el artículo 159 bis por el que se crea el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, cuyo funcionamiento ha sido desarrollado reglamentariamente por el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, posteriormente modificado por el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre.

Su finalidad es la financiación de obras en las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general desde el límite vigente de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte abiertas al uso común así como las asociadas a la mejora de las redes generales de transporte de uso común, en orden a potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario.

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria es administrado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario.

Se nutre con las aportaciones que, con naturaleza de préstamo, realicen los organismos públicos portuarios, que tendrán carácter obligatorio o voluntario en los términos que se determinan en los artículos 4 y 5 del citado Real Decreto.

A este respecto, el artículo único del Real Decreto 901/2022 procedió a modificar el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, con los siguientes objetivos principales:

Por una parte, clarificar que el desembolso del importe de las aportaciones obligatorias exigibles solo será requerido, en la cuantía procedente, en función de las efectivas necesidades de financiación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria de cada ejercicio, mediante un acuerdo del Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, que podrá decidir también la no exigencia, en todo o en parte, de las aportaciones obligatorias en función de la concurrencia de proyectos financiables y de que existan fuentes de financiación alternativas en forma de subvenciones no reintegrables procedentes del resto del mundo, en particular de la Unión Europea.

A estos efectos, el Fondo opera sobre la base de aportaciones obligatorias, además de las voluntarias, que se cuantifican en función de los beneficios obtenidos por los organismos públicos portuarios, se devengan el primer día del ejercicio siguiente a aquel en que son o deben ser aprobadas las cuentas y ostentan la naturaleza jurídica de préstamos. Una vez devengadas, son exigibles. Y serán exigidas en la medida en que existan proyectos de conectividad terrestre-portuaria a financiar y el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario estime que el recurso al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria es el mejor mecanismo para atender dichas necesidades de financiación.

Por otro lado, precisar que las aportaciones obligatorias devengadas, que comporta la obligación de los organismos públicos portuarios de mantener un fondo de maniobra suficiente para atender su posible exigencia, que no sean exigidas en el plazo de cinco años, que lo es de caducidad, dejarán de ser exigibles.

Pueden optar a los préstamos del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria los organismos públicos portuarios para la financiación de proyectos concretos que cumplan la finalidad y los requisitos establecidos en el citado Real Decreto y serán acordados por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, atendiendo a las posibilidades y disponibilidades plurianuales del Fondo y a la selección de proyectos objeto de financiación.

Las actuaciones y proyectos que no tengan viabilidad económica y técnica y aquellas propuestas por organismos públicos portuarios que carezcan de capacidad financiera para pagar los intereses y devolver los préstamos no podrán ser objeto de financiación con cargo al Fondo ni de la compensación que establece el artículo 4.4 del RD 707/2015. A tal efecto, el organismo proponente aportará el correspondiente estudio de viabilidad, que incluirá un análisis coste-beneficio, teniendo en cuenta las demandas reales y previsibles de interconexión con el puerto y los tráficos reales y previsibles.

Para que las actuaciones y proyectos propuestos por las Autoridades Portuarias puedan acceder a dicha financiación deberán contar con informe favorable de Puertos del Estado sobre su viabilidad técnica y económica.

Los proyectos a financiar por el Fondo así como aquéllos que permitan la compensación de las aportaciones obligatorias al mismo habrán de ser aprobados por su Comité y deberán estar incluidos en el Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria o en los Presupuestos de Puertos del Estado.

El régimen presupuestario, económico-financiero, contable y de control del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria es el previsto para los fondos carentes de personalidad jurídica en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y sus disposiciones de desarrollo.

El Presidente de Puertos del Estado, según lo establecido en el art. 11 del reglamento, aprobó, mediante Resolución de 16 de abril de 2018, el Mecanismo de Control Interno del Fondo, el cual contempla las verificaciones necesarias que permitan garantizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables. En este sentido, durante el ejercicio 2024 se realizaron las auditorías relativas a los pagos a compensar efectuados en la anualidad de 2023 en las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Huelva y Tarragona por un importe total de 13,1 millones de euros. No se efectuaron auditorías sobre proyectos finalizados por no darse esta circunstancia.

Durante el ejercicio 2024, destacan los siguientes acuerdos adoptados por el Comité del Fondo:

- Sesión de 27 de junio:
 - La aprobación de las cuentas anuales del Fondo correspondientes al ejercicio 2023.
- Sesión de 19 de septiembre:
 - Dación de cuenta de los informes de auditoría llevados a cabo sobre las compensaciones certificadas con cargo al Fondo, anualidad 2023 (mecanismo de control interno).
 - La aprobación de la actualización del programa de actuaciones del Fondo derivado de los Planes de Empresa 2025, consistente en 60 actuaciones con un presupuesto total de 1.874,9 millones de euros, de los que 837,4 millones de euros proceden de recursos generados por los organismos públicos portuarios una vez descontadas las ayudas asignadas con una anualidad de 78,0 millones de euros en 2024. Según el tipo de proyecto, 480,9 millones de euros se corresponden con actuaciones de última milla, 224,6 millones de euros con la mejora de la red general y 131,8 millones de euros con terminales; y según modo de transporte, 758,7 millones de euros para proyectos de acceso ferroviario y 78,7 millones de euros para los de acceso viario.

- La aprobación de los proyectos “Zona Intermodal ZAL San Roque (ampliación de capital en Red Logística Andalucía)” de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Acceso ferroviario al puerto exterior (actualización)” de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao y “Acceso ferroviario al puerto de Sagunto (actualización)” de la Autoridad Portuaria de Valencia para ser financiados a efectos de compensación de las aportaciones obligatorias al Fondo.
- La fijación del porcentaje de aportación obligatoria para 2025 en el 25%.
- La aprobación de las aportaciones de los organismos públicos portuarios al Fondo en 2024 y la previsión de las aportaciones en 2025.
- La aprobación del proyecto de Presupuesto del Fondo para 2025.

Las aportaciones obligatorias para 2024, las compensaciones sobre las mismas, las regularizaciones, así como las aportaciones a exigir en dicho ejercicio, se detallan en el siguiente cuadro:

Almacenes de materia prima, puerto de Castellón.



(miles de euros)

Organismo	Aportaciones obligatorias 2024 (A)	Inversión (pagos) neta de subvenciones para compensación 2024 (B)	Regularización 2023 (C)	Saldo neto 2024 (A-B-C)
A Coruña	0	0	0	0
Alicante	204	0	0	204
Almería	104	0	0	104
Avilés	0	0	0	0
Bahía Algeciras	2.621	3.740	-6.290	5.171
Bahía de Cádiz	0	0	0	0
Baleares	3.911	139	0	3.772
Barcelona	13.349	7.714	-4.764	10.399
Bilbao	157	322	-1.918	1.753
Cartagena	4.355	0	-3.500	7.855
Castellón	2.589	1.585	-807	1.811
Ceuta	0	0	0	0
Ferrol-San Cibrao	691	24.285	4.009	-27.603
Gijón	0	0	0	0
Huelva	1.196	1.721	74	-599
Las Palmas	3.467	0	0	3.467
Málaga	0	0	0	0
Marín Pontevedra	0	0	0	0
Melilla	0	0	0	0
Motril	0	0	0	0
Pasaia	0	2.090	-1.884	-206
Sta. Cruz Tenerife	1.563	0	0	1.563
Santander	355	0	-91	446
Sevilla	0	0	0	0
Tarragona	2.993	3.454	-5.963	5.502
Valencia	7.914	13.229	-6.214	899
Vigo	0	0	0	0
Vilagarcía	0	0	0	0
Puertos del Estado	877	4.101	-624	-2.600
TOTAL	46.346	62.380	-27.972	11.938

(miles de euros) (continuación)

Organismo	Saldo neto acumulado	Aportación exigible pdtes. 2020-2023 (D)	Aportación exigible de 2024 (E)	Aportación exigida en 2024 (F)	Aportaciones exigibles pendientes Total (D+E+F)
A Coruña	-1.026	0	0	0	0
Alicante	913	709	204	0	913
Almería	222	118	104	0	222
Avilés	447	447	0	0	447
Bahía Algeciras	1.684	2.855	0	0	2.855
Bahía de Cádiz	0	0	0	0	0
Baleares	15.852	12.080	3.772	0	15.852
Barcelona	33.957	23.558	10.399	0	33.957
Bilbao	-7.044	0	0	0	0
Cartagena	-23.941	0	0	0	0
Castellón	4.666	5.173	0	0	5.173
Ceuta	0	0	0	0	0
Ferrol-San Cibrao	-53.901	0	0	0	0
Gijón	0	0	0	0	0
Huelva	-355	244	0	0	244
Las Palmas	14.637	11.170	3.467	0	14.637
Málaga	0	0	0	0	0
Marín Pontevedra	-985	0	0	0	0
Melilla	0	0	0	0	0
Motril	249	249	0	0	249
Pasaia	-2.201	0	0	0	0
Sta. Cruz Tenerife	4.058	2.495	1.563	0	4.058
Santander	2.031	1.608	423	0	2.031
Sevilla	-45	0	0	0	0
Tarragona	3.951	3.179	772	0	3.951
Valencia	-16.908	0	0	0	0
Vigo	21	21	0	0	21
Vilagarcía	0	0	0	0	0
Puertos del Estado	-342	3.172	0	0	3.18-72
TOTAL	-24.060	67.078	20.704	0	87.782

Por tanto, las aportaciones exigibles a 31 de diciembre de 2024 ascienden a 87.782 miles de euros.

Puerto de Barcelona



3. TRÁFICO PORTUARIO

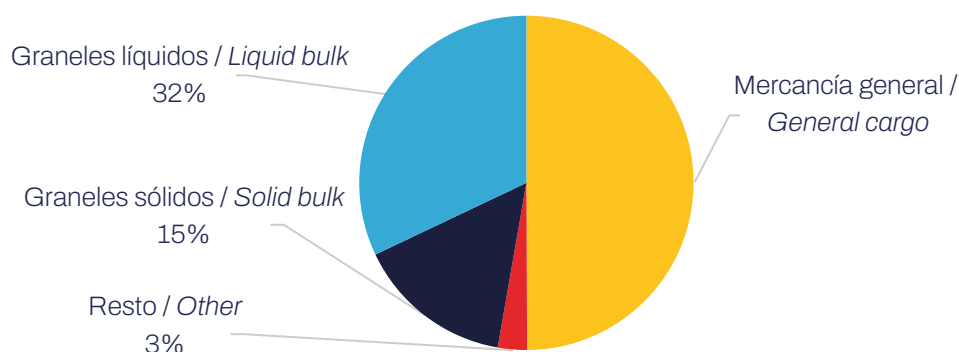
3.1. Datos más significativos

El Sistema Portuario de Titularidad Estatal movió en 2024 un total de **557,8 millones de toneladas** de mercancías, con un **incremento del 2,6 %** respecto al ejercicio 2023, en el que se alcanzaron los 543,6 millones. La evolución y composición del tráfico ha sido la siguiente:

Variación del tráfico en el último año (toneladas) /
Traffic variation in the last year (tonnes)

	2023	2024	Var. (%)
Graneles líquidos / Liquid bulk	175.279.470	178.786.746	2,0
Graneles sólidos / Solid bulk	90.547.622	84.764.139	-6,4
Mercancía general / General cargo	262.509.751	278.529.601	6,1
Pesca capturada / Fish captures	131.328	127.941	-2,6
Avituallamiento / Supplies	11.062.096	11.931.313	7,9
Tráfico interior / Local traffic	4.081.113	3.635.206	-10,9
TOTAL	543.611.380	557.774.946	2,6

Composición del tráfico total (%) / Total traffic composition (%)

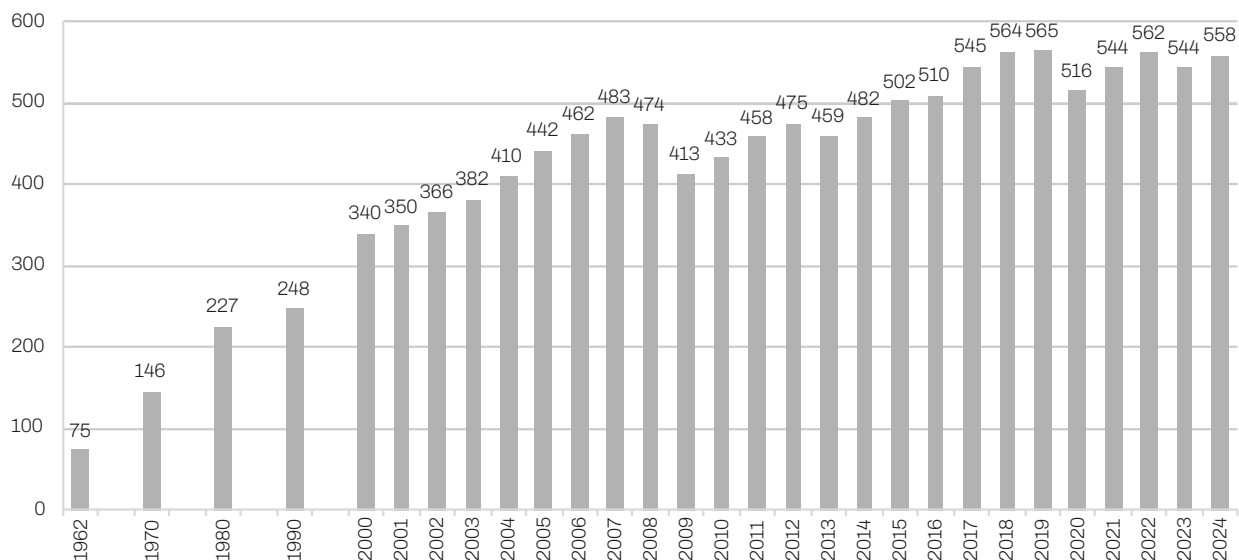


El ejercicio 2024 ha estado marcado por la recuperación de los tráficos tras el descenso del año anterior. Esta evolución se debe en gran medida a la inestabilidad en el Mar Rojo, que obligó a desviar rutas marítimas procedentes de Asia, generando un incremento coyuntural en algunos puertos españoles.

Aunque el tráfico total no superó el récord alcanzado en 2019 (564,6 millones de toneladas), la mercancía general movida por los puertos españoles sí superó todos los datos anteriores, impulsada principalmente por el repunte de la que se transporta en contenedores en tránsito (10,3 %). Los graneles sólidos registraron un descenso, lastrados por la fuerte caída del carbón y el coque de petróleo.

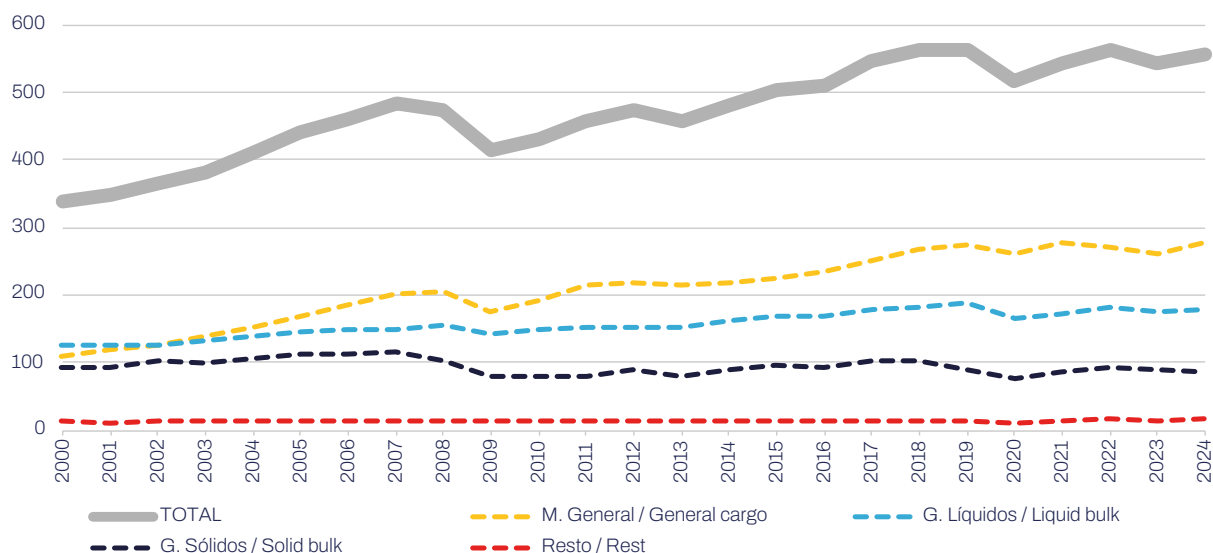
El tráfico de pasajeros superó los datos de años anteriores, con un crecimiento más moderado respecto a 2023, donde todavía se estaba recuperando tras la pandemia.

Evolución histórica del tráfico portuario (millones de toneladas) / *Port traffic evolution (million tonnes)*



Tanto los graneles líquidos como la mercancía general, en su mayoría mercancía en contenedores (69 %), aumentan en este ejercicio, mientras que los graneles sólidos reducen su movimiento respecto de 2023.

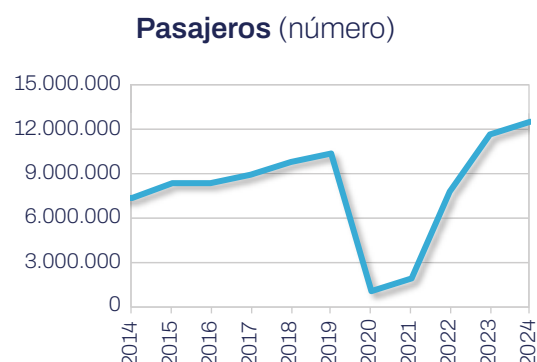
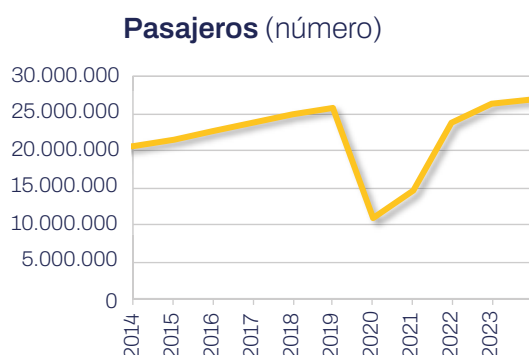
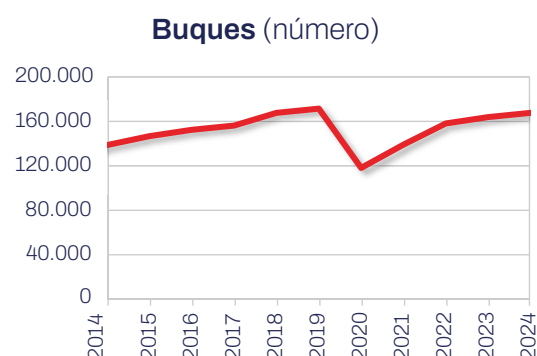
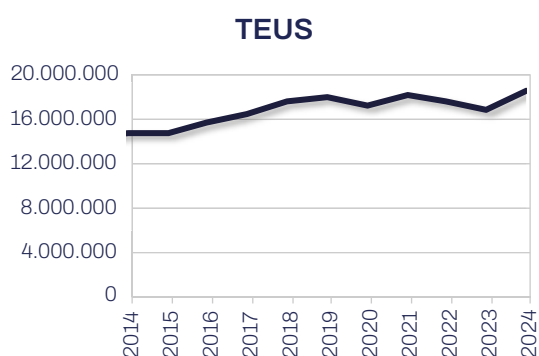
Evolución del tráfico por tipo de presentación (millones de toneladas) / *Traffic evolution by type of cargo (million tonnes)*



En otros tráficos importantes se han obtenido los siguientes resultados:

Otros datos de tráfico / Other traffic data

	2023	2024	Var. (%)
Contenedores (TEU) / Containers (TEU)	16.374.563	18.132.441	10,7
Buques (número) / Ships (number)	164.467	166.615	1,3
Buques (miles de GT) / Ships (thousand GTs)	2.638.852	2.706.231	2,6
Pasajeros en régimen transporte (nº) / Non-cruise passengers (nº)	27.278.823	28.021.004	2,7
Pasajeros de crucero (nº) / Cruise passengers (number)	12.025.960	12.848.293	6,8



El transporte marítimo de mercancías en nuestro país sigue siendo fundamental para el sostenimiento del comercio. Sus ventajas frente a otros modos son el menor coste unitario para el transporte de larga distancia, la facilidad para mover grandes volúmenes, es uno de los más seguros y de los que producen menos contaminación. En este sentido, cabe destacar el buen papel que han desempeñado las Autoridades Portuarias en las cadenas logísticas.

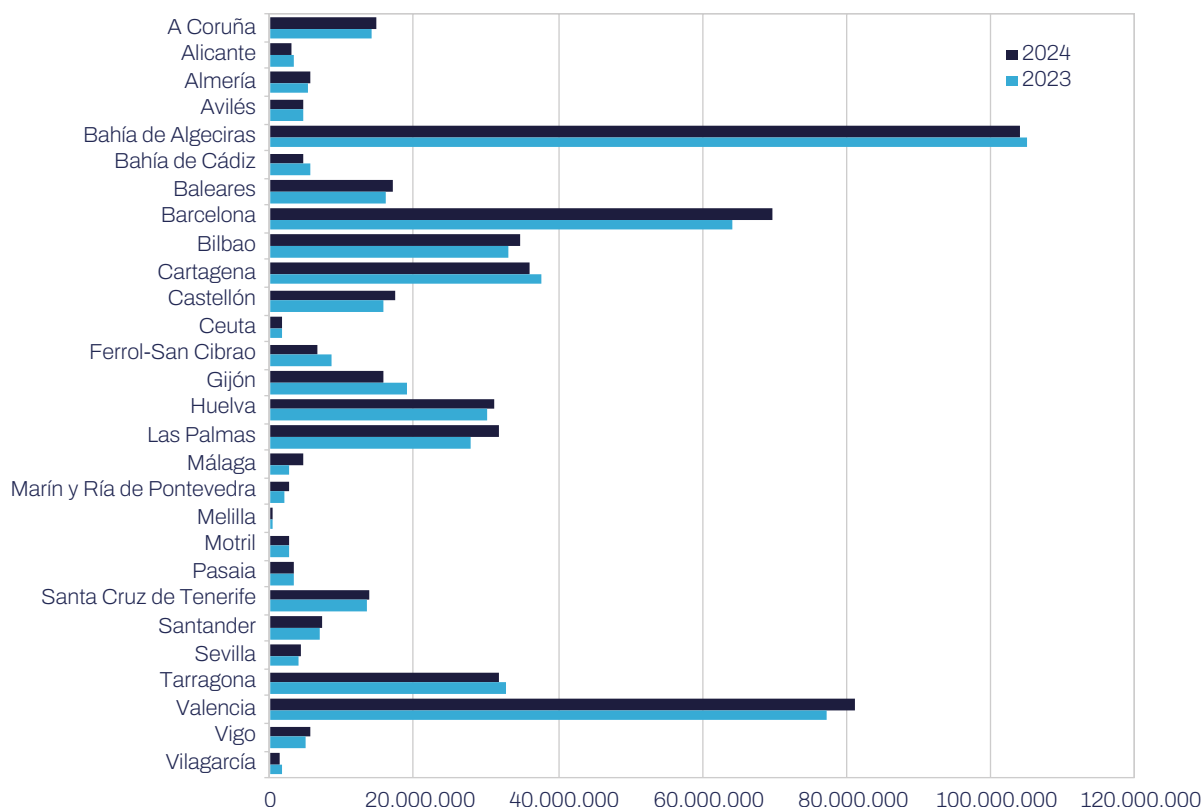
3.2. Datos más significativos por autoridades portuarias

El **tráfico total** se desglosa de la siguiente forma:

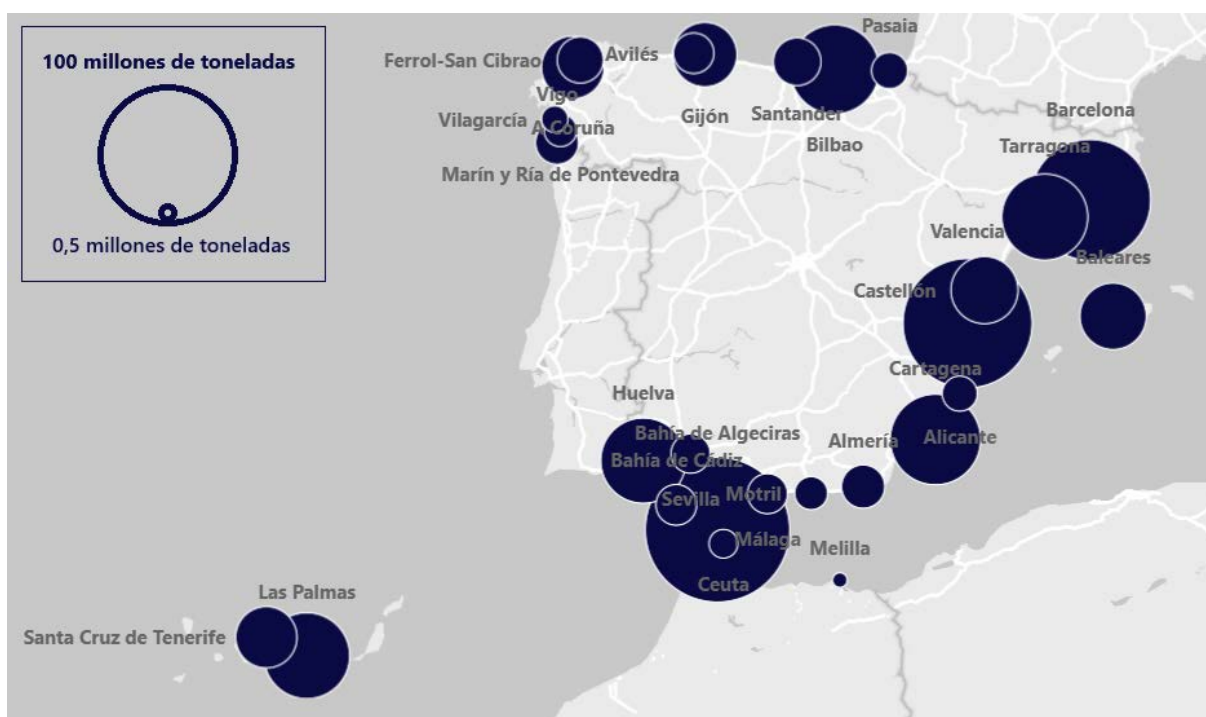
Tráfico total por Autoridades Portuarias (toneladas) /
Total traffic by Port Authorities (tonnes)

Autoridad Portuaria	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	13.982.453	14.690.409	5,1
Alicante	3.212.959	3.125.272	-2,7
Almería	5.289.825	5.584.072	5,6
Avilés	4.581.057	4.650.650	1,5
Bahía de Algeciras	104.821.366	104.133.046	-0,7
Bahía de Cádiz	5.750.764	4.731.950	-17,7
Baleares	16.215.568	17.037.708	5,1
Barcelona	64.025.934	69.703.332	8,9
Bilbao	32.932.979	34.591.408	5,0
Cartagena	37.772.666	35.922.819	-4,9
Castellón	15.741.738	17.461.347	10,9
Ceuta	1.862.038	1.771.873	-4,8
Ferrol-San Cibrao	8.451.919	6.667.908	-21,1
Gijón	18.991.472	15.654.162	-17,6
Huelva	30.085.963	31.110.070	3,4
Las Palmas	27.874.049	31.767.950	14,0
Málaga	2.558.615	4.514.753	76,5
Marín y Ría de Pontevedra	2.121.010	2.573.091	21,3
Melilla	536.663	541.213	0,8
Motril	2.551.593	2.625.139	2,9
Pasaia	3.493.768	3.417.655	-2,2
Santa Cruz de Tenerife	13.539.300	13.951.077	3,0
Santander	7.043.209	7.241.935	2,8
Sevilla	3.952.958	4.274.029	8,1
Tarragona	32.680.637	31.858.359	-2,5
Valencia	77.163.935	81.255.511	5,3
Vigo	4.824.514	5.502.225	14,0
Vilagarcía	1.552.428	1.415.983	-8,8
TOTAL	543.611.380	557.774.946	2,6

Tráfico total por Autoridades Portuarias (toneladas) / Total traffic by Port Authorities (tonnes)

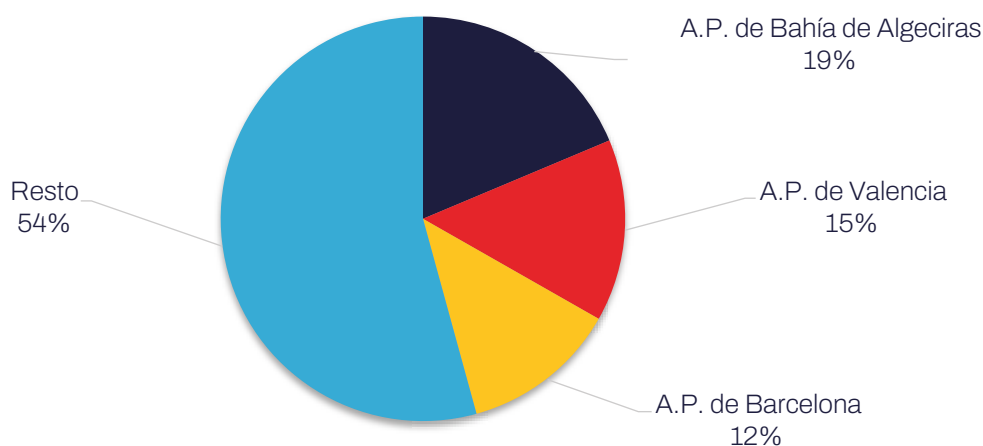


Tráfico total por Autoridades Portuarias en el último año / Total traffic by Port Authorities during last year



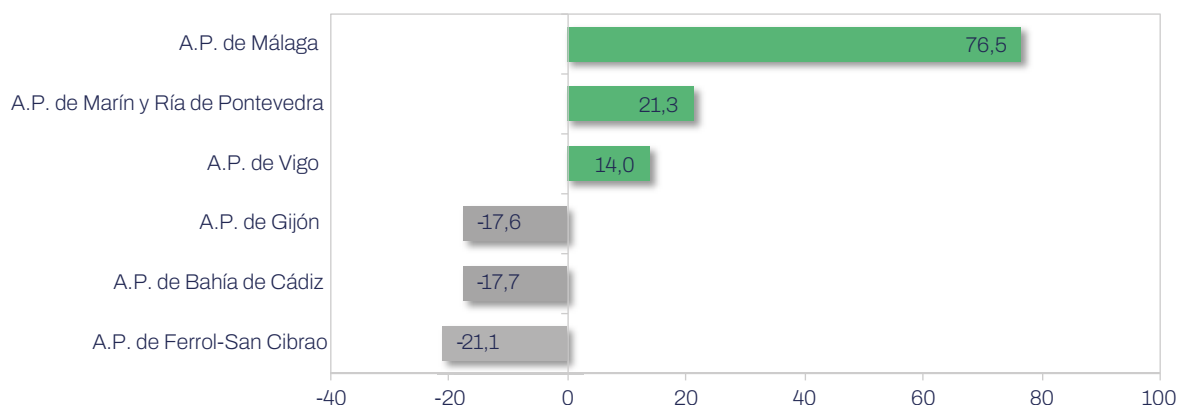
En términos absolutos podemos resaltar que la Autoridad Portuaria con mayor movimiento de mercancías en 2024 ha sido una vez más la de la Bahía de Algeciras, con 104,1 millones de toneladas, seguida de la Autoridad Portuaria de Valencia, con 81,3 millones y la de Barcelona, con 69,7 millones, totalizando entre las tres 255,1 millones de toneladas, lo cual supone un 46 % del total del tráfico.

Composición del tráfico total por Autoridades Portuarias (%) /
Total traffic distribution by Port Authorities (%)



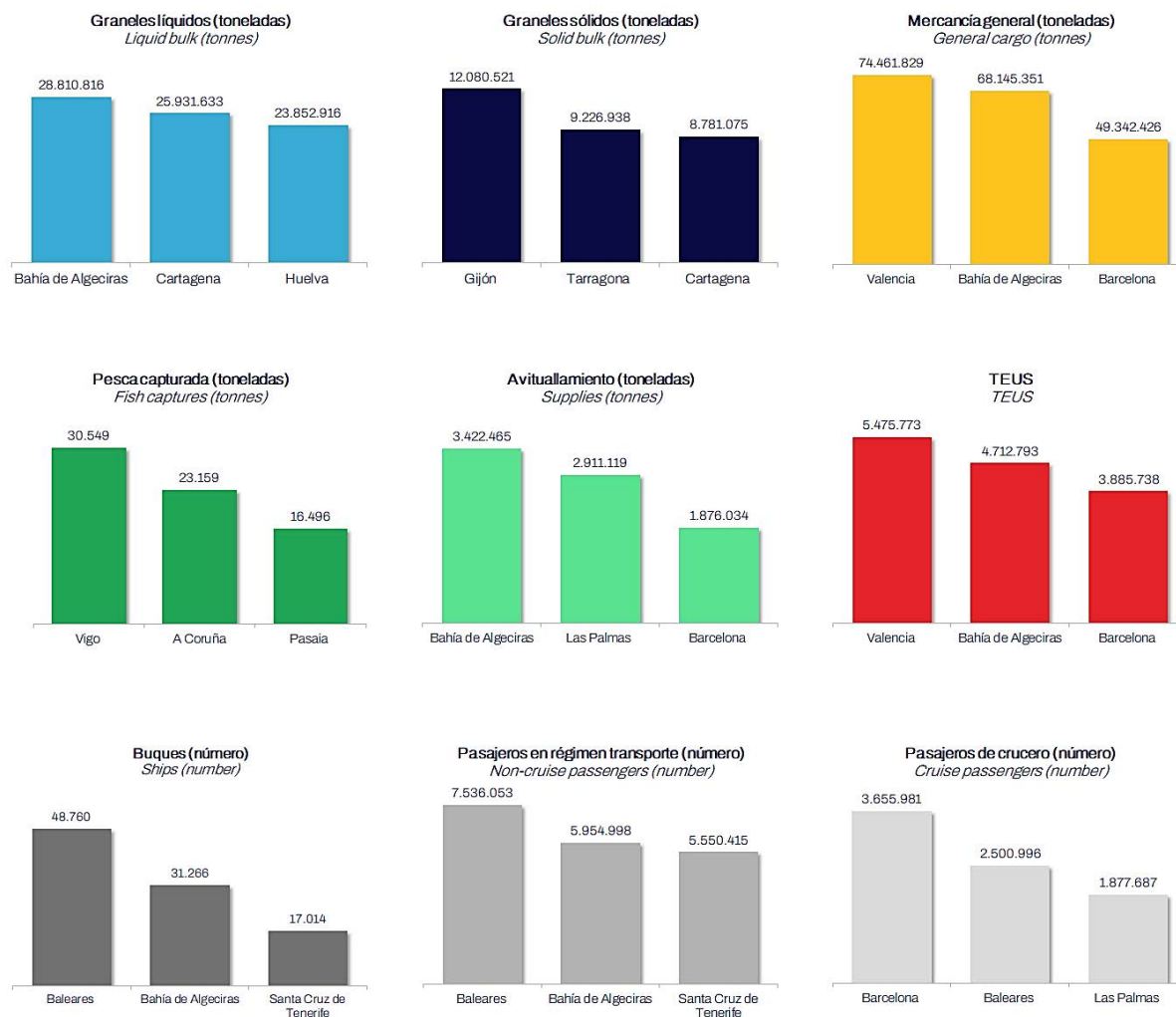
En términos relativos, hay que mencionar los valores positivos del tráfico de las Autoridades Portuarias de Málaga, un 76,5 % más, de Marín y Ría de Pontevedra (21,3 %) y de Vigo (14,0 %). En el sentido opuesto, resaltan los datos de las Autoridades Portuarias de Gijón con un -17,6 %, Bahía de Cádiz (-17,7 %) y Ferrol-San Cibrao (-21,1 %). Los motivos se explican en el siguiente apartado.

Mayores variaciones de tráfico (%) /
Highest traffic variations (%)



Por tipo de tráfico y otros datos, las Autoridades Portuarias con más movimiento en cada uno de ellos son:

Autoridades Portuarias con más movimientos en cada tipo de tráfico / Port Authorities with the most movements in each type of traffic



A continuación, se describen los tráficos más relevantes **por Autoridad Portuaria**. Se puede ampliar esta información en cada una de las Memorias publicadas por las propias Autoridades Portuarias.

A Coruña: el puerto cerró 2024 con un tráfico total de 14,7 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 5,1 % respecto al ejercicio anterior. El crecimiento estuvo impulsado por los graneles líquidos, tanto de crudo como de productos refinados y otros. En contraste, los graneles sólidos descendieron debido a la caída del carbón en tránsito, las cenizas de piritas y la roca fosfórica, todos ellos tráficos sin consolidación. La mercancía general también retrocedió, fundamentalmente por la reducción en madera y palanquilla. Otros tráficos presentaron igualmente un comportamiento negativo, como la pesca fresca y el avituallamiento, este último vinculado al descenso en productos petrolíferos. Por el contrario, el tráfico de pasajeros de crucero alcanzó cifras récord, situándose como el mejor resultado histórico de la Autoridad Portuaria. El número de buques que hicieron escala creció de forma paralela al tráfico total, consolidando la tendencia positiva en la actividad del puerto.

Alicante: cerró el ejercicio con 3,1 millones de toneladas movidas, un 2,7 % menos que en 2023. En el capítulo de graneles líquidos destacaron los incrementos en betún de petróleo, vino y abonos químicos, mientras que el pentaóxido de fósforo mantuvo un comportamiento estable. Los graneles sólidos descendieron en general, aunque se registraron subidas en tráficos gestionados mediante instalaciones especiales, como las castinas, así como en graneles convencionales, con movimientos de escorias granuladas y cenizas. La mercancía general mostró una evolución desigual: la convencional disminuyó, con caídas en papel prensa, tractores y mármol, mientras que la contenerizada aumentó de manera significativa tanto en toneladas como en TEUs. El tráfico con Canarias también registró un comportamiento positivo, con mercancías como bananas, productos de panadería y vino. En cuanto a pasajeros, el puerto cerró el año con un aumento gracias al impulso del tráfico de cruceros.

Almería: los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria alcanzaron en 2024 un total de 5,6 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 5,6 % respecto al año anterior. En graneles líquidos se registraron subidas en aceites, biodiésel y mezclas, mientras que en graneles sólidos descendieron el yeso y el cemento, aunque crecieron el mármol triturado y el feldespato. La mercancía general aumentó de forma notable, con especial relevancia en materiales de construcción, productos siderúrgicos, alimentos y químicos, y también el tráfico ro-ro aportó un resultado positivo. Por puertos, en Carboneras el tráfico creció, si bien la central térmica de Endesa continúa sin actividad desde su cierre en 2019. En Lafarge Holcim se incrementaron los movimientos de cemento y clínker, y en el muelle de Ribera I también se observó crecimiento en varias mercancías. Más allá de los tráficos de mercancías, el puerto destacó en pasajeros, con un fuerte aumento gracias a la Operación de Paso del Estrecho, que se reflejó igualmente en el incremento de vehículos en régimen de pasaje. El número de cruceros se mantuvo prácticamente estable, mientras que el de buques entrados creció. Tanto la pesca desembarcada como el avituallamiento también mejoraron respecto a 2023.

Avilés: el puerto movió en 2024 un total de 4,7 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 1,5 % frente al ejercicio anterior. Los graneles líquidos, que representaron un 13 % del total, descendieron por la caída del ácido sulfúrico, aunque aumentaron los tráficos de amoníaco, aceite de antraceno y fuel. Los graneles sólidos, con un peso del 62 % en el conjunto del puerto, registraron un comportamiento positivo: subieron los carbones tras el parón de 2023, así como el sulfato amónico, el mineral de cinc y el fosfato cálcico, mientras que bajaron el cuarzo, el coque de petróleo y los piensos y forrajes. La mercancía general, con un 25 % de participación, creció por la recuperación de productos siderúrgicos y por nuevos tráficos destinados a la industria eólica, lo que compensó la disminución del zinc. El número de buques aumentó, aunque el GT total se redujo, reflejando la entrada de barcos de menor tamaño medio.

Bahía de Algeciras: la Autoridad Portuaria cerró 2024 con un tráfico total de 104,1 millones de toneladas, un 0,7 % menos que el año anterior, manteniendo la cuarta posición en el ranking europeo tras Róterdam, Amberes y Hamburgo. En graneles líquidos se registró un notable incremento, mientras que los graneles sólidos descendieron, afectados por la inactividad de la factoría de Ace-

rinox durante parte del año. La mercancía general se mantuvo estable, aunque el tráfico contenerizado experimentó un leve retroceso. Las importaciones y exportaciones crecieron, con mercados clave como China, Marruecos, Egipto, Brasil, Costa Rica y Pakistán; en particular, destacaron las exportaciones de aceite de oliva. En bunkering, el volumen suministrado reflejó la volatilidad de los productos petrolíferos y, además, el puerto avanzó en proyectos de transición energética, con iniciativas de GNL. El tráfico en el Estrecho marcó récords en las conexiones con Ceuta y Tánger Med, al igual que el número de pasajeros y vehículos de la Operación de Paso del Estrecho, que alcanzó cifras históricas. El número de escalas de buques creció, incluyendo más de 200 megabuques portacontenedores y en cambio, el tráfico ferroviario descendió. La pesca fresca desembarcada también aumentó en las lonjas de Algeciras y Tarifa.

Bahía de Cádiz: se registró en 2024 un total de 4,7 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 17,7 % respecto al año anterior. Los graneles líquidos fueron los más afectados negativamente, mientras que los graneles sólidos también cerraron a la baja, especialmente los cereales y sus harinas. Por el contrario, la mercancía general, que ya representa más de la mitad del tráfico portuario, creció en comparación con 2023, con especial protagonismo de frutas, hortalizas, legumbres y otros productos alimenticios. Otros tráficos tuvieron un comportamiento dispar: el avi-tuallamiento subió, mientras que la pesca fresca descendió en volumen, aunque mantuvo estable su valor económico. En la forma de transporte, el tráfico rodado (ro-ro) aumentó, al igual que el tráfico de contenedores (lo-lo). En cuanto a pasajeros, los resultados fueron muy positivos: la línea regular con Canarias alcanzó cifras históricas y el puerto recibió más cruceristas que en 2023, aunque con un ligero descenso en el número de escalas.

Baleares: los puertos de Baleares cerraron 2024 con más de 17,0 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 5,1 %. Los graneles líquidos y la mercancía general registraron incrementos, esta última con mayor peso en el crecimiento, mientras que los graneles sólidos disminuyeron. En el tráfico de contenedores (TEUs) se observó una caída, y en los movimientos de buques también hubo descensos. En cambio, el tráfico de pasajeros en régimen de transporte aumentó de forma considerable, mientras que el de crucero mostró un ligero retroceso respecto al año anterior.

Barcelona: cerró 2024 con 69,7 millones de toneladas, un 8,9 % más que en 2023. En graneles líquidos el tráfico creció un 6 %, con avances en gasolina, productos químicos, gasóleo, gas natural y biocombustibles. Los graneles sólidos también subieron ligeramente, destacando el haba de soja, cereales y harinas, cemento, clínker, potasas y sal común. La mercancía general fue el principal motor del crecimiento, con un aumento superior al 10 %, concentrado en la carga contenerizada. Entre los productos más destacados figuran químicos, maquinaria, recambios y alimentos. La carga general no contenerizada también creció (+4 %), principalmente en maquinaria, automóviles y piezas. El tráfico de contenedores alcanzó un récord histórico, con un incremento del 19 %. En cuanto a pasajeros, se registró también un récord histórico, con un aumento del tráfico de cruceros, especialmente en operaciones de turnaround, mientras que las líneas regulares mantuvieron su nivel.

Bilbao: el puerto movió en 2024 un total de 34,6 millones de toneladas, un 5 % más que en 2023, lo que supone un incremento de 1,6 millones de toneladas. En graneles líquidos se observó un crecimiento notable en productos químicos, gasóleo y crudo, mientras que el gas natural descendió. Los graneles sólidos también aumentaron, principalmente por minerales no metálicos y químicos. La mercancía general creció, con especial protagonismo de la carga ro-ro y UTIs hacia Europa Atlántica, en línea con las políticas europeas de descarbonización. En tráfico de pasajeros, el puerto registró un nuevo récord, impulsado tanto por ferris como por cruceros, consolidando la terminal de Getxo como referencia. Las mercancías que más crecen son los productos químicos, el gasoil y el crudo, y desciende el gas natural. En este sentido, cabe señalar que descensos coyunturales de tráficos tan importantes como el gas natural, no son previsibles, ya que están muy ligados a la evolución de la economía, a las incertidumbres geopolíticas y a otras variables. Los

graneles sólidos, por su parte, aumentaron principalmente por los minerales no metálicos y los productos químicos. La mercancía general creció. Dentro de este apartado, la carga ro-ro y en UTIS con Europa Atlántica aumentó, en línea con el criterio de la Unión Europea que busca descarbonizar el transporte captando tráfico por carretera para derivarlo a barco hasta su destino de manera más sostenible, manteniendo o mejorando su competitividad. En lo que al pasaje se refiere, entre cruceros y ferris hubo un crecimiento relevante, lo que supuso un récord por segundo año consecutivo. La temporada de cruceros es la mejor desde que se inauguraron las instalaciones exclusivas en Getxo.

Cartagena: durante 2024 se movieron 35,9 millones de toneladas, un -4,9 % menos que el año anterior, aunque sigue siendo el tercer mejor dato histórico. Los graneles líquidos, que representan el 70 % del total, retrocedieron por la parada de la refinería de Puertollano, abastecida desde Cartagena. No obstante, crecieron los tráficos de aceites y grasas gracias a la nueva planta de biocombustibles de Escombreras. Los graneles sólidos registraron el mejor resultado histórico, con gran peso de la mercancía agroalimentaria, que supone la mitad del total. La mercancía general también creció, tanto en convencional como en contenedor, con más TEUs manipulados. Cartagena mantuvo su liderazgo como primer puerto exportador de ganado vivo y consolidó su posición en cruceros premium y de lujo.

Castellón: en 2024 se alcanzó un tráfico de 17,5 millones de toneladas, un 10,9 % más que en 2023. Los graneles sólidos lideraron el crecimiento, impulsados por el sector cerámico, seguidos de la mercancía general y de los graneles líquidos, estos últimos recuperados tras la parada técnica de 2023. En cambio, los tráficos de biodiésel se redujeron a la mitad debido a las transformaciones en la planta productora para aumentar su capacidad de coprocesamiento de biocombustible. La mercancía en contenedor y los TEUs crecieron, destacando materiales de construcción elaborados, productos químicos y frutas y hortalizas. La mercancía general convencional descendió, con caídas en automóviles, abonos y productos químicos, aunque aumentaron maquinaria y repuestos. El tráfico ro-ro se redujo respecto al ejercicio anterior.

Ceuta: cerró 2024 con 1,8 millones de toneladas (-4,8 %). En graneles líquidos se registró un descenso debido a la parada técnica de la gabarra de suministro durante más de 45 días, lo que afectó también al avituallamiento, del que el 97 % corresponde a combustibles. Los graneles sólidos, vinculados a la construcción, también bajaron, con menores importaciones de áridos y cemento. La mercancía general aumentó, casi toda en tráfico ro-ro, con una marcada dependencia de la importación. Una parte relevante del tráfico corresponde a residuos sólidos urbanos enviados a la península para tratamiento. El número de unidades de transporte intermodal creció respecto a 2023. En pesca fresca la actividad siguió siendo muy reducida. En cuanto a buques, las escalas se mantuvieron estables, con predominio de líneas regulares. El tráfico de pasajeros y vehículos aumentó, concentrado en verano, cuando la OPE mueve cerca del 45 % del total anual.

Ferrol-San Cibrao: la Autoridad Portuaria cerró 2024 con 6,7 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 21,1 % respecto al año anterior. Los graneles líquidos retrocedieron de forma generalizada, destacando las caídas en fueloil y gas natural, en línea con la tendencia del sistema portuario. En graneles sólidos, el carbón fue el principal responsable de la bajada. La mercancía general también se redujo, sobre todo por la menor actividad en madera y contenedores. En San Cibrao el tráfico creció ligeramente, aunque todavía se sitúa un 40 % por debajo de 2023. Por el contrario, en Ferrol los descensos fueron más acusados. La incertidumbre en torno a Alcoa y la clausura de la central térmica de As Pontes han mermado los volúmenes, mientras que las interrupciones en el Mar Rojo y el Canal de Suez afectaron negativamente a las líneas regulares de contenedores.

Gijón: el puerto movió en 2024 un total de 15,7 millones de toneladas, un 17,6 % menos que en 2023. Los graneles sólidos fueron los más afectados, con una caída del 64 % en carbón, sobre

todo en operaciones de tránsito. La mercancía general mostró una ligera subida y los graneles líquidos también crecieron, aunque no compensaron la bajada global. El tráfico en muelles comerciales descendió y la terminal de EBHISA cerró con un 16 % menos de movimiento, lastrada por la reducción del carbón térmico, pese a que la actividad de ArcelorMittal se mantuvo estable.

Huelva: cerró 2024 con 31,1 millones de toneladas, un 3,4 % más que en 2023. Los graneles líquidos, tradicionalmente su principal especialización, aumentaron gracias al petróleo crudo y a los productos refinados. En graneles sólidos, en cambio, se produjo un descenso tanto en tráficos con instalaciones especiales como sin ellas, destacando la reducción en coque de petróleo, cementos y residuos sólidos. La mercancía general creció impulsada por la apertura de una nueva línea regular hacia Casablanca y el Mediterráneo. El tráfico ferroviario aumentó un 17 %, reforzando el papel de Huelva como puerto multimodal. El movimiento de contenedores y TEUs también creció, mientras que el tráfico ro-ro/ro-pax descendió en UTIs y vehículos en pasaje, tras la pérdida de la línea regular con Canarias.

Las Palmas: los puertos de Las Palmas registraron en 2024 un fuerte incremento de actividad, (31,8 millones de toneladas, esto es, un 14,0 % más), especialmente en el tráfico de contenedores, gracias a la mejora de servicios demandados por las navieras, la situación geográfica estratégica y unas infraestructuras adecuadas. En bunkering, Las Palmas se posicionó como uno de los primeros puertos españoles en este ámbito, con 2,6 millones de toneladas suministradas. El puerto cuenta con gran capacidad de almacenamiento, extensa red de tuberías, gabarras para suministro a flote y una amplia flota de camiones cisterna, lo que consolida su liderazgo en el sector.

Málaga: el puerto alcanzó en 2024 un tráfico total de 4,5 millones de toneladas, que representa un incremento histórico del 76,5 % respecto al ejercicio anterior, aunque con una evolución desigual por capítulos. La diversificación de los tráficos y la consolidación de varias líneas que operan en el ámbito de la importación, exportación y también en el tránsito de mercancía contenerizada supusieron un revulsivo durante el pasado ejercicio. En graneles líquidos se produjo una reducción, especialmente en productos energéticos y agroalimentarios. Los graneles sólidos también descendieron, con menor movimiento en varios grupos de mercancías. La mercancía general, en cambio, aumentó considerablemente. El tráfico ro-ro disminuyó en comparación con 2023, mientras que la pesca mantuvo su tendencia descendente tanto en peso como en valor. En avituallamiento se produjo igualmente una caída global. El número de escalas de buques bajó, aunque el GT total creció, reflejando la llegada de barcos de mayor tamaño.

Marín y Ría de Pontevedra: la Autoridad Portuaria cerró 2024 con 2,6 millones de toneladas, un 21,3 % más que en 2023, lo que supone un récord histórico. En graneles sólidos el crecimiento fue muy relevante, sobre todo en madera en plaquitas, aunque también se movieron cereales, piensos y forrajes, con comportamientos dispares según productos. La mercancía general aumentó tanto en convencional, con papel, pasta y siderúrgicos, como en contenedores, donde crecieron tráficos de madera, corcho y pescado congelado. En cambio, la pesca fresca descendió, al igual que el avituallamiento. El número de buques mercantes se incrementó, con mayor capacidad media, consolidando la tendencia positiva del puerto.

Melilla: cerró 2024 con más de 541.000 toneladas, con un leve incremento del 0,8 %. Los graneles líquidos se mantuvieron estables, mientras que los sólidos aumentaron por mayores importaciones de áridos desde la península, compensando el cierre fronterizo. La mercancía general creció ligeramente, ligada al abastecimiento de la ciudad. En tráfico contenerizado lo-lo no se registró actividad, mientras que el ro-ro descendió, aunque el número de UTIs se mantuvo similar a 2023. En pasajeros se produjo un crecimiento notable, con récord de vehículos en régimen de pasaje. También aumentaron los cruceristas, consolidando este tráfico. Pese a ello, la frontera comercial con Marruecos sigue cerrada, aunque se prevé una reapertura progresiva a partir de 2026.

Motril: el puerto movió en 2024 un total de 2,6 millones de toneladas, un 2,9 % más que en 2023. Los graneles líquidos bajaron, con menor descarga de biocombustibles y fertilizantes líquidos. En cambio, los graneles sólidos crecieron gracias a minerales, fertilizantes y materiales de construcción, destacando el hierro, pese a la caída en fertilizantes por la sequía. La mercancía general subió un 6,6 %, impulsada por la línea regular con Tánger-Med y por cargas de proyectos vinculadas a energías renovables. El tráfico de pasajeros se consolidó con la incorporación de nuevas líneas hacia Nador y Alhucemas, lo que permitió la participación en la Operación de Paso del Estrecho. El número de cruceros y pasajeros de crucero también aumentó de forma significativa, mientras que el número de escalas totales descendió ligeramente, aunque con mayor GT medio.

Pasaia: en 2024 el puerto consolidó sus tráficos superando por cuarto año consecutivo la barrera de los 3 millones de toneladas (3,4 millones). La cifra supone un ligero descenso con respecto a 2023 (-2,2 %). Así, 2024 estuvo marcado por el declive general de la actividad exportadora en el territorio guipuzcoano asociado a un periodo de incertidumbre en mercados como el automóvil, uno de los tráficos principales del puerto de Pasaia. El crecimiento en otras mercancías como los productos siderúrgicos, que volvieron a ser la principal referencia abarcando más del 50 % del total, o el papel y la pasta de madera ha permitido también compensar y frenar el impacto de la reducción de los tráficos de vehículos y elementos de transporte y del agroganadero y alimentario.

Santa Cruz de Tenerife: los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife cerraron 2024 con 14,0 millones de toneladas, un 3 % más que en 2023. En graneles líquidos se registró un incremento, principalmente en fuel y gasoil. Los graneles sólidos, en cambio, cayeron, debido al descenso en áridos y cemento. La mercancía general aumentó, con un comportamiento positivo en carga contenerizada y negativo en convencional. El tráfico de contenedores en TEUs retrocedió ligeramente. En el ámbito de pasajeros, el puerto alcanzó un récord con más de 8 millones de personas, impulsado tanto por el tráfico interinsular como por los cruceros. El número de escalas de buques también creció, mientras que el avituallamiento se mantuvo estable.

Santander: alcanzó en 2024 un tráfico total de 7,2 millones de toneladas, un 2,8 % más que en 2023. Los graneles líquidos aumentaron en productos petrolíferos y químicos. Los graneles sólidos registraron una caída, principalmente en cereales y carbón, aunque crecieron minerales y sal. La mercancía general fue la protagonista del ejercicio, con un aumento, destacando la automoción, los siderúrgicos y la carga en contenedor. En ro-ro, el puerto consolidó su papel como nodo clave en la cornisa cantábrica. El número de pasajeros se incrementó tanto en ferris como en cruceros, mientras que el tráfico ferroviario creció de forma notable, reforzando la intermodalidad.

Sevilla: el puerto cerró 2024 con 4,3 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 8,1 %. Los graneles líquidos crecieron impulsados por aceites, abonos y biocombustibles. Los graneles sólidos también mostraron un buen comportamiento, con aumentos en minerales, cereales y chatarras. La mercancía general ascendió, con protagonismo de la carga contenerizada y de los productos siderúrgicos. El tráfico de contenedores y TEUs alcanzó uno de los mejores resultados de la última década. El tráfico ro-ro también se incrementó, reforzando la conexión con Canarias y el norte de África. En pasajeros, el puerto registró un crecimiento sostenido en cruceros fluviales y marítimos.

Tarragona: el tráfico total del 2024 ha sido de 31,9 millones de toneladas, un 2,5 % inferior al del ejercicio anterior. El tráfico de graneles líquidos experimentó un crecimiento, impulsado principalmente por un aumento en el crudo de petróleo y los productos químicos, a pesar de un descenso en otros productos petrolíferos. Por el contrario, los graneles sólidos disminuyeron, afectados por la caída en el tráfico de productos agroalimentarios (cereales, harinas, piensos y forrajes), y una notable reducción en las exportaciones de carbón a Cerdeña. No obstante, la incorporación del tráfico de mineral de hierro en tránsito ayudó a mitigar la caída general de esta categoría. La carga

general convencional registró un crecimiento positivo, pero el total de esta categoría se vio afectado negativamente por el cese de actividad de la terminal pública de contenedores, que dejó de operar en agosto de 2023. Como resultado, el número anual de TEUs y la mercancía en contenedor disminuyeron. El avituallamiento, la pesca y el tráfico interior mostraron un crecimiento. En contraste, la línea ro-ro con Turquía fue cancelada. El número de escalas y el tonelaje de registro bruto de los buques fueron inferiores al año previo, aunque el volumen promedio de los buques se mantuvo. A pesar de la reducción en el tráfico de mercancías, el segmento de pasajeros destacó positivamente, con un récord histórico en el número de pasajeros de cruceros.

Valencia: durante 2024 se manipularon un total de 81,3 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 5,3 % respecto al año 2023. Respecto a la forma de presentación de las mercancías, el tráfico de granel líquido descendió (los que más lo hicieron fueron el fueloil, gas natural y otros productos petrolíferos). El granel sólido aumentó (gracias a otros minerales no metálicos, cemento y clínker). La mercancía general no en contenedor aumentó (otros productos alimenticios y papel y pasta) y, por último, el tráfico en contenedor también incrementó su tráfico (gracias a productos químicos, maderas y corcho, automóviles y sus piezas). En cuanto al número de TEU, estos aumentaron. El tráfico de pasajeros también, siendo el movimiento de los pasajeros en línea regular al alza y un ligero descenso del de crucero turístico. El tráfico de vehículos en régimen de mercancía descendió.

Vigo: en 2024, el puerto ha alcanzado un hito histórico al registrar un tráfico total de 5,5 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 14,0 % respecto al año anterior y lo posiciona como el mejor ejercicio de su historia. Este resultado se debe, en gran medida, al excelente comportamiento de la mercancía general, que es la categoría predominante del puerto. El tráfico de contenedores y las toneladas transportadas en ellos experimentaron un notable aumento. Además, el tráfico ro-ro registró un récord histórico, duplicando el número de UTIs (Unidades de Transporte Intermodal) gracias a la nueva línea de semirremolques entre Vigo, Zeebrugge y Bilbao. La mercancía general convencional también creció, aunque la manipulada con grúa, como el granito en bruto, disminuyó. Por el contrario, los graneles fueron la única categoría en descenso, principalmente por la caída de los graneles sólidos. Sin embargo, dado su peso reducido en el volumen total, su impacto en el resultado global fue mínimo. Los automóviles y las piezas de automóvil se mantuvieron como la carga principal y establecieron un nuevo hito. La pesca congelada registró un notable incremento, impulsada por las importaciones de Argentina, Chile y China, mientras que la fresca descendió. El tráfico de conservas también creció. En cuanto a los pasajeros, hubo un comportamiento mixto: los cruceros mostraron un descenso, mientras que el tráfico de Ría experimentó un crecimiento.

Vilagarcía: en 2024, el tráfico total de mercancías del puerto se situó en 1,4 millones de toneladas, lo que supone una disminución del 8,8 % respecto al año anterior. Este descenso se atribuye en gran parte a la ausencia de operaciones de balasto y al comportamiento negativo de otros graneles sólidos, como el cuarzo, los cereales y el cemento. La única excepción en este segmento fue la urea, que mejoró sus datos. A pesar del descenso general, la categoría de graneles líquidos registró el tercer mejor resultado en los últimos 15 años. Aunque el aceite para consumo humano experimentó una ligera caída respecto a 2023, cerró el año con el segundo mejor dato histórico. Por su parte, el metanol, la parafina y otros graneles líquidos mostraron un incremento positivo. La mercancía general se consolidó como la categoría más importante del puerto, alcanzando su tercer mejor resultado en los últimos 15 años. El aluminio y el tablero —ambos estrechamente vinculados a la industria local— registraron un crecimiento. El movimiento de mercancía contenerizada también tuvo un excelente comportamiento. El puerto prácticamente duplicó el número de contenedores en operaciones de entrada-salida al exterior. Este crecimiento se debe a la operación completa de la segunda línea de mercancía contenerizada, que conecta el puerto con el Caribe y Canadá, complementando las dos líneas semanales ya existentes que enlazan con puertos peninsulares y Canarias.

3.3. Análisis por forma de presentación

Graneles líquidos

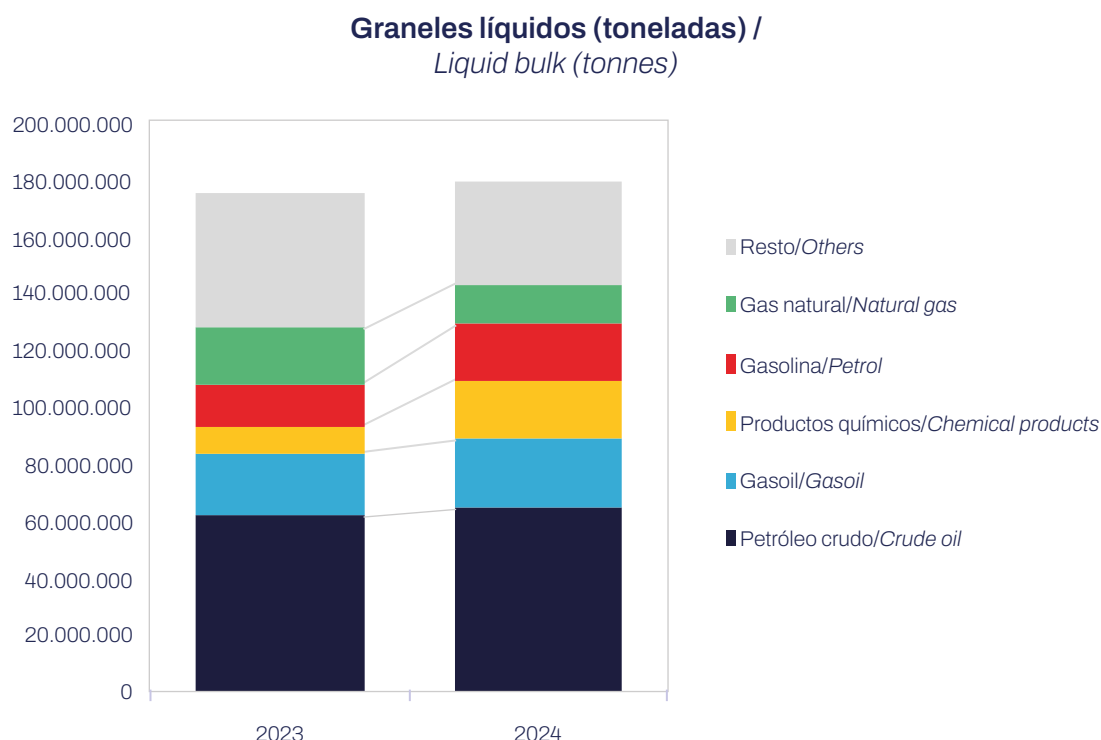
(178,8 millones de toneladas / 2,0 %)

En 2024 ha disminuido el tráfico de **gas natural** un 26,3 %, pero se ha compensado con el aumento del de **gasolina** (29,8 %), **gasoil** (6,5) y **petróleo crudo** (4,7 %). Cabe destacar un cambio obligado en la codificación del **fueloil** (aquel que tenga un contenido de constituyentes aromáticos en peso superior al de constituyentes no aromáticos, según la Nota Informativa publicada por la Agencia Tributaria el 04/07/2023, en aplicación de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [TSJUE - Ref. C330/13, 12 junio de 2014]), lo que ha provocado la reclasificación de gran parte de partidas de esta mercancía de la naturaleza “Fueloil” a “Productos químicos”, y por tanto un cambio en la serie de este tipo de hidrocarburos.

Las **importaciones** de graneles líquidos (petróleo crudo en su mayor parte) han disminuido un 1,2 %, y las **exportaciones** (hidrocarburos y productos químicos principalmente) han aumentado un 3,1 %. La cotización del barril de petróleo Brent cayó desde los 78 \$/barril el 31 de diciembre de 2023 a los 75 \$/barril a la misma fecha de 2024.

En lo que respecta a los tráficos de **tránsito** de graneles líquidos, en su mayor parte de productos **petrolíferos** y productos **químicos**, ha aumentado de forma importante, un 16,2 %. En el caso de los productos petrolíferos influyen las estrategias de almacenamiento y distribución a escala mundial, así como los desvíos provocados por los ataques del Mar Rojo que generaron un aumento coyuntural en algunos puertos españoles.

Es importante destacar que el suministro a buques de gas natural licuado está garantizado en todos los puertos de interés general, al menos mediante el uso de camiones cisterna.



Graneles sólidos

(84,8 millones de toneladas / -6,4 %)

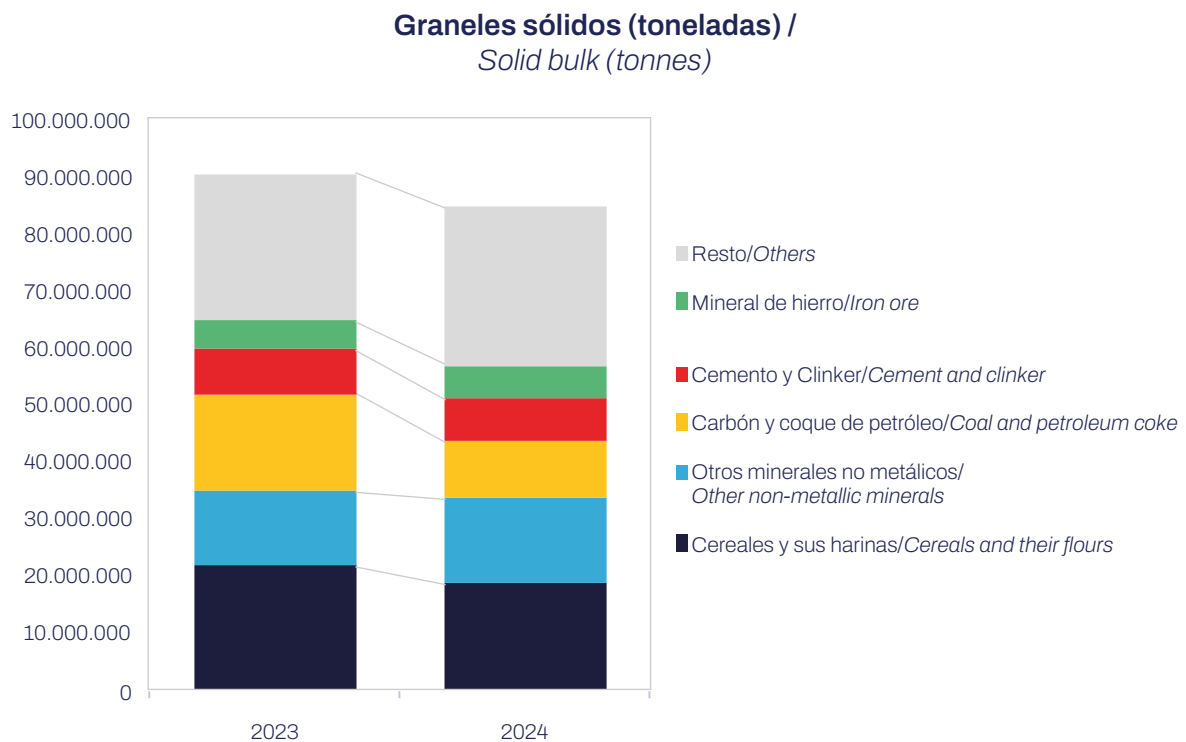
Los graneles sólidos son las mercancías que más han disminuido en términos porcentuales.

Debido a las políticas de descarbonización (que incluye el cierre de centrales térmicas) el tráfico de **carbón** cae un -41,2 %, después de un período extraordinario de crecimiento iniciado en 2022 y provocado por las operaciones de tránsito con destino final Europa.

Los **cereales y sus harinas**, que siguen siendo un tráfico fundamental, descendieron un 14,2 %. Esta caída se produce tras un período previo de acumulación de stocks motivado por la incertidumbre derivada de la invasión de Ucrania, uno de los principales abastecedores mundiales de grano.

Por su parte, **otros minerales y residuos metálicos** han aumentado (12,7 %) y el tráfico de **cemento y clínker** en forma de granel ha disminuido (-4,6 %) por la menor demanda.

A pesar de la bajada del mercado interno, las **importaciones** de graneles sólidos se han mantenido (un 0,7 % más) y las **exportaciones** aumentaron un 4,2 %.



Mercancía general

(278,5 millones de toneladas / 6,1 %)

La mercancía general sigue siendo la principal forma de presentación por volumen (es el 51 % del total).

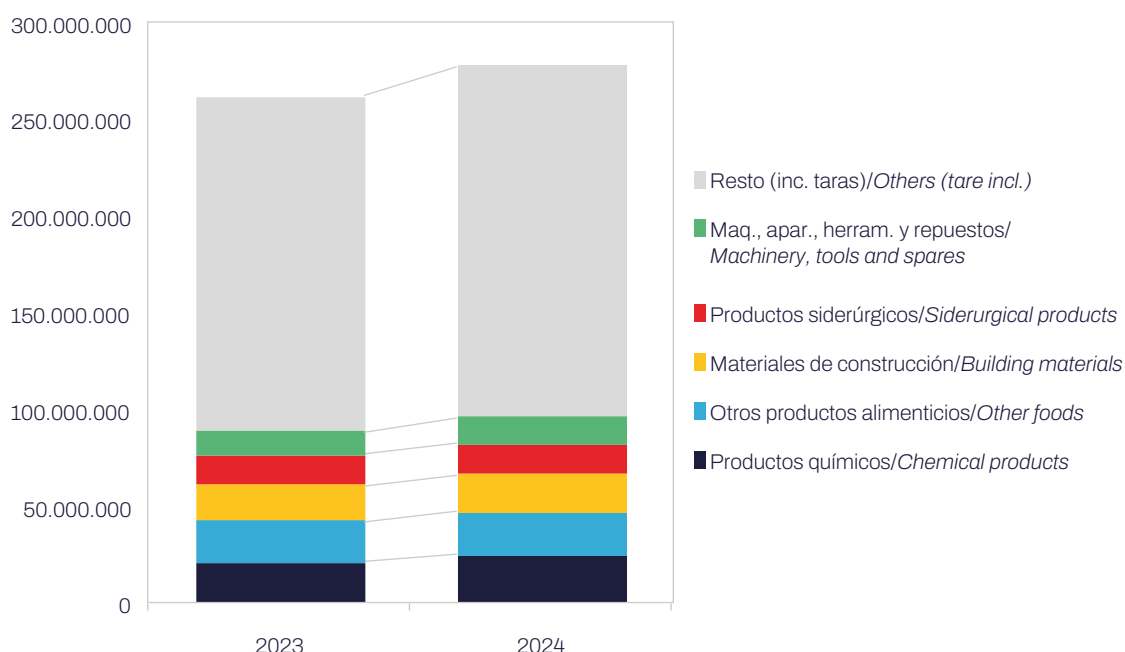
Destacan los tráficos de: **productos químicos; otros productos alimenticios; materiales de construcción; productos siderúrgicos; maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos; papel y pasta; y frutas, hortalizas y legumbres.**

Comparando con 2023, en 2024 han aumentado las **importaciones** de mercancía general (5,0 %). Por otra parte, las **exportaciones** lo han hecho en un 2,3 %.

Respecto al tráfico de la mercancía general en **tránsito**, que depende más de la actividad económica internacional y se trata de un tráfico de alta volatilidad por las decisiones que toman los agentes económicos en función de sus costes y la calidad de los servicios recibidos, en 2024 éste ha aumentado un 5,7 %, por las mismas razones que han crecido otro tipo de tráficos, la situación extraordinaria en la que se han visto afectados positivamente algunos puertos españoles debido a la crisis del Mar Rojo y los desvíos de algunas rutas marítimas.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (**ro-ro**) aumentó ligeramente (un 1,1 %) gracias al avance económico del norte de África, **transportando productos hortofrutícolas, textiles y ganado** a través del Estrecho de Gibraltar y productos demandados por las islas Baleares y Canarias.

Mercancía general (toneladas) /
General cargo (tonnes)



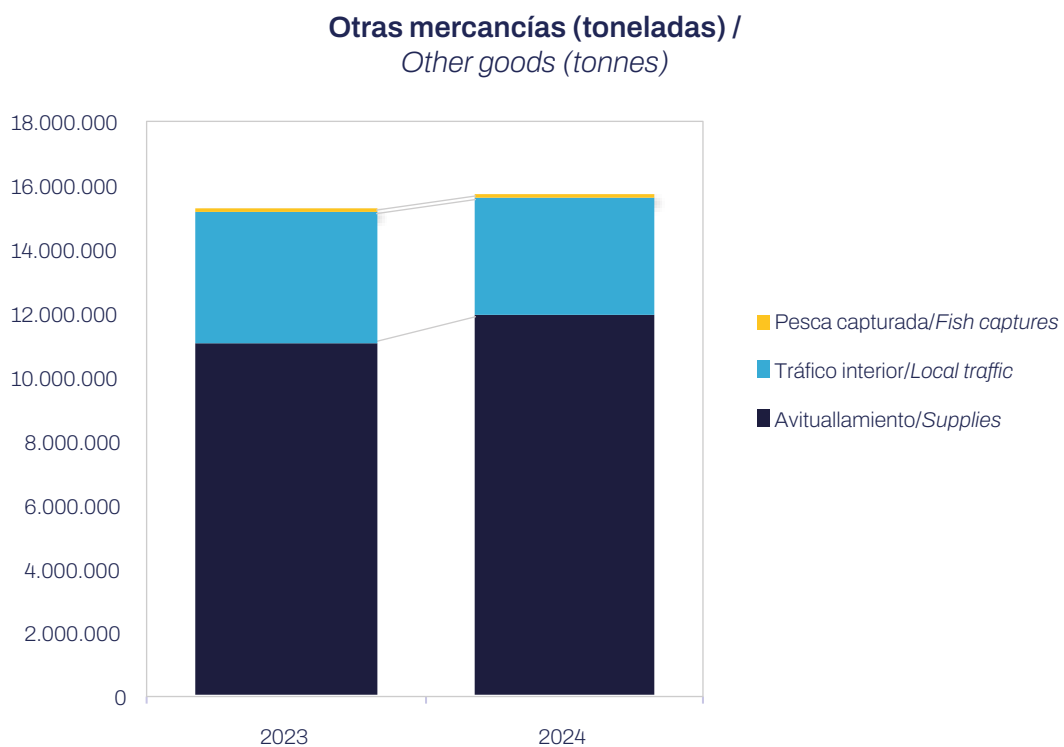
Otras mercancías

(15,7 millones de toneladas / 2,7 %)

La **pesca fresca** capturada, que no incluye la pesca congelada o refrigerada en alta mar (considerada mercancía general), vuelve a bajar en 2024, un 2,6 %.

Por su parte, el **avitallamiento** a buques ha aumentado un 7,9 %, debido al incremento del bunkering o tráfico de avituallamiento de combustibles líquidos, que creció un 10,0 %, impulsado por el desvío de tráficos del Mar Rojo hacia el cabo de Buena Esperanza, lo que impactó en algunos puertos del Atlántico.

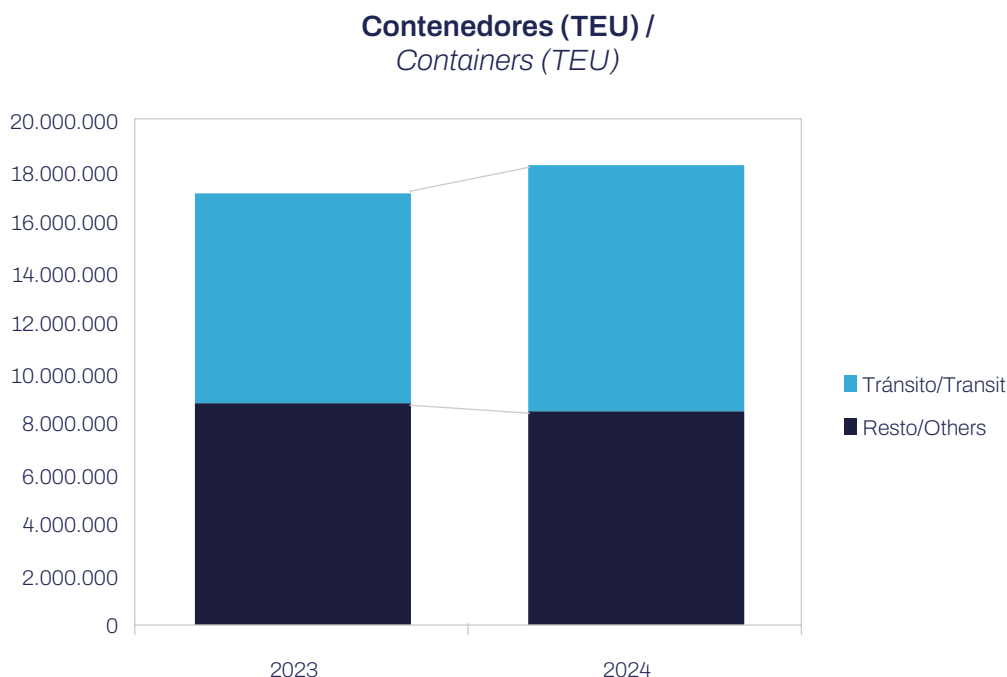
El **tráfico interior**, aquel que transcurre dentro de las aguas del ámbito de un puerto, aunque con poca incidencia sobre el tráfico total, ha disminuido un 10,9 % respecto a 2023.



Contenedores

(18.132 miles de TEU / 10,7 %)

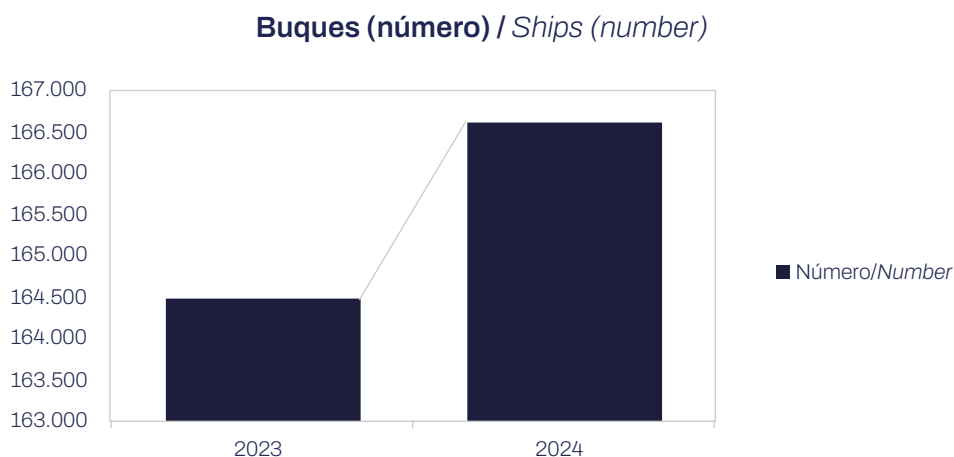
La mercancía general se transporta principalmente en **contenedores** (un 69 % de toda la mercancía general que se mueve por nuestros puertos) ya que facilita su acarreo sin manipulación en toda la cadena de transporte, pero requiere un alto grado de especialización de las terminales (con tendencia a la automatización). Dentro de los contenedores (medidos en TEU) se pueden diferenciar los que operan en **tránsito**, que han aumentado un 15,3 %.



Buques

(166,6 miles de unidades / 1,3 % y 2.706.231 miles de GT / 2,6 %)

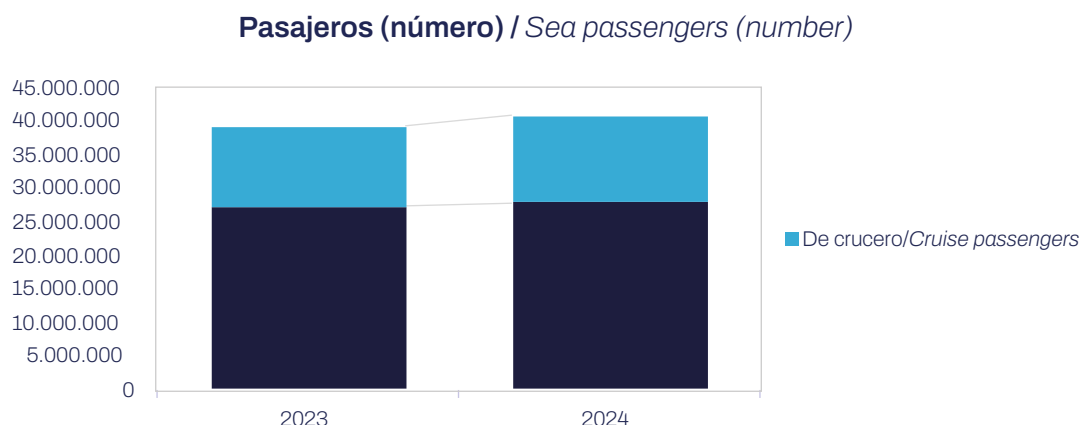
En consonancia con el aumento de las mercancías, se ha registrado un incremento del número de escalas de buques entrados en nuestros puertos (1,3 %), así como del número de GT (2,6 %). Ya es habitual que los megabuques (de unos 400 m de eslora y con capacidad total hasta 24.000 TEU) hagan escala en algunos de nuestros puertos.



Pasajeros

(28.021 miles en régimen de transporte / 2,7 % y 12.848 miles de cruceristas / 6,8 %)

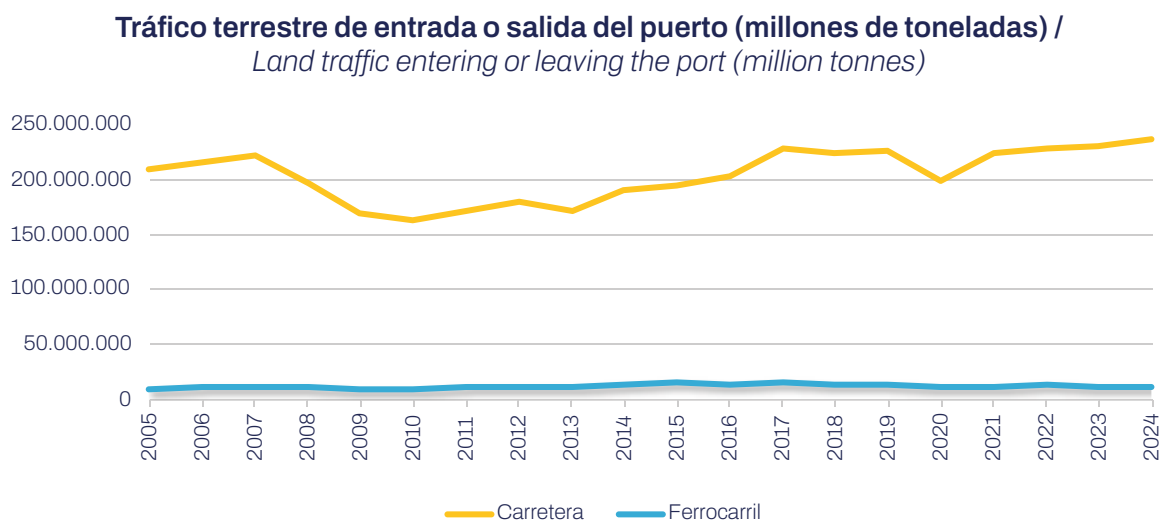
Este tráfico continúa de forma ascendente de tal forma que ha alcanzado de nuevo su récord histórico, tanto en régimen de transporte como de crucero, superando los valores de 2023. Así, han transitado por nuestros puertos un 2,7 % más de pasajeros en **régimen de transporte** (más de 28 millones) y un 6,8 % más de **crucero**, representando estos últimos casi 13 millones.



Ferrocarril

(11,6 millones de toneladas / -5,3 %)

Con el objetivo de aumentar el tráfico de mercancías por **ferrocarril**, se llevan a cabo iniciativas impulsadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el desarrollo de convenios de conexión y dotaciones presupuestarias específicas. Cabe destacar el Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria, destinado a financiar inversiones en infraestructuras especializadas, principalmente ferroviarias, con origen o destino en los puertos. Todo ello requiere de un compromiso de todos los actores implicados (ADIF, operadores, Autoridades Portuarias, etc.). Así, el transporte ferroviario de mercancías en los puertos representa cerca del 60 % de todo el tráfico ferroviario de mercancías en España.



