



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado

# INFORME DE GESTIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL 2022





# ÍNDICE

01

Informe Ejecutivo

02

Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria

03

Tráfico portuario

04

Resultados económicos

05

Inversiones

06

Sociedades participadas

07

Ratios de Gestión



# 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 2022 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).

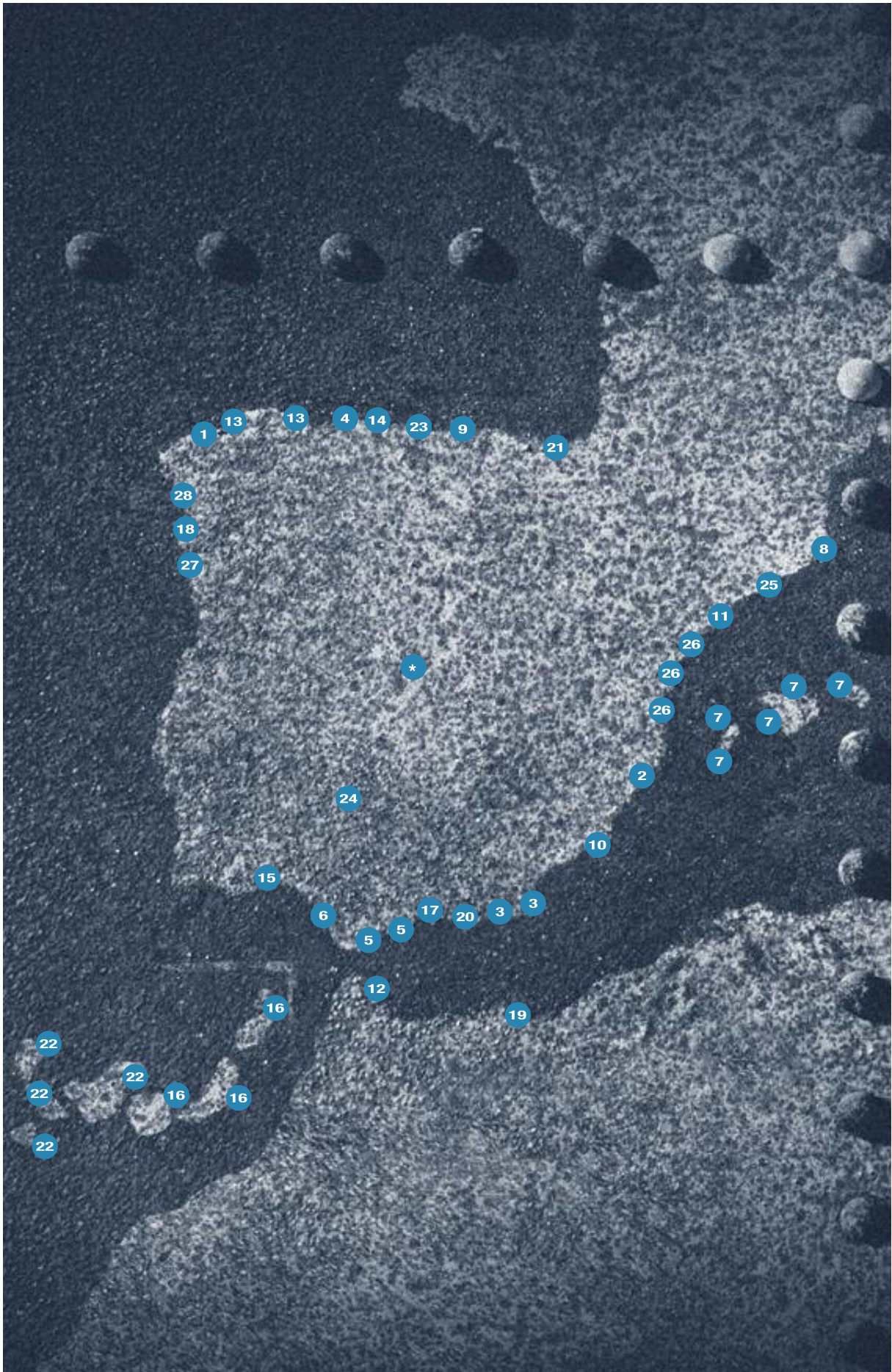
Tiene la función de poner a disposición de los agentes privados e instituciones diversas la actividad desarrollada por los puertos y sus resultados anuales. Además, se pretende dar cumplimiento a una de las competencias asignadas a Puertos del Estado en el Texto Refundido de la ley de Puertos del Estado 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 2022 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 DE DICIEMBRE DE 2022