3.4. Resumen general del tráfico y cuadros comparativos

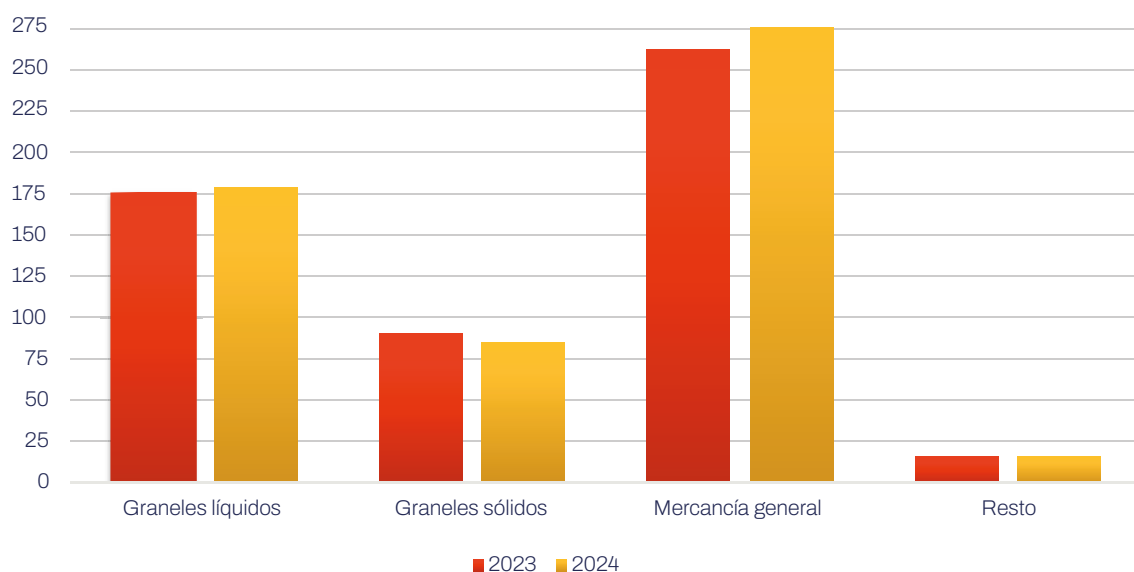
Análisis del tráfico 2023-2024

Datos en toneladas

Concepto			2023	2024	Variación	
					Diferencia	%
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	Graneles líquidos	Productos petrolíferos	135.631.083	133.947.502	-1.683.581	-1,2
		Otros líquidos	39.648.387	44.839.244	5.190.857	13,1
		Total	175.279.470	178.786.746	3.507.276	2,0
	Graneles sólidos		90.547.622	84.764.139	-5.783.483	-6,4
	Mercancía general	Convencional	83.785.069	85.519.314	1.734.245	2,1
		En contenedores	178.724.682	193.010.287	14.285.605	8,0
		Total	262.509.751	278.529.601	16.019.850	6,1
	SUBTOTAL		528.336.843	542.080.486	13.743.643	2,6
	Pesca capturada		131.328	127.941	-3.387	-2,6
	OTRAS MERCANCÍAS	Avituallamiento	Combustibles líquidos	9.043.654	9.953.796	910.142
Resto			2.018.442	1.977.517	-40.925	-2,0
Total			11.062.096	11.931.313	869.217	7,9
Tráfico interior		4.081.113	3.635.206	-445.907	-10,9	
SUBTOTAL		15.274.537	15.694.460	419.923	3	
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO (*)			543.611.380	557.774.946	14.163.566	2,6
OTROS DATOS DE TRÁFICO OTHER TRAFFIC DATA	Mercancías en tránsito (toneladas)	En contenedores	106.501.981	117.474.114	10.972.133	10,3
		Total	141.995.906	150.070.097	8.074.191	5,7
	Tráfico ro-ro	UTIS (unidades)	2.997.207	3.120.606	123.399	4,1
		Total (toneladas)	71.859.602	72.679.858	820.256	1,1
	Contenedores (TEU)	En tránsito	8.393.359	9.674.369	1.281.010	15,3
		Total	16.374.563	18.132.441	1.757.878	10,7
	Buques mercantes	Número	164.467	166.615	2.148	1,3
		G.T.	2.638.852.343	2.706.230.864	67.378.521	2,6
	Pasajeros (número)	En régimen de transporte	27.278.823	28.021.004	742.181	2,7
		De crucero	12.025.960	12.848.293	822.333	6,8
		Total	39.304.783	40.869.297	1.564.514	4,0
	Automóviles (unidades)	En régimen de pasaje	6.858.393	7.234.302	375.909	5,5
		En régimen de mercancía	3.813.209	3.567.354	-245.855	-6,4

(*) Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras.

Tráfico de mercancías (en millones de toneladas)



Muelle Sur del puerto de Huelva



Tráfico portuario total en 2024

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	GRANELES LÍQUIDOS			GRANELES SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL			TOTAL MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN
	Productos petrolíferos	Otros líquidos	Total		Convencional	En contenedores	Total	
A Coruña	8.995.067	824.794	9.819.861	4.214.148	540.991	313	541.304	14.575.313
Alicante	45.124	22.103	67.227	1.796.612	81.600	1.157.283	1.238.883	3.102.722
Almería	0	122.835	122.835	3.877.543	1.223.105	262.790	1.485.895	5.486.273
Avilés	1.750	582.937	584.687	2.839.479	1.161.027	0	1.161.027	4.585.193
Bahía de Algeciras	20.596.140	8.214.676	28.810.816	239.222	11.919.880	56.225.471	68.145.351	97.195.389
Bahía de Cádiz	454.627	78.646	533.273	1.656.246	779.616	1.632.611	2.412.227	4.601.746
Baleares	1.579.453	0	1.579.453	358.502	14.636.050	303.775	14.939.825	16.877.780
Barcelona	7.353.678	6.329.115	13.682.793	4.799.502	11.660.668	37.681.758	49.342.426	67.824.721
Bilbao	15.330.529	6.239.666	21.570.195	4.315.475	3.453.169	5.101.079	8.554.248	34.439.918
Cartagena	22.752.462	3.179.171	25.931.633	8.781.075	319.517	681.229	1.000.746	35.713.454
Castellón	7.378.672	1.121.842	8.500.514	7.676.957	57.107	1.196.726	1.253.833	17.431.304
Ceuta	597.164	0	597.164	3.926	526.316	64.474	590.790	1.191.880
Ferrol-San Cibrao	238.960	2.046.868	2.285.828	3.695.342	537.587	135.594	673.181	6.654.351
Gijón	795.076	940.855	1.735.931	12.080.521	790.239	1.010.380	1.800.619	15.617.071
Huelva	16.784.957	7.067.959	23.852.916	5.293.079	928.640	814.098	1.742.738	30.888.733
Las Palmas	8.350.779	406.573	8.757.352	414.003	5.045.908	14.638.575	19.684.483	28.855.838
Málaga	9.948	102.911	112.859	1.259.612	486.143	2.570.393	3.056.536	4.429.007
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	0	1.369.839	656.059	518.209	1.174.268	2.544.107
Melilla	64.305	1	64.306	16.689	414.751	39.919	454.670	535.665
Motril	1.076.934	201.159	1.278.093	752.995	566.013	2.908	568.921	2.600.009
Pasaia	0	0	0	938.380	2.436.182	0	2.436.182	3.374.562
Santa Cruz de Tenerife	3.633.569	6.628	3.640.197	336.445	4.859.653	4.195.141	9.054.794	13.031.436
Santander	76.042	89.724	165.766	3.354.454	2.302.087	1.360.640	3.662.727	7.182.947
Sevilla	0	567.712	567.712	2.032.436	535.366	1.103.914	1.639.280	4.239.428
Tarragona	16.948.330	3.810.082	20.758.412	9.226.938	1.552.967	137.263	1.690.230	31.675.580
Valencia	813.016	2.629.024	3.442.040	2.762.306	15.645.129	58.816.700	74.461.829	80.666.175
Vigo	0	38.626	38.626	260.036	1.964.342	3.089.283	5.053.625	5.352.287
Vilagarcía	70.920	215.337	286.257	412.377	439.202	269.761	708.963	1.407.597
TOTAL	133.947.502	44.839.244	178.786.746	84.764.139	85.519.314	193.010.287	278.529.601	542.080.486

* Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras

Tráfico portuario total (continuación)

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	PESCA CAPTURADA	AVITUALLAMIENTO			TRÁFICO INTERIOR TRÁFICO	TOTAL OTRAS MERCANCÍAS	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
		Combustibles líquidos	Resto	Total			
A Coruña	23.159	40.969	50.968	91.937	0	115.096	14.690.409
Alicante	810	1.200	20.540	21.740	0	22.550	3.125.272
Almería	3.813	43.037	50.949	93.986	0	97.799	5.584.072
Avilés	9.675	12.586	33.196	45.782	10.000	65.457	4.650.650
Bahía de Algeciras	1.287	3.269.420	153.045	3.422.465	3.513.905	6.937.657	104.133.046
Bahía de Cádiz	11.065	25.414	93.725	119.139	0	130.204	4.731.950
Baleares	1.951	683	157.294	157.977	0	159.928	17.037.708
Barcelona	2.577	1.601.478	274.556	1.876.034	0	1.878.611	69.703.332
Bilbao	0	78.936	70.947	149.883	1.607	151.490	34.591.408
Cartagena	477	18.438	190.450	208.888	0	209.365	35.922.819
Castellón	2.546	0	27.497	27.497	0	30.043	17.461.347
Ceuta	47	551.646	28.300	579.946	0	579.993	1.771.873
Ferrol-San Cibrao	148	7.936	5.412	13.348	61	13.557	6.667.908
Gijón	8.969	28.122	0	28.122	0	37.091	15.654.162
Huelva	115	141.545	37.432	178.977	42.245	221.337	31.110.070
Las Palmas	993	2.649.623	261.496	2.911.119	0	2.912.112	31.767.950
Málaga	128	34.274	51.344	85.618	0	85.746	4.514.753
Marín y Ría de Pontevedra	2.095	14.912	11.977	26.889	0	28.984	2.573.091
Melilla	0	0	5.548	5.548	0	5.548	541.213
Motril	817	15.008	9.305	24.313	0	25.130	2.625.139
Pasaia	16.496	10.045	16.552	26.597	0	43.093	3.417.655
Santa Cruz de Tenerife	2.539	770.349	145.010	915.359	1.743	919.641	13.951.077
Santander	4.084	32.185	22.719	54.904	0	58.988	7.241.935
Sevilla	0	15.553	19.048	34.601	0	34.601	4.274.029
Tarragona	2.042	32.891	82.201	115.092	65.645	182.779	31.858.359
Valencia	1.559	496.498	91.279	587.777	0	589.336	81.255.511
Vigo	30.549	58.303	61.086	119.389	0	149.938	5.502.225
Vilagarcía	0	2.745	5.641	8.386	0	8.386	1.415.983
TOTAL	127.941	9.953.796	1.977.517	11.931.313	3.635.206	15.694.460	557.774.946

* Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras



Tráfico total por tipo de operación

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	EMBARCADAS		DESEMBARCADAS		TRANS-BORDADAS	TOTAL EMBARCADAS, DESEMBARC. Y TRANSBORDAD.	PESCA, AVITUALLAMIENT. Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	En tránsito	Total	En tránsito	Total				
A Coruña	202.320	4.235.126	243.631	10.313.187	27.000	14.575.313	115.096	14.690.409
Alicante	15.510	1.875.685	10.349	1.227.037	0	3.102.722	22.550	3.125.272
Almería	1.797	4.113.643	1.073	1.372.630	0	5.486.273	97.799	5.584.072
Avilés	0	2.182.678	194	2.402.515	0	4.585.193	65.457	4.650.650
Bahía de Algeciras	31.877.921	44.157.758	32.529.877	53.009.639	27.992	97.195.389	6.937.657	104.133.046
Bahía de Cádiz	398.365	2.175.693	383.576	2.420.604	5.449	4.601.746	130.204	4.731.950
Baleares	12.050	5.071.814	2	11.805.966	0	16.877.780	159.928	17.037.708
Barcelona	11.979.909	31.869.542	13.063.236	35.949.279	5.900	67.824.721	1.878.611	69.703.332
Bilbao	43.554	10.957.829	52.648	23.453.277	28.812	34.439.918	151.490	34.591.408
Cartagena	82.218	10.416.565	24.679	25.295.339	1.550	35.713.454	209.365	35.922.819
Castellón	26.856	4.593.314	30.434	12.837.990	0	17.431.304	30.043	17.461.347
Ceuta	0	239.966	986	951.914	0	1.191.880	579.993	1.771.873
Ferrol-San Cibrao	210.067	2.001.767	141.008	4.651.582	1.002	6.654.351	13.557	6.667.908
Gijón	654.374	4.341.838	758.394	11.275.233	0	15.617.071	37.091	15.654.162
Huelva	1.330.271	11.818.747	1.501.074	19.069.986	0	30.888.733	221.337	31.110.070
Las Palmas	6.703.101	10.779.730	7.524.398	18.071.884	4.224	28.855.838	2.912.112	31.767.950
Málaga	1.148.043	2.068.437	1.176.215	2.360.570	0	4.429.007	85.746	4.514.753
Marín y Ría de Pontevedra	3.056	707.609	3.597	1.836.498	0	2.544.107	28.984	2.573.091
Melilla	0	139.651	0	396.014	0	535.665	5.548	541.213
Motril	27.284	725.101	0	1.874.908	0	2.600.009	25.130	2.625.139
Pasaia	19.115	1.155.938	19.235	2.218.624	0	3.374.562	43.093	3.417.655
Santa Cruz de Tenerife	433.996	4.593.043	440.610	8.336.864	101.529	13.031.436	919.641	13.951.077
Santander	176.304	3.315.557	176.976	3.867.390	0	7.182.947	58.988	7.241.935
Sevilla	0	1.617.807	0	2.621.621	0	4.239.428	34.601	4.274.029
Tarragona	588.380	6.574.337	970.485	24.920.650	180.593	31.675.580	182.779	31.858.359
Valencia	17.200.707	40.851.584	17.358.448	39.814.591	0	80.666.175	589.336	81.255.511
Vigo	253.993	2.621.367	265.037	2.730.920	0	5.352.287	149.938	5.502.225
Vilagarcía	883	513.631	3.861	893.966	0	1.407.597	8.386	1.415.983
TOTAL	73.390.074	215.715.757	76.680.023	325.980.678	384.051	542.080.486	15.694.460	557.774.946

Tráfico total por tipo de navegación

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	CABOTAJE			EXTERIOR			TRANS-BORDADAS	PESCA, AVITUALLAMIENTOS Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	Embarcadas	Desembarcadas	Total	Embarcadas	Desembarcadas	Total			
A Coruña	1.240.130	1.024.178	2.264.308	2.994.996	9.289.009	12.284.005	27.000	115.096	14.690.409
Alicante	956.754	287.954	1.244.708	918.931	939.083	1.858.014	0	22.550	3.125.272
Almería	549.841	249.030	798.871	3.563.802	1.123.600	4.687.402	0	97.799	5.584.072
Avilés	245.434	199.155	444.589	1.937.244	2.203.360	4.140.604	0	65.457	4.650.650
Bahía de Algeciras	6.061.193	4.565.166	10.626.359	38.096.565	48.444.473	86.541.038	27.992	6.937.657	104.133.046
Bahía de Cádiz	1.200.234	1.122.503	2.322.737	975.459	1.298.101	2.273.560	5.449	130.204	4.731.950
Baleares	5.057.517	11.293.371	16.350.888	14.297	512.595	526.892	0	159.928	17.037.708
Barcelona	6.144.104	3.610.385	9.754.489	25.725.438	32.338.894	58.064.332	5.900	1.878.611	69.703.332
Bilbao	1.565.479	382.998	1.948.477	9.392.350	23.070.279	32.462.629	28.812	151.490	34.591.408
Cartagena	1.677.533	1.250.202	2.927.735	8.739.032	24.045.137	32.784.169	1.550	209.365	35.922.819
Castellón	1.359.967	443.755	1.803.722	3.233.347	12.394.235	15.627.582	0	30.043	17.461.347
Ceuta	234.979	605.956	840.935	4.987	345.958	350.945	0	579.993	1.771.873
Ferrol-San Cibrao	171.027	78.134	249.161	1.830.740	4.573.448	6.404.188	1.002	13.557	6.667.908
Gijón	558.851	373.346	932.197	3.782.987	10.901.887	14.684.874	0	37.091	15.654.162
Huelva	4.547.370	1.289.395	5.836.765	7.271.377	17.780.591	25.051.968	0	221.337	31.110.070
Las Palmas	3.824.735	8.754.463	12.579.198	6.954.995	9.317.421	16.272.416	4.224	2.912.112	31.767.950
Málaga	388.857	102.847	491.704	1.679.580	2.257.723	3.937.303	0	85.746	4.514.753
Marín y Ría de Pontevedra	3.969	36.014	39.983	703.640	1.800.484	2.504.124	0	28.984	2.573.091
Melilla	139.651	395.695	535.346	0	319	319	0	5.548	541.213
Motril	75.294	308.921	384.215	649.807	1.565.987	2.215.794	0	25.130	2.625.139
Pasaia	597	33.381	33.978	1.155.341	2.185.243	3.340.584	0	43.093	3.417.655
Santa Cruz de Tenerife	3.886.461	6.865.757	10.752.218	706.582	1.471.107	2.177.689	101.529	919.641	13.951.077
Santander	178.968	51.174	230.142	3.136.589	3.816.216	6.952.805	0	58.988	7.241.935
Sevilla	957.001	524.664	1.481.665	660.806	2.096.957	2.757.763	0	34.601	4.274.029
Tarragona	1.818.625	1.442.085	3.260.710	4.755.712	23.478.565	28.234.277	180.593	182.779	31.858.359
Valencia	7.197.593	3.986.990	11.184.583	33.653.991	35.827.601	69.481.592	0	589.336	81.255.511
Vigo	100.840	221.327	322.167	2.520.527	2.509.593	5.030.120	0	149.938	5.502.225
Vilagarcía	173.594	121.818	295.412	340.037	772.148	1.112.185	0	8.386	1.415.983
TOTAL	50.316.598	49.620.664	99.937.262	165.399.159	276.360.014	441.759.173	384.051	15.694.460	557.774.946

* Incluye tránsito



Comercio exterior y nacional

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	COMERCIO EXTERIOR ⁽¹⁾									COMERCIO NACIONAL ⁽²⁾
	Importaciones graneles líquidos	Importaciones graneles sólidos	Importaciones mercancía general	Total importaciones	Exportaciones granel líquido	Exportaciones granel sólido	Exportaciones mercancía general	Total exportaciones	TOTAL	
A Coruña	5.713.320	2.928.933	403.004	9.045.257	1.988.852	665.645	138.178	2.792.675	11.837.932	2.264.308
Alicante	9.401	739.979	138.580	887.960	12.925	786.732	96.410	896.067	1.784.027	916.808
Almería	44.871	299.286	585.552	929.709	77.964	2.876.147	401.747	3.355.858	4.285.567	741.757
Avilés	275.051	1.649.081	279.228	2.203.360	175.778	979.410	782.055	1.937.243	4.140.603	444.396
Bahía de Algeciras	11.572.804	162.483	5.254.100	16.989.387	3.651.446	0	5.076.698	8.728.144	25.717.531	10.402
Bahía de Cádiz	53.214	966.149	51.932	1.071.295	8.122	359.727	258.559	626.408	1.697.703	1.388.558
Baleares	404.031	89.084	18.256	511.371	0	44	13.104	13.148	524.519	8.544.728
Barcelona	6.619.741	2.660.660	8.016.962	17.297.363	480.012	1.950.715	9.126.120	11.556.847	28.854.210	5.225.873
Bilbao	16.401.515	2.115.209	3.907.972	22.424.696	3.418.298	2.086.784	3.231.785	8.736.867	31.161.563	1.865.153
Cartagena	18.170.747	5.347.575	456.275	23.974.597	5.161.784	3.093.703	362.542	8.618.029	32.592.626	2.899.923
Castellón	5.736.809	6.376.519	173.824	12.287.152	1.262.351	1.030.159	827.959	3.120.469	15.407.621	1.787.624
Ceuta	339.615	0	2.342	341.957	4.987	0	0	4.987	346.944	509.651
Ferrol-San Cibrao	1.951.770	2.360.623	106.445	4.418.838	173.964	961.526	492.643	1.628.133	6.046.971	225.479
Gijón	1.318.106	8.040.387	717.404	10.075.897	114.413	2.040.695	915.076	3.070.184	13.146.081	908.248
Huelva	13.039.615	3.256.774	218.605	16.514.994	4.380.656	1.573.509	234.009	6.188.174	22.703.168	4.935.654
Las Palmas	1.339.144	239.543	412.487	1.991.174	244.862	13.212	206.397	464.471	2.455.645	8.864.283
Málaga	52.448	798.304	196.898	1.047.650	39.693	321.657	151.368	512.718	1.560.368	305.316
Marín y Ría de Pontevedra	0	1.341.790	411.664	1.753.454	0	17.953	637.736	655.689	2.409.143	27.392
Melilla	0	0	23	23	0	0	0	0	23	300.983
Motril	973.611	188.107	260.200	1.421.918	3.457	505.887	68.405	577.749	1.999.667	350.635
Pasaia	0	838.458	1.316.928	2.155.386	0	99.921	1.025.409	1.125.330	3.280.716	33.066
Santa Cruz de Tenerife	488.637	130.612	413.305	1.032.554	188.068	456	111.208	299.732	1.332.286	7.737.028
Santander	152.438	2.320.886	833.351	3.306.675	9.352	1.004.943	1.575.768	2.590.063	5.896.738	172.689
Sevilla	537.655	1.387.256	169.951	2.094.862	0	459.360	200.048	659.408	2.754.270	1.081.295
Tarragona	13.904.799	7.582.077	1.040.032	22.526.908	3.327.062	367.762	547.400	4.242.224	26.769.132	3.137.109
Valencia	2.414.071	2.053.128	11.593.999	16.061.198	263.636	669.689	13.467.588	14.400.913	30.462.111	5.149.386
Vigo	38.626	74.835	1.762.815	1.876.276	0	0	1.949.647	1.949.647	3.825.923	291.381
Vilagarcía	284.067	244.969	236.304	765.340	0	90.391	242.598	332.989	1.098.329	234.177
TOTAL	101.836.106	54.192.707	38.978.438	195.007.251	24.987.682	21.956.027	42.140.457	89.084.166	284.091.417	60.353.302

(1) Mercancías descargadas, o cargadas, (excluyendo tránsito, taras y transbordo) cuyo país de origen, o destino, sea distinto a España
(2) Mercancías descargadas, o cargadas, (excluyendo tránsito, taras y transbordo) con origen y destino España

Comercio exterior y nacional (continuación)

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	TRÁNSITO SIN TARAS *				TARAS DE EQUIPAMIENTOS	TRANSBORDO	PESCA, AVITUALLAMIENTOS Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Total				
A Coruña	0	445.951	0	445.951	122	27.000	115.096	14.690.409
Alicante	0	0	20.438	20.438	381.449	0	22.550	3.125.272
Almería	0	0	2.597	2.597	456.352	0	97.799	5.584.072
Avilés	0	0	194	194	0	0	65.457	4.650.650
Bahía de Algeciras	13.560.354	76.739	42.187.346	55.824.439	15.615.025	27.992	6.937.657	104.133.046
Bahía de Cádiz	463.314	60.575	208.499	732.388	777.648	5.449	130.204	4.731.950
Baleares	0	0	4.557	4.557	7.803.976	0	159.928	17.037.708
Barcelona	5.933.310	0	15.503.433	21.436.743	12.301.995	5.900	1.878.611	69.703.332
Bilbao	0	0	81.937	81.937	1.302.453	28.812	151.490	34.591.408
Cartagena	0	89.725	15.599	105.324	114.031	1.550	209.365	35.922.819
Castellón	0	4.000	45.497	49.497	186.562	0	30.043	17.461.347
Ceuta	0	0	986	986	334.299	0	579.993	1.771.873
Ferrol-San Cibrao	0	327.690	22.082	349.772	31.127	1.002	13.557	6.667.908
Gijón	0	1.411.910	355	1.412.265	150.477	0	37.091	15.654.162
Huelva	2.517.202	127.635	158.409	2.803.246	446.665	0	221.337	31.110.070
Las Palmas	3.633.282	973	8.881.953	12.516.208	5.015.478	4.224	2.912.112	31.767.950
Málaga	20.718	0	1.913.930	1.934.648	628.675	0	85.746	4.514.753
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	5.969	5.969	101.603	0	28.984	2.573.091
Melilla	0	0	0	0	234.659	0	5.548	541.213
Motril	27.284	0	0	27.284	222.423	0	25.130	2.625.139
Pasaia	0	0	33.590	33.590	27.190	0	43.093	3.417.655
Sta. C. de Tenerife	1.928	13	729.021	730.962	3.129.631	101.529	919.641	13.951.077
Santander	279	0	293.695	293.974	819.546	0	58.988	7.241.935
Sevilla	0	0	0	0	403.863	0	34.601	4.274.029
Tarragona	351.881	1.156.955	48.962	1.557.798	30.948	180.593	182.779	31.858.359
Valencia	394.913	6.000	28.483.476	28.884.389	16.170.289	0	589.336	81.255.511
Vigo	0	0	452.924	452.924	782.059	0	149.938	5.502.225
Vilagarcía	0	2.954	1.429	4.383	70.708	0	8.386	1.415.983
TOTAL	26.904.465	3.711.120	99.096.878	129.712.463	67.539.253	384.051	15.694.460	557.774.946

* Sin taras de equipamiento

Otros datos de tráfico

(número)

AUTORIDAD PORTUARIA	CONTENEDORES (TEUS)		BUQUES		PASAJEROS	
	En tránsito	Total	Número	G.T.	De crucero	Total
A Coruña	0	34	1.137	30.914.278	406.613	406.613
Alicante	2.752	180.819	820	17.891.802	234.659	372.314
Almería	124	17.016	2.030	37.635.211	12.397	988.435
Avilés	0	0	796	6.001.535	0	0
Bahía de Algeciras	4.073.231	4.712.793	31.266	549.142.491	0	5.954.998
Bahía de Cádiz	22.858	221.766	1.522	43.194.490	696.151	736.496
Baleares	10	84.427	48.760	285.139.391	2.500.996	10.037.049
Barcelona	1.739.088	3.885.738	8.381	364.184.843	3.655.981	5.395.448
Bilbao	7.142	458.928	2.772	57.005.367	137.477	281.932
Cartagena	727	54.021	2.147	47.392.473	219.906	219.906
Castellón	3.834	87.279	1.332	19.562.862	743	743
Ceuta	0	5.174	10.293	70.632.856	7.660	1.948.034
Ferrol-San Cibrao	593	14.209	820	12.484.213	13.294	13.294
Gijón	231	70.188	1.128	20.327.033	44.769	44.769
Huelva	12.744	107.167	2.259	41.335.988	1.656	57.307
Las Palmas	742.277	1.329.768	14.429	321.967.278	1.877.687	3.516.721
Málaga	187.224	216.629	1.552	62.660.059	469.949	832.682
Marín y Ría de Pontevedra	338	48.255	486	3.357.650	765	765
Melilla	0	5.656	1.284	35.060.653	8.847	712.196
Motril	0	432	986	16.357.821	58.842	236.546
Pasaia	0	0	892	7.274.897	663	665
Santa Cruz de Tenerife	66.081	508.899	17.014	219.975.110	1.318.760	6.869.175
Santander	26.699	149.786	1.511	29.449.061	35.773	266.189
Sevilla	0	152.328	925	5.644.457	21.395	21.395
Tarragona	474	14.425	2.327	47.950.253	136.091	136.091
Valencia	2.755.726	5.475.773	7.437	302.262.221	774.067	1.606.382
Vigo	32.038	298.005	1.905	48.463.862	211.193	211.193
Vilagarcía	178	32.926	404	2.962.709	1.959	1.959
TOTAL	9.674.369	18.132.441	166.615	2.706.230.864	12.848.293	40.869.297



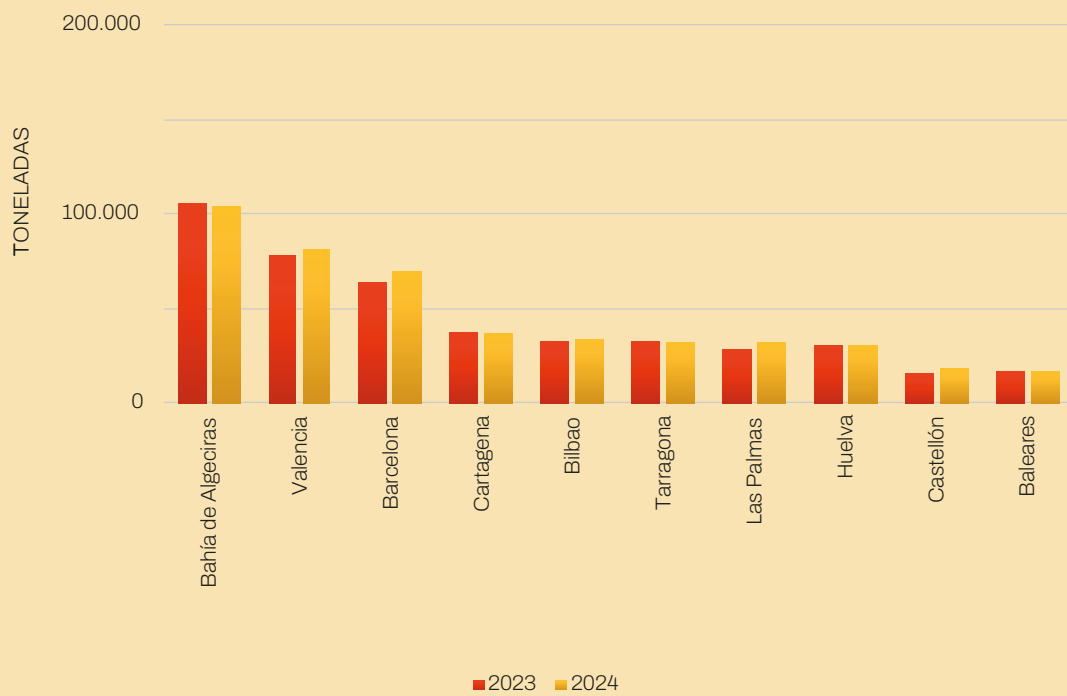
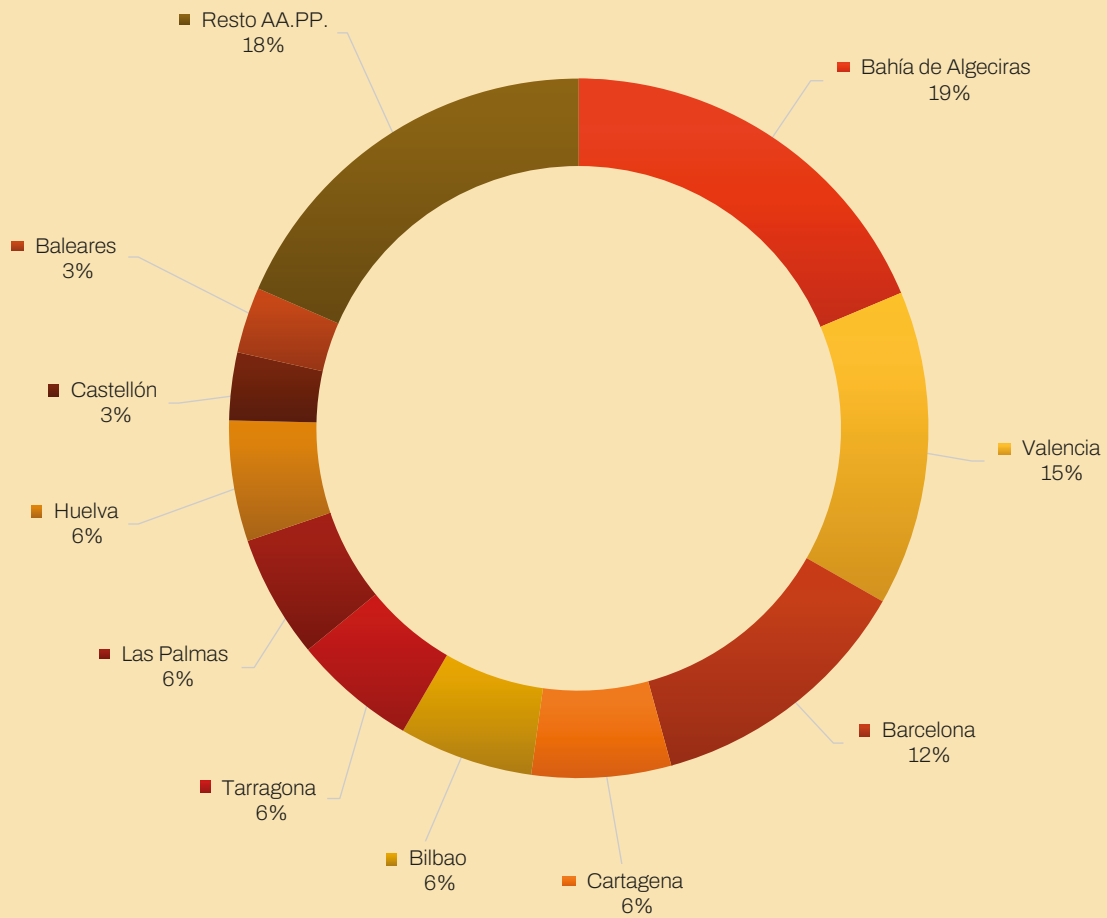
Puerto de Pasaia.

Tráfico portuario total

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	13.982.453	14.690.409	5,1
Alicante	3.212.959	3.125.272	-2,7
Almería	5.289.825	5.584.072	5,6
Avilés	4.581.057	4.650.650	1,5
Bahía de Algeciras	104.821.366	104.133.046	-0,7
Bahía de Cádiz	5.750.764	4.731.950	-17,7
Baleares	16.215.568	17.037.708	5,1
Barcelona	64.025.934	69.703.332	8,9
Bilbao	32.932.979	34.591.408	5,0
Cartagena	37.772.666	35.922.819	-4,9
Castellón	15.741.738	17.461.347	10,9
Ceuta	1.862.038	1.771.873	-4,8
Ferrol-San Cibrao	8.451.919	6.667.908	-21,1
Gijón	18.991.472	15.654.162	-17,6
Huelva	30.085.963	31.110.070	3,4
Las Palmas	27.874.049	31.767.950	14,0
Málaga	2.558.615	4.514.753	76,5
Marín y Ría de Pontevedra	2.121.010	2.573.091	21,3
Melilla	536.663	541.213	0,8
Motril	2.551.593	2.625.139	2,9
Pasaia	3.493.768	3.417.655	-2,2
Santa Cruz de Tenerife	13.539.300	13.951.077	3,0
Santander	7.043.209	7.241.935	2,8
Sevilla	3.952.958	4.274.029	8,1
Tarragona	32.680.637	31.858.359	-2,5
Valencia	77.163.935	81.255.511	5,3
Vigo	4.824.514	5.502.225	14,0
Vilagarcía	1.552.428	1.415.983	-8,8
TOTAL	543.611.380	557.774.946	2,6

Trafico Portuario Total 2024



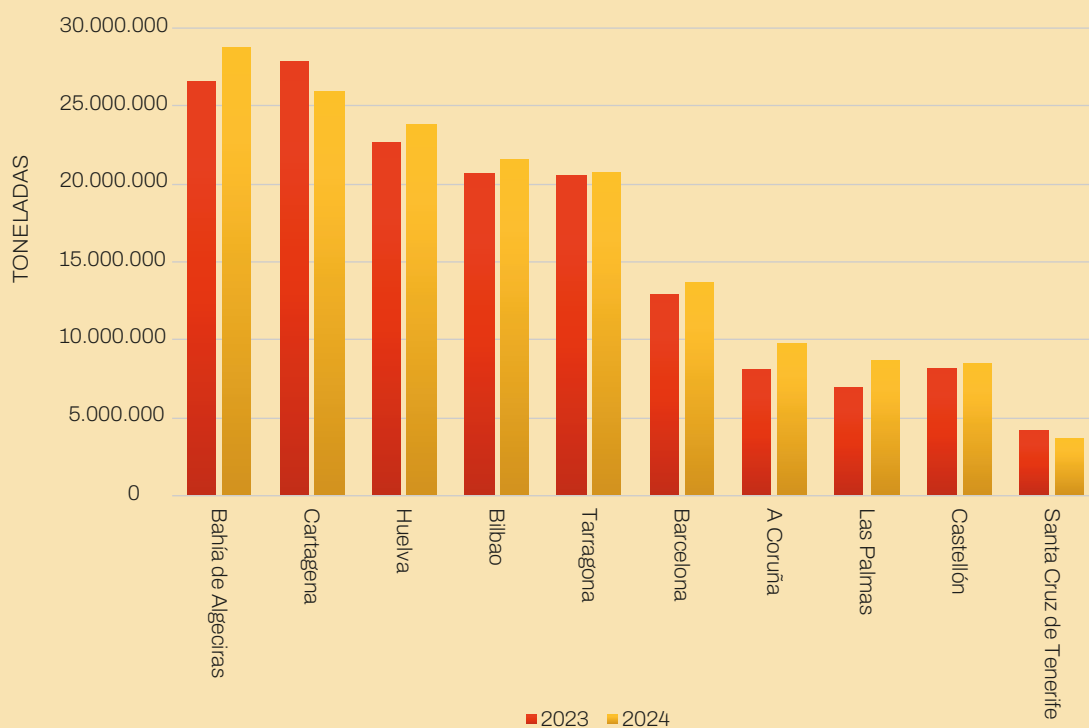
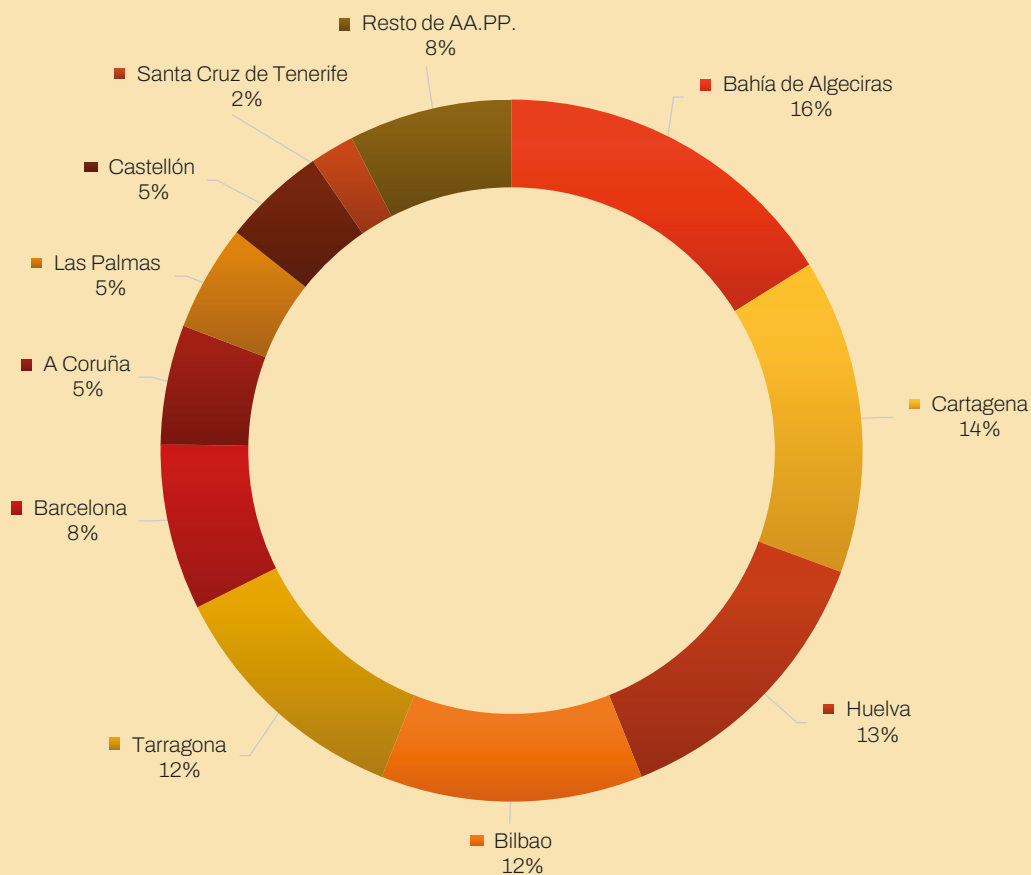
Tráfico de graneles líquidos

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	8.074.954	9.819.861	21,6
Alicante	46.727	67.227	43,9
Almería	33.260	122.835	269,3
Avilés	657.304	584.687	-11,0
Bahía de Algeciras	26.529.595	28.810.816	8,6
Bahía de Cádiz	1.255.018	533.273	-57,5
Baleares	1.473.164	1.579.453	7,2
Barcelona	12.918.903	13.682.793	5,9
Bilbao	20.644.493	21.570.195	4,5
Cartagena	27.835.244	25.931.633	-6,8
Castellón	8.150.341	8.500.514	4,3
Ceuta	674.722	597.164	-11,5
Ferrol-San Cibrao	3.641.606	2.285.828	-37,2
Gijón	1.297.588	1.735.931	33,8
Huelva	22.655.157	23.852.916	5,3
Las Palmas	6.904.940	8.757.352	26,8
Málaga	138.561	112.859	-18,5
Marín y Ría de Pontevedra	—	—	0,0
Melilla	63.616	64.306	1,1
Motril	1.293.402	1.278.093	-1,2
Pasaia	—	—	0,0
Santa Cruz de Tenerife	4.136.791	3.640.197	-12,0
Santander	211.894	165.766	-21,8
Sevilla	443.114	567.712	28,1
Tarragona	20.567.695	20.758.412	0,9
Valencia	5.296.951	3.442.040	-35,0
Vigo	36.032	38.626	7,2
Vilagarcía	298.398	286.257	-4,1
TOTAL	175.279.470	178.786.746	2,0

* Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras

Graneles líquidos 2024



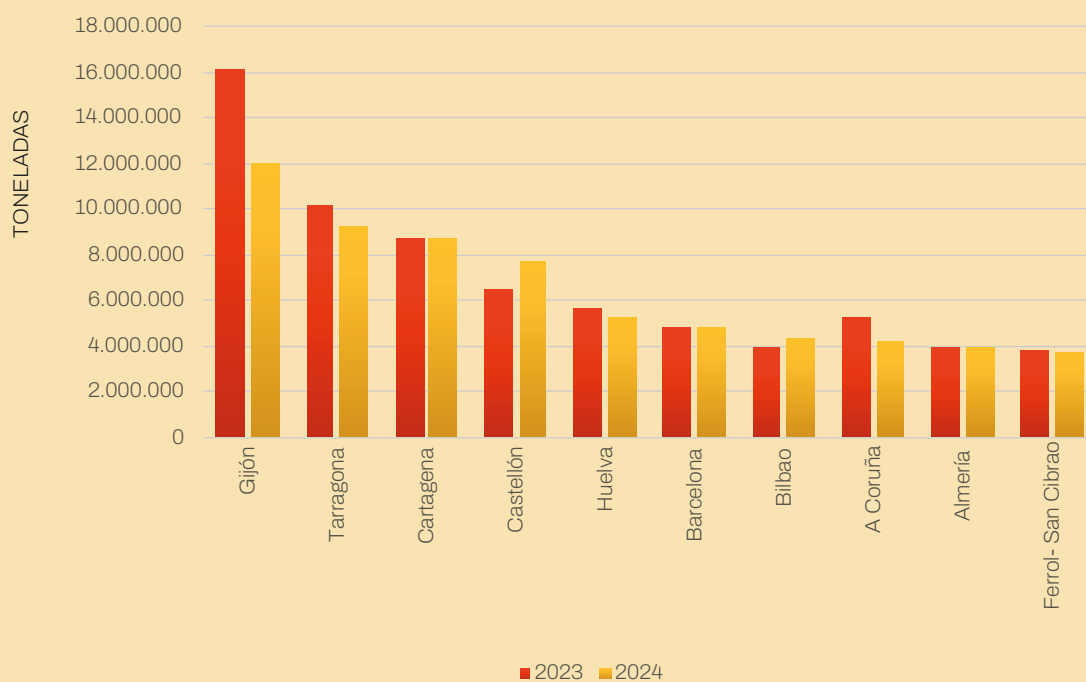
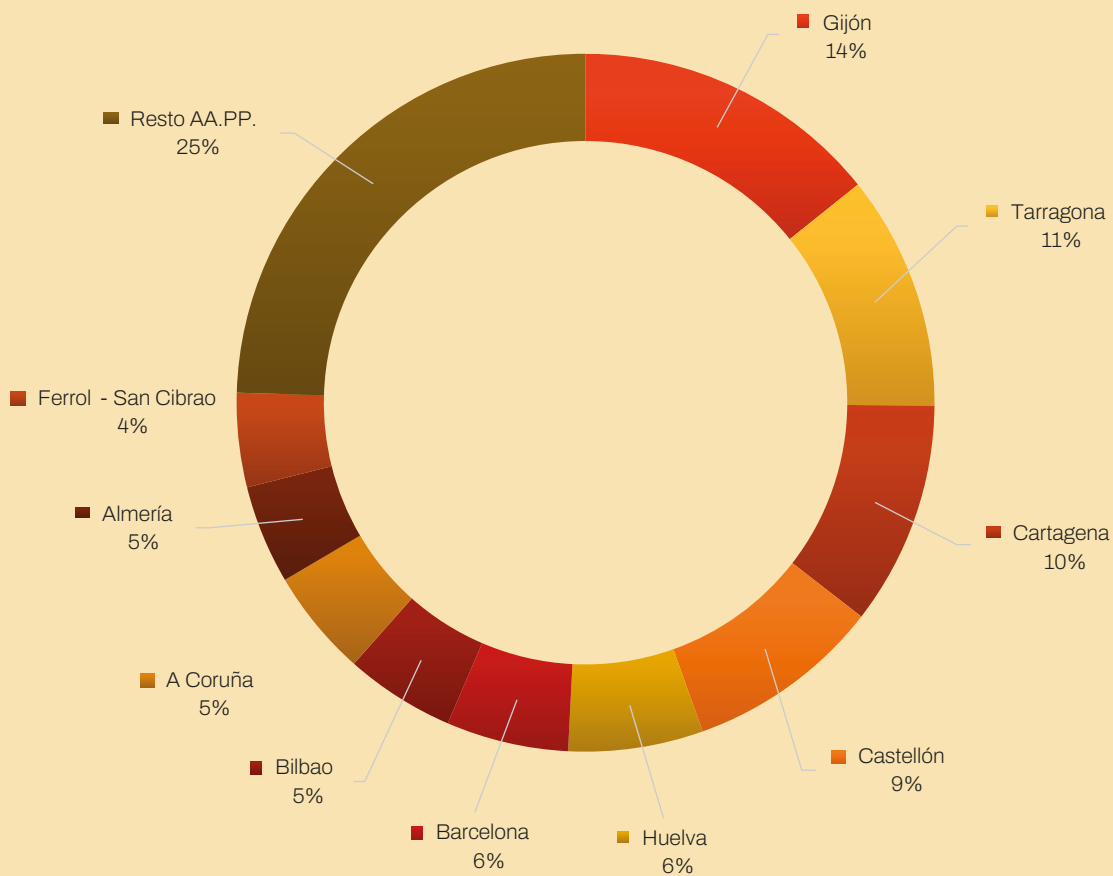
Tráfico de graneles sólidos

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	5.227.703	4.214.148	-19,4
Alicante	1.832.996	1.796.612	-2,0
Almería	3.903.277	3.877.543	-0,7
Avilés	2.755.185	2.839.479	3,1
Bahía de Algeciras	447.844	239.222	-46,6
Bahía de Cádiz	2.226.778	1.656.246	-25,6
Baleares	387.225	358.502	-7,4
Barcelona	4.795.301	4.799.502	0,1
Bilbao	3.918.759	4.315.475	10,1
Cartagena	8.754.708	8.781.075	0,3
Castellón	6.477.575	7.676.957	18,5
Ceuta	7.476	3.926	-47,5
Ferrol-San Cibrao	3.800.844	3.695.342	-2,8
Gijón	16.111.828	12.080.521	-25,0
Huelva	5.671.421	5.293.079	-6,7
Las Palmas	379.653	414.003	9,0
Málaga	1.351.735	1.259.612	-6,8
Marín y Ría de Pontevedra	1.029.911	1.369.839	33,0
Melilla	11.851	16.689	40,8
Motril	689.352	752.995	9,2
Pasaia	1.064.265	938.380	-11,8
Santa Cruz de Tenerife	376.356	336.445	-10,6
Santander	3.832.666	3.354.454	-12,5
Sevilla	1.964.409	2.032.436	3,5
Tarragona	10.174.562	9.226.938	-9,3
Valencia	2.465.568	2.762.306	12,0
Vigo	316.724	260.036	-17,9
Vilagarcía	571.650	412.377	-27,9
TOTAL	90.547.622	84.764.139	-6,4

* Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras

Graneles sólidos 2024





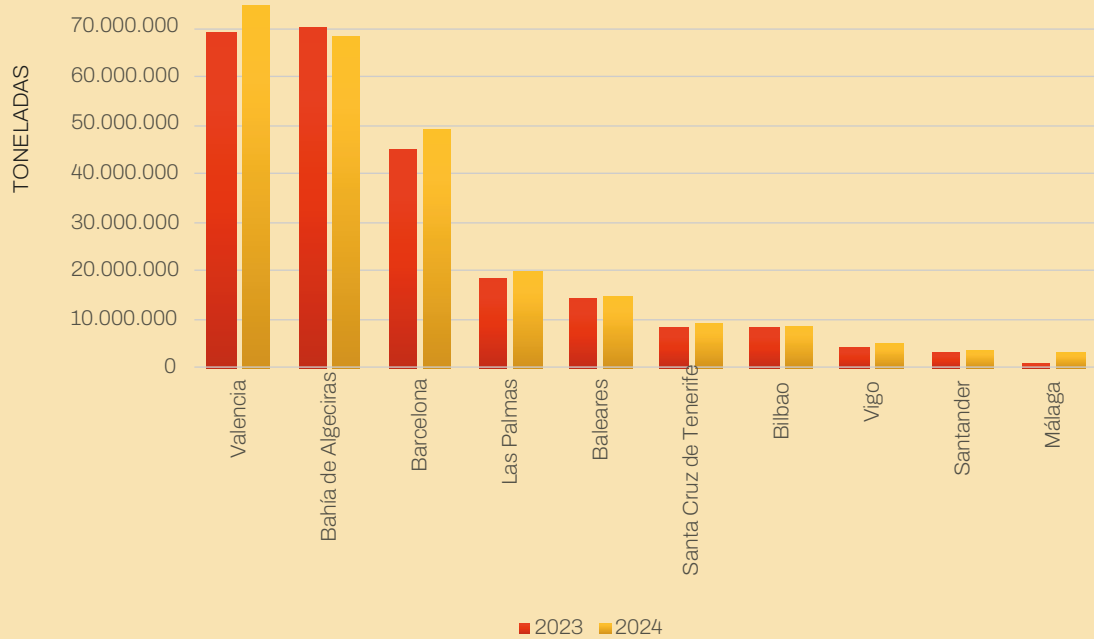
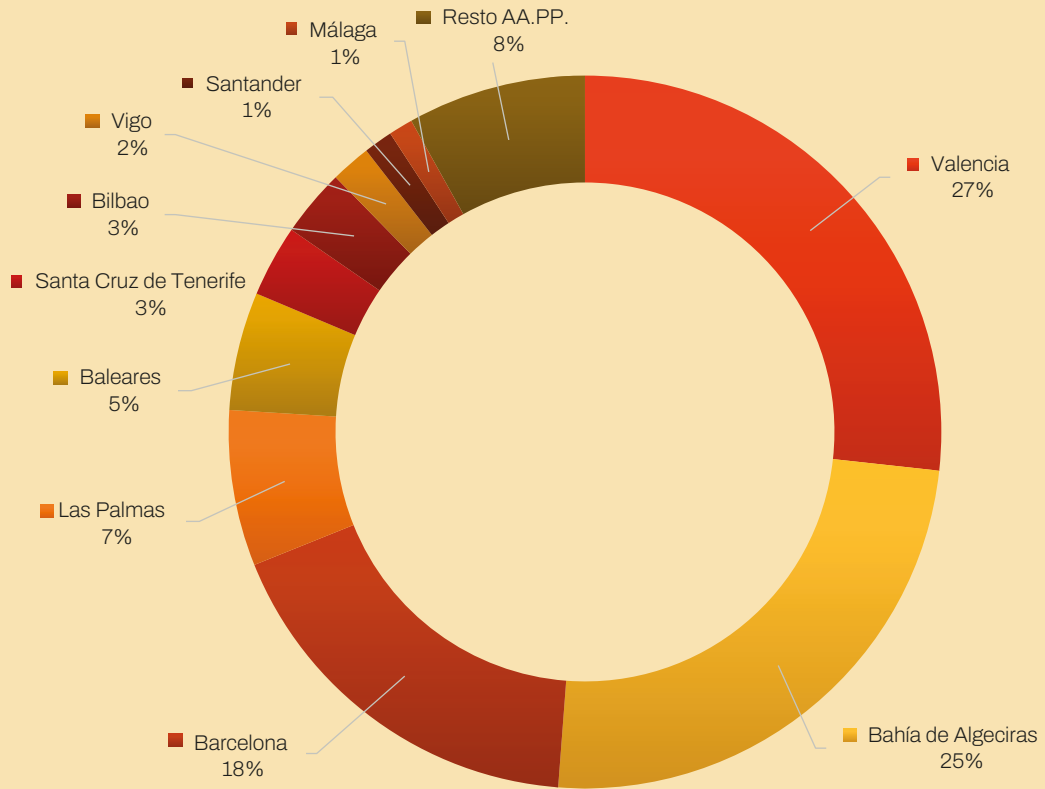
Tráfico de mercancía general

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	577.314	541.304	-6,2
Alicante	1.304.925	1.238.883	-5,1
Almería	1.256.721	1.485.895	18,2
Avilés	1.110.934	1.161.027	4,5
Bahía de Algeciras	70.251.988	68.145.351	-3,0
Bahía de Cádiz	2.141.261	2.412.227	12,7
Baleares	14.206.341	14.939.825	5,2
Barcelona	44.746.945	49.342.426	10,3
Bilbao	8.239.461	8.554.248	3,8
Cartagena	941.704	1.000.746	6,3
Castellón	1.082.795	1.253.833	15,8
Ceuta	536.479	590.790	10,1
Ferrol-San Cibrao	994.827	673.181	-32,3
Gijón	1.552.705	1.800.619	16,0
Huelva	1.459.115	1.742.738	19,4
Las Palmas	18.261.251	19.684.483	7,8
Málaga	969.637	3.056.536	215,2
Marín y Ría de Pontevedra	1.060.185	1.174.268	10,8
Melilla	452.923	454.670	0,4
Motril	541.812	568.921	5,0
Pasaia	2.384.262	2.436.182	2,2
Santa Cruz de Tenerife	8.287.421	9.054.794	9,3
Santander	2.944.881	3.662.727	24,4
Sevilla	1.508.220	1.639.280	8,7
Tarragona	1.731.550	1.690.230	-2,4
Valencia	68.983.905	74.461.829	7,9
Vigo	4.305.298	5.053.625	17,4
Vilagarcía	674.891	708.963	5,0
TOTAL	262.509.751	278.529.601	6,1

* Incluye cargas, descargas, tránsitos, transbordos y taras

Mercancía general 2023-2024



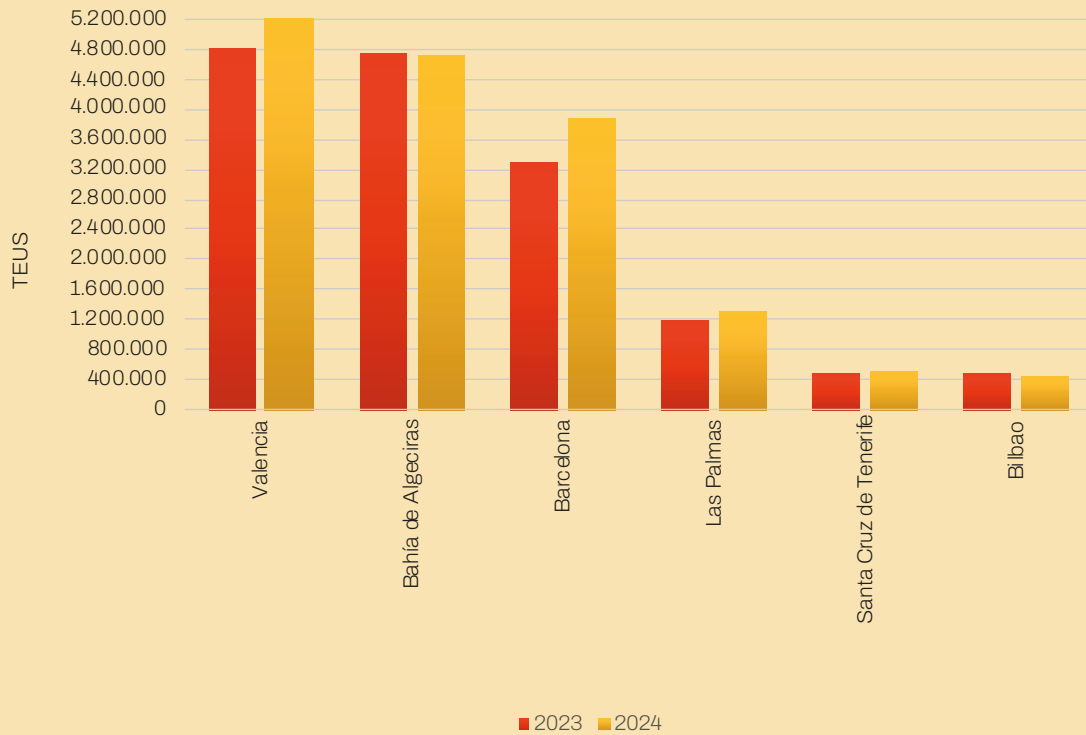
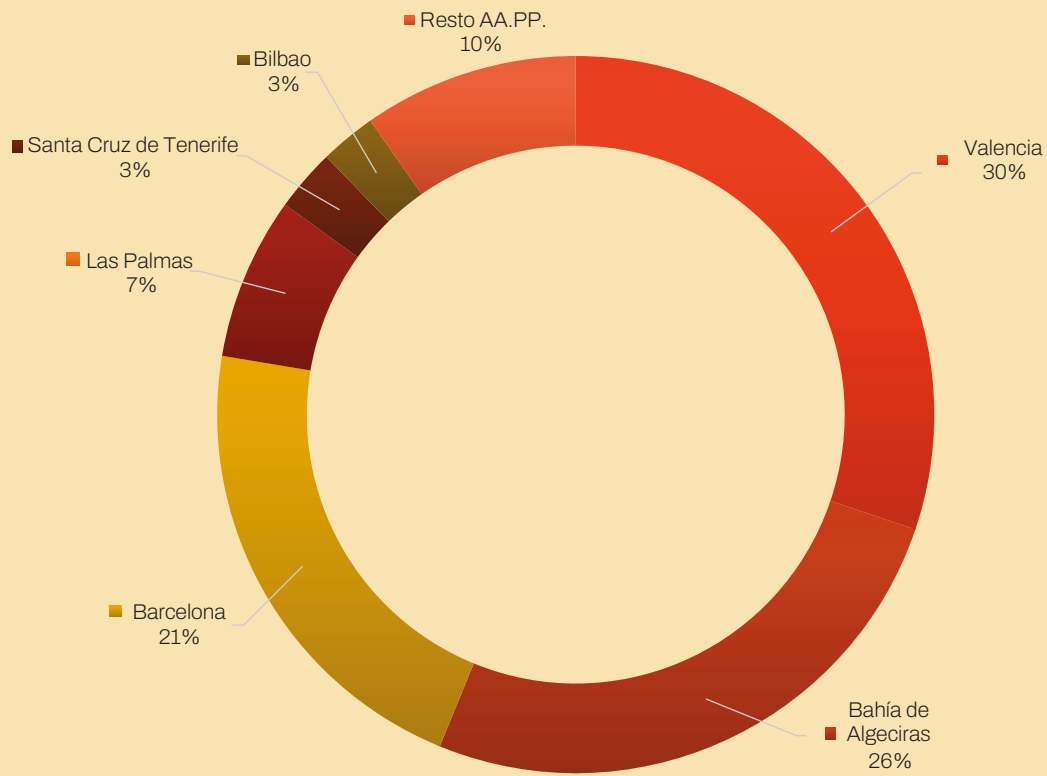
Tráfico de contenedores

Datos en TEUS

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	14	34	142,9
Alicante	171.729	180.819	5,3
Almería	16.775	17.016	1,4
Avilés	—	—	0,0
Bahía de Algeciras	4.733.526	4.712.793	-0,4
Bahía de Cádiz	199.871	221.766	11,0
Baleares	91.467	84.427	-7,7
Barcelona	3.280.037	3.885.738	18,5
Bilbao	492.481	458.928	-6,8
Cartagena	50.689	54.021	6,6
Castellón	71.783	87.279	21,6
Ceuta	5.356	5.174	-3,4
Ferrol-San Cibrao	25.488	14.209	-44,3
Gijón	64.669	70.188	8,5
Huelva	88.803	107.167	20,7
Las Palmas	1.205.296	1.329.768	10,3
Málaga	40.593	216.629	433,7
Marín y Ría de Pontevedra	44.733	48.255	7,9
Melilla	6.426	5.656	-12,0
Motril	738	432	
Pasaia	—	—	0,0
Santa Cruz de Tenerife	496.691	508.899	2,5
Santander	57.372	149.786	161,1
Sevilla	143.359	152.328	6,3
Tarragona	34.132	14.425	-57,7
Valencia	4.796.985	5.475.773	14,2
Vigo	226.463	298.005	31,6
Vilagarcía	29.087	32.926	13,2
TOTAL	16.374.563	18.132.441	10,7

* Incluye tránsito

Trafico de contenedores 2024

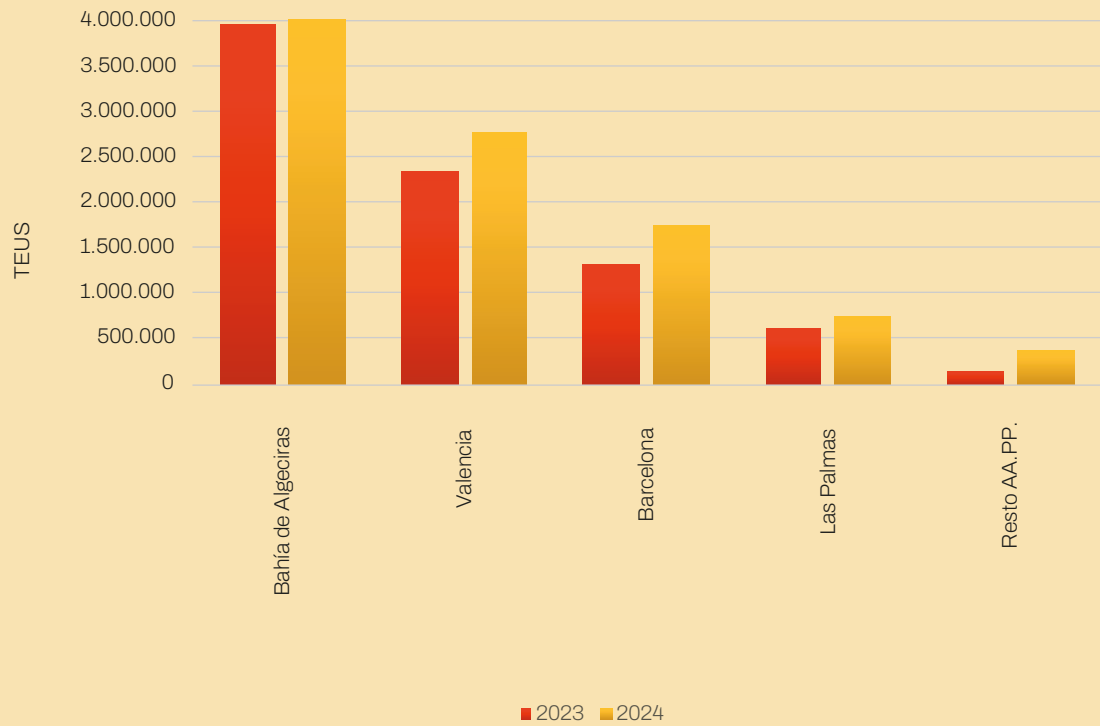
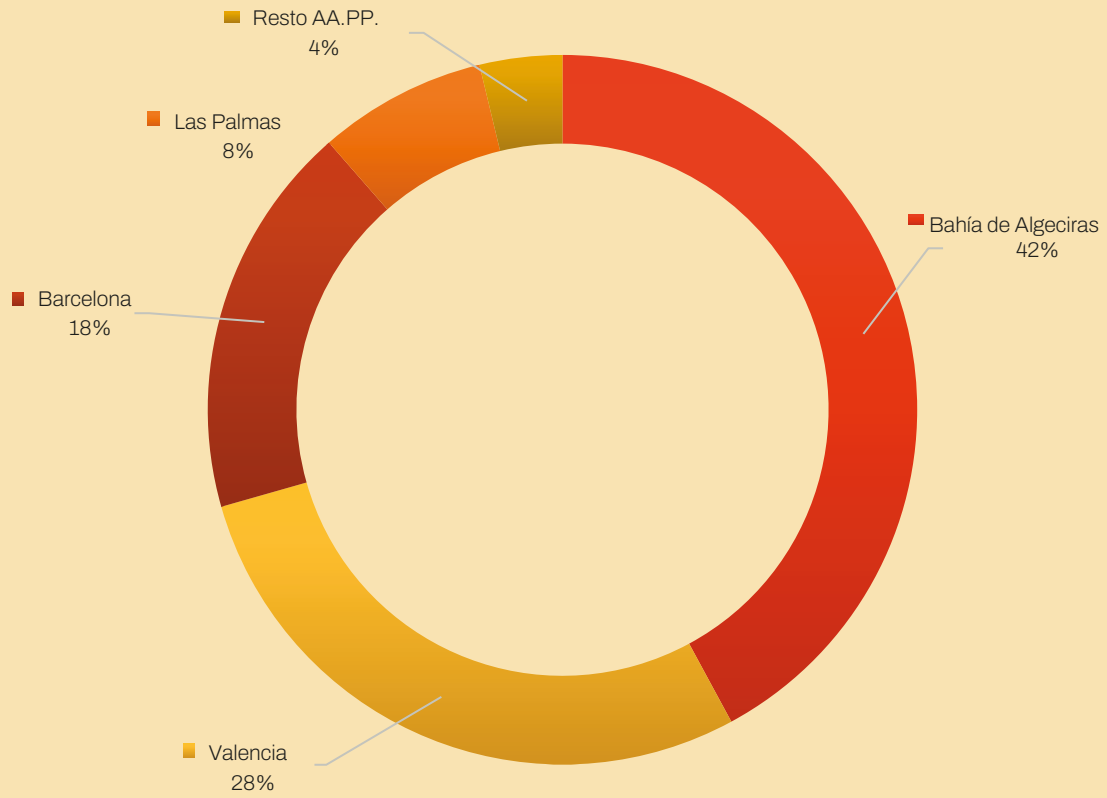


Tráfico de contenedores en tránsito

Datos en TEUS

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	–	–	0,0
Alicante	1.678	2.752	64,0
Almería	17	124	629,4
Avilés	–	–	0,0
Bahía de Algeciras	3.956.376	4.073.231	3,0
Bahía de Cádiz	17.933	22.858	27,5
Baleares	6	10	66,7
Barcelona	1.318.369	1.739.088	31,9
Bilbao	4.960	7.142	44,0
Cartagena	192	727	278,6
Castellón	1.692	3.834	126,6
Ceuta	–	–	
Ferrol-San Cibrao	129	593	0,0
Gijón	566	231	-59,2
Huelva	5.001	12.744	154,8
Las Palmas	631.041	742.277	17,6
Málaga	11.745	187.224	1.494,1
Marín y Ría de Pontevedra	1.022	338	-66,9
Melilla	–	–	0,0
Motril	–	–	0,0
Pasaia	–	–	0,0
Santa Cruz de Tenerife	73.527	66.081	-10,1
Santander	2.897	26.699	821,6
Sevilla	–	–	0,0
Tarragona	2.444	474	-80,6
Valencia	2.348.410	2.755.726	17,3
Vigo	15.220	32.038	110,5
Vilagarcía	134	178	32,8
TOTAL	8.393.359	9.674.369	15,3

Trafico de contenedores en tránsito 2024

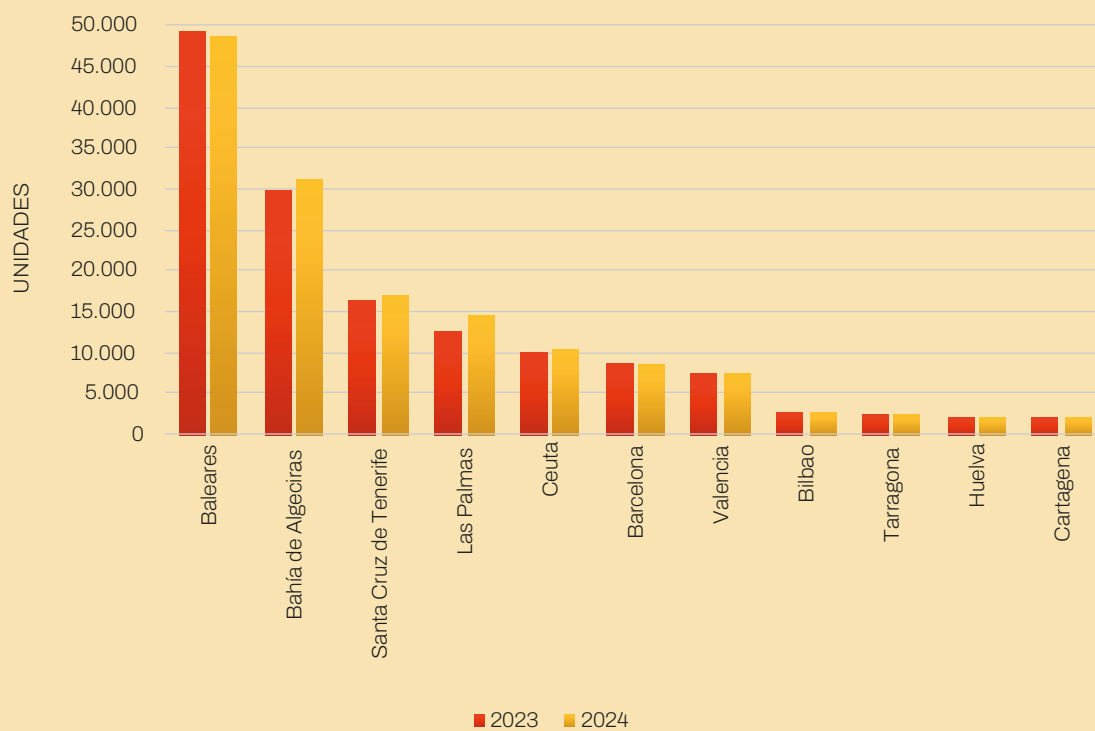
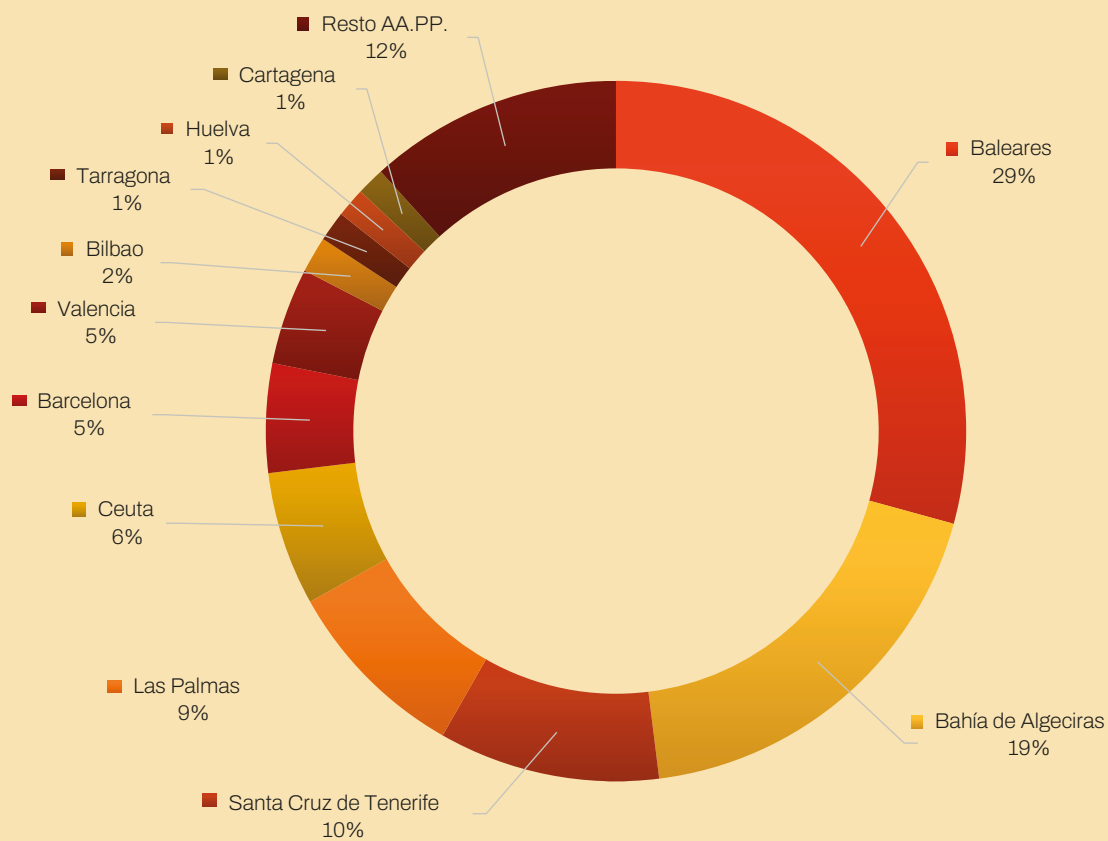


Número de buques

Datos en unidades

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	1.093	1.137	4,0
Alicante	873	820	-6,1
Almería	1.928	2.030	5,3
Avilés	775	796	2,7
Bahía de Algeciras	29.924	31.266	4,5
Bahía de Cádiz	1.575	1.522	-3,4
Baleares	49.400	48.760	-1,3
Barcelona	8.762	8.381	-4,3
Bilbao	2.746	2.772	0,9
Cartagena	2.208	2.147	-2,8
Castellón	1.277	1.332	4,3
Ceuta	10.165	10.293	1,3
Ferrol-San Cibrao	957	820	-14,3
Gijón	1.178	1.128	-4,2
Huelva	2.112	2.259	7,0
Las Palmas	12.743	14.429	13,2
Málaga	1.736	1.552	-10,6
Marín y Ría de Pontevedra	464	486	4,7
Melilla	1.267	1.284	1,3
Motril	1.040	986	-5,2
Pasaia	924	892	-3,5
Santa Cruz de Tenerife	16.568	17.014	2,7
Santander	1.561	1.511	-3,2
Sevilla	900	925	2,8
Tarragona	2.424	2.327	-4,0
Valencia	7.575	7.437	-1,8
Vigo	1.909	1.905	-0,2
Vilagarcía	383	404	5,5
TOTAL	164.467	166.615	1,3

Número de buques 2024

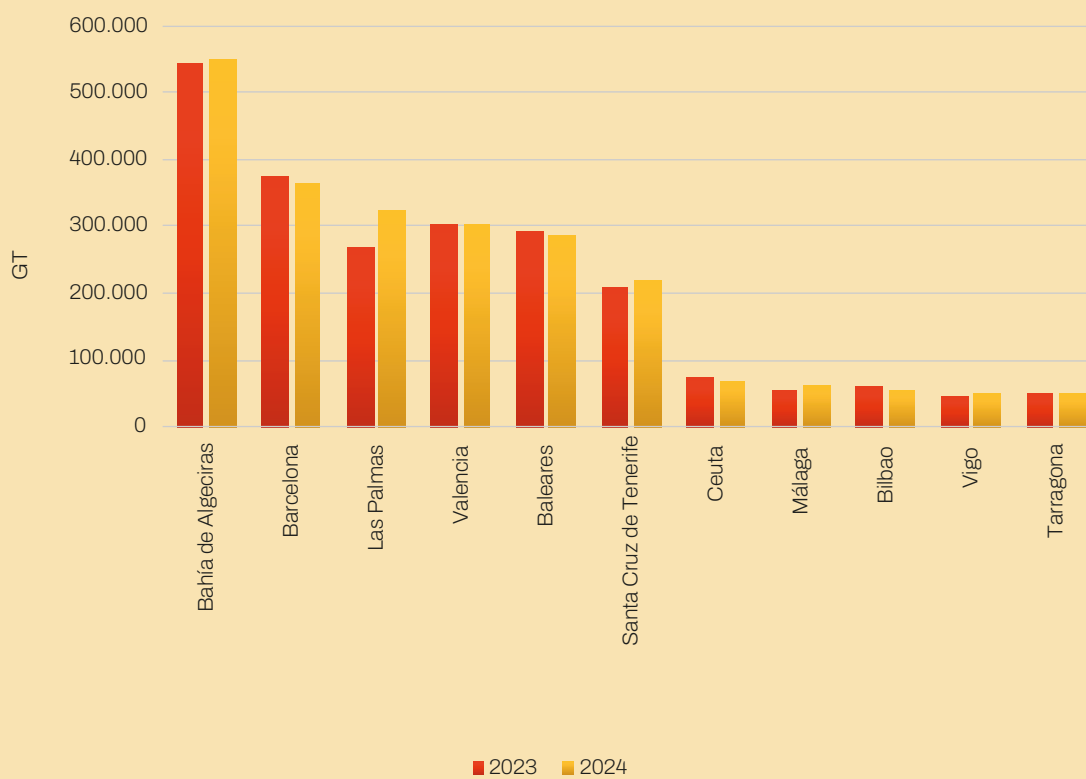
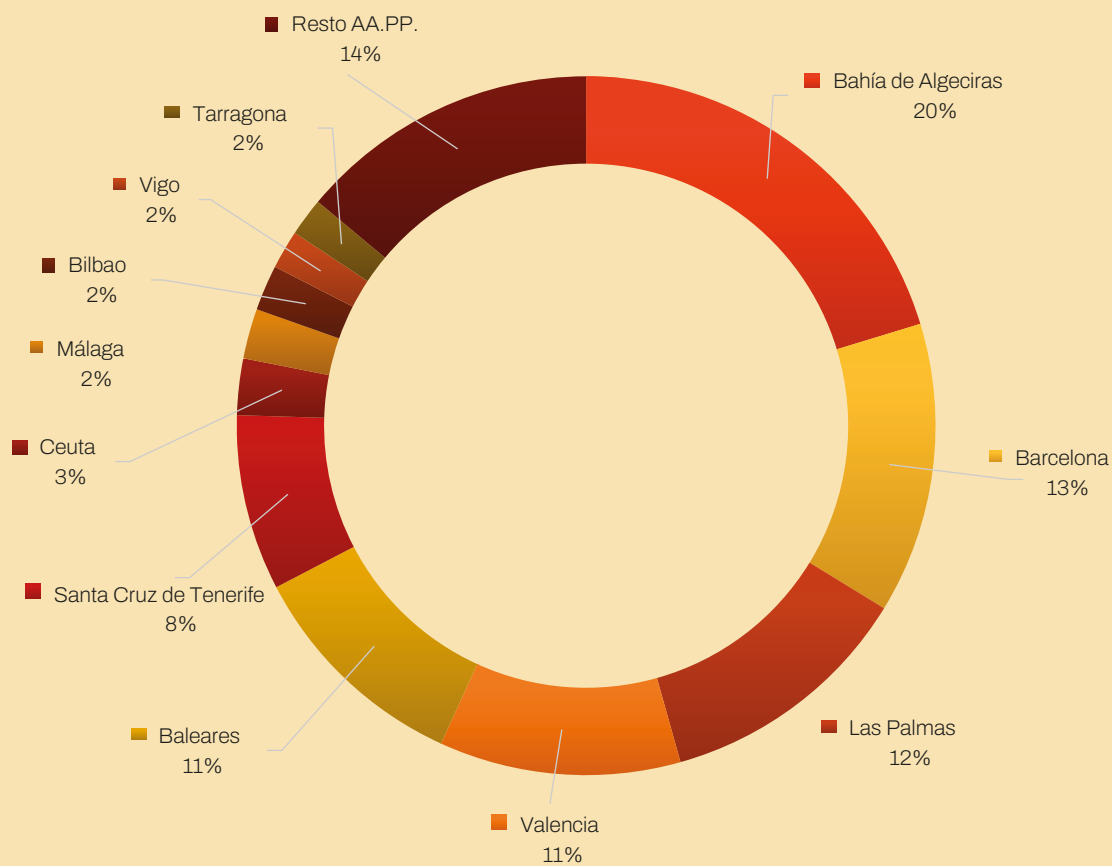


G.T.

Datos en G.T.

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	27.764.406	30.914.278	11,3
Alicante	14.377.873	17.891.802	24,4
Almería	34.580.210	37.635.211	8,8
Avilés	6.066.640	6.001.535	-1,1
Bahía de Algeciras	542.382.705	549.142.491	1,2
Bahía de Cádiz	43.718.488	43.194.490	-1,2
Baleares	291.118.093	285.139.391	-2,1
Barcelona	374.278.139	364.184.843	-2,7
Bilbao	58.406.991	57.005.367	-2,4
Cartagena	49.695.342	47.392.473	-4,6
Castellón	17.726.191	19.562.862	10,4
Ceuta	72.288.595	70.632.856	-2,3
Ferrol-San Cibrao	15.809.301	12.484.213	-21,0
Gijón	21.032.793	20.327.033	-3,4
Huelva	40.292.269	41.335.988	2,6
Las Palmas	268.041.467	321.967.278	20,1
Málaga	54.520.100	62.660.059	14,9
Marín y Ría de Pontevedra	2.901.445	3.357.650	15,7
Melilla	33.935.602	35.060.653	3,3
Motril	17.274.136	16.357.821	-5,3
Pasaia	7.656.626	7.274.897	-5,0
Santa Cruz de Tenerife	206.870.252	219.975.110	6,3
Santander	31.132.653	29.449.061	-5,4
Sevilla	5.303.367	5.644.457	6,4
Tarragona	50.067.703	47.950.253	-4,2
Valencia	302.474.267	302.262.221	-0,1
Vigo	46.102.142	48.463.862	5,1
Vilagarcía	3.034.547	2.962.709	-2,4
TOTAL	2.638.852.343	2.706.230.864	2,6

G.T. 2024

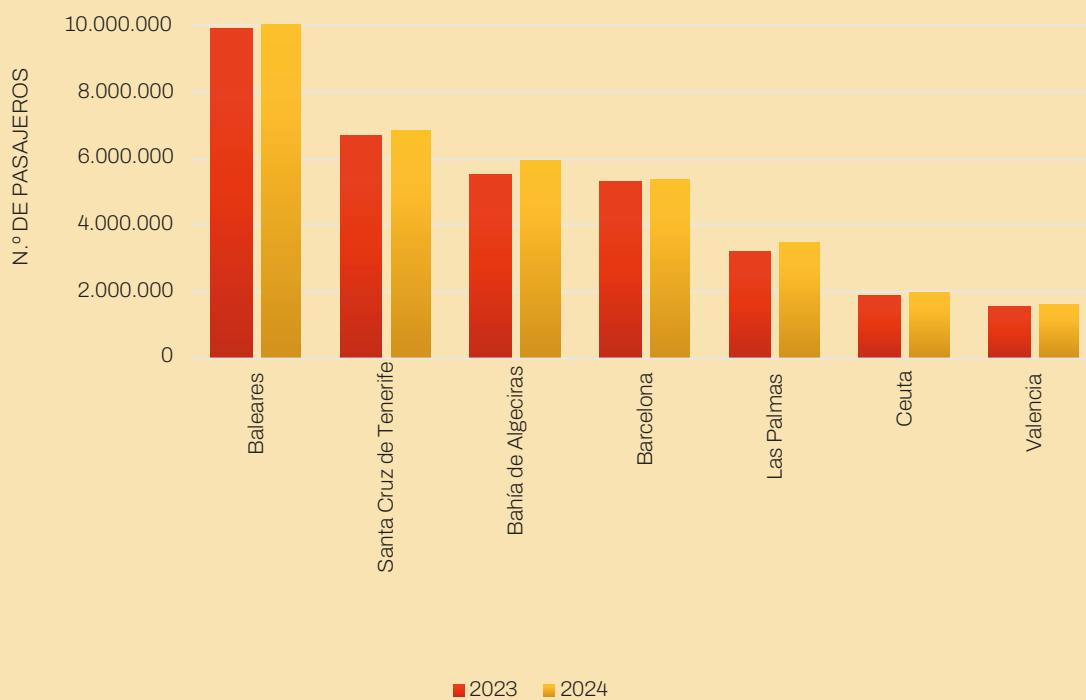
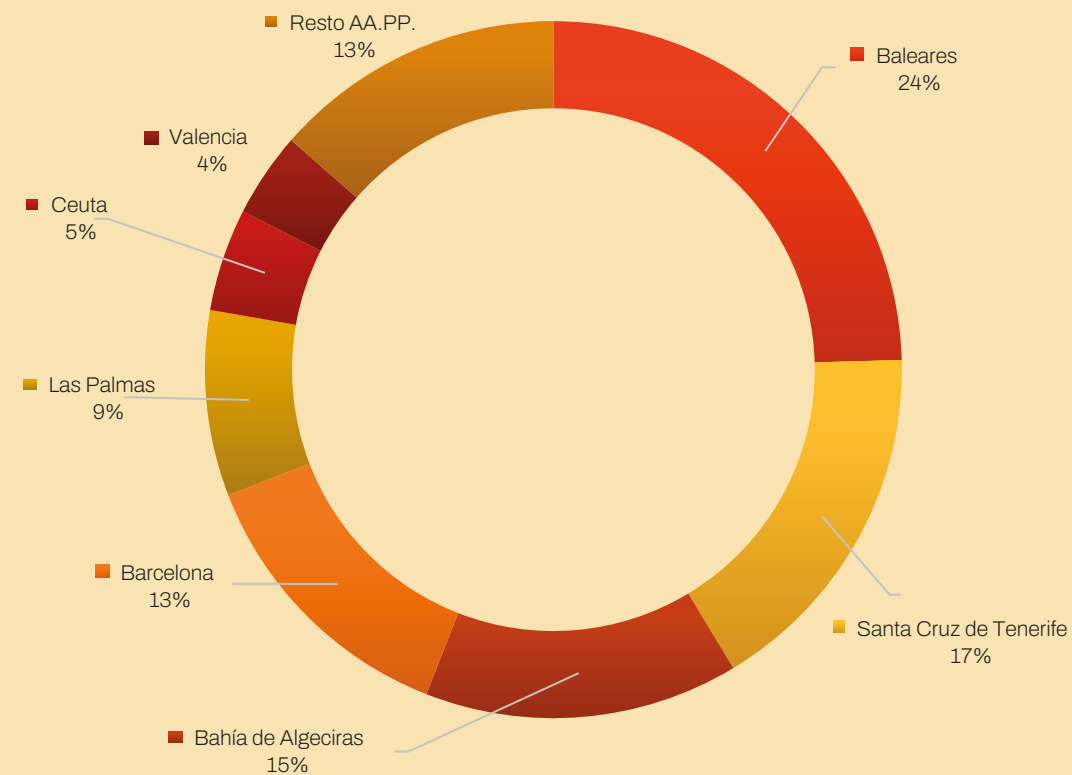


Número de pasajeros totales

Datos en número de pasajeros

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	323.991	406.613	25,5
Alicante	359.010	372.314	3,7
Almería	842.626	988.435	17,3
Avilés	–	–	0,0
Bahía de Algeciras	5.542.811	5.954.998	7,4
Bahía de Cádiz	705.195	736.496	4,4
Baleares	9.938.280	10.037.049	1,0
Barcelona	5.304.144	5.395.448	1,7
Bilbao	270.771	281.932	4,1
Cartagena	187.768	219.906	17,1
Castellón	170	743	0,0
Ceuta	1.903.313	1.948.034	2,3
Ferrol-San Cibrao	6.571	13.294	102,3
Gijón	30.751	44.769	0,0
Huelva	70.855	57.307	-19,1
Las Palmas	3.182.909	3.516.721	10,5
Málaga	855.466	832.682	-2,7
Marín y Ría de Pontevedra	–	765	0,0
Melilla	651.068	712.196	9,4
Motril	225.659	236.546	4,8
Pasaia	935	665	0,0
Santa Cruz de Tenerife	6.731.578	6.869.175	2,0
Santander	252.843	266.189	5,3
Sevilla	19.728	21.395	8,4
Tarragona	115.034	136.091	18,3
Valencia	1.558.180	1.606.382	3,1
Vigo	223.752	211.193	-5,6
Vilagarcía	1.375	1.959	0,0
TOTAL	39.304.783	40.869.297	4,0

Pasajeros totales 2024

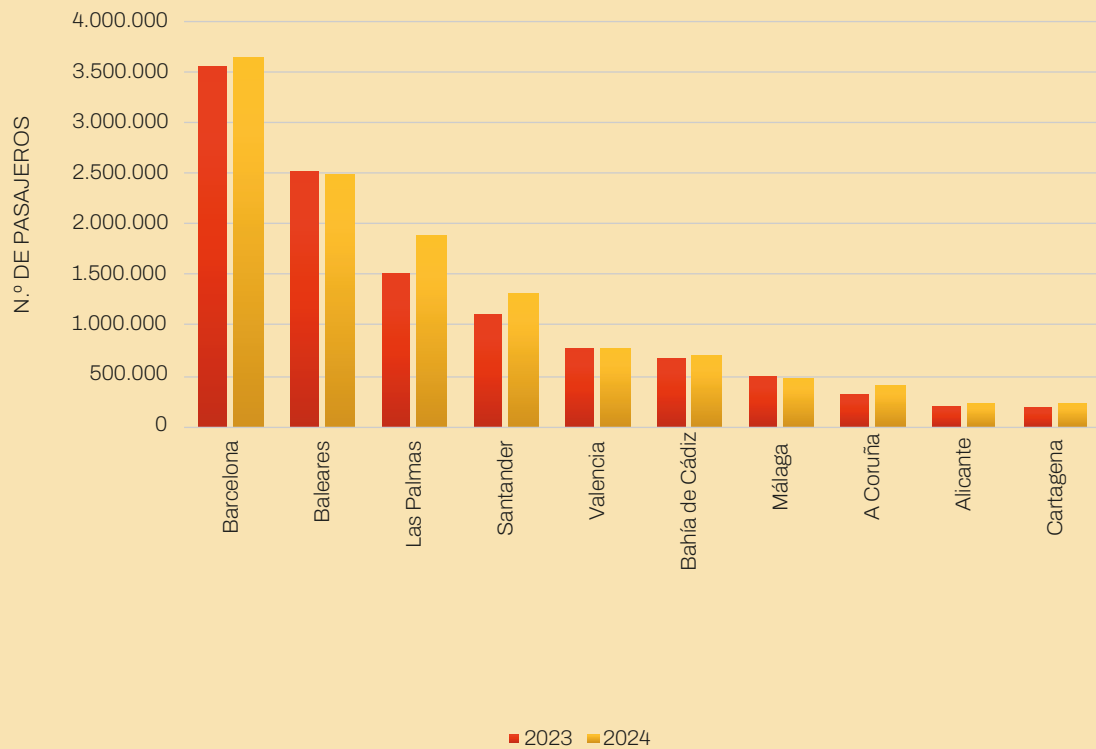
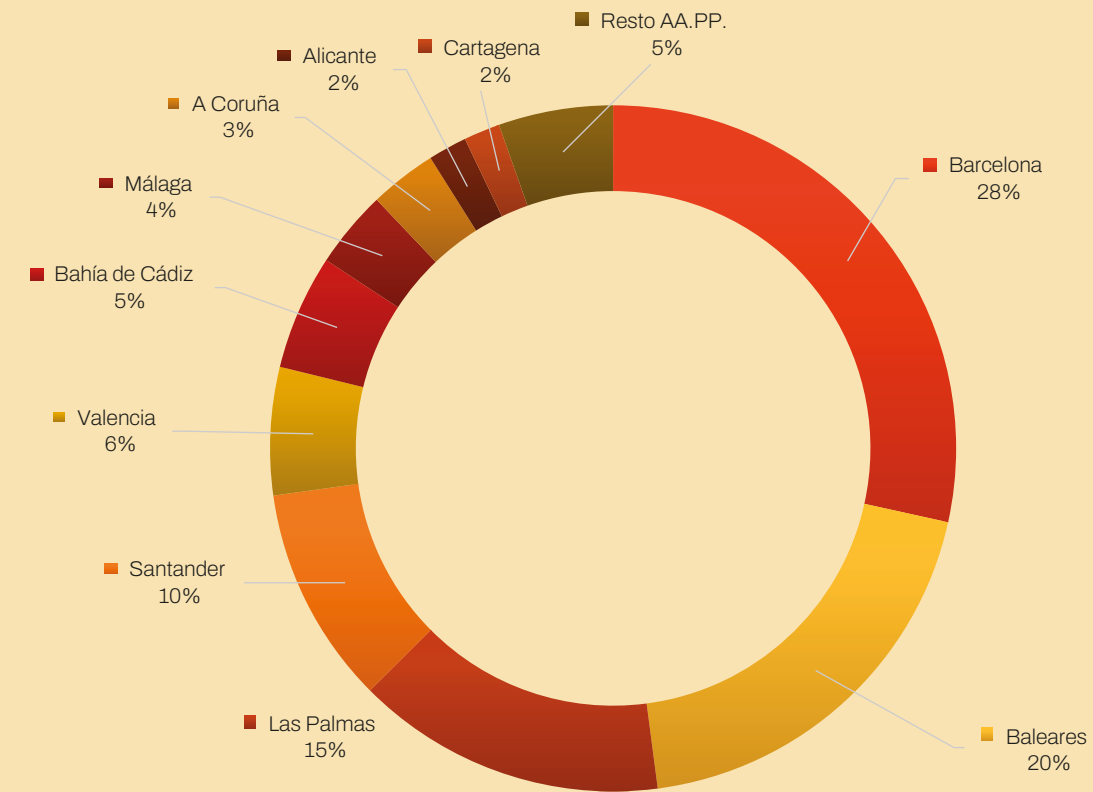


Número de pasajeros de crucero

Datos en número de pasajeros

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	323.991	406.613	25,5
Alicante	196.058	234.659	19,7
Almería	8.881	12.397	39,6
Avilés	–	–	0,0
Bahía de Algeciras	24	–	0,0
Bahía de Cádiz	679.648	696.151	2,4
Baleares	2.519.427	2.500.996	-0,7
Barcelona	3.568.901	3.655.981	2,4
Bilbao	149.032	137.477	0,0
Cartagena	187.768	219.906	17,1
Castellón	170	743	0,0
Ceuta	25.477	7.660	0,0
Ferrol-San Cibrao	6.571	13.294	102,3
Gijón	30.751	44.769	0,0
Huelva	2.024	1.656	-18,2
Las Palmas	1.512.295	1.877.687	24,2
Málaga	503.898	469.949	-6,7
Marín y Ría de Pontevedra	–	765	0,0
Melilla	4.232	8.847	0,0
Motril	34.609	58.842	0,0
Pasaia	935	663	0,0
Santa Cruz de Tenerife	1.106.278	1.318.760	19,2
Santander	23.833	35.773	0,0
Sevilla	19.728	21.395	8,4
Tarragona	115.022	136.091	18,3
Valencia	781.280	774.067	-0,9
Vigo	223.752	211.193	-5,6
Vilagarcía	1.375	1.959	0,0
TOTAL	12.025.960	12.848.293	6,8

Pasajeros de crucero 2024

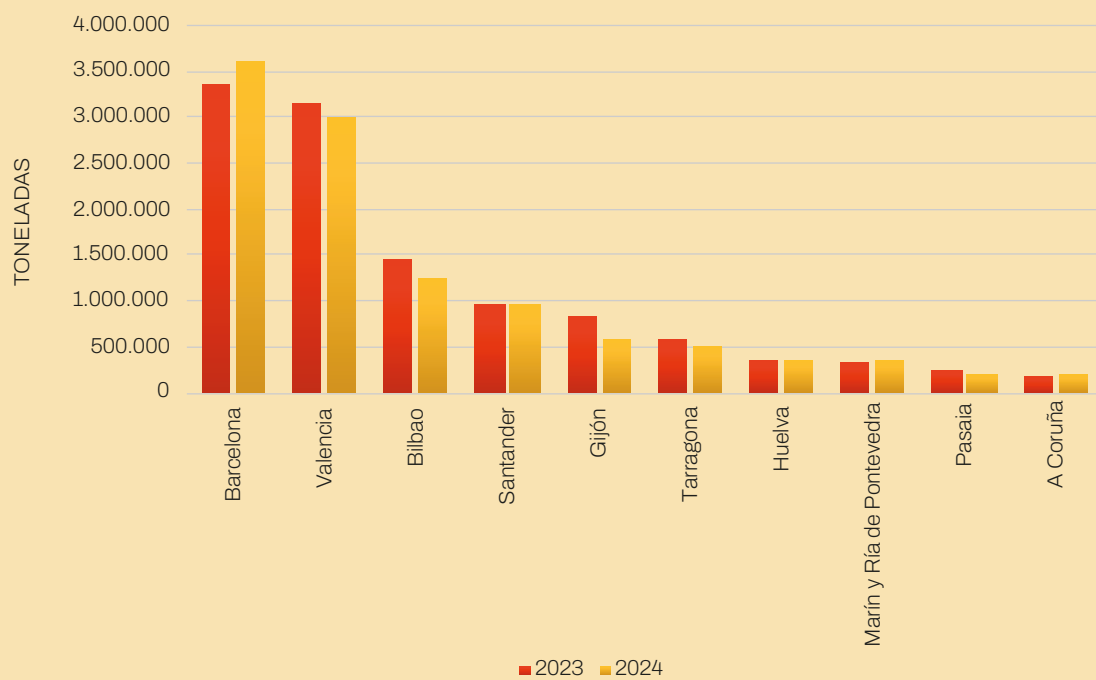
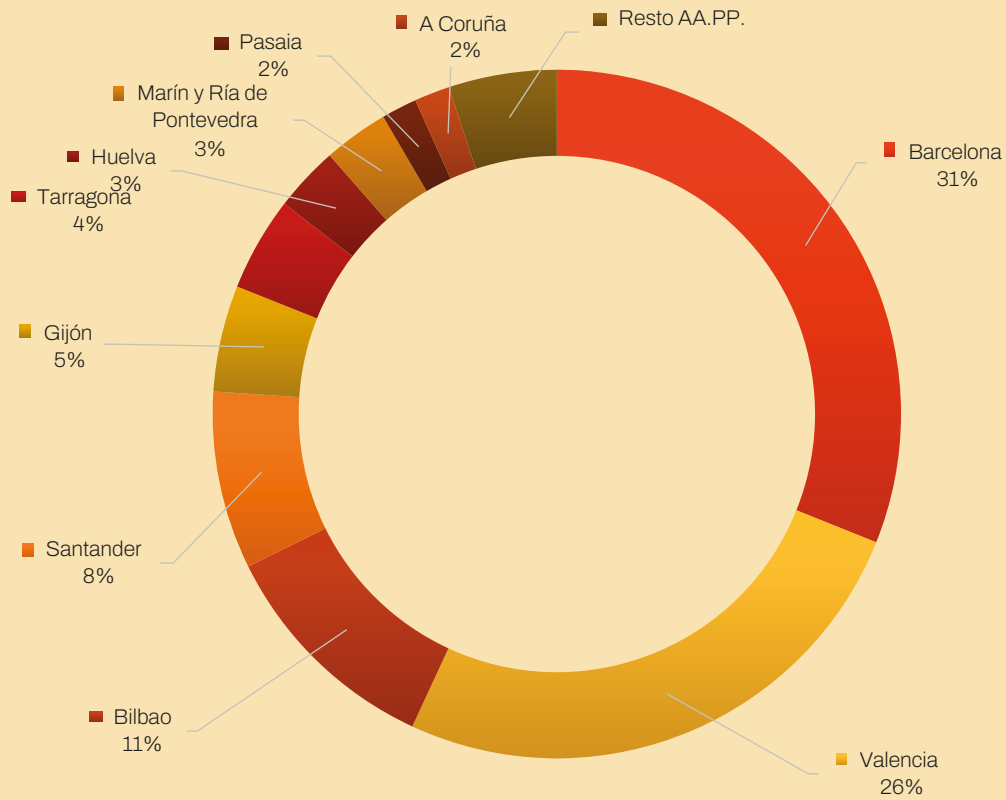


Mercancías con entrada o salida del puerto por ferrocarril

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2023	2024	Variación (%)
A Coruña	173.878	192.637	10,8
Alicante	1.466	41.311	2.717,9
Almería	–	–	0,0
Avilés	186.296	68.000	-63,5
Bahía de Algeciras	246.676	191.903	-22,2
Bahía de Cádiz	173.237	148.276	0,0
Baleares	–	–	0,0
Barcelona	3.360.177	3.595.576	7,0
Bilbao	1.458.479	1.249.334	-14,3
Cartagena	–	–	0,0
Castellón	–	–	0,0
Ceuta	–	–	0,0
Ferrol-San Cibrao	–	–	0,0
Gijón	847.938	578.052	-31,8
Huelva	348.705	355.313	1,9
Las Palmas	–	–	0,0
Málaga	–	–	0,0
Marín y Ría de Pontevedra	322.630	353.357	9,5
Melilla	–	–	0,0
Motril	–	–	0,0
Pasaia	258.054	193.273	-25,1
Santa Cruz de Tenerife	–	–	0,0
Santander	955.095	965.691	1,1
Sevilla	144.244	137.571	-4,6
Tarragona	588.284	511.497	-13,1
Valencia	3.147.133	2.986.691	-5,1
Vigo	32	407	0,0
Vilagarcía	–	–	0,0
TOTAL	12.212.324	11.568.889	-5,3

Tráfico ferroportuario 2024



Operativa portuaria en el Muelle de Tablada del Puerto de Sevilla.



4. RESULTADOS ECONÓMICOS

4.1. Análisis de las cuentas anuales consolidadas de 2024

Los datos de este Informe son homogéneos para todos los Organismos Públicos del Sistema Portuario, y están obtenidos de la aplicación de los mismos criterios y principios contables en la totalidad de ellos, habiéndose realizado las reclasificaciones necesarias en las cuentas individuales de aquellas Autoridades Portuarias que lo requirieran, tanto en el ejercicio actual como en el precedente. Los totales de las cuentas anuales adjuntas se denominan “agregado”, ya que si bien contienen los ajustes de consolidación propios de las operaciones entre dichas entidades, no incluyen las sociedades consolidables. Las compañías participadas se encuentran contabilizadas a su coste de adquisición minorado por los deterioros necesarios.

La comparación entre los datos reales y los datos presupuestados se realiza con respecto al presupuesto del ejercicio 2023, prorrogado y vigente en 2024. No obstante, en los presupuestos individuales de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado figuran las cantidades definitivas a aportar y recibir del Fondo de Compensación Interportuario, aprobadas en la reunión del Comité de Distribución de dicho Fondo celebrada el 19 de septiembre de 2024, así como las aportaciones a Puertos del Estado según el artículo 19.b) del TRLPEMM calculadas de acuerdo con los ingresos por tasas devengadas reflejados en las cuentas anuales aprobadas del ejercicio 2023 remitidas a Puertos del Estado. Para el resto de partidas (ingresos, gastos, inversiones, flujos de efectivo, etc.), cualquier referencia a la ejecución presupuestaria está condicionada por el hecho de que se está comparando con un presupuesto prorrogado que no responde a la actividad prevista del ejercicio corriente.

Por lo que se refiere a la información comparativa del ejercicio 2023, corresponde a la remitida por las Autoridades Portuarias junto con la información de 2024, pudiendo diferir ligeramente con respecto a la que se presentó hace un año relativa al mismo periodo.

Como resumen a la información incluida en este Informe, cabe destacar que el resultado de explotación consolidado del sistema portuario español en el año 2024 presenta unos beneficios de 284 millones de €, lo que representa un aumento del 6,7% sobre el ejercicio anterior.

El resultado financiero presenta unos beneficios de 54 millones de €, con un incremento del 54,5% sobre el ejercicio 2023. Y el EBITDA de explotación se ha situado en los 649 millones de € al cierre del ejercicio 2024, lo que supone un aumento del 3,6% con respecto a los 626 millones de 2023.

El efectivo y equivalentes ha aumentado en 567 millones de €, como consecuencia de que los flujos de efectivo positivos de las actividades de explotación (+606 millones) y de financiación (+161 millones) han sido superiores a los flujos negativos de las actividades de inversión (-201 millones). Cabe destacar la reducida ejecución del presupuesto en pagos por inversiones en inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias, cuya cifra al cierre del ejercicio 2024, 572 millones de €, representa una ejecución del 53,3% con respecto a los 1.073 millones del presupuesto de 2023 prorrogado y vigente en 2024, así como los cobros netos por cancelación de inversiones financieras por 340 millones de €.

Los recursos procedentes de las operaciones han sido de 682 millones de €, superiores en un 6,1% a los recursos generados en 2023, mientras que las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias contabilizados han ascendido a 605 millones de €, con una ejecución del presupuesto de 2023 prorrogado del 53,9% y con un significativo incremento sobre el ejercicio anterior del 37,4%.

El capital circulante se ha situado en los 2.228 millones de €, con un aumento de 236 millones de € sobre el ejercicio anterior.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

El importe neto de la cifra de negocios ha ascendido en 2024 a 1.290 millones de €, con un aumento del 3,8% con respecto a la facturación de 2023 y con una ejecución del presupuesto del 105,4%, mientras que el tráfico portuario ha aumentado un 2,7%.

Las variaciones porcentuales con respecto al ejercicio anterior de la cifra de negocios de las Autoridades Portuarias con mayor facturación del Sistema Portuario han sido las siguientes: Barcelona +5,9%, Valencia +6,7%, Baleares +6,1%, Bahía de Algeciras +0,3%, Las Palmas +3,0%, Bilbao +11,6% y Tarragona -10,5%. La cifra de negocios de estas 7 Autoridades Portuarias representa el 56,1% del total del Sistema Portuario al cierre del ejercicio 2024.

El importe neto de la cifra de negocios se desglosa en dos apartados:

- a) **Tasas portuarias:** ingresos de carácter público por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales.
 - *Tasa de ocupación:* las liquidaciones devengadas ascienden a 338 millones de € en el ejercicio 2024, representando el 29,8% del total de las tasas portuarias. Dicho importe supone un aumento del 6,5% con respecto a los 317 millones del ejercicio 2023, y una ejecución del presupuesto prorrogado del 104,7%.
 - *Tasas de utilización:* con un total de 631 millones de € en 2024, representan el 55,7% del total de las tasas portuarias, destacando la tasa de la mercancía (261 millones, lo que supone un aumento del 4,0% con respecto a 2023) y la tasa del buque (258 millones, que representa un aumento del 0,8% con respecto al ejercicio anterior). En su conjunto, los ingresos por tasas de utilización se incrementan en un 3,4% con respecto a 2023 y la ejecución del presupuesto 2023, prorrogado y vigente en 2024, ha sido del 103,7%.
 - *Tasa de actividad:* el importe devengado en el ejercicio 2024 ha ascendido a 149 millones de €, lo que representa un aumento porcentual del 3,1% y una ejecución presupuestaria del 107,7%.
 - *Tasa de ayudas a la navegación:* la recaudación del ejercicio ha ascendido a 16 millones de €, lo que supone un aumento del 14,7%.
- b) **Otros ingresos de negocio:** el importe correspondiente al ejercicio 2024 ha ascendido a 157 millones de €. Este apartado incluye otros ingresos de carácter público (entre otros, la tasa por utilización del servicio de recogida de desechos, 46,6 millones de €, y los importes adicionales a la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, 37,3 millones de €) y los ingresos de carácter privado relacionados con la actividad portuaria (fundamentalmente tarifas por servicios comerciales, que han ascendido a 61,6 millones de €, con un incremento del 13,1% con respecto a 2023).

En cuanto a los gastos de explotación, como principales conceptos cabe destacar las amortizaciones del inmovilizado (441 millones de €), los gastos de personal (322 millones) y los servicios exteriores (329 millones), con unas ejecuciones del presupuesto prorrogado del 96,7%, 101,3% y 95,8%, respectivamente. Los detalles más relevantes de los gastos de explotación, por partidas, han sido los siguientes:

- Gastos de personal: la cifra consolidada ha ascendido a 322 millones de €, con un aumento del 7,2% con respecto al ejercicio anterior, siendo la ejecución presupuestaria ligeramente superior (+1,3%) a la establecida en el presupuesto prorrogado. Dicho incremento se debe principalmente al aumento de las retribuciones establecido para 2024 por la legislación vigente y al incremento de las plantillas en virtud del Marco Estratégico del Sistema Portuario. El 71,2% del total de gastos de personal del ejercicio corresponde a sueldos y salarios, y el 28,5% a cargas sociales.
- Amortizaciones del inmovilizado: se han situado en 441 millones de €, correspondiendo 15,4 millones al inmovilizado intangible, 362,2 millones al inmovilizado material y 62,9 millones a las inversiones inmobiliarias. La dotación conjunta de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Valencia representa el 25,3% del total del conjunto del sistema.
- Otros gastos de explotación: han alcanzado los 391 millones de € en 2024, lo que supone un aumento del 3,7% sobre 2023 y una ejecución del presupuesto inferior a la teórica (95,8%). Dentro de esta partida, cabe destacar:
 - Servicios exteriores: presenta un saldo consolidado de 329 millones de €, lo que representa un aumento del 6,4% con respecto a 2023, aunque es inferior a los 343 millones establecidos en el presupuesto, representando una ejecución del 95,8%.

Dentro de la composición de Servicios exteriores, por su importancia en valores absolutos, hay que destacar “Reparaciones y conservación”, con un aumento del 3,8% y una ejecución del 99,8% del presupuesto (y que incluye el gasto por el servicio de recogida de desechos generados por buques, que ha ascendido a 39,5 millones de €), y los “Otros servicios exteriores”, con un aumento del 9,9% y una ejecución del 104,4%, y que incluyen entre otros los gastos de limpieza (34,8 millones de €), los gastos de publicidad y promoción (15,3 millones), los arrendamientos y gastos de comunidad (7,2 millones), los gastos por comunicaciones (7,5 millones), las primas de seguro (5,1 millones), las dietas y gastos de viaje (4,6 millones) y los gastos de seguridad (4,0 millones) y el coste del servicio de ordenación y control del tráfico portuario (3,9 millones).

- Tributos: su importe ha ascendido a 28 millones de €, con una ejecución del presupuesto del 93,8%. Recoge principalmente las tasas e impuestos locales, en su mayor parte en concepto de pagos y dotaciones a la provisión del Impuesto sobre Bienes Inmuebles.
- Otros gastos de gestión corriente: con 30 millones de €, ha experimentado un aumento del 12,2% sobre los gastos incurridos en 2023 y presenta una ejecución del presupuesto prorrogado inferior a la teórica. En este epígrafe destacan los gastos por indemnizaciones y garantías a concesionarios, los Convenios con los Ayuntamientos y otras instituciones y los gastos de colaboración con fundaciones, universidades y centros de estudios. También se incluyen en esta partida las dietas por asistencia a los Consejos de Administración y Consejo Rector de los Organismos Públicos portuarios.
- Exceso de provisiones: con 12 millones de €, suponen un aumento del 72,4% con respecto al ejercicio anterior, destacando los importes de las Autoridades Portuarias de Barcelona (4,4 millones), Valencia (4,3 millones) y Las Palmas (2,0 millones).

Como resultado de los ingresos y gastos de explotación detallados más arriba, los “Resultados de explotación” se han situado en 284 millones de € de beneficios durante el ejercicio 2024, lo que representa una ejecución del presupuesto prorrogado del 136,4% y un aumento del 6,7% sobre el ejercicio 2023.

La descomposición porcentual de los ingresos y gastos de explotación, sin incluir los resultados excepcionales, es la siguiente:

	2024		
	Importe (millones €)	% sobre total ingresos	% sobre total gastos
Importe neto de la cifra de negocio	1.290	89.41	
Otros ingresos de explotación	60	4.17	
Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras	80	5.57	
Exceso de provisiones	12	0.84	
Resultados positivos por deterioro y enajenaciones del inmovilizado	–	0.00	
Total ingresos de explotación	1.443	100.00	
Gastos de personal	322	22.34	27.79
Amortizaciones	441	30.52	37.98
Otros gastos de explotación	391	27.12	33.74
Resultados negativos por deterioro y enajenaciones del inmovilizado	6	0.39	
Total gastos de explotación	1.160	80.37	100.00
Resultados de explotación (excluidos rdos. excepcionales)	283	19.63	–

Los ingresos financieros han ascendido a 86 millones de €, con un aumento del 21,8% con respecto al ejercicio anterior. Dicho aumento se debe principalmente a los 67,2 millones de intereses bancarios, con un incremento del 48% con respecto a los 45,2 millones de 2023, debido al incremento de las puntas temporales de tesorería y al aumento de los tipos de interés que remuneran esos excedentes de tesorería. También dentro de este epígrafe cabe destacar en el ejercicio 2024 9,8 millones de dividendos de la Autoridad Portuaria de Barcelona; 1,0 millones de intereses de demora facturados; y 3,5 millones de ingresos por créditos concedidos.

Por su parte, los gastos financieros han alcanzado los 38 millones de €, aumentando un 1,9% con respecto a 2023, principalmente por el incremento de los intereses de deudas con entidades de crédito, que pasan de los 28,1 millones en 2023 a los 29,8 millones en 2024, como consecuencia directa de la subida de los tipos de interés producida durante el ejercicio.

Teniendo además en cuenta las variaciones en el valor razonable en instrumentos financieros (0,1 millones de €) y el deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros (+5,6 millones), se llega a unos resultados financieros positivos de 54 millones de €.

A partir del ejercicio 2020, como se explicó detalladamente en el Informe de Gestión de ese ejercicio, las Autoridades Portuarias están plenamente sujetas al Impuesto sobre Sociedades. El saldo positivo de 11,9 millones de euros se debe principalmente al incremento en términos netos de los activos por impuesto diferido, contabilizados contra la cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Sociedades, el Resultado del ejercicio consolidado del Sistema Portuario en 2024 ha sido de 349 millones de € de beneficios, equivalentes al 153,6% del presupuesto prorrogado, y con un aumento del 12,1% sobre el ejercicio anterior.

Con respecto al EBITDA de explotación, se ha situado en los 649 millones de € al cierre del ejercicio 2024, lo que supone un aumento del 3,6% con respecto a los 626 millones del ejercicio 2023, y siendo un 21,1% superiores a los 536 millones presupuestados.

Por último, la rentabilidad anual a efectos de la aplicación de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, según el artículo 157 del TRLPEMM, ha ascendido al

2,89% en términos agregados, subiendo ligeramente con respecto al 2,68% de rentabilidad de 2023. El detalle por Autoridades Portuarias de los últimos 5 ejercicios es el siguiente, teniendo en cuenta que a partir de 2020 se calcula sin considerar el impuesto sobre sociedades al tener a estos efectos la naturaleza de resultado extraordinario:

Rentabilidad 2024-2020

AUTORIDAD PORTUARIA	2024 (%)	2023 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2020 (%)
A Coruña	-0,59	-0,73	0,86	-0,56	-1,11
Alicante	2,03	2,06	1,71	1,35	0,12
Almería	1,15	1,90	1,33	-0,53	-0,91
Avilés	3,54	2,89	1,81	2,94	0,94
Bahía de Algeciras	5,10	4,99	3,21	-0,05	-0,15
Bahía de Cádiz	1,57	2,26	1,18	0,64	-0,02
Baleares	10,46	11,28	7,81	7,66	4,05
Barcelona	5,01	3,83	3,70	2,41	1,36
Bilbao	1,56	0,91	0,51	0,67	-0,03
Cartagena	6,02	6,63	4,88	4,09	5,05
Castellón	2,28	1,86	5,60	4,72	3,42
Ceuta	5,76	-2,39	-5,05	-6,72	-8,56
Ferrol-San Cibrao	1,85	0,17	2,87	1,59	0,51
Gijón	0,51	0,25	1,03	0,72	0,14
Huelva	2,72	2,50	2,33	2,53	2,80
Las Palmas	3,48	2,97	5,82	3,66	3,14
Málaga	1,15	0,43	0,50	0,32	-0,80
Marín y Ría de Pontevedra	4,81	4,09	1,04	1,22	0,66
Melilla	-4,01	-0,98	-3,28	-5,81	-6,71
Motril	-1,68	-2,39	-3,01	2,79	0,44
Pasaia	1,29	-0,23	-0,27	-0,39	0,26
Santa Cruz de Tenerife	1,09	0,99	1,86	1,63	-0,81
Santander	1,35	1,38	0,94	0,34	0,41
Sevilla	1,09	-0,08	-0,04	0,22	0,47
Tarragona	1,98	3,80	3,19	1,01	0,60
Valencia	2,99	2,63	3,47	3,59	2,33
Vigo	2,84	1,01	0,13	2,14	1,94
Vilgarcía	-0,21	-0,27	0,33	-1,04	-1,19
Suma AA. PP.	2,75	2,51	2,54	1,76	0,91
Agregado	2,89	2,67	2,61	1,85	1,07

Balance

Al cierre del ejercicio 2024 el Sistema Portuario sigue presentando una equilibrada situación financiera, con un capital circulante positivo de 2.228 millones de € (sin incluir los activos no corrientes mantenidos para la venta). En el siguiente cuadro se presenta una comparación de la estructura del balance a principio y fin del ejercicio 2024 (en millones de € y % sobre Activo/Pasivo):

Balance	31-12-24		31-12-23	
	(millones €)	(%)	(millones €)	(%)
Activo no corriente	13.024	83,2	12.823	84,4
Activo corriente	2.627	16,8	2.363	15,6
Activo = Patrimonio neto + Pasivo	15.651	100,0	15.186	100,0
Patrimonio neto	13.421	85,8	12.983	85,5
Pasivo no corriente	1.834	11,7	1.836	12,1
Pasivo corriente	396	2,5	367	2,4
Fondo de Maniobra	2.228	–	1.992	–

Analizando los activos del Sistema Portuario, se observa un aumento del activo no corriente de 201 millones de €, situándose en 13.024 millones al cierre del ejercicio 2024, de los que 77 millones corresponden a inmobilizaciones intangibles, 8.635 millones a inmobilizaciones materiales, 3.622 millones a inversiones inmobiliarias (activos materiales otorgados en concesión, autorización o alquiler, o que las Autoridades Portuarias tengan a disposición para dichos fines), 493 millones a inversiones financieras a largo plazo, 183 millones a activos por impuesto diferido y 14 millones a deudores comerciales no corrientes. Por otro lado, si se considera únicamente el inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias, se produce un aumento en términos netos de 160 millones de €.

Por lo que respecta al activo corriente, dentro del apartado de “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”, destaca en el ejercicio 2024 el aumento en un 5,8% del saldo de las cuentas a cobrar de clientes, pasando de los 230 millones de € a 31-12-23 a los 243 millones a 31-12-24. También cabe destacar el incremento en 16 millones del saldo de subvenciones oficiales pendientes de cobro, principalmente correspondiente a Fondos MRR. Por otro lado, hay que destacar un aumento de 205 millones de € (un 10,6%) del efectivo e inversiones financieras a corto plazo, como se detallará en el apartado que analiza el Estado de Flujos de Efectivo. El resto de magnitudes correspondientes a esta masa patrimonial se mantienen en valores similares al ejercicio anterior.

Con respecto al Patrimonio Neto, los Fondos Propios ascienden a 11.443 millones de €, cifra que representa el 73,1% del total del activo y el 87,9% del activo no corriente. Este último ratio ha mejorado con respecto al cierre del ejercicio 2023, cuando se situó en el 86,6%, debido al incremento de los resultados acumulados (por los beneficios del ejercicio 2023, 311 millones de €). Por otro lado, si consideramos las subvenciones, donaciones y legados recibidos, el total de los recursos no retornables, es decir el patrimonio neto total (excluidos los ajustes por cambio de valor), asciende a 13.425 millones de €, financiando el 103,1% del activo no corriente, ratio que aumenta con respecto al 101,3% del 2023.

Dentro del pasivo no corriente es importante destacar la disminución de la financiación bancaria a largo plazo, que se reduce en 16 millones de € en términos netos, alcanzando a final del ejercicio los 881 millones de €. En el siguiente cuadro figura el detalle de ese importe por Organismos Públicos portuarios, así como el resto del endeudamiento financiero a largo y corto plazo:

Organismo Público	Deudas a l.p. con entidades de crédito (miles de €)	Deudas a c.p. con entidades de crédito (miles de €)	Otro endeudamiento financiero a l.p. (miles de €)	Otro endeudamiento financiero a c.p. (miles de €)	Total endeudamiento a largo y corto plazo (miles de €)	% sobre inmov. intangible, material e inversiones inmobiliarias	% sobre patrimonio neto
Valencia	250.960	29.506	0	0	280.466	22,4	24,4
Gijón	110.737	5.332	141.049	12.500	269.618	35,0	51,7
A Coruña	83.155	3.771	170.626	4.500	262.052	35,3	59,0
Barcelona	88.333	18.148	–	–	106.481	6,4	5,7
Puertos del Estado	34.850	2.242	56.037	4.218	97.348	896,6	25,8
Ferrol-San Cibrao	12.679	1.953	66.529	4.889	86.050	31,6	39,1
S. Cruz de Tenerife	56.291	10.364	13.200	842	80.697	12,8	13,4
Castellón	42.532	2.714	11.998	781	58.025	22,5	22,2
Bahía de Cádiz	54.000	1.554	–	–	55.554	16,5	18,4
Sevilla	43.945	6.117	–	–	50.062	11,4	12,4
Bilbao	30.730	4.919	–	–	35.649	3,8	3,7
Tarragona	28.000	4.062	–	–	32.062	6,7	6,1
Málaga	25.477	3.641	–	–	29.117	17,6	19,6
Las Palmas	3.632	5.352	0	0	8.984	1,3	1,1
Ceuta	7.200	924	0	0	8.124	7,2	7,5
Vigo	–	–	6.850	474	7.324	3,0	2,9
Melilla	4.140	1.455	0	0	5.595	6,6	6,2
Vilagarcía	3.725	1.112	–	–	4.838	8,7	8,6
Pasajes	–	–	2.803	149	2.951	2,2	1,9
Motril	400	200	–	–	600	0,8	0,8
Santander	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Ajustes cons.	–	–	–346.525	–19.245	–365.770	–	–
TOTAL	880.787	103.366	122.566	9.107	1.115.827	9,0	8,3
TOTAL 2023	897.162	111.878	137.555	9.810	1.156.405	9,5	8,9

Las nuevas disposiciones de deudas con entidades de crédito a largo plazo han ascendido a 88 millones de €, mientras que las deudas a corto plazo con entidades de crédito han disminuido en 9 millones de €, siendo el saldo de 103 millones al finalizar el ejercicio 2024. Todas las Autoridades Portuarias que disponen a 31-12-24 de deudas con entidades de crédito a corto plazo tienen fondos de maniobra positivos, a excepción de la Autoridad Portuaria de Gijón.

El ratio de endeudamiento con coste a largo plazo sobre los recursos procedentes de las operaciones (cash-flow), calculado como cociente entre el total de las deudas con entidades de crédito y empresas del grupo a largo plazo y la suma de los recursos procedentes de las operaciones de las Autoridades Portuarias que tienen ese tipo de deudas disminuye con respecto a 2023 (2,87 frente a 3,20), lo que significa que sería suficiente el cash-flow de menos de 3 ejercicios para cancelar totalmente dicho endeudamiento a largo. Cabe destacar los altos valores de las Autoridades Portuarias de A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Gijón y Melilla.

Con respecto al saldo a 31-12-24 de las otras deudas a largo plazo, que ascienden a 118 millones de €, cabe destacar 56 millones del préstamo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a Puertos del Estado en el marco de las operaciones de financiación de las Autoridades Portuarias de Gijón y A Coruña, después de haberse cancelado anticipadamente 6,0 millones en 2024 y traspasado a corto plazo 4,2 millones; 5 millones de proveedores de inmovilizado a largo plazo de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras; y 52 millones de fianzas, depósitos y garantías recibidos a largo plazo.

Estado de Flujos de Efectivo

A lo largo del ejercicio se ha producido un aumento neto del efectivo y equivalentes por importe de 567 millones de euros, situándose al final del año en 1.522 millones de € frente a los 955 millones con los que se inició el ejercicio.

Los flujos de efectivo procedentes de las **actividades de explotación** son los originados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos de las Autoridades Portuarias, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión o financiación. El estado de flujos de efectivo del Sistema Portuario, en el apartado de las actividades de explotación, recoge cuatro epígrafes con los que se llega a los +606 millones de € generados en el ejercicio 2024:

- 1) Resultado del ejercicio antes de impuestos: +337 millones de €.
- 2) Ajustes del resultado: correcciones valorativas (amortizaciones, deterioros de valor y provisiones), operaciones que deban ser clasificadas como actividades de inversión o financiación y remuneración de activos y pasivos financieros que se presentarán separadamente. El total de dichos ajustes representa en 2024 +290 millones, destacando por un lado la amortización del inmovilizado (+441 millones), y por otro -82 millones de imputación al resultado de subvenciones.
- 3) Cambios en el capital corriente que tienen su origen en una diferencia en el tiempo entre la corriente real de bienes y servicios de las actividades de explotación y su corriente monetaria. Dichos cambios han producido una disminución de efectivo de 36 millones de € en 2024, destacando el aumento de los deudores y otras cuentas a cobrar, que representa una disminución de efectivo de 18 millones y la disminución de los acreedores y otras cuentas a pagar, incluyendo la variación de las deudas con empresas del grupo y asociadas a c.p., que supone también una disminución de efectivo de 2 millones.
- 4) Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación: aquí figuran, entre otros, los pagos y cobros por intereses, los cobros por dividendos y los flujos de efectivo por el impuesto sobre sociedades. En 2024 estos flujos han supuesto un incremento de efectivo de 15 millones de €, destacando por un lado +76 millones de ingresos financieros (principalmente por los 67,2 millones de intereses bancarios cobrados por las puntas de tesorería comentadas anteriormente) y +9,8 millones de € de cobros de dividendos de la Autoridad Portuaria de Barcelona; y por otro los -37 millones correspondientes a gastos financieros (destacando el pago de intereses de deudas con entidades de crédito, 29,8 millones).

A nivel individual, cabe destacar la generación de efectivo en las actividades de explotación de las Autoridades Portuarias de Barcelona (87 millones de €), Baleares (69 millones), Valencia (65 millones), Bahía de Algeciras (46 millones), Las Palmas (38 millones) y Cartagena (35 millones).

Los flujos de efectivo de las **actividades de inversión** recogen principalmente los pagos por adquisiciones de activos no corrientes (inmovilizado intangible, material, inversiones inmobiliarias y financieras), así como los cobros procedentes de su enajenación o amortización al vencimiento. En los datos agregados acumulados a diciembre de 2024, las actividades de inversión han supuesto una disminución de 201 millones de € en el efectivo o equivalentes del Sistema Portuario.

Por el lado de los pagos por inversiones, destacan 549 millones correspondientes a adquisiciones de inmovilizado material (lo que supone una ejecución del presupuesto en pagos del 53,3% y un incremento del 27,1% con respecto a 2023); y 52 millones de otros activos financieros, principalmente por colocación de excedentes de tesorería, destacando las imposiciones a largo plazo de las Autoridades Portuarias de Cartagena (22 millones) y Barcelona (15 millones), y las imposiciones a corto plazo de las Autoridades Portuarias de Bilbao (8 millones), Alicante (3 millones), Almería (3 millones) y Castellón (1 millón).

Por el lado de los cobros por desinversiones, destacan 392 millones de € de incremento de efectivo por cancelación de otros activos financieros (principalmente, cancelación de imposiciones a corto plazo de las Autoridades Portuarias de Barcelona, 130 millones; Bahía de Algeciras, 107 millones; Huelva, 36 millones; Ferrol-San Cibrao, 32 millones; Valencia, 20 millones; Las Palmas, 15 millones; y Cartagena, 15 millones; y de Puertos del Estado, 33 millones); las enajenaciones de activos no corrientes mantenidos para la venta de las Autoridades Portuarias de Bilbao (10,5 millones de € recibidos por la venta de la antigua sede de la Autoridad Portuaria, Palacio Olabarri, por un valor neto contable de 0,2 millones, habiéndose generado un beneficio de 10,2 millones) y Gijón (4,6 millones de € correspondientes a la venta de la parcela de Naval Gijón, por un valor neto contable de 1,7 millones, habiéndose generado un beneficio de 2,9 millones); la venta de pasarelas de embarque en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por 1,7 millones de €; y las ventas de terrenos en las Autoridades Portuarias de Málaga (9,0 millones) y Vigo (2,6 millones).

Hay que señalar también que en el estado de flujos de efectivo de Puertos del Estado figuran +21,7 millones de cobros por desinversiones en empresas del grupo, correspondientes a los importes amortizados en 2024 de los préstamos concedidos a la Autoridad Portuaria de A Coruña (4,5 millones de €) y Gijón (11,0 millones), y de las cuotas del préstamo BEI de las Autoridades Portuarias de Avilés (0,3 millones, y adicionalmente 4,2 millones de amortización extraordinaria del saldo pendiente a largo plazo), Castellón (0,7 millones), Santa Cruz de Tenerife (0,5 millones) y Vigo (0,5 millones). Estos importes se eliminan en consolidación.

Los Organismos Públicos Portuarios que presentan una mayor disminución de efectivo en relación con las actividades de inversión son Valencia (-47 millones de €), Bahía de Cádiz (-44 millones), Baleares (-43 millones), A Coruña (-40 millones) y Bilbao (-26 millones). Y los que tienen un mayor incremento de efectivo son Bahía de Algeciras (+71 millones), Puertos del Estado (+53 millones) y Barcelona (+46 millones).

Los flujos de efectivo de las **actividades de financiación** han supuesto un aumento de 161 millones de € en el saldo de efectivo del Sistema Portuario en el ejercicio 2024, debido principalmente a los +187 millones de € de cobros procedentes de subvenciones de capital (incluyendo 99,8 millones de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) y a los +90 millones de recursos recibidos de entidades de crédito (de los que 87,5 millones corresponden a préstamos a largo plazo de las Autoridades Portuarias de Valencia, 57,5 millones, y Bahía de Cádiz, 30,0 millones; y 2,5 millones a préstamo a corto plazo de la Autoridad Portuaria de Ceuta). Por su parte, hay que destacar los pagos realizados por amortización o devolución de préstamos con entidades de crédito tanto a corto como a largo plazo (-114 millones de €).

Por otro lado, cabe resaltar la disminución de Patrimonio en términos netos por 0,9 millones de €, de los que -9,4 millones corresponde a pagos por financiación de obras de mejora de las redes generales de transporte de uso común, en virtud del artículo 6 del Real Decreto 707/2015 que re-

gula el FFATP, destacando -7,6 millones de la Autoridad Portuaria de Valencia y -1,2 millones de Puertos del Estado (del total de 3,7 millones devengado en 2024); y +8,5 millones de aportación de los Presupuestos Generales del Estado a las Autoridades Portuarias de Ceuta (4,25 millones) y Melilla (4,25 millones), en el marco del “Plan integral de desarrollo socioeconómico” de ambas Ciudades Autónomas. Puertos del Estado tiene registrado 10,6 millones de devolución y amortización de otras deudas, correspondientes a cancelación anticipada (6,0 millones) y cuota del ejercicio (4,6 millones) del crédito del entonces Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) para financiación de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Y finalmente, diversas Autoridades Portuarias incluyen en devolución y amortización de deudas con empresas del grupo y asociadas 21,7 millones de € de los importes amortizados en 2024 de los créditos con Puertos del Estado, detallados anteriormente, que se eliminan en consolidación.

Con respecto a las deudas con entidades de crédito, el artículo 47 y anexo III de la Ley 31/2022 de Presupuestos Generales del Estado para 2023, prorrogado y vigente en 2024, autoriza a las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado a concertar operaciones de crédito durante el ejercicio por 127,2 millones de € (excluyendo las operaciones que se concierten y amorticen dentro del año y las de refinanciación). En ese sentido, a 31 de diciembre de 2024 se han concertado nuevas operaciones de crédito por 90 millones de €, por debajo del importe autorizado. También se indica en dicho anexo de la Ley de Presupuestos que la deuda viva con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2024 no podrá exceder de 1.125,1 millones de €, por lo que el saldo de las deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo, que se ha situado en los 984,2 millones a 31-12-24, es muy inferior a ese límite presupuestario.

En resumen, teniendo en cuenta los flujos de efectivo de las actividades de explotación (+606 millones), inversión (-201 millones) y financiación (+161 millones), en el ejercicio 2024 se ha producido un aumento del saldo de efectivo y equivalentes de 567 millones de €, lo que supone un incremento del 312,7% frente a la disminución de 266 millones del año anterior, y representando una ejecución 256,1% del presupuesto prorrogado de 2023, que preveía una disminución de 363 millones. Esta desviación positiva se debe a la reducida ejecución del presupuesto de pagos por inversiones en inmovilizado material, y a los flujos de efectivo de explotación y financiación, muy superiores a los presupuestados.

Cuadro de Financiación

Dentro de los **Orígenes de fondos**, los “Recursos procedentes de las operaciones” (cash-flow) han ascendido a 682 millones de €, con un incremento del 6,1% con respecto al ejercicio anterior.

El nuevo endeudamiento a largo plazo con entidades de crédito asciende a 88 millones de €, que corresponde a las Autoridades Portuarias de Valencia (58 millones) y Bahía de Cádiz (30 millones), mientras que la cancelación y traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo por 74 millones de € corresponde principalmente a cancelación y aplicación de activos por impuesto diferido (45 millones) y a imposiciones bancarias a l.p. traspasadas a c.p. por parte de las Autoridades Portuarias de Cartagena (17 millones) y Huelva (2 millones). Por último, figuran 21,7 millones en Puertos del Estado por la cancelación y traspaso a corto plazo de las cantidades correspondientes a los préstamos concedidos a las Autoridades Portuarias de A Coruña (4,5 millones de €) y Gijón (11,0 millones), y del préstamo BEI de las Autoridades Portuarias de Avilés (0,3 millones, y adicionalmente 4,2 millones de amortización extraordinaria del saldo pendiente a largo plazo), Castellón (0,7 millones), Santa Cruz de Tenerife (0,5 millones) y Vigo (0,5 millones), que se eliminan en consolidación.

Las ampliaciones de Patrimonio por 16 millones de € corresponden a la adscripción de parte de los activos del Consorcio Valencia 2007 a la Autoridad Portuaria de Valencia (7,3 millones, que com-

plementan a los activos adscritos en 2022) y a la aportación patrimonial del Estado a la Autoridades Portuarias de Ceuta y Melilla, comentado anteriormente (8,5 millones)

La enajenación de activos no corrientes ha generado 29,0 millones de €, que corresponden principalmente a las ventas de las Autoridades Portuarias de Bilbao, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Vigo comentadas con anterioridad al analizar el Estado de Flujos de Efectivo

Por el lado de las **Aplicaciones de recursos** destacan las altas de activo no corriente, que en conjunto han ascendido a 766 millones de € (incluyendo 33,4 millones de concesiones revertidas y 7,3 millones de adscripción patrimonial en la Autoridad Portuaria de Valencia, comentado anteriormente).

Las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias han ascendido a 605 millones de €, con un aumento de 165 millones (+37,4% en términos relativos) sobre el ejercicio anterior y que es el mayor volumen de inversión anual desde 2012. Dicho importe supone un grado de ejecución del 53,9% de los 1.122 millones del presupuesto de 2023, prorrogado y vigente en 2024, y es superior al porcentaje registrado en 2023 (36,4%). Si se considerara la previsión de cierre del ejercicio 2024 incluida en el Plan de Empresa 2025, 982 millones de €, la ejecución de dicha previsión habría sido del 61,6%. Las principales Autoridades Portuarias inversoras en inmovilizado material han sido las siguientes:

AUTORIDAD PORTUARIA	(millones €)
Valencia	75.8
Barcelona	61.0
Baleares	47.1
Bahía de Cádiz	42.9
A Coruña	39.7
Las Palmas	38.6
Bahía de Algeciras	33.1
Bilbao	31.8
Castellón	25.0
Huelva	23.8
Ferrol-San Cibrao	20.5

Las inversiones de estas 11 Autoridades Portuarias (439 millones de €) suponen el 75% del total del Sistema Portuario en 2024, destacando las Autoridades Portuarias de Valencia, Barcelona, Baleares, Bahía de Cádiz y A Coruña, que concentran el 45%.

Por su parte, las inversiones financieras a largo plazo presentan una ejecución del 64,8% del presupuesto y ascienden a un total de 121 millones de €, de los que 64,6 millones corresponden a activos por impuesto diferido, y 37,1 millones a imposiciones a largo plazo de las Autoridades Portuaria de Cartagena (22 millones) y Barcelona (15 millones).

Las reducciones de patrimonio por 24,4 millones de € corresponden principalmente al ajuste en la valoración de los terrenos adscritos a la Autoridad Portuaria de Bilbao en 2023 (12,3 millones), ya que como se indicó en el Informe de Gestión de 2023 la valoración registrada en ese ejercicio tenía carácter provisional, a la espera de la determinación del su valor razonable; y a las bajas patrimoniales por financiación de obras de mejora de las redes generales de transporte de uso común en

varias Autoridades Portuarias, como se ha comentado anteriormente en el apartado del Estado de cambios en el Patrimonio Neto (11,9 millones).

Por otro lado, la cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo con entidades de crédito ha supuesto una aplicación de 104 millones de €, destacando las Autoridades Portuarias de Valencia (28 millones), Barcelona (18 millones) y Santa Cruz de Tenerife (10 millones).

Dentro del apartado de Cancelación/traspaso a corto plazo de deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo, figuran en diversas Autoridades Portuarias el traspaso a corto plazo de los préstamos con Puertos del Estado que se han comentado en el apartado de Orígenes, por un total de 21,7 millones de €, que se eliminan en consolidación.

Por último, la cancelación y traspaso a corto plazo de proveedores de inmovilizado y otros, 19 millones de €, incluye la amortización anticipada (6,0 millones) y traspaso a corto plazo (4,2 millones) del crédito del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible concedido a Puertos del Estado para financiación de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Al final del ejercicio 2024 el Fondo de Maniobra del conjunto del Sistema Portuario se sitúa en 2.228 millones de €, habiéndose producido durante el ejercicio una disminución de 236 millones, mientras que en el presupuesto prorrogado se esperaba una variación negativa de 422 millones. Esta desviación positiva se debe principalmente al bajo grado de ejecución del presupuesto de inversiones, ya que se han dejado de ejecutar adquisiciones de inmovilizado por un importe de 583 millones de €, así como a los recursos generados por las operaciones, que han sido superiores en 157 millones (un 29,9%) a la cifra presupuestada. Estos datos positivos compensan las menores disposiciones de deudas a largo plazo con entidades de crédito, inferiores a las previstas en 33 millones.

En este ejercicio destaca el incremento en el fondo de maniobra de las Autoridades Portuarias de Santander (debido principalmente a las subvenciones devengadas del Fondo “Reserva de adaptación al Brexit”, explicado en el apartado de subvenciones), Valencia (con un aumento neto de endeudamiento bancario a largo plazo y cash-flow muy superiores a las adquisiciones de inmovilizado) y Baleares (con unos recursos generados superiores a las inversiones). Por otro lado, destaca la disminución del capital circulante de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao (que presenta un cash-flow inferior a las inversiones).

Bobinas y slabs de ArcelorMittal y grúa Algeposa en el Muelle Valliniello del puerto de Avilés



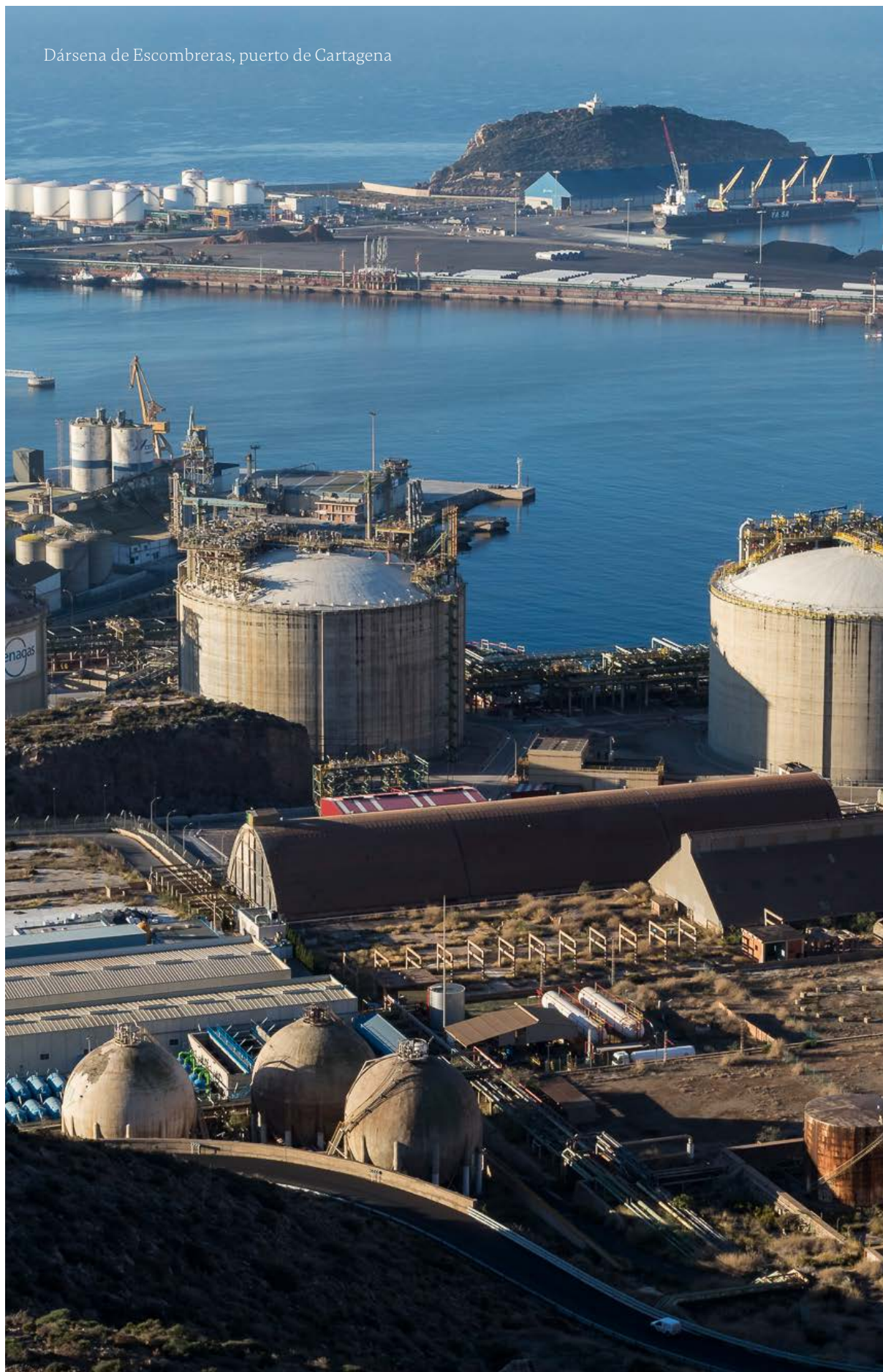
Balance de situacion

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Concepto	Real 31-12-24	Real 31-12-23	Variación 2024/2023	Presup. 2024	% Ejecuc. Presup. 2024
1. Importe neto de la cifra de negocios	1.290,4	1.243,0	+3,8%	1.223,7	+105,4%
A. Tasas portuarias	1.133,6	1.085,9	+4,4%	1.081,4	+104,8%
a) Tasa de ocupación	337,5	317,0	+6,5%	322,3	+104,7%
b) Tasas de utilización	631,0	610,3	+3,4%	608,2	+103,7%
<i>Tasa del buque</i>	257,5	255,5	+0,8%	247,5	+104,1%
<i>Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo</i>	10,1	9,2	+10,0%	10,6	+95,5%
<i>Tasa del pasaje</i>	92,9	87,4	+6,3%	66,7	+139,3%
<i>Tasa de la mercancía</i>	261,1	251,1	+4,0%	275,5	+94,8%
<i>Tasa de la pesca fresca</i>	5,3	4,1	+28,4%	5,6	+95,8%
<i>Tasa por utilización especial de la zona de tránsito</i>	4,0	2,9	+36,2%	2,4	+166,5%
c) Tasa de actividad .	148,7	144,3	+3,1%	138,0	+107,7%
d) Tasa de ayudas a la navegación .	16,4	14,3	+14,7%	12,9	+127,1%
B. Otros ingresos de negocio	156,8	157,1	-0,2%	142,3	+110,2%
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	0,6	0,5	+26,8%	0,3	+186,4%
5. Otros ingresos de explotación	59,6	53,9	+10,6%	38,4	+155,0%
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente .	32,6	26,3	+23,9%	15,4	+211,5%
b) Subvenciones de explotación incorporadas al rdo. del ejercicio	4,0	4,6	-12,9%	2,2	+180,1%
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	23,0	23,0	+0,1%	20,8	+110,6%
6. Gastos de personal	(322,4)	(300,7)	+7,2%	(318,2)	+101,3%
a) Sueldos, salarios y asimilados	(229,7)	(214,9)	+6,9%	(229,6)	+100,1%
b) Indemnizaciones	(0,7)	(0,8)	-13,5%	(2,5)	+28,7%
c) Cargas sociales	(92,0)	(85,1)	+8,2%	(86,1)	+106,8%
d) Provisiones	0,1	0,1	-2,0%	-	-100,0%
7. Otros gastos de explotación	(391,4)	(377,3)	+3,7%	(408,4)	+95,8%
a) Servicios exteriores	(329,0)	(309,3)	+6,4%	(343,4)	+95,8%
<i>Reparaciones y conservación</i>	(140,0)	(134,8)	+3,8%	(140,3)	+99,8%
<i>Servicios de profesionales independientes</i>	(41,2)	(36,9)	+11,7%	(48,3)	+85,4%
<i>Suministros y consumos</i>	(46,9)	(45,7)	+2,5%	(58,2)	+80,6%
<i>Otros servicios exteriores .</i>	(100,9)	(91,8)	+9,9%	(96,7)	+104,4%
b) Tributos	(27,8)	(30,3)	-8,3%	(29,7)	+93,8%
c) Pérdidas, deterioro y variación provisiones operac. comerc.	(4,1)	(10,5)	-61,2%	(4,5)	+90,0%
d) Otros gastos de gestión corriente	(30,4)	(27,1)	+12,2%	(30,8)	+98,9%
8. Amortizaciones del inmovilizado	(440,5)	(436,8)	+0,9%	(455,7)	+96,7%
9. Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras	80,4	99,0	-18,7%	82,7	+97,3%
10. Excesos de provisiones	12,2	7,1	+72,4%	0,3	+4.874,0%
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(5,7)	(18,8)	-69,7%	44,8	-12,7%
Otros resultados	0,2	(4,2)	+105,9%	(0,0)	+2.558,7%
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10)	283,6	265,7	+6,7%	208,0	+136,4%
12. Ingresos financieros	86,1	70,7	+21,8%	13,2	+652,2%
13. Gastos financieros	(38,1)	(37,4)	+1,9%	(18,5)	+205,7%
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	0,1	(0,3)	+118,5%	0,3	+18,4%
16. Deterioro y resultado por enajenac. de instrumentos financ.	5,6	1,7	+228,4%	-	-100,0%
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	53,6	34,7	+54,5%	(5,0)	+1.171,6%
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	337,2	300,4	+12,2%	202,9	+166,1%
17. Impuesto sobre beneficios	11,9	10,9	+9,0%	24,4	+49,0%
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	349,1	311,4	+12,1%	227,3	+153,6%
EBITDA	649,1	626,5	+3,6%	536,2	+121,1%

Dársena de Escombreras, puerto de Cartagena



Cuenta de pérdidas y ganancias del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN							
	Importe neto de la cifra de negocios	Otro ingresos	Gastos de personal	Otros gastos de explotación	Amortizaciones del inmovilizado	Imputac. de subvenc. de inmov. no financ. y otros	Deterioro y resultado por enajenac. del inmov.	Otros resultados
A Coruña	32.021	3.784	(9.065)	(8.564)	(21.795)	6.836	(37)	(744)
Alicante	15.568	1.010	(5.552)	(5.084)	(4.401)	957	(2.734)	-
Almería	17.583	2.908	(6.698)	(7.425)	(6.065)	1.716	-	-
Avilés	18.654	1.036	(4.992)	(5.758)	(7.553)	2.144	(1.977)	-
Bahía de Algeciras	104.665	1.590	(23.732)	(41.949)	(30.257)	10.075	(479)	-
Bahía de Cádiz	25.096	1.598	(8.300)	(8.896)	(9.274)	2.908	(61)	-
Baleares	111.642	8.627	(18.303)	(42.702)	(22.223)	939	(461)	14
Barcelona	200.303	10.652	(39.060)	(63.551)	(55.983)	6.582	(8.786)	-
Bilbao	76.738	2.066	(17.122)	(24.522)	(28.593)	2.228	10.261	-
Cartagena	49.075	1.018	(10.040)	(15.132)	(14.350)	2.663	(1)	-
Castellón	26.594	1.403	(7.843)	(6.500)	(8.686)	1.017	(709)	-
Ceuta	16.097	6.103	(9.034)	(9.750)	(4.227)	985	(200)	-
Ferrol-San Cibrao	14.276	2.759	(6.871)	(5.995)	(7.076)	2.182	(220)	-
Gijón	38.297	1.338	(6.996)	(8.974)	(22.347)	4.785	2.572	-
Huelva	45.223	3.182	(10.821)	(18.431)	(17.245)	4.169	4	-
Las Palmas	79.381	6.566	(17.384)	(28.912)	(27.132)	6.425	505	-
Málaga	20.444	2.200	(7.664)	(7.490)	(6.828)	1.877	(282)	-
Marín y Ría de Pontev.	10.709	823	(4.432)	(2.936)	(3.683)	1.038	(27)	-
Melilla	9.629	2.581	(6.344)	(2.899)	(5.734)	1.796	(15)	-
Motril	7.459	2.026	(3.697)	(4.405)	(3.160)	836	-	-
Pasaia	13.538	1.633	(5.494)	(5.706)	(4.322)	1.488	(99)	976
S.Cruz de Tenerife	56.112	12.224	(12.675)	(18.276)	(23.132)	4.431	1.676	-
Santander	27.076	2.784	(7.370)	(9.080)	(10.500)	1.173	(100)	-
Sevilla	22.683	4.113	(6.055)	(7.833)	(8.469)	1.845	(67)	-
Tarragona	60.750	2.172	(11.714)	(24.989)	(22.003)	661	(49)	-
Valencia	150.734	10.914	(29.877)	(51.234)	(48.546)	4.980	(5.043)	-
Vigo	34.430	4.566	(10.746)	(13.163)	(11.975)	2.507	1.008	-
Vilagarcía	5.629	1.784	(3.516)	(1.540)	(2.461)	955	(31)	-
TOTAL AA.PP.	1.290.405	103.460	(311.396)	(451.695)	(438.021)	80.196	(5.351)	246
Puertos del Estado	-	40.448	(10.976)	(18.137)	(2.510)	251	(349)	-
Fondo Compensación	-	39.444	-	(32.444)	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	(110.922)	-	110.922	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	1.290.405	72.430	(322.372)	(391.354)	(440.531)	80.447	(5.700)	246

Cuenta de pérdidas y ganancias del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	RESULT. EX.	RESULTADO FINANCIERO				RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	IMPUESTO SOBRE BENEF.	RESULTADO DEL EJERCICIO
	RESULTADO DE EXPLOTAC.	Ingresos financieros	Gastos financieros	Otros ingresos y gastos financieros	RESULTADO FINANCIERO			
A Coruña	2.436	817	(7.846)	-	(7.029)	(4.593)	1.232	(3.361)
Alicante	(235)	529	(121)	-	408	173	909	1.082
Almería	2.018	547	(179)	-	368	2.386	86	2.472
Avilés	1.554	1.188	(149)	724	1.764	3.317	1.276	4.594
Bahía de Algeciras	19.913	9.816	(5)	13	9.824	29.736	1.299	31.035
Bahía de Cádiz	3.071	1.655	(640)	-	1.015	4.086	1.309	5.395
Baleares	37.533	8.092	(296)	-	7.796	45.329	2.978	48.307
Barcelona	50.157	21.812	(2.857)	-	18.955	69.112	(6.614)	62.498
Bilbao	21.056	2.266	(684)	(51)	1.532	22.588	110	22.698
Cartagena	13.234	9.115	(17)	-	9.097	22.331	784	23.115
Castellón	5.277	1.955	(2.853)	(128)	(1.027)	4.251	8.733	12.984
Ceuta	(27)	223	(392)	-	(169)	(197)	(2.752)	(2.948)
Ferrol-San Cibrao	(945)	4.313	(3.575)	-	738	(207)	201	(6)
Gijón	8.674	624	(3.713)	1.568	(1.521)	7.153	(794)	6.359
Huelva	6.081	5.083	(14)	-	5.069	11.150	1.331	12.481
Las Palmas	19.448	1.416	(710)	914	1.620	21.068	6.882	27.951
Málaga	2.257	467	(1.350)	-	(883)	1.374	346	1.720
Marín y Ría de Pontev.	1.492	1.576	(0)	-	1.576	3.068	(690)	2.378
Melilla	(985)	215	(483)	-	(267)	(1.252)	(25)	(1.277)
Motril	(942)	207	(36)	-	171	(771)	178	(593)
Pasaia	2.015	723	(123)	-	601	2.616	(992)	1.624
S.Cruz de Tenerife	20.360	1.507	(4.221)	-	(2.714)	17.646	808	18.454
Santander	3.983	120	(3)	-	117	4.100	952	5.052
Sevilla	6.218	757	(1.563)	-	(806)	5.411	(129)	5.282
Tarragona	4.827	2.080	(256)	(11)	1.813	6.640	(1.944)	4.697
Valencia	31.927	3.040	(8.498)	2.588	(2.870)	29.057	(66)	28.991
Vigo	6.627	1.124	(566)	(0)	557	7.185	(1.622)	5.563
Vilagarcía	820	274	(286)	-	(11)	809	36	845
TOTAL AA.PP.	267.843	81.541	(41.436)	5.618	45.724	313.566	13.824	327.391
Puertos del Estado	8.728	10.962	(4.120)	-	6.842	15.570	(1.635)	13.935
Fondo Compensación	7.000	1.053	-	-	1.053	8.053	(263)	7.790
Ajustes consolidación	-	(7.472)	7.472	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	283.570	86.084	(38.083)	5.618	53.619	337.189	11.926	349.115

Importe neto de la cifra de negocios del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado sistema portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	TASAS PORTUARIAS					
	Tasa de ocupación	Tasas de utilización				
		Tasa del buque	Tasa de las embarc. deportiv. y de recreo	Tasa del pasaje	Tasa de la mercancía	Tasa de la pesca fresca
A Coruña	7.193	10.715	58	451	9.263	288
Alicante	5.179	2.641	358	705	1.600	7
Almería	2.663	3.325	63	5.281	2.243	50
Avilés	6.512	4.473	10	-	3.997	138
Bahía de Algeciras	16.508	14.987	375	21.234	23.379	65
Bahía de Cádiz	5.789	6.629	210	2.122	2.787	432
Baleares	23.237	7.981	3.647	11.280	8.575	132
Barcelona	67.108	41.337	422	12.966	39.900	159
Bilbao	27.416	16.337	130	930	20.729	-
Cartagena	6.842	14.787	148	239	17.896	11
Castellón	7.092	5.392	60	2	5.773	36
Ceuta	3.497	1.079	38	7.611	720	2
Ferrol-San Cibrao	3.922	3.155	27	19	2.961	21
Gijón	12.853	11.187	29	76	7.567	83
Huelva	11.579	10.480	21	94	12.821	47
Las Palmas	25.456	21.001	1.913	5.279	8.257	21
Málaga	6.453	4.361	86	1.775	1.233	14
Marín y Ría de Pontev.	2.526	2.863	90	13	2.443	130
Melilla	2.599	607	376	2.580	412	-
Motril	1.525	1.612	25	483	1.920	26
Pasaia	4.015	2.253	22	5	2.964	1.319
S.Cruz de Tenerife	12.481	9.876	346	14.903	6.886	50
Santander	7.268	5.433	181	1.124	4.635	238
Sevilla	7.841	2.148	43	103	2.582	-
Tarragona	14.570	18.199	334	111	16.444	40
Valencia	33.218	27.546	842	3.189	45.802	27
Vigo	10.564	6.248	233	307	5.389	1.985
Vilagarcía	1.627	891	5	6	1.954	-
TOTAL AA.PP.	337.533	257.544	10.093	92.887	261.134	5.321
Puertos del Estado	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	337.533	257.544	10.093	92.887	261.134	5.321

Importe neto de la cifra de negocios del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado sistema portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	TASAS PORTUARIAS					OTROS INGR. DE NEGOCIO	TOTAL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS
	Tasas de utilización		Tasa de actividad	Tasa de ayudas a la navegación	TOTAL TASAS PORTUAR.		
	Tasa por utilizac. esp. de la zona de tránsito	Total					
A Coruña	18	20.794	2.326	268	30.581	1.440	32.021
Alicante	-	5.310	3.140	242	13.871	1.697	15.568
Almería	-	10.962	1.443	133	15.200	2.382	17.583
Avilés	249	8.868	2.242	61	17.683	971	18.654
Bahía de Algeciras	44	60.085	14.345	2.500	93.437	11.228	104.665
Bahía de Cádiz	15	12.196	4.850	279	23.114	1.982	25.096
Baleares	841	32.456	11.460	2.405	69.558	42.084	111.642
Barcelona	36	94.820	18.990	1.903	182.821	17.482	200.303
Bilbao	268	38.393	6.711	428	72.949	3.789	76.738
Cartagena	22	33.103	6.523	458	46.925	2.150	49.075
Castellón	-	11.262	4.741	180	23.275	3.319	26.594
Ceuta	-	9.451	1.676	238	14.862	1.234	16.097
Ferrol-San Cibrao	85	6.267	2.619	135	12.943	1.332	14.276
Gijón	984	19.927	3.727	188	36.695	1.602	38.297
Huelva	235	23.699	5.180	332	40.790	4.433	45.223
Las Palmas	128	36.600	8.678	2.125	72.858	6.523	79.381
Málaga	89	7.558	2.847	548	17.406	3.038	20.444
Marín y Ría de Pontev.	49	5.588	1.380	42	9.536	1.173	10.709
Melilla	4	3.979	1.844	22	8.445	1.184	9.629
Motril	13	4.079	565	67	6.235	1.224	7.459
Pasaia	-	6.563	1.917	38	12.532	1.006	13.538
S.Cruz de Tenerife	373	32.435	5.907	753	51.576	4.536	56.112
Santander	85	11.696	2.239	147	21.349	5.727	27.076
Sevilla	6	4.882	7.536	76	20.334	2.349	22.683
Tarragona	161	35.290	6.877	472	57.209	3.541	60.750
Valencia	240	77.645	14.167	1.871	126.901	23.833	150.734
Vigo	59	14.222	4.079	410	29.275	5.155	34.430
Vilagarcía	-	2.856	679	48	5.209	419	5.629
TOTAL AA.PP.	4.008	630.987	148.685	16.366	1.133.571	156.834	1.290.405
Puertos del Estado	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	4.008	630.987	148.685	16.366	1.133.571	156.834	1.290.405

Otros gastos de explotación del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	SERVICIOS EXTERIORES				TOTAL
	Reparaciones y conservación	Servicios de profesionales independientes	Suministros y consumos	Otros servicios exteriores	
A Coruña	2.034	289	633	2.543	5.500
Alicante	1.114	209	1.190	952	3.465
Almería	1.352	222	1.278	1.426	4.278
Avilés	1.927	604	616	941	4.088
Bahía de Algeciras	11.180	3.218	2.728	9.285	26.411
Bahía de Cádiz	2.808	567	573	2.579	6.528
Baleares	15.173	3.192	5.914	7.294	31.573
Barcelona	18.519	7.709	2.326	12.731	41.285
Bilbao	7.415	1.115	1.216	7.146	16.893
Cartagena	5.281	1.074	903	1.399	8.658
Castellón	1.202	786	540	1.597	4.125
Ceuta	3.747	1.256	510	3.420	8.933
Ferrol-San Cibrao	1.195	496	728	1.445	3.865
Gijón	1.759	686	575	2.120	5.139
Huelva	5.764	1.292	1.540	3.881	12.476
Las Palmas	11.570	2.397	1.626	7.047	22.641
Málaga	2.074	583	955	1.903	5.516
Marín y Ría de Pontev.	528	222	611	724	2.085
Melilla	460	385	436	1.168	2.449
Motril	907	297	562	853	2.620
Pasaia	1.765	385	575	1.673	4.398
S.Cruz de Tenerife	6.848	2.044	2.612	3.709	15.213
Santander	3.690	30	993	2.009	6.721
Sevilla	2.402	575	681	1.945	5.603
Tarragona	7.504	121	2.615	8.276	18.517
Valencia	12.394	5.316	11.262	5.499	34.471
Vigo	4.312	690	2.357	2.802	10.162
Vilagarcía	252	104	223	465	1.044
TOTAL AA.PP.	135.177	35.865	46.781	96.835	314.657
Puertos del Estado	4.821	5.362	116	4.080	14.379
Fondo Compensación	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	139.998	41.226	46.897	100.915	329.037

Otros gastos de explotación del periodo 01-01-24 a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	TRIBUTOS	PÉRDIDAS, DETERIORO Y VARIACIÓN PROVISIONES POR OPERACIONES COMERCIALES	OTROS GASTOS DE GESTIÓN CORRIENTE	APORTACIÓN AA.PP. A PUERTOS DEL ESTADO	FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO APORTADO	TOTAL OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN
A Coruña	1.038	10	157	1.209	650	8.564
Alicante	537	29	127	537	389	5.084
Almería	605	(42)	1.559	574	451	7.425
Avilés	266	(12)	291	646	478	5.758
Bahía de Algeciras	1.883	1.877	3.584	3.421	4.772	41.949
Bahía de Cádiz	410	48	149	974	787	8.896
Baleares	1.275	163	6.569	1.226	1.897	42.702
Barcelona	3.500	(71)	5.241	6.887	6.710	63.551
Bilbao	1.504	69	1.440	2.621	1.994	24.522
Cartagena	984	3	1.353	1.906	2.229	15.132
Castellón	319	67	418	886	686	6.500
Ceuta	128	(19)	169	296	243	9.750
Ferrol-San Cibrao	895	101	136	617	381	5.995
Gijón	1.091	(75)	214	1.493	1.113	8.974
Huelva	2.213	(81)	760	1.605	1.457	18.431
Las Palmas	701	387	1.716	1.416	2.050	28.912
Málaga	631	52	224	627	440	7.490
Marín y Ría de Pontev.	183	0	58	330	280	2.936
Melilla	100	43	85	164	57	2.899
Motril	226	1.103	133	249	74	4.405
Pasaia	240	231	157	497	183	5.706
S.Cruz de Tenerife	435	(18)	684	922	1.040	18.276
Santander	930	(249)	158	828	693	9.080
Sevilla	1.463	87	114	373	193	7.833
Tarragona	1.089	181	454	2.574	2.174	24.989
Valencia	4.138	44	2.562	4.951	5.068	51.234
Vigo	899	73	168	989	871	13.163
Vilagarcía	56	85	56	216	84	1.540
TOTAL AA.PP.	27.738	4.087	28.734	39.034	37.444	451.695
Puertos del Estado	74	-	1.684	-	2.000	18.137
Fondo Compensación	-	-	-	-	32.444	32.444
Ajustes consolidación	-	-	-	(39.034)	(71.888)	(110.922)
TOTAL AGREGADO	27.812	4.087	30.418	-	-	391.354

EBITDA (*)

Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	2024	Resultado de explotación	Amortizac. del inmovilizado	Imputación subvenciones inmov. no financiero	Deterioro y resultado por enajenac. del inmov.
A Coruña	18.177	2.436	21.795	(6.836)	37
Alicante	5.942	(235)	4.401	(957)	2.734
Almería	6.367	2.018	6.065	(1.716)	-
Avilés	8.940	1.554	7.553	(2.144)	1.977
Bahía de Algeciras	40.573	19.913	30.257	(10.075)	479
Bahía de Cádiz	9.498	3.071	9.274	(2.908)	61
Baleares	59.264	37.533	22.223	(939)	461
Barcelona	108.345	50.157	55.983	(6.582)	8.786
Bilbao	37.160	21.056	28.593	(2.228)	(10.261)
Cartagena	24.921	13.234	14.350	(2.663)	1
Castellón	13.655	5.277	8.686	(1.017)	709
Ceuta	3.415	(27)	4.227	(985)	200
Ferrol-San Cibrao	4.168	(945)	7.076	(2.182)	220
Gijón	23.664	8.674	22.347	(4.785)	(2.572)
Huelva	19.153	6.081	17.245	(4.169)	(4)
Las Palmas	39.651	19.448	27.132	(6.425)	(505)
Málaga	7.491	2.257	6.828	(1.877)	282
Marín y Ría de Pontev.	4.164	1.492	3.683	(1.038)	27
Melilla	2.968	(985)	5.734	(1.796)	15
Motril	1.382	(942)	3.160	(836)	-
Pasaia	3.972	2.015	4.322	(1.488)	99
S.Cruz de Tenerife	37.385	20.360	23.132	(4.431)	(1.676)
Santander	13.410	3.983	10.500	(1.173)	100
Sevilla	12.909	6.218	8.469	(1.845)	67
Tarragona	26.219	4.827	22.003	(661)	49
Valencia	80.536	31.927	48.546	(4.980)	5.043
Vigo	15.088	6.627	11.975	(2.507)	(1.008)
Vilagarcía	2.357	820	2.461	(955)	31
TOTAL AA.PP.	630.773	267.843	438.021	(80.196)	5.351
Puertos del Estado	11.336	8.728	2.510	(251)	349
Fondo Compensación	7.000	7.000	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	649.109	283.570	440.531	(80.447)	5.700

(*) Calculado siguiendo las recomendaciones de la Comisión de Principios y Normas de AECA (OE 4/2016).