## OPPE / AA.PP.

Puertos del Estado  
A Coruña  
Alicante  
Almería  
Avilés  
Bahía de Algeciras  
Bahía de Cádiz  
Balears  
Barcelona  
Bilbao  
Cartagena  
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  
Valencia  
Vigo  
Vilagarcía de Arousa

## Presidentes

- D. Álvaro Rodríguez Dapena
- D. Martín Fernández Prado.
- D. Juan Antonio Gisbert García.
- D. Jesús Caicedo Bernabé.
- D. Santiago Rodríguez Vega.
- D. Gerardo Landaluce Calleja.
- Dña. Teófila Martínez Sáiz.
- D. Francesc Antich Oliver.
- D. Damiá Calvet i Valera.
- D. Ricardo Barkala Zumelzu.
- Dña. Yolanda Muñoz Gómez.
- D. Rafael Simó Sancho.
- D. Juan Manuel Doncel Doncel.
- D. Francisco Barea Paz.
- D. Laureano Lourido Artime.
- Dña. María del Pilar Miranda Plata.
- D. Luis Ángel Ibarra Betancort.
- D. Carlos Rubio Basabe.
- D. José Benito Suárez Costa.
- D. Víctor Antonio Gamero García.
- D. José García Fuentes.
- D. Joakin Telleria Agirrezabala.
- D. Carlos Enrique González Pérez
- D. Francisco Luis Martín Gallego.
- D. Rafael Carmona Ruiz.
- D. Josep María Cruset Domènech.
- D. Aurelio Martínez Estévez.
- D. Jesús Vázquez Almuiña.
- D. José Manuel Cores Tourís.

# INFORME EJECUTIVO

## 1.1. Entorno económico

De acuerdo con la revisión realizada por el INE en septiembre de 2023, la economía española creció un 5,8 % en 2022 respecto al año anterior recuperando el nivel de PIB previo a la pandemia.

El PIB a precios corrientes fue según datos oficiales de 1.346.377 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<sup>1</sup> desde 2013, son los siguientes:

Año	Tasa de variación interanual (en%)
2022	5,80%
2021	6,40%
2020	-11,20%
2019	2,00%
2018	2,30%
2017	3,00%
2016	3,00%
2015	3,80%
2014	1,40%
2013	-1,40%

En términos agregados, la composición del crecimiento de la economía española en 2022 ha descansado en un crecimiento de la demanda nacional del 2,9 % y de la demanda externa en otro 2,9 %.

La evolución macroeconómica en 2022 ha venido marcada por dos desarrollos contrapuestos. Al comienzo del pasado año, el levantamiento de las restricciones asociadas a la pandemia condujo a una intensa recuperación de la actividad. Con posterioridad, la invasión rusa de Ucrania aceleró el repunte de los precios de las materias primas que venía produciéndose desde 2021, lo que llevó a una intensificación de las presiones inflacionistas y, en respuesta a ello, a un endurecimiento de las políticas monetarias. Como resultado, se produjo una notable desaceleración del producto interior bruto (PIB) real en la segunda mitad del año.

En la Unión Europea, también se produce una recuperación completa del PIB, al pasar de una tasa interanual del -5,6 % en 2020 a otra del 5,7 % en 2021 y del 3,4 % en 2022.

Tomando como referencia el Informe Anual del Banco de España, el PIB mundial repuntó un 3,4 % en 2022, que supone una importante ralentización respecto al crecimiento del 6,1% en 2021, consecuencia de la incertidumbre asociada a la guerra en Ucrania y al endurecimiento de las condiciones financieras.

<sup>1</sup> 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 2022 de **561,7 millones de toneladas**, lo que representa un incremento del 3,2 % respecto a 2021 en el que se movieron 544,4 millones y la practica recuperación del volumen de tráfico alcanzado en 2019 de 564,5 millones de toneladas en un contexto previo a la crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19.

El transporte marítimo de mercancías en 2022 en nuestro país ha seguido siendo fundamental para el sostenimiento del comercio. La economía mundial creció (3,4 %), aunque lo hizo en menor medida de lo previsto, y el comercio marítimo mundial disminuyó ligeramente (-0,5 %), como consecuencia de la guerra de Ucrania, el aumento de la inflación y al menor crecimiento de China, mientras que el comercio marítimo nacional recuperó valores previos a la pandemia influido en gran medida por el crecimiento de la economía española (5,8 %).

El siguiente cuadro y gráficos muestran la composición y evolución interanual del tráfico en 2022, así como su evolución histórica.



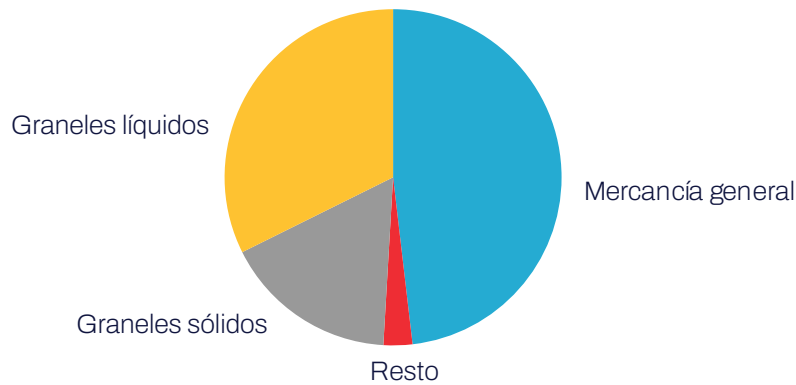
Muelle Sur del Puerto de Huelva.



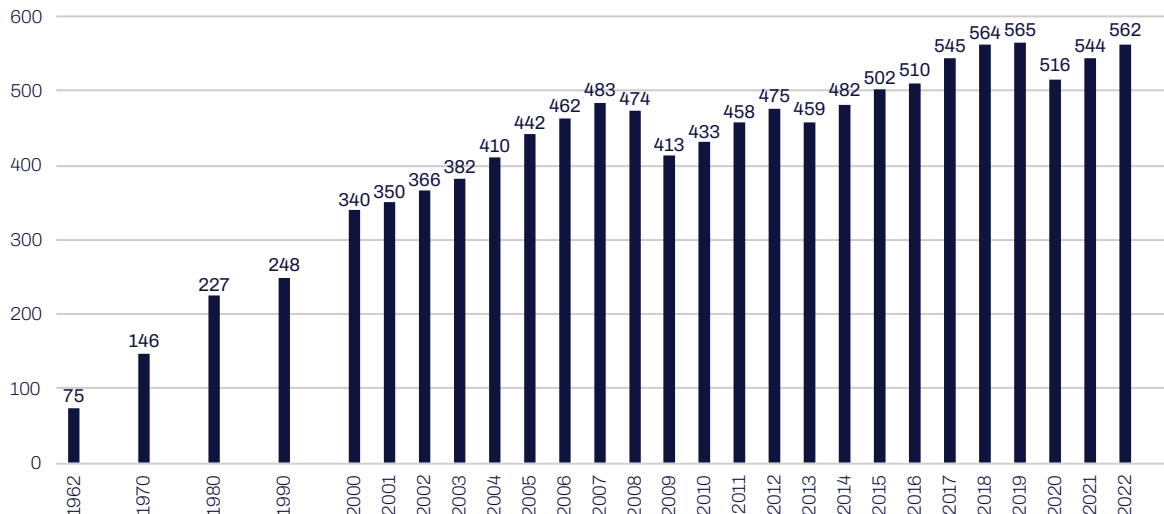
### Variación del tráfico en 2022 (toneladas)