EBITDA (*)

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	Otros resultados	2023	2022	2021	2020
A Coruña	744	16.143	19.976	13.611	10.045
Alicante	-	6.291	5.777	5.658	3.861
Almería	-	7.713	6.974	4.043	3.567
Avilés	-	8.401	7.366	8.957	5.935
Bahía de Algeciras	-	44.813	38.054	15.956	14.685
Bahía de Cádiz	-	11.968	10.227	8.910	8.896
Baleares	(14)	61.522	49.682	48.183	32.960
Barcelona	-	92.321	99.576	78.587	65.434
Bilbao	-	31.608	29.086	30.763	26.105
Cartagena	-	29.579	28.286	23.492	23.197
Castellón	-	12.294	16.558	17.436	16.270
Ceuta	-	1.801	7.037	(4)	(2.448)
Ferrol-San Cibrao	-	6.536	10.701	8.635	6.893
Gijón	-	22.993	27.905	25.293	20.524
Huelva	-	18.888	21.121	20.069	17.700
Las Palmas	-	35.782	52.640	42.668	38.572
Málaga	-	6.908	5.544	6.076	3.987
Marín y Ría de Pontev.	-	4.234	3.227	4.252	3.570
Melilla	-	1.902	7.952	3.041	(417)
Motril	-	783	62	4.641	4.732
Pasaia	(976)	2.879	2.521	3.034	4.490
S.Cruz de Tenerife	-	35.143	37.083	35.810	22.068
Santander	-	12.077	9.661	7.852	7.870
Sevilla	-	8.170	7.755	9.263	8.827
Tarragona	-	35.048	34.133	25.066	22.553
Valencia	-	71.946	88.614	78.395	100.674
Vigo	-	12.346	9.808	11.341	11.537
Vilagarcía	-	2.132	2.475	2.184	2.289
TOTAL AA.PP.	(246)	602.221	639.801	543.209	484.377
Puertos del Estado	-	15.184	6.612	6.420	7.136
Fondo Compensación	-	9.088	(807)	(3.532)	8.564
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	(246)	626.493	645.605	546.097	500.077

Balance

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

ACTIVO	31-12-24	31-12-23
A) ACTIVO NO CORRIENTE	13.024,0	12.823,0
I. Inmovilizado intangible	77,4	68,5
Aplicaciones informáticas y otro inmovilizado intangible	77,4	68,5
II. Inmovilizado material	8.634,9	8.478,1
Terrenos y bienes naturales	1.444,1	1.443,7
Construcciones	6.309,3	6.350,1
Equipamientos e instalaciones técnicas	52,0	49,3
Inmovilizado en curso y anticipos	767,2	579,3
Otro inmovilizado	62,4	55,8
III. Inversiones inmobiliarias	3.622,1	3.627,3
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.	255,4	263,2
V. Inversiones financieras a largo plazo	237,5	214,3
Instrumentos de patrimonio	4,2	2,0
Créditos a terceros	19,9	18,7
Administrac. Públicas, subvenciones oficiales ptes. de cobro	49,7	49,9
Otros activos financieros	163,7	143,6
VI. Activos por impuesto diferido	182,7	163,2
VII. Deudores comerciales no corrientes	14,1	8,3
B) ACTIVO CORRIENTE	2.627,1	2.363,3
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	3,0	3,6
II. Existencias	2,3	2,0
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	476,7	426,8
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	242,9	229,7
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	5,9	6,3
Deudores varios	23,1	18,2
Administrac. Públicas, subvenciones oficiales ptes. de cobro	97,3	81,7
Otros créditos con las Administraciones Públicas	107,4	90,8
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.	10,3	1,3
V. Inversiones financieras a corto plazo	610,2	972,1
VI. Periodificaciones	3,0	2,7
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.521,6	954,8
TOTAL ACTIVO (A+B)	15.651,1	15.186,3

Balance

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

PATRIMONIO NETO y PASIVO	31-12-24	31-12-23
A) PATRIMONIO NETO	13.421,1	12.983,1
A-1) FONDOS PROPIOS	11.442,6	11.102,1
I. Patrimonio	5.265,7	5.274,4
II. Resultados acumulados	5.827,7	5.516,4
III. Resultado del ejercicio	349,1	311,4
A-2) AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR	(3,6)	(4,0)
A-3) SUBVENCIONES, DONACIONES y LEGADOS RECIBIDOS	1.982,1	1.885,0
B) PASIVO NO CORRIENTE	1.834,3	1.835,8
I. Provisiones a largo plazo	46,7	53,5
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	0,7	0,4
Provisión para responsabilidades	42,7	46,5
Otras provisiones	3,3	6,6
II. Deudas a largo plazo	998,6	1.021,5
Deudas con entidades de crédito	880,8	897,2
Proveedores de inmovilizado a largo plazo	5,4	5,4
Otras	112,4	118,9
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a l.p.	66,5	71,2
IV. Pasivos por impuesto diferido	534,9	505,6
V. Periodificaciones a largo plazo	187,6	184,1
C) PASIVO CORRIENTE	395,7	367,4
II. Provisiones a corto plazo	14,7	11,2
III. Deudas a corto plazo	225,6	198,5
Deudas con entidades de crédito	103,4	111,9
Proveedores de inmovilizado a corto plazo	75,9	44,5
Otros pasivos financieros	46,3	42,1
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a c.p.	6,2	5,8
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	141,3	144,3
Acreedores y otras cuentas a pagar	81,1	88,1
Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	35,0	31,2
Otras deudas con las Administraciones Públicas	25,2	25,0
VI. Periodificaciones	7,9	7,6
TOTAL PATRIMONIO NETO y PASIVO (A+B+C)	15.651,1	15.186,3



Activo a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Autoridad portuaria	ACTIVO NO CORRIENTE						TOTAL
	Inmovilizado intangible	Inmovilizado material	Inversiones inmobiliarias	Inversiones en empresas del grupo y asoci. a l.p.	Inversiones financieras a l.p.	Otros activos no corrientes	
A Coruña	1.361	633.457	107.387	-	34	5.908	748.148
Alicante	155	111.308	52.267	-	8	3.059	166.796
Almería	554	77.925	80.464	-	75	1.909	160.927
Avilés	776	98.812	37.331	416	743	6.688	144.766
Bahía de Algeciras	2.719	464.158	232.613	16.108	4.737	18.320	738.654
Bahía de Cádiz	1.722	250.115	84.009	-	277	6.719	342.842
Baleares	5.463	420.742	95.987	5.092	781	3.185	531.251
Barcelona	22.317	1.314.307	328.382	84.413	20.780	12.821	1.783.020
Bilbao	4.295	437.256	495.937	21	3.248	1.731	942.488
Cartagena	1.349	251.485	46.746	2.268	131.013	3.028	435.888
Castellón	949	187.838	68.617	-	10.040	25.049	292.493
Ceuta	76	100.071	12.537	-	84	289	113.057
Ferrol-San Cibrao	124	212.551	59.586	172	107	271	272.811
Gijón	4.299	612.370	153.868	1.448	55.627	4.151	831.763
Huelva	5.790	437.800	97.649	2.447	473	9.276	553.436
Las Palmas	73	425.715	290.483	3.372	1.649	29.930	751.223
Málaga	58	131.439	33.490	-	4.158	4.924	174.069
Marín y Ría de Pontev.	15	55.261	13.640	-	3	146	69.064
Melilla	413	58.662	25.452	-	8	510	85.045
Motril	341	62.707	8.200	6	133	1.742	73.129
Pasaia	165	65.219	66.984	48	130	395	132.940
S.Cruz de Tenerife	3.286	468.601	159.989	1.805	1.938	20.725	656.343
Santander	307	213.872	152.956	-	195	5.355	372.685
Sevilla	3.537	244.450	191.305	236	1.591	11.161	452.280
Tarragona	1.111	208.194	271.602	3.480	371	1.854	486.611
Valencia	11.461	877.701	364.438	96.387	2.012	7.207	1.359.207
Vigo	1.402	165.174	74.440	-	298	9.933	251.247
Vilagarcía	28	40.111	15.660	-	9	467	56.274
TOTAL AA.PP.	74.144	8.627.302	3.622.019	217.717	240.522	196.752	12.978.456
Puertos del Estado	3.228	7.564	65	381.085	57.240	25	449.207
Fondo Compensación	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	(343.370)	(60.286)	-	(403.656)
TOTAL AGREGADO	77.372	8.634.865	3.622.084	255.432	237.477	196.776	13.024.008

Activo a 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	Activos no corrientes mantenidos para la venta	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	ACTIVO CORRIENTE			TOTAL	TOTAL ACTIVO
			Inversiones financieras a c.p.	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Otros activos corrientes		
A Coruña	-	15.568	-	23.724	-	39.292	787.439
Alicante	-	8.128	13.000	4.444	-	25.572	192.368
Almería	-	6.784	11.013	4.521	8	22.327	183.254
Avilés	-	5.576	8	30.192	-	35.776	180.542
Bahía de Algeciras	-	30.963	91.206	170.680	783	293.632	1.032.286
Bahía de Cádiz	-	9.033	-	33.632	60	42.725	385.567
Baleares	-	29.357	127.580	167.430	350	324.717	855.968
Barcelona	-	55.244	153.573	169.574	2.235	380.627	2.163.646
Bilbao	-	22.446	53.406	14.521	490	90.863	1.033.351
Cartagena	-	18.395	17.786	133.670	97	169.949	605.837
Castellón	-	12.167	663	47.644	15	60.490	352.983
Ceuta	2	3.988	-	11.191	21	15.202	128.259
Ferrol-San Cibrao	-	4.692	10.335	48.894	222	64.144	336.955
Gijón	1.754	11.758	167	9.478	16	23.174	854.937
Huelva	-	11.704	84.704	52.979	753	150.140	703.575
Las Palmas	-	38.125	35.009	77.059	221	150.413	901.636
Málaga	-	6.586	-	27.657	6	34.249	208.318
Marín y Ría de Pontev.	-	3.318	49	45.812	35	49.214	118.277
Melilla	-	1.810	-	18.888	6	20.704	105.748
Motril	-	3.318	0	7.965	27	11.309	84.438
Pasaia	-	7.509	-	30.155	23	37.687	170.627
S.Cruz de Tenerife	-	17.045	333	59.218	591	77.187	733.530
Santander	-	46.504	652	1.175	122	48.453	421.139
Sevilla	-	8.007	94	15.947	11	24.059	476.339
Tarragona	-	14.114	220	74.596	280	89.210	575.821
Valencia	-	59.026	34	114.777	500	174.337	1.533.545
Vigo	1.271	11.752	15	30.693	41	43.772	295.019
Vilagarcía	-	1.025	7.261	3.183	30	11.499	67.774
TOTAL AA.PP.	3.027	463.945	607.108	1.429.699	6.943	2.510.722	15.489.178
Puertos del Estado	-	163.101	3.081	61.742	27.961	255.885	705.092
Fondo Compensación	-	14.513	-	30.153	-	44.666	44.666
Ajustes consolidación	-	(164.890)	-	-	(19.245)	(184.135)	(587.791)
TOTAL AGREGADO	3.027	476.669	610.188	1.521.595	15.659	2.627.138	15.651.146

Patrimonio Neto y Pasivo A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Autoridad portuaria	PATRIMONIO NETO						
	FONDOS PROPIOS			TOTAL	Ajustes por cambio de valor	Subvenc., donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Patrimonio	Resultados acumulados	Resultado del ejercicio				
A Coruña	140.420	77.734	(3.361)	214.793	-	229.310	444.103
Alicante	97.167	57.303	1.082	155.552	-	26.517	182.068
Almería	52.134	48.691	2.472	103.296	-	46.487	149.784
Avilés	52.268	77.587	4.594	134.448	-	31.856	166.304
Bahía de Algeciras	152.186	669.929	31.035	853.150	-	111.300	964.450
Bahía de Cádiz	208.091	23.501	5.395	236.988	-	64.323	301.311
Baleares	212.398	501.695	48.307	762.400	-	41.161	803.561
Barcelona	539.486	1.077.909	62.498	1.679.893	-	181.212	1.861.105
Bilbao	569.349	296.255	22.698	888.302	-	74.451	962.752
Cartagena	81.764	436.979	23.115	541.858	-	44.531	586.389
Castellón	58.364	145.607	12.984	216.954	(3.652)	48.377	261.679
Ceuta	62.278	24.822	(2.948)	84.151	-	24.839	108.991
Ferrol-San Cibrao	46.820	108.187	(6)	155.001	-	64.827	219.828
Gijón	224.671	128.463	6.359	359.493	-	162.373	521.865
Huelva	283.133	325.375	12.481	620.989	-	53.223	674.212
Las Palmas	359.259	281.270	27.951	668.480	-	153.708	822.188
Málaga	113.371	(11.257)	1.720	103.833	-	44.920	148.754
Marín y R. Pontev.	34.852	54.765	2.378	91.995	-	18.298	110.293
Melilla	44.161	24.417	(1.277)	67.300	-	22.504	89.805
Motril	21.907	32.844	(593)	54.158	-	17.853	72.011
Pasaia	119.453	10.823	1.624	131.900	-	22.687	154.587
S.Cruz Tenerife	304.039	174.599	18.454	497.092	66	104.782	601.940
Santander	253.772	78.898	5.052	337.722	-	61.305	399.027
Sevilla	296.491	38.554	5.282	340.327	-	62.232	402.559
Tarragona	237.197	245.119	4.697	487.013	-	40.732	527.744
Valencia	442.588	528.997	28.991	1.000.577	-	148.482	1.149.059
Vigo	95.330	94.946	5.563	195.838	-	60.745	256.583
Vilagarcía	20.777	15.844	845	37.465	-	18.605	56.071
TOTAL AA.PP.	5.123.726	5.569.854	327.391	11.020.970	(3.586)	1.981.641	12.999.025
Puertos del Estado	142.022	221.012	13.935	376.969	-	504	377.473
Fondo Compensac.	-	36.830	7.790	44.620	-	-	44.620
Ajustes consolidac.	-	-	-	-	-	-	-
T. AGREGADO	5.265.748	5.827.696	349.115	11.442.559	(3.586)	1.982.145	13.421.119

Patrimonio Neto y Pasivo A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(miles de euros)

Autoridad portuaria	PASIVO NO CORRIENTE					PASIVO CORRIENTE				TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO
	Provisiones a largo plazo	Deudas a largo plazo	Periodific. a largo plazo	Otros pasivos no corrient.	TOTAL	Deudas a corto plazo	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	Otros pasivos corrientes	TOTAL	
A Coruña	-	85.007	-	244.724	329.730	3.985	2.895	6.726	13.606	787.439
Alicante	139	1.895	129	5.996	8.159	958	885	298	2.141	192.368
Almería	1.787	10	16.385	10.613	28.795	1.458	2.975	242	4.674	183.254
Avilés	464	-	-	8.084	8.548	3.687	1.922	81	5.690	180.542
Bahía de Algeciras	5.675	10.382	-	35.573	51.630	3.674	11.238	1.294	16.206	1.032.286
Bahía de Cádiz	43	54.000	-	17.167	71.210	9.684	3.093	270	13.046	385.567
Baleares	15.288	14.028	2.855	6.840	39.010	4.183	9.105	109	13.397	855.968
Barcelona	3.770	92.129	110.324	51.626	257.850	33.762	10.441	488	44.691	2.163.646
Bilbao	-	31.503	-	20.219	51.722	7.635	11.105	137	18.877	1.033.351
Cartagena	175	-	-	13.330	13.505	2.922	2.620	401	5.943	605.837
Castellón	336	45.019	3.994	25.407	74.756	12.102	3.374	1.071	16.548	352.983
Ceuta	-	7.200	-	2.597	9.797	6.200	1.844	1.427	9.471	128.259
Ferrol-San Cibrao	-	12.858	-	87.124	99.982	6.537	5.798	4.810	17.144	336.955
Gijón	126	110.843	-	192.863	303.833	7.824	3.598	17.816	29.239	854.937
Huelva	-	8.610	-	14.487	23.096	515	4.738	1.014	6.267	703.575
Las Palmas	6.048	8.538	-	34.838	49.424	15.286	14.302	436	30.024	901.636
Málaga	-	26.868	12.379	11.531	50.779	5.425	1.705	1.656	8.786	208.318
Marín y R. Pontev.	8	375	-	5.082	5.466	688	1.246	584	2.518	118.277
Melilla	-	4.552	-	2.722	7.274	1.978	3.222	3.470	8.670	105.748
Motril	3.356	400	-	5.435	9.190	1.713	1.098	425	3.236	84.438
Pasaia	2.947	-	-	9.062	12.009	1.636	1.252	1.142	4.030	170.627
S.Cruz Tenerife	702	56.633	14.254	43.418	115.007	11.255	3.421	1.908	16.583	733.530
Santander	-	944	-	14.729	15.673	2.397	3.943	98	6.439	421.139
Sevilla	-	45.098	-	15.387	60.484	8.234	3.458	1.604	13.296	476.339
Tarragona	302	29.065	-	7.792	37.159	6.699	3.498	721	10.917	575.821
Valencia	5.212	253.570	20.735	36.592	316.109	51.126	14.663	2.588	68.377	1.533.545
Vigo	320	4.198	6.575	19.701	30.795	2.436	3.738	1.466	7.640	295.019
Vilagarcía	-	3.950	-	4.983	8.933	1.608	368	793	2.770	67.774
TOTAL AA.PP.	46.699	907.674	187.631	947.922	2.089.926	215.607	131.547	53.073	400.227	15.489.178
Puertos del Estado	-	90.887	-	57.548	148.435	9.993	4.895	164.296	179.184	705.092
Fondo Compensac.	-	-	-	-	-	-	46	-	46	44.666
Ajustes consolidac.	-	-	-	(404.073)	(404.073)	-	4.822	(188.540)	(183.719)	(587.791)
T. AGREGADO	46.699	998.561	187.631	601.397	1.834.288	225.600	141.310	28.828	395.739	15.651.146

Estado de flujos de efectivo

Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

Concepto	Real 31-12-24	Real 31-12-23	Variación 2024/2023	Presup. 2024	% Ejecución Presup. 2024
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (± 1 ± 2 ± 3 ± 4)	606,1	628,1	-3,5%	447,5	+135,4%
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	337,2	300,4	+12,2%	202,9	+166,1%
2. Ajustes del resultado	289,7	302,9	-4,4%	297,9	+97,3%
a) Amortización del inmovilizado (+)	440,5	436,8	+0,9%	455,7	+96,7%
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	9,4	(5,3)	+278,3%	(0,2)	-5.266,5%
c) Variación de provisiones (+/-)	11,5	9,3	+22,8%	2,0	+570,7%
d) Imputación de subvenciones (-)	(81,7)	(99,0)	-17,5%	(82,7)	+98,8%
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(9,3)	22,4	-141,4%	(44,6)	+20,8%
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	-	0,0	-100,0%	-	+0,0%
g) Ingresos financieros (-)	(86,1)	(70,3)	+22,5%	(13,2)	+652,2%
h) Gastos financieros (+) ..	38,1	37,4	+1,9%	18,5	+205,7%
i) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	0,4	0,8	-50,4%	(0,3)	-122,2%
j) Ingresos de reversión de concesiones (-)	(23,0)	(23,0)	+0,0%	(21,0)	+109,6%
k) Imputación a rdos. de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios (-)	(10,9)	(11,2)	-2,6%	(10,9)	+99,5%
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	0,8	5,0	-83,7%	(5,4)	-14,9%
3. Cambios en el capital corriente	(36,1)	13,9	-359,8%	(45,7)	+79,1%
a) Existencias (+/-)	(0,3)	0,0	-1.353,1%	0,0	-1.638,1%
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	(18,1)	7,7	-334,2%	0,1	-21.351,9%
c) Otros activos corrientes (+/-)	(2,1)	(0,7)	+208,7%	(0,0)	+206.767,5%
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(2,1)	9,7	-121,8%	(2,5)	+83,9%
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(1,2)	0,4	-418,4%	(32,5)	+3,7%
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(12,3)	(3,2)	+282,6%	(10,7)	+114,9%
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	15,3	10,9	+40,9%	(7,7)	-199,3%
a) Pagos de intereses (-)	(36,8)	(32,0)	+15,1%	(17,9)	+205,8%
b) Cobros de dividendos (+)	9,8	11,5	-14,5%	9,3	+105,5%
c) Cobros de intereses (+)	76,1	43,8	+73,9%	3,1	+2.475,9%
d) Pagos de principales e intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(4,4)	(3,4)	+30,2%	(0,0)	+21.139,0%
e) Cobros de OPPE para el pago de principales e inter. demora por litigios tarifarios (+)	-	(1,7)	+100,0%	-	+0,0%
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	(19,4)	(4,2)	+365,9%	1,9	-997,2%
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	(9,9)	(3,1)	+217,4%	(4,1)	+242,2%

Estado de flujos de efectivo

Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en millones de euros

Concepto	Real 31-12-24	Real 31-12-23	Variación 2024/2023	Presup. 2024	% Ejecuc. Presup. 2024
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (7 – 6)	(200,6)	(836,2)	-76,0%	(955,6)	+21,0%
6. Pagos por inversiones (–)	(624,1)	(931,9)	-33,0%	(1.225,5)	+50,9%
a) Empresas del grupo y asociadas	(0,1)	(1,2)	-93,2%	(22,0)	+0,4%
b) Inmovilizado intangible	(16,4)	(14,5)	+13,0%	(32,8)	+50,0%
c) Inmovilizado material	(549,1)	(432,1)	+27,1%	(1.030,5)	+53,3%
d) Inversiones inmobiliarias	(6,7)	(4,5)	+48,5%	(9,9)	+67,2%
e) Otros activos financieros	(51,8)	(479,6)	-89,2%	(130,3)	+39,7%
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	+0,0%	-	+0,0%
g) Otros activos	-	(0,0)	+100,0%	-	+0,0%
7. Cobros por desinversiones (+)	423,4	95,7	+342,4%	269,8	+156,9%
a) Empresas del grupo y asociadas	1,5	1,1	+37,5%	0,5	+307,1%
b) Inmovilizado intangible	-	-	+0,0%	-	+0,0%
c) Inmovilizado material	14,8	3,1	+378,7%	50,5	+29,4%
d) Inversiones inmobiliarias	0,1	0,2	-31,8%	8,1	+1,4%
e) Otros activos financieros	391,8	81,7	+379,4%	210,7	+185,9%
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	15,1	9,6	+57,6%	-	-100,0%
g) Otros activos	-	-	+0,0%	-	+0,0%
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (± 9 ± 10)	161,3	(58,4)	+376,1%	145,1	+111,1%
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	185,6	32,8	+465,5%	127,5	+145,6%
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	186,5	52,5	+255,1%	205,6	+90,7%
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	(0,9)	(19,7)	+95,2%	(78,2)	+1,2%
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(24,3)	(91,2)	+73,4%	17,7	-137,4%
a) Emisión	105,2	50,2	+109,8%	140,6	+74,8%
1. Deudas con entidades de crédito (+)	90,0	31,2	+188,9%	127,2	+70,8%
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-	+0,0%	13,5	+0,0%
3. Otras deudas (+)	15,2	19,0	-20,1%	-	-100,0%
b) Devolución y amortización de	(129,5)	(141,4)	-8,4%	(123,0)	+105,3%
1. Deudas con entidades de crédito (–)	(113,9)	(110,4)	+3,2%	(113,9)	+99,9%
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (–)	(4,6)	(2,1)	+119,4%	(2,1)	+219,4%
3. Otras deudas (–)	(11,0)	(28,9)	-61,9%	(6,9)	+159,0%
D) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA EFECTIVO y EQUIVALENTES (± A ± B ± C)	566,8	(266,5)	+312,7%	(363,0)	+256,1%
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	954,8	1.221,3	-21,8%	1.038,2	+92,0%
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.521,6	954,8	+59,4%	675,2	+225,3%

Estado de flujos de efectivo del periodo 01-01-24 A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

Autoridad portuaria	FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					
	Resultado ajustado			Cambios en el capital corriente	Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	TOTAL
	Resultado del ejerc. antes de impuestos	Ajustes en el resultado	Total resultado ajustado			
A Coruña	(4.593)	22.252	17.659	(59)	(6.462)	11.137
Alicante	173	5.368	5.541	(525)	186	5.201
Almería	2.386	4.045	6.431	(2.047)	(7)	4.377
Avilés	3.317	5.239	8.556	(209)	1.896	10.243
Bahía de Algeciras	29.736	13.796	43.532	(3.428)	5.841	45.945
Bahía de Cádiz	4.086	4.589	8.675	420	616	9.711
Baleares	45.329	19.778	65.107	1.471	2.264	68.842
Barcelona	69.112	27.360	96.472	(26.253)	16.481	86.700
Bilbao	22.588	13.898	36.486	(9.259)	1.387	28.614
Cartagena	22.331	2.834	25.166	1.264	8.673	35.103
Castellón	4.251	8.849	13.100	(217)	(929)	11.954
Ceuta	(197)	3.349	3.153	(1.303)	(394)	1.456
Ferrol-San Cibrao	(207)	3.777	3.571	(275)	(2.019)	1.277
Gijón	7.153	16.177	23.330	(3.082)	(2.943)	17.305
Huelva	11.150	7.959	19.109	1.432	2.218	22.758
Las Palmas	21.068	15.474	36.543	1.211	223	37.977
Málaga	1.374	5.560	6.934	3.714	(883)	9.765
Marín y Ría de Pontevedra	3.068	1.139	4.207	(695)	1.185	4.697
Melilla	(1.252)	4.216	2.964	2.238	(81)	5.121
Motril	(771)	4.957	4.186	(563)	122	3.746
Pasaia	2.616	2.313	4.928	499	601	6.028
S.Cruz de Tenerife	17.646	18.852	36.498	(1.171)	(5.235)	30.091
Santander	4.100	7.556	11.656	199	276	12.131
Sevilla	5.411	6.598	12.009	81	(1.777)	10.314
Tarragona	6.640	18.806	25.446	4.278	(388)	29.337
Valencia	29.057	41.712	70.770	5.330	(11.512)	64.588
Vigo	7.185	7.322	14.506	(1.007)	(219)	13.280
Vilagarcía	809	1.161	1.970	477	(103)	2.344
TOTAL AA.PP.	313.566	294.936	608.503	(27.478)	9.018	590.042
Puertos del Estado	15.570	(4.141)	11.428	1.551	5.571	18.551
Fondo Compensación	8.053	(1.053)	7.000	(6.759)	790	1.031
Ajustes consolidación	-	-	-	(3.417)	(71)	(3.488)
TOTAL AGREGADO	337.189	289.742	626.931	(36.103)	15.308	606.136

Estado de flujos de efectivo del periodo 01-01-24 A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en millones de euros

Autoridad portuaria	FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			Aumento/disminuc. neta del efectivo o equiv.	Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	Efectivo o equivalentes al final del ejercicio
	Pagos por inversiones	Cobros por desinvers.	TOTAL	Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	Cobros y pagos por instrum. de pasivo financiero	TOTAL			
A Coruña	(40.284)	-	(40.284)	31.521	(7.990)	23.531	(5.615)	29.339	23.724
Alicante	(5.148)	0	(5.148)	53	-	53	106	4.337	4.444
Almería	(8.106)	-	(8.106)	2.139	-	2.139	(1.590)	6.111	4.521
Avilés	(11.067)	-	(11.067)	2.632	(6.680)	(4.048)	(4.872)	35.063	30.192
Bahía de Algeciras	(34.619)	105.130	70.511	2.489	-	2.489	118.946	51.734	170.680
Bahía de Cádiz	(43.854)	-	(43.854)	144	28.504	28.647	(5.495)	39.127	33.632
Baleares	(46.243)	3.622	(42.621)	2.265	-	2.265	28.486	138.944	167.430
Barcelona	(83.956)	130.374	46.417	4.960	(13.547)	(8.587)	124.531	45.043	169.574
Bilbao	(36.850)	10.471	(26.379)	6.616	(4.743)	1.872	4.107	10.414	14.521
Cartagena	(34.084)	15.673	(18.412)	0	-	0	16.692	116.979	133.670
Castellón	(18.463)	-	(18.463)	6.099	(3.455)	2.644	(3.865)	51.510	47.644
Ceuta	(6.144)	9	(6.135)	16.118	(1.947)	14.171	9.492	1.699	11.191
Ferrol-San Cibrao	(19.418)	32.058	12.641	34.856	(6.977)	27.879	41.797	7.097	48.894
Gijón	(13.056)	7.729	(5.326)	9.546	(16.184)	(6.638)	5.340	4.138	9.478
Huelva	(23.844)	36.029	12.185	5.777	-	5.777	40.720	12.259	52.979
Las Palmas	(37.855)	15.807	(22.049)	13.020	(6.103)	6.917	22.846	54.213	77.059
Málaga	(2.998)	10.149	7.151	(0)	3.054	3.054	19.969	7.688	27.657
Marín y Ría de Pontev.	(3.111)	-	(3.111)	243	-	243	1.829	43.983	45.812
Melilla	(2.394)	-	(2.394)	5.957	(1.321)	4.635	7.362	11.526	18.888
Motril	(1.854)	-	(1.854)	831	(200)	631	2.523	5.441	7.965
Pasaia	(5.188)	4	(5.184)	464	-	464	1.308	28.847	30.155
S.Cruz de Tenerife	(13.646)	42	(13.604)	5.984	(9.865)	(3.882)	12.606	46.613	59.218
Santander	(19.287)	31	(19.255)	4.613	-	4.613	(2.511)	3.686	1.175
Sevilla	(7.038)	94	(6.945)	2.596	(5.900)	(3.304)	65	15.882	15.947
Tarragona	(18.986)	85	(18.900)	5.418	(4.000)	1.418	11.854	62.742	74.596
Valencia	(66.653)	20.034	(46.619)	12.819	29.061	41.880	59.850	54.928	114.777
Vigo	(17.965)	2.974	(14.991)	4.789	188	4.977	3.267	27.426	30.693
Vilagarcía	(334)	-	(334)	-	(1.035)	(1.035)	975	2.208	3.183
TOTAL AA.PP.	(622.443)	390.315	(232.128)	181.949	(29.141)	152.808	510.722	918.977	1.429.699
Puertos del Estado	(1.627)	54.789	53.162	139	(16.804)	(16.666)	55.047	6.695	61.742
Fondo Compensación	-	-	-	-	-	-	1.031	29.122	30.153
Ajustes consolidación	-	(21.677)	(21.677)	3.488	21.677	25.165	-	-	-
TOTAL AGREGADO	(624.070)	423.427	(200.643)	185.575	(24.268)	161.307	566.800	954.795	1.521.595

Cuadro de financiación

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

APLICACIONES	Real 31-12-24	Real 31-12-23	Presup. 2024	Diferencia Real / Presup.
1. Altas de activo no corriente	766,0	646,8	1.366,3	-600,3
a) Adquisiciones inmov. intangible, material e invers. inmov.	604,7	440,0	1.122,4	-517,7
Inmovilizado intangible	15,9	13,8	1.122,4	-1.106,5
Inmovilizado material	587,3	425,2	32,8	554,5
Inversiones inmobiliarias	1,5	1,0	1.079,7	-1.078,2
b) Adquisiciones de inmovilizado financiero	120,7	75,0	186,3	-65,6
Inversiones en instrumentos de patrimonio	0,9	1,2	36,5	-35,5
Subvenciones a cobrar a largo plazo	-	-	2,1	-2,1
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	-	-	13,5	-13,5
Otras inversiones financieras a largo plazo	119,7	73,9	134,3	-14,6
c) Otras altas de activo no corriente .	40,7	131,8	57,6	-16,9
Inmovilizado por concesiones revertidas, donaciones y legados	33,4	37,2	14,9	18,5
Transferencias de activos desde otros organismos públicos	7,3	94,6	42,6	-35,4
2. Reducciones de patrimonio	24,4	20,0	81,2	-56,8
3. Fondo de Compensación Interportuario aportado	39,4	36,7	39,4	-
4. Bajas de pasivo no corriente	146,4	155,1	129,1	17,3
b) Canc./trasp. deudas con proveedores de inmov. y otros	19,3	38,6	10,4	8,9
c) Canc./trasp. deudas con empr. grupo y asociadas	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. por préstamos recibidos del FFATP	4,6	4,6	4,6	-
e) Canc./trasp. c.p. periodificaciones a l.p.	4,5	5,5	6,0	-1,5
f) Aplicación y traspaso a c.p. de provisiones a largo plazo	14,1	3,3	4,7	9,3
5. Otras aplicaciones	0,3	-0,1	0,2	0,2
TOTAL APLICACIONES	976,6	858,5	1.616,2	-639,6
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES	236,0	298,2	-	236,0

(AUMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE)

Cuadro de financiación

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(millones de euros)

ORÍGENES	Real 31-12-24	Real 31-12-23	Presup. 2024	Diferencia Real / Presup.
1. Recursos procedentes de las operaciones	682,3	643,1	525,1	157,2
2. Ampliaciones de patrimonio	15,8	98,4	42,6	-26,9
3. Fondo de Compensación Interportuario recibido	39,4	36,7	39,4	-
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	230,2	149,8	215,4	14,8
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital .	196,8	112,3	199,4	-2,6
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	0,5	0,3	1,1	-0,5
c) Ingresos por reversión de concesiones	32,8	37,2	14,9	17,9
5. Altas de pasivo no corriente	118,8	44,2	139,4	-20,6
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	87,5	17,0	120,2	-32,7
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado y otros	12,8	16,2	5,8	7,0
c) Deudas a l.p. con empresas del grupo y asociadas	-	-	13,5	-13,5
d) Anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	18,5	10,9	-	18,5
6. Bajas de activo no corriente	126,2	182,0	221,3	-104,2
a) Enajenación de inmovilizado intangible y material	13,7	2,9	50,1	-36,4
b) Enajenación de inversiones inmobiliarias	0,1	0,2	8,1	-7,9
d) Enajenación de activos no corrientes mant. para la venta	15,1	9,6	-	15,1
e) Cancel./trasp. c.p. de subvenciones a cobrar a l.p.	0,3	-	-	0,3
f) Cancel./trasp. c.p. de préstamos a l.p. concedidos al FFATP.	10,1	0,9	0,9	9,1
g) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	74,4	168,4	159,2	-84,8
h) Transferencias de activos a otros org. públicos	12,5	-	3,0	9,5
8. Otros orígenes	0,0	2,5	11,3	-11,2
TOTAL ORÍGENES	1.212,6	1.156,7	1.194,5	18,1
EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES	-	-	421,7	-421,7

(DISMINUCION DE CAPITAL CIRCULANTE)

Cuadro de financiación del periodo 01-01-24 A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Autoridad portuaria	APLICACIONES DE FONDOS							TOTAL APLICAC.
	Adquisiciones inmov. intang. material e invers. inmob.	Inversión financiera	Otras altas de activo no corriente	Fondo aportado	Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. con ent. crédito	Provisiones aplicadas	Otras aplicac.	
A Coruña	40.122	1.290	-	650	3.490	-	4.607	50.159
Alicante	1.979	1.212	-	389	-	12	349	3.942
Almería	5.877	688	-	451	-	-	2	7.018
Avilés	13.114	3.110	-	478	-	16	4.269	20.987
Bahía de Algeciras	34.378	10.032	-	4.772	-	4.518	509	54.210
Bahía de Cádiz	43.271	2.852	89	787	1.500	-	-	48.499
Baleares	47.142	5.069	11.926	1.897	-	5.603	3.162	74.799
Barcelona	66.649	24.985	-	6.710	18.056	134	4.460	120.994
Bilbao	31.775	517	-	1.994	4.743	-	13.196	52.226
Cartagena	12.592	24.378	-	2.229	-	-	-	39.199
Castellón	24.962	10.547	3.731	686	2.607	-	1.515	44.048
Ceuta	10.494	72	104	243	900	-	-	11.813
Ferrol-San Cibrao	21.691	336	-	381	1.951	-	4.825	29.183
Gijón	12.838	4.300	1.075	1.113	5.184	6	12.519	37.035
Huelva	23.892	4.215	715	1.457	-	-	297	30.576
Las Palmas	38.637	7.214	819	2.050	5.387	37	2.115	56.259
Málaga	3.747	481	-	440	3.178	-	0	7.845
Marín y Ría de Pontev.	2.934	16	53	280	-	52	167	3.502
Melilla	2.745	-	-	57	1.455	-	75	4.332
Motril	2.329	256	336	74	200	-	-	3.196
Pasaia	5.149	11	149	183	-	-	288	5.779
S.Cruz de Tenerife	13.807	7.154	898	1.040	9.511	1.646	876	34.933
Santander	15.887	4.810	10.833	693	-	-	286	32.509
Sevilla	6.909	1.693	1.098	193	5.900	-	62	15.854
Tarragona	19.210	218	548	2.174	4.000	-	644	26.793
Valencia	80.600	4.059	8.253	5.068	28.439	1.971	7.967	136.357
Vigo	19.440	773	38	871	-	58	443	21.623
Vilagarcía	506	305	-	84	1.076	-	6	1.978
TOTAL AA.PP.	602.676	120.593	40.668	37.444	97.576	14.054	62.637	975.649
Puertos del Estado	2.008	57.202	-	2.000	6.361	-	26.475	94.045
Fondo Compensación	-	-	-	32.444	-	-	-	32.444
Ajustes consolidación	-	(57.131)	-	(32.444)	-	-	(35.921)	(125.496)
TOTAL AGREGADO	604.684	120.664	40.668	39.444	103.937	14.054	53.191	976.642

Cuadro de financiación del periodo 01-01-24 A 31-12-24

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(millones de euros)

Autoridad portuaria	ORÍGENES DE FONDOS						TOTAL ORÍGENES	VARIACIÓN FONDO DE MANIOBRA
	Recursos proced. de las operac.	Fondo recibido	Subvenc., donaciones y legados recibidos	Deudas a largo plazo con ent. crédito	Enajenación activos no corrientes	Otros orígenes		
A Coruña	10.357	1.410	33.533	-	-	362	45.663	(4.497)
Alicante	6.916	204	-	-	0	643	7.763	3.822
Almería	6.142	1.148	(14)	-	-	848	8.125	1.106
Avilés	10.946	472	3.757	-	-	1.828	17.003	(3.984)
Bahía de Algeciras	59.183	146	3.673	-	-	8.944	71.946	17.737
Bahía de Cádiz	11.286	494	9.195	30.000	-	1.468	52.444	3.945
Baleares	76.637	1.346	14.601	-	21	7.843	100.448	25.649
Barcelona	115.023	380	4.704	-	-	17.531	137.637	16.643
Bilbao	40.189	132	6.938	-	10.471	12.758	70.488	18.262
Cartagena	36.560	424	3	-	-	18.711	55.697	16.498
Castellón	21.076	343	15.778	-	-	2.430	39.626	(4.422)
Ceuta	(5.109)	5.479	104	-	9	7.073	7.557	(4.256)
Ferrol-San Cibrao	1.205	746	(1.229)	-	46	74	842	(28.341)
Gijón	20.348	239	9.626	-	4.648	452	35.312	(1.723)
Huelva	25.897	286	6.492	-	4	6.225	38.904	8.328
Las Palmas	46.346	443	19.158	-	21	1.843	67.810	11.551
Málaga	6.498	200	(0)	-	9.100	11.467	27.264	19.419
Marín y Ría de Pontev.	4.802	214	1.513	-	-	563	7.092	3.590
Melilla	287	2.195	1.133	1	-	4.316	7.931	3.599
Motril	4.182	410	1.344	-	-	90	6.026	2.830
Pasaia	4.305	336	3.432	-	-	1.177	9.250	3.471
S.Cruz de Tenerife	25.052	10.477	2.906	-	1.676	5.273	45.384	10.451
Santander	13.899	749	52.568	-	-	3.931	71.147	38.638
Sevilla	10.034	1.040	3.281	-	-	2.409	16.764	910
Tarragona	26.767	384	7.850	-	25	697	35.723	8.930
Valencia	70.527	90	24.876	57.500	-	11.456	164.449	28.092
Vigo	13.296	603	4.817	-	2.974	5.520	27.210	5.587
Vilagarcía	1.347	1.043	-	-	-	292	2.682	704
TOTAL AA.PP.	663.998	31.433	230.038	87.501	28.995	136.223	1.178.187	202.538
Puertos del Estado	17.492	1.011	113	-	-	88.959	107.575	13.529
Fondo Compensación	790	39.444	-	-	-	-	40.234	7.790
Ajustes consolidación	-	(32.444)	-	-	-	(80.909)	(113.353)	12.143
TOTAL AGREGADO	682.280	39.444	230.151	87.501	28.995	144.273	1.212.643	236.000

Recursos procedentes de las operaciones 2024

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Autoridad portuaria	Resultados del ejercicio	FCI recibido	FCI aportado	Amortizac. del inmov.	Correcc. valorativas deterioro inmov.	Dotación/exceso provisión riesgos y gastos	Resultados por bajas y enajenación del inmovilizado
A Coruña	(3.361)	(1.410)	650	21.795	-	-	37
Alicante	1.082	(204)	389	4.401	2.703	25	31
Almería	2.472	(1.148)	451	6.065	-	1.435	-
Avilés	4.594	(472)	478	7.553	62	213	1.191
Bahía de Algeciras	31.035	(146)	4.772	30.257	(13)	3.185	479
Bahía de Cádiz	5.395	(494)	787	9.274	55	43	6
Baleares	48.307	(1.346)	1.897	22.223	-	6.826	461
Barcelona	62.498	(380)	6.710	55.983	8.537	(3.095)	249
Bilbao	22.698	(132)	1.994	28.593	(14)	-	(10.197)
Cartagena	23.115	(424)	2.229	14.350	-	40	1
Castellón	12.984	(343)	686	8.686	-	83	709
Ceuta	(2.948)	(5.479)	243	4.227	-	-	200
Ferrol-San Cibrao	(6)	(746)	381	7.076	-	-	220
Gijón	6.359	(239)	1.113	22.347	(1.568)	39	(2.572)
Huelva	12.481	(286)	1.457	17.245	-	-	(4)
Las Palmas	27.951	(443)	2.050	27.132	(496)	(701)	(21)
Málaga	1.720	(200)	440	6.828	-	-	282
Marín y Ría de Pontev.	2.378	(214)	280	3.683	-	0	27
Melilla	(1.277)	(2.195)	57	5.734	-	-	15
Motril	(593)	(410)	74	3.160	-	2.912	-
Pasaia	1.624	(336)	183	4.322	-	109	99
S.Cruz de Tenerife	18.454	(10.477)	1.040	23.132	-	389	(1.676)
Santander	5.052	(749)	693	10.500	(123)	-	223
Sevilla	5.282	(1.040)	193	8.469	-	-	67
Tarragona	4.697	(384)	2.174	22.003	11	10	49
Valencia	28.991	(90)	5.068	48.546	2.025	(4.300)	430
Vigo	5.563	(603)	871	11.975	(1.054)	46	45
Vilagarcía	845	(1.043)	84	2.461	-	-	31
TOTAL AA.PP.	327.391	(31.433)	37.444	438.021	10.127	7.261	(9.618)
Puertos del Estado	13.935	(1.011)	2.000	2.510	-	-	349
Fondo Compensación	7.790	(39.444)	32.444	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	71.888	(71.888)	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	349.115	-	-	440.531	10.127	7.261	(9.270)

Recursos procedentes de las operaciones 2024

Agregado Sistema Portuario (continuación)

(millones de euros)

Autoridad portuaria	Reclasificación a gastos del inmovilizado	Imputación al rdo. de subvenciones	Imputación al rdo. de anticipos	Incorporac. al activo de gastos financieros	Variación valor razonable instrument. financieros	Ingresos y gastos por actualizac. financieras	Otros ajustes	Recursos procedentes de las operaciones
A Coruña	(15)	(7.337)	-	-	-	13	(16)	10.357
Alicante	-	(1.502)	(9)	-	-	-	-	6.916
Almería	0	(2.686)	(622)	-	-	176	-	6.142
Avilés	-	(2.672)	-	-	-	-	0	10.946
Bahía de Algeciras	(0)	(10.386)	-	-	-	-	-	59.183
Bahía de Cádiz	-	(3.467)	-	(314)	-	-	-	11.286
Baleares	369	(2.100)	-	-	-	-	-	76.637
Barcelona	-	(9.317)	(6.162)	-	-	-	-	115.023
Bilbao	-	(2.753)	-	-	-	-	-	40.189
Cartagena	220	(2.971)	-	-	-	-	-	36.560
Castellón	21	(1.934)	(300)	(155)	56	-	582	21.076
Ceuta	-	(1.352)	-	-	-	-	-	(5.109)
Ferrol-San Cibrao	8	(2.799)	-	(2.941)	-	11	-	1.205
Gijón	-	(5.160)	-	-	0	29	-	20.348
Huelva	388	(5.383)	-	-	-	-	-	25.897
Las Palmas	67	(9.130)	-	-	(63)	-	-	46.346
Málaga	(0)	(2.461)	(111)	-	-	-	-	6.498
Marín y Ría de Pontev.	-	(1.353)	-	-	-	-	-	4.802
Melilla	-	(2.046)	-	-	-	-	-	287
Motril	1	(961)	-	-	-	-	-	4.182
Pasaia	-	(1.697)	-	-	-	-	-	4.305
S.Cruz de Tenerife	70	(5.029)	(897)	(17)	-	62	-	25.052
Santander	-	(1.697)	-	-	-	-	-	13.899
Sevilla	9	(2.946)	-	-	-	-	-	10.034
Tarragona	36	(1.829)	-	-	-	-	-	26.767
Valencia	-	(7.815)	(2.611)	-	-	282	-	70.527
Vigo	140	(3.446)	(156)	-	(151)	109	(45)	13.296
Vilagarcía	-	(1.030)	-	-	-	-	-	1.347
TOTAL AA.PP.	1.313	(103.257)	(10.868)	(3.426)	(158)	682	521	663.998
Puertos del Estado	-	(251)	-	-	-	(40)	-	17.492
Fondo Compensación	-	-	-	-	-	-	-	790
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL AGREGADO	1.313	(103.508)	(10.868)	(3.426)	(158)	642	521	682.280

Fondos de maniobra (capital circulante)

Agregado Sistema Portuario

(millones de euros)

Autoridad portuaria	31-12-24			31-12-23			Variación capital circulante
	Activo corriente (*)	Pasivo corriente	Fondo de maniobra	Activo corriente (*)	Pasivo corriente	Fondo de maniobra	
A Coruña	39.292	13.606	25.686	42.034	11.852	30.183	(4.497)
Alicante	25.572	2.141	23.432	21.934	2.324	19.610	3.822
Almería	22.327	4.674	17.652	18.282	1.736	16.546	1.106
Avilés	35.776	5.690	30.086	40.328	6.258	34.070	(3.984)
Bahía de Algeciras	293.632	16.206	277.426	276.737	17.049	259.689	17.737
Bahía de Cádiz	42.725	13.046	29.679	45.430	19.695	25.735	3.945
Baleares	324.717	13.397	311.320	298.999	13.328	285.671	25.649
Barcelona	380.627	44.691	335.935	372.856	53.564	319.292	16.643
Bilbao	90.863	18.877	71.986	69.798	16.073	53.725	18.262
Cartagena	169.949	5.943	164.006	152.849	5.342	147.507	16.498
Castellón	60.490	16.548	43.943	56.321	7.956	48.365	(4.422)
Ceuta	15.200	9.471	5.729	17.427	7.442	9.985	(4.256)
Ferrol-San Cibrao	64.144	17.144	46.999	88.825	13.485	75.341	(28.341)
Gijón	21.420	29.239	(7.819)	22.335	28.431	(6.096)	(1.723)
Huelva	150.140	6.267	143.873	142.314	6.770	135.545	8.328
Las Palmas	150.413	30.024	120.389	136.347	27.508	108.838	11.551
Málaga	34.249	8.786	25.463	17.421	11.377	6.044	19.419
Marín y Ría de Pontev.	49.214	2.518	46.696	45.532	2.427	43.105	3.590
Melilla	20.704	8.670	12.034	13.534	5.100	8.434	3.599
Motril	11.309	3.236	8.073	7.500	2.257	5.243	2.830
Pasaia	37.687	4.030	33.656	33.952	3.766	30.186	3.471
S.Cruz de Tenerife	77.187	16.583	60.604	67.416	17.263	50.153	10.451
Santander	48.453	6.439	42.015	12.251	8.875	3.377	38.638
Sevilla	24.059	13.296	10.763	22.809	12.955	9.854	910
Tarragona	89.210	10.917	78.292	80.010	10.647	69.362	8.930
Valencia	174.337	68.377	105.960	128.636	50.767	77.869	28.092
Vigo	42.501	7.640	34.861	36.217	6.943	29.274	5.587
Vilagarcía	11.499	2.770	8.730	10.310	2.284	8.025	704
TOTAL AA.PP.	2.507.695	400.227	2.107.468	2.278.405	373.475	1.904.930	202.538
Puertos del Estado	255.885	179.184	76.701	263.207	200.035	63.172	13.529
Fondo Compensación	44.666	46	44.620	36.876	46	36.830	7.790
Ajustes consolidación	-184.135	-183.719	(417)	-218.734	-206.175	(12.560)	12.143
TOTAL AGREGADO	2.624.112	395.739	2.228.373	2.359.754	367.381	1.992.373	236.000

(*) Excluidos los activos no corrientes mantenidos para la venta.

5. INVERSIONES

5.1. Inversiones realizadas en 2024 por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado

En este capítulo se presenta información sobre las inversiones realizadas por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado en el ejercicio 2024.

La información sobre las inversiones del Sistema Portuario, tanto a nivel de presupuesto como de ejecución, se presenta en términos de pagos, de acuerdo con las instrucciones del Ministerio de Hacienda para elaborar el Presupuesto anual del Sistema Portuario y con los criterios contables para confeccionar las cuentas anuales. No obstante, entendiendo que la continuidad de la información histórica es fundamental, la mayor parte de la información aquí mostrada se sigue reflejando con el criterio del devengo, como viene siendo habitual en los Planes de Empresa cuando se analizan las inversiones y su financiación.

Por otra parte, el seguimiento del inmovilizado material incluye el epígrafe contable de las inversiones inmobiliarias, definidas como inmuebles (terrenos o edificios) que se disponen para la obtención de rentas, plusvalías o ambas, en lugar de destinar su uso directamente a la actividad portuaria.

Así, las inversiones del Sistema Portuario de Titularidad Estatal efectuadas en 2024, a nivel de devengos y de pagos y sin incluir las inversiones procedentes de “Otras altas de inmovilizado” ni inversiones financieras, con datos de cierre definitivos, comparadas con los datos del ejercicio anterior, presentan las siguientes cifras:

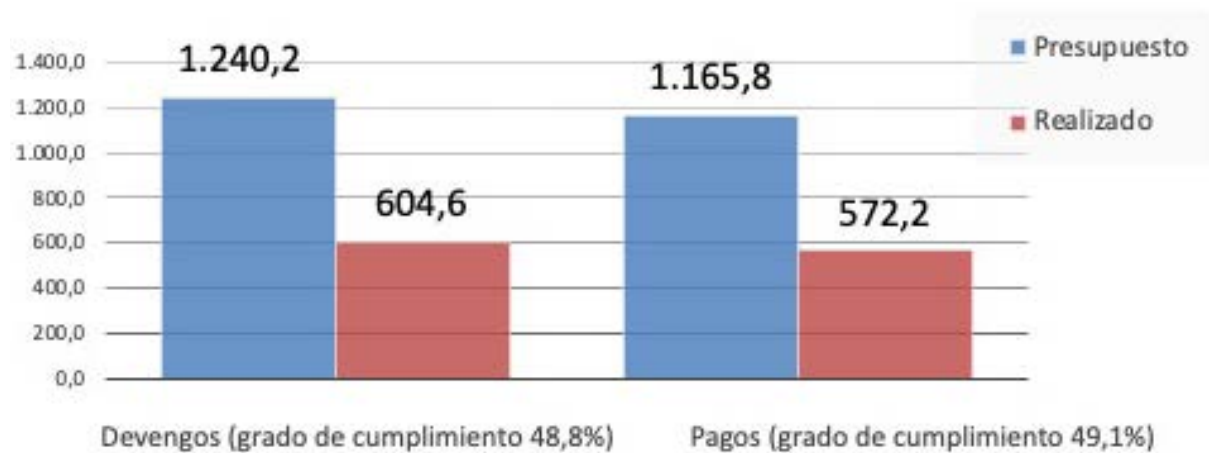
En devengos (no incluye otras altas de inmovilizado)	Millones de euros		Diferencia	Variación (%)
	2024	2023		
Presupuesto del Plan de Empresa	1.240,16	1.176,59	63,58	5,40%
Datos reales de adquisiciones de inmovilizado	604,62	438,39	166,23	37,92%
% ejecución sobre el presupuesto	48,8%	37,3%		

En pagos	Millones de euros		Diferencia	Variación (%)
	2024	2023		
Presupuesto según ley de Presupuestos Generales del Estado	1.165,77	1.073,21	92,56	8,62%
Datos reales de pagos del Estado de Flujos de Efectivo	572,20	451,37	120,84	26,77%
% ejecución sobre el presupuesto	49,1%	42,1%		

Como queda indicado en los cuadros anteriores, la inversión realizada en inmovilizado material, inmobiliario e intangible en 2024, según el criterio del devengo, han sido de 604,62 millones de euros, alcanzando un grado de ejecución sobre el presupuesto del 48,8%. Las inversiones en 2024 representan un incremento de 166,23 millones de euros, un 37,92% más que las inversiones efectuadas en el ejercicio anterior.

Grado de cumplimiento de la inversión total en 2024

(en millones de euros)



Cruceros, puerto de Cartagena

5.1.1. Evolución del Plan de Inversiones en devengos

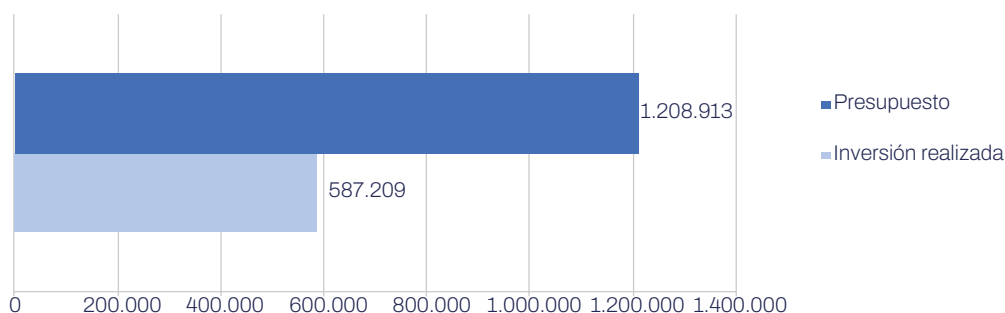
(En miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	PRESUPUESTO (1)				INVERSIÓN REALIZADA (2)			
	Material (2)	Intangible	Financiero	Total	Material (3)	Intangible	Financiero (4)	Total
A Coruña	80.615	722	40	81.377	39.643	479	14	40.136
Alicante	4.342	80	60	4.482	1.868	46	28	1.942
Almería	11.309	40	72	11.421	5.814	62	66	5.942
Avilés	17.467	153	30	17.650	12.960	154	877	13.991
Bahía de Algeciras	90.301	2.338	4.900	97.539	33.798	580	299	34.678
Bahía de Cádiz	49.385	1.569	102	51.056	42.873	398	174	43.445
Baleares	89.435	500	490	90.425	46.232	910	474	47.616
Barcelona	135.435	6.000	56.800	198.235	60.971	5.678	3.401	70.050
Bilbao	74.354	954	610	75.918	30.917	858	3.232	35.007
Cartagena	36.243	1.826	10.320	48.389	11.766	826	22.130	34.723
Castellón	43.738	1.035	32	44.805	24.445	517	24	24.986
Ceuta	10.784	150	48	10.982	10.494	0	48	10.542
Ferrol San-Cibrao	26.770	80	30	26.880	21.660	31	64	21.756
Gijón	15.574	210	6.580	22.364	12.782	56	4.300	17.138
Huelva	51.429	725	32.675	84.829	23.846	46	159	24.051
Las Palmas	52.130	450	350	52.930	38.606	30	341	38.977
Málaga	26.539	69	500	27.108	3.747	0	135	3.882
Marín y Ría de Pontev.	10.154	25	30	10.209	2.933	1	3	2.937
Melilla	4.536	110	0	4.646	2.731	14	0	2.745
Motril	11.434	150	70	11.654	2.262	68	35	2.365
Pasaia	16.610	240	50	16.900	5.097	51	11	5.160
Sta. Cruz de Tenerife	43.984	1.559	0	45.544	13.005	802	17	13.825
Santander	42.403	190	30	42.623	15.870	16	74	15.961
Sevilla	14.571	0	60	14.631	6.902	7	4	6.913
Tarragona	46.955	600	150	47.705	18.999	211	108	19.317
Valencia	151.316	7.016	25.325	183.657	75.814	4.786	461	81.061
Vigo	37.889	250	184	38.323	19.205	235	180	19.620
Vilagarcía	1.961	60	15	2.036	506	0	12	518
TOTAL AA.PP.	1.197.663	27.101	139.553	1.364.317	585.746	16.863	36.670	639.280
P. del Estado y Ajustes	11.250	4.150	0	15.400	1.463	544		2.008
TOTAL AGREGADO	1.208.913	31.251	139.553	1.379.717	587.209	17.407	36.670	641.287

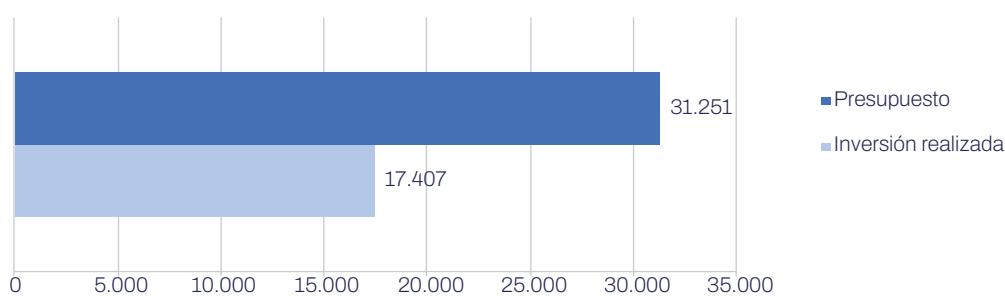
(1) Según el Presupuesto aprobado en reuniones de Planes de Empresa 2024. Sin incluir otras altas de inmovilizado.
(2) Inversión ejecutada en 2024.
(3) Incluye inversiones inmobiliarias.
(4) Excluidas las adiciones por activos por impuestos diferidos.

5.1.2. Evolución del Plan de Inversiones en devengos

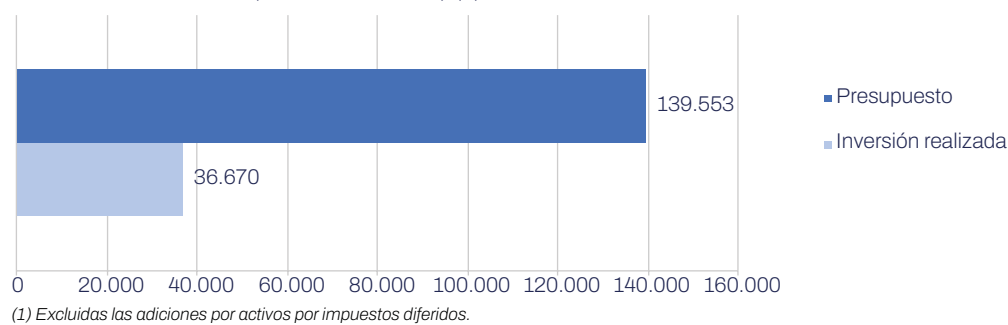
INVERSIÓN MATERIAL
Evolución del Plan de inversiones de 2024
(en miles de euros)



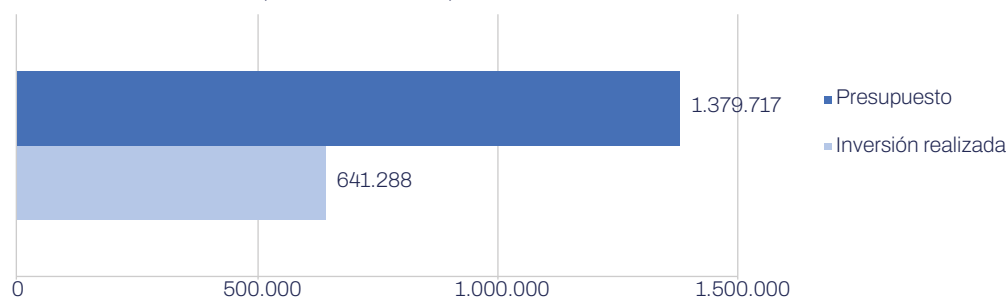
INVERSIÓN INTANGIBLE
Evolución del Plan de inversiones de 2024
(en miles de euros)



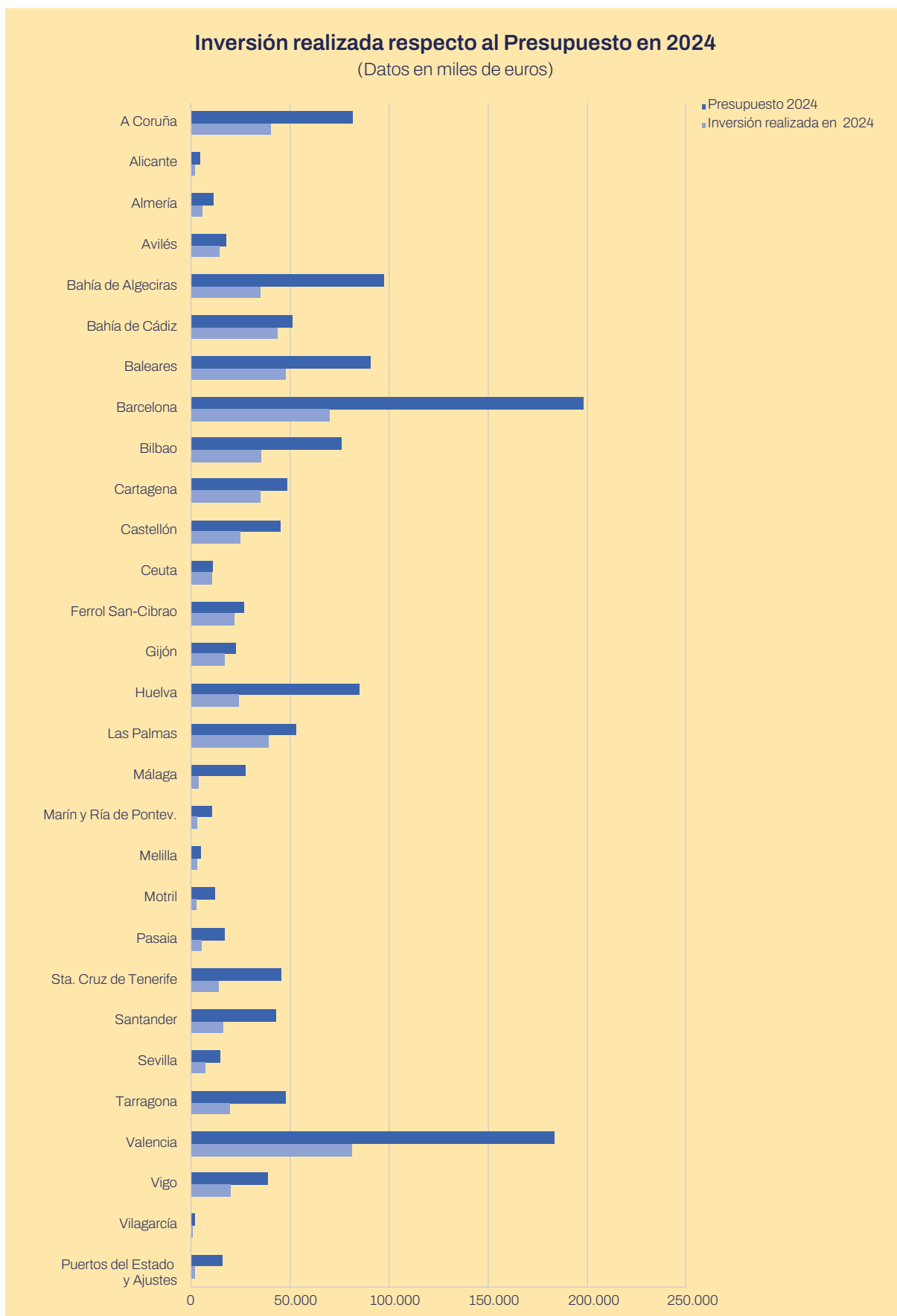
INVERSIÓN FINANCIERA
Evolución del Plan de inversiones de 2024
(en miles de euros) (1)



INVERSIÓN TOTAL
Evolución del Plan de inversiones de 2024
(en miles de euros)



5.1.3. Cumplimiento del Plan de Inversiones por Autoridades Portuarias en devengos



5.1.4. Evolución del Plan de Inversiones en pagos

(En miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	PRESUPUESTO (1)			INVERSIÓN REALIZADA		
	Material (2)	Intangible	Total	Material (2)	Intangible	Total
A Coruña	82.920	722	83.642	39.801	483	40.284
Alicante	4.592	80	4.672	2.122	27	2.148
Almería	10.996	40	11.036	5.044	62	5.106
Avilés	16.492	172	16.664	10.921	146	11.067
Bahía de Algeciras	68.547	2.338	70.885	34.087	531	34.619
Bahía de Cádiz	46.367	1.349	47.716	43.441	413	43.854
Baleares	88.828	500	89.328	45.252	990	46.243
Barcelona	127.543	6.244	133.787	63.071	5.810	68.881
Bilbao	62.204	954	63.158	27.964	835	28.799
Cartagena	34.356	1.844	36.200	11.072	942	12.014
Castellón	37.732	1.039	38.771	17.411	624	18.035
Ceuta	10.981	150	11.131	6.144	0	6.144
Ferrol San-Cibrao	27.408	80	27.488	19.386	32	19.418
Gijón	15.668	211	15.879	12.962	89	13.051
Huelva	51.429	725	52.154	23.798	46	23.844
Las Palmas	49.448	450	49.898	37.825	30	37.855
Málaga	21.878	69	21.947	2.998	0	2.998
Marín y Ría de Pontev.	9.690	25	9.715	3.110	1	3.111
Melilla	5.507	110	5.617	2.374	20	2.394
Motril	11.134	150	11.284	1.785	68	1.853
Pasaia	16.008	251	16.259	5.128	60	5.188
Sta. Cruz de Tenerife	43.525	1.559	45.084	12.845	802	13.647
Santander	42.403	190	42.593	19.261	26	19.286
Sevilla	14.571	0	14.571	7.031	7	7.038
Tarragona	44.793	680	45.473	18.774	211	18.985
Valencia	138.316	7.016	145.332	62.459	4.143	66.602
Vigo	37.835	250	38.085	17.597	368	17.965
Vilagarcía	1.943	60	2.003	146	0	146
TOTAL AA.PP.	1.123.113	27.257	1.150.370	553.809	16.766	570.575
P. del Estado y Ajustes	11.250	4.150	15.400	1.316	311	1.627
TOTAL AGREGADO	1.134.363	31.407	1.165.770	555.125	17.077	572.202

(1) Según el Presupuesto aprobado en reuniones de Planes de Empresa 2024. Sin incluir otras altas de inmovilizado.
(2) Incluye inversiones inmobiliarias.

Carga de palas de aerogeneradores, puerto de Bilbao.



5.1.5. Grado de ejecución de las principales obras

(Se incluyen obras con presupuesto mayor de 4 millones de euros)

(En millones de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	TITULO DEL PROYECTO	Presupuesto total (*)	Certificado al 31-12-2023	Certificado en 2024	Total	Pendiente de ejecutar en %
A Coruña	Acceso ferroviario al Puerto Exterior	125,67	14,20	28,50	42,70	66%
	Red ferroviaria interior del puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira	27,74	0,53	0,54	1,07	96%
Avilés	Relleno para explanada entre el sur del muelle de Valliniello y el muelle de Arcelor	7,58	0,12	2,95	3,07	59%
Bahía de Algeciras	Adecuación y refuerzo de las fachadas del dique de abrigo exento de Isla Verde	22,99	0,37	2,03	2,40	90%
	Proyecto de reordenación del acceso sur al Puerto de Algeciras. Fase II: Nuevo control de acceso.	5,90	2,19	3,71	5,90	0%
	Remodelación de los pantalanos de la Dársena de El Saladillo	7,08	0,49	2,82	3,31	53%
	Ampliación de muelle y explanada en la dársena de La Galera	18,50	0,43	5,01	5,44	71%
Bahía de Cádiz	Nueva terminal de contenedores de Cádiz Fase II	63,61	0,65	35,00	35,65	44%
	Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz (2ª Fase)	22,34	0,00	1,34	1,34	94%
Baleares	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma	52,09	8,30	20,97	29,27	44%
Barcelona	Nueva Rehabilitación edificio Portal de la Pau	17,49	0,71	5,86	6,57	62%
	Remodelación instalaciones ASTA	17,28	4,47	2,92	7,39	57%
	Redacción, ejecución del proyecto y realización del servicio "Piloto de suministro eléctrico a buques portacontenedores"	4,98	1,81	2,20	4,01	19%
	Remodelación área pesquera. Lonja.	8,25	6,10	2,15	8,25	-0%
	Rehabilitación tinglados muelle Oriental	7,41	3,48	3,93	7,41	0%
	Remodelación muelle Contradique Norte	31,01	0,09	1,13	1,22	96%
	Infraestructura básica de conexión de redes de servicio entre los muelles de la Energía y Adosado	14,96	0,00	0,94	0,94	94%
	Ampliación muelle Adosado 3ª fase. Superestructura	5,45	0,00	5,45	5,45	0%
	Nuevo acceso ferroviario. Vías de Acceso y Expedición/Recepción en Nou Llobregat. Servicios Afectados y Consolidación de Terreno.	24,97	0,17	6,14	6,31	75%
Bilbao	Prolongación del muelle AZ-1 del puerto de Bilbao	29,64	28,57	1,07	29,64	0%
	Nueva infraestructura eléctrica para la conexión de buques a la red eléctrica terrestre en el muelle A-5 del puerto de Bilbao	4,48	0,00	0,69	0,69	85%
	Espigón central de la ampliación del puerto de Bilbao en el Abra Exterior (2ª fase)	60,66	0,00	2,13	2,13	96%
	Pavimentación, acceso de FC y redes de servicio 1ª Fase E.C. ETAPAS 2 Y 3 (3)	4,51	0,00	4,41	4,41	2%
	Red de Saneamiento en El Abra Exterior Fase I	4,03	0,96	2,54	3,50	13%
	Red de Saneamiento en el Abra Exterior Fase II	4,11	0,47	2,24	2,71	34%
	Nueva infraestructura eléctrica de 60 MW para el proyecto OPS del puerto de Bilbao en Santurtzi	5,52	0,00	0,48	0,48	91%
	Nuevo puesto de control fronterizo en la dársena de Cartagena	6,52	0,93	3,29	4,22	35%
Cartagena	Remodelación del edificio central de la APC	4,36	1,38	1,85	3,23	26%
	Pavimentación del entorno del Muelle Sur y la Terminal Polivalente. Dársena de Escombreras.	5,08	0,87	0,61	1,48	71%

5.1.5. Grado de ejecución de las principales obras (continuación)

(Se incluyen obras con presupuesto mayor de 4 millones de euros)

(En millones de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	TÍTULO DEL PROYECTO	Presupuesto total (*)	Certificado al 31-12-2023	Certificado en 2024	Total	Pendiente de ejecutar en %
Castellón	Primera fase de la Red Ferroviaria de la Dársena Sur	7,17	5,41	0,77	6,18	14%
	Mejora muelle transversal exterior	8,59	0,48	0,49	0,97	89%
	Obra Proyecto Octopus Fase 0 (Mota de Cierre)	5,85	0,00	4,65	4,65	21%
	Obra Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón	53,43	0,00	11,60	11,60	78%
Ceuta	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima	27,16	13,56	7,30	20,86	23%
Ferrol - San Cibrao	Reordenación Carretera Baja Puerto	4,84	0,18	3,48	3,67	24%
	Acceso Ferroviario al puerto Exterior	109,40	62,68	11,76	74,45	32%
Gijón	Acceso ferroviario al muelle Norte	4,50	0,30	4,21	4,51	-0%
Huelva	Instalación de frioducto	5,85	0,00	0,42	0,42	93%
	Nuevo acceso único al Puerto Exterior	3,42	1,57	1,55	3,12	9%
	Rehabilitación para garantizar la estabilidad y seguridad estructural del Muelle de Carga de la Compañía Española de Minas de Tharsis	7,67	2,79	1,79	4,58	40%
	Nueva Plataforma ro-ro en el Muelle Sur del Puerto de Huelva	21,42	11,37	6,83	18,20	15%
Las Palmas	Ampliación muelle de Naos (Arrecife-Lanzarote)	13,18	9,72	3,46	13,18	0%
	Prolongación dique de La Esfinge 4ª fase	31,05	0,78	19,59	20,37	34%
	Dique Muelle Comercial	42,27	0,27	0,02	0,29	99%
	Nuevas instalaciones fronterizas de control de mercancías (IFCM) en el puerto de Las Palmas	19,20	0,16	2,77	2,93	85%
Pasaia	Terminación de la nueva lonja de Pasaia	7,84	0,17	0,73	0,90	89%
Santa Cruz de Tenerife	Defensa y rellenos Puerto de Granadilla	10,97	5,79	4,33	10,12	8%
Santander	Ampliación del PDI de automóviles	36,68	0,15	4,34	4,49	88%
	Renovación vía norte de ff.cc. Espigón Central de Raos	4,18	0,60	3,27	3,87	7%
	Finalización de las obras de Raos 9	23,81	22,18	1,63	23,81	0%
Tarragona	Terminal Intermodal Ferroviaria Puerto Centro Guadalajara (Obra Terminal)	27,67	1,84	7,29	9,13	67%
	Paso inferior carretera C-31b	5,95	2,97	2,94	5,91	1%
Valencia	Nuevo paseo marítimo en la zona norte del Puerto de Sagunto	5,32	2,05	2,86	4,91	8%
	Instalación de planta de generación fotovoltaica sobre la cubierta del silo de vehículos de Valencia Terminal Europa, en muelle dique del Este	13,97	0,25	13,72	13,97	0%
	Subestación Eléctrica ST1 P. Valencia	13,37	0,85	0,00	0,85	94%
	Terminal Norte y Dragado	489,00	0,00	19,61	19,61	96%
	Red ferroviaria interior del puerto de Sagunto	16,64	0,90	5,12	6,02	64%
	OPS en el muelle Transversal de Costa del puerto de Valencia	11,10	0,00	0,10	0,10	99%
	Duplicación de vía e implantación del tercer hilo ferroviario entre el muelle de Poniente y el muelle de Levante del puerto de Valencia	11,72	0,15	0,12	0,27	98%
Vigo	Peiraos do Solpor	6,12	0,16	0,88	1,04	83%
	Apartadero ferroviario en la PLISAN	37,01	0,41	6,20	6,61	82%
		1700,56	183,86	306,74	531,78	69%

(*) Incluye modificados, revisiones de precios y liquidaciones previstas

5.1.6. Características de las obras en curso en 2024 con presupuesto superior a 4 millones de euros y de otras obras singulares

Main features of current constructions with an investment higher than 4 million euros and other special constructions

A CORUÑA

ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN PUNTA LANGOSTEIRA Y LA RED FERROVIARIA INTERIOR.

El acceso, de vía única, tendrá 6,7 km de longitud y discurrirá de forma subterránea a lo largo de 5,3 km, a los que se suman otros 2,1 km de galerías de evacuación de los tres túneles del trazado.

Las obras del acceso, con un plazo de 48 meses, se iniciaron en septiembre de 2022 con un presupuesto de adjudicación de 123.575.552,09 €

El túnel 1, de 3,7 kilómetros de longitud, es el más largo de los tres que integran el nuevo trazado. Representa más del 55% del recorrido total del enlace ferroviario del puerto con la red general y va provisto de tres galerías de evacuación de 0,7 kilómetros de longitud cada una. Se excava por cuatro frentes de ataque: por sus emboquilles extremos situados en Vío y Suevos y a través de dos frentes generados tras el entronque de la galería 2 con el túnel 1, en la zona de A Furoca. En el entorno del pk 2+000, el Túnel 1 discurre muy próximo al embalse de Meicende, para la minimización de la afección en la excavación, se están realizando un complejo sistema de impermeabilización a través de inyecciones y un revestimiento estanco en aquellas zonas donde es necesario.

El túnel 3 discurre hacia Uxes, partiendo de la caverna de bifurcación en la confluencia del Pk 1+365 con el Túnel 1, y dejará preparada la infraestructura para la construcción del acceso ferroviario sur, que conectará Punta Langosteira directamente con el Eje Atlántico en sentido Santiago.

La caverna de bifurcación conlleva una gran complejidad técnica en su excavación y revestimiento ya que en dicha zona el túnel pasa de un ancho libre de 9,15 m a 25 m.

El túnel 2, de vía única, cuya excavación se terminó en diciembre de 2023, tiene una longitud total 792,4 m, y a través de él se accede al recinto portuario.

La ejecución de esta infraestructura comprende la construcción y equipamiento de los túneles y sus galerías de evacuación, (sistemas de vigilancia y anti intrusión, señalización de evacuación, ventilación, iluminación; detección, alarma, y extinción de incendios; comunicaciones fijas y móviles, centro de control, abastecimiento de agua y electricidad), los edificios técnicos, el montaje de vía, y ocho estructuras (un paso superior y siete emboquilles).

Se ha diseñado para una velocidad máxima de 100 km/h, en vía única de ancho ibérico (1.668 mm) sin electrificar, si bien la plataforma (de 8,35 m de anchura) estará preparada para su futura electrificación, ya que el lado derecho será más ancho que el izquierdo para dejar espacio a futuros postes de catenaria. Además, se utilizarán traviesas polivalentes que permitan un eventual cambio a ancho internacional (1.435 mm).

El enlace ferroviario con la red general, en sentido norte estará concluido en 2026 y servirán para completar la operatividad del Puerto Exterior, aumentar la competitividad de las empresas operadoras de la dársena y facilitar la captación de nuevos clientes. Todo el proyecto está financiado al 100% por los fondos europeos Next Generation.



Vista del emboquille de uno de los túneles



Vista general de obra con emboquille

OBRAS DE RED FERROVIARIA INTERIOR.

Con fecha 25 de abril de 2024 se adjudicó la obra que da continuidad al ramal de acceso ferroviario al puerto exterior, actualmente en ejecución. Esta obra garantizará la conexión ferroviaria de todos los operadores del puerto con la red de interés general y permitirá la disminución de tráfico rodado de mercancías.

La red interior permitirá además la carga y descarga de mercancías, la composición y expedición de trenes desde las instalaciones portuarias al contemplar áreas específicas de maniobra.

La obra se divide en dos partes claramente diferenciadas:

La primera zona de acceso, que conecta con el tramo del ramal, mantiene la tipología de vía precedente, con vía sobre traviesa bibloque polivalente. Esta zona dispone de un mango de maniobras. A continuación, se realiza la transición a vía en placa estuchada montada con tres hilos, solución que se mantiene desde este punto hasta el final del trazado de las vías.

La segunda zona corresponde a una playa de vías, donde se realizan las maniobras de los trenes. Se compone de 4 vías que se separan por pares a ambos lados del vial de acceso principal.

Al final de la playa de vías se proyecta una plataforma ferroviaria de 3 vías, soportada por un muro de 660 m de longitud y altura variable de valor máximo 2,55m:



Imagen del muro en ejecución.

El sistema constará de una nueva zona de servicio de carga y descarga en la margen sur de la playa de vías, permitiendo la operación en las vías 5 y 7. La actuación tiene una longitud aproximada a 900 m. Se contempla además la reposición del vial principal (vial Norte) en el inicio de la playa de vías (350 m) y en la zona del entronque del vial norte con la glorieta existente (150 m). Se dotará a la instalación de un vial de servicio de acceso a la zona de emergencia de la plataforma de

emergencia del túnel del acceso al Puerto y finalmente un vial de acceso a las instalaciones de Repsol, actualmente en operación.

Las instalaciones contarán también con un edificio técnico. También se contará con las instalaciones de señalización y telecomunicaciones necesarias para garantizar el control y la seguridad de las operaciones ferroviarias.

La Red Interior estará concluida en 2026. Esta actuación está financiada íntegramente con Fondos Next Generation (UE), y cumple los objetivos de sostenibilidad y accesibilidad que se persiguen dentro del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que instrumenta la gestión de estos fondos.

ALICANTE

OBRA DE MEJORA DEL PAVIMENTO EN LOS ACCESOS DE PONIENTE DEL PUERTO DE ALICANTE

En 2024 se ha llevado a cabo una actuación para mejorar los viales de acceso de Poniente del Puerto de Alicante, una zona clave para el movimiento de mercancías y pasajeros.

El proyecto ha permitido eliminar encharcamientos, corregir hundimientos del firme producidos por el tráfico pesado y mejorar la seguridad y fluidez en los accesos a los muelles 11 y 13 mediante una reordenación de la rotonda y se ha acondicionado el espacio que quedó entre las obras de ambos muelles.

Además, pensando en los momentos de mayor afluencia, se ha creado un nuevo vial de conexión entre el aparcamiento de mayoristas de pescado y el acceso a la terminal marítima, que permitirá gestionar mejor el tráfico en temporada alta.

En conjunto, estas mejoras refuerzan la operatividad del puerto, reducen incidencias y garantizan un uso más eficiente y seguro de la red viaria.

En la siguiente imagen se muestra el ámbito de actuación:



Zonas de actuación.

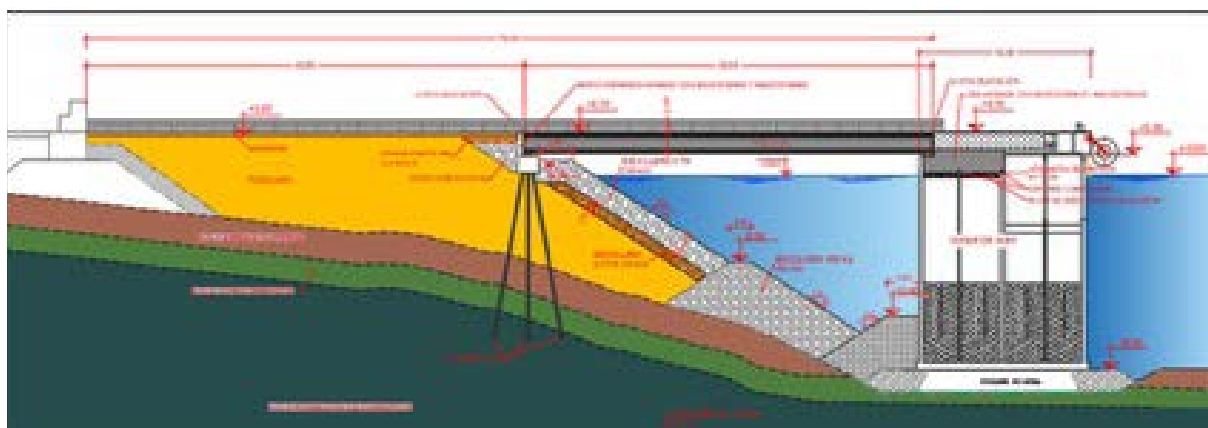
OBRAS DE CONEXIÓN DEL DUQUE DE ALBA DE CARBONERAS

Para poder comunicar el muelle de Ribera I, del Puerto de Carboneras, con el duque de alba existente, se ha proyectado una pasarela de conexión. Con ella se pretende dar continuidad entre los mismos, permitiendo que se abra la posibilidad a la explotación de recursos, desarrollando en la pasarela dos zonas diferenciadas, una para tuberías e instalaciones y otra para vehículos, dando viabilidad a la carga y descarga de graneles líquidos y otro tipo de mercancías.

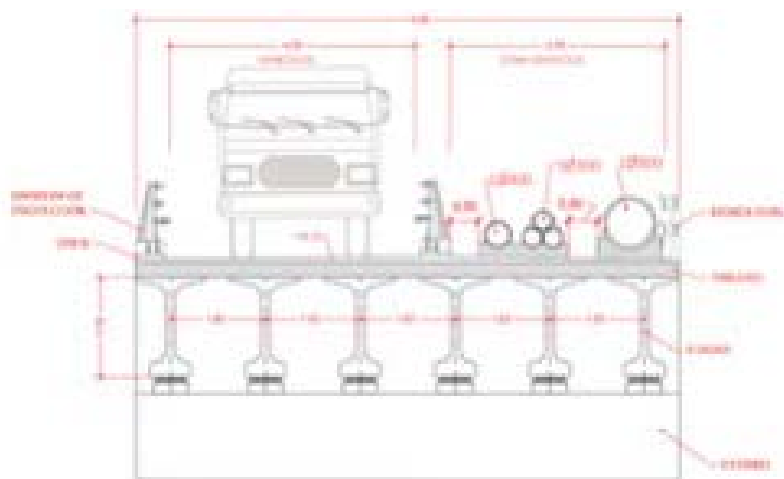
La solución desarrollada consiste en salvar la distancia existente (79,80 m) entre el muelle de Ribera I y el duque de alba mediante una mota de relleno y una de estructura de hormigón. La pasarela se trata como un puente ya que debe soportar el paso de vehículos pesados por uno de sus viales y por el otro las conducciones para las diferentes instalaciones:

La pasarela cuenta con dos zonas diferenciadas, la primera parte, de unos 42 m aproximadamente, resuelta mediante un relleno de todo uno y escolleras, y la última parte, de mayor profundidad, mediante vigas prefabricadas doble T de hormigón pretensado. El ancho total del tablero es de 9,30 m.

La estructura está compuesta por 6 vigas isostáticas prefabricadas de 38 m de longitud y 1,70 m de canto, sobre las que se ejecuta una losa de compresión de 25 cm de espesor y 8 cm de aglomerado.



Plano longitudinal de la pasarela de conexión.



Sección tipo de la pasarela.

AVILÉS

UNIÓN DE LOS MUELLES DE ARCELORMITTAL Y VALLINIELLO Y RAMPA RO-RO

Esta actuación es una de las recogidas en el Plan de Expansión del Puerto de Avilés elaborado en el año 2022. Consiste en rellenar con material granular una parte de la lámina de agua existente entre los muelles de Arcelor y Valliniello. El objetivo es ganar tierra al mar para ampliar la superficie terrestre del Puerto en unos 32.000m².

Esta obra consiste fundamentalmente en crear una mota de cierre, rellenar el interior con todo-uno y relleno general, y prolongar las pluviales existentes en las márgenes afectadas por dicho relleno. La alineación y avance de la mota de cierre se ha diseñado de manera que sea compatible con el futuro muelle de pilotes proyectado (Fase II) para esta zona.

El material que se draga en la base de la mota de cierre, ha sido caracterizado como Categoría C según las Directrices de Dragado y para evitar sobrecostos de gestión por tratarse de material contaminado, se ha optado por absorberlo dentro de la obra, vertiéndolo en el interior del recinto del relleno. Esto provoca que el relleno tenga asientos y tiempos de consolidación importantes. No obstante, dichos asientos han sido estudiados y son compatibles con el uso previsto para dicha explanada: cargas de hasta 5kPa (tubos eólicos ligeros), las cuales pueden producir asientos de hasta 40cm.

Contar con este aumento de superficie en la margen derecha va a suponer un balón de oxígeno para el muelle de Valliniello, el cual se encuentra de manera casi permanente al límite de ocupación.

Esta actuación ha sido una de las destinatarias de la reasignación de los fondos europeos del Programa CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) - TRANSPORT SECTOR. CEF-I.



Planta de ubicación de las obras.

BAHÍA DE ALGECIRAS

PROYECTO DE REORDENACION DEL ACCESO SUR AL PUERTO DE ALGECIRAS. FASE II. NUEVO CONTROL DE ACCESO.

El presente proyecto define la Fase II de Nuevos controles de Acceso y Refuerzo de firmes, incluyendo además la renovación de todas las instalaciones e infraestructuras afectadas por la actuación, que se corresponde con el que se refleja en croquis adjunto.



Ámbito global de la actuación incluida en la Fase II.

Se trata de la construcción de un nuevo control de accesos, el cual contará con las casetas de control de la Policía Portuaria, Guardia Civil, así como control de acceso peatonal, todo ello convenientemente protegido por una marquesina superior. El acceso contará con todas las instalaciones y sistemas de control requeridos por todos los agentes implicados, los cuales se integrarán dentro del sistema de control general portuario.

Las principales actuaciones a realizar son:

- Construcción de nuevo control de acceso provisional formado por casetas para Guardia Civil y Policía Portuaria, así como marquesina de protección.
- Demolición de la marquesina y casetas de control actual.
- Construcción de las nuevas casetas y marquesina, así como los elementos de cierre y control de accesos.
- Ejecución de las instalaciones, sistemas e infraestructuras necesarias para el correcto funcionamiento del control de acceso sur.
- Renovación y remodelación de las infraestructuras existentes en el ámbito de la actuación.
- Repavimentación y refuerzo del firme, aumentando el número de carriles del entrada y salida al recinto portuario.

La obra comenzó en agosto de 2022 y finalizaron en 2024.



Obras del acceso.

ADECUACIÓN Y REFUERZO DE LAS FACHADAS DEL DIQUE DE ABRIGO EXENTO DE ISLA VERDE

A lo largo de los últimos años se ha venido apreciando en las diversas inspecciones realizadas en la infraestructura diversas patologías en sus paramentos, principalmente en la zona exterior del espaldón, y de manera especialmente preocupante en las cotas comprendidas en el ámbito intermareal, tanto en la zona del cajón y el canto de la losa superior del mismo, como en las vigas horizontales que configuran la parte exterior de las cámaras de disipación.

El objeto de esta actuación es realizar una mejora y refuerzo superficial de las zonas más dañadas de la superestructura a base de una eliminación (picado) en una profundidad variable de la superficie del hormigón, un tratamiento superficial de la zona de hormigón descarnada, un tratamiento en la armadura descubierta y la aplicación de diversos componentes de reparación de toda la zona eliminada. Dichos refuerzos tendrán distintos grados de intensidad en función de la gravedad de la patología detectada. Las reparaciones consisten en demoler la capa de hormigón superficial, sañar y reconstruir con mortero especial, previa limpieza y pasivación de las armaduras y aplicar finalmente inhibidor y realcalinizador.

Al ejecutar las demoliciones ha aparecido que las patologías tenían mayor extensión de las inicialmente previstas, lo que va a suponer aumentar las reparaciones.

REORDENACIÓN Y SUSTITUCIÓN POR PANTALANES FLOTANTES DE ATRAQUES DE EMBARCACIONES MENORES EN DÁRSENA DEPORTIVA SALADILLO

Resulta necesaria la demolición total de las estructuras existentes, fijas y ejecutadas con hormigón armado, y su sustitución, ya que han agotado su vida útil, por problemas de deterioro y corrosión, por unas nuevas, resueltas con pantalanés flotantes que se ajusten a la reordenación propuesta.