	2021	2022	Var. (%)
Graneles líquidos	170.857.145	181.703.616	6,3
Graneles sólidos	84.980.689	93.984.728	10,6
Mercancía general	276.231.168	270.502.953	-2,1
Pesca capturada	162.962	147.501	-9,5
Avituallamiento	9.505.988	11.580.012	21,8
Tráfico interior	2.681.785	3.818.316	42,4
<b>TOTAL</b>	<b>544.419.737</b>	<b>561.737.126</b>	<b>3,2</b>

### Composición del tráfico total en 2022 (%)



### Evolución histórica del tráfico portuario (millones de toneladas)



En términos absolutos sobresale el tráfico alcanzado por las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (107,2 millones de toneladas), Valencia (79,4 millones de toneladas) y Barcelona (70,9 millones de toneladas), totalizando entre las tres un volumen de mercancías de 257,5 millones de toneladas que representa el 46% del tráfico total.

En términos relativos, el tráfico portuario disminuyó en 14 Autoridades Portuarias y aumentó en 14. Destacan los incrementos porcentuales de la Autoridad Portuaria de A Coruña (+25,6 %), Autoridad Portuaria de Ceuta (+23,3%) y Autoridad Portuaria de Alicante (+22,3%).

Los graneles líquidos han alcanzado un volumen de 181,7 millones de toneladas en 2022 que supone un incremento del 6,3 % respecto al ejercicio anterior. Destacan los volúmenes de las Autoridades Portuarias de Cartagena (28 millones de toneladas), Bahía de Algeciras (27,3 millones de toneladas), Huelva (24,9 millones de toneladas), Bilbao (20,5 millones de toneladas) y Tarragona (17,7 millones de toneladas). El movimiento de graneles líquidos de estas cinco Autoridades Portuarias representa el 65% del total. Los productos petrolíferos representan el 76 % del tráfico total de graneles líquidos. Cabe destacar que el tráfico de gas natural (GNL) ha aumentado un 39,5 %, que se enmarca en el crecimiento del 60% del volumen importado de gas natural por Europa en 2022 y que refleja los efectos de la estrategia europea de seguridad energética que contempla la diversificación de orígenes y la reducción de la dependencia del gas natural procedente de Rusia.

Los graneles sólidos en el conjunto del sistema portuario alcanzaron la cifra de 94 millones de toneladas en 2022. Supone un incremento del 10,6% respecto al ejercicio anterior y es la mercancía que más crece en términos porcentuales. De las 28 Autoridades Portuarias, 15 registraron decrecimiento en este tráfico. Destacar que el tráfico de carbón ha crecido un considerable 71,9% debido a la guerra de Ucrania y la derivada crisis energética que ha provocado la reapertura de centrales térmicas anteriormente cerradas conforma a las políticas de descarbonización. Así, el tráfico de carbón y coque de petróleo vuelve a ser el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos, cuando en 2021 fue superado por el de otros minerales no metálicos.

El volumen de mercancía general movido ha sido de 270,5 millones de toneladas, lo que supone un decrecimiento interanual del 2,1%. Las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (71 millones de toneladas), Valencia (70,9 millones de toneladas), Barcelona (49 millones de toneladas) y Las Palmas (17,6 millones) operaron en conjunto algo más del 82 % de la mercancía general del Sistema Portuario.

En 2022, 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 millones de unidades, seguido por Bahía de Algeciras (4,8 millones), Barcelona (3,5 millones) y la Autoridad Portuaria de Las Palmas (1,2 millones). Los contenedores para import-export, han disminuido ligeramente un 0,9 %, y los contenedores en tránsito, que lo han hecho en un -6,2 %.

El tráfico de las restantes mercancías, compuesto por las categorías de tráfico interior, avituallamiento y pesca fresca capturada, ha aumentado en conjunto un 25,9 % hasta alcanzar los 15,5 millones de toneladas. El tráfico interior, denominado así por transcurrir dentro de la zona de servicio del puerto, ha movido un total de 3,8 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 93% del tráfico interior total) y ha aumentado un 42,4% respecto a 2021.

En operaciones de avituallamiento a buques (incluye el avituallamiento de productos petrolíferos), destacan las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (4 millones), Las Palmas (2,5 millones

de toneladas), y Barcelona (1,8 millones). El avituallamiento a buques también ha crecido un 21,8 % porque así lo ha hecho el bunkering o tráfico de avituallamiento de combustibles líquidos, un 20,6 %. Otros productos de avituallamiento (hielo, agua, etc.), también han aumentado (+28,9 %). La reactivación de la economía ha sido la impulsora de estos incrementos.

Por su parte, la pesca fresca (que no incluye la pesca congelada o refrigerada en alta mar consideradas como mercancía general), ha experimentado una reducción de capturas del 9,5 % respecto a 2021. Las Autoridades Portuarias con mayor volumen de pesca capturada han sido: Vigo (34 miles de toneladas), A Coruña (28,1 miles de toneladas), Pasaia (19 miles de toneladas) y Avilés (14 miles de toneladas).

En cuanto al número de buques, se ha registrado un aumento del número de escalas de buques en nuestros puertos del 13,1% y del número de GTs del 24,4 %, Las tres primeras Autoridades Portuarias respecto a número de buques han sido: Baleares (46.719 unidades), Bahía de Algeciras (27.451 unidades) y Santa Cruz de Tenerife (16.085 unidades). En GT destaca la Bahía de Algeciras (483 millones de GT), Barcelona (351 millones de GT), Valencia (291 millones), Baleares (279 millones) y Las Palmas (273 millones).

En 2022, el número de pasajeros que han pasado por nuestros puertos, tanto en régimen de transporte regular como de crucero, ha sido de 32.992 miles de personas, lo que supone un incremento del 83,5 % respecto del año anterior y recuperar los niveles de 2019 gracias al levantamiento de las restricciones a los cruceros y también a la reanudación de la Operación Paso del Estrecho. La Autoridad Portuaria de Baleares lidera este tráfico con un total de 8.749 miles de pasajeros. Le siguen las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife (5.981 miles), Bahía de Algeciras (4.387 miles) y Barcelona (3.922 miles). Específicamente en relación con los pasajeros de crucero su incremento ha sido de un 268,6 % con un total de 8.180 miles de cruceristas. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha contabilizado un total de cruceristas que ascendió a 2.329 miles de personas, seguido de la Autoridad Portuaria de Baleares (1.728 miles), Las Palmas (1.036 miles de personas) y Santander (760 miles).

### 1.3. Referencia al tráfico import export

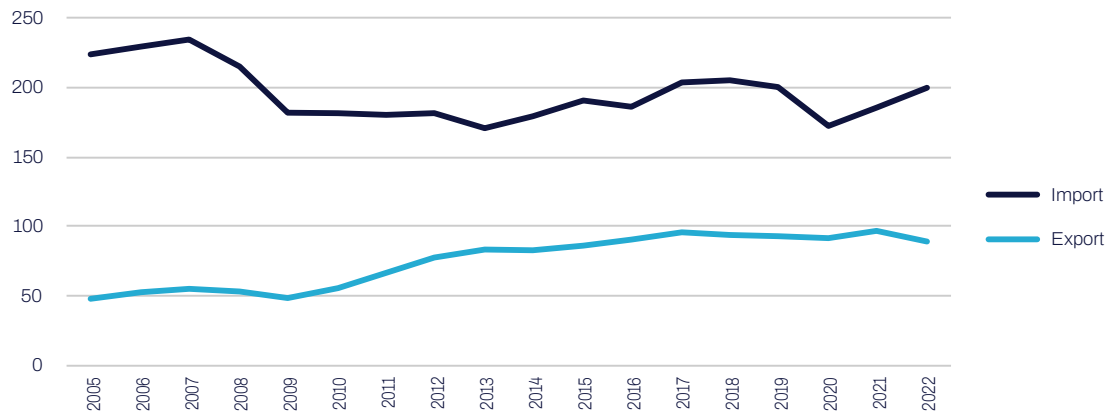
La parte más importante de tráfico portuario es la que se dedica a la importación/exportación, además del tráfico de cabotaje y en régimen de tránsito internacional. Del total de las mercancías que se importan o exportan en España, aproximadamente el 77 % y el 55 % respectivamente, lo hacen por vía marítima<sup>2</sup>. 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 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.