NUEVA ALINEACIÓN DE MUELLE INTERIOR EN DÁRSENA DE LA GALERA Y NUEVAS EXPLANADAS PARA INTERCONEXIÓN DE EXISTENTES

Las obras a ejecutar en el contrato propuesto permitirán disponer de explanada adicional y dos nuevos atraques Ro-Ro. Estos nuevos atraques permitirán a su vez reconfigurar la distribución de espacios en el entorno de la Estación Marítima ajustar la asignación de atraques destinados a Ceuta y Tánger. La nueva explanada permitirá hacer efectiva esa redistribución, así como generar espacio necesario para el desarrollo de la terminal ferroviaria T2.

Así las obras consisten en la generación de un nuevo muelle que una las zonas de Isla Verde y la Galera, con una longitud estimada de 140 m. Este cierre, dará lugar a una nueva explanada con una superficie estimada de 18.900m². En el nuevo muelle generado, se ubicarán dos rampas RO-RO de 33,60 m(norte) y 36,80 m(sur) de longitud, cuyas geometrías están adaptadas a las características de los buques se prevé que vayan a hacer uso de ellas. A continuación, se incluye una imagen del estado futuro:



Planta del estado futuro de las obras.

BAHÍA DE CÁDIZ

PROYECTO DE LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ, FASE II.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz acometió las obras de la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz, Fase I, entre Noviembre de 2011 y Octubre de 2016.

Ya se han finalizado otras actuaciones necesarias para su puesta en funcionamiento, como la pavimentación de una parte de la explanada de acopio, la urbanización y servicios de los accesos a la terminal, viales internos carriles complementarios y el nuevo Puesto de Control Fronterizo (PCF). Actualmente se está ejecutando la urbanización perimetral de dicho PCF.

El proyecto original de la NTC ya contemplaba una segunda fase, con la que se incrementa la línea de atraque en 510 m y la superficie de explanada en 8,3 ha adicionales. De esta forma, la línea de atraque total quedaría con un total de 1.100 m y la superficie total en la NTC de 40 ha. El muelle mantiene el calado de 16,0 m respecto al cero del puerto de la primera fase.

El muelle se forma en esta segunda fase mediante 8 cajones de hormigón armado de 63,68 m de eslora, 27 m de manga en solera y 20,5 m de puntal, en continuidad con la alineación de la fase 1. El muelle cierra al sur contra un muelle existente (muelle nº 5) ejecutado entre los años 1974 y 1978 y cimentado a menor profundidad (-9,5 m), por lo que ha sido necesario reflotar 3 cajones para dar paso a la alineación de los cajones de esta segunda fase. Posteriormente se ha cerrado el recinto fondeando los tres cajones previamente reflotados.

La alineación de cajones cuenta con un relleno de trasdós de pedraplén formado por material con ángulo de rozamiento mayor de 35°, con objeto de disminuir las acciones del relleno posterior del recinto.

En el recinto formado por el nuevo muelle, la fase 1 y el muelle nº 5 se realizará en 2025 un relleno hidráulico de arena procedente del dragado de la zona de maniobra del muelle y de una zona de la canal de entrada al puerto. En la explanada obtenida se realizará una consolidación de los fangos existentes mediante el sistema de precargas y mechas drenantes, estudiada en tres fases con objeto de reducir el material necesario para las precargas. Una vez retiradas las precargas se extenderá una capa de 1,0 m de suelo seleccionado. La pavimentación deberá ser ejecutada por el concesionario.

La cimentación de los cajones y el fondo marino más próximo a la alineación del muelle se protegerá frente a la socavación provocada por la acción de las hélices y jets de los buques mediante colchonetas de hormigón en masa.

Sobre la alineación de cajones se ejecutará la superestructura de atraque, coronada a la cota +7,0 y que contará con una galería de servicios, los carriles para grúas STS y los elementos de atraque necesarios (defensas de escudo y bolardos de 200 t).

El Proyecto cuenta con fondos europeos del programa CEF TRANSPORT 2021 por un importe de 14,76 millones de €.

Las obras se adjudicaron a Acciona Construcción S.A. por 54.686.333,70 €, firmándose el contrato con fecha de 15 de enero de 2024.

La certificación a diciembre de 2024 asciende a 34.999.682,85 € lo que supone un 64% del importe de contratación, estando prevista la finalización para junio de 2026.



Vista general de las obras con el dique flotante para fabricación de cajones.



Muelle de cajones.

TRASLADO Y RECUPERACIÓN DEL PECIO DELTA I HALLADO DURANTE LAS OBRAS DE LA NTC DE CÁDIZ

En febrero de 2021, durante las operaciones de dragado de las obras de la NTC Fase I, se detectó un pecio enterrado en el fango, al que se denominó “DELTA I”.

Para evitar la interferencia con las obras se desplazó a una zona contigua que tenía un menor calado y mejor visibilidad, facilitándose así las labores de estudio, dirigidas por los técnicos del Centro de Arqueología Subacuática (CAS) de la Junta de Andalucía. El traslado fue una operación compleja que requirió de múltiples estudios, medios y trabajos submarinos especialmente diseñados al efecto por la Autoridad Portuaria, con resultado exitoso.

Los estudios posteriores del CAS pusieron de manifiesto que los restos pertenecían a un galeón español del siglo XVII, hallándose en su interior algunos lingotes de plata, cañones, elementos cerámicos y algún elemento de navegación, entre otros enseres. Todos los elementos se depositaron en los almacenes del Museo de Cádiz y del CAS, quedando el pecio protegido mediante geotextiles y una cobertura de arena.

Tras las conversaciones mantenidas en los últimos años con los técnicos de la Delegación de Cultura y del CAS, se acordó mover de nuevo el pecio de su posición actual y sacarlo a la superficie, para realizar estudios de mayor envergadura sobre los restos del casco de la embarcación y las soluciones constructivas de su ensamblaje.

La APBC ha diseñado la maniobra de desplazamiento submarino y su extracción a tierra. Tras los estudios, los distintos elementos serán protegidos y depositados en una zona sumergida del puerto, con objeto de que no se degraden al contacto con la atmósfera.

Las maniobras han sido consensuadas con los técnicos del CAS y se ha obtenido permiso Comandancia Naval de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada.

Tras realizar todas las operaciones preparatorias, con fecha 27 de julio de 2024 se realizó con éxito la maniobra de extracción del pecio, con asistencia de autoridades y de la prensa.

El pecio fue depositado sobre una cama de arena preparada al efecto y protegido por una carpa habilitada con las instalaciones necesarias, donde el personal del CAS está realizando el estudio, escaneo y desmontaje de las piezas que lo conforman.



Extracción del pecio



Pecio situado bajo la carpa para su estudio.



Detalle de las maderas que forman el pecio.

PROYECTO DEL TÚNEL DE ACCESO A LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ – FASE 2 (FINALIZACIÓN)

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, dentro de su Plan Estratégico incluye la potenciación del tráfico LO-LO en la dársena comercial de Cádiz mediante la construcción de una Nueva Terminal de Contenedores (NTC), de la cual está terminada su primera fase y en ejecución la segunda.

Para resolver el acceso viario de la NTC se proyectó la ejecución de un túnel que permitiese el paso de los vehículos de mercancías entre la terminal y la ciudad sin afectar a la actividad en superficie del astillero de Navantia, situado entre ambas.

La solución adoptada para este vial soterrado fue la ejecución de un falso túnel (técnica cut and cover), con la rampa de acceso conectada a la glorieta situada junto al Parque de Bomberos de Cádiz, y con la rampa del lado NTC ascendiendo en paralelo al muelle nº 3 del astillero para embo-car a ella.

El túnel se proyecta en forma de pórtico de 13 metros de anchura libre máxima, pórtico constituido por una losa o dintel superior de hormigón “in situ” sobre unas pantallas empotradas en el terreno a modo de hastiales. Debido a la presencia de agua a cotas muy altas, entre las pantallas se dispone una solera, de 0,80 metros de espesor, que evita el afloramiento de agua hacia la rasante de paso, materializándose un recinto estanco por el que pueda discurrir el tráfico. En las rampas de acceso se contemplan pantallas en voladizo para contener las tierras adyacentes.

Está diseñado para soportar una carga de 10 t/m², al tener que soportar las cargas derivadas de la actividad del astillero. Además, en algunas zonas transitarán sobre el viarios de vehículos pesados y el acceso ferroviario a la terminal.

La APBC contrató las obras del túnel, las cuales quedaron resueltas, parcialmente ejecutadas e inundadas por causa de una gran vía de agua en las pantallas estructurales.

Desde entonces, la Autoridad Portuaria ha proyectado, licitado y ejecutado diferentes campañas de investigación y obras de reparación, para resolver la complicada situación. Las obras estuvieron clausuradas, pendientes de reconocimiento judicial debido al litigio entre Autoridad Portuaria y constructora. Ejecutadas las reparaciones y el vaciado del túnel, se realizaron inspecciones y ensayos para determinar el estado de los materiales que componen las estructuras ejecutadas del túnel, afectadas por el largo periodo de inundación.

El actual proyecto de segunda fase, licitado y adjudicado en 2024, contempla la necesaria finalización del túnel de acceso a la NTC, que incluye la terminación de las estructuras pendientes, las reparaciones de defectos estructurales de las obras iniciales, el tratamiento de las patologías desarrolladas por los defectos y el estado de inundación, las instalaciones propias del túnel (iluminación, ventilación, drenaje, servicios contra incendio, redes eléctricas, sistemas de control, etc.) y las obras de pavimentación viaria tanto en el interior del túnel como en superficie, con reposición de los servicios afectados.

Las obras se adjudicaron a FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A. por un importe de 20.416.575,65 €

La certificación a diciembre de 2024 asciende a 940.339,28 €, que suponen el 4,6% del presupuesto de adjudicación.



Estado de las obras en el interior del túnel



Estado de las obras en la rampa del lado ciudad

BALEARES

PROYECTO CONSTRUCTIVO PARA LA REMODELACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DEL PUERTO DE PALMA

La intervención se basa en la decisión de la APB, acordada con el ayuntamiento de Palma, de renovar el espacio público para aumentar el valor patrimonial del espacio, que redundará en una mejora para los usuarios y empresas con actividad en el puerto y, por extensión, para toda la ciudadanía que hace uso del mismo, así como en la voluntad de cambio del modelo puerto-ciudad invirtiendo la relación de prioridad entre el coche y el peatón-ciclista y las zonas verdes, redistribuyendo superficies y usos. Actualmente el espacio destinado al vehículo rodado (calzada) es el mismo que el destinado a peatones y bicicletas (50%-50%). Se modifican estos porcentajes y se consigue una relación del 70% para el espacio destinado al peatón, bicicletas y zonas verdes, y un 30% destinado al vehículo rodado.

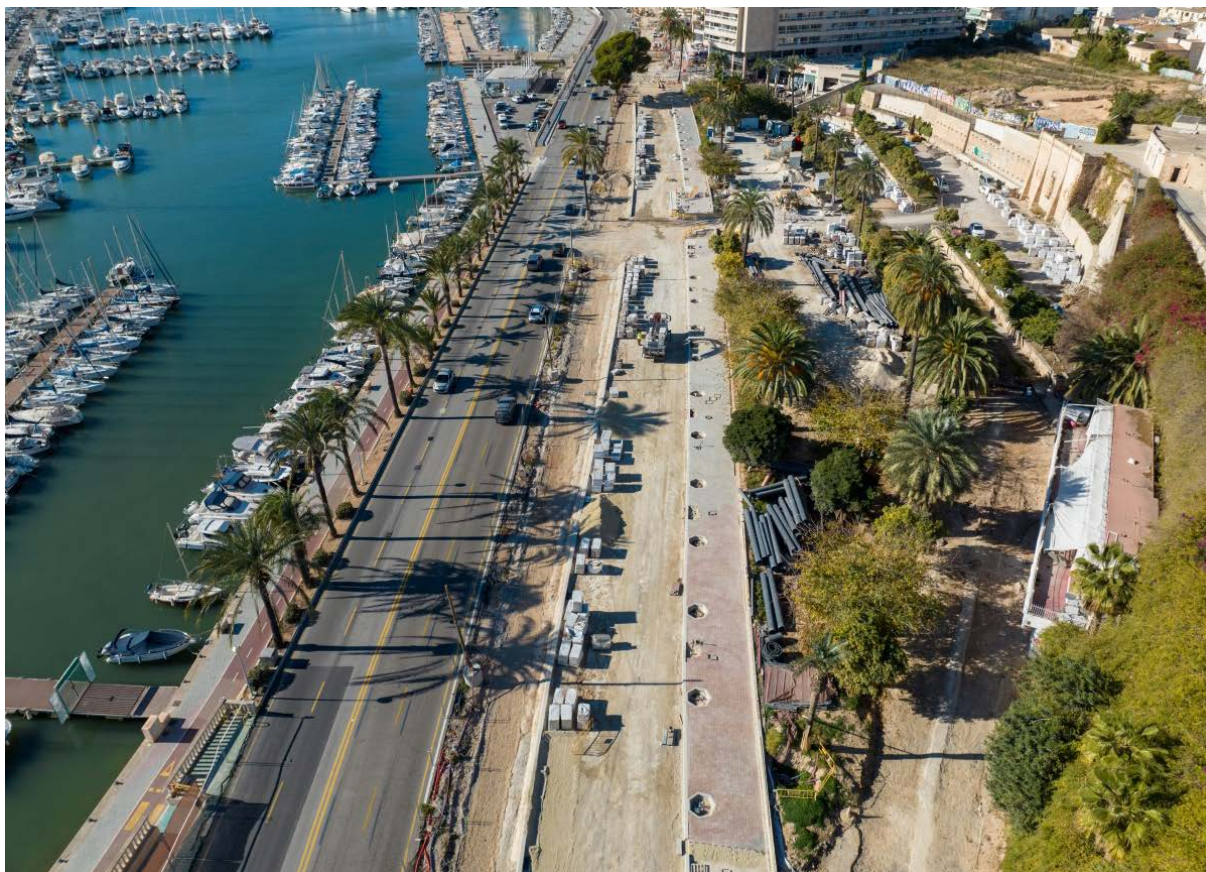
Esto se consigue con la reducción del número de carriles, pasando de los 3 o 4 carriles actuales a 2 por sentido en toda la longitud del paseo, exceptuando en las intersecciones donde la mediana se moldea para dar cabida a un tercer carril adicional de giro. El ancho de los carriles se disminuye de 3,5 a 3,25 m y se reduce el número de plazas de aparcamiento en superficie.

La propuesta incluye la definición paisajística, que conserva el mayor número posible de ejemplares existentes (301 árboles y 516 palmeras), se propone trasplantar 108 ejemplares y plantar 1.820 nuevos árboles de 21 especies distintas y 512 palmeras, así como la plantación de especies arbustivas, prados y tapizantes en parterres, generando un considerable aumento de la masa vegetal.

El Proyecto abarca desde la rotonda de Porto Pi hasta la intersección con la Av. Argentina, 3,5 km de paseo y 190.000 m² de reurbanización, en la que se han contemplado la renovación de todos los pavimentos y redes de servicios.

Con todo ello, se pretende una mayor integración del puerto con la ciudad, abriéndose el puerto a la ciudad de Palma y a todos sus conciudadanos para conseguir que el Paseo Marítimo de Palma, sin dejar de ser la vía de comunicación entre los dos extremos del puerto, sea realmente un paseo marítimo agradable para las personas.

Las obras se iniciaron el 17 de noviembre de 2022.



Vista aérea de las obras

La planificación de las obras se ha establecido en 3 fases:

- Fase I.- Lado tierra: realización de todos los trabajos de urbanización en el lado tierra que da a los edificios del paseo, finalizando dicha fase con el traslado definitivo del vial de circulación sentido hacia Porto Pi.
- Fase II.- Mediana: realización de todos los trabajos en la mediana de separación entre ambas calzadas, finalizando dicha fase con el traslado definitivo del vial de circulación sentido hacia la catedral.
- Fase III.- Lado mar: realización de todos los trabajos de urbanización en el lado mar que da a las Marinas del paseo.

Y todo ello, manteniendo 2 carriles de circulación en cada sentido de circulación.

Instalaciones

Se encuentra ejecutada la Fase I, esto es, la parte que da a los edificios, con la problemática que esto trae consigo, no sólo por los servicios inicialmente considerados, sino también por la necesidad adicional de conectar todos los servicios inicialmente no detectados y que han ido surgiendo,

así como, a la necesidad de hacer una nueva red separativa de saneamiento y pluviales que no estaba inicialmente considerada.

Destaca la solución adoptada para atravesar la tubería de impulsión de 630 mm a través de los diferentes torrentes, siendo el caso más significativo el del Torrente de San Magín, donde para pasar la tubería por debajo del torrente, fue necesario la realización de una pantalla de tablestacas.



Pantalla de tablestacas para sostenimiento.

BARCELONA

NUEVA REHABILITACION EDIFICIO PORTAL DE LA PAU

La presente obra tiene como objetivo la rehabilitación del edificio Portal de la Pau, que acoge la sede oficial de la Autoridad Portuaria. La rehabilitación se realiza conforme a un nuevo programa funcional del edificio, teniendo en cuenta que gran parte de los usos anteriores se desarrollan actualmente en las dependencias del World Trade Center.

La actuación incluye el refuerzo de la estructura existente, la consolidación y reparación del conjunto, tanto exterior como interior, y la implantación de las instalaciones para adecuar el edificio a las exigencias energéticas, medioambientales y de seguridad actuales.

Siguiendo el camino hacia la integración puerto-ciudad, el edificio albergará un centro de divulgación de la actividad portuaria y se convertirá en un punto de encuentro entre el puerto y los ciudadanos de Barcelona.

Los trabajos de la primera fase han incluido la consolidación de la estructura del edificio y la restauración de las fachadas exteriores frontal y laterales.



Vista en planta de la ubicación del edificio.



Vista de la fachada del edificio.



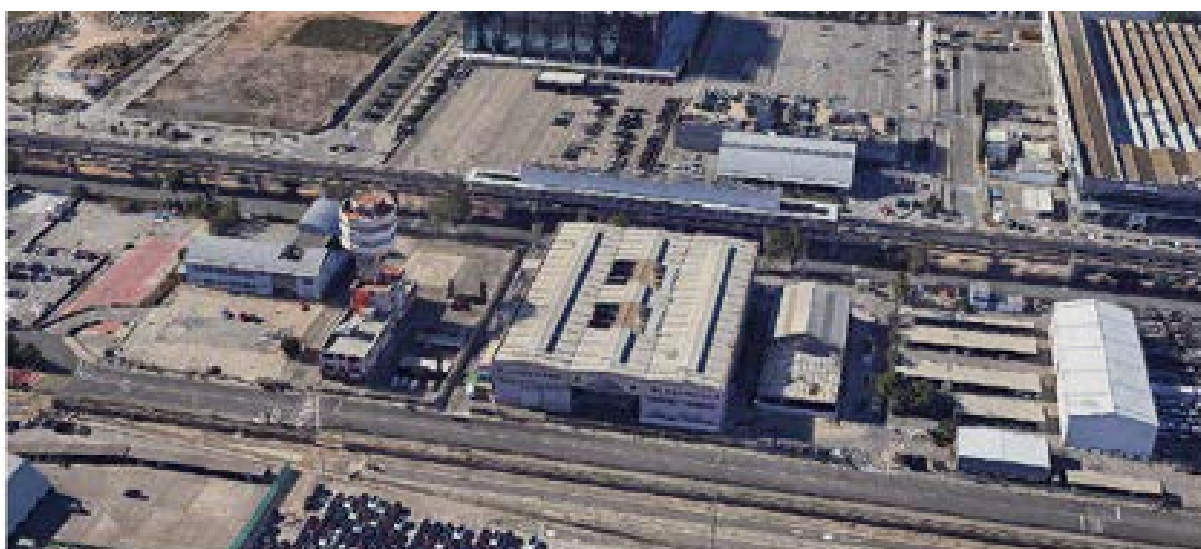
Obras de rehabilitación en ejecución.

REMODELACIÓN INSTALACIONES ASTA

La finalidad de la presente actuación es mejorar las condiciones funcionales del complejo ASTA, formado por un edificio principal y un edificio anexo de Policía Portuaria.

Con este objeto, se plantea una rehabilitación integral de ambos edificios, tanto a nivel funcional, ya que se proyecta una nueva distribución en todas las plantas, como a nivel estructural, pues se afecta la fachada, que será completamente sustituida, juntamente con la cubierta y las armaduras de cubierta. Por el contrario, se mantienen, casi en su totalidad, los forjados existentes, si bien se hacen necesarios refuerzos en las cimentaciones.

El nuevo edificio acogerá, entre otros, los servidores del puerto, el parque móvil, talleres, además de las instalaciones para la Policía Portuaria. Con esta intervención también se podrá destinar una zona del edificio principal al alquiler de espacios por parte de otras empresas concesionarias del Puerto de Barcelona.



Vista aérea de los edificios a acondicionar.



Vista del edificio de la Policía Portuaria.

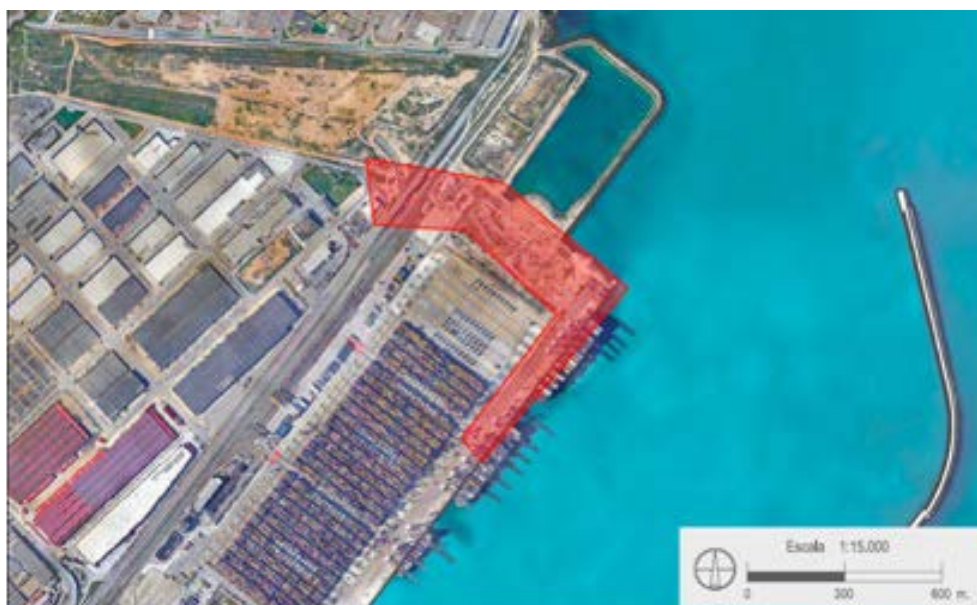
REDACCIÓN, EJECUCIÓN DEL PROYECTO Y REALIZACIÓN DEL SERVICIO PILOTO DE SUMINISTRO ELÉCTRICO A BUQUES PORTACONTENEDORES

La preocupación por la reducción de emisiones es cada vez mayor a nivel global, lo que se refleja en un contexto normativo cada vez más estricto. En el caso de los puertos, la reducción de elementos contaminantes (NOX, SOX, etc.) por parte de los buques atracados constituye una actuación clave para restringir el impacto en las ciudades.

Por ello, son cada vez más las iniciativas que promueven la implantación de sistemas para la conexión eléctrica de los buques durante su estancia en puerto, lo que se conoce como Onshore Power Supply (OPS). Constituye uno de los medios para reducir estas emisiones, mediante el suministro de energía eléctrica de origen renovable al buque desde tierra, procedente de la red de transporte o distribución, o bien mediante generación propia en dominio público portuario.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha iniciado un plan para electrificar el puerto de Barcelona. Así, se proporcionaría suministro eléctrico durante su estancia a los buques que operan en el puerto, y en particular a cruceros, car-carriers, portacontenedores, ferris y graneleros líquidos.

Como primer paso se ha realizado un plan de actuación de electrificación de muelles, en cuya hoja de ruta se incluyen la implementación de dos proyectos piloto: Proyecto de buques portacontenedores en la terminal BEST y Proyecto de buques ferris en el área de ferries.



Planta de situación de la actuación.



Vista aérea del muelle de la terminal de BEST.



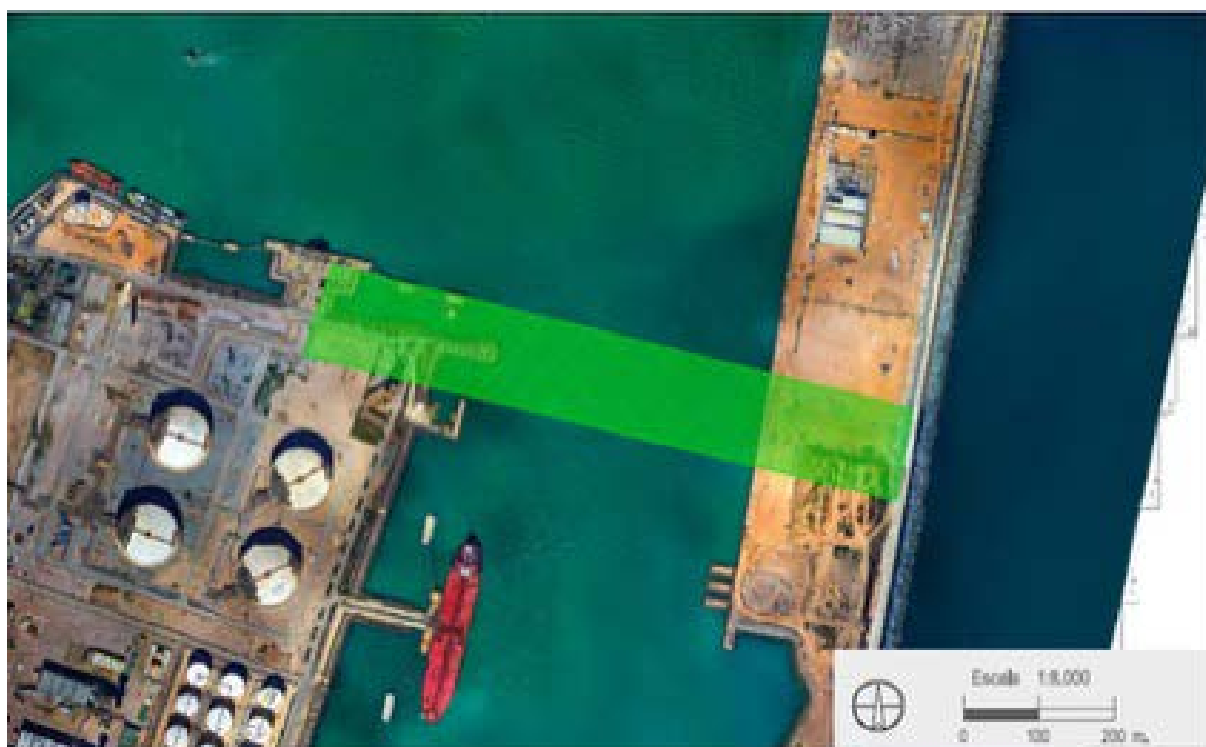
Vista del proyecto terminado.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE CONEXIÓN DE REDES DE SERVICIO ENTRE LOS MUELLES DE LA ENERGÍA Y ADOSADO

Las distintas alineaciones del muelle Adosado se han desarrollado, tal como su nombre indica, creando una explanada adosada al Dique de Abrigo Este del puerto y construyendo una alineación de muelle en su cara interior. El acceso natural al Dique del Este y a todo este muelle se ha realizado históricamente a través del paseo Joan de Borbó (Barceloneta), zona de clubs y, finalmente siguiendo en toda su extensión el Dique de Abrigo Este. Este es el trazado natural por donde de forma histórica han accedido y se han tendido los distintos servicios públicos y de compañías que son precisos en este ámbito. Desde la apertura, en el año 2003, de la nueva bocana norte al puerto, todo el conjunto y ámbito del Dique de Abrigo Este y Muelle Adosado han pasado a ser formalmente una isla quedando emplazados como un conjunto exento de la costa. La accesibilidad viaria quedó resulta con la construcción del puente móvil Porta de Europa, que accede al muelle Adosado en su inicio desde el muelle de Poniente. La accesibilidad o continuidad de las distintas redes de servicio quedó resulta a través de una galería de servicios que discurre por debajo de la nueva bocana norte y simplemente restituye el trazado natural de todos estos servicios salvando por el fondeo del mar el espacio de la nueva bocana. Los nuevos desarrollos de infraestructura planteados en el muelle adosado precisan de mejoras y ampliaciones de los distintos suministros de servicios. Tanto a fin de garantizar mayor conectividad y redundancia en caso de fallo por el único corredor de acceso de servicios existente, como para facilitar la ampliación de capacidad de muchos de los servicios, la mejor de las alternativas se articula consiguiendo el mallado de servicios entre el muelle Adosado y el muelle de Energía.

Así, la actuación consiste en ejecutar la infraestructura necesaria para facilitar el mallado generalizado de todos los servicios públicos entre el ámbito del muelle Adosado y el muelle Energía. En sí,

se estructura con la creación de dos grandes cámaras de ataque ubicadas en puntos estratégicos de ambos muelles conectados por todo un conjunto de vainas hincadas en el terreno, bien en los rellenos de explanadas o en el terreno natural, de forma que permitan la conexión ente cámaras y el paso de servicios por debajo del canal de la bocana sur.



Planta de ubicación de las obras.



Vista aérea de la zona donde se ubica la actuación.

REMODELACIÓN ÁREA PESQUERA (LONJA))

La nueva Lonja de Pescadores forma parte de un proyecto de remodelación integral del conjunto de instalaciones pesqueras de Barcelona. El objetivo es doble: garantizar el futuro desarrollo de la actividad pesquera en Barcelona bajo criterios de sostenibilidad y competitividad y abrir este área del Port Vell a la ciudadanía.

La lonja acogerá la primera comunidad energética del Puerto de Barcelona. Son sistemas capaces de producir energía de origen renovable que se gestiona y consume en sus propias instalaciones. Se aprovechará las superficies de las cubiertas (almacenes, aparcamientos y lonja) para ubicar un sistema de placas solares que permitirá alimentar las diferentes instalaciones del muelle (fábrica de hielo, lonja, etc.).

La demolición de la antigua lonja y la reurbanización de los accesos permitirá abrir el muelle de Pescadores a la ciudadanía.



Vista aérea de las obras de la lonja.



Vista de la lonja.

REHABILITACIÓN TINGLADOS MUELLE ORIENTAL

Entre el muelle Oriental y Levante y el Paseo Joan de Borbó existe un conjunto de tinglados (almacenes) con un valor arquitectónico destacable, los cuales fueron construidos a principios del siglo XX. La totalidad de ellos se encontraban en desuso desde hace años, lo cual provocó su deterioro. Dado su deficiente estado de conservación, surgió la necesidad de rehabilitarlos y recuperar el estado original del conjunto. Así, se contrató conjuntamente la redacción del proyecto constructivo y la posterior ejecución de la obra.

Las obras de restauración, ya finalizadas, han consistido en una reforma integral de los cuatro edificios. Manteniendo la estética original, se ha buscado una integración entre ellos que permitiera un uso multifuncional del conjunto. Dos de los edificios, originalmente independientes, se han unido con unos pórticos con la madera y el hierro como protagonistas, que darán la bienvenida a los visitantes y permitirán la entrada y la distribución en función del acontecimiento.

Los trabajos también han renovado completamente las cubiertas y los forjados, reforzando al mismo tiempo la estructura y el cementado de las torres ubicadas en sus extremos. También se han renovado las instalaciones, poniéndolas al día en el ámbito normativo, con el objetivo de dotarlas de la máxima versatilidad de cara al futuro.

Durante la celebración de la Copa América, los tinglados han funcionado como punto de encuentro hospitality de la Comunidad Portuaria. Posteriormente, acogerán actos y acontecimientos culturales y serán un punto de unión entre el puerto y la ciudad.



Ubicación de la actuación.



Avance de las obras de rehabilitación.

NUEVO ACCESO FERROVIARIO. VÍAS DE ACCESO Y EXPEDICIÓN/RECEPCIÓN EN NOU LLOBREGAT. SERVICIOS AFECTADOS Y CONSOLIDACIÓN DE TERRENO

La infraestructura ferroviaria a la que hace referencia esta actuación se ubica en el margen izquierdo del nuevo cauce del río Llobregat, en los terrenos comprendidos entre la mota de encauzamiento del río y el Polígono Industrial Pratenc, la Depuradora del Baix Llobregat (EDAR) y la Desalinizadora de la Cuenca del Llobregat (ITAM).

Para la ejecución de esta infraestructura se ha modificado la zona DEUP del Puerto de Barcelona (Delimitación de Usos y Espacios Portuarios) ampliándolo e incorporando los terrenos afectados al dominio del Puerto de Barcelona.

La actuación contempla la ejecución de las obras relativas a la reposición de los servicios afectados, la consolidación de terreno y la definición geométrica de las terminales ferroviarias, el vial de servicio y la mota para la construcción de las vías de acceso y expedición-recepción que permitan conectar la infraestructura ferroviaria del Port de Barcelona con el nuevo acceso sur ferroviario en desarrollo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

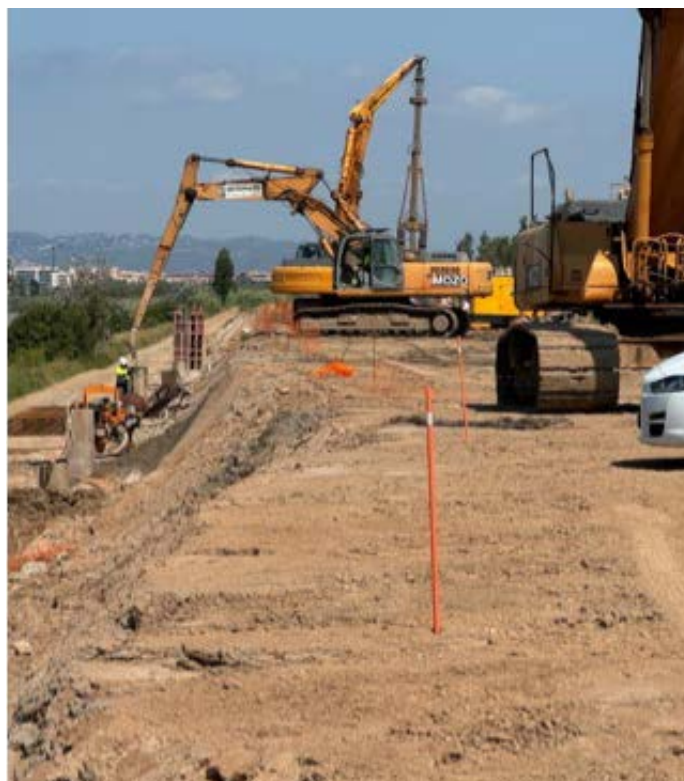
Asimismo, incluye la ejecución de todas las estructuras asociadas a la reposición de los servicios afectados por la futura terminal ferroviaria. Entre estas estructuras, se incluye una longitud considerable del cerramiento de la futura terminal ferroviaria

Además, abarca la ejecución del tramo en cajón del colector de drenaje general de la futura plataforma ferroviaria, al considerarse idónea su construcción conjunta con la reposición de los servicios afectados.

Las obras forman parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y cuentan con financiación procedente de fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).



Plano de situación de las obras.



Ejecución de las obras de servicios afectados por el acceso ferroviario.

AMPLIACIÓN MUELLE ADOSADO 3ª FASE. SUPERESTRUCTURA

Se acomete esta obra dentro de los planes de ampliación y desarrollo de la actividad de cruceros en el Muelle Adosado, y la ubicación de una futura terminal H en la última alineación del Muelle, en el espacio actualmente ocupado por Terminal Por Nou. La obra consiste en la construcción de la superestructura asociada a la ampliación del Muelle Adosado 3ª fase.



Planta de ubicación de las obras.

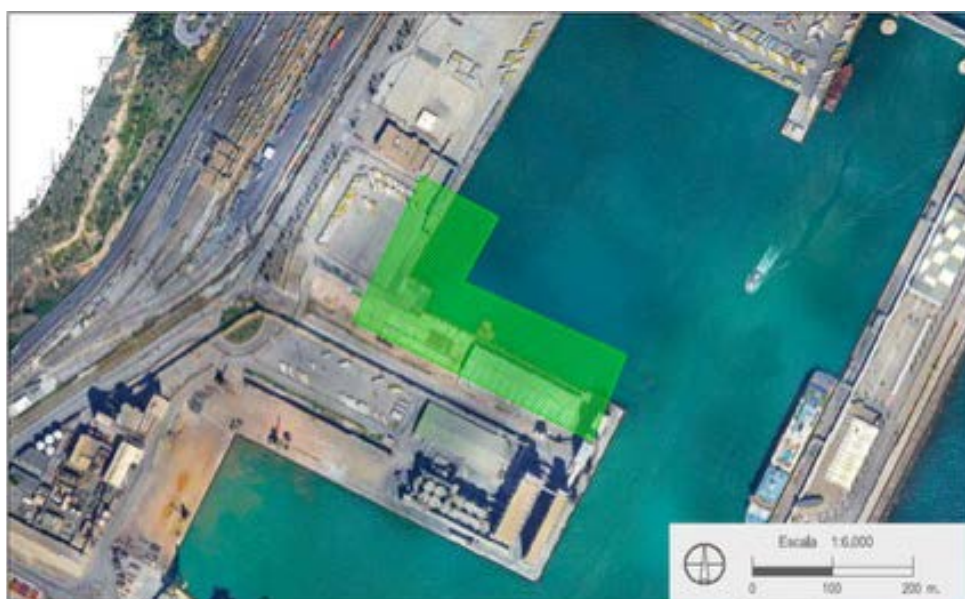


Vista aérea de las obras.

REMODELACIÓN MUELLE CONTRADIQUE NORTE

El Muelle de Contradique Norte es un muelle de bloques con mucha antigüedad y múltiples problemas de conservación y mantenimiento. Además, se plantea un cambio de la actividad y operaciones que se vienen realizando hasta ahora en el muelle. Para ello se precisa una rehabilitación y reparación del actual Muelle, que permite este cambio de actividad y garantice la seguridad de la infraestructura.

La obra consiste, por tanto, en la rehabilitación integral de la alineación del Muelle de Contradique Norte, desde un tramo cercano al testero, que ya fue rehabilitado hace unos años conjuntamente con el testero, hasta la esquina o atraque Ro-RO con el Muelle de Costa. La opción planteada consiste en proseguir con el mismo procedimiento anteriormente utilizado en la zona cercana al testero, de adelantar algunos metros el muelle con una solución estructural de tablestacas.



Planta de situación de las obras.



Imagen de la zona donde se ubican las obras.

BILBAO

ESPIGÓN CENTRAL DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BILBAO EN EL ABRA EXTERIOR (2ª FASE).

Esta actuación contempla la conformación de dos nuevos muelles, el muelle A3 de 664 metros y la prolongación del muelle A4 de 347 metros mediante la construcción de 15 “cajones” de hormigón armado de 50,20 m de eslora para los cajones 1 a 10 (Muelle A-3), 49,55 m para el cajón 11 (esquina) y 53,49 m para los cajones 12 a 15 (Muelle A-4), siendo la manga y puntal comunes para todos ellos de 17,16 m y 24 m, respectivamente.

El calado de ambos muelles será de 21 metros y permitirá generar una nueva superficie de 31,2 hectáreas. Se prevé utilizar para su relleno excedentes de materiales de excavación procedentes de obras públicas que se llevan a cabo en el entorno del Puerto de Bilbao, lo que es un claro ejemplo de economía circular.

Con la ejecución de este proyecto, la Autoridad Portuaria de Bilbao culmina la ampliación del puerto en el Abra Exterior que se inició en la década de los 90 del pasado siglo, y el objetivo es seguir dando respuesta e incentivar el comercio exterior.



Imagen del cajonero para la fabricación de los cajones del muelle.

ADENDA AL PROYECTO CONSTRUCTIVO MODIFICADO Nº 1 DE URBANIZACIÓN DEL ESPIGÓN CENTRAL EN LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BILBAO EN EL ABRA EXTERIOR (1ª FASE).

Las obras han consistido principalmente en la ejecución de la pavimentación de la plataforma de almacenamiento de unos 107.000 m² de explanada portuaria, distribuido en dos etapas diferenciadas: Etapa 2, con una superficie pavimentada de unos 42.000 m² y, Etapa 3, con una superficie pavimentada de unos 65.000 m².

Además, cabe destacar que las correspondientes obras a la etapa 3 incluían la ejecución de un nuevo vial de acceso rodado a la explanada que parte del vial principal del Espigón Central existente, así como la ejecución de todas las acometidas de servicios que discurren por dicho vial: redes de abastecimiento incluyendo hidrantes, eléctrica en media y baja tensión y telecomunicaciones.

Respecto a la red de drenaje para la totalidad de la explanada pavimentada, cabe indicar que se conforma mediante planos inclinados con una pendiente de aproximadamente 0,5% que conducen las aguas de lluvia a una serie de limahoyas. A lo largo de estas limahoyas se ubican los sumideros y los colectores que llevan las aguas a las arquetas desarenadoras antes de verter al mar. Las zonas noreste y noroeste de la plataforma drenan el agua en superficie directamente al mar. El sistema de drenaje planteado en el “Proyecto Modificado Nº1 de Urbanización del Espigón Central de la Ampliación del Puerto de Bilbao (1ª Fase)” fue ejecutado en su totalidad en la obra ejecutada en años anteriores correspondiente a la Etapa 1, quedando únicamente pendiente el acabado, recrecido y colocación de rejilla o tapa de las arquetas hasta la cota de la rasante final del pavimento.

Algunas magnitudes relevantes:

- Longitud de muelles:
 - A5:200 m
 - A4:335 m
- Base de grava-cemento 1.674 m³.
- Excavación y perfilado en Coronación de suelo adecuado 4.167 m³.
- Base de grava-cemento 1.674 m³.
- Base granular de zahorra artificial 30.429 m³.
- Mezcla bituminosa continua en caliente 36.992tn.
- Betún asfáltico B50/70: 1.661 tn.

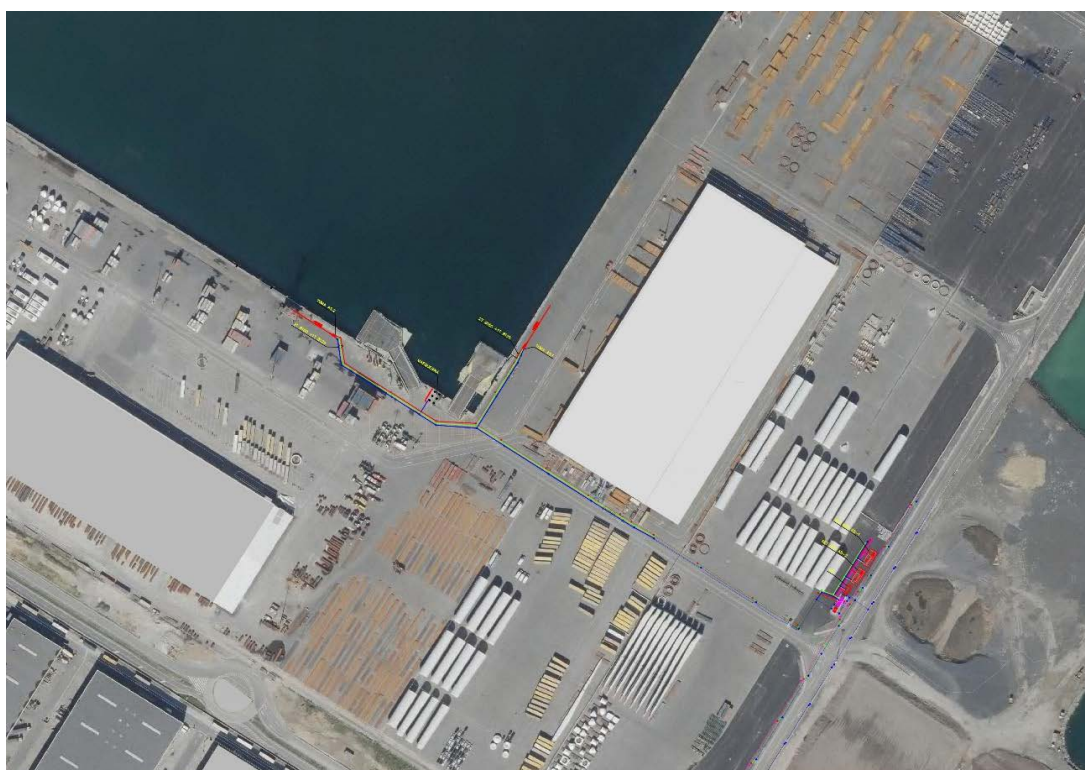


Fases de urbanización del Espigón Central.

NUEVA INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE BUQUES A LA RED ELÉCTRICA TERRESTRE EN EL MUELLE A-5 DEL PUERTO DE BILBAO

Esta actuación dotará a los Muelles A-5 y A-6 de dos puntos de conexión a través de dos sets-OPS – Onshore Power Supply – de 2,5 MVA's de potencia que permitirán a los buques atracados conectarse al suministro de energía eléctrica desde la red de distribución de las instalaciones portuarias y apagar sus generadores auxiliares, lo que reducirá el uso de combustibles fósiles de las embarcaciones durante su estancia en puerto, disminuyendo así tanto sus emisiones de gases de efecto invernadero como los ruidos y vibraciones que producen.

El proyecto para dotar de tecnología OPS el Muelle A-5, que cuenta con una subvención de 4,3 millones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, se enmarca dentro de la iniciativa BilbOPS de la Autoridad Portuaria para desplegar un total de 11 puntos de conexión en los muelles que tengan tráficos recurrentes, tanto de mercancías como de pasaje.



Infraestructura para OPS en el muelle A-5.

NUEVA INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA DE 60 MW PARA EL PROYECTO OPS DEL PUERTO DE BILBAO EN SANTURTZI.

El proyecto BilbOPS desarrollado por la Autoridad Portuaria de Bilbao, constituye una inversión estratégica que tiene por objeto electrificar los muelles de Contenedores, Cruceros y Ferries, desplegando en nuestra infraestructura la tecnología OPS (onshore power supply) también conocida como cold ironing, con 11 puntos de conexión.

Esta tecnología permite a los buques que estén preparados para ello, y durante su estancia atracados en puerto, que puedan conectarse a la red eléctrica, apagando sus motores auxiliares diésel. De esta manera, se logra evitar emisiones de gases de efecto invernadero (CO2, nitrógeno y dióxido de azufre), vibraciones y ruidos, con el consiguiente beneficio para el medioambiente y la salud pública.

El Puerto de Bilbao se encuentra en vías de añadir 45 MW de potencia instalada para el proyecto OPS que entrará en servicio en 2026.

Para ello:

- Se reacondicionará la subestación eléctrica de Iberdrola en Santurtzi hasta los 60 MW.
- Se realizará la conexión eléctrica de la Red de Iberdrola a las instalaciones del puerto.
- 50 y 60 Hz de frecuencia.
- Se instalará una SMR (subestación de mando y reparto) propiedad de Iberdrola en el recinto portuario.



Infraestructura de 60 MW para OPS.

CARTAGENA

PROYECTO DE PAVIMENTACION DEL ENTORNO DEL MUELLE SUR Y POLIVALENTE

En la Ampliación de la Dársena de Escombreras existen unas zonas aún no pavimentadas donde se habían mantenido en pavimentos provisionales a base de zahorras artificiales, ya que al tratarse de rellenos sobre áreas ganadas al mar se esperaban asentamientos. Ya han pasado casi diez años desde los últimos rellenos, y por la experiencia adquirida se puede considerar que los rellenos están asentados de forma definitiva.

Por otro lado, la superficie se ha estado utilizando para acopio de diversas mercancías, entre ellas piezas de molinos eólicos, transportes especiales, etc., cada vez con mayor demanda. Estas piezas exigen mejores pavimentos por lo que se hace necesario construir los pavimentos definitivos en las franjas de superficie aun no pavimentadas.

Por este motivo la Autoridad Portuaria de Cartagena ha incluido en su plan de inversiones la pavimentación del entorno de la Terminal Polivalente y el Muelle Sur en la Ampliación de Escombreras.

En esta actuación se contempla la dotación de servicios de alumbrado, agua potable y ejecución de pavimentos definitivos en los extremos de los muelles polivalente y muelle sur, así como en otras zonas intermedias que sirven de conexión o paso entre el resto de los muelles.

Con ello se ampliarán las superficies disponibles para acopio de mercancías, siendo posible concesionarlas. Por otra parte, también se mejorará la conectividad de todos los muelles al mejorar la circulación de mercancías.



Vista del pavimento.

Las actuaciones que se incluyen en el presente proyecto son las siguientes:

- Pavimentación de 32.433,62 m² de hormigón en la Terminal Polivalente y de 7.178,89 m² en el Muelle Sur, que suman un total de 39.612,51 m².
- Pavimentación de 32.330,32 m² de aglomerado asfáltico en la Terminal Polivalente y 13.609,29 m² en el Muelle Sur, que hacen un total de 45.939,61 m².
- Mejora del drenaje superficial y profundo de la Terminal Polivalente y del Muelle Sur.
- Mejora de la iluminación de la Terminal Polivalente y del Muelle Sur.
- Reordenación de accesos en Muelle Polivalente.
- Nuevo acceso a la Terminal de Graneles Líquidos (TGL) desde la Terminal Polivalente, atravesando el Espaldón del antiguo Dique de Bastarache.

Durante el año 2024 se realizó la pavimentación de la mayor parte de las zonas donde estaba previsto el paquete de aglomerado asfáltico, y se han concluido todas las redes de drenaje y la mayor parte de las canalizaciones de servicios.

PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO

La Autoridad Portuaria de Cartagena pretende acabar con la situación de precariedad en la que actualmente se están llevando a cabo los trabajos de inspección en los dos Puestos de Inspección Fronteriza (PIF) existentes en el Puerto de Cartagena. Para ello se van a integrar los PIF existentes en un nuevo edificio, donde se incluyan todas las tareas administrativas y de inspección en único edificio de forma que se sigan desarrollando los mismos servicios en unas condiciones óptimas de trabajo.



Imagen del estado del interior del edificio.

Durante los ejercicios 2023 y 2024 se han concluido los trabajos de demoliciones, excavaciones, cimentación, estructura y cerramientos de hormigón prefabricado en las fachadas del nuevo edificio. Se está procediendo al cerramiento con muros cortina y carpintería metálica, que se finalizará en el primer trimestre del año 2025.

En cuanto al interior del edificio, se ha terminado los solados interiores, y se está procediendo a la ejecución de las particiones interiores de tabiquería, estando al 50%. En la zona de muelles, se ha terminado las particiones con paneles, muelles de carga, puertas, y se está procediendo a la terminación del pavimento de resinas, estando ejecutada al 70%. Referente a las instalaciones del edificio, las instalaciones de electricidad, fontanería, climatización, frío industrial... Están ejecutadas al 60% aproximadamente.

ACONDICIONAMIENTO VIAL DEL ESPALMADOR.

La obra se divide en dos actuaciones diferenciadas por su función y localización.

Por una parte, el Centro de atención temporal de extranjeros (CATE) situado en monte de galeras y con acceso desde la Algameca chica. Por otro lado, la adecuación del vial de acceso al Espalmador rodeando las instalaciones de Navantia.

CATE

La plataforma del CATE tiene una extensión de 13.275 m² y una superficie destinada a accesos de 4.910 m². Sobre la plataforma se ejecuta una losa de hormigón de 4.480 m² sobre la que se disponen las instalaciones del CNP que se trasladan desde el antiguo CATE situado junto al Muelle del Carbón. El cerramiento es un muro de hormigón de 278 m de longitud. Dispone de instalaciones de agua potable, saneamiento, telecomunicaciones, electricidad fuerza, iluminación y red contra-incendios.



Vista general.

ADECUACIÓN DEL VIAL DE ACCESO AL ESPALMADOR

La longitud de la adecuación es de 1.273 m desde el acceso a Navantia hasta el Muelle del Carbón. La sección ampliada llega hasta los 12,10 m y alberga dos viales de 3,2 m, un carril bici de 2,2 m y una acera de 1,8 m libre mas un parterre de 0,5 m que la separa del carril bici.

La adecuación del vial del Espalmador cuenta con instalaciones de red de saneamiento, red de abastecimiento, alumbrado y telecomunicaciones.

Se completa con red de riego y ajardinamiento de parterres y con la señalización tanto vertical como horizontal

La ampliación de anchos se consigue mediante muros de hormigón armado, muros de escollera y una pequeña estructura volada.



Vista general.

CASTELLÓN

DESCRIPCIÓN OBRA PRIMERA FASE DE LA RED FERROVIARIA DE LA DÁRSENA SUR

Las obras, que comenzaron en noviembre de 2022, tienen por objeto la construcción de la Fase 1 de la conexión ferroviaria de la Dársena Sur del Puerto de Castellón. Esta fase consiste en la construcción de la estación de clasificación y zona de acopio de contenedores sobre la explanada con rellenos portuarios existente en la Dársena Sur.

Junto con esta actuación, objeto principal del proyecto, se incluye la construcción de canales para dar salida a las acequias existentes que permiten el drenaje del territorio en el frente ocupado por las explanadas portuarias.

La plataforma ferroviaria está formada por una playa de vías con dos ejes ferroviarios y una zona de acopio de contenedores y termina con un tramo de vía único para maniobras. Tiene unas dimensiones de 485 m de longitud y un ancho de 47,80 m de los que 34,50 m corresponden a la zona de acopio de contenedores y vial de transferencia y 13,30 m a la playa de vías.

La vía es del tipo vía en placa de ancho mixto de tres carriles, válido para ancho internacional (1.435 mm) y ancho ibérico (1.668 mm), con carril normalizado UIC-54. La estructura de la vía es la de vía en placa. Esta tipología fija y apoya los carriles a una losa de hormigón armado de canto 40 cm apoyada sobre capa de hormigón de limpieza de 10 cm y base de zahorra artificial de 40 cm sobre la explanada formada por los rellenos existentes precargados y compactados.

La plataforma de acopio de contenedores es de pavimento de hormigón armado con fibras y canto de 35 cm sobre base de zahorra artificial de 25 cm. Este pavimento está dimensionado para el almacenamiento de contenedores de hasta 3 alturas con un alcance de 2 filas para operación con Reach Stacker. La terminal tendría capacidad estática para almacenar unos 450 TEUs.

La plataforma se complementa con una red de alumbrado formado por 6 torres de iluminación de 25 m y una red de drenaje formada por dos colectores con imbornales.

Los 3 canales de drenaje son de diferente sección, de hormigón armado rectangular, y un primer y último tramo de conexión de escollera trapezoidal.

El primer canal une la acequia que termina en la caseta de tornillos con la intersección en el encauzamiento principal. Tiene una longitud de 151m, una anchura libre de 6 m y altura libre de 2,5m.



Vista de la plataforma ferroviaria terminada.

El siguiente canal conecta desde la acequia del canal de drenaje de Iberdrola hasta la intersección con el encauzamiento principal. La longitud es de 356,6 m con un primer tramo ejecutado con escollera de longitud 128,0 m y un segundo tramo de longitud 237,6 m con hormigón armado con anchura libre de 9 m y altura libre de 2,5 m.

El encauzamiento principal discurre desde la intersección de los tres canales hasta la salida al mar evacuando las aguas pluviales. La longitud de este canal es de 357 m, dispone de una anchura libre de 21 m y altura libre de 2,5m.

En el encauzamiento principal se ha previsto la instalación de 7 compuertas y un pozo de bombeo con dos grupos de bombeo de 25 kW que vierten al canal tras las compuertas para posibilitar la regulación del nivel de las acequias aguas arriba de las compuertas.

Estos canales están dimensionados para posibilitar su cubrición mediante muros interiores y tienen capacidad hidráulica suficiente para desaguar un episodio de lluvias de periodo de retorno $T=500$ años.

Durante el año 2023 se han ejecutado los tres canales y la plataforma ferroviaria, quedando por ejecutar únicamente los dos desvíos y el tramo de vía única junto con las instalaciones electromecánicas de los canales de drenaje.



Vista aérea de la zona con canal de desagüe.

ACONDICIONAMIENTO DEL MUELLE TRANSVERSAL EXTERIOR EN EL PUERTO DE CASTELLÓN.

Tras el progresivo deterioro que ha provocado la aparición de patologías propias del hormigón armado en ambiente marino en esta infraestructura, proceso que se ha acelerado la parte final de su vida útil, y que incluso llevó a la inutilización de parte de la línea de atraque, la Autoridad Portuaria de Castellón planificó estas obras ante la necesidad acondicionar el muelle transversal exterior, y

al objeto de devolverle el 100% de funcionalidad. Para ello se ha proyectado construir una nueva infraestructura tipo muelle claraboya, formada en su origen por 11 tramos en el muelle transversal y 3 tramos de rampa ro-ro en su talón, cimentados sobre recintos apantallados.

Como consecuencia, las actuaciones previstas para la reconstrucción del muelle contemplan la demolición de las losas existentes, manteniendo los recintos apantallados, la ejecución dentro de los recintos de una nueva cimentación profunda pilotada y la ejecución de una nueva superestructura, consistente en 11 vanos de estructura de hormigón armado sobre vigas prefabricadas pretensadas de alta resistencia, y 3 vanos de similares características en la rampa ro-ro. Todo ello dimensionado para resistir las acciones propias de este tipo de infraestructuras en el ambiente que les afecta.

Los aspectos más significativos de la obra, por su complejidad técnica y componente de innovación son:

- El desmontaje de los tramos de muelle mediante adaptación y utilización de viga lanzadera (lanzavigas). Tras el corte longitudinal en piezas de cada uno de los 11 tramos de muelle claraboya a reconstruir, así como de la rampa ro-ro, ejecutado mediante corte con disco e hilo de diamante, cada sección era estrobada desde puentes grúas dispuestos en un lanzavigas, aprovechando la geometría del muelle y la existencia de los recintos confinados entre pantallas que sirven de cargadero de cada tramo de muelle, en los que apoyan las estructuras del lanzavigas. Tras el estrobado de cada pieza, se coordina la ejecución de los dos últimos cortes transversales con hilo que la liberan, y tras su izado se desplaza la sección hasta la explanada del muelle a través de los carriles del lanzavigas, para posterior demolición y gestión.
- El proyecto prevé reconstruir los 11+3 tramos de muelle claraboya empleando como encofrado perdido prefabricados pretensados de hormigones de alta resistencia apoyados en los encepados de las cimentaciones pilotadas, con un hormigón que permita una calidad para conseguir una durabilidad mejorada, evitando que se repitan patologías como las que justifican las obras, garantizando su funcionalidad en su vida útil.



Vista de la obra.



Detalle de la obra en ejecución.



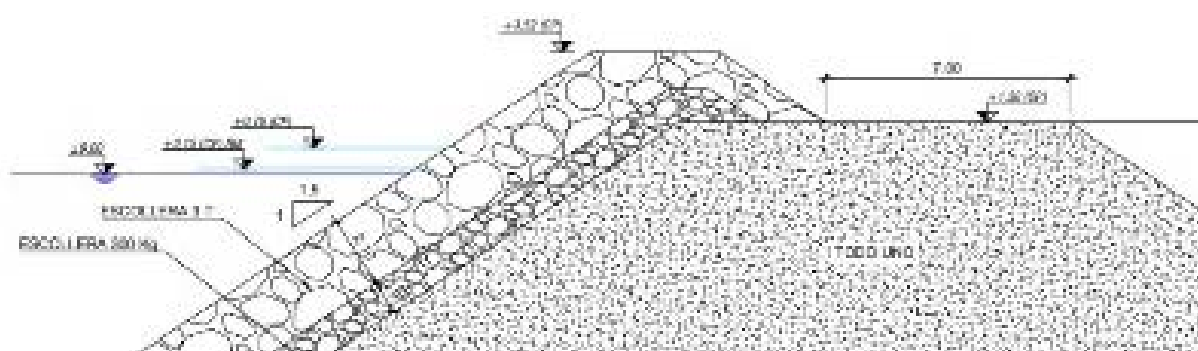
Detalle de la obra en ejecución.

OBRA PROYECTO OCTOPUS FASE 0 (MOTA DE CIERRE)

Con el fin de favorecer la comercialización de espacios y mejora de la infraestructura en la Dársena Sur de modo que se dotará de más espacios para la implantación de empresas de sectores industriales, químicos y nuevas tecnologías, se desarrolla el proyecto Octopus que consiste en el relleno de 420.000 m² para nuevas parcelas, viales y servicios y la ejecución de 855 metros de muelle. Las obras contemplan la ejecución tanto de este nuevo muelle, el dragado de la zona de maniobra y atraque y la formación de la explanada.

Durante el año 2022 se iniciaron los trabajos de la redacción del Proyecto de la Mota de Cierre del Octopus de forma que se conseguir un recinto cerrado para poder disponer material de relleno que configure la base de la futura explanada del Octopus. Las obras se adjudicaron en 2024.

La sección tipo de la mota de cierre, se indica a continuación a modo de imagen.



Sección tipo de la mota de cierre.

OBRA ACCESO FERROVIARIO SUR AL PUERTO DE CASTELLÓN

El Nuevo Acceso Ferroviario Sur se efectúa mediante un ramal que será de vía única y en ancho mixto, con el que se comunican las vías correspondientes al Corredor Mediterráneo con las instalaciones del Puerto de Castellón. Esta infraestructura se destina a uso exclusivo de trenes de mercancías.

Para dar finalización al trazado ya dentro de las instalaciones portuarias, se ha tomado como punto final de la vía y de la actuación, la definición geométrica de las vías recogida en el proyecto constructivo de la "Primera Fase de la Red Ferroviaria de la Dársena Sur" con el cual se conecta en planta y alzado.

CEUTA

ACTUACIONES DE MEJORA PARA LA ESTACIÓN MARÍTIMA

La Autoridad Portuaria ha desarrollado un proyecto de ejecución cuyo objetivo principal es optimizar las instalaciones de la terminal marítima de pasajeros, abordando tanto la mejora de su funcionalidad como el refuerzo de su seguridad. El nuevo edificio se articula en dos niveles: la planta baja, destinada a la recepción de pasajeros, donde se ubican el vestíbulo y el área destinada a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; y una planta superior, de acceso restringido, dedicada fundamentalmente a las salas de embarque y preembarque. La distribución funcional de los espacios está diseñada para organizar los flujos de pasajeros de manera eficiente, evitando la interacción entre los movimientos de llegada y salida. El nuevo edificio se conecta al ya existente mediante dos puntos en planta baja, que conducen a las oficinas de las navieras y a las áreas de

venta de billetes. En la planta alta, se aprovecha parte de la actual sala de embarque. Dispone de instalaciones comerciales, agencias de viajes y oficinas de venta, así como áreas para fuerzas de seguridad como la Policía Nacional y la Guardia Civil.

Con dos plantas regulares, el edificio cuenta con una superficie de 3.253,90 m² en la planta baja y 3.321,25 m² en la planta alta. La distribución incluye un vestíbulo, zona comercial y zona de seguridad en la planta baja, mientras que la planta alta aloja salas de embarque y preembarque, área de desembarque y otras áreas privadas para los cuerpos de seguridad.

El acceso principal está en la fachada sureste, con tres accesos secundarios para uso privado, evacuación y acceso a la zona de las FyCSE.

La fachada exterior tiene un diseño que prioriza la protección y la seguridad. Las fachadas se dividen en dos tipos: una fachada “pétreo” en áreas expuestas, con gres porcelánico, y una fachada ligera con lamas porcelánicas verticales, que permiten la entrada de luz natural. Estas lamas también funcionan como elementos de seguridad.

La terminal se está ejecutando sin interrumpir el uso actual. El acceso se abre a un vestíbulo que separa el espacio público del restringido. Los flujos de pasajeros y seguridad están segregados para optimizar la experiencia. Las dependencias de seguridad, para la Policía Nacional y la Guardia Civil, están diseñadas según las normativas y cuentan con acceso restringido.

La estructura vertical del edificio se resuelve con pilares y muros de hormigón armado, y la estructura horizontal por losas de hormigón armado de canto 0,40 m y vigas de canto descolgadas.

El edificio principal se encuentra acabado. Se han ejecutando trabajos en las canalizaciones, tuberías, bandejas portacables, sistemas y demás elementos necesarios para la puesta en marcha de las distintas instalaciones técnicas. Asimismo, se han aplicado revestimientos y completando los acabados interiores, así como realizado los detalles constructivos pertinentes y la instalación de elementos de carpintería y cerrajería.

En la cubierta, se han instalado los equipos de climatización, y la colocación de paneles fotovoltaicos..



Exterior de las obras.

En las áreas exteriores se ha montado el muro cortina y la estructura que soporta el cerramiento de lamas. Estas labores, junto con la fachada ventilada ya ejecutada, configuran la envolvente del edificio. Se ha trabajado también en las obras de urbanización con la instalación de las redes de saneamiento, la adaptación de las infraestructuras preexistentes al nuevo diseño proyectado y en los pavimentos, tanto peatonales como viales.

En junio de 2024, se aprueba el expediente del Modificado nº1 que está actualmente en ejecución.



Interior de las obras.

FERROL-SAN CIBRAO

ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO EXTERIOR DE FERROL

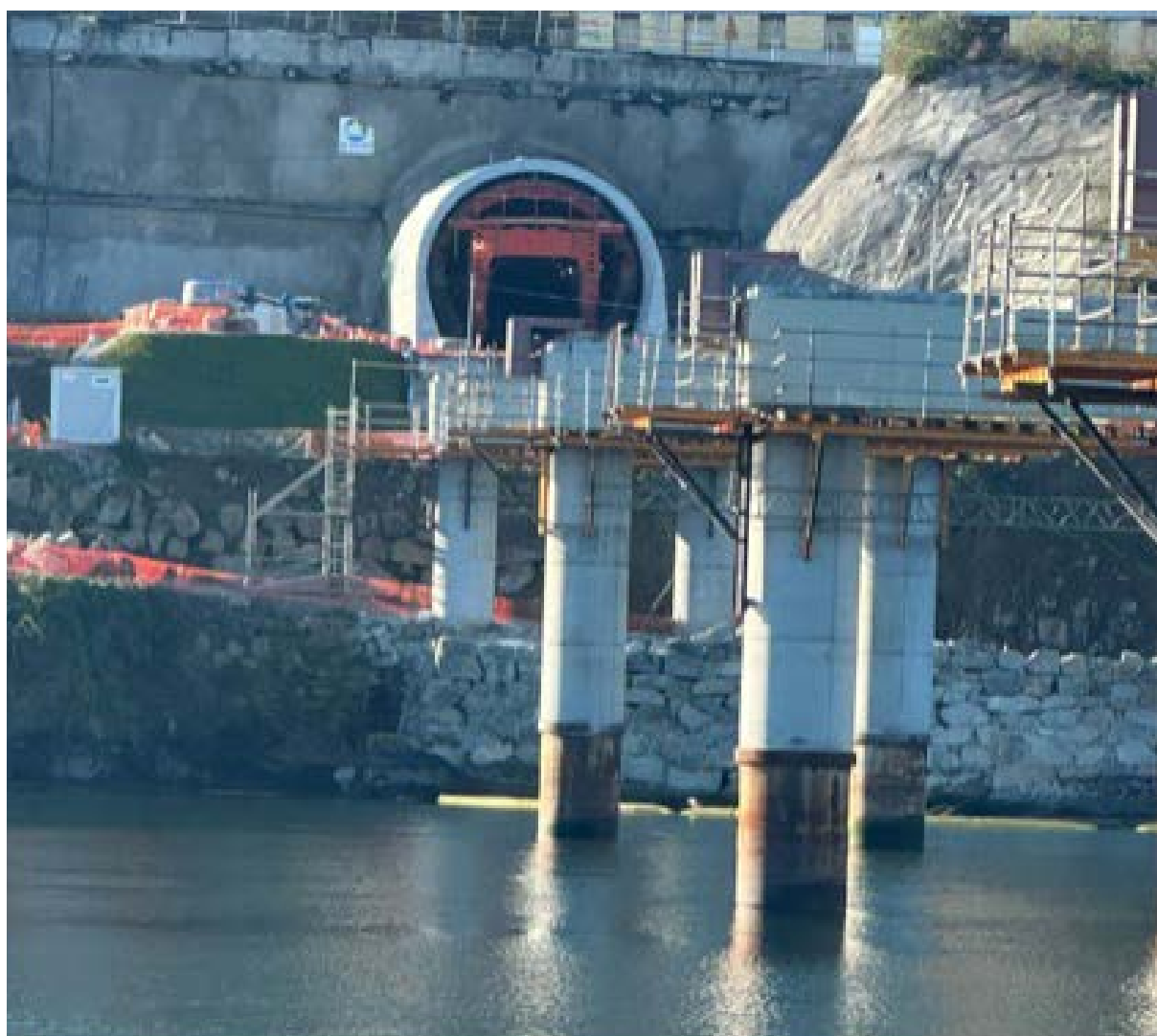
La disponibilidad de unos adecuados accesos ferroviarios al Puerto de Ferrol, y en concreto a su Puerto Exterior, no es solo un factor clave para la adecuada explotación de esta infraestructura, sino también un elemento fundamental para el desarrollo económico y social de su entorno de una forma sostenible. Es, además, una infraestructura indispensable para la implantación de determinados operadores en el puerto, en particular aquellos que tienen como objetivo el tráfico de contenedores en régimen import-export. La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao viene trabajando en la definición de dichos accesos desde el año 1998. Tras casi dos décadas de estudios, las obras se contrataron en febrero de 2017 por un importe de 72.498.200 € (IVA no incluido), iniciándose el 16 de junio de 2017. El proyecto constructivo a ejecutar desarrolla las obras de infraestructura, plataforma, superestructura e instalaciones ferroviarias y no ferroviarias, de un tramo de 6.374,5 m de longitud, en vía única, con exclusividad para tráfico de mercancías y una plataforma adecuada para la circulación en ancho ibérico y métrico.

Los dos elementos principales del acceso son un túnel de 5.575 m de longitud y un viaducto de 299 metros sobre la Ría. A 31 de diciembre de 2024, en el viaducto, se concluyeron los trabajos de ejecución de las cimentaciones profundas, de tipología pila-pilote en mar y pilotes con encepado en tierra, además de los micropilotes necesarios para la losa de transición; también, en el viaducto, se ha iniciado la fabricación de la estructura metálica y los trabajos de montaje en obra previos al inicio de lanzamiento sobre la ría. En cuanto al túnel, se concluyeron los trabajos de impermeabilización y revestimiento, lo que ha supuesto la última fase en la ejecución del túnel una vez finalizado su excavación y sostenimiento.

La obra del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de Ferrol está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER-REACT-EU a través del P.O. Plurirregional de España 2014-2020, y tiene como objetivo favorecer la reparación de la crisis en el contexto de la pandemia de COVID-19.



Vista general del viaducto de La Malata.



Vista de las pilas del viaducto.

GIJÓN

ACCESO FERROVIARIO AL MUELLE NORTE (ACTUAL MUELLE ROMUALDO ALVARGONZÁLEZ FIGAREDO)

Las obras consisten en la construcción de un nuevo ramal de servicio dentro de las instalaciones del puerto en el Musel, que dotará de acceso ferroviario a la ampliación del Puerto de Gijón.

Se ha ejecutado una vía de 2.200 metros de longitud en ancho ibérico que, partiendo de la vía de acceso al Muelle Olano existente -intervenida a lo largo de 313 m para ajustar su rasante- se dirige hacia el norte, bordeando las instalaciones de la planta regasificadora por su margen oeste, para luego discurrir en paralelo al Dique Torres, girando finalmente hacia el este para introducirse en las superficies ya urbanizadas del Muelle Norte (actual Muelle Romualdo Alvargonzález Figaredo), donde la vía se desdobra en parrilla de vía doble para operación y maniobra, con una segunda vía de 639 m de longitud.

La vía utiliza las tipologías de vía sobre balasto y vía en placa, así como los aparatos de vía necesarios, incluyendo una travesía sobre la línea RAM existente. También se ha ejecutado la dotación de algunos servicios, destacando la prolongación de la red de saneamiento en 2.350 m hacia la ampliación del Puerto, incluyendo 8 nuevos pozos de bombeo.

Las obras se encuentran finalizadas.

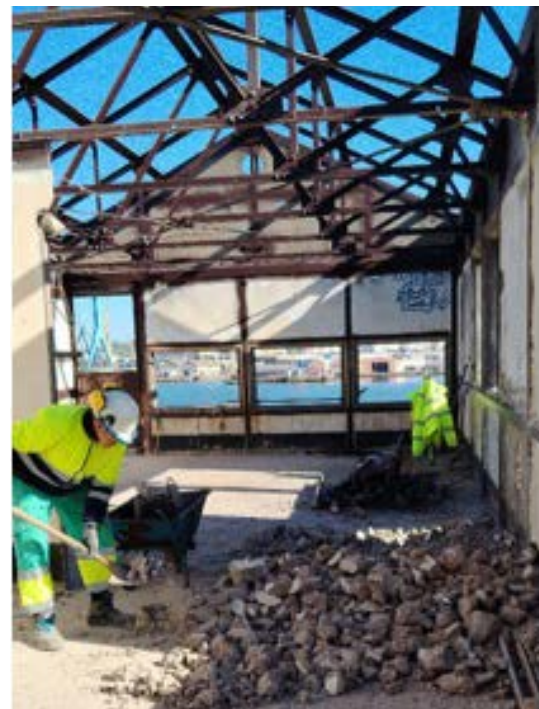
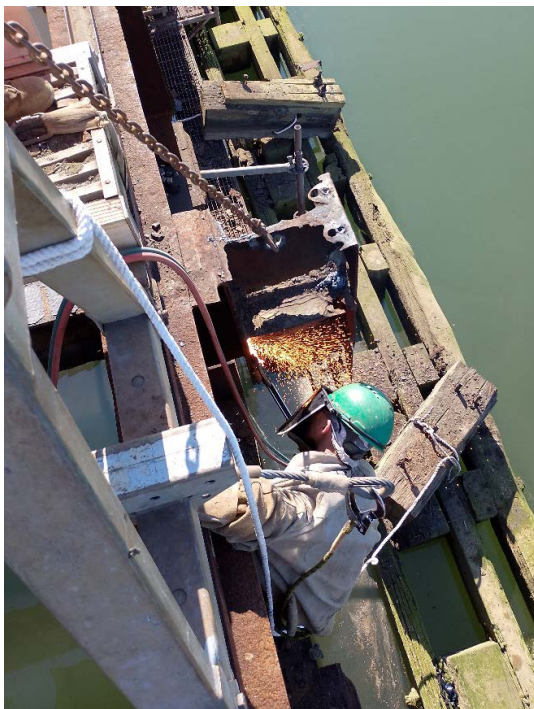
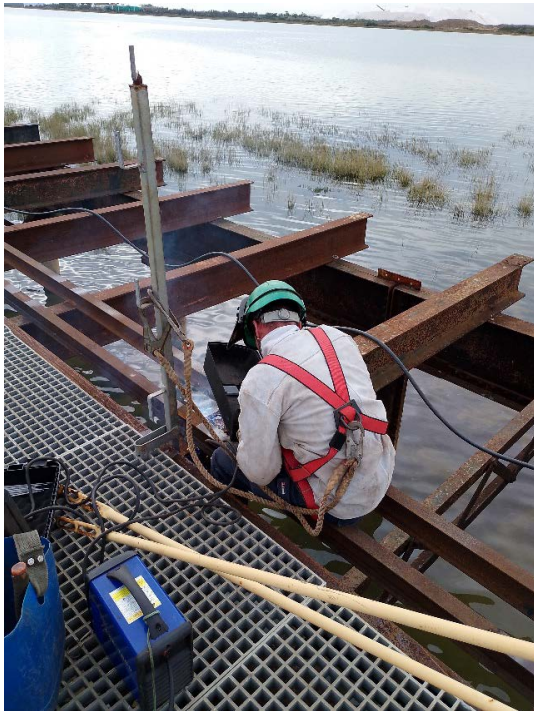


Vista general del acceso ferroviario.

HUELVA

REHABILITACIÓN PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD Y SEGURIDAD ESTRUCTURAL DEL MUELLE DE CARGA DE LA COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE MINAS DE THARSIS

El muelle de carga de la Compañía Española de Minas de Tharsis es un elemento simbólico importante para la ciudad de Huelva, por su importante papel en la evolución económica y social del entorno y la vinculación con su historia reciente. Constituye una seña de identidad que reclama la ciudadanía sea rehabilitada.



Imágenes de la ejecución de diferentes trabajos en obra.

Las obras, que se iniciaron en diciembre de 2021, conllevan un conjunto de actuaciones necesarias para la garantizar la estabilidad y seguridad estructural del Muelle de Carga ya que actualmente el estado de deterioro general de la estructura del muelle es muy avanzado.

Se han llevado a cabo las medidas auxiliares para la ejecución de las obras, se han desmontado los tramos de madera, la plataforma auxiliar existentes y los elementos deteriorados. Se está procediendo a la rehabilitación de la estructura mediante el desmontaje y sustitución de vigas en mal estado, así como a la reparación de los elementos metálicos. De forma paralela, se han empezado los trabajos de rehabilitación de la oficina puente, llevándose a cabo las medidas de sustitución de la cubierta, rehabilitación de la estructura metálica y del forjado. Se está procediendo al desmantelamiento de los elementos deteriorados de la defensa de madera. Adicionalmente se está aplicando el tratamiento superficial anticorrosivo a los elementos previamente reparados.

NUEVO ACCESO ÚNICO AL PUERTO EXTERIOR

Las obras incluidas en el presente proyecto se corresponden con la ejecución de un acceso al Puerto Exterior desde la intersección a nivel existente tipo glorieta ovalada, de la N-442 con la H-624 a Palos de la Frontera y la instalación de un nuevo y moderno control de accesos. El trazado previsto será adaptable al nuevo trazado futuro de la N-442 planteada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Se incluye un vial con un paso a distinto nivel para salvar el actual ferrocarril que discurre paralelo a la linde del dominio público de la Autoridad Portuaria.

Durante el mes de diciembre de 2024 las obras relativas al proyecto concluyeron, quedando todos los elementos que integran la actuación operativos y preparados para su puesta en servicio. Las principales unidades ejecutadas han sido, creación y ampliación de nuevos viales, implantación de glorietas de ordenación del tráfico, creación de un paso superior sobre la vía del tren, nuevo sistema de protección de la intersección especial del ferrocarril, instalaciones de alumbrado y la ejecución de la marquesina y módulo de control del nuevo acceso



Vista aérea de las obras terminadas.



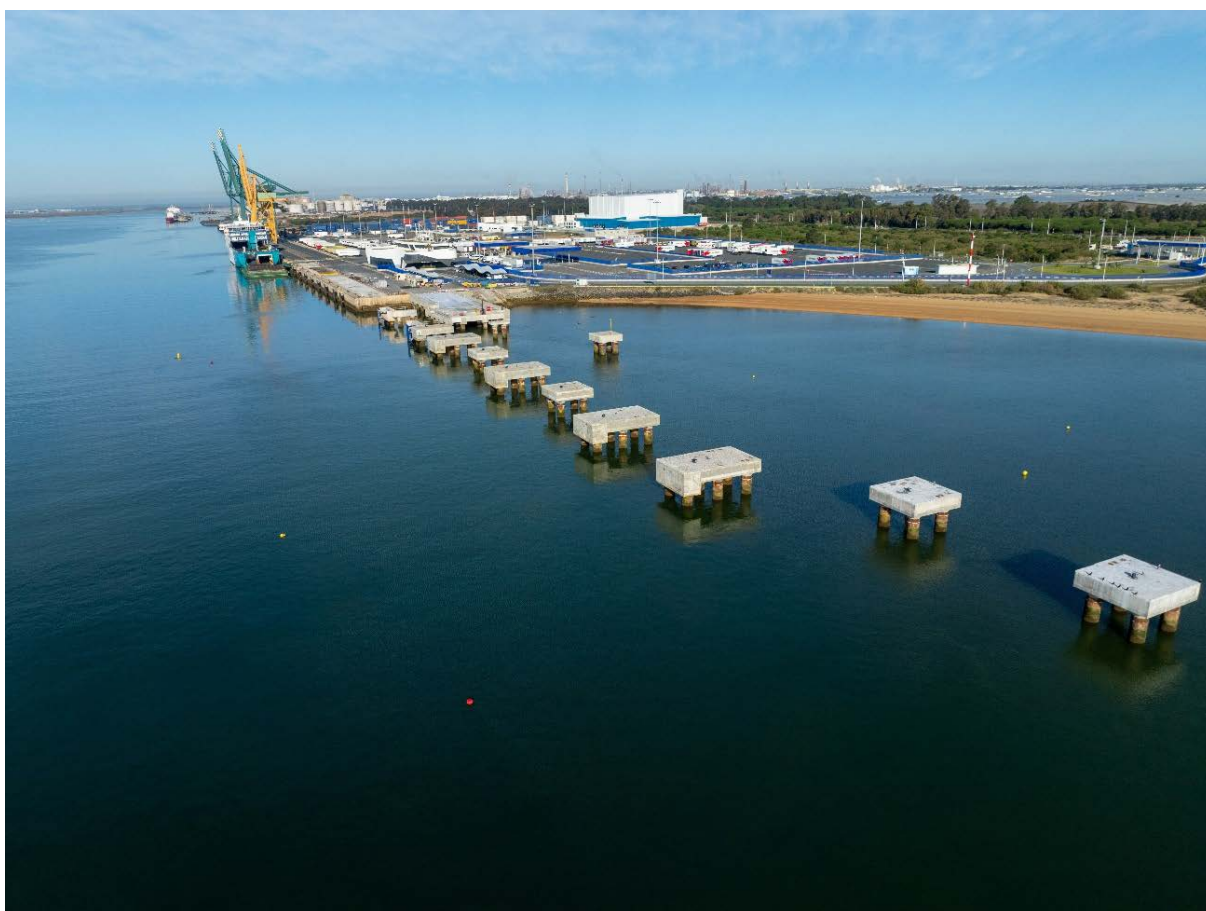
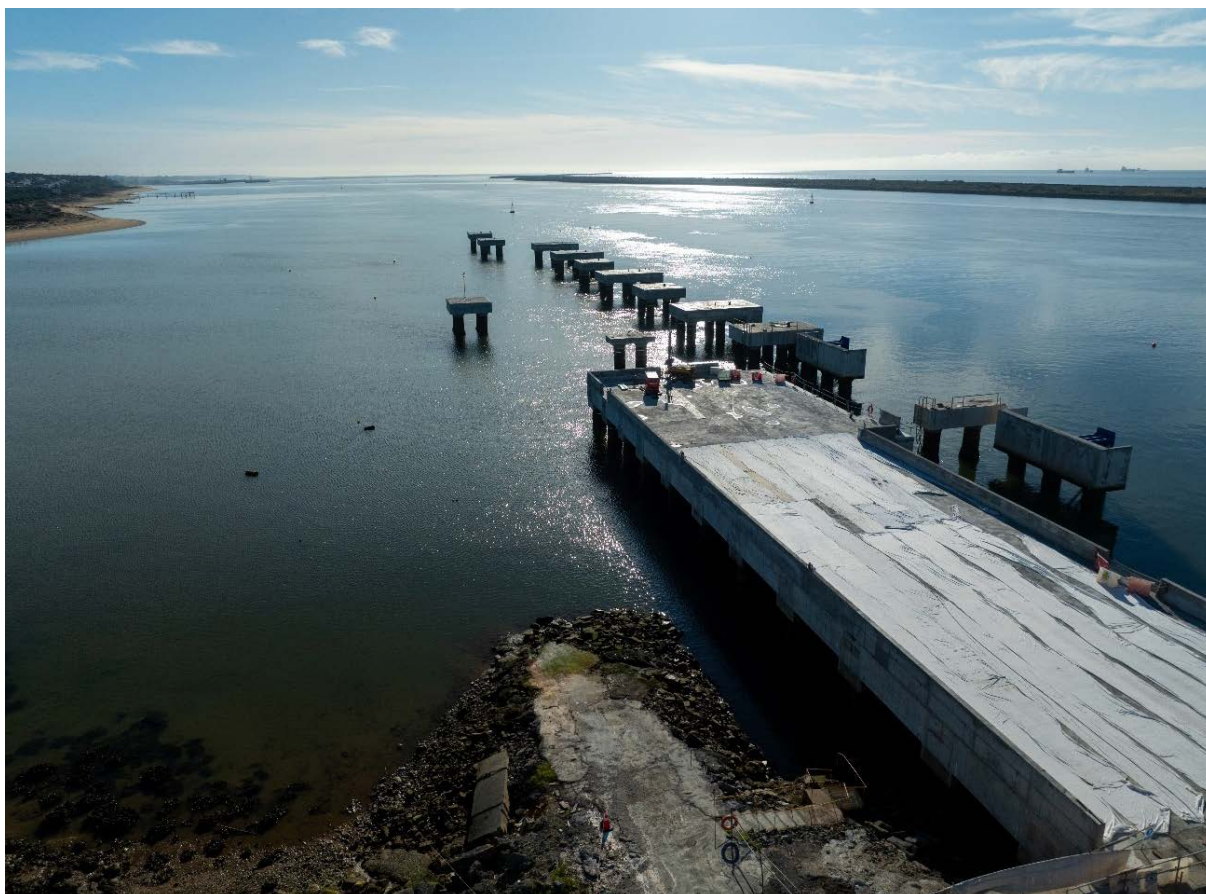
Vista del acceso terminado.