El descenso en este ejercicio de las mercancías en **tránsito** (-1,9 %) ha sido compensado entre la subida de las importaciones (7,9 %) y la caída de las exportaciones (-7,6 %). A pesar de superar en este ejercicio las consecuencias de la pandemia e incrementarse el consumo, el aumento de la inflación ha reducido el poder adquisitivo y ha atenuado en cierta medida esa subida. El resultado es que, según datos del PIB publicados por el INE, la economía española creció un 5,8 % en 2022.

---

<sup>2</sup> Fuente: AEAT.

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



Por su parte, según el FMI, el PIB mundial aumentó un 3,4 %, la zona euro creció un 3,7 % en 2022 y China creció solo un 3,0 %. Como resultado de todo ello, el comercio marítimo mundial prácticamente se mantuvo, con un 0,5 %.

## 1.4. Referencia al tráfico por Ferrocarril

Las mercancías con entrada o salida del puerto por ferrocarril en 2022 han ascendido a 12,9 millones de toneladas, lo cual supone un aumento del 8,7 % respecto al volumen de mercancías movidas por este mismo medio en el año anterior (11,9 millones de toneladas).

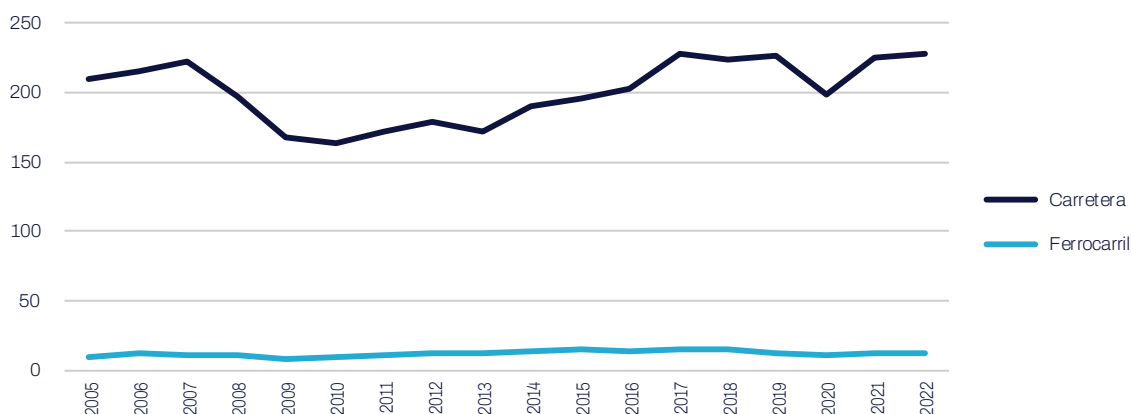
El tráfico que entra o sale de la zona de servicio del puerto vía ferrocarril gana importancia al avanzarse en la progresiva captación de parte del tráfico por carretera hacia este modo (al menos en el movimiento de mercancías de o hacia zonas alejadas del hinterland portuario). Este modo, aunque es más económico y menos contaminante, no capta tráfico de la carretera a la velocidad que sería deseable pues requiere de unas infraestructuras más especializadas con conexiones dedicadas en los puertos y por tanto requiere un compromiso de mejora de todos los actores implicados (ADIF, operadores, cargadores, Autoridades Portuarias, etc.) para apostar decididamente por él.

En este sentido se están llevando a cabo iniciativas impulsadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con dotaciones presupuestarias específicas. Cabe reseñar la articulación del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria, creado por el Real Decreto Ley 8/2014, que ha permitido programar inversiones, en su mayor parte ferroviarias, con las cuales está previsto resolver importantes cuellos de botella en la red de infraestructuras que afectan a itinerarios con origen-destino en los puertos.



Ferrocarril en los muelles del puerto de Tarragona.

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



Conviene destacar que el transporte ferroviario de mercancías en los puertos representa aproximadamente el 60 % 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 2022 a 1.193 millones de euros, con un aumento del 11,9% con respecto a la facturación de 2021 y con una ejecución del presupuesto del 104,6%, mientras que el tráfico portuario ha aumentado un 3,2%.