NUEVA PLATAFORMA RO-RO EN EL MUELLE DEL PUERTO DE HUELVA

Gran parte de las operaciones de carga y descarga del Muelle Sur se realizan mediante medios rodantes a través de portalones localizados en la popa de los buques. En la actualidad, el muelle cuenta con una rampa para buques Ro-Ro a 200 m. del extremo sur, con capacidad para 2 buques, que permiten la operación de buques de unos 175 m de eslora y 27 m de manga.

Debido al reciente incremento de este tipo de tráfico, tras la implantación de una nueva línea regular con las Islas Canarias, y dada las previsiones de crecimiento y de implantación de nuevas líneas regulares de carga rodada con el norte de África, se hace necesario mejorar la operativa del muelle mediante la construcción de una nueva rampa Ro-Ro en el extremo más al sur del muelle y compatible con la rampa actual, y así poder operar en un futuro hasta cuatro buques Ro-Ro simultáneamente.

Las obras, que se adjudicaron en agosto de 2022, se encuentran en ejecución, habiéndose realizado los trabajos de desmontajes y demoliciones, plataforma de acceso, duques de alba de amarre y ataque. Además, se está llevando a cabo la construcción de la pasarela de embarque y de la rampa flotante, esta última en el astillero de Huelva, ambas en muy avanzado estado de fabricación.



Estado de las obras a diciembre del 2024.

RED DE CONDUCCIÓN DE FRÍO

El denominado Hub Logístico de Frío del Puerto de Huelva, ubicado en la Plataforma Multimodal “Muelle Sur”, tiene como objetivo convertir al enclave onubense en un centro de referencia y de excelencia en la logística de mercancías a temperatura controlada, tanto desde el punto de eficiencia operacional, como desde el punto de vista de sostenibilidad, tanto económica como ambiental, aspecto diferenciador respecto a cualquier otra instalación conocida hasta el momento en Europa.

Esta sostenibilidad económica y ambiental completamente diferenciadora de este Hub Logístico del Frío del Puerto de Huelva, es motivada por la posibilidad de equiparse con suministro de energía frigorífica ecológica y a bajo coste, procedente del proceso de regasificación del Gas Natural Licuado.

Por todo lo anterior se redactó el proyecto de red de conducción de frío, desde la terminal de Regasificación de Enagás hasta el punto de destino en el llamado Hub Logístico del Frío situado en el Muelle Sur.

Esta actuación está financiada con fondos del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR).

Actualmente se están finalizando las zapatas de los nuevos pórticos y las estructuras de apoyo para las transiciones de los tramos de subterráneo a aéreo. Además, se están ejecutando las nuevas estructuras de soporte.





Fotos estado diciembre 2024.

LAS PALMAS

AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE NAOS

El puerto de Arrecife es el único puerto de interés general en la isla de Lanzarote, siendo uno de los cinco gestionados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Constituye la principal vía de entrada de mercancías y productos necesarios para el abastecimiento de la isla de Lanzarote, así como para los pasajeros que acceden por vía marítima a la misma. Además, es uno de los principales polos de desarrollo económico de la isla de Lanzarote y se prevé que este papel se potencie todavía más, una vez entren en funcionamiento los nuevos desarrollos portuarios previstos en los diferentes documentos de planeamiento.

En los últimos años se vienen produciendo algunos problemas de agitación en el muelle de los Mármoles ante determinadas situaciones de vientos y oleajes (SSW), lo que está generando ciertos problemas en la operativa de buques Ro-Ro y Ro-pax, provocando retrasos e, incluso, en algunos casos, teniéndose que cancelar algunas escalas.

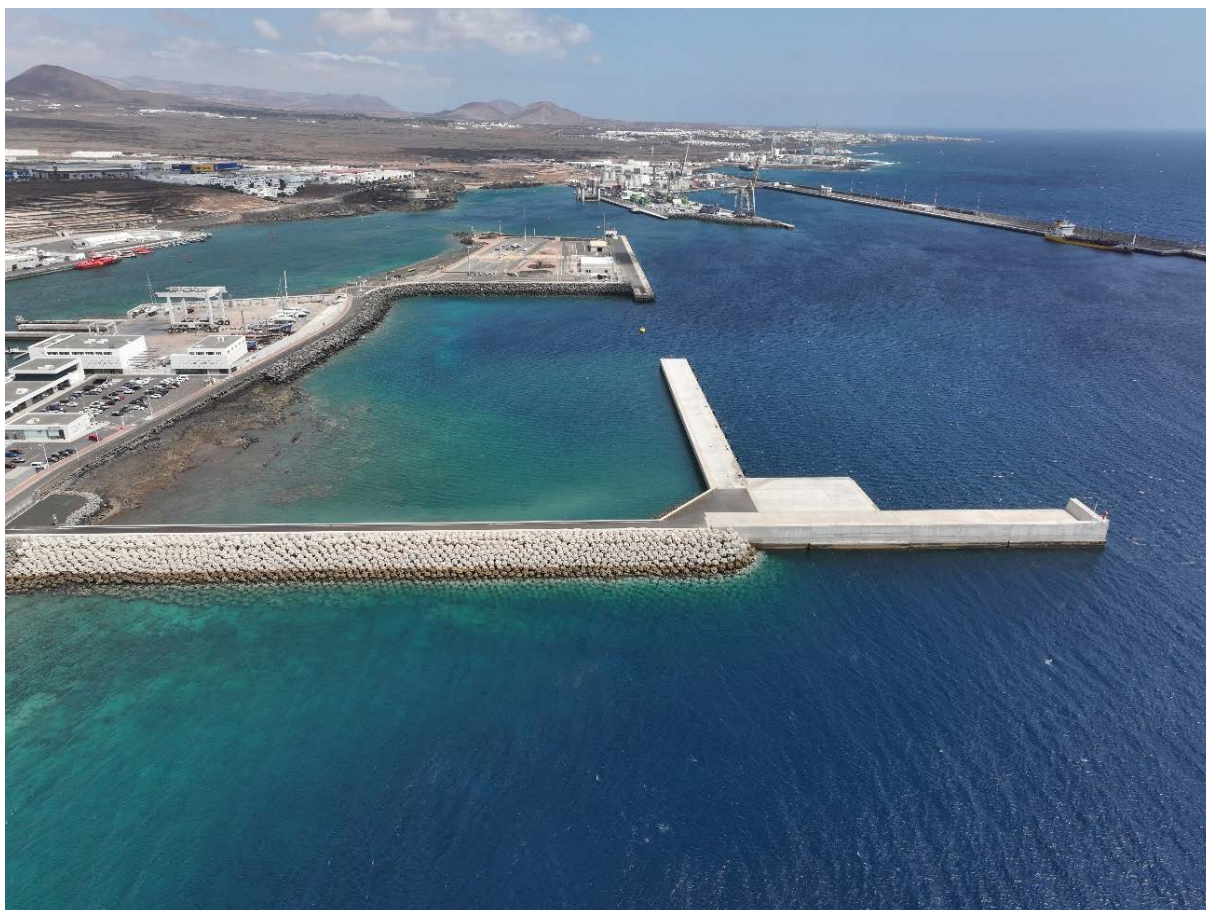
Según las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras del puerto de Arrecife, la ampliación del muelle de Naos es la única solución viable para dar cobertura a las operativas de los buques de línea regular y carga rodada que atracan en el muelle de los Mármoles. Dicha ampliación nos permitiría disponer en el extremo sur del nuevo muelle de la rampa que demanda el tráfico, así como de una línea de atraque con explanada adosada abrigada de los tiempos de componente SSW.

Este proyecto plantea la construcción de un muelle de planta continua de cajones hasta alcanzar una longitud de muelle de 149,70 metros, completando la línea de atraque hasta llegar a los 224,70 metros con la instalación de una boya de amarre. El muelle continuo conectará en el Contradique Sur mediante una rampa ro-ro.

El nuevo muelle estará conformado por cinco cajones en línea con el actual Muelle y dos cajones como cierre de la futura rampa. Cada cajón tiene unas dimensiones determinadas, teniendo todos los cajones un puntal de 13,05 metros. Los cajones número 4 a 7 son idénticos en su geometría tanto interior como exterior, con una eslora de 32,40 m y una manga de 12,70 m. El cajón número 3 es prácticamente idéntico a éstos, pero no cuenta con ventanas antirreflejantes en la parte que lo enfrenta contra el cajón de rampa. Dicho cajón de rampa (denominado cajón tipo 2) tiene una eslora de 24 m y una manga también de 12,70 m. Por último, el cajón de conexión con el contradique existente (tipo 2) es de 29,30 metros de eslora y tiene una manga de 12,70 m.

La rampa Ro-Ro tiene una planta de 30,00x30,50m, corona a la cota +2,80. y conecta con el Contradique Sur manteniendo el calado de -10.00m.

La obra se encuentra finalizada.



Vista general de las obras terminadas.

PROLONGACIÓN DIQUE DE LA ESFINGE 4ª FASE (PUERTO DE LAS PALMAS)

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha apostado firmemente por la creación de una nueva dársena en la denominada Dársena de África, prueba de ello son las grandes inversiones que hasta el momento ha realizado en ella (2007- actualidad), casi todas cofinanciadas con Fondos de Cohesión.

El puerto de Las Palmas forma parte de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (RTET) 1, por lo que se ha presentado solicitud para obtener subvención para el proyecto “Dique de la Esfinge 4ª Fase”, dentro de la presente convocatoria CEF 2021-2027.

La presente fase de este gran proyecto de La Esfinge permitirá a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, como primer objetivo, atender las nuevas necesidades de la operadora en los tráficos de graneles líquidos, ORYX IBERIA SAU, ya que el aumento de capacidad por línea de atraque permitirá atender a buques tanque de productos petrolíferos de gran porte, tipo VLCC, potenciando los tráficos del puerto y posicionándolo como un *hub* para estos productos.

La ejecución de este nuevo tramo de dique responde también a la necesidad de mejorar las condiciones de operatividad de muelles y atraques en la dársena de África, donde actualmente se producen episodios con altos niveles de agitación y resonancia. Además, estos episodios se han visto amplificados en los últimos años conforme ha ido avanzando la construcción de los muelles de la dársena y sus explanadas asociadas.

El aumento de capacidad por línea de atraque permitirá operar buques VLCC en esta zona del puerto, permitiendo reducir así los costes unitarios de transporte marítimo (economías de escala).

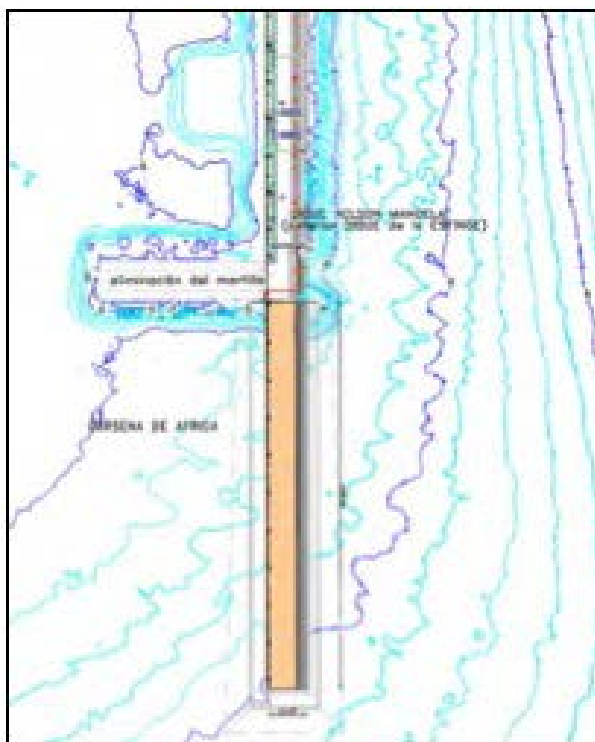
Así, la mejora en la competitividad del puerto para estos tráficos permitirá potenciar los tráficos de tránsito marítimo y la actividad del bunkering.

Por otro lado, en lo que respecta a los tráficos *import*, no se prevén variaciones en los tráficos debido a la ejecución del proyecto, dado el carácter cautivo de los mismos, pero sí que comportaría la citada reducción de costes por transporte marítimo.

Con el presente proyecto se plantea llevar a cabo las obras necesarias para la prolongación del Dique de la Esfinge hacia el sur con una sección tipo con tipología de dique vertical, manteniendo la misma alineación con orientación norte-sur, en una longitud total de unos 238,50 metros.



Estado de la dársena de África antes del comienzo de las obras.



Planta general de la obra.

Este nuevo tramo del dique tendrá, como ya se ha indicado, una longitud de 238,50 metros, con un calado de -25,00 metros (referido al cero del puerto) y un ancho de maniobras de 18,25 metros.

La nueva ampliación la configuran siete cajones flotantes de hormigón armado HA-35/F/20/XS3+XM3, con una manga de 24,00 metros.



Vista aérea de la obra en ejecución.

De los siete cajones necesarios, sólo cuatro de ellos serán de nueva construcción y presentarán una eslora de 33,90 metros y puntal de 28,50 m, mientras que los otros serán cajones reutilizados procedentes del actual martillo de iguales dimensiones, tras su reflote y nuevo fondeo en su nueva ubicación, tal y como se previó en el proyecto “Cierre sur de la dársena de La Esfinge. 1ª fase Martillo” (febrero, 2014).

Las soluciones constructivas y la sección tipo planteada en este proyecto son análogas a las contempladas en el citado proyecto de febrero de 2014.

URBANIZACIÓN ZONA LOGÍSTICA DE LA ISLETA 2ªFASE

Las obras del presente proyecto consisten en la creación de un nuevo vial que da continuidad hacia el norte del vial ya existente a naciente de la Urbanización de la zona logística de la Isleta.



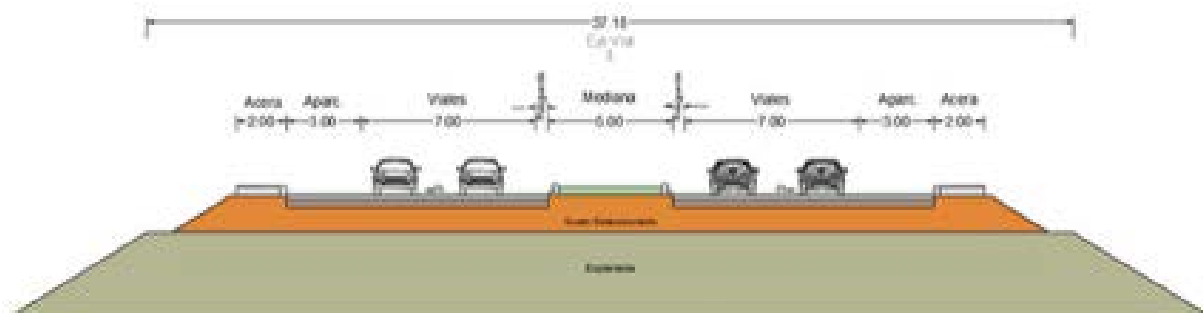
Imagen satélite de La Isleta.

Así mismo, con las obras recogidas en el proyecto se llevan a cabo el tratamiento ambiental de las zonas de transición con el paisaje protegido de los taludes que lindan tanto con el nuevo vial como con la superficie que queda disponible para concesiones.

Todo ello en cumplimiento con la Resolución de 26 de marzo de 2001 (B.O.E. de 20 de abril de 2001) de la Secretaría General de Medio Ambiente tras la cual se informó el proyecto “Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de la Luz”, tramitado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

El tramo de vial objeto de este proyecto, tiene una longitud de trescientos once con treinta y un metros (311,31 m), y un ancho de treinta y siete con dieciocho metros (37,18 m). Ambos sentidos

de circulación están formados por dos carriles de tres metros y medio cada uno (3,50 m), separados por una mediana de cinco metros (5,00 m). En ambas calzadas se proyectan aparcamientos de tres metros de ancho, (3,00 m) y aceras de dos metros de ancho (2,00 m).



Sección tipo del vial.

Se han diseñado acometidas de saneamiento, pluviales, abastecimiento, baja tensión y comunicaciones. Así como alumbrado público y señalización viaria.



Vista la obra terminada.

MELILLA

SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DOS PANTALANES FLOTANTES EN LA DÁRSENA DE PESQUEROS DEL PUERTO DE MELILLA.

Los pantalanes de hormigón existentes en la dársena de pesqueros del Puerto de Melilla han llegado al final de su vida útil tras más de 50 años de uso.

La dársena de pesqueros del Puerto de Melilla ha tenido una evolución de formas y usos pasando de única zona abrigada para fondeo de barcas, a puerto comercial, puerto pesquero (etapa de la que recibe su nombre) y dársena náutico-deportiva en la actualidad, dotada de dos pantalanes fijos y un pantalán flotante.

Debido al significativo deterioro de dichas instalaciones, se instalan dos pantalanes flotantes nuevos para albergar y reubicar a las embarcaciones existentes, en el Muelle Virgen del Carmen de la dársena de pesqueros del Puerto de Melilla; cada uno de ellos de 48,00 metros de longitud y 2,50 metros de ancho, formados por módulos construidos en aluminio de aleación especial marina con estructura reforzada y perfil robusto. La superficie de tránsito se ha ejecutado con tablonos de composite con ranurado antideslizante y cerramientos laterales para servicios, dotados de torres de suministro. Dichos pantalanes tienen capacidad para 60 atraques.

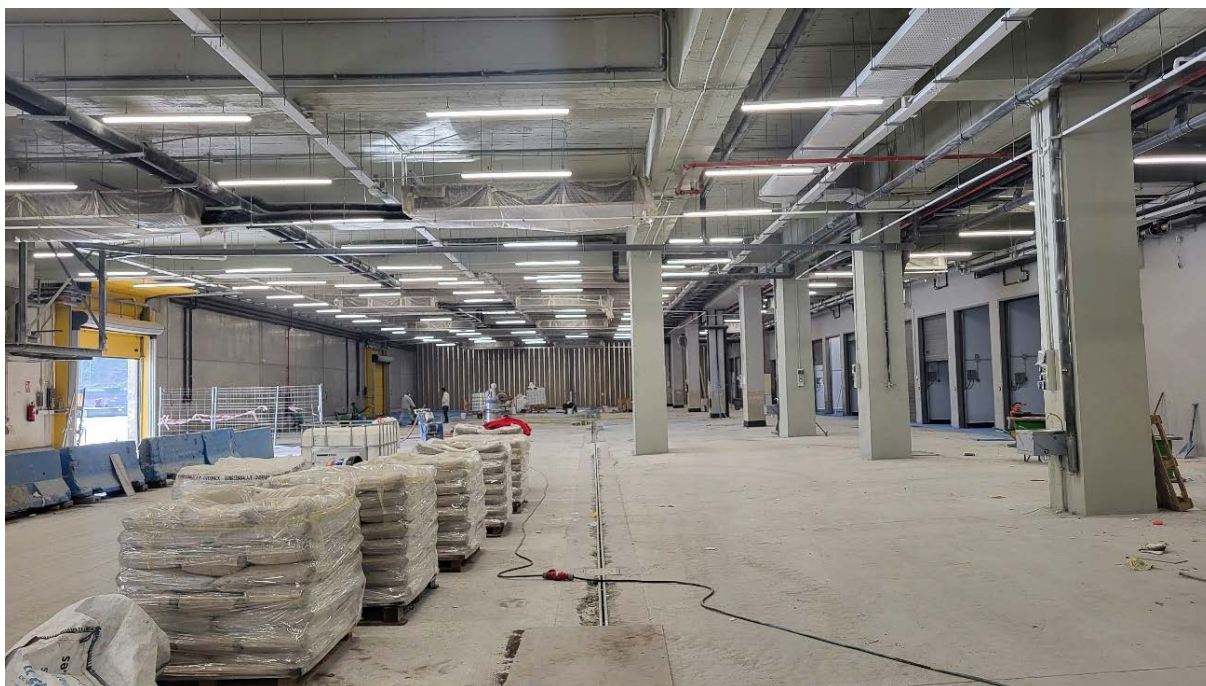


Imagen de pantalán flotante instalado.

TERMINACIÓN DE LA NUEVA LONJA DE PASAIA

La APP está desarrollando las obras para la terminación de la lonja pesquera de Pasaia. Las obras se están llevando a cabo tanto en la fase 1 del edificio, donde se desarrolla la actividad pesquera, como en la fase 2, en la que los trabajos se enfocan en habilitar el edificio para el desarrollo de dicha actividad pesquera en esta superficie ampliada.

Las obras incluyen trabajos tanto de finalización de instalaciones no terminadas, como el frío industrial, que dotará a la Lonja de un sistema de climatización a base de geotermia marina, como la equipación de nuevos servicios, como la implantación de la subasta electrónica.



Zona en obras de la lonja.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

DEFENSA Y RELLENOS DEL PUERTO DE GRANADILLA

La actuación consiste en la ejecución de un dique de cierre provisional y el vertido de relleno general entre el dique ejecutado y la zona de tierras. Los materiales necesarios para la ejecución de las unidades de obra del proyecto se obtendrán de la excavación del Sector 1 del Polígono de Granadilla, cercano a las obras. Está previsto además en el proyecto dejar dos acopios, uno de escollera y otro de todo uno, para obras posteriores de la Autoridad Portuaria.



Planta de las obras de y la zona de excavación del polígono.



Vista general de las obras.

SANTANDER

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL MUELLE RAOS 9.

La obra del muelle Raos 9 consiste en la ejecución de un nuevo muelle multipropósito emplazado en el testero del espigón central de Raos, alineado con el pantalán de la terminal de productos químicos (ALKION TERMINALS). Una vez en explotación, el muelle permitirá dotar de un segundo puesto de atraque a las líneas regulares de buques ro-ro Deepsea, con lo que mejorará sustancialmente el nivel de servicio a este tipo de buques de más de 60.000 GT.

Las obras consisten principalmente en la ejecución de un muelle con sección tipo de cajones, con una longitud total de 251 m aproximadamente, cimentados a la cota -14,50 m referida al cero del Puerto de Santander. La fosa de atraque tiene 282 m de longitud y 50 m de anchura, con un calado a la cota -13,00 m, ampliable en el futuro hasta la -14,50 m. La obra se completa con el dragado del canal de navegación para acceder al nuevo muelle, con una longitud aproximada de 800 m y anchura variable entre 190 m en la zona de acceso y 150 m en la parte final, dejando el calado resultante a la cota -11,50 m referida al cero del Puerto.

Dispone de financiación de Fondos Reserva Brexit.

Las obras ya han finalizado.



Vista general de las obras.

AMPLIACIÓN DEL PDI DE AUTOMÓVILES

Con el desarrollo previsto de la terminal de contenedores en el Espigón Norte de Raos, y la ampliación de la terminal de CLdN en el Espigón Central, es necesario liberar los espacios PDI más alejados del muelle Raos 8. Teniendo en cuenta la escasez de espacio en la zona de servicio del puerto, se había planteado la ampliación en altura del silo de la terminal de automóviles, con más plantas más de forjado, que sumarían 213.000 m² a la terminal.

RENOVACIÓN VÍA NORTE DE FF.CC. ESPIGÓN CENTRAL DE RAOS

Renovación del acceso ferroviario a las terminales portuarias situadas en el testero del espigón central (donde se mueve tráfico de cemento, productos químicos y contenedores), mediante vía hormigonada de ancho ibérico para permitir el paso de vehículos sobre la vía en todo el tramo que discurre frente a la terminal de automóviles. La longitud total de vía es de 1.800 metros, incluyendo un apartadero final de carga/descarga de contenedores. Las obras, se adjudicaron en agosto de 2023.

La obra ha sido completamente ejecutada y está en explotación cumpliendo el hito 95 del PRTR..



Imagen de la vía terminada.

TARRAGONA

TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA PUERTO CENTRO GUADALAJARA (OBRA TERMINAL)

Desde septiembre a diciembre del 2023, la obra estuvo en fase de obtención de licencias y permisos que faltaban para poder iniciar los trabajos, así como de acordar con ADIF tipología de desvíos a instalar en su RFIG, previo a su encargo de fabricación.

En esta 2º fase se llevan a cabo los trabajos de pavimentación de los 100.000 m² de losa de hormigón para el almacenamiento en altura de mercancías y aglomerado de viales de servicio, así como la ejecución de las redes de servicios básicos para la Terminal como son agua potable, alumbrado, baja tensión y anillo red contra incendios con hidrantes, grupo de bombeo y depósito regulador.

También se llevan a cabo los trabajos para dotar a la Terminal del servicio ferroviario, mediante la conexión a la RFIG en dos puntos, la ejecución de 3 vías en balasto para la recepción y expedición de mercancías con capacidad para trenes de 750 metros de longitud cada una de ellas. La electrificación de una de las vías en balasto. La ejecución de 3 vías ferroviarias en hormigón para la carga y descarga, con capacidad cada una de ellas, para trenes de 750 metros de longitud. Instalación de 19 desvíos y una vía mango que permiten realizar las maniobras o estacionar maquinas en espera. Ejecución de canalizaciones para la alimentación de los equipos de comunicación y seguridad y seccionador telemando hasta instalaciones de ADIF.

En esta fase se ejecutará la obra de drenaje en el cauce del arroyo de Dueñas, formada por dos marcos de hormigón prefabricado de dimensiones interiores 7,50 m de luz, 3,80 m de gálibo y 20 m, de longitud, apoyada sobre una cimentación formada por pilotes de 65 cm de diámetro, así como la deconstrucción del actual paso elevado sobre vías de ADIF.



Vista general de la zona de las obras.

PASO INFERIOR DE ACCESO A LA ZAL BAJO LA CARRETERA SALOU-TARRAGONA C-31B”

La Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) ha estado trabajando los últimos años en el desarrollo de su Zona de Actividades Logísticas (ZAL). En el año 2019, se aprobaron los dos planes especiales que definen las normas urbanísticas que deben cumplir los proyectos que desarrollen este espacio:

- **“Plan Especial de ordenación de la ZAL del Puerto de Tarragona”**, en el que se definen las características a cumplir por los desarrollos internos de urbanización de la ZAL.
- **“Plan Especial de infraestructuras de accesos a la ZAL del Puerto de Tarragona”**, en el que se definen las características que deben cumplir los diferentes desarrollos de los accesos a la futura ZAL, donde se plantea la ejecución de un vial perimetral a la futura ZAL que conecte las principales vías de comunicación de la zona con la ZAL y con el interior del puerto. Dentro de las actuaciones de este vial se contempla el proyecto de **“Adaptación y segregación de los accesos a la ZAL del Puerto de Tarragona, tramo 2”**, que desarrollaba los accesos en la zona del encuentro del enlace entre la C-31B y la carretera de Vila-seca TV-3148 (rotonda de la Piconadora).

Las obras se adjudicaron en octubre de 2022 y se han ejecutado trabajos que han consistido en la ejecución de los siguientes ejes:

- Eje 8. Remodelación de la C-31b.

El paso del nuevo vial de acceso al Puerto de Tarragona bajo la C-31B, afecta significativamente a la carretera C-31B y a los carriles de incorporación y salida de la misma, ya que ha sido necesario subir de cota la rasante de la carretera en el tramo del cruce, y modificar el trazado de los carriles de incorporación y de salida. Se ha modificado un tramo de 519 m a partir del PK 5+500. Se ha subido la rasante para poder realizar el paso inferior sobre el nuevo vial de acceso al Puerto, con un gálibo mínimo según la normativa vigente.

- Eje 6. Ramal de salida de la CI de la C-31b y conexión con la rotonda de La Piconadora.

Se ha proyectado un vial de salida de la calzada izquierda de la carretera C-31B que circula adjunto a la misma, sentido Salou, pasa por encima del nuevo paso inferior, y desciende hasta la rotonda de La Piconadora.

La salida se realiza conforme a un carril de deceleración de tipo paralelo, que mantiene el mismo peralte que la carretera proyectada hasta la nariz del entronque. A partir de este punto, la carretera y el carril de salida se separan. La C-31B pasa por encima de la rotonda de La Piconadora, mientras que el eje 6 desciende hasta su nivel.

- Eje 5: Ramal de salida de la rotonda de la Piconadora y conexión con la CD de la C-31b.

El vial comienza en la rotonda de La Piconadora, y finaliza en la calzada derecha de la carretera C-31B, sentido Tarragona, como carril de aceleración de tipo paralelo. Dada la diferencia de cota que el ramal debe salvar, el trazado en planta presenta una geometría de curva y contra curva para tener suficiente desarrollo y reducir la pendiente longitudinal por debajo del 6%. El trazado en planta del ramal se ajusta a necesidades de longitud para tener pendientes razonables.

- Eje 2: Vial perimetral de acceso a la ZAL.

Este vial comienza donde finaliza el Proyecto constructivo de “Vial de acceso a la ZAL del Puerto de Tarragona”, a partir de los primeros 150 m desde la rotonda ZAL2. El vial consta de dos carri-

les, uno para cada sentido de circulación, de 3,5 m de ancho cada uno, más un arcén exterior de 1,5 m. La longitud total del vial es de 847 m, por lo que pertenecen al presente Proyecto constructivo 697 m.

- Eje 7: Ramal de salida de la CI de la C-31b Y conexión con el vial segregado de vehículos pesados.

Desde la calzada izquierda de la carretera C-31B, sentido Salou, se ha proyectado un carril de desaceleración, paralelo al eje 8, de salida desde la C-31B hacia la A-7 a través del vial segregado de vehículos pesados. Este vial no pasa por encima del nuevo paso inferior, sino que se separa de la C-31B antes de llegar a la estructura.

- Eje 14: Ramal de salida de la rotonda de la Piconadora y conexión con EL VIAL DE ACCESO A LA ZAL.

El nuevo vial de conexión definido por el Eje 14 comienza en el PK 0+050 del Eje 5, y finaliza en la conexión con el carril izquierdo del nuevo vial perimetral de acceso a la futura ZAL del Puerto de Tarragona (Eje 2, PK 0+210).



Planta general de las obras.

Las fases de obra relacionadas con el proyecto son las siguientes:

- I. Implantación obra y desbroce del ámbito destinado al desvío provisional
- II. Ejecución del desvío provisional: incluyendo movimiento de tierras con supervisión arqueológica, ejecución de firmes y señalización provisional horizontal y vertical
- III. Desbroce y localización de servicios existentes
- IV. Reposición de servicios afectados dentro de la parcela de CLARIANT incluyendo cierre provisional y definitivo

- V. Ejecución de servicios afectados incluyendo desvíos de media y baja tensión, colectores y emisarios de empresas químicas
- VI. Movimiento de tierras de los ejes 2, 6, 7, 8
- VII. Ejecución de zapatas de muros
- VIII. Ejecución parcial de colectores de drenaje
- IX. Ejecución de pantallas de pilotes de la estructura del paso inferior
- X. Ejecución de alzados de muros y acabados
- XI. Ejecución de losa de paso inferior
- XII. Extendido de zahorras de ejes 2,6,7 y 8
- XIII. Excavación en mina bajo el paso inferior
- XIV. Ejecución de bordillos
- XV. Extendido de firme y protecciones y señalización de los ejes 2,6,7 y 8
- XVI. Movimiento de tierras del eje 5
- XVII. Extendido de firme, protecciones y señalización del eje 5
- XVIII. Demolición de desvío provisional
- XIX. Movimiento de tierras de ls ejes 2 y 14
- XX. Saneos de eje 2
- XXI. Ejecución de losas de protección colectores EDAR Vilaseca
- XXII. Ejecución de canalizaciones de drenaje
- XXIII. Ejecución de zahorras del eje 2 y 14
- XXIV. Ejecución de canalizaciones de alumbrado y fibra óptica
- XXV. Ejecución de arquetas
- XXVI. Ejecución de cunetas y bajantes
- XXVII. Ejecución de firmes, protecciones, bordillos y señalización ejes 2 y 14
- XXVIII. Colocación de báculos Reperfilado y hormigonado de accesos de mantenimiento



Imagen aérea de las obras.

SEVILLA

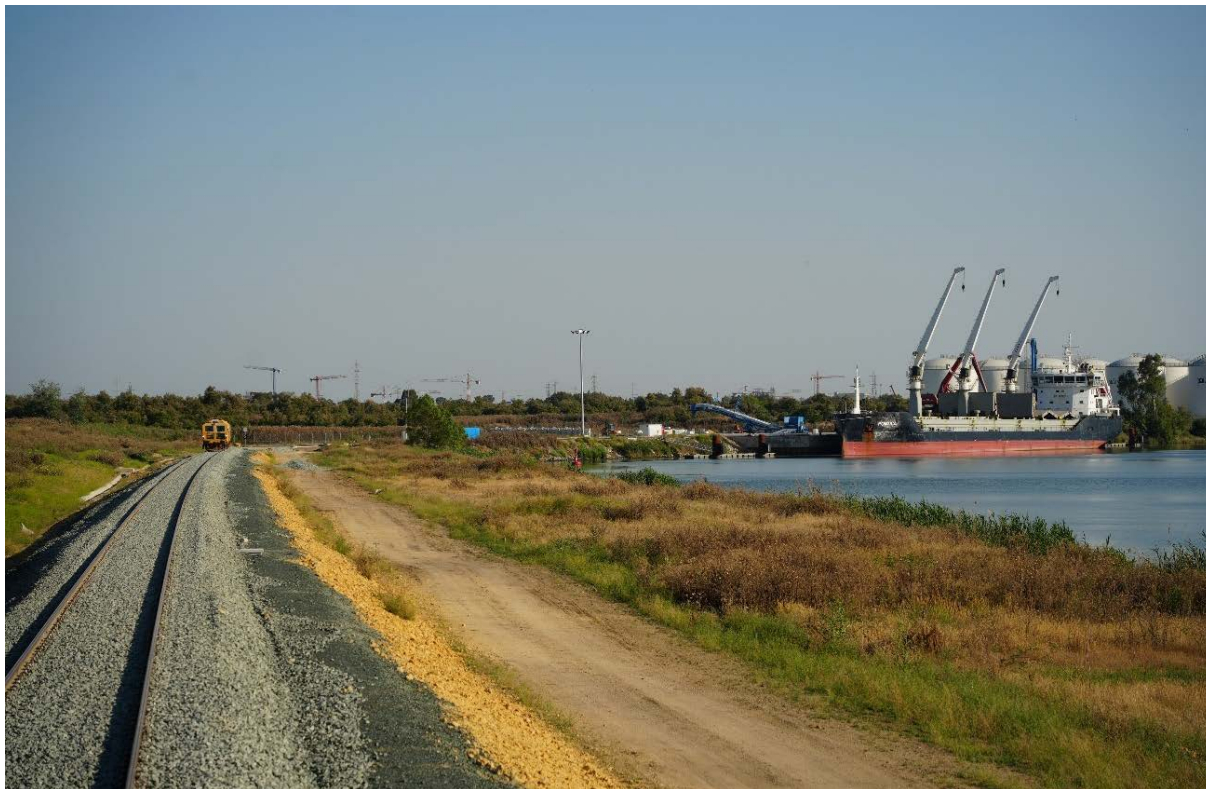
OPTIMIZACIÓN DE ACCESOS FERROVIARIOS A NUEVAS TERMINALES (NORTE).

El proyecto tiene por objeto dar acceso ferroviario a las nuevas concesiones en el entorno de la Dársena del Cuarto. Para ello se plantea un ramal ferroviario que parte del anillo ferroviario actual.

Las actuaciones contempladas implican la ejecución de un nuevo ramal ferroviario de 1.942,83 metros de longitud que enlaza el anillo ferroviario con la Dársena del Cuarto. Para ello se diseña una infraestructura sensiblemente paralela al canal de la Dársena del Cuarto en vía convencional sin electrificar y actuaciones con carácter complementario. El objetivo se materializa mediante las siguientes actuaciones principales:

- Ejecución de una nueva plataforma de vía desde el anillo ferroviario del puerto hasta la Dársena del cuarto en el entorno de Haribéricas.
- Colocación de vía y aparato de vía en convencional.
- Canalización de comunicaciones.
- Ejecución de 2 pasos a Nivel.

Las obras comenzaron el 15 de junio de 2024.



Vista del ramal ferroviario.

INSTALACIÓN SOLAR FOTOVOLTAICA CON ALMACENAMIENTO EN LA ESCLUSA 'PUERTA DEL MAR'.

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha instalado una planta solar fotovoltaica en las cubiertas de los edificios que componen la esclusa 'Puerta del mar'. Esta actuación ha sido cofinanciada por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y por los Fondos NextGeneration EU, y permite la reducción de la huella de carbono y la factura eléctrica de la esclusa al impulsar el autoconsumo de origen renovable.

La planta presenta una potencia pico de 330 kWp, incluyendo un sistema de almacenamiento de energía de 564 kWh. El aprovechamiento de la energía procedente del sol va a suponer, para el Puerto de Sevilla, un ahorro en el consumo energético, que se traduce en una disminución de emisión de CO₂, así como otros beneficios medioambientales, y una reducción considerable del gasto en suministro eléctrico de la esclusa.

La planta fotovoltaica suministra energía verde a la torre de control y a toda la maquinaria para la apertura de los puentes, compuertas, señalización y alumbrado de la esclusa, lo que favorece que en torno al 70% del consumo eléctrico de esta infraestructura sea renovable.

Los elementos principales de la central solar fotovoltaica de la esclusa son, en primer lugar, un generador fotovoltaico, compuesto por 570 módulos de 580 Wp repartidos en tres cubiertas de los

edificios de la esclusa; en segundo lugar, una estructura de soporte de los módulos de carácter fijo para organizar el cableado y las conexiones necesarias; y, por último, tres inversores que convierta la corriente continua proveniente de los paneles en una corriente alterna de potencia de 100 kWn.

Las obras comenzaron el 10 de mayo de 2024.



Infografía de las placas fotovoltaicas.

VALENCIA

NUEVO PASEO MARÍTIMO EN LA ZONA NORTE DEL PUERTO DE SAGUNTO

El nuevo paseo marítimo del puerto de Sagunto, construido por la APV, se ubica sobre los terrenos que ocupaba la parte terrestre del pantalán de minerales de la *Compañía Minera Sierra Menera* y avanza desde la playa hacia el mar, en una longitud de unos 600 metros, adosado al dique de escollera norte del puerto de Sagunto. Se concibe como un centro cultural, de ocio y de actividad lúdica para los ciudadanos.

Este paseo es fruto de los diferentes convenios y acuerdos alcanzados entre el Ayuntamiento y la APV, en el marco de las relaciones puerto ciudad. En concreto, con esta actuación se han puesto a disposición del municipio nuevos espacios destinados a la ciudadanía para que sirvan de transición entre el núcleo urbano y la actividad portuaria.

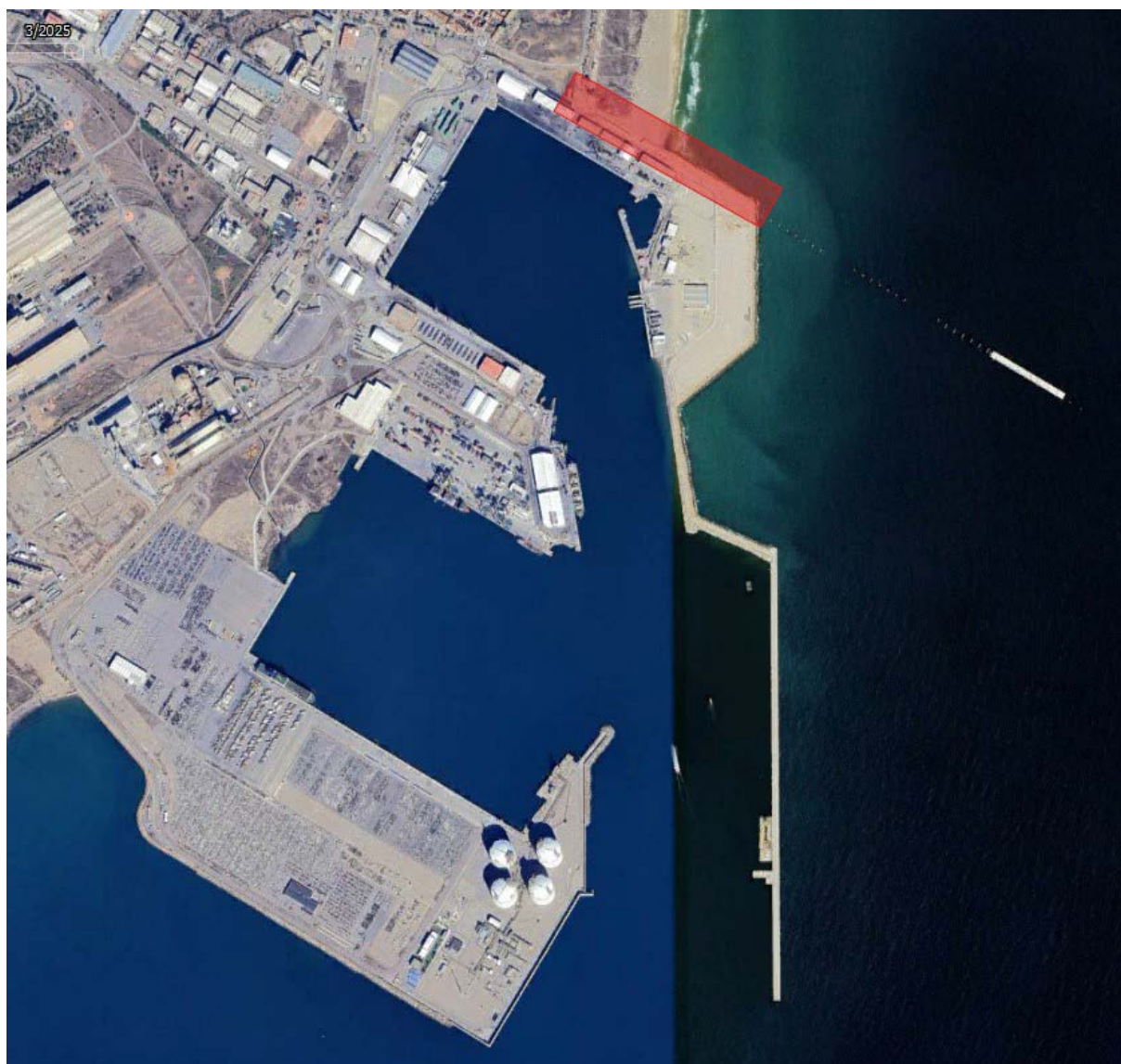
El nuevo paseo se encuentra conectado con el paseo existente y con la propia playa, contemplando itinerarios peatonales, accesibles y ciclistas. El paseo cuenta con una zona principal de tránsito a la que se van sumando distintas zonas de actividades, como:

- Un graderío, con vistas hacia la playa y zonas deportivas.
- Un área de juegos infantiles.

- Una escalera integrada en el talud de escollera que comunica el paseo con la orilla del mar.
- Una zona museística donde se ubica una tolva original del antiguo pantalán de minerales.
- Un gran mirador en el extremo del paseo marítimo, situado a 8,80 metros sobre el nivel del mar que permite disfrutar de formidables vistas panorámicas.
- Áreas de descanso equipadas con bancos.

Destaca en el paseo marítimo, por su monumentalidad, un conjunto de 7 pérgolas de sombraje en varios niveles entre los 7 y los 11 metros de altura, formadas por unas 600 lamas de madera de 7,5 metros de longitud cada una y canto variable. Las lamas se ubican sobre vigas de hormigón que siguen un trazado sinuoso y que se sustentan, a su vez, en pilas también de hormigón, de sección triangular.

La ejecución de las obras se llevó a cabo entre noviembre de 2022 y junio de 2024.



Planta de situación de las obras.



Infografía de la actuación terminada.

INSTALACIÓN DE PLANTA GENERACIÓN FOTOVOLTAICA SOBRE LA CUBIERTA DEL SILO DE VEHÍCULOS DE VALENCIA TERMINAL EUROPA, EN MUELLE DIQUE DEL ESTE, EN EL PUERTO DE VALENCIA.

El presente proyecto tiene por objeto la construcción y el mantenimiento posterior de una instalación de una planta de energía fotovoltaica para autoconsumo, cuyos paneles de energía solar van situados sobre una estructura fijada en la parte superior del silo de almacenamiento de vehículo de la terminal de Valencia Terminal Europa, S.L. ubicada en el muelle del dique del Este del Puerto de Valencia, contribuyendo al ahorro de costes en el consumo de energía eléctrica en las instalaciones portuarias, y a la sostenibilidad del medio ambiente y lucha contra el cambio climático, al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Se han instalado sobre estructura metálica tipo marquesina inclinada 10.773 PANELES SOLARES de medidas 2.274x1.134x35mm, de 535 Wp. La instalación se ha realizado en dos tipos de STRING (de 25 y 24 paneles). Cada uno de los inversores estará formado por 15 STRING de 25 paneles y un STRING de 24 paneles, de manera que la planta albergará un total de 432 strings, La potencia pico total del sistema instalado generador ha sido de 5.763,55 kWp., produciendo una energía estimada de 2.353 MWh/año .

La instalación se encuentra plenamente operativa desde noviembre de 2024



Situación de las obras.



Silo de almacenamiento de vehículos con las placas fotovoltaicas ya dispuestas.

DUPLICACIÓN DE VÍA E IMPLANTACIÓN DEL TERCER HILO FERROVIARIO ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE LEVANTE DEL PUERTO DE VALENCIA

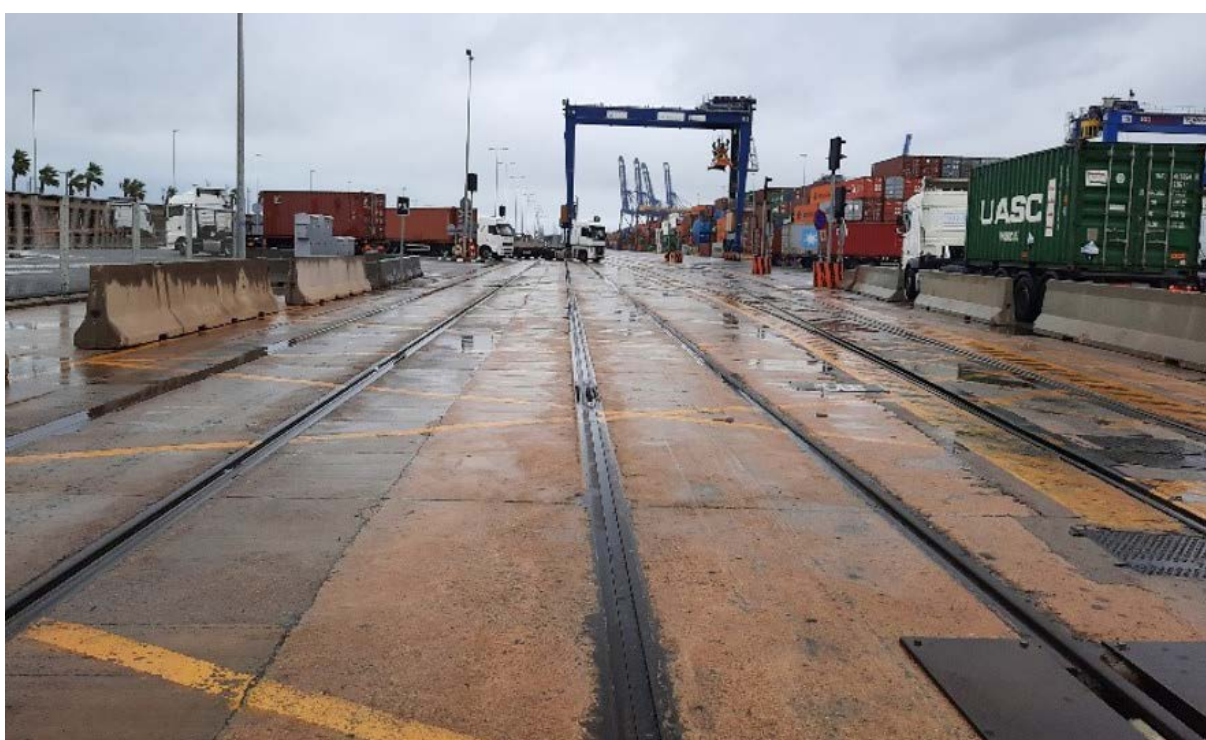
La Autoridad Portuaria de Valencia, consciente de la necesidad de ampliación y adecuación de las infraestructuras ferroviarias existentes con el fin de adaptarlas a las nuevas demandas potenciales, está llevando a cabo la adaptación de la red interior del Puerto de Valencia por tramos, avanzando progresivamente desde la conexión con la red de ADIF. Esto permite la construcción de cada uno de los tramos de forma independiente, minimizando las afecciones a la explotación ferroviaria. El presente proyecto se inicia en las inmediaciones del muelle de Poniente y finaliza en el Muelle de Levante, donde se prevé un entronque con el futuro acceso ferroviario al Muelle Norte, todo ello permitirá el acceso de trenes de carga de 750 m de longitud hasta la Terminal Ferroviaria de Levante en doble vía mixta 1668/1435 mm y electrificada. Esta actuación supondrá una mejora en la operación ferroviaria de este tramo de la red.

El objeto de las obras consiste en la implantación de vía general doble entre el Espigón del Turia y ramal de acceso a la futura terminal ferroviaria de la ampliación Norte, que permitirá un nuevo esquema operativo, así como la implantación del ancho mixto (internacional e ibérico) en vías generales de circulación en el ámbito comprendido entre el Espigón del Turia y el Muelle de Levante, incluyendo las vías de la terminal ferroviaria del Muelle de Levante. Además, en el presente proyecto se contemplan las siguientes actuaciones: la electrificación ferroviaria en vías generales y cabezas de la terminal de Levante, los sistemas de control mando y señalización asociados a las intersecciones especiales existentes, el acondicionamiento de las infraestructuras y terminales portuarias colindantes adaptándolas a la nueva configuración proyectada, incluyendo obras auxiliares, desvíos provisionales, servicios afectados, etc.

La ejecución de las obras está siendo cofinanciada por la Unión Europea a través de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).



Vista de la vía.



Vista de la terminal.

OPS EN EL MUELLE TRANSVERSAL DE COSTA DEL PUERTO DE VALENCIA

Esta actuación tiene como objetivo dar suministro eléctrico a buques para evitar el uso de los motores auxiliares y, por lo tanto, reducir tanto el consumo de CO₂ como las emisiones. En este muelle, los buques a los que se daría suministro son portacontenedores. Se facilitará el suministro de dos (2) puntos de suministro simultáneo en la terminal de 4 MW de potencia cada uno, o uno de hasta 7,5 MW de potencia.

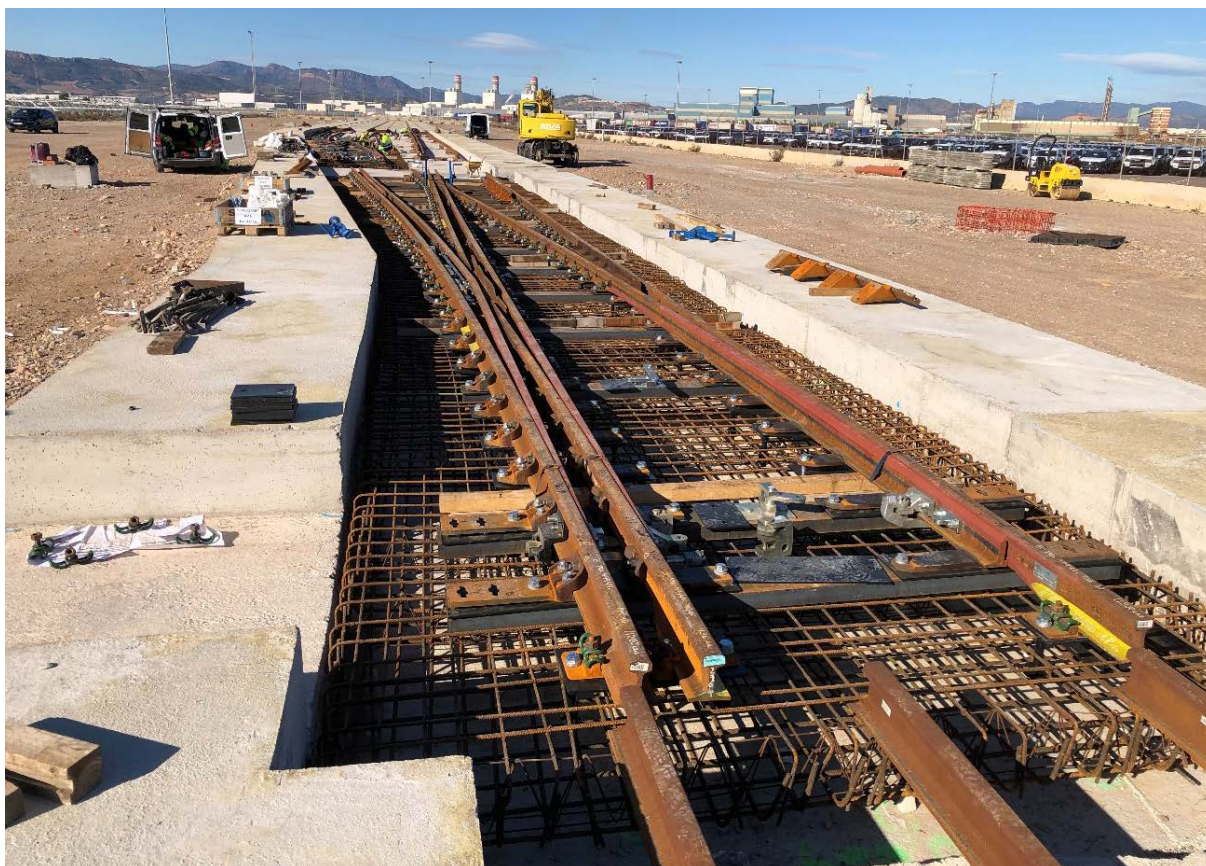
RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE SAGUNTO

La Autoridad Portuaria de Valencia, consciente de la necesidad de dotar al Puerto de Sagunto de una red de ferrocarril propia y conectada con el Corredor Mediterráneo, acomete la obra de construcción de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Sagunto.

La presente actuación comprende la construcción de dos terminales ferroviarias: una terminal ferroviaria de carga general y una terminal ferroviaria para trenes porta-vehículos. La tipología de vía empleada es vía en placa estuchada con carril embebido, que permite el tráfico vehicular por encima. El carril empleado es el 54 E1, y el ancho diseñado es ancho mixto, que permite circulaciones en ancho Internacional y en ancho Ibérico. El proyecto contempla la instalación de 10 aparatos de vía, siendo dos de ellos de puntas móviles y el resto fijas.

Además, se diseñan los viales vehiculares para labores de carga y descarga de trenes en la terminal de vehículos, así como las instalaciones correspondientes de iluminación, cámaras de CCTV, de seguridad y comunicaciones necesarias en ambas terminales.

La ejecución de las obras está cofinanciada por la Unión Europea a través de los fondos CEF (Connecting Europe Facility).



Construcción de la vía en placa.



Vista de un tramo de vía en placa terminada.

VIGO

APARTADERO FERROVIARIO EN LA PLISAN

El proyecto del apartadero ferroviario se desarrolla en la Plataforma Logística Industrial de Salvaterra-As Neves (PLISAN), situada en el sur de la provincia de Pontevedra, junto al río Miño y la frontera con Portugal. Esta plataforma, con cerca de 300 hectáreas de superficie, se extiende por los municipios de Salvaterra y As Neves, a apenas 35 kilómetros del Puerto de Vigo. Estará directamente conectada con la línea ferroviaria Vigo–Monforte–León, lo que garantiza su integración con la Red Ferroviaria de Interés General y su enlace directo con el resto de la península y Europa occidental.

El apartadero se ubica en la zona sur de la PLISAN, contiguo a la línea ferroviaria existente, y estará equipado con un haz de vías para la recepción, clasificación y expedición de trenes, con longitudes útiles de hasta 750 metros, aptas para operar con trenes de gran capacidad. Contará asimismo con vías especializadas para el manejo de contenedores con grúa pórtico, además de zonas de estacionamiento y talleres para el mantenimiento del material rodante. La primera fase prevé una superficie operativa de aproximadamente 45.000 m², ampliable hasta 400.000 m² en fases posteriores.

El diseño incorpora una vía mango en cada cabecera lo que facilitará las maniobras sin interferir con la vía principal. La conexión con la Red Ferroviaria de Interés General se realizará mediante desvíos en tramos rectos, asegurando niveles óptimos de eficiencia y seguridad. Tanto la electrificación como la señalización del apartadero quedarán integradas con los enclavamientos electrónicos de las estaciones colaterales de Salvaterra y As Neves, garantizando su plena interoperabilidad con el sistema ferroviario nacional.

Hasta diciembre de 2024 se han ejecutado diversos trabajos de movimiento de tierras en toda la superficie, la instalación de colectores de drenaje de 2.500 mm de diámetro, la construcción del tanque de tormentas para proteger el sistema fluvial natural existente, la reposición de servicios

afectados y la ejecución de desvíos provisionales de los viales impactados por las obras y otros trabajos menores.

Esta infraestructura permitirá crear un verdadero nodo intermodal ferrocarril-carretera-puerto, favoreciendo la transferencia modal hacia el ferrocarril y reduciendo la dependencia del transporte por carretera. Su ubicación estratégica en el centro de la Euro-región Galicia-Norte de Portugal ampliará la zona de influencia de la terminal ferroviaria y del Puerto de Vigo, potenciando que un mayor volumen de mercancías pueda canalizarse hacia el transporte ferroviario, lo que contribuirá a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.



Vistas aéreas de diferentes tajos de la obra.

PEIRAOS DO SOLPOR

El Puerto de Vigo, en el marco de su estrategia Blue Growth para avanzar hacia la sostenibilidad ambiental, social y económica, desarrolla el proyecto “Peiraos do Solpor” como una intervención orientada a mejorar la integración medioambiental y social de sus infraestructuras mediante soluciones basadas en la naturaleza (SbN). Esta actuación, tercera fase de la estrategia Peiraos do Solpor —tras los proyectos Puertalmar y Living Ports— refuerza la conexión puerto-ciudad mediante infraestructuras sostenibles integradas en un paseo marítimo de 7 km.

El proyecto articula a través de un paseo peatonal elevado sobre el mar formado por pasarelas de acero apoyadas sobre estructuras de hormigón armado en superficie, cimentadas mediante pilotes. Su trazado adopta una forma en T cuya asta conecta con el paseo marítimo y culmina en un observatorio submarino que permite contemplar el entorno marino tanto en superficie como bajo el agua. Desde este punto central, parten las pasarelas laterales que conducen a dos plataformas de observación abiertas al paisaje costero.

El observatorio submarino se configura como un prisma octogonal de hormigón armado rematado por una plataforma superior protegida por una cubierta de acero equipada con paneles solares. Su volumen inferior, sumergido en el mar alberga la sala de observación submarina, equipada con cinco ventanales de metacrilato de 2,5x1,5 metros, que ofrecen una visualización directa de la fauna y flora marina del puerto. La parte superior, conectada mediante escalera y un ascensor panorámico, permite el acceso al público desde una cota de 13,86 m sobre el lecho marino, mientras que la altura total del edificio alcanza los 22,42 m. El diseño combina funcionalidad, sostenibilidad energética e innovación arquitectónica.

Peiraos do Solpor integra, además, un conjunto de SbN destinadas a potenciar los ecosistemas marinos del entorno, facilitar la vida marina y mejorar la calidad de los ecosistemas costeros. Entre las actuaciones previstas, destacan las estructuras Coastalocks instaladas en la escollera del paseo, que actúan como un manto monocapa capaz de recrear hábitats naturales. Estas unidades incluyen un aditivo bio-potenciador que favorece el asentamiento de organismos locales. A ello se suman los arrecifes artificiales formados por 94 bloques cúbicos de hormigón biocompatible con relieves biomiméticos, que reproducen varias morfologías, entre ellas la de la macroalga calcárea *Lithothamnion corallioides* (Maerl), común en la Ría de Vigo. El conjunto se completa con la instalación de 24 placas de hormigón suspendidas desde las pasarelas y 12 estructuras adicionales fabricadas en bioplástico mediante impresión 3D, también inspiradas en la morfología del Maerl y recubiertas con resina alimentaria y arena lavada.

La construcción de Peiraos do Solpor responde a objetivos científicos, recreativos, educativos y de concienciación ambiental. El proyecto crea un espacio singular para el disfrute y la divulgación del patrimonio natural del puerto, ofreciendo al público una experiencia inmersiva y en tiempo real de la biodiversidad marina, y convirtiéndose en un recurso pionero para investigadores, centros educativos y visitantes.

Con una inversión cercana a los **5 millones de euros**, Peiraos do Solpor refuerza el compromiso del Puerto de Vigo con la Agenda 2030. El proyecto está alineado con los **ODS 14** (conservación de océanos), **ODS 4** (educación de calidad), **ODS 11** (ciudades sostenibles) y **ODS 17** (alianzas para el desarrollo sostenible), promoviendo la investigación, la innovación en SbN, el turismo sostenible y la creación de nuevos espacios públicos de calidad. Su puesta en marcha abrirá la puerta a futuros proyectos de colaboración entre instituciones, empresas, organizaciones, así como desarrollar nuevas actividades turísticas, incorporar prácticas de construcción sostenibles, y fomentar espacios públicos.



Imagen de elementos fabricados para la obra.

5.1.7. Principales obras licitadas en el BOE y/o adjudicadas en 2024

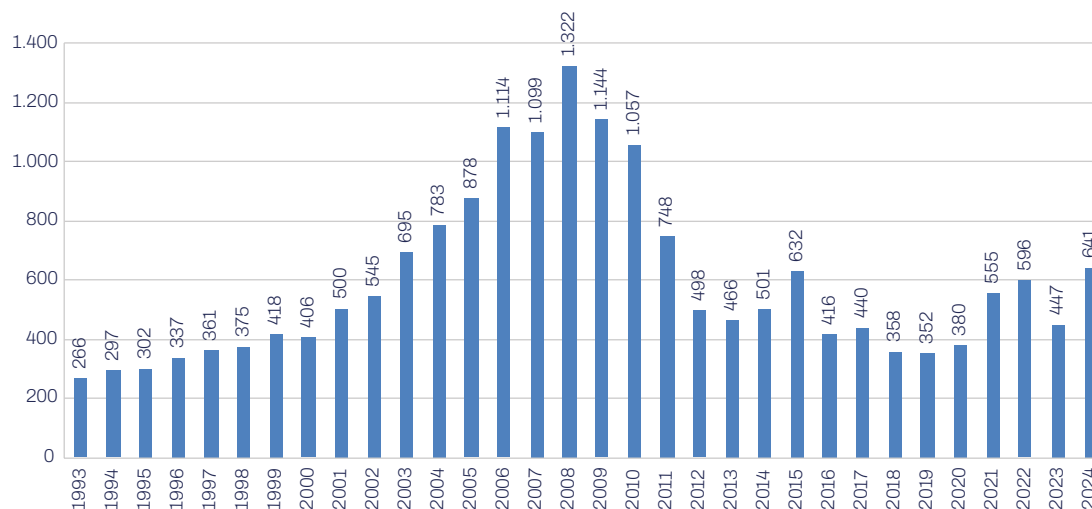
Durante el ejercicio 2024, según la información publicada en el BOE y en la Plataforma de Contratación del Estado (MHAP), se han producido adjudicaciones de obras por importe de 870,99 millones de euros. En el conjunto de las Autoridades Portuarias, se han adjudicado 10 actuaciones por importe superior a 10 M €, que suponen un montante de 675,73 millones de euros (el 77,58 % del total adjudicado).

AUTORIDAD PORTUARIA	Título del proyecto	Presupuesto de licitación	Fecha de licitación	Presupuesto de adjudicación	Fecha de adjudicación
A Coruña	Obras del Proyecto de sistema de control, mando y señalización (CMS) de la red de ferrocarril del Puerto Exterior de A Coruña.	4.959	Sep-24		
	Ejecución de las obras del Proyecto constructivo de prolongación del acceso ferroviario y red interior en el Puerto de A Coruña, para del acceso ferroviario y red interior en el Puerto exterior de A Coruña situado en Punta Langosteira.	27.486	Oct-23	22.298	Apr-24
Avilés	Relleno para formación de explanada entre el sur del muelle de Valliniello y el muelle de Arcelor.	8.065	Apr-24	7.145	Jul-24
Bahía de Algeciras	Redacción de proyecto de construcción y posterior ejecución de las obras de ampliación y remodelación parcial de las actuales instalaciones fronterizas de control de mercancías (IFCM), del Puerto de Algeciras	8.636	Dec-24		
Bahía de Cádiz	Actuaciones puerto-ciudad proyecto constructivo de ordenación del frente muelle Ciudad, Fase 1	4.204	Dec-24		
	Acceso a la nueva terminal de contenedores de Cádiz, 2ª Fase	23.482	Aug-23	20.417	May-24
	Ramales de acceso ferroviario a la nueva terminal de contenedores de Cádiz (1ª Fase)	8.004	Oct-24		
Baleares	Infraestructura eléctrica en el puerto de Ibiza para la conexión eléctrica de los buques a tierra en los muelles de Botafoc del puerto de Eivissa	6.137	May-24		
Barcelona	Redacción, ejecución y prestación del servicio y mantenimiento de suministro eléctrico a cruceros en la terminal MSC	14.225	Jul-24		
	Infraestructura básica de conexión de redes de servicios entre muelle Energía y muelle Adosado	14.987	Sep-23	14.955	Jan-24
	Redacción, ejecución del proyecto, dirección facultativa y realización del servicio de mantenimiento y operación de una subestación 220/25kv y la red de transporte 220kv	22.455	Mar-24	19.157	Nov-24
	Ampliación del Muelle Adosado 4ª fase.	60.802	Dec-24		
	Muelle Catalunya. Mota de recintos Fase 1.	94.279	Jul-24		
Bilbao	Obras de ejecución de la "Adenda al Proyecto Constructivo Modificado nº 1 de Urbanización del Espigón Central en la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior (1ª Fase)"	5.799	Nov-23	4.506	Feb-24
	Obras de ejecución del Proyecto Constructivo de Nueva infraestructura eléctrica de 60 MW para el proyecto OPS (onshore power supply) del Puerto de Bilbao en Santurtzi.	7.131	Apr-24	7.077	Jun-24
	Redacción Proyecto Constructivo, y ejecución de las obras de nueva infraestructura eléctrica en Puerto de Bilbao para conexión de buques a la red eléctrica terrestre (Muelles A1, A2, A6, AZ3, Getxo 2 y 3), así como manten. integral de dicha infraestructura	55.404	Dec-24		

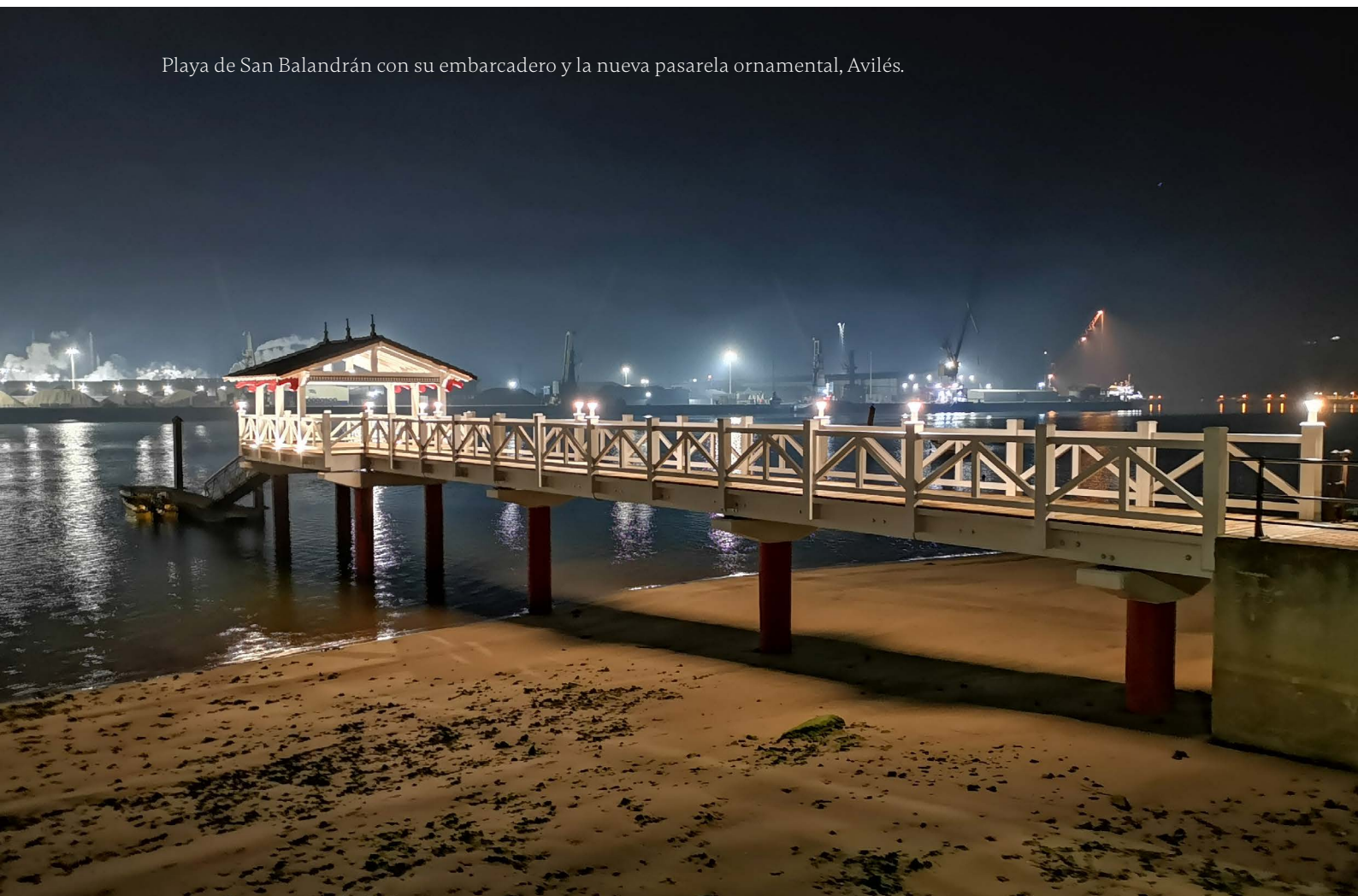
AUTORIDAD PORTUARIA	Título del proyecto	Presupuesto de licitación	Fecha de licitación	Presupuesto de adjudicación	Fecha de adjudicación
Bilbao	Obras de ejecución del Proyecto Constructivo de Espigón Central de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior (2ª fase).	55.444	May-24	55.148	Aug-24
Cartagena	Proyecto nuevo edificio administrativo de Santa Lucía.	7.800	Jan-24	7.565	Oct-24
	Proyecto de construcción de la mota de cierre para recinto de confinamiento de material en la Dársena Sur del Puerto de Castellón	5.434	Dec-23	5.327	Mar-24
	Proyecto constructivo de la subestación eléctrica del nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castellón	6.625	Nov-24		
	Proyecto de Construcción de la Estación Intermodal de Castellón. Fase I	30.213	Jul-24		
Ferrol-San Cibrao	Proyecto de renovación de la vía que discurre adosada a las naves por la calle principal de la red del puerto de Ferrol	4.549	Jul-24	3.921	Dec-24
Huelva	Obras Relativas al "Proyecto de la ampliación de la terminal ferroviaria del muelle Sur"	7.642	Aug-24		
	Obras Relativas al Proyecto de "Recinto número cuatro para material procedente de dragado en la margen derecha de la ría de Huelva. 2ª Fase"	10.148	Oct-24		
Las Palmas	Nuevas instalaciones fronterizas de control de mercancías (IFCM) en el Puerto de Las Palmas	18.142	Nov-23	17.005	Mar-24
	Dique Muelle Comercial en el Puerto de Puerto del Rosario	43.890	Oct-24		
Pasaia	Proyecto de terminación de las nuevas instalaciones en el área pesquera del Puerto de Pasaia	5.766	Feb-24	5.230	Aug-24
Santander	Rampa Raos 9	4.079	Aug-24		
	Tacón Raos 9	8.484	Aug-24		
Sevilla	Prolongación de playa de vías en Palmas Altas	7.036	Jul-24	6.751	Oct-24
Valencia	Obras de duplicación de vía e implantación del tercer hilo ferroviario entre el Muelle de Poniente y el Muelle de Levante del Puerto de Valencia.	9.940	Jan-24	9.543	Jul-24
	Redacción y ejecución del proyecto de instalación de conexión eléctrica a buques y mantenimiento de la instalación en el Muelle Transversal de Costa del Puerto de Valencia	10.305	Aug-23	9.176	Apr-24
	Construcción de subestación eléctrica en el Puerto de Valencia ST1	13.174	Mar-24	11.488	Sep-24
	Redacción y ejecución del proyecto de instalación de conexión eléctrica a buques, operación y mantenimiento de la instalación en el muelle transversales y muelle de poniente del Puerto de Valencia	14.110	Feb-24	13.243	Sep-24
	Proyecto de construcción de la red ferroviaria interior del Puerto de Sagunto	15.948	Jul-23	12.841	Feb-24
	Muelle de contenedores de la ampliación Norte del Puerto de Valencia	545.775	Dec-23	489.178	Jul-24
Vigo	Peiraos do Solpor	4.374	Mar-24	4.212	May-24

5.1.8. Evolución histórica de las Inversiones públicas en devengos

La inversión pública realizada por el Sistema Portuario de Titularidad Estatal en el período 1993-2024, en devengos, ha ascendido a 18.928 millones de euros. En los dos cuadros siguientes se desglosa la inversión total y material realizada por cada Autoridad Portuaria.



Playa de San Balandrán con su embarcadero y la nueva pasarela ornamental, Avilés.



5.1.9. Evolución histórica de las Inversiones totales en devengos

(En miles de euros)

(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Total Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias), intangible y financiero															
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
A Coruña	5.330	4.000	12.295	6.618	12.465	10.075	7.534	8.033	18.807	15.444	5.103	7.245	15.500	32.889	64.150	104.581
Alicante	2.938	3.007	3.239	14.591	3.845	4.895	4.214	5.787	7.456	7.991	14.021	16.700	27.080	24.100	6.718	10.165
Almería-Motril	2.492	4.447	4.982	4.065	6.402	1.766	12.698	10.279	11.171	12.700	11.640	18.367				(1)
Almería													20.668	21.609	15.022	23.877
Avilés	4.384	2.821	4.162	2.874	4.085	3.380	5.419	2.607	4.999	3.767	14.031	11.960	17.444	12.489	9.025	18.818
Bahía de Algeciras	28.987	18.609	18.949	22.073	34.499	40.474	37.733	18.323	22.591	24.702	42.644	48.623	70.401	95.656	100.390	96.862
Bahía de Cádiz	4.431	7.356	6.737	9.086	8.895	7.143	6.950	8.728	7.215	10.715	13.537	17.784	7.801	11.057	18.141	22.746
Baleares	3.163	5.631	6.550	6.401	6.982	8.522	13.694	14.884	21.662	36.989	31.890	22.404	24.432	26.437	32.663	24.391
Barcelona	34.809	29.919	27.237	46.194	17.834	32.558	81.929	62.542	116.091	70.921	132.953	151.434	213.602	238.006	184.934	171.221
Bilbao	26.577	52.119	41.858	41.148	57.695	50.389	38.174	35.885	28.741	29.535	31.602	40.997	52.449	35.165	22.073	59.107
Cartagena	9.589	8.387	8.634	9.668	8.782	5.501	6.067	10.226	16.941	31.265	36.030	26.270	20.686	26.064	11.694	16.527
Castellón	1.089	2.482	7.590	7.319	7.808	10.161	9.226	6.117	2.946	31.835	29.009	27.828	19.293	17.312	19.772	22.161
Ceuta	1.260	4.486	2.968	1.511	5.358	3.860	6.043	4.520	3.414	5.283	7.296	6.019	6.810	9.257	4.716	4.975
Ferrol San-Cibrao	2.054	3.098	3.271	5.147	2.544	2.487	6.380	9.397	12.270	9.893	35.450	56.566	13.072	18.254	22.988	19.654
Gijón	5.112	9.386	12.745	2.126	5.577	9.254	7.213	23.939	29.765	28.953	36.806	23.789	53.635	126.836	192.754	201.006
Huelva	4.978	5.064	14.485	12.712	11.820	13.748	7.413	13.842	12.951	24.250	22.338	26.368	8.851	19.116	28.234	16.421
Las Palmas	16.187	13.095	13.272	21.627	32.273	42.236	23.423	29.183	42.882	39.450	61.863	73.020	46.690	43.101	51.074	87.541
Málaga	2.200	6.045	3.115	3.311	6.839	23.011	20.124	16.268	18.823	11.356	6.439	9.542	10.365	9.349	16.508	19.221
Marín y Ría de Pontevedra	3.541	3.994	3.453	3.317	3.910	4.988	2.538	3.650	4.955	4.058	5.367	4.388	4.807	3.005	8.610	7.593
Melilla	1.331	9.210	4.018	9.308	7.474	4.816	14.982	7.678	6.824	7.660	4.396	2.815	14.184	15.485	20.393	13.615
Motril													7.300	6.779	10.794	5.410
Pasaia	3.917	2.305	4.392	5.204	3.215	6.438	2.660	5.474	3.106	2.609	3.653	2.798	5.979	5.487	2.061	1.640
Sta. Cruz de Tenerife	12.440	12.916	14.738	16.667	14.026	15.176	17.178	17.216	25.990	16.151	22.168	32.870	29.838	30.245	31.138	44.775
Santander	4.153	16.325	8.173	8.975	8.283	3.766	7.866	13.967	15.243	11.839	4.163	19.112	8.693	8.272	4.991	13.084
Sevilla	5.124	2.409	4.807	1.200	3.681	3.313	5.753	6.910	3.106	6.942	5.750	2.431	19.482	37.757	34.578	62.506
Tarragona	22.379	24.058	17.472	19.603	23.161	27.287	25.644	20.026	21.356	19.069	23.017	21.115	27.128	25.291	31.381	36.456
Valencia	33.221	30.760	40.562	43.370	44.202	21.372	37.260	31.287	29.337	59.744	72.716	68.003	108.723	188.265	131.772	182.788
Vigo	4.241	9.799	6.240	6.470	13.854	13.649	6.645	15.200	9.807	19.203	18.265	36.767	15.992	18.253	15.113	26.006
Vilagarcía	489	2.387	2.241	3.250	3.159	2.641	2.912	3.136	2.126	1.260	1.506	5.448	5.291	6.966	6.845	6.912
TOTAL AA.PP.	246.417	294.112	298.185	333.836	358.667	372.904	417.672	405.105	500.575	543.583	693.655	780.663	876.196	1.112.502	1.098.532	1.320.060
Puertos del Estado	20.014	2.391	3.675	5.332	2.409	2.586	1.125	2.041	604	1.539	1.154	8.558	1.831	1.163	860	1.843
Ajustes de Consolidación	0	0	0	-2.258	-226	-393	-336	-1.379	-1.497	0	0	-6.455	-23	0	0	0
TOTAL AGREGADO	266.431	296.502	301.859	336.909	360.850	375.097	418.461	405.768	499.682	545.122	694.809	782.766	878.004	1.113.665	1.099.392	1.321.903

(1) La Autoridad Portuaria de Almería-Motril se segregó el 01-10-2005 en las Autoridades Portuarias de Almería y de Motril, aunque los estados financieros se separaron con efectos 01-01-2005

5.1.9. Evolución histórica de las Inversiones totales en devengos *(continuación)*

(En miles de euros)

(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Total Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias), intangible y financiero																
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
A Coruña	115.867	209.752	104.293	28.394	15.956	12.050	51.831	29.280	7.140	4.527	16.544	7.358	9.118	13.812	24.858	40.136	1.020.985
Alicante	3.715	3.964	1.920	1.370	3.506	3.528	1.058	1.131	3.310	2.201	2.578	1.726	3.002	5.028	4.143	1.942	200.869
Almería-Motril																	101.011
Almería	8.066	9.736	9.565	2.903	2.387	13.028	10.269	4.432	1.458	1.691	1.087	4.115	4.617	2.775	2.874	5.942	166.123
Avilés	9.951	4.665	15.761	15.707	10.048	9.093	6.444	2.603	2.590	6.269	2.221	2.890	7.121	3.781	4.061	13.991	239.460
Bahía de Algeciras	101.840	61.395	41.271	21.488	25.998	23.918	86.646	25.063	13.871	18.259	20.573	17.500	17.737	72.009	19.232	34.678	1.322.993
Bahía de Cádiz	4.146	4.840	1.760	26.476	21.282	26.296	25.221	16.462	4.616	4.256	3.718	10.422	7.320	9.497	4.880	43.445	382.960
Baleares	19.875	34.579	63.600	47.104	20.334	17.839	20.741	15.038	26.302	21.965	19.345	28.426	21.008	25.001	39.983	47.616	755.450
Barcelona	115.131	92.255	105.419	85.731	85.104	40.783	66.855	26.585	73.776	49.285	59.799	26.529	68.943	73.525	42.714	70.050	2.694.669
Bilbao	47.002	46.659	49.980	22.051	32.822	47.804	30.342	32.306	65.450	49.198	39.324	8.895	22.785	34.593	19.173	35.007	1.226.903
Cartagena	28.154	20.093	27.782	14.035	16.965	11.598	12.512	38.381	23.380	23.127	11.260	22.157	162.993	25.932	12.249	34.723	737.672
Castellón	36.694	23.491	7.018	5.827	4.746	3.440	3.133	3.485	8.513	4.140	5.642	6.406	4.626	18.790	12.919	24.986	395.803
Ceuta	5.353	5.989	3.882	2.474	1.128	1.741	5.026	2.722	4.338	2.759	3.940	2.467	2.930	13.381	8.028	10.542	154.474
Ferrol San-Cibrao	17.282	13.138	6.188	5.768	5.225	2.911	9.503	3.081	8.240	9.207	11.863	19.337	13.426	12.650	26.287	21.756	408.383
Gijón	124.335	155.156	10.052	4.114	7.307	60.191	3.315	2.966	1.893	6.514	5.251	3.047	7.138	9.564	5.510	17.138	1.192.386
Huelva	22.327	22.991	17.084	11.608	52.333	67.436	67.882	59.487	32.008	39.386	40.981	56.724	57.611	51.064	36.626	24.051	902.191
Las Palmas	23.758	23.117	17.239	27.864	13.376	32.590	43.418	23.920	29.593	14.497	20.391	31.929	19.425	22.564	26.646	38.977	1.046.221
Málaga	22.465	5.821	9.630	10.288	3.459	6.275	3.937	1.454	1.381	1.113	1.851	2.688	1.591	3.945	8.728	3.882	271.026
Marín y Ría de Pontev.	8.184	7.625	3.066	5.830	1.228	3.753	7.601	992	1.570	2.757	803	1.439	1.519	1.122	3.019	2.937	125.618
Melilla	14.727	9.212	4.092	2.572	4.491	5.182	3.670	4.509	3.439	3.134	1.992	1.190	825	1.701	1.326	2.745	208.996
Motril	3.199	3.887	1.665	1.196	1.280	12.124	5.730	2.611	3.661	1.262	2.422	3.788	3.334	2.377	2.534	2.365	83.716
Pasaia	4.155	10.739	11.546	5.777	6.027	5.575	3.026	1.419	2.431	2.426	3.718	5.903	3.691	5.259	6.148	5.160	143.938
Sta. Cruz de Tenerife	34.713	24.353	26.797	34.533	20.285	38.110	80.164	47.805	38.652	24.633	15.844	20.148	27.249	29.271	27.278	13.825	857.190
Santander	20.578	5.043	6.937	2.499	29.782	11.837	12.758	20.282	23.060	8.304	4.834	6.778	21.636	36.011	36.211	15.961	419.414
Sevilla	69.803	16.718	31.925	460	1.197	2.254	20.187	9.508	15.950	8.499	4.399	3.071	6.158	3.092	3.637	6.913	409.522
Tarragona	56.007	32.668	44.973	35.168	25.767	18.309	20.698	13.827	17.459	18.660	11.413	33.263	26.510	23.954	16.220	19.317	798.657
Valencia	180.022	171.969	103.730	46.807	25.247	11.794	15.247	10.616	16.838	19.543	17.238	34.302	17.593	38.031	37.835	81.061	1.951.254
Vigo	28.918	20.900	16.922	23.529	19.749	7.359	11.501	14.703	7.688	8.650	20.783	15.154	11.576	14.331	11.812	19.620	488.697
Vilagarcía	11.162	7.966	1.972	5.591	4.732	2.816	1.618	1.062	917	843	845	744	453	123	126	518	98.058
TOTAL AA.PP.	1.137.427	1.048.721	746.066	497.165	461.762	499.631	630.331	415.732	439.526	357.104	350.657	378.396	551.935	553.185	445.057	639.280	18.804.639
Puertos del Estado	6.815	222.489	171.497	874	15.387	1.626	38.070	28.224	4.949	3.976	10.394	1.947	2.844	42.819	1.607	2.008	612.651
Ajustes de Consolidación	0	-214.463	-169.750	0	-11.000	0	-36.320	-27.400	-4.167	-3.000	-8.950	0	0	0			-487.616
TOTAL AGREGADO	1.144.241	1.056.748	747.813	498.039	466.150	501.257	632.080	416.556	440.308	358.080	352.101	380.343	554.779	596.004	446.664	641.287	18.929.673

5.1.10. Evolución histórica del inmovilizado material en devengos

(En miles de euros)

(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias)															
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
A Coruña	5.257	3.957	10.325	6.250	12.128	10.019	7.256	7.783	18.725	15.313	5.026	7.199	15.299	32.644	63.852	103.391
Alicante	2.873	2.963	3.180	14.540	3.810	4.720	3.124	5.649	7.302	7.885	12.153	16.518	26.891	19.007	6.610	10.075
Almería-Motril	2.327	4.318	4.809	3.941	6.313	1.664	12.649	10.183	11.048	12.601	10.321	18.206				
Almería													20.489	21.481	9.877	23.832
Avilés	4.332	2.795	4.157	2.874	4.035	3.357	5.329	2.597	4.943	3.577	14.020	11.946	16.528	12.415	9.017	17.114
Bahía de Algeciras	28.889	18.128	18.665	21.241	33.417	40.158	36.592	18.041	22.238	23.965	42.093	47.920	70.172	84.275	99.604	96.496
Bahía de Cádiz	4.183	7.242	6.450	6.960	8.803	6.461	6.701	8.279	6.992	10.610	13.448	17.259	7.699	9.965	18.047	20.080
Baleares	3.038	5.534	6.470	6.238	6.876	8.134	13.609	14.831	21.528	36.866	31.717	22.277	24.201	26.233	32.489	24.186
Barcelona	21.550	23.045	22.030	19.618	16.217	31.239	72.531	53.381	108.153	66.925	128.746	150.438	210.655	224.476	132.463	139.180
Bilbao	26.375	38.184	36.850	40.484	57.490	48.179	35.562	35.765	28.450	28.647	29.945	36.554	51.183	31.852	21.878	58.916
Cartagena	9.351	8.132	8.563	9.637	8.678	5.423	5.901	10.165	16.812	31.141	35.947	26.097	20.471	23.526	11.512	15.958
Castellón	1.070	2.409	7.585	7.295	7.512	10.091	8.461	6.108	2.936	31.822	29.001	27.812	19.271	17.298	19.752	18.079
Ceuta	1.221	4.344	2.925	1.455	5.293	3.722	6.023	4.474	3.371	5.247	7.204	5.937	6.725	9.035	4.650	4.845
Ferrol San-Cibrao	2.000	3.071	3.250	4.177	2.509	2.481	6.368	9.365	12.260	9.842	35.416	56.504	13.006	18.213	12.765	18.873
Gijón	4.946	9.258	12.434	2.119	5.319	9.227	7.195	23.775	29.596	19.816	36.530	23.678	50.254	124.554	192.383	200.896
Huelva	4.918	5.020	14.384	12.660	11.820	13.651	7.397	13.485	12.815	24.147	22.183	26.227	8.661	19.116	27.988	16.302
Las Palmas	16.050	12.997	12.957	20.337	16.337	42.171	22.049	26.703	42.274	39.182	61.521	71.542	45.204	42.644	50.476	82.371
Málaga	2.072	5.863	3.000	3.275	6.797	22.981	19.572	16.244	18.810	11.323	6.436	9.478	10.345	9.009	16.271	18.226
Marín y Ría de Pontevedra	3.513	3.912	3.444	3.273	3.898	3.611	2.233	3.597	4.927	4.042	5.103	4.363	4.786	2.962	8.578	6.769
Melilla	1.292	9.136	3.966	5.510	7.462	4.802	7.086	7.649	6.775	7.573	4.366	2.759	14.097	15.466	16.200	13.573
Motril													7.245	6.530	9.473	3.687
Pasaia	3.792	2.165	4.331	5.192	3.185	6.329	1.923	4.660	2.567	2.423	3.481	2.614	5.810	5.253	1.790	1.023
Sta. Cruz de Tenerife	12.324	12.830	14.639	16.367	14.005	14.863	17.091	16.992	25.697	15.824	22.038	32.514	29.339	29.825	30.566	44.130
Santander	4.008	16.100	8.007	8.812	8.160	3.664	7.514	13.861	15.040	11.539	4.032	18.811	8.519	8.066	4.556	12.754
Sevilla	5.079	2.326	4.711	1.145	3.667	3.225	5.678	6.786	3.021	6.726	5.147	2.075	19.082	37.426	34.203	61.999
Tarragona	21.844	23.475	17.098	19.295	22.403	27.054	25.370	19.680	21.147	18.554	20.717	20.892	26.954	24.910	26.551	36.022
Valencia	32.661	29.358	39.608	38.018	36.364	20.509	36.295	30.216	28.724	58.709	72.144	63.575	104.285	181.431	121.899	173.145
Vigo	4.092	9.706	6.116	6.304	13.743	13.573	6.548	15.101	9.677	19.006	18.103	36.566	13.481	17.773	14.981	25.239
Vilagarcía	471	2.348	2.188	3.236	3.110	2.602	2.907	2.630	2.121	1.253	1.480	5.427	5.284	6.446	6.712	6.901
TOTAL AA.PP.	229.527	268.619	282.143	290.255	329.351	363.910	388.965	387.999	487.948	524.556	678.317	765.188	855.934	1.061.830	1.005.143	1.254.065
Puertos del Estado	18.859	613	890	4.345	2.086	2.074	693	1.567	516	434	897	1.551	1.511	519	489	645
Ajustes De Consolidación	0	0	0	-2.258	-226	-393	-336	-1.379	-1.425	0	0	0	-23	0	0	0
TOTAL AGREGADO	248.386	269.232	283.032	292.342	331.212	365.591	389.322	388.187	487.038	524.990	679.214	766.739	857.421	1.062.349	1.005.632	1.254.710

(1) La Autoridad Portuaria de Almería-Motril se segregó el 01-10-2005 en las Autoridades Portuarias de Almería y de Motril, aunque los estados financieros se separaron con efectos 01-01-2005

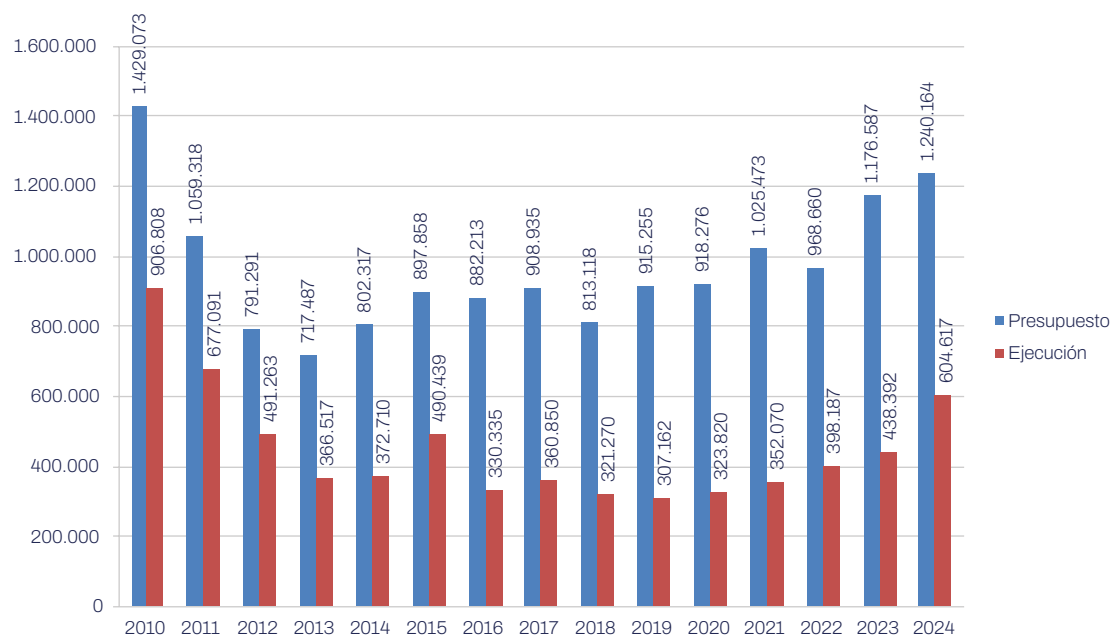
5.1.10. Evolución histórica del inmovilizado material en devengos (continuación)

(En miles de euros)

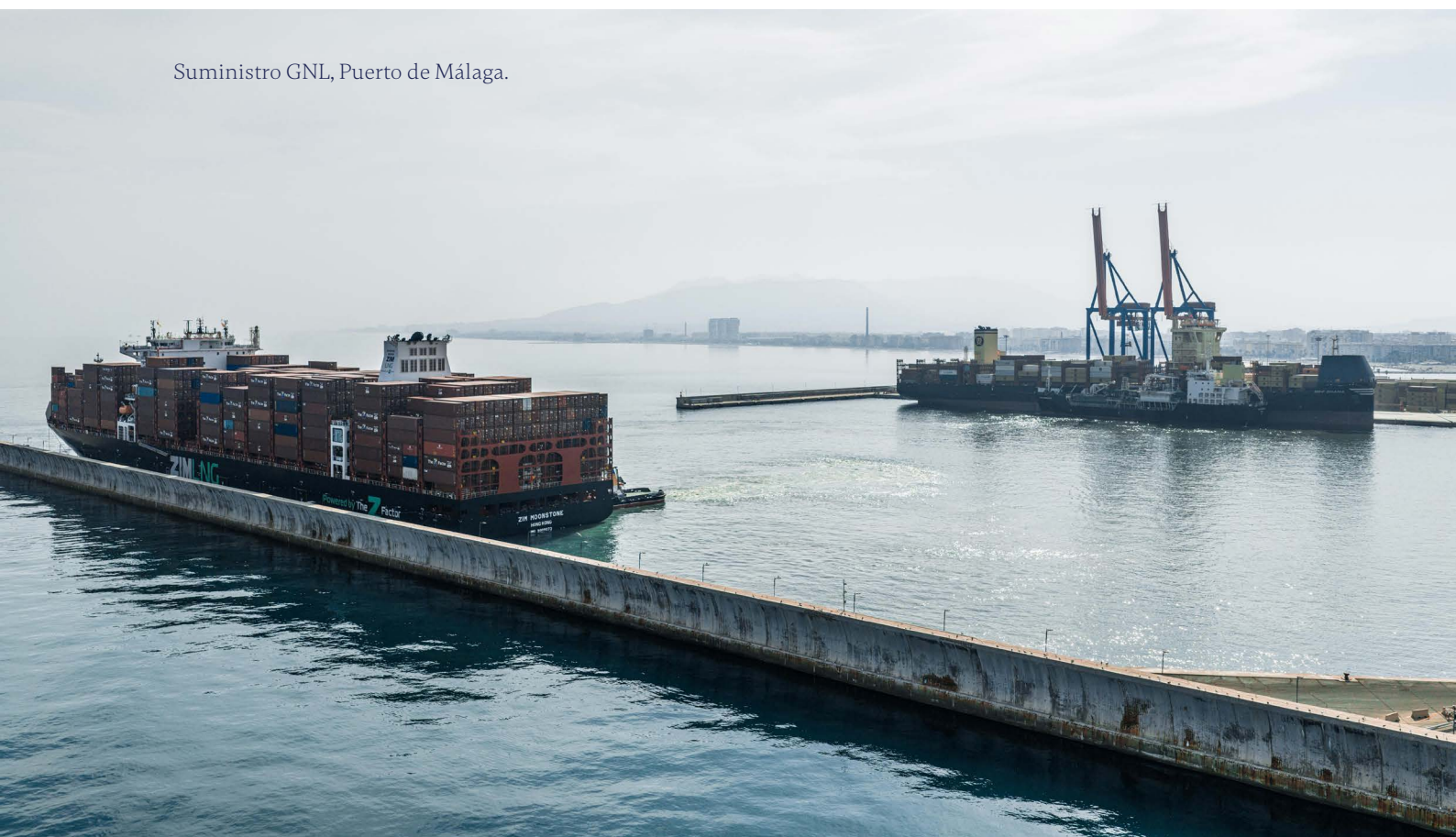
(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias)																
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
A Coruña	114.996	158.740	103.116	28.111	14.747	11.865	51.500	29.110	6.957	4.378	16.210	6.904	8.813	13.423	24.526	39.643	957.466
Alicante	3.580	3.864	1.817	1.293	2.044	3.344	988	1.068	3.182	2.070	2.510	1.647	2.878	4.963	4.049	1.868	188.467
Almería-Motril	(1)									0							98.380
Almería	7.962	9.623	9.379	2.773	1.280	12.905	8.413	1.995	1.360	1.501	928	3.918	4.532	2.725	2.806	5.814	153.594
Avilés	9.885	4.639	15.711	15.577	8.484	9.030	6.383	2.563	1.581	4.042	1.630	2.587	6.953	3.634	3.942	12.960	228.634
Bahía de Algeciras	93.084	61.147	40.464	20.902	25.097	23.288	43.077	24.750	13.488	18.007	17.454	13.981	15.464	18.184	18.337	33.798	1.182.417
Bahía de Cádiz	3.600	4.665	1.496	25.923	20.936	25.747	21.569	16.235	4.130	1.911	3.154	9.832	7.035	8.684	4.254	42.873	361.222
Baleares	19.638	34.339	63.220	46.828	20.044	17.492	20.406	14.683	26.076	21.739	18.839	27.860	19.210	20.242	38.951	46.232	740.024
Barcelona	105.215	65.738	87.572	70.920	79.491	29.072	41.520	23.192	52.554	46.292	55.676	22.454	59.471	27.745	37.479	60.971	2.286.012
Bilbao	46.788	46.490	49.501	21.870	32.680	46.329	28.946	30.832	61.523	48.542	35.454	8.560	21.106	33.161	17.954	30.917	1.166.968
Cartagena	27.845	19.850	17.667	13.774	10.960	10.950	11.862	15.223	13.564	12.473	9.886	11.935	12.367	16.842	9.690	11.766	473.968
Castellón	36.601	23.468	6.997	5.367	3.222	3.418	3.109	3.465	8.491	4.113	3.490	6.376	4.358	8.540	12.228	24.445	374.188
Ceuta	5.274	5.905	3.798	2.391	929	1.642	3.581	2.627	4.237	2.631	3.753	2.321	2.747	13.303	7.963	10.494	150.069
Ferrol San-Cibrao	17.133	13.094	6.145	5.727	4.008	2.733	9.401	2.943	8.140	9.070	11.632	12.657	13.354	12.568	26.221	21.660	386.584
Gijón	88.190	139.446	9.927	4.032	1.487	1.895	3.218	2.861	1.615	3.992	4.928	2.807	3.994	4.925	5.222	12.782	1.043.301
Huelva	17.490	22.945	16.750	11.455	8.642	17.121	25.368	18.453	15.786	19.240	20.403	41.083	28.946	24.423	32.951	23.846	585.680
Las Palmas	23.169	19.871	14.619	25.953	12.713	27.646	34.828	23.588	24.697	14.085	19.786	31.652	16.889	18.797	26.351	38.606	978.064
Málaga	20.981	5.705	9.450	10.264	3.393	6.071	2.977	819	790	1.013	1.728	2.573	1.510	3.828	8.271	3.747	262.821
Marín y Ría de Pontev.	8.171	7.602	3.048	5.801	1.198	3.738	6.644	956	1.533	2.732	790	1.432	1.507	1.117	3.005	2.933	121.215
Melilla	12.011	9.147	3.963	2.407	4.386	5.112	3.513	4.015	3.404	3.127	1.847	1.120	604	1.701	1.147	2.731	187.947
Motril	3.113	3.230	1.522	1.155	1.186	11.992	5.542	1.659	3.498	1.084	2.266	3.522	3.203	2.260	2.317	2.262	76.746
Pasaia	3.594	10.633	11.099	5.451	5.832	5.353	2.924	1.258	2.335	2.306	3.687	5.840	3.616	5.140	6.071	5.097	136.776
Sta. Cruz de Tenerife	33.320	23.633	26.176	34.047	19.600	37.478	75.038	47.073	38.158	24.155	14.985	19.264	26.198	26.795	26.125	13.005	834.095
Santander	18.398	4.837	6.788	2.377	1.563	2.051	6.596	6.096	3.407	8.218	4.764	6.662	16.566	35.929	36.157	15.870	329.722
Sevilla	56.881	16.718	31.728	460	1.132	2.192	12.174	9.367	10.372	7.771	3.235	1.557	5.358	3.087	3.635	6.902	374.867
Tarragona	55.706	31.921	44.086	33.897	24.902	16.934	19.876	13.337	16.931	18.179	10.941	32.717	24.784	21.223	15.794	18.999	772.193
Valencia	152.705	119.029	60.974	45.080	24.074	10.462	12.721	9.226	15.501	18.250	15.500	15.417	14.289	34.330	34.552	75.814	1.724.867
Vigo	28.718	20.672	16.737	23.362	17.717	7.211	11.234	14.479	7.416	8.370	10.560	14.907	11.329	13.989	11.160	19.205	467.074
Vilagarcía	11.152	7.898	1.931	5.549	4.675	1.858	1.587	1.043	871	806	823	684	427	104	114	506	95.145
TOTAL AA.PP.	1.025.202	894.851	665.682	472.745	356.424	354.928	474.994	322.917	351.596	310.097	296.858	312.271	337.509	381.662	421.273	585.746	16.738.504
Puertos del Estado	674	4.764	1.258	690	785	221	217	385	134	160	898	961	484	1.773	476	1.463	51.568
Ajustes De Consolidación	0	0	0	0			0	0	0		0	0	0	0	0	0	-6.040
TOTAL AGREGADO	1.025.876	899.615	666.939	473.435	357.208	355.149	475.212	323.302	351.731	310.257	297.756	313.232	337.993	383.436	421.749	587.209	16.785.495

5.1.11. Cumplimiento del presupuesto en Inversión no financiera en devengos

Evolución de los Presupuestos y la Ejecución de los últimos quince años
(Datos en miles de euros)

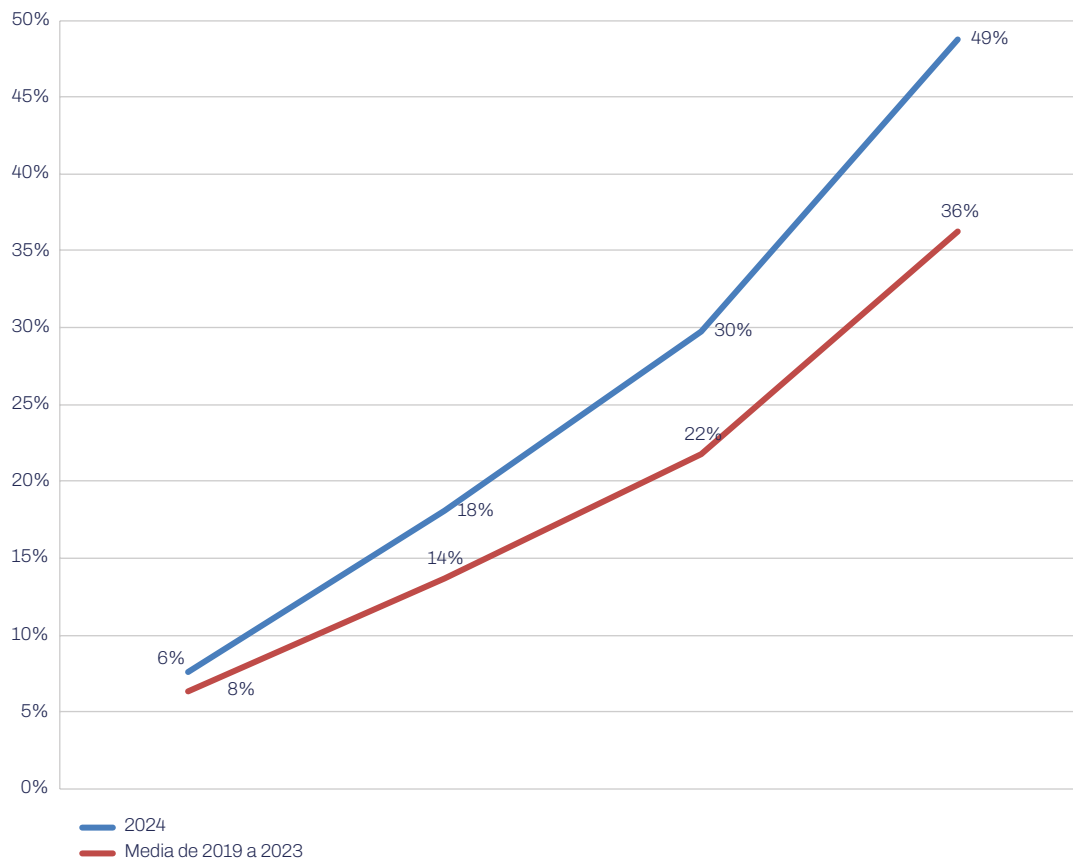


Suministro GNL, Puerto de Málaga.

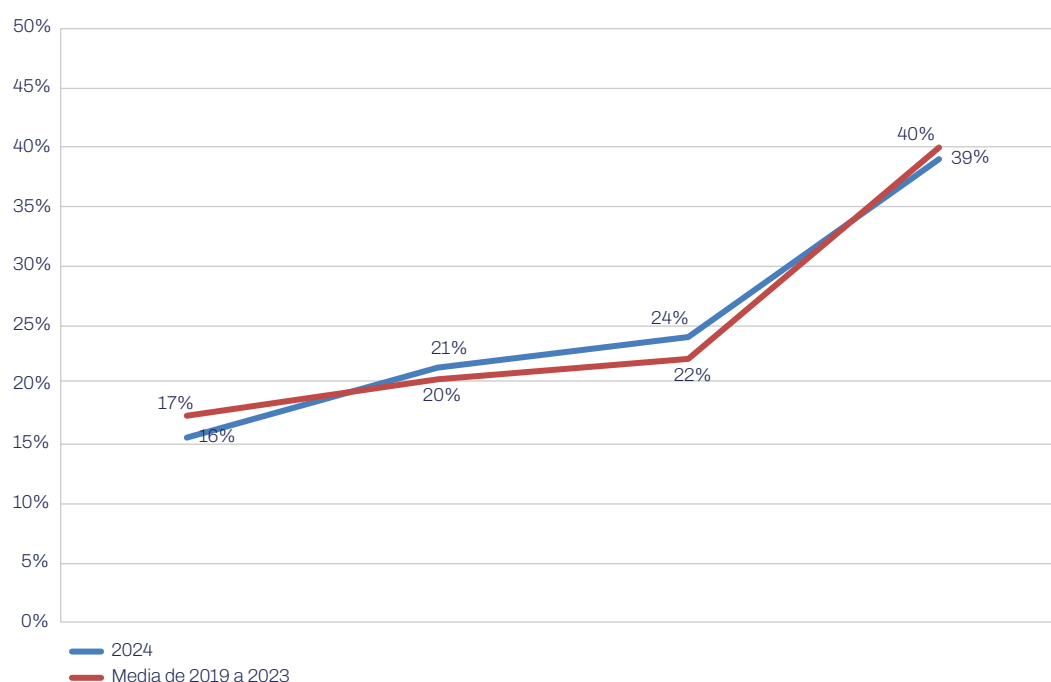


5.1.12. Distribución trimestral de la inversión ejecutada en devengos (Inversión Material e Intangible)

Grado de cumplimiento acumulado sobre presupuesto en porcentaje
(Se compara ejecución en 2024 con ejecución media en el período 2019 a 2023)



Grado de cumplimiento acumulado sobre presupuesto en porcentaje
(Se compara ejecución en 2024 con ejecución media en el período 2019 a 2023)



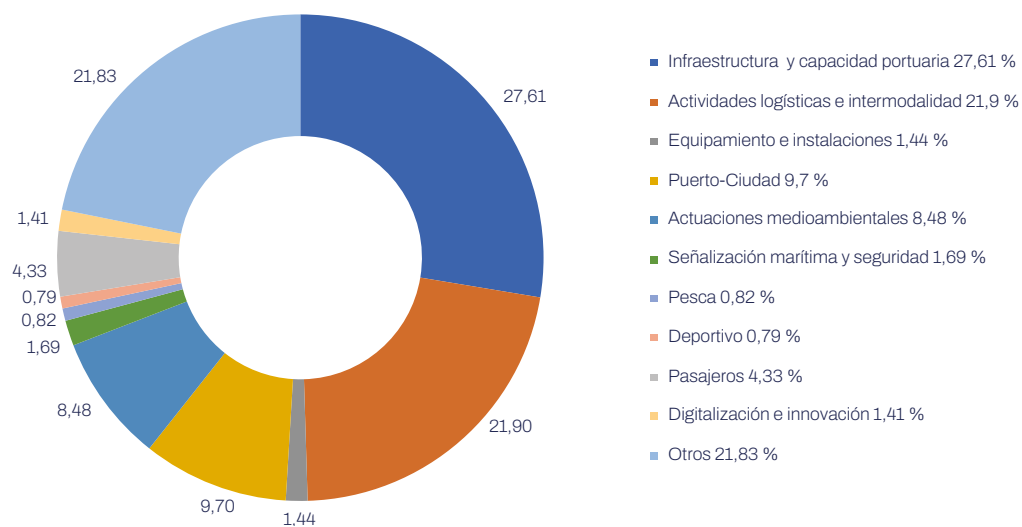
5.1.13. Distribución funcional de las inversiones públicas en Devengos

AUTORIDAD PORTUARIA	Infraestructura y capacidad portuaria 1 <i>Infrastructure and port capacity</i>	Actividades logísticas e intermodalidad 2 <i>Logistic activities and intermodality</i>	Equipoamiento e instalaciones 3 <i>Port equipment and facilities</i>	Puerto Ciudad 4 <i>City-Port relation</i>	Actuaciones medio ambientales 5 <i>Environmental actions</i>	Señalización marítima y seguridad 6 <i>Aids to navigation</i>
A Coruña	2,09	33,04	0,20	0,12	0,50	1,05
Alicante	0,42	0,79	-	0,18	0,02	0,09
Almería	1,50	1,40	0,34	0,32	0,15	0,05
Avilés	6,48	2,95	0,65	0,67	0,22	1,55
Bahía de Algeciras	6,05	4,56	4,34	0,74	3,35	2,61
Bahía de Cádiz	36,87	1,99	-	0,08	2,03	0,00
Baleares	1,71	0,19	-	20,97	3,02	0,47
Barcelona	6,35	9,25	0,19	9,79	5,95	-
Bilbao	18,96	0,06	-	4,27	6,81	-
Cartagena	2,05	1,36	0,44	0,62	0,07	-
Castellón	8,69	13,00	-	0,20	0,89	0,75
Ceuta	0,71	-	-	0,11	0,12	0,01
Ferrol-San Cibrao	0,18	15,10	-	4,07	0,42	0,02
Gijón	0,98	7,33	0,15	-	2,55	0,37
Huelva	11,34	6,43	0,41	2,14	1,48	-
Las Palmas	27,70	0,62	-	0,22	0,97	-
Málaga	0,09	-	-	0,23	1,18	0,01
Marín y Ría de Pontevedra	-	0,77	0,19	0,03	0,84	0,09
Melilla	0,67	0,20	-	-	0,49	0,02
Motril	-	0,30	-	0,01	1,06	0,00
Pasajes	2,58	0,59	0,01	0,26	0,51	0,13
Santa Cruz de Tenerife	6,76	-	0,06	0,30	0,97	0,27
Santander	7,18	3,40	0,35	1,59	1,67	0,12
Sevilla	0,76	1,89	-	0,28	0,87	0,08
Tarragona	0,16	10,67	-	0,56	1,41	1,96
Valencia	25,03	17,08	0,78	12,56	14,54	0,01
Vigo	1,76	7,50	1,12	1,88	2,20	0,90
Vilagarcía	-	-	-	-	0,04	0,24
Puertos del estado	-	-	-	-	-	-
Ajustes de consolidación	-	-	-	-	-	-
TOTAL	177,09	140,47	9,22	62,21	54,37	10,81

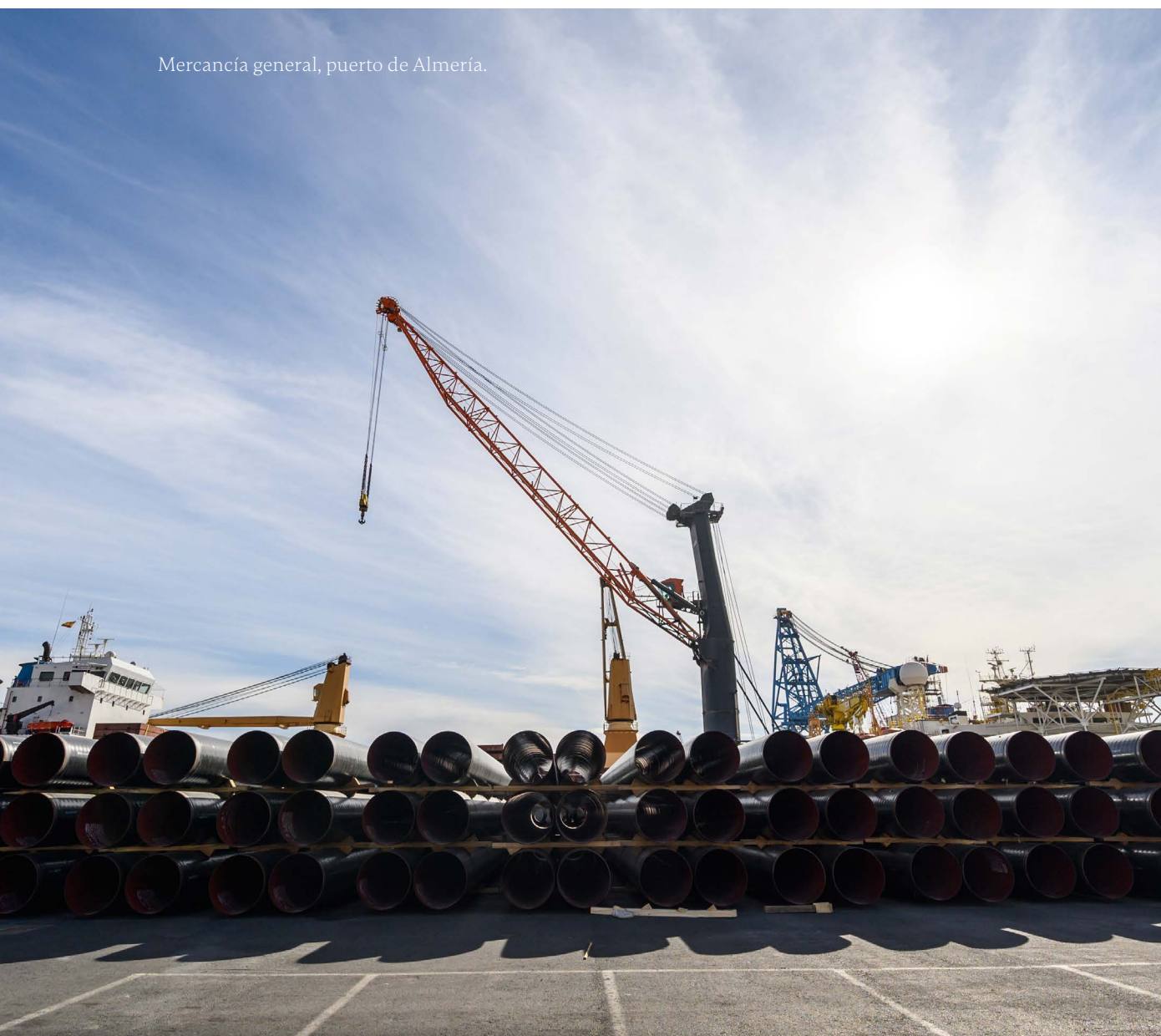
5.1.13. Distribución funcional de las inversiones públicas en Devengos (continuación)

AUTORIDAD PORTUARIA	Pesca 7 <i>Fishing</i>	Deportivo 8 <i>Sport</i>	Pasajeros 9 <i>Passengers</i>	Digitalización e innovación 10 <i>Digitalization and innovation</i>	Otros - <i>Other</i>	TOTAL TOTAL
A Coruña	0,04	0,09	-	0,41	2,60	40,14
Alicante	-	-	-	-	0,43	1,94
Almería	0,25	-	-	-	1,93	5,94
Avilés	-	0,44	-	0,65	0,37	13,99
Bahía de Algeciras	0,01	2,82	7,86	1,02	1,31	34,68
Bahía de Cádiz	0,00	-	0,01	0,27	2,20	43,44
Baleares	-	1,32	2,05	-	17,88	47,62
Barcelona	3,40	-	7,19	-	27,92	70,05
Bilbao	-	-	-	1,14	3,75	35,01
Cartagena	-	-	-	0,51	29,67	34,72
Castellón	-	-	-	0,05	1,40	24,99
Ceuta	-	-	8,53	-	1,06	10,54
Ferrol-San Cibrao	-	-	0,01	-	1,96	21,76
Gijón	-	-	-	0,59	5,17	17,14
Huelva	-	-	-	1,49	0,76	24,05
Las Palmas	-	-	0,82	-	8,65	38,98
Málaga	0,41	-	-	0,81	1,15	3,88
Marín y Ría de Pontevedra	0,69	-	-	-	0,32	2,94
Melilla	-	-	0,40	-	0,95	2,75
Motril	0,01	-	-	-	0,98	2,36
Pasajes	0,35	-	-	0,01	0,71	5,16
Santa Cruz de Tenerife	-	0,30	0,03	-	5,13	13,82
Santander	-	0,07	0,00	0,07	1,50	15,96
Sevilla	-	-	-	1,91	1,12	6,91
Tarragona	-	-	0,72	-	3,84	19,32
Valencia	-	-	0,09	-	10,97	81,06
Vigo	0,12	-	0,06	0,08	4,00	19,62
Vilagarcía	-	-	-	-	0,23	0,52
Puertos del estado	-	-	-	-	2,01	2,01
Ajustes de consolidación	-	-	-	-	-	-
TOTAL	5,29	5,04	27,77	9,03	139,98	641,29

Distribución funcional de las inversiones públicas



Mercancía general, puerto de Almería.



Puerto de Castellón.



5.2 Inversión ajena realizada en 2024

En este apartado se presentan los datos de inversión ajena realizada en 2024 entendiendo por “inversión ajena” la que se lleva a cabo por las empresas privadas que operan o tienen intereses en los Puertos, así como otros organismos de carácter público distintos de las propias Autoridades Portuarias.

Durante el año 2024 se han ejecutado un total de 1.089.532 miles de euros de inversión ajena en las Autoridades Portuarias, con el siguiente desglose:

Miles de euros

Autoridad Portuaria	Cierre 2024
A Coruña	21.142
Alicante	15.383
Almería	0
Avilés	1.780
Bahía de Algeciras	129.331
Bahía de Cádiz	18.709
Baleares	29.800
Barcelona	103.091
Bilbao	100.065
Cartagena	9.967
Castellón	4.820
Ceuta	1.166
Ferrol-San Cibrao	16.005
Gijón	10.167
Huelva	292.897
Las Palmas	75.270
Málaga	12.848
Marín y Ría de Pontevedra	3.803
Melilla	1.748
Motril	1.440
Pasaia	8.200
Santa Cruz de Tenerife	14.306
Santander	12.945
Sevilla	10.040
Tarragona	23.233
Valencia	146.061
Vigo	20.666
Vilagarcía	4.649
SUMA AAPP	1.089.532

6. SOCIEDADES PARTICIPADAS

Se presentan los datos más relevantes de las sociedades mercantiles en las que la participación de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, de forma conjunta o individual, supera el 51% del capital social de la sociedad.

Las sociedades consideradas son las siguientes:

- World Trade Center Barcelona, S.A. (WCTB).
- Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA).
- European Bulk Handling Installation, S.A., S.M.E. (EBHISA).
- Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A. (VPI).
- Puerto Seco de Madrid, S.A.
- Serviport Andalucía, S.A.

6.1. World Trade Center Barcelona, S.A. SME (WTCB)

WTCB se constituyó en Barcelona el 23 de Julio de 1990. El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos sociales, es la constitución, gestión y explotación en régimen de concesión administrativa (hasta el año 2.052) de una serie de edificaciones, obras e instalaciones en el muelle de Barcelona, según acuerdo de concesión firmado con la Autoridad Portuaria. La sociedad paga a la Autoridad Portuaria de Barcelona por meses vencidos las tasas de ocupación por la utilización del terreno y anualmente las de aprovechamiento por la actividad comercial.

Las inversiones inmobiliarias de la sociedad se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler. En cuanto al uso de dichas inversiones, se distribuye el cierre del ejercicio 2020 en 35.400 metros cuadrados de oficinas, 2.024 m2 de trasteros, 25.881 m2 de aparcamientos y 8.816 m2 de locales comerciales y salas.

El año 2024 se ha cerrado con una ocupación media del 92,00% (el año anterior fue del 93,00%) y una renta media en oficinas de 23,89 euros por metro cuadrado y mes (el dato del año anterior fue de 24,61 euros). De acuerdo con el informe de gestión del ejercicio, hay un incremento en la facturación de la cifra de negocio de 2024 frente a 2023, que es de 19.082 miles frente al año anterior de 18.949 miles respectivamente, lo que comporta 0,70%, más, lo que comporta que hemos facturado +133 Miles euros.

Se espera seguir trabajando para que los niveles de ocupación y renta se incrementen en los próximos ejercicios. Se han realizado y terminado en diciembre de 2024 importantes reformas en nuestro complejo de oficinas, tanto en los espacios exteriores como en los espacios compartidos dentro de los edificios y de esta manera se ha mejorado el posicionamiento del edificio WTCB en el mercado de oficinas de Barcelona.

El coste financiero de mercado se ha visto disminuido los últimos trimestres y es posible que siga haciéndolo en los próximos meses, hasta estabilizarse entorno al 2,5% como tipo de interés de referencia.

Respecto al nivel de endeudamiento de la sociedad, actualmente es inexistente, dado que se ha terminado de amortizar el crédito que la Sociedad mantenía con fecha agosto 2024. No obstante, es posible que la Sociedad deba solicitar financiación externa para acometer nuevos proyectos en el corto plazo.



El capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 29.176 miles de euros, distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Barcelona	75,99
FCC Construcción S.A.	24,01
TOTAL	100,00

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros) WTCB	2024	2023
Importe de la cifra de negocios	19.082	18.949
Aprovisionamientos	-13	-3
Otros ingresos de explotación	39	0
Gastos de personal	-193	-210
Otros gastos de explotación	-9.553	-8.693
Amortización del inmovilizado	-3.336	-3.541
Imputación de subvenciones	103	115
Otros resultados	-1308	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	4.821	6.617
Resultado financiero	-305	-386
Impuesto sobre beneficios	-1.129	-1.558
RESULTADO EJERCICIO BENEFICIO:	3.387	4.673

Detalle del importe neto de la cifra de negocios:

Importe neto cifra de Negocios según CCAA	2024	2023
Alquiler de oficinas	8.292	8.412
Gastos comunitarios	4.200	4.154
Ingresos por alquiler de espacio hotelero	2.865	2.808
Ingresos de parking	2.031	1.968
Alquiler de salas	772	838
Alquiler de trasteros	73	89
Alquiler de locales	525	460
Otros	324	220
TOTAL	19.082	18.949

Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros) WTCB	31/12/2024	31/12/2023
Activo no corriente	69.970	63.904
Activo corriente	4.246	10.369
TOTAL ACTIVO = PATRIMONIO NETO Y PASIVO	74.216	74.273
Patrimonio Neto	52.043	49.733
Pasivo no corriente	18.975	17.255
Pasivo corriente	3.198	7.285
TOTAL PASIVO	74.216	74.273

6.2. Centro Intermodal de Logística S.A. (CILSA)

La Sociedad Centro Intermodal de Logística, S.A, S.M.E. (CILSA) fue constituida en 1992 con el objeto social de promover, gestionar y realizar las actividades logísticas proyectadas por dicha Entidad en los terrenos calificados como sistema general portuario por el Plan General Metropolitano de Barcelona parte en el término municipal de Barcelona y parte en el del Prat de Llobregat, ampliándose en 1999 para poder realizar dichas actividades en otros centros o zonas de actividades logísticas situadas fuera del sistema general portuario.

De acuerdo con las cuentas anuales del ejercicio 2024, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) tiene una superficie total de 239 hectáreas, cuyo desarrollo se ha proyectado en tres fases, una primera fase de 69 ha., radicada en el término municipal de Barcelona (ZAL Port (BCN)), una segunda fase de 143 ha., radicada en el término municipal del Prat de Llobregat (ZAL Port (Prat)), y una tercera fase de 27 ha., que se inició durante el ejercicio 2015 cuando CILSA formalizó dos contratos de arrendamiento por un período de 50 años más una prórroga de 25 adicionales con el Consorcio de la Zona Franca (ZAL Port – Ciutat).

Actualmente, ZAL Port dispone de un total de 777.340 m² de naves logísticas y oficinas que ofrece en régimen de alquiler, así como un edificio de oficinas de 12.415 m² alquilables conocido como Service Center. Asimismo, CILSA ha otorgado un derecho de superficie a clientes de 289.070 m² sobre los cuales han construido unos 156.306 m² de naves, configurando un parque logístico de 933.646 m², pionero en España en este tipo de desarrollos.

De esta forma, ZAL Port se ha convertido en una de las piezas claves en los cinco puertos en uno del Port de Barcelona y asume un papel activo para consolidarse como un polo logístico de primera magnitud que genera riqueza, puestos de trabajo y por consecuencia es un motor económico.

El capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 18.920.000 euros y la distribución por accionistas es la siguiente:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Barcelona	51,5
Merlin Properties SOCIMI, S.A.	48,5
TOTAL	100

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

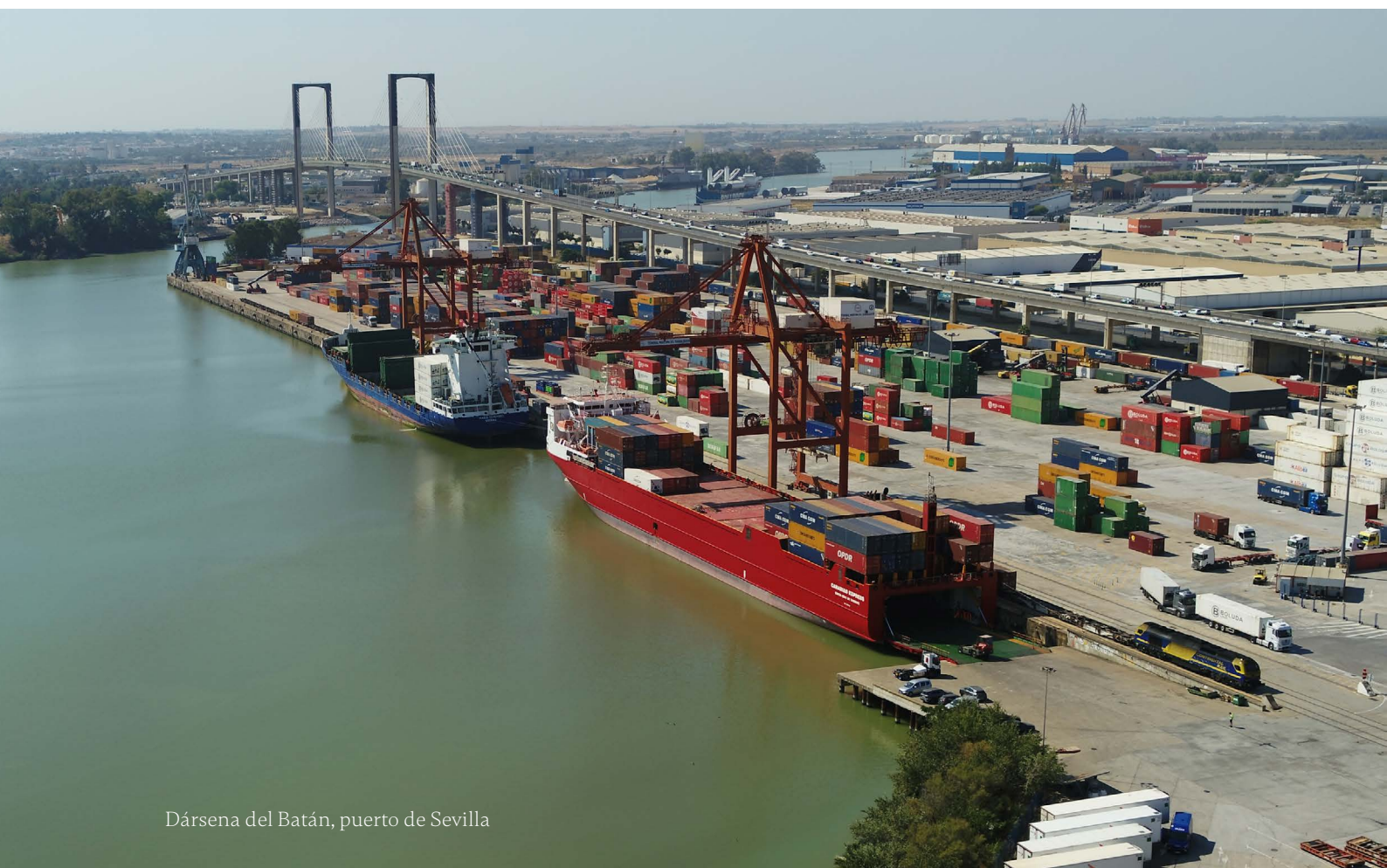
(En miles de euros)	2024	2023
Importe neto de la cifra de negocios	84.122	84.898
Otros ingresos de explotación	-	-
Gastos de personal	-1.052	-928
Otros gastos de explotación	-35.888	-36.335
Amortización del inmovilizado	-21.356	-21.346
Imputación de subvenciones	889	654
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	26.715	26.943
Resultado financiero	-3.099	-3.714
Impuesto sobre beneficios	-5.879	-5.786
RESULTADO DEL EJERCICIO	17.737	17.443

Detalle del importe neto de la cifra de negocios:

(En miles de euros)	2024	2023
Ingresos por cesión de derechos de suelo e ingresos por cánones de naves	6.494	7.084
Ingresos por alquileres de naves	67.363	66.043
Alquiler oficinas	1.346	1.359
Otros ingresos compensatorios	8.919	10.412
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	84.122	84.898

Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	31/12/2024	31/12/2023
Activo no corriente	306.322	313.910
Activo corriente	42.479	41.487
TOTAL ACTIVO = PATRIMONIO NETO Y PASIVO	348.801	355.397
Patrimonio Neto	166.742	160.406
Pasivo No corriente	156.420	169.408
Pasivo Corriente	25.639	25.583



Dársena del Batán, puerto de Sevilla

6.3. European Bulk Handling Installation, S.A., S.M.E. (EBHISA)

EBHISA fue constituida en 1991. Tiene como actividad la explotación de una terminal de graneles sólidos en el Puerto de Gijón en régimen de concesión administrativa: lleva a cabo la descarga y manipulación de hierro y carbón.

Además de la autorización del Consejo de Ministros para la gestión del servicio público de explotación de la Terminal de Graneles del puerto de Gijón, la sociedad cuenta desde enero de 1999 con una concesión de dominio público de la Autoridad Portuaria de Gijón, en la que se regulan las condiciones para la explotación de la Terminal de Graneles Sólidos del muelle de Minerales. Esta concesión, aprobada inicialmente por un plazo de 12 años hasta el 24 de febrero de 2011, se amplió con fecha 30 de junio de 2010 hasta el límite de 30 años, pudiendo renovarse la concesión a su vencimiento en coherencia con la duración de la actividad de servicio básico portuario que EBHISA tiene encomendado.

La sociedad ha tenido una Cifra de Negocio en 2024 de 26.286 miles de euros que presenta una disminución del (-12%) respecto al ejercicio 2023 con una Cifra de Negocios de 29.913 miles de euros.

En cuanto a la actividad principal de la sociedad, la descarga, el tráfico de toneladas descargadas ha sido de 7.325.221 toneladas frente a 8.744.849 toneladas del año 2023, representando un descenso del (-16%) del volumen de descarga en la terminal.

La sociedad ha realizado inversiones de Inmovilizado por importe de 750 miles de euros que corresponden a suministros e instalaciones en las áreas de Prevención Riesgos Laborales, Mantenimiento, Operaciones y Medio Ambiente

La sociedad mantiene en autocartera dos mil acciones nominativas equivalentes al 10% del capital social que adquirió a la sociedad OLIGSA.

El capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 1.202.000 euros, distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Gijón	68,8
Arcelor Mittal España, S.A.	11,2
Autocartera.	10,0
EDP España, S.A.U	5,0
Masaveu Industria, S.L.	5,0
TOTAL	100,0

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2024	2023
Cifra de Negocio	26.286	29.913
Aprovisionamientos	-3.316	-7.010
Gastos de personal	-7.663	-7.586
Otros gastos de explotación	-11.953	-12.384
Amortización del inmovilizado	-2.221	-2.276
Otros Resultados	-176	275
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.163	964
Resultado Financiero	-451	-364
Impuesto sobre Beneficios	0	0
RESULTADO DEL EJERCICIO(PÉRDIDAS)	535	600

Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	2024	2023
Activo no Corriente	14.227	15.772
Activo Corriente	6.775	4.390
TOTAL ACTIVO = TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	21.002	20.162
Patrimonio Neto	9.476	8.940
Pasivo No corriente	5.283	1.412
Pasivo Corriente corto plazo	6.243	9.810



6.4. Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A., S.M.E., M.P. (VPI)

Esta Sociedad se constituyó como una Sociedad Anónima el 23 de diciembre de 1994, desarrollando desde entonces una actividad de estudio y gestión, propios del comienzo de su objeto. Realiza las siguientes actividades:

- establecer áreas donde se puedan prestar servicios de almacenamiento y distribución de mercancías y donde se realicen actividades que confieran valor añadido a las mismas.
- crear una plataforma logística donde concentrar y distribuir los flujos de comercio internacional.
- acoger las operaciones logísticas ligadas a los operadores marítimos afectos al transporte Comunitario e internacional.
- explotar la gestión de dicha zona.
- realizar aquellos trabajos que directa o indirectamente favorezcan la comercialización de la Zona de Actividades Logísticas y de la Autoridad Portuaria de Valencia.

La sociedad continua en 2024 con la comercialización y el desarrollo de los proyectos de creación de plataformas logísticas anexas a los puertos de Valencia y Sagunto. A través de la sociedad se realiza el encargo de la Autoridad Portuaria de Valencia para la prestación de servicios relativos a la promoción medioambiental, la promoción internacional y la promoción logística de los puertos de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria.

El Capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 85.825.462,52 euros, distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria Valencia	98,40
Generalitat Valenciana	0,38
Ayuntamiento de Valencia	0,23
Entidad Pública Empresarial de Suelo SEPES	0,99
TOTAL	100,00

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2024	2023
Cifra de negocio	395	615
Otros ingresos de explotación	2	3
Gastos de personal	-462	-462
Otros gastos de explotación	-553	-456
Amortizaciones del inmovilizado	-2	-3
Otros resultados	-1	6
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	1.649	2.212
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.028	1.915
Resultado financiero	1.603	1.180
Impuesto sobre beneficios		
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.631	3.095

Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	2024	2023
Activo no corriente	48.364	46.717
Activo corriente	47.598	46.663
TOTAL ACTIVO = PATRIMONIO NETO Y PASIVO	95.962	93.380
Patrimonio Neto	95.898	93.267
Pasivo No corriente	6	38
Pasivo Corriente	58	75

6.5. Puerto Seco de Madrid, S.A.

La sociedad se constituyó en 1996, siendo su objeto social la construcción y explotación de una terminal de contenedores, así como la prestación de los servicios que faciliten tanto la manipulación como el transporte y la distribución de mercancías. Finalizada la construcción de la infraestructura principal de la Terminal, en septiembre de 2000 se inicia su operación.

Las actividades que se realizan en Puerto Seco de Madrid son: la recepción y expedición de trenes, la carga y descarga de contenedores, el almacenamiento transitorio de contenedores y la operativa de trasbordo modal, completando sus servicios intermodales con la prestación de servicios complementarios como operaciones de grupaje, almacenamiento, consolidación y desconsolidación de mercancías, además de servicios vinculados a las actividades aduaneras y parafiscales prestadas en la instalación.

El Consejo de administración, en su sesión de 27 de marzo de 2013, acordó la adjudicación del contrato para la gestión integral del puerto seco a Conterail, S.A. A través de dicho contrato, Conterail asume la realización de las actividades inherentes a la configuración del Puerto Seco de Madrid como una terminal de intercambio modal (Tren-camión, camión-tren, tren-tren) especializada en la operativa de manipulación de contenedores con origen o destino puerto marítimo, así como las actividades vinculadas a estas que sin ser imprescindibles para el tráfico propio de la terminal, contribuyan a incrementar o complementar la base de servicio y negocio de la instalación.

En 2024 la actividad desarrollada en la Terminal se cifra en 59.202 contenedores, lo que representa un descenso del 9,48% respecto al año anterior.

El capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 7.813.130 euros distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Puertos del Estado	10,20
Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras	10,20
Autoridad Portuaria de Barcelona	10,20
Autoridad Portuaria de Bilbao	10,20
Autoridad Portuaria de Valencia	10,20
Comunidad de Madrid	25,00
ADIF	13,08
Ayuntamiento de Coslada	10,92
TOTAL	100,00

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2023	2024
Cifra de Negocio	739	728
Aprovisionamientos	3	0
Otros ingresos de explotación	64	55
Gastos de personal	-79	-82
Otros gastos de explotación	-121	-106
Amortización del Inmovilizado	-409	-405
Imputación de subvenciones y otros	65	65
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	262	255
Resultado financiero	-2	0
Resultado del ejercicio antes de impuestos	260	255
Impuesto sobre beneficios	-65	-64
RESULTADO DEL EJERCICIO DESPUÉS DE IMPUESTOS	195	191

Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	31/12/2023	31/12/2024
Activo No corriente	7.652	7.246
Activo corriente	2.289	2.766
TOTAL ACTIVO = PATRIMONIO NETO Y PASIVO	9.941	10.012
Patrimonio Neto	9.441	9.584
Pasivo No corriente	376	358
Pasivo corriente	124	70

6.6. Serviport Andalucía, S.M.E., M.P., S.A.

La reorientación corporativa iniciada en 2015, que se materializó en 2016 con el cierre de la delegación de Cádiz, culminó en 2017 con una reorganización accionarial. Portel y la APBC vendieron el total de sus acciones a la APS convirtiéndose así en el socio mayoritario de la sociedad con una participación del 52%.

En paralelo, la evolución de la normativa administrativa que regula el funcionamiento de las empresas mercantiles públicas, las restricciones legales de los procesos de licitación y contratación motivaron, durante el ejercicio 2018 el proceso de transformación de la sociedad hasta convertirla en 100% de titularidad pública y así poder continuar teniendo la consideración de medio propio de la APS. Este es, sin duda, un factor clave para su operatividad. Puede desempeñar las funciones de departamento tecnológico de la APS, y a la vez, por su característica de empresa mercantil pública tiene margen de maniobra para participar en consorcios empresariales y adherirse a los marcos de financiación nacionales y europeos.

Esta transformación se materializó mediante la compraventa de la participación del Consorcio de la Zona Franca de la Bahía de Cádiz por el Consorcio de la Zona Franca de Sevilla y mediante un acuerdo de reducción del 48% del capital de Serviport en propiedad de socios privados mediante la compra por parte de la sociedad y posterior amortización de estas acciones. Este proceso iniciado y acordado en 2018 se conformó en el primer trimestre de 2019. En el ejercicio 2020 Serviport ha completado el proceso para convertirse en una empresa mercantil de capital totalmente público.

Durante 2024 se ha continuado el proceso interno para cumplir con los requisitos de una Sociedad Mercantil Estatal.

El capital social al 31 de diciembre de 2024 es de 265.000,00 euros, distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Sevilla	98,11
Consorcio de la Zona Franca de Sevilla	1,89

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2024	2023
Importe de la cifra de negocios	532	485
Variación de existencias	–	–
Aprovisionamientos	-144	-83
Otros ingresos explotación	140	66
Gastos de personal	-383	-366
Otros gastos de explotación	-63	-58
Amortización del inmovilizado	-4	-6
Otros resultados	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	77	35
Resultado financiero	0	0
Impuesto sobre beneficios	0	0
RESULTADO DEL EJERCICIO	77	35

Balance de Situación (resumen):

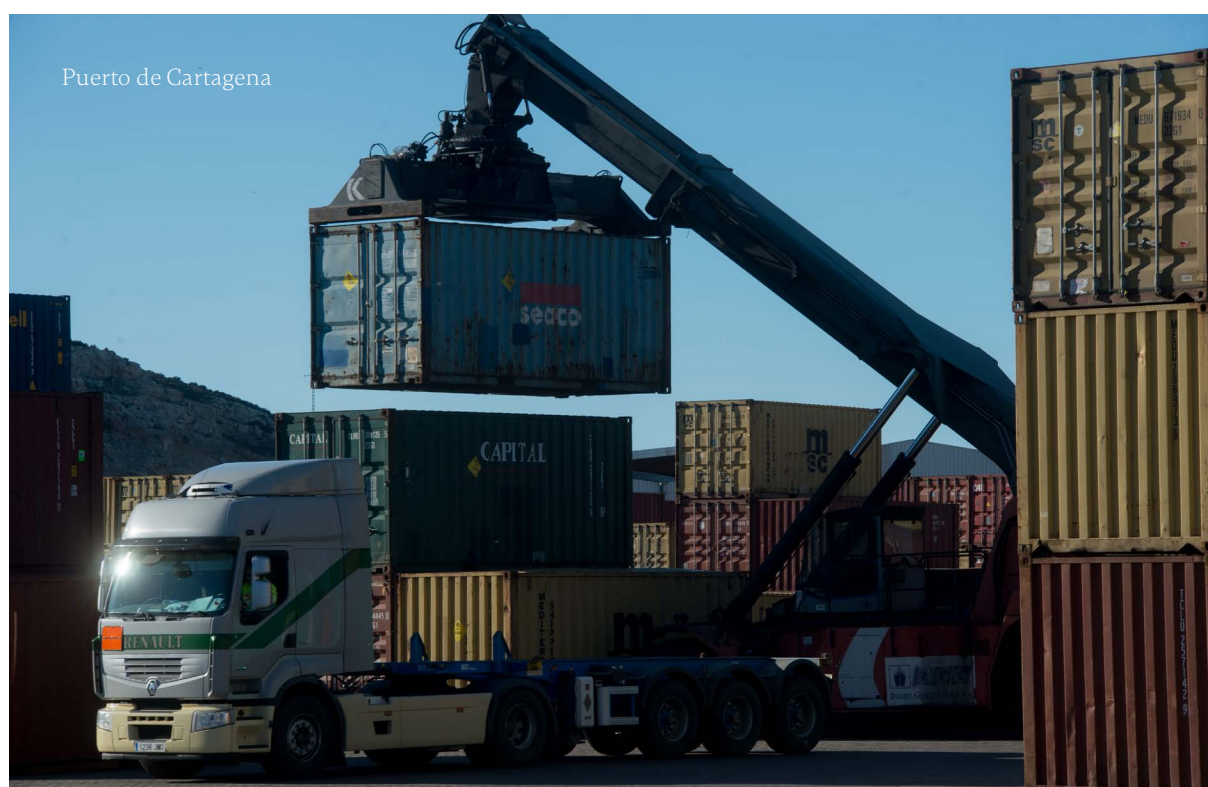
(En miles de euros)	2024	2023
Activo no corriente	18	22
Activo corriente	667	449
TOTAL ACTIVO = PATRIMONIO NETO Y PASIVO	685	472
Patrimonio Neto	496	419
Pasivo No corriente	–	–
Pasivo Corriente	189	53

6.7. Participaciones permanentes en capital 2024

Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN EMPRESAS DEL GRUPO				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la participac.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
BARCELONA	Centro Intermodal de Logística, S.A.	51,50%	26.652	-	-
	Gerencia Urbanística Port Vell	100,00%	1.758	-	-
	World Trade Center Barcelona, S.A.	75,99%	26.917	-	-
	Train Port Barcelona, S.A.	50,00%	75	-	-
	SUBTOTAL	-	55.402	-	-
GIJÓN	European Bulk Handling Installation (EBHISA)	68,80%	827	-	-
	SUBTOTAL	-	827	-	-
SEVILLA	Serviport Andalucía, S.A.	98,11%	236	-	-
	SUBTOTAL	-	236	-	-
VALENCIA	Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A.	98,40%	130.371	36.006	-
	SUBTOTAL	-	130.371	36.006	-
Ajustes consolidación	Participación B. Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia y OPPE en Puerto Seco	51,00%	3.985	341	-
	SUBTOTAL	-	3.985	341	-
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO			190.821	36.347	-



Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN EMPRESAS ASOCIADAS				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la participac.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
AVILÉS	Nueva Rula de Avilés, S.A.	33,77%	536	120	-
	SUBTOTAL	-	536	120	-
BAHÍA DE ALGECIRAS	Red Logística de Andalucía, S.A.	13,09%	11.211	-	-
	SUBTOTAL	-	11.211	-	-
BARCELONA	Portic Barcelona, S.A.	40,69%	118	-	-
	Catalana d'Infraestructures Portuàries, S.L.	49,00%	8.771	-	-
	Terminal Marítima Zaragoza, S.L.	21,55%	4.310	622	-
	Terminal Intermodal de l'Empordà, S.L.	47,32%	1.500	660	-
	Terminal Intermodal Marítima Centro, S.L.	49,00%	4.092	2.123	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.	36,73%	4.114	480	-
	B2B Logistics, SL	49,00%	245	-	-
	SUBTOTAL	-	23.149	3.886	-
BILBAO	Servicios Intermodales Bilbao Port S.L.	43,39%	1.445	1.445	-
	Fundación Puerto y Ría de Bilbao	49,00%	49	28	-
	SUBTOTAL	-	1.494	1.473	-
CARTAGENA	Consorcio del Depósito Franco de Cartagena	37,19%	1.481	260	-
	SUBTOTAL	-	1.481	260	-
GIJÓN	Lonja Gijón Musel, S.A.	46,27%	621	-	-
	SUBTOTAL	-	621	-	-
MOTRIL	1908 Puerto de Motril AIE	29,41%	6	-	-
	SUBTOTAL	-	6	-	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Parque Marítimo Santa Cruz, S.A.	50,00%	30	-	-
	SUBTOTAL	-	30	-	-
SANTANDER	World Trace Center Santander, S.A.	25,00%	125	125	-
	SUBTOTAL	-	125	125	-
TARRAGONA	Nautic Tarragona, S.A.	35,00%	421	1	-
	Servei Mancomunitat de Prevenció Port de Tarragona, S.A.	34,58%	34	14	-
	Terminal intermodal Monzón, SL	5,00%	182	20	-
	SUBTOTAL	-	637	36	-
VALENCIA	Infoport Valencia, S.A.	24,98%	84	-	-
	SUBTOTAL	-	84	-	-
PUERTOS DEL ESTADO	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	68	-
	SUBTOTAL	-	797	68	-
Ajustes consolidación	Participación OPPE en Puerto Seco	-10,20%	-797	-68	-
	Participación Bilbao y Santander en Puerto Seco Azuqueca de Henares	12,00%	288	49	-
	Participación Bilbao y Valencia en CSP Iberian Zaragoza R. Term., SL	20,00%	1	0	-
	SUBTOTAL	-	-508	-19	-
TOTAL EMPRESAS ASOCIADAS			39.665	5.949	-

Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN OTRAS PARTES VINCULADAS				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la participac.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
BAHÍA DE ALGECIRAS	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	68	-
	SUBTOTAL	-	797	68	-
BARCELONA	Agencia Barcelona Regional	11,76%	180	-	-
	Puertos Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	68	-
	Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	3,89%	105	105	-
	Terminal Intermodal Monzon, SL	10,00%	364	-	-
	SUBTOTAL	-	1.447	173	-
BILBAO	Puerto Seco de Madrid S.A.	10,20%	797	68	-
	Bilbao Ría 2000 S.A.	10,00%	200	200	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares S.A.	7,00%	168	49	-
	Puerto Seco de Burgos S.A.	10,00%	6	-	-
	CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, S.L.	10,00%	0	-	-
	SUBTOTAL	-	1.172	317	-
CASTELLÓN	Fundación Portcastelló	9,09%	10	-	-
	SUBTOTAL	-	10	-	-
VALENCIA	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	68	-
	CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, S.L.	10,00%	0	0	-
	SUBTOTAL	-	797	69	-
Ajustes consolidación	Participación B. Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia en Puerto Seco	-40,80%	-3.188	-273	-
	Participación Bilbao en Puerto Seco Azuqueca de Henares	-7,00%	-168	-49	-
	Participación Bilbao y Valencia en CSP Iberian Zaragoza R, Ter SL	-20,00%	-1	-0	-
	SUBTOTAL	-	-3.357	-322	-
TOTAL OTRAS PARTES VINCULADAS			866	305	-



Agregado Sistema Portuario

(miles de euros)

Autoridad portuaria	INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO EN INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la participac.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
ALMERÍA	Cajamar	-	36	-	-
	SUBTOTAL	-	36	-	-
AVILÉS	Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias, S.A. (ZALIA S.A.)	1,06%	1.767	1.042	-
	SUBTOTAL	-	1.767	1.042	-
GIJÓN	Villadangos Intermodal, S.L.	13,50%	300	-	-
	GLD Atlantique	1,00%	55	55	-
	Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias S.A. (ZALIA S.A.)	2,13%	3.538	2.077	-
	SUBTOTAL	-	3.893	2.132	-
LAS PALMAS	Cajamar	-	0	-	-
	Fondo de inversión	-	1.000	-	-
	SUBTOTAL	-	1.000	-	-
MOTRIL	Caja Rural de Granada	-	0	-	-
	SUBTOTAL	-	0	-	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, S.A.	0,26%	38	-	-
	SUBTOTAL	-	38	-	-
SANTANDER	Puerto Seco Santander Ebro, S.A.	12,50%	262	262	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.	5,00%	120	-	-
	SUBTOTAL	-	382	262	-
VIGO	Club Financiero de Vigo S.A.	0,18%	17	11	-
	SUBTOTAL	-	17	11	-
PUERTOS DEL ESTADO	Emgrisa	0,08%	6	-	-
	Mercator Ocean	5,00%	103	-	-
	SUBTOTAL	-	109	-	-
Ajustes consolidación	Participación A.P. Santander en Puerto Seco Azuqueca de Henares	-5,00%	-120	-	-
	SUBTOTAL	-	-120	-	-
TOTAL INVERSIONES FINANCIERAS A L.P.			7.121	3.447	-

7. RATIOS DE GESTIÓN

7.1. Ingreso Medio de la Tasa del Buque

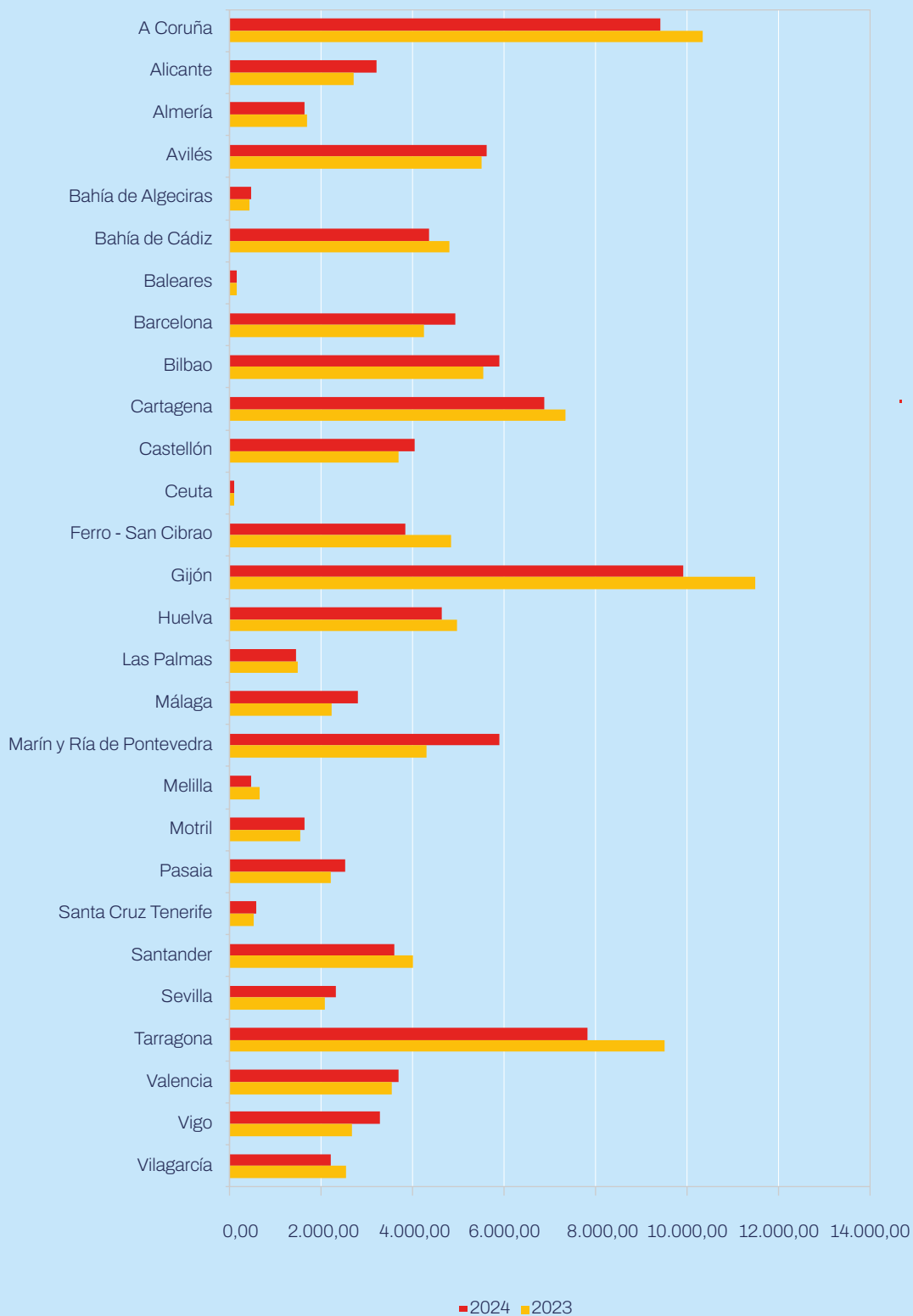
Autoridad Portuaria	Euros / Buque*		Euros / GT**	
	2024	2023	2024	2023
A Coruña	9.424	10.348	0,347	0,407
Alicante	3.221	2.710	0,148	0,165
Almería	1.638	1.697	0,088	0,095
Avilés	5.620	5.515	0,745	0,705
Bahía de Algeciras	479	438	0,027	0,024
Bahía de Cádiz	4.355	4.800	0,153	0,173
Baleares	164	168	0,028	0,029
Barcelona	4.932	4.246	0,114	0,099
Bilbao	5.894	5.554	0,287	0,261
Cartagena	6.887	7.335	0,312	0,326
Castellón	4.048	3.690	0,276	0,266
Ceuta	105	103	0,015	0,014
Ferrol - San Cibrao	3.847	4.852	0,253	0,294
Gijón	9.918	11.498	0,550	0,644
Huelva	4.639	4.967	0,254	0,260
Las Palmas	1.455	1.486	0,065	0,071
Málaga	2.810	2.242	0,070	0,071
Marín y Ría de Pontevedra	5.890	4.300	0,853	0,688
Melilla	473	656	0,017	0,025
Motril	1.635	1.551	0,099	0,093
Pasaia	2.526	2.220	0,310	0,268
Santa Cruz de Tenerife	580	527	0,045	0,042
Santander	3.596	4.002	0,185	0,201
Sevilla	2.322	2.092	0,380	0,355
Tarragona	7.821	9.516	0,380	0,461
Valencia	3.704	3.545	0,091	0,089
Vigo	3.280	2.679	0,129	0,111
Vilagarcía	2.207	2.556	0,301	0,323
MEDIA AGREGADA AA.PP.	1.546	1.554	0,095	0,097

*Tasa del buque / N° de buques

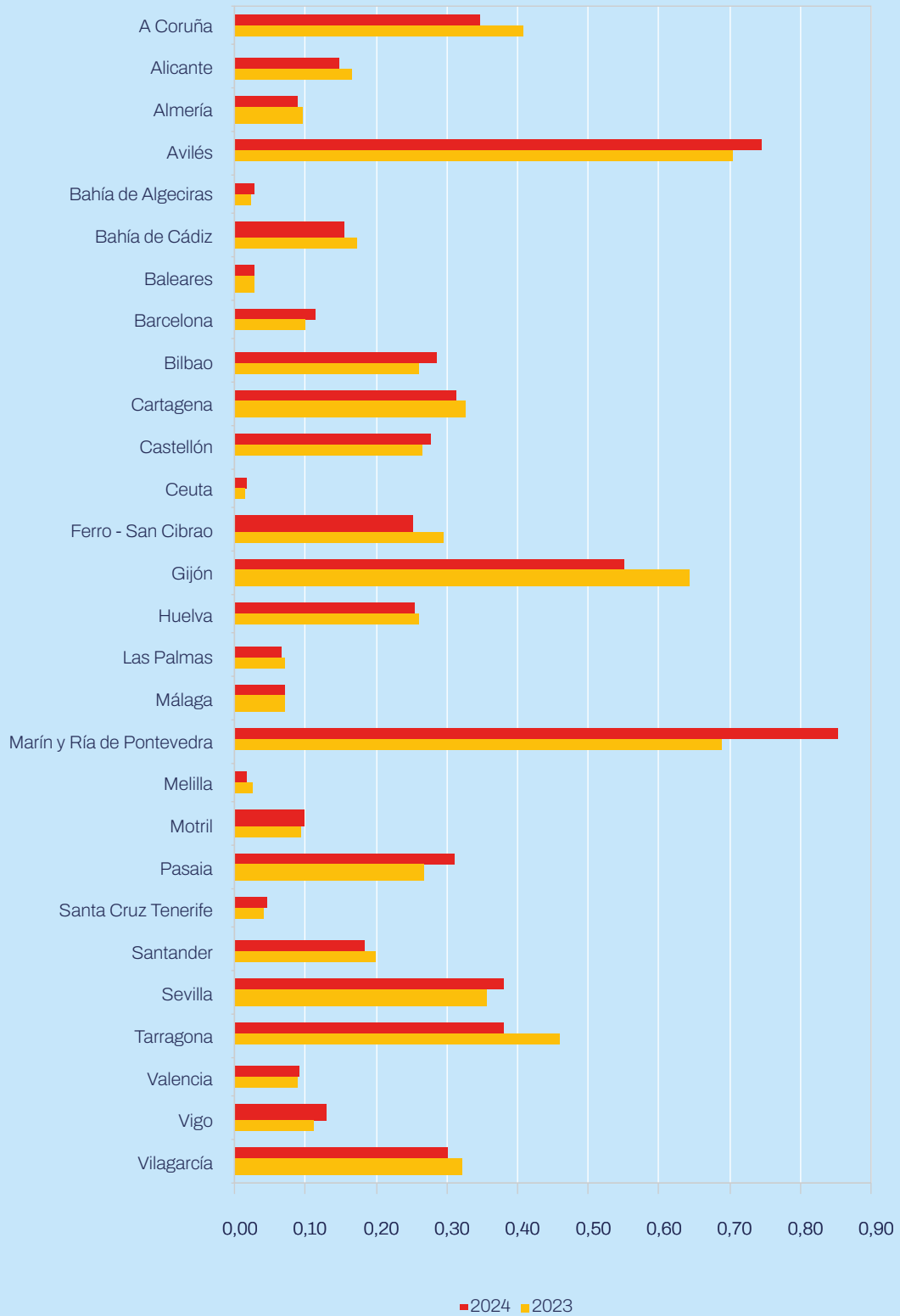
**Tasa del buque / N° unidades de arqueado bruto (GT)

Ingreso Medio de la Tasa del Buque

(Euros/Buque)



Ingreso Medio de la Tasa del Buque (Euros/GT)



7.2. Ingreso Medio de la Tasa del Pasaje*

(Euros/Pasajero) (1)

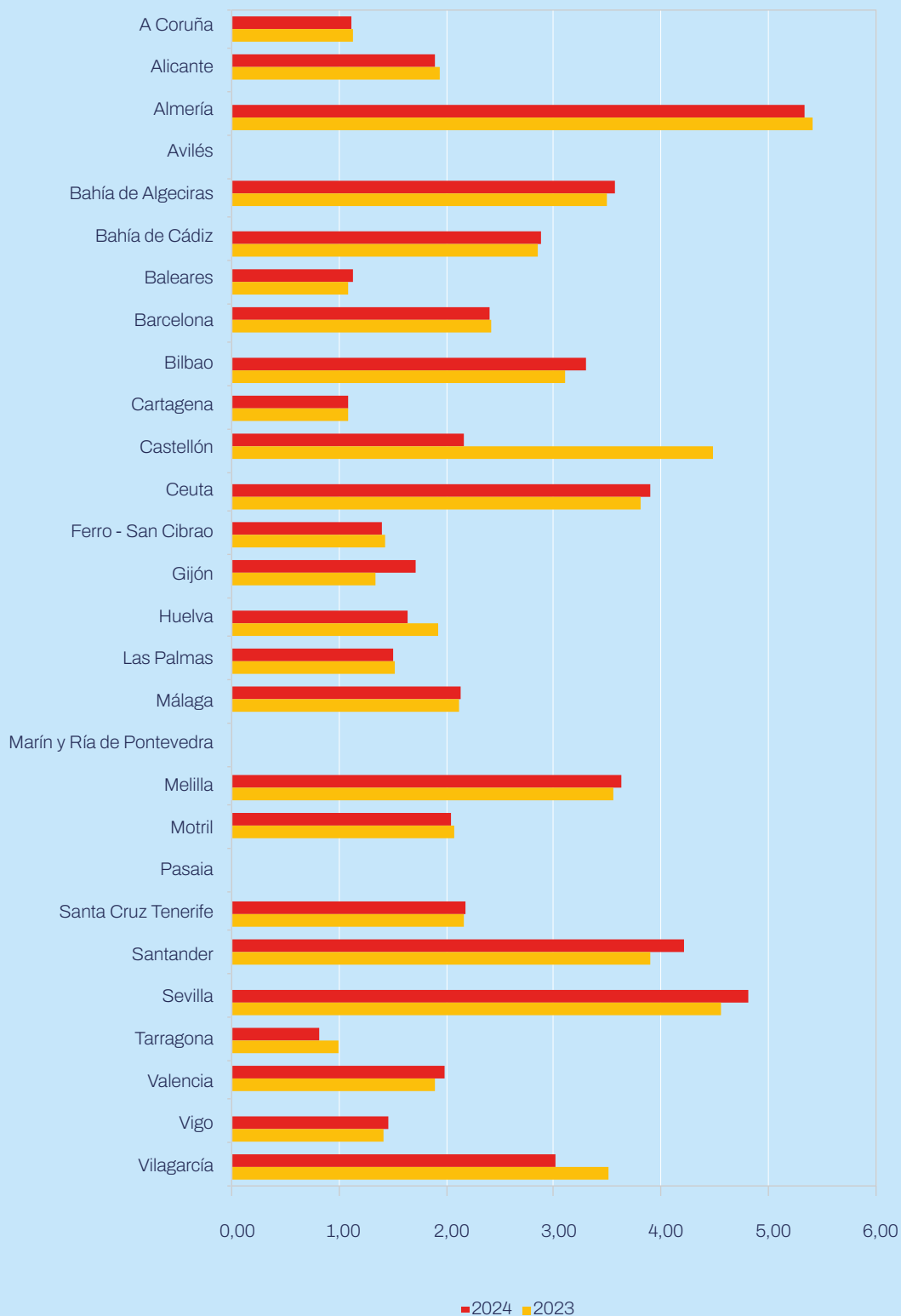
Autoridad Portuaria (2)	2024	2023
A Coruña	1,109	1,120
Alicante	1,892	1,939
Almería	5,343	5,408
Avilés	-	-
Bahía de Algeciras	3,566	3,491
Bahía de Cádiz	2,882	2,849
Baleares	1,124	1,082
Barcelona	2,403	2,412
Bilbao	3,297	3,105
Cartagena	1,085	1,077
Castellón	2,158	4,486
Ceuta	3,907	3,808
Ferrol - San Cibrao	1,399	1,426
Gijón	1,705	1,332
Huelva	1,643	1,919
Las Palmas	1,501	1,514
Málaga	2,131	2,111
Marín y Ría de Pontevedra	-	-
Melilla	3,623	3,547
Motril	2,044	2,065
Pasaia	-	-
Santa Cruz de Tenerife	2,170	2,154
Santander	4,221	3,895
Sevilla	4,821	4,566
Tarragona	0,817	0,986
Valencia	1,985	1,890
Vigo	1,453	1,419
Vilagarcía	3,009	3,510
MEDIA AGREGADA AA.PP.	2,273	2,223

* Tasa del pasaje / Número de pasajeros

(1) No se ha excluido el ingreso correspondiente a los vehículos en régimen de pasaje, que también se liquida por esta tasa.

(2) No se incluye el dato correspondiente a AA.PP con menos de 1.000 pasajeros

ingreso Medio de la Tasa del pasaje (Euros/Pasajero)

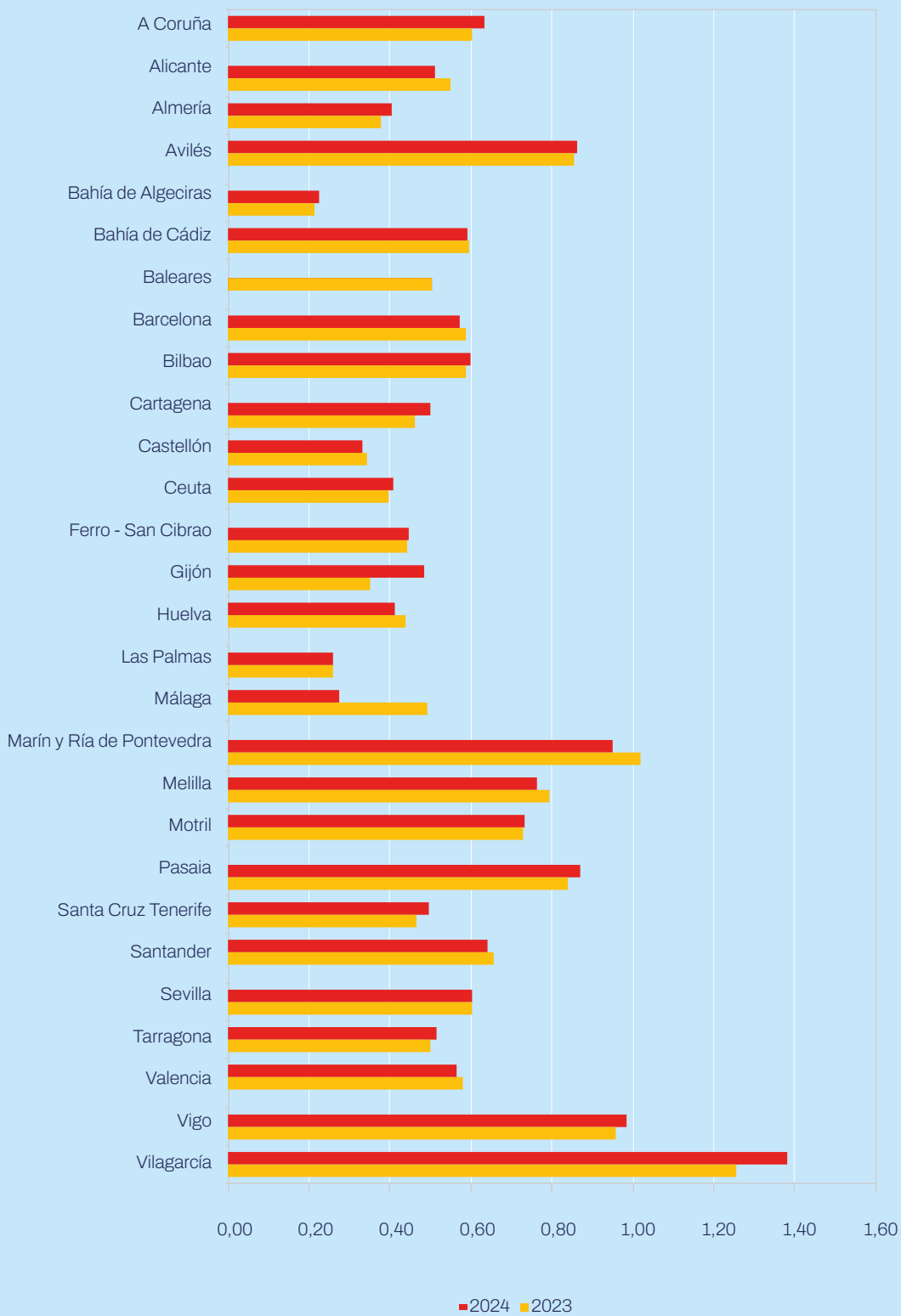


7.3. Ingreso Medio de la Tasa de la Mercancía* (Euros/Tonelada)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,632	0,603
Alicante	0,512	0,547
Almería	0,402	0,378
Avilés	0,861	0,856
Bahía de Algeciras	0,225	0,214
Bahía de Cádiz	0,590	0,596
Baleares	0,503	0,503
Barcelona	0,572	0,587
Bilbao	0,599	0,589
Cartagena	0,498	0,463
Castellón	0,331	0,343
Ceuta	0,407	0,395
Ferrol - San Cibrao	0,444	0,442
Gijón	0,484	0,350
Huelva	0,412	0,437
Las Palmas	0,260	0,260
Málaga	0,273	0,493
Marín y Ría de Pontevedra	0,950	1,020
Melilla	0,761	0,794
Motril	0,731	0,729
Pasaia	0,871	0,839
Santa Cruz de Tenerife	0,494	0,465
Santander	0,640	0,657
Sevilla	0,604	0,603
Tarragona	0,516	0,500
Valencia	0,564	0,581
Vigo	0,985	0,959
Vilagarcía	1,380	1,255
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,468	0,462

* Tasa de la mercancía / (Tráfico total portuario - Pesca fresca)

Ingreso Medio de la Tasa de la Mercancía (Euros/Tonelada)



7.4. Ingreso Medio de la Tasa de la Pesca Fresca*

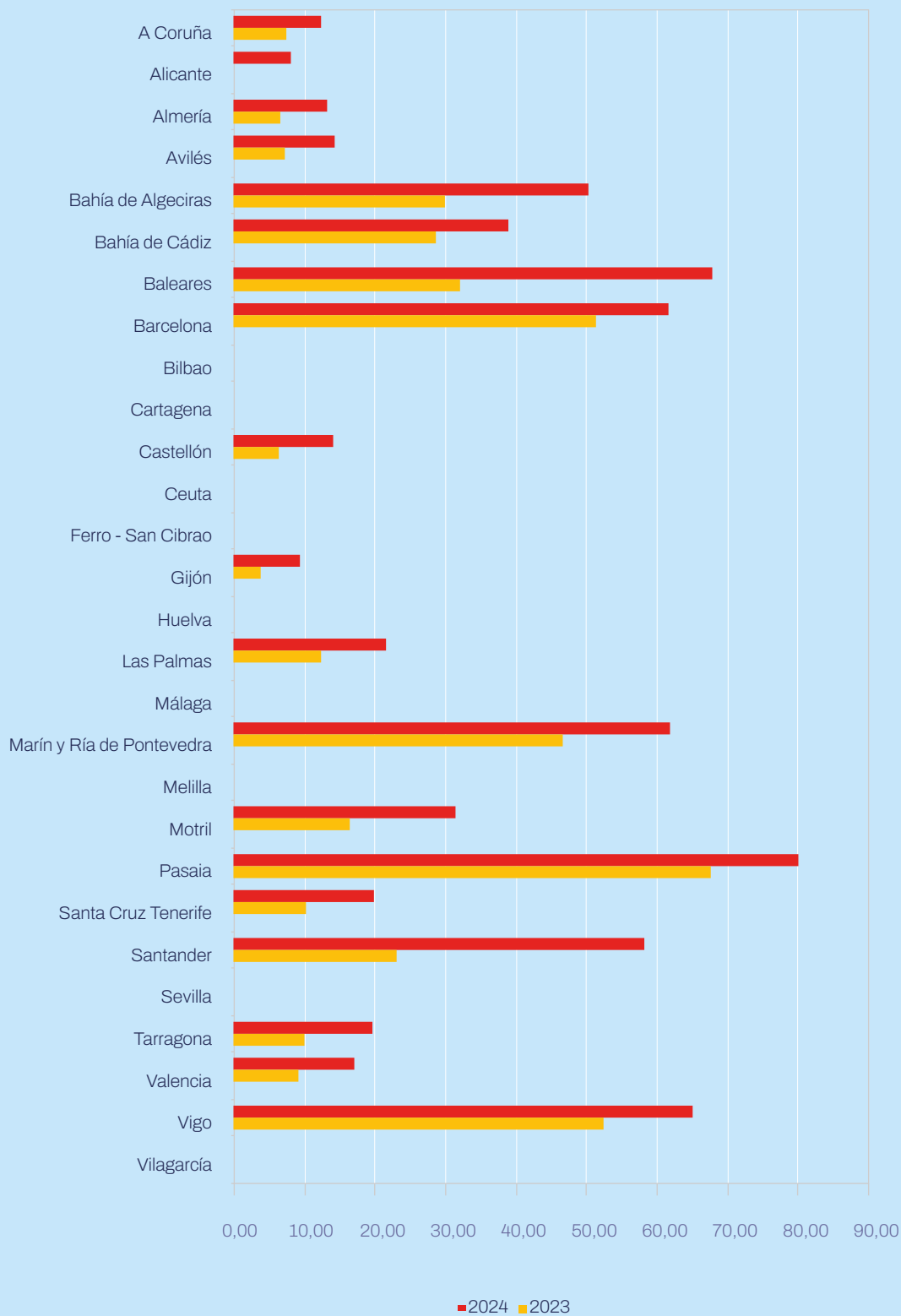
(Euros/Tonelada)

Autoridad Portuaria (1)	2024	2023
A Coruña	12,439	7,517
Alicante	8,064	-
Almería	13,097	6,496
Avilés	14,262	7,168
Bahía de Algeciras	50,179	29,810
Bahía de Cádiz	39,016	28,599
Baleares	67,889	31,958
Barcelona	61,706	51,241
Bilbao	-	-
Cartagena	-	-
Castellón	14,062	6,356
Ceuta	-	-
Ferrol - San Cibrao	-	-
Gijón	9,293	3,834
Huelva	-	-
Las Palmas	21,499	12,248
Málaga	-	-
Marín y Ría de Pontevedra	61,821	46,625
Melilla	-	-
Motril	31,469	16,412
Pasaia	79,951	67,514
Santa Cruz de Tenerife	19,847	10,176
Santander	58,234	23,002
Sevilla	-	-
Tarragona	19,629	10,060
Valencia	17,067	9,226
Vigo	64,980	52,455
Vilagarcía	-	-
MEDIA AGREGADA AA.PP.	41,589	31,555

* Tasa de la pesca fresca / Toneladas de pesca fresca

(1) No se incluyen los datos de las AA.PP con menos de 500 toneladas

Ingreso Medio de la Tasa de la Pesca Fresca (Euros/Tonelada)



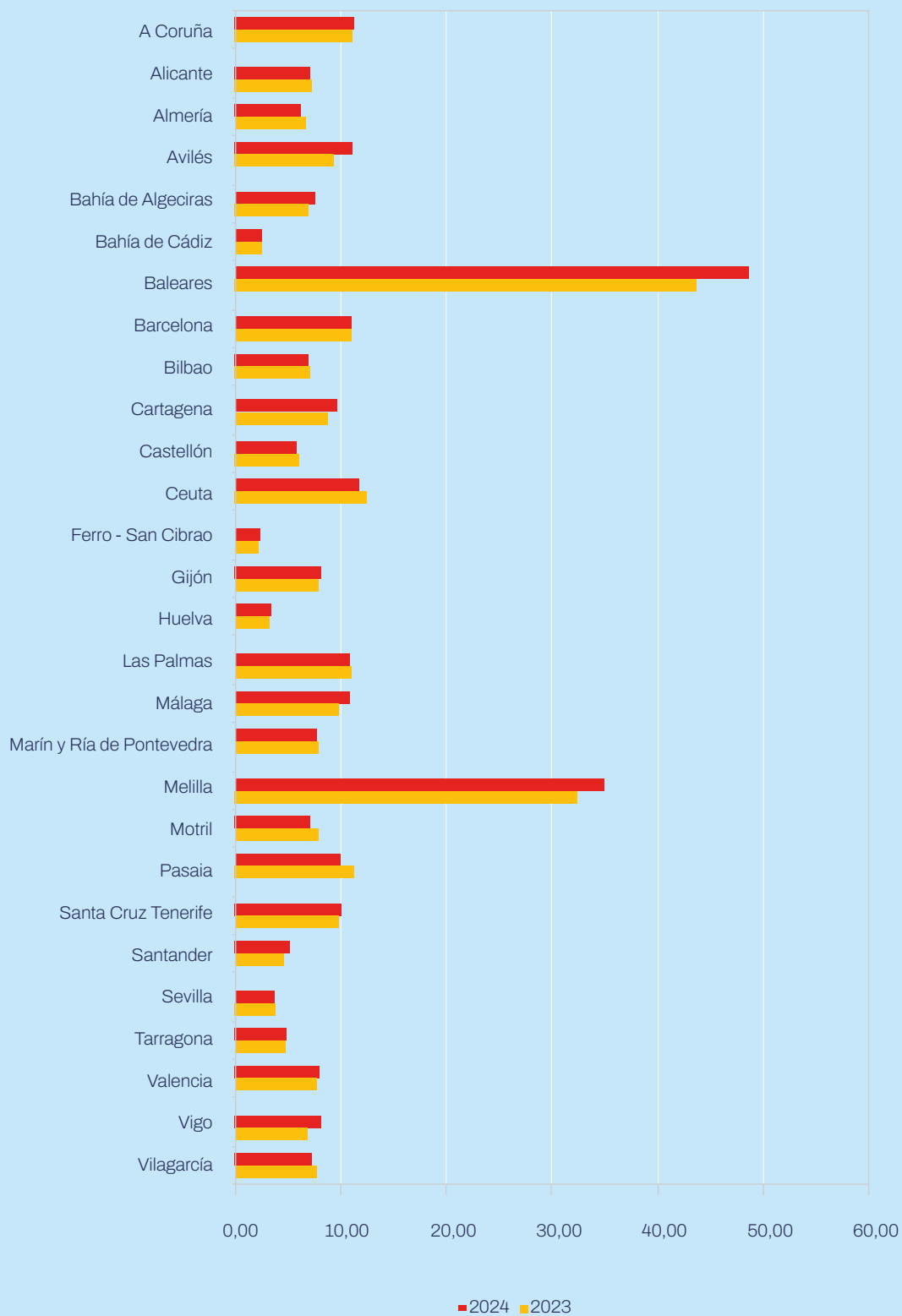
7.5. Ingreso Medio de la Tasa de Ocupación*

(Euros/m² concesionado)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	11,31	11,13
Alicante	7,14	7,31
Almería	6,24	6,72
Avilés	11,11	9,30
Bahía de Algeciras	7,53	6,99
Bahía de Cádiz	2,53	2,51
Baleares	48,56	43,70
Barcelona	10,97	10,95
Bilbao	7,01	7,08
Cartagena	9,56	8,69
Castellón	5,73	6,03
Ceuta	11,75	12,42
Ferrol - San Cibrao	2,32	2,21
Gijón	8,10	7,84
Huelva	3,39	3,25
Las Palmas	10,76	11,03
Málaga	10,88	9,83
Marín y Ría de Pontevedra	7,72	7,80
Melilla	34,99	32,45
Motril	7,11	7,89
Pasaia	9,88	11,21
Santa Cruz de Tenerife	10,04	9,79
Santander	5,20	4,61
Sevilla	3,66	3,84
Tarragona	4,89	4,70
Valencia	7,98	7,65
Vigo	8,14	6,81
Vilagarcía	7,24	7,66
MEDIA AGREGADA AA.PP.	7,72	7,55

* Tasa de ocupación / Superficie (m²) concesionada media calculada en base a los datos de los Planes de Empresa

Ingreso Medio de la Tasa de Ocupación (Euros/m² concesionado)



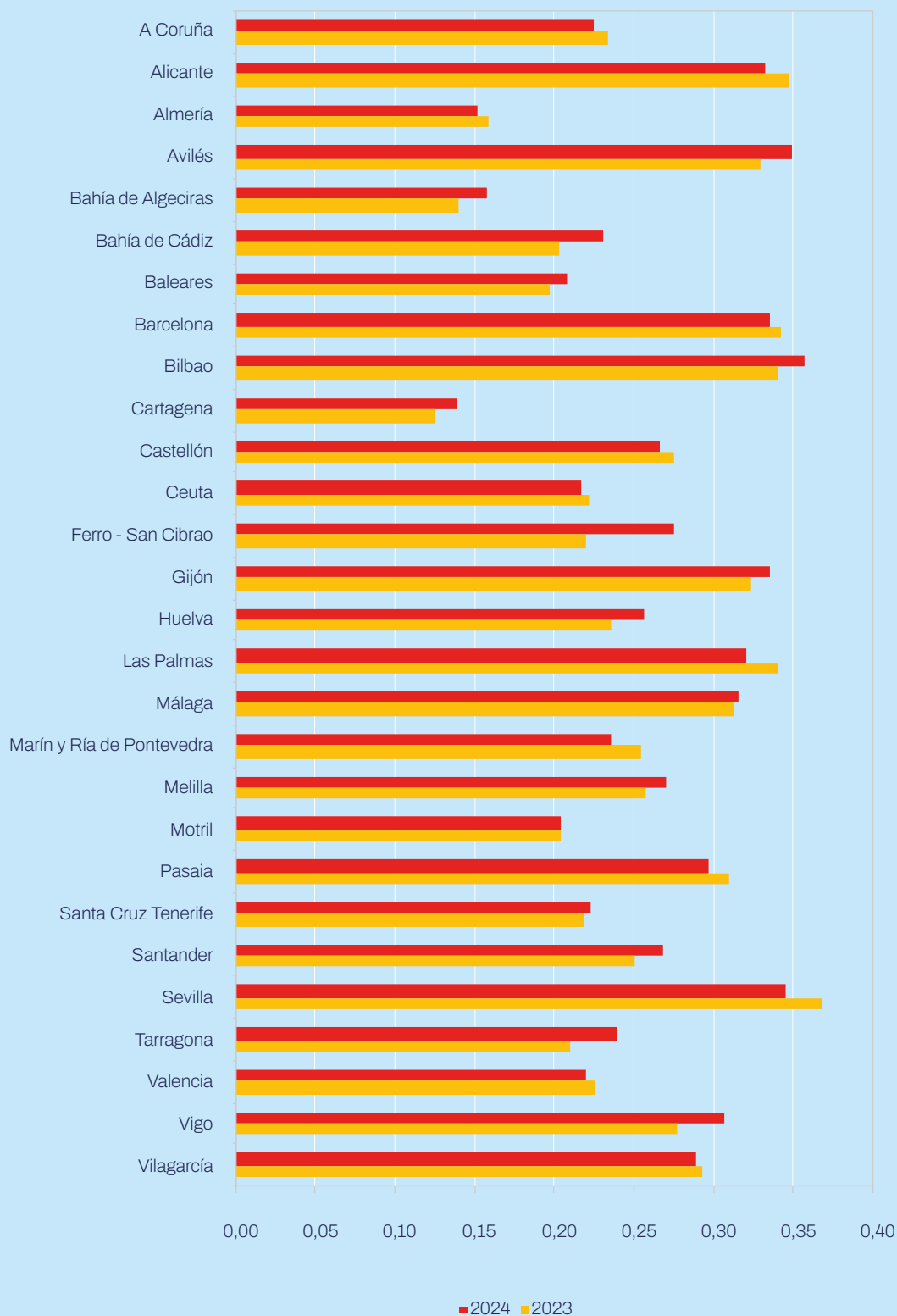
7.6. Tasa de Ocupación / Importe Neto Cifra de Negocios*

Porcentaje (%)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	22,46%	23,39%
Alicante	33,27%	34,73%
Almería	15,14%	15,89%
Avilés	34,91%	32,98%
Bahía de Algeciras	15,77%	13,96%
Bahía de Cádiz	23,07%	20,31%
Baleares	20,81%	19,73%
Barcelona	33,50%	34,22%
Bilbao	35,73%	34,02%
Cartagena	13,94%	12,48%
Castellón	26,67%	27,48%
Ceuta	21,73%	22,16%
Ferrol - San Cibrao	27,47%	22,04%
Gijón	33,56%	32,40%
Huelva	25,60%	23,62%
Las Palmas	32,07%	34,07%
Málaga	31,56%	31,24%
Marín y Ría de Pontevedra	23,59%	25,48%
Melilla	26,99%	25,75%
Motril	20,44%	20,37%
Pasaia	29,66%	30,95%
Santa Cruz de Tenerife	22,24%	21,91%
Santander	26,84%	25,03%
Sevilla	34,57%	36,76%
Tarragona	23,98%	21,01%
Valencia	22,04%	22,54%
Vigo	30,68%	27,74%
Vilagarcía	28,90%	29,33%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	26,16%	25,51%

* (Indica el porcentaje que representa la tasa de ocupación respecto del importe neto de la cifra de negocios)

Tasa de Ocupación / Importe Neto Cifra de Negocios (Euros/GT)

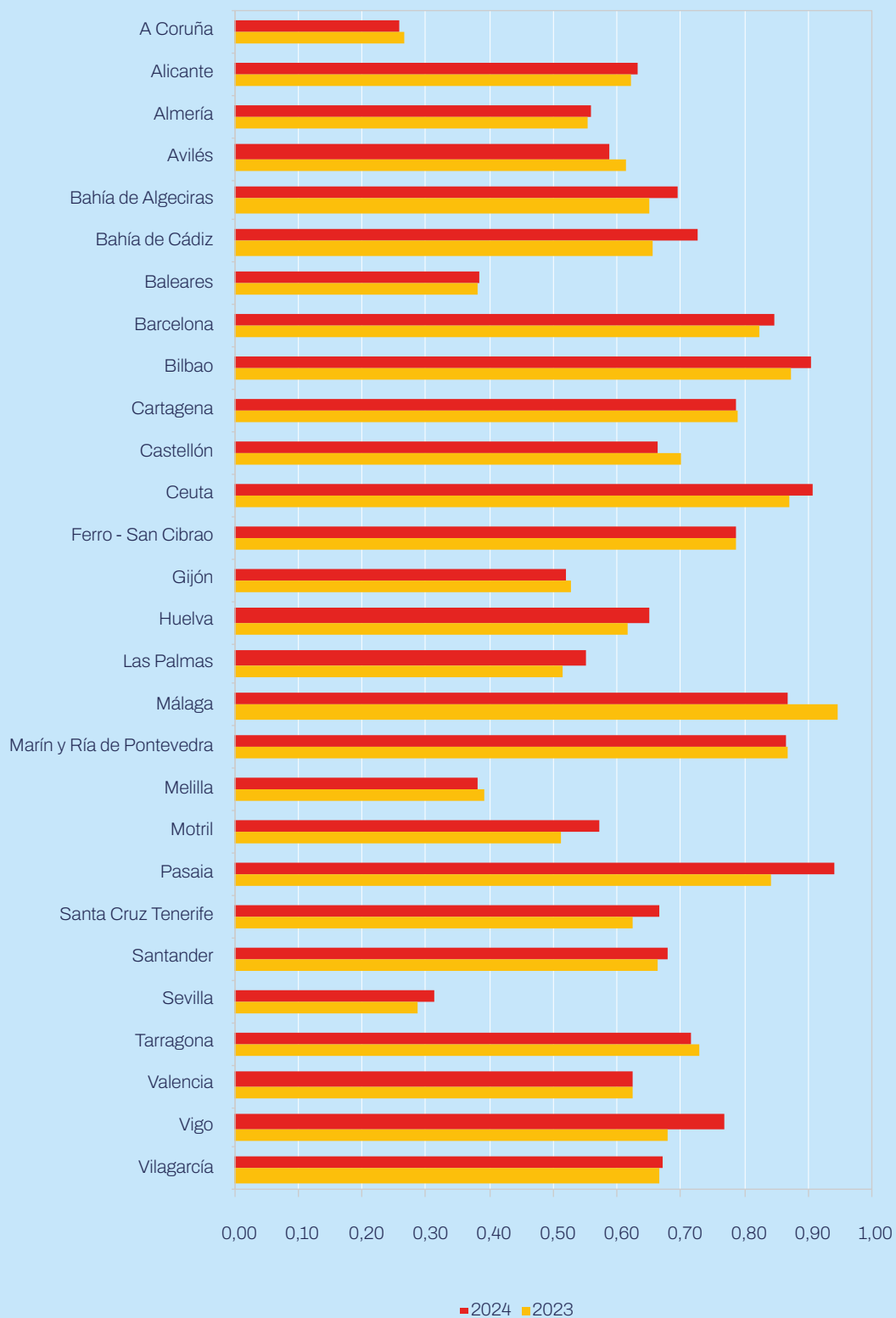


7.7. Porcentaje de superficie concesionada media*

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	25,94%	26,73%
Alicante	63,17%	62,09%
Almería	55,82%	55,31%
Avilés	58,88%	61,48%
Bahía de Algeciras	69,54%	65,18%
Bahía de Cádiz	72,54%	65,49%
Baleares	38,33%	38,05%
Barcelona	84,72%	82,43%
Bilbao	90,55%	87,38%
Cartagena	78,66%	78,90%
Castellón	66,43%	70,13%
Ceuta	90,73%	87,08%
Ferrol - San Cibrao	78,66%	78,61%
Gijón	52,07%	52,82%
Huelva	65,19%	61,65%
Las Palmas	55,04%	51,49%
Málaga	86,81%	94,75%
Marín y Ría de Pontevedra	86,61%	86,91%
Melilla	38,20%	39,20%
Motril	57,25%	51,32%
Pasaia	94,15%	84,12%
Santa Cruz de Tenerife	66,61%	62,47%
Santander	68,01%	66,38%
Sevilla	31,20%	28,80%
Tarragona	71,70%	72,87%
Valencia	62,37%	62,37%
Vigo	76,75%	67,84%
Vilagarcía	67,04%	66,69%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	64,32%	62,24%

* (Indica el porcentaje de superficie concesionada media sobre la superficie concesionable media, según datos de los Planes de Empresa)

Porcentaje de superficie concesionada media



7.8. Detalle del Resultado de Explotación 2024 (Miles de euros)

Autoridad Portuaria	Ingresos de explotación recurrentes (1)	Gastos de explotación recurrentes (2)	Resultado de explotación recurrente (3)	Resultado de explotación (sin excepcionales) (4)
A Coruña	41.231	38.774	2.457	3.180
Alicante	17.332	14.648	2.684	-235
Almería	21.058	19.737	1.321	2.018
Avilés	21.361	17.825	3.536	1.554
Bahía de Algeciras	116.184	91.166	25.018	19.913
Bahía de Cádiz	29.108	25.683	3.425	3.071
Baleares	119.862	81.331	38.531	37.519
Barcelona	217.157	151.883	65.273	50.157
Bilbao	80.900	68.243	12.657	21.056
Cartagena	52.333	37.293	15.040	13.234
Castellón	28.672	22.343	6.329	5.277
Ceuta	17.705	22.768	-5.063	-27
Ferrol - San Cibrao	18.471	19.561	-1.090	-945
Gijón	44.181	37.205	6.976	8.674
Huelva	52.288	45.040	7.247	6.081
Las Palmas	91.929	71.378	20.550	19.448
Málaga	24.321	21.542	2.779	2.257
Marín y Ría de Pontevedra	12.356	10.771	1.585	1.492
Melilla	11.811	14.919	-3.108	-985
Motril	9.911	11.188	-1.278	-942
Pasaia	16.324	15.339	985	1.039
Santa Cruz de Tenerife	62.290	53.043	9.247	20.360
Santander	30.285	26.258	4.027	3.983
Sevilla	27.601	22.164	5.438	6.218
Tarragona	63.198	56.532	6.666	4.827
Valencia	166.538	124.590	41.948	31.927
Vigo	40.899	35.012	5.887	6.627
Vilagarcía	7.325	7.433	-108	820
SUMA AA.PP	1.442.628	1.163.669	278.959	267.597

Nota: Como consecuencia de la entrada en vigor del PGC07 se han definido los ingresos y gastos de explotación recurrentes como aquellos que se producen por la explotación normal de la AP, con el fin de elaborar los indicadores que se muestran en las páginas siguientes

(1) Importe neto de la cifra de negocio + Trabajos realizados por la empresa para su activo + Otros ingresos de explotación (excluido el Fondo de Compensación Interportuario recibido) + Imputación de subvenciones del inmovilizado no financiero y otras + Exceso de provisiones

(2) Gastos de personal + Otros gastos de explotación (excluido el Fondo de Compensación Interportuario aportado) + Amortizaciones del inmovilizado

(3) Ingresos de explotación recurrentes - Gastos de explotación recurrentes

(4) Resultado de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias excluyendo la partida otros resultados (excepcionales)

Puerto de Vigo



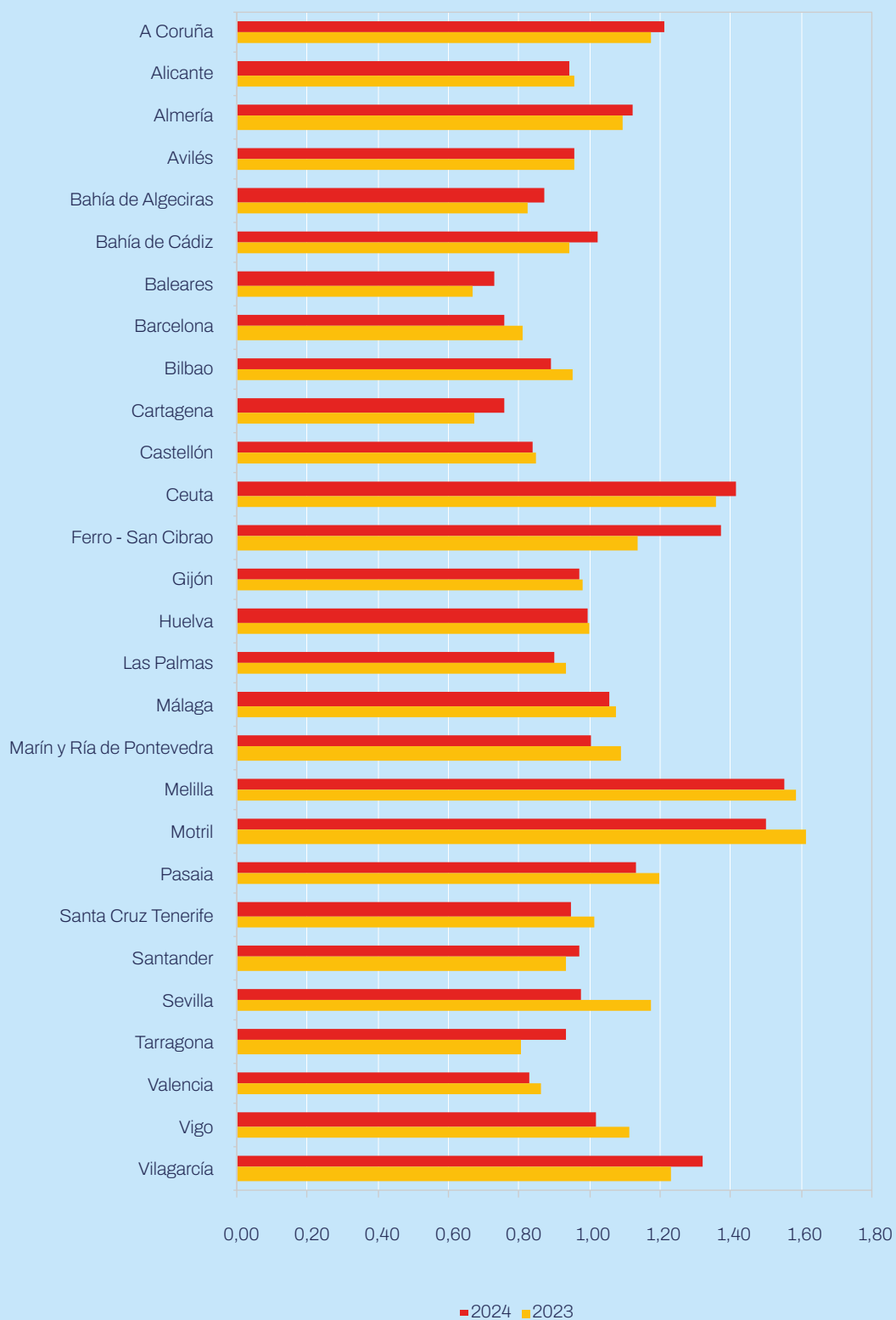
7.9. Gastos de Explotación Recurrentes / Importe Neto de la Cifra de Negocios*

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	1,21	1,17
Alicante	0,94	0,96
Almería	1,12	1,09
Avilés	0,96	0,95
Bahía de Algeciras	0,87	0,82
Bahía de Cádiz	1,02	0,94
Baleares	0,73	0,67
Barcelona	0,76	0,81
Bilbao	0,89	0,95
Cartagena	0,76	0,67
Castellón	0,84	0,85
Ceuta	1,41	1,36
Ferrol - San Cibrao	1,37	1,14
Gijón	0,97	0,98
Huelva	1,00	1,00
Las Palmas	0,90	0,93
Málaga	1,05	1,08
Marín y Ría de Pontevedra	1,01	1,09
Melilla	1,55	1,59
Motril	1,50	1,61
Pasaia	1,13	1,20
Santa Cruz de Tenerife	0,95	1,02
Santander	0,97	0,93
Sevilla	0,98	1,17
Tarragona	0,93	0,80
Valencia	0,83	0,86
Vigo	1,02	1,11
Vilagarcía	1,32	1,23
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,90	0,91

* (Indica, en euros, la cantidad gastada para obtener un euro de importe neto de cifra de negocios)

Gastos de Explotación Recurrentes / Importe Neto de la Cifra de Negocios (Euros)



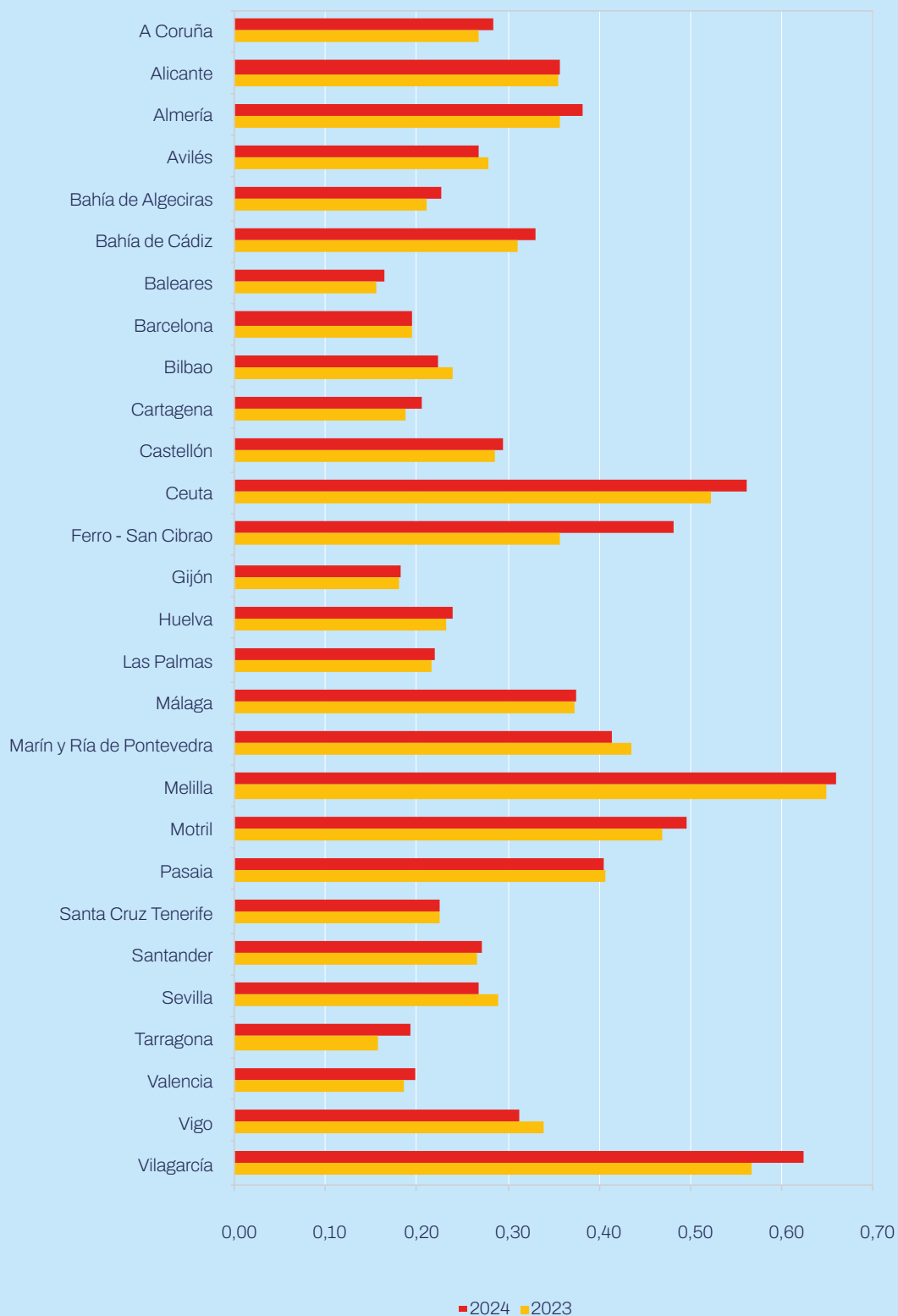
7.10. Gastos de Personal / Importe Neto de la Cifra de Negocios*

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,28	0,27
Alicante	0,36	0,36
Almería	0,38	0,36
Avilés	0,27	0,28
Bahía de Algeciras	0,23	0,21
Bahía de Cádiz	0,33	0,31
Baleares	0,16	0,16
Barcelona	0,20	0,19
Bilbao	0,22	0,24
Cartagena	0,20	0,19
Castellón	0,29	0,29
Ceuta	0,56	0,52
Ferrol - San Cibrao	0,48	0,36
Gijón	0,18	0,18
Huelva	0,24	0,23
Las Palmas	0,22	0,22
Málaga	0,37	0,37
Marín y Ría de Pontevedra	0,41	0,44
Melilla	0,66	0,65
Motril	0,50	0,47
Pasaia	0,41	0,41
Santa Cruz de Tenerife	0,23	0,22
Santander	0,27	0,27
Sevilla	0,27	0,29
Tarragona	0,19	0,16
Valencia	0,20	0,19
Vigo	0,31	0,34
Vilagarcía	0,62	0,57
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,24	0,23

* (Indica, en euros, la cantidad de gasto de personal gastada por cada euro de importe neto de la cifra de negocios)

Gastos de Personal / Importe Neto de la Cifra de Negocios (Euros)



7.11. Otros Gastos de Explotación / Importe Neto de la Cifra de Negocios*

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,27	0,28
Alicante	0,33	0,31
Almería	0,42	0,39
Avilés	0,31	0,27
Bahía de Algeciras	0,40	0,37
Bahía de Cádiz	0,35	0,30
Baleares	0,38	0,32
Barcelona	0,32	0,35
Bilbao	0,32	0,33
Cartagena	0,31	0,25
Castellón	0,24	0,27
Ceuta	0,61	0,58
Ferrol - San Cibrao	0,42	0,39
Gijón	0,23	0,26
Huelva	0,41	0,40
Las Palmas	0,36	0,39
Málaga	0,37	0,37
Marín y Ría de Pontevedra	0,27	0,30
Melilla	0,30	0,32
Motril	0,59	0,72
Pasaia	0,42	0,48
Santa Cruz de Tenerife	0,33	0,35
Santander	0,34	0,34
Sevilla	0,35	0,46
Tarragona	0,41	0,36
Valencia	0,34	0,37
Vigo	0,38	0,40
Vilagarcía	0,27	0,24
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,35	0,35

* (Indica, en euros, la cantidad de otros gastos de explotación gastada por cada euro de importe neto de la cifra de negocios)

Otros Gastos de Explotación / Importe Neto de la Cifra de Negocios (Euros)



7.12. Gastos de Reparaciones y Conservación (Sin MARPOL) / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación*

Porcentaje (%)

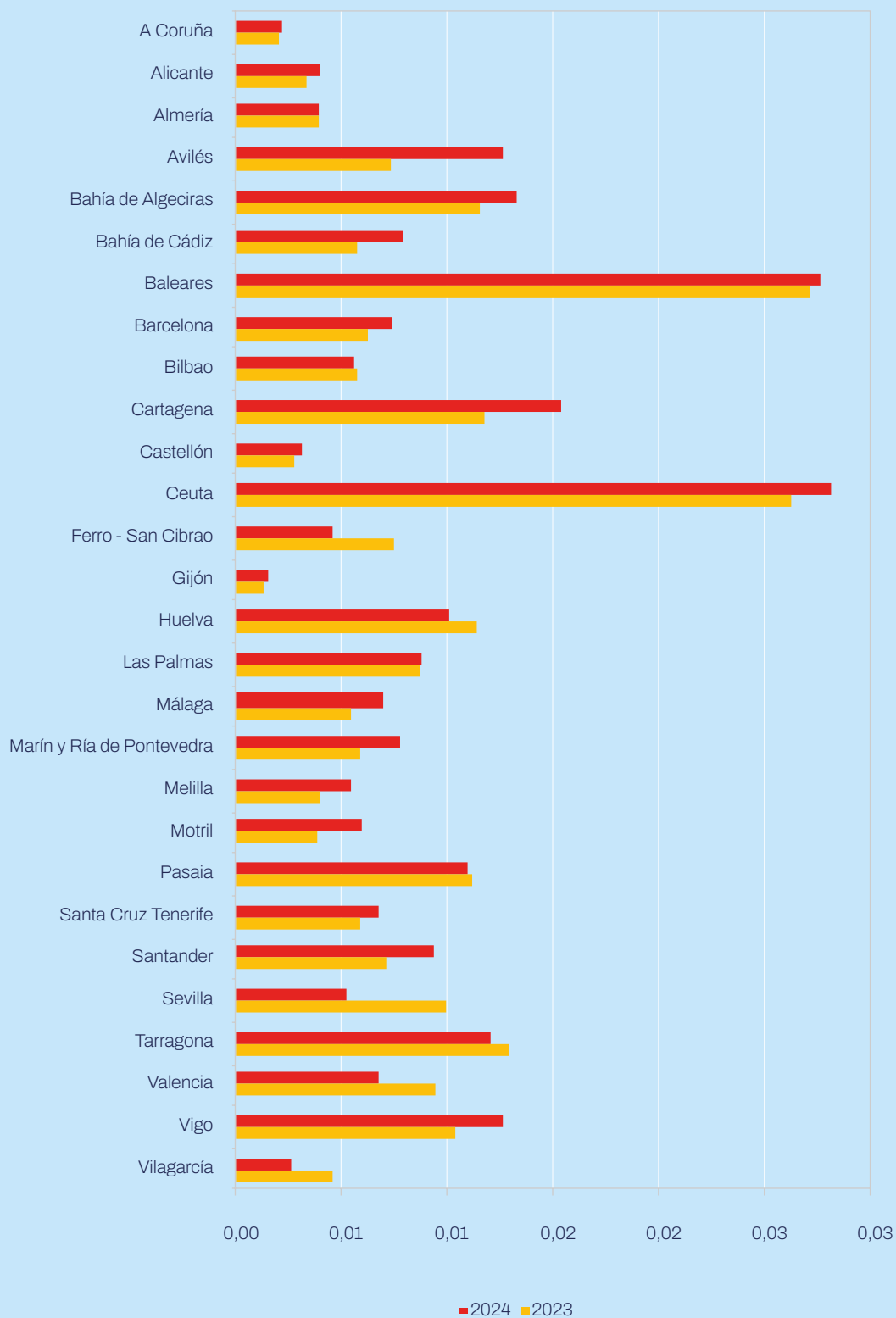
Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,22%	0,21%
Alicante	0,40%	0,34%
Almería	0,40%	0,40%
Avilés	1,27%	0,73%
Bahía de Algeciras	1,33%	1,15%
Bahía de Cádiz	0,79%	0,58%
Baleares	2,77%	2,72%
Barcelona	0,74%	0,63%
Bilbao	0,56%	0,57%
Cartagena	1,54%	1,18%
Castellón	0,32%	0,28%
Ceuta	2,82%	2,63%
Ferrol - San Cibrao	0,46%	0,75%
Gijón	0,16%	0,13%
Huelva	1,01%	1,14%
Las Palmas	0,88%	0,87%
Málaga	0,70%	0,55%
Marín y Ría de Pontevedra	0,78%	0,59%
Melilla	0,55%	0,40%
Motril	0,59%	0,38%
Pasaia	1,10%	1,12%
Santa Cruz de Tenerife	0,68%	0,59%
Santander	0,94%	0,71%
Sevilla	0,52%	1,00%
Tarragona	1,21%	1,30%
Valencia	0,67%	0,94%
Vigo	1,26%	1,04%
Vilagarcía	0,27%	0,46%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	0,83%	0,81%

(Indica el porcentaje de gasto anual en reparaciones y conservación respecto del inmovilizado TOTAL neto medio en explotación)

Nota: Para el cálculo del inmovilizado se ha tomado el valor medio del año actual y anterior del inmovilizado intangible neto, inmovilizado material neto en explotación (excluyendo el inmovilizado en curso) e inversiones inmobiliarias netas

Gastos de Reparaciones y Conservación (sin MARPOL) / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación

Porcentaje (%)



7.13. Dotación a la Amortización / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación*

Porcentaje (%)

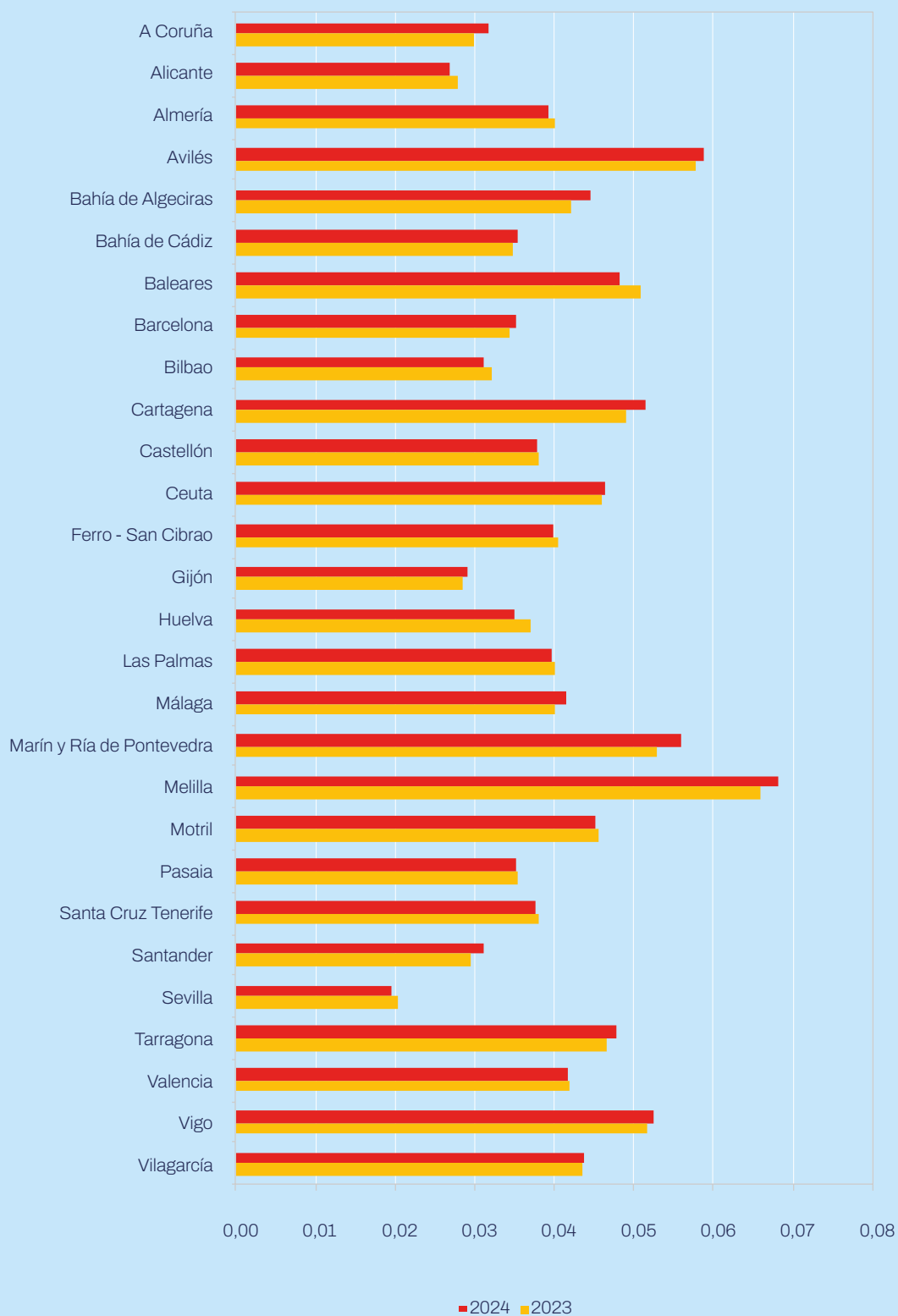
Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	3,18%	2,99%
Alicante	2,68%	2,79%
Almería	3,93%	4,01%
Avilés	5,88%	5,77%
Bahía de Algeciras	4,46%	4,21%
Bahía de Cádiz	3,54%	3,47%
Baleares	4,82%	5,09%
Barcelona	3,51%	3,45%
Bilbao	3,11%	3,21%
Cartagena	5,16%	4,90%
Castellón	3,79%	3,80%
Ceuta	4,63%	4,59%
Ferrol - San Cibrao	3,98%	4,05%
Gijón	2,91%	2,86%
Huelva	3,51%	3,70%
Las Palmas	3,98%	4,01%
Málaga	4,15%	4,01%
Marín y Ría de Pontevedra	5,60%	5,29%
Melilla	6,81%	6,60%
Motril	4,51%	4,55%
Pasaia	3,52%	3,55%
Santa Cruz de Tenerife	3,76%	3,82%
Santander	3,11%	2,95%
Sevilla	1,96%	2,04%
Tarragona	4,78%	4,65%
Valencia	4,16%	4,19%
Vigo	5,25%	5,17%
Vilagarcía	4,37%	4,36%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	3,79%	3,76%

* (Indica el porcentaje de amortización anual respecto del inmovilizado TOTAL neto medio en explotación)

Nota: Para el cálculo del inmovilizado se ha tomado el valor medio del año actual y anterior del inmovilizado intangible neto, inmovilizado material neto en explotación (excluyendo el inmovilizado en curso) e inversiones inmobiliarias netas

Dotación a la Amortización / Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación

Porcentaje (%)



7.14. Esfuerzo Inversor*

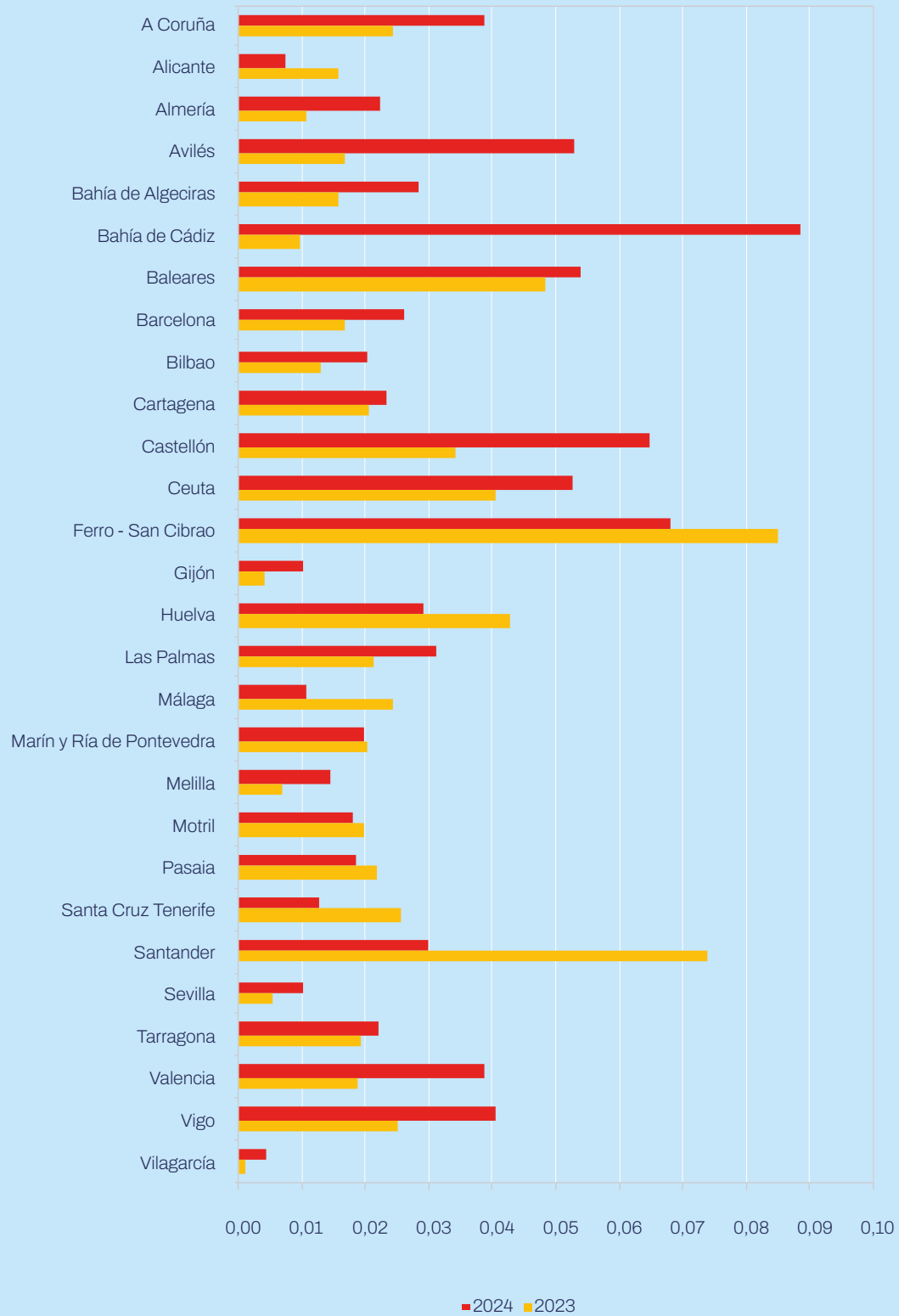
Porcentaje (%)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	3,87%	2,42%
Alicante	0,75%	1,59%
Almería	2,22%	1,09%
Avilés	5,28%	1,69%
Bahía de Algeciras	2,84%	1,59%
Bahía de Cádiz	8,85%	0,98%
Baleares	5,39%	4,85%
Barcelona	2,62%	1,68%
Bilbao	2,02%	1,31%
Cartagena	2,33%	2,06%
Castellón	6,48%	3,41%
Ceuta	5,27%	4,06%
Ferrol - San Cibrao	6,81%	8,50%
Gijón	1,02%	0,42%
Huelva	2,92%	4,28%
Las Palmas	3,11%	2,13%
Málaga	1,07%	2,45%
Marín y Ría de Pontevedra	1,98%	2,03%
Melilla	1,44%	0,69%
Motril	1,81%	1,98%
Pasaia	1,85%	2,19%
Santa Cruz de Tenerife	1,27%	2,55%
Santander	3,00%	7,38%
Sevilla	1,03%	0,55%
Tarragona	2,21%	1,94%
Valencia	3,88%	1,87%
Vigo	4,06%	2,52%
Vilagarcía	0,45%	0,10%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	2,98%	2,22%

* Inversión certificada / Inmovilizado total bruto a 31 de diciembre del año anterior

Esfuerzo Inversor

Porcentaje (%)



7.15. Ingresos generados por el inmovilizado*

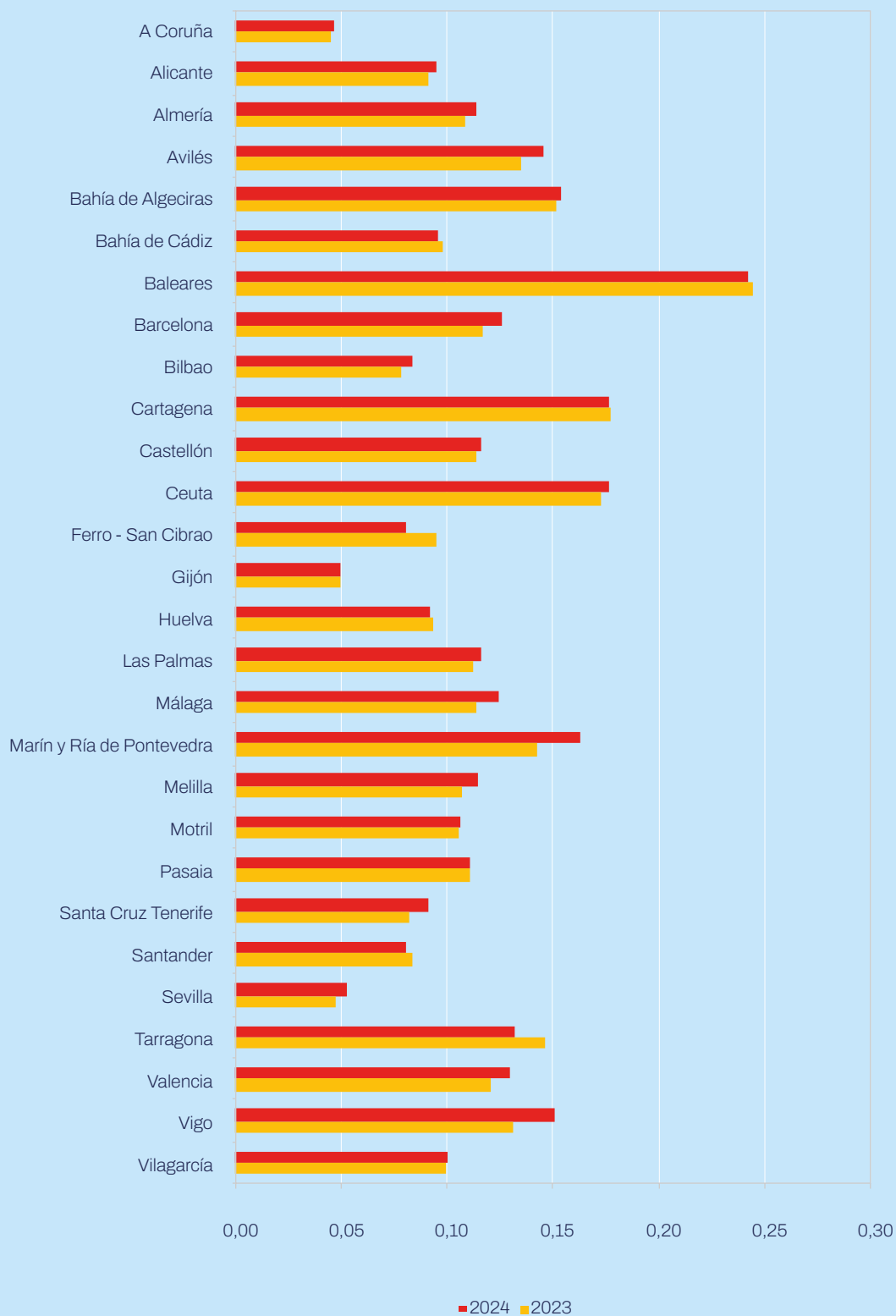
(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,05	0,05
Alicante	0,09	0,09
Almería	0,11	0,11
Avilés	0,15	0,13
Bahía de Algeciras	0,15	0,15
Bahía de Cádiz	0,10	0,10
Baleares	0,24	0,24
Barcelona	0,13	0,12
Bilbao	0,08	0,08
Cartagena	0,18	0,18
Castellón	0,12	0,11
Ceuta	0,18	0,17
Ferrol - San Cibrao	0,08	0,10
Gijón	0,05	0,05
Huelva	0,09	0,09
Las Palmas	0,12	0,11
Málaga	0,12	0,11
Marín y Ría de Pontevedra	0,16	0,14
Melilla	0,11	0,11
Motril	0,11	0,11
Pasaia	0,11	0,11
Santa Cruz de Tenerife	0,09	0,08
Santander	0,08	0,08
Sevilla	0,05	0,05
Tarragona	0,13	0,15
Valencia	0,13	0,12
Vigo	0,15	0,13
Vilagarcía	0,10	0,10
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,11	0,11

* (Indica los euros de ingreso obtenidos por cada euro de inmovilizado neto medio en explotación).

Nota: INCN / Saldo medio del inmovilizado intangible neto, inmovilizado material neto en explotación (excluyendo el inmovilizado en curso) e inversiones inmobiliarias netas

Ingresos generados por el inmovilizado (Euros)



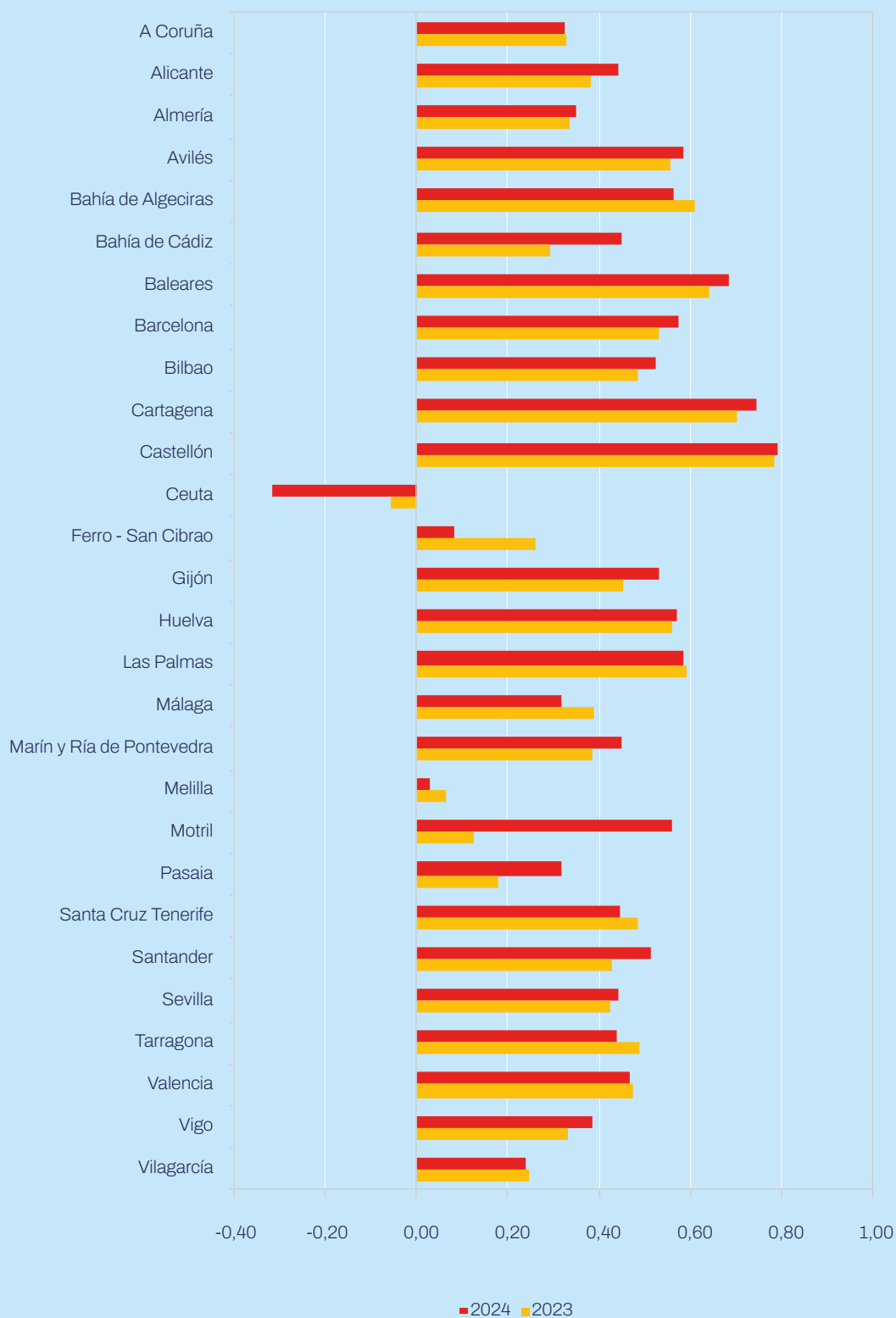
7.16. Cash Flow / Importe Neto de la Cifra de Negocios *

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,32	0,33
Alicante	0,44	0,38
Almería	0,35	0,33
Avilés	0,59	0,56
Bahía de Algeciras	0,57	0,61
Bahía de Cádiz	0,45	0,29
Baleares	0,69	0,64
Barcelona	0,57	0,53
Bilbao	0,52	0,49
Cartagena	0,74	0,70
Castellón	0,79	0,78
Ceuta	-0,32	-0,06
Ferrol - San Cibrao	0,08	0,26
Gijón	0,53	0,45
Huelva	0,57	0,56
Las Palmas	0,58	0,59
Málaga	0,32	0,39
Marín y Ría de Pontevedra	0,45	0,39
Melilla	0,03	0,07
Motril	0,56	0,13
Pasaia	0,32	0,18
Santa Cruz de Tenerife	0,45	0,48
Santander	0,51	0,43
Sevilla	0,44	0,42
Tarragona	0,44	0,49
Valencia	0,47	0,48
Vigo	0,39	0,33
Vilagarcía	0,24	0,25
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,51	0,50

* (Indica, en euros, el cash flow generado por cada euro de importe neto de la cifra de negocios)

Cash Flow / Importe Neto de la Cifra de Negocios (Euros)



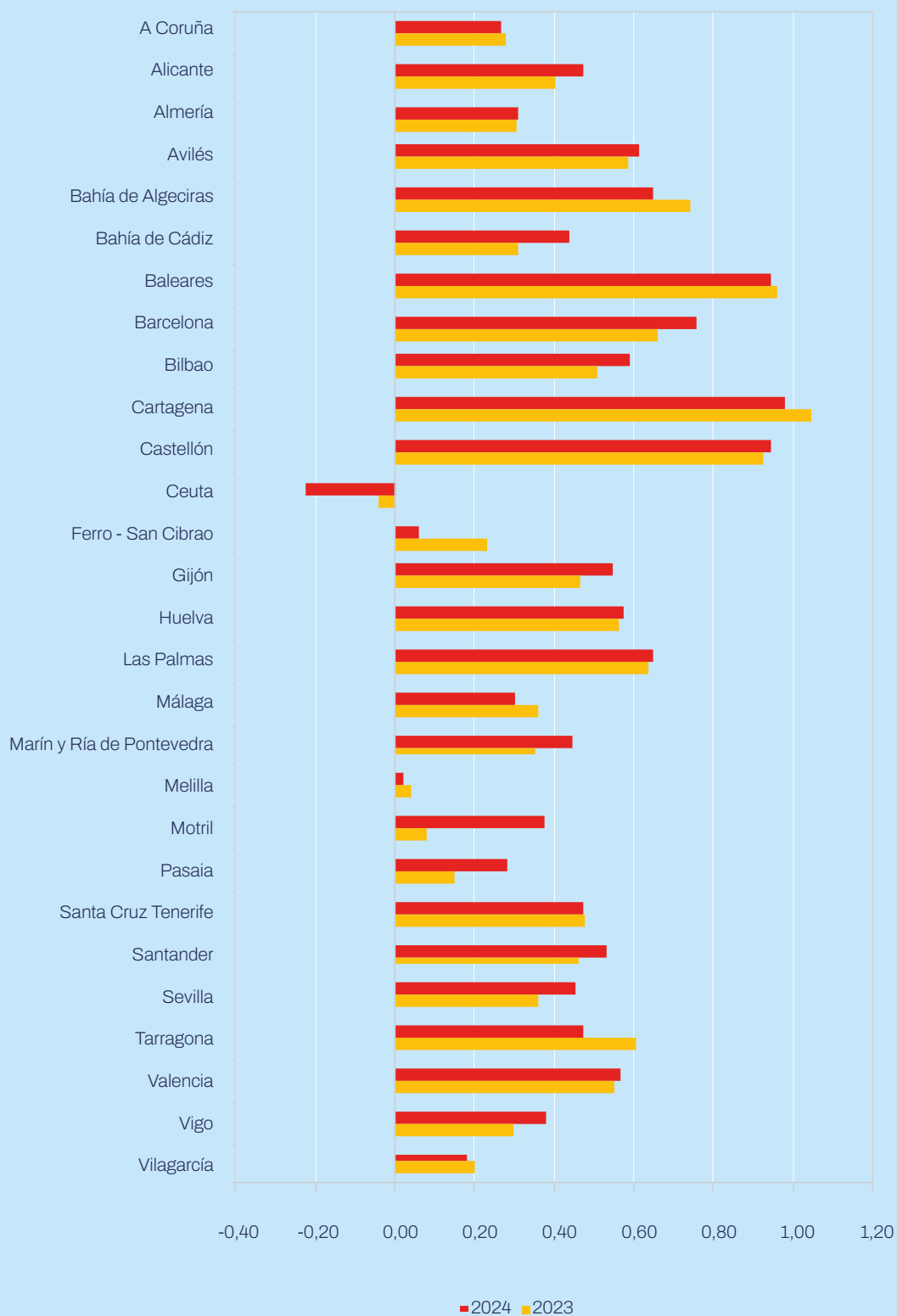
7.17. Cash Flow / Gastos de Explotación Recurrentes *

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,27	0,28
Alicante	0,47	0,40
Almería	0,31	0,31
Avilés	0,61	0,58
Bahía de Algeciras	0,65	0,74
Bahía de Cádiz	0,44	0,31
Baleares	0,94	0,96
Barcelona	0,76	0,66
Bilbao	0,59	0,51
Cartagena	0,98	1,05
Castellón	0,94	0,92
Ceuta	-0,22	-0,04
Ferrol - San Cibrao	0,06	0,23
Gijón	0,55	0,46
Huelva	0,57	0,56
Las Palmas	0,65	0,64
Málaga	0,30	0,36
Marín y Ría de Pontevedra	0,45	0,35
Melilla	0,02	0,04
Motril	0,37	0,08
Pasaia	0,28	0,15
Santa Cruz de Tenerife	0,47	0,48
Santander	0,53	0,46
Sevilla	0,45	0,36
Tarragona	0,47	0,61
Valencia	0,57	0,55
Vigo	0,38	0,30
Vilagarcía	0,18	0,20
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,57	0,55

* (Indica, en euros, el cash flow generado por cada euro de gastos de explotación recurrentes)

Cash Flow / Gastos de Explotación Recurrentes (Euros)



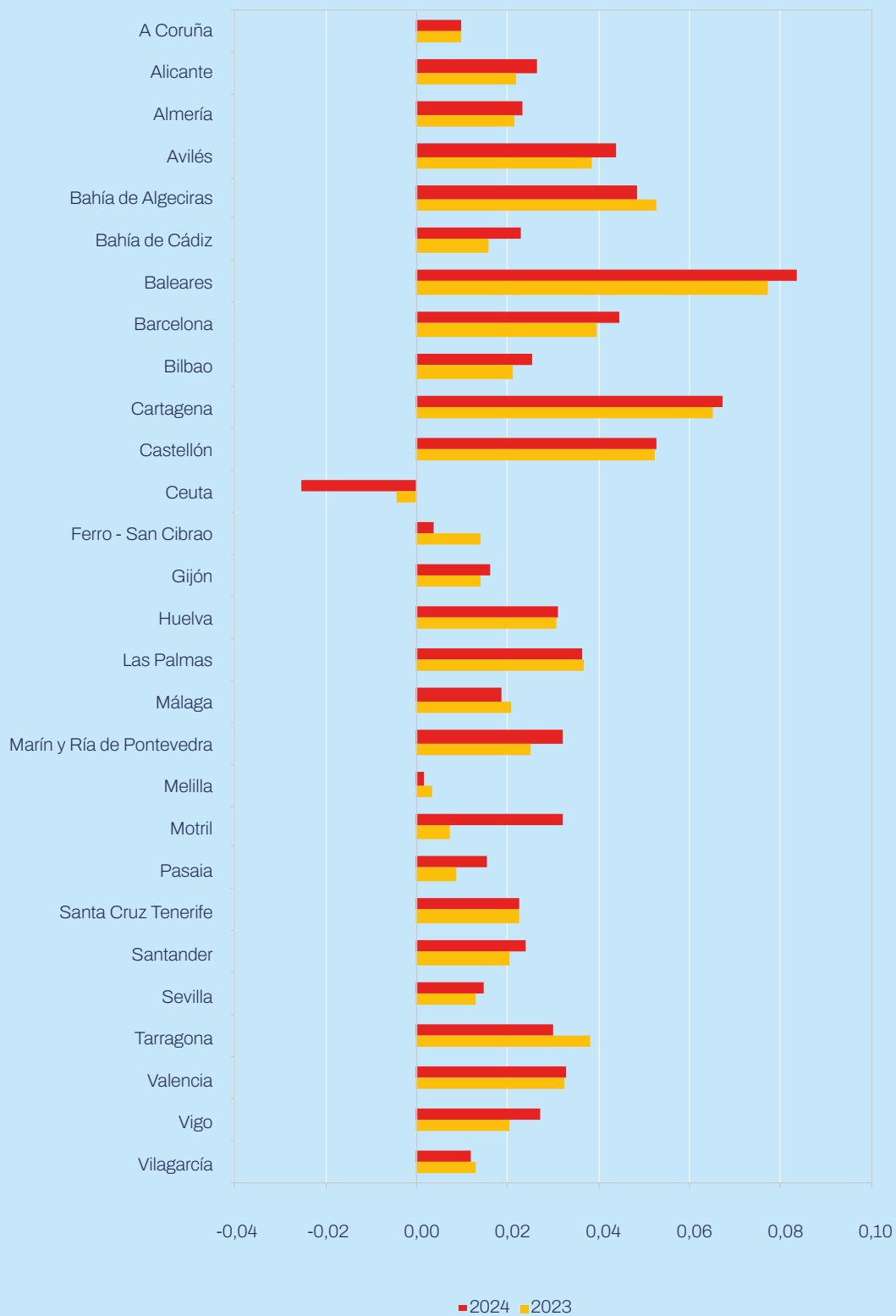
7.18. Cash Flow / Inmovilizado Bruto en Explotación *

(Euros)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	0,010	0,010
Alicante	0,027	0,022
Almería	0,023	0,022
Avilés	0,044	0,038
Bahía de Algeciras	0,048	0,053
Bahía de Cádiz	0,023	0,016
Baleares	0,084	0,077
Barcelona	0,045	0,040
Bilbao	0,025	0,021
Cartagena	0,067	0,065
Castellón	0,053	0,052
Ceuta	-0,025	-0,004
Ferrol - San Cibrao	0,004	0,014
Gijón	0,016	0,014
Huelva	0,031	0,031
Las Palmas	0,036	0,037
Málaga	0,019	0,021
Marín y Ría de Pontevedra	0,032	0,025
Melilla	0,001	0,003
Motril	0,032	0,007
Pasaia	0,015	0,009
Santa Cruz de Tenerife	0,023	0,023
Santander	0,024	0,020
Sevilla	0,015	0,013
Tarragona	0,030	0,038
Valencia	0,033	0,032
Vigo	0,027	0,020
Vilagarcía	0,012	0,013
MEDIA AGREGADA AA.PP.	0,032	0,031

* (Indica los euros de cash flow generado por cada euro de inmovilizado bruto en explotación (inmovilizado material bruto en explotación más inversiones inmobiliarias brutas))

Cash Flow / Inmovilizado Bruto en Explotación (Euros)



7.19. Rentabilidad sobre Fondos Propios*

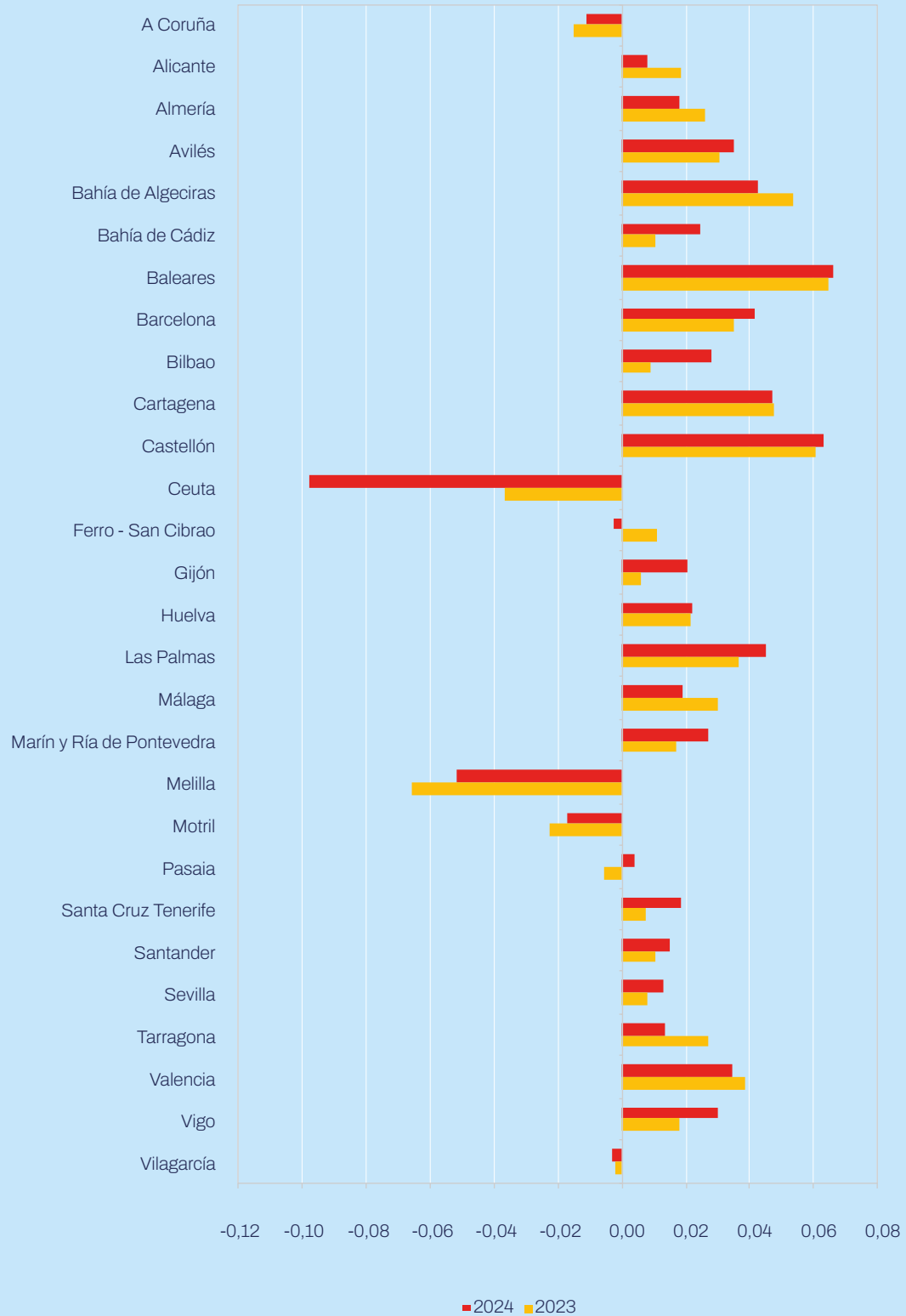
Porcentaje (%)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	-1,09%	-1,51%
Alicante	0,82%	1,87%
Almería	1,81%	2,60%
Avilés	3,48%	3,03%
Bahía de Algeciras	4,26%	5,35%
Bahía de Cádiz	2,43%	1,04%
Baleares	6,62%	6,46%
Barcelona	4,17%	3,52%
Bilbao	2,78%	0,90%
Cartagena	4,70%	4,76%
Castellón	6,33%	6,08%
Ceuta	-9,80%	-3,64%
Ferrol - San Cibrao	-0,24%	1,11%
Gijón	2,03%	0,61%
Huelva	2,22%	2,17%
Las Palmas	4,52%	3,63%
Málaga	1,90%	3,01%
Marín y Ría de Pontevedra	2,69%	1,71%
Melilla	-5,19%	-6,59%
Motril	-1,71%	-2,25%
Pasaia	0,38%	-0,53%
Santa Cruz de Tenerife	1,85%	0,74%
Santander	1,49%	1,06%
Sevilla	1,31%	0,81%
Tarragona	1,34%	2,72%
Valencia	3,45%	3,84%
Vigo	3,02%	1,78%
Vilagarcía	-0,31%	-0,18%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	3,08%	2,80%

* Resultado del ejercicio, excluido el Fondo de Compensación Interportuario, los Resultados excepcionales y los ingresos y gastos financieros derivados del pago de intereses de demora por sentencias anulatorias de liquidaciones de tarifas portuarias / Fondos propios medios

Rentabilidad sobre Fondos Propios

Porcentaje (%)



7.20. Rentabilidad sobre Activos*

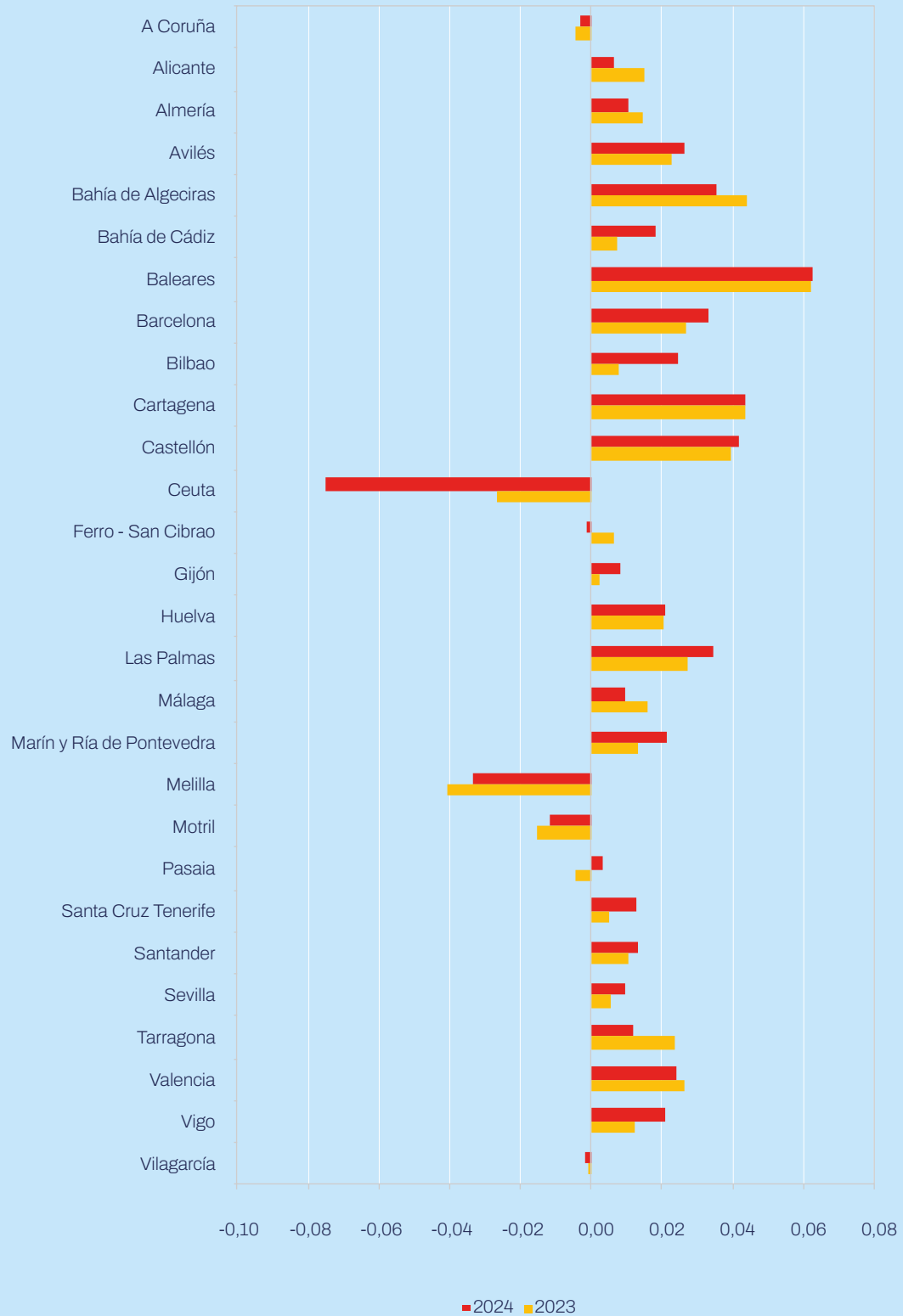
Porcentaje (%)

Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	-0,32%	-0,44%
Alicante	0,66%	1,52%
Almería	1,04%	1,46%
Avilés	2,65%	2,26%
Bahía de Algeciras	3,56%	4,39%
Bahía de Cádiz	1,82%	0,76%
Baleares	6,25%	6,22%
Barcelona	3,31%	2,70%
Bilbao	2,44%	0,78%
Cartagena	4,35%	4,35%
Castellón	4,19%	3,93%
Ceuta	-7,48%	-2,66%
Ferrol - San Cibrao	-0,15%	0,66%
Gijón	0,85%	0,25%
Huelva	2,10%	2,06%
Las Palmas	3,45%	2,72%
Málaga	0,98%	1,60%
Marín y Ría de Pontevedra	2,15%	1,32%
Melilla	-3,35%	-4,08%
Motril	-1,14%	-1,51%
Pasaia	0,31%	-0,45%
Santa Cruz de Tenerife	1,27%	0,49%
Santander	1,34%	1,06%
Sevilla	0,94%	0,57%
Tarragona	1,18%	2,38%
Valencia	2,39%	2,63%
Vigo	2,09%	1,24%
Vilagarcía	-0,17%	-0,10%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	2,29%	2,05%

* Resultado del ejercicio, excluido el Fondo de Compensación Interportuario, los Resultados excepcionales y los ingresos y gastos financieros derivados del pago de intereses de demora por sentencias anulatorias de liquidaciones de tarifas portuarias / Activo neto medio en explotación

Rentabilidad sobre Activos

Porcentaje (%)



7.21. Margen sobre ventas *

Porcentaje (%)

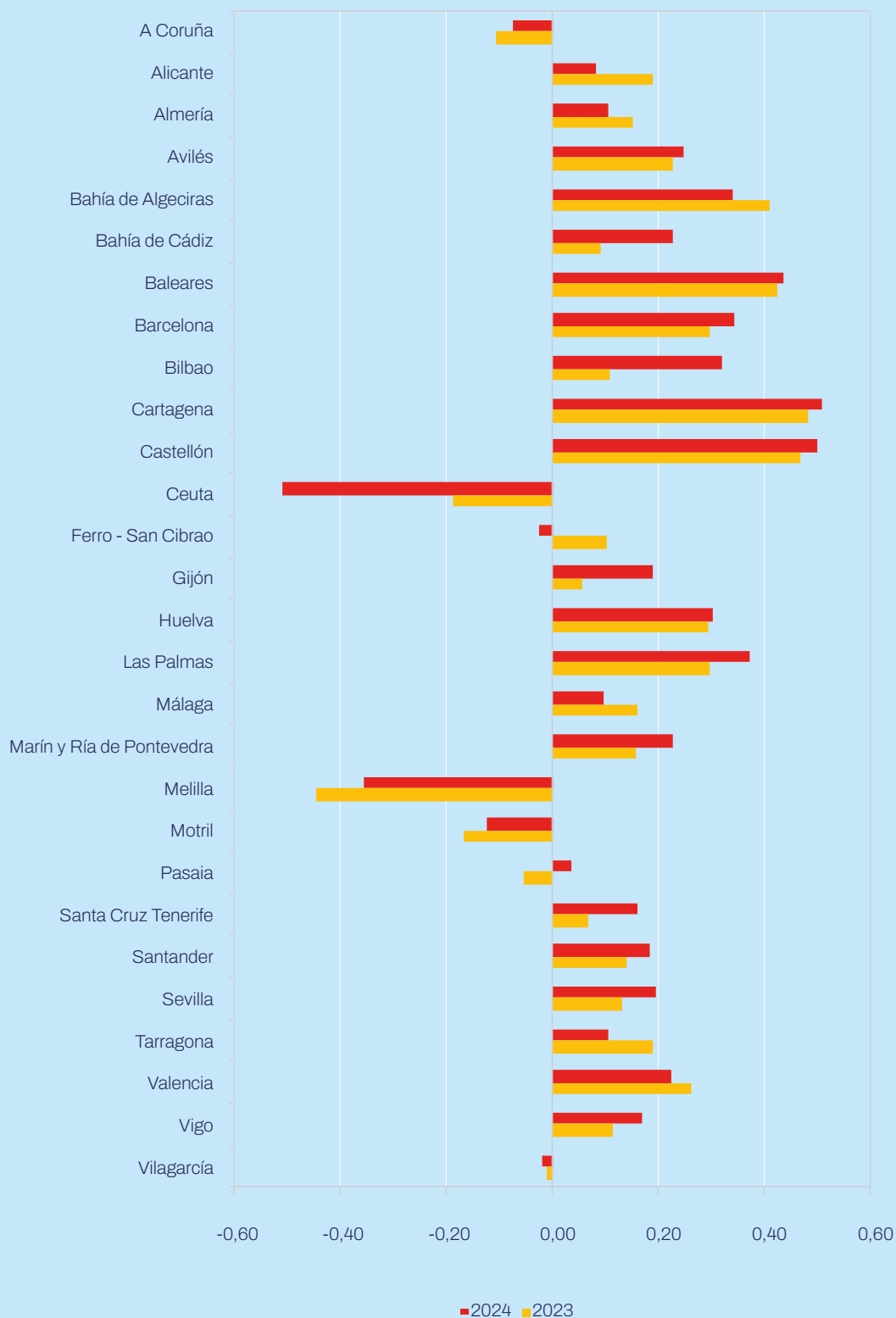
Autoridad Portuaria	2024	2023
A Coruña	-7,40%	-10,57%
Alicante	8,14%	19,06%
Almería	10,49%	15,13%
Avilés	24,66%	22,62%
Bahía de Algeciras	34,07%	41,15%
Bahía de Cádiz	22,67%	9,13%
Baleares	43,76%	42,61%
Barcelona	34,36%	29,62%
Bilbao	32,00%	10,82%
Cartagena	50,78%	48,36%
Castellón	50,11%	46,90%
Ceuta	-50,85%	-18,70%
Ferrol - San Cibrao	-2,60%	10,20%
Gijón	18,89%	5,50%
Huelva	30,19%	29,36%
Las Palmas	37,24%	29,66%
Málaga	9,59%	16,06%
Marín y Ría de Pontevedra	22,82%	15,69%
Melilla	-35,47%	-44,65%
Motril	-12,45%	-16,69%
Pasaia	3,65%	-5,26%
Santa Cruz de Tenerife	16,07%	6,93%
Santander	18,45%	13,97%
Sevilla	19,55%	13,11%
Tarragona	10,68%	19,12%
Valencia	22,58%	26,30%
Vigo	16,94%	11,32%
Vilagarcía	-2,03%	-1,15%
PORCENTAJE MEDIO AA.PP.	25,91%	23,66%

* (Indica, el porcentaje de resultado del ejercicio generado sobre el importe neto de la cifra de negocios)

Nota: Resultado Ejercicio, excluido el Fondo Compensación Interportuario, los Resultados excepcionales y los ingresos y gastos financieros derivados del pago de intereses de demora por sentencias anulatorias de liquidaciones de tarifas portuarias / Importe neto cifra de negocios

Margen sobre ventas

Porcentaje (%)





Puertos del Estado

A graphic element consisting of three red, stylized, parallel lines that curve upwards and to the right, positioned below the text.