El importe neto de la cifra de negocios se desglosa en dos apartados: Tasas Portuarias (1.052,8 millones de euros y un crecimiento del 11,2%) y Otros Ingresos de Negocio (140,6 millones de euros y un incremento del 17,3% respecto a 2021).

Respecto a las "Tasas Portuarias", las tasas de utilización con un total de 603,6 millones de euros en 2022, representan el 57,3% del total de las tasas portuarias, destacando la tasa de la mercancía (249 millones) y del buque (264 millones) que representan sobre el total de tasas portuarias el 26% y 23%, 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 y de actividad, representando conjuntamente el 41% del total de tasas portuarias en 2022.

En relación con "Otros ingresos de negocio" (140,6 millones de euros y un incremento del 17,3% respecto del ejercicio 2021). Este apartado incluye 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).

En lo que se refiere a los gastos de explotación, sus principales componentes han sido, por cuantía, las Amortizaciones del inmovilizado (433,6 millones de euros), los Servicios exteriores (296,5 millones) y los Gastos de personal (282,2 millones).

Dentro de la composición de los Servicios exteriores, hay que destacar, por su cuantía, el gasto en "Reparaciones y conservación" (123,3 millones de euros, con un incremento del 10,5 % respecto del año anterior) y en "Otros servicios exteriores" (85,8 millones de euros e incremento del 19,3 %).

Como consecuencia de lo anterior, el resultado de explotación alcanzó un beneficio de 304,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 63,2 % con respecto al ejercicio anterior.

Así mismo, se observa que el EBITDA se ha situado en 645,4 millones de euros al cierre del ejercicio 2022, lo que supone un incremento del 18,2 % con respecto a 2021 (546,1 millones).

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Beneficios, el Resultado del ejercicio consolidado del sistema portuario en 2022 ha sido de 314,2 millones de euros de beneficios, equivalentes al 191,7 % del presupuesto (163,9 millones de euros), y con un incremento del 38,2 % respecto del ejercicio anterior (227,4 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 610,9 millones de euros al cierre del ejercicio 2022 superando la cifra de 2021 (556,5 millones de euros) y la cifra de 2019 (587 millones de euros). Las dos Autoridades Portuarias con mayor cash flow generado en 2022 han sido Barcelona (100,6 millones) y Valencia (82,4 millones de euros) y les siguen a cierta distancia Baleares (58,2 millones), Las Palmas (42,1 millones) y Santa Cruz de Tenerife (41,2 millones).

Por el lado de las aplicaciones destacan las siguientes partidas. En primer lugar, las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias han ascendido a 398 millones de euros, en segundo lugar las inversiones financieras a largo plazo con un importe de 278 millones para inmovilizado financiero (inversiones financieras), en tercer lugar otras altas de activo no corriente con un importe de 180 millones de euros y en cuarto lugar se sitúa la cancelación y traspaso a corto plazo de deudas con entidades de crédito por un importe de 128 millones de euros.

La diferencia entre orígenes y aplicaciones de fondos nos conduce a una variación del capital circulante (disminución) de 14 millones de euros, situando al fondo de maniobra al cierre del ejercicio 2022 en 1.695 millones de euros.

El endeudamiento con entidades de crédito a largo plazo se reduce en 128 millones de euros, alcanzando al final del ejercicio los 983 millones de euros.

Es preciso significar 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 1.086 millones de euros en 2022, suponiendo una reducción del 59 % en el período 2011-2022.

## 1.6. Volumen de inversión realizada

Respecto al capítulo inversor, la ejecución total de inversión en devengos del ejercicio 2022 (596 millones), representa un nivel de ejecución del 54,4% respecto del presupuesto aprobado (1.096 millones). En términos absolutos la inversión del ejercicio ha sido superior a la del ejercicio 2021 (555 millones) y también superior a la de los últimos 5 años (véase también en el capítulo de Inversiones el cuadro 5.1.8: evolución histórica de las inversiones públicas en devengos) debido, entre otras cosas, a las inversiones financieras que, de manera excepcional, se han producido en algunas Autoridades Portuarias.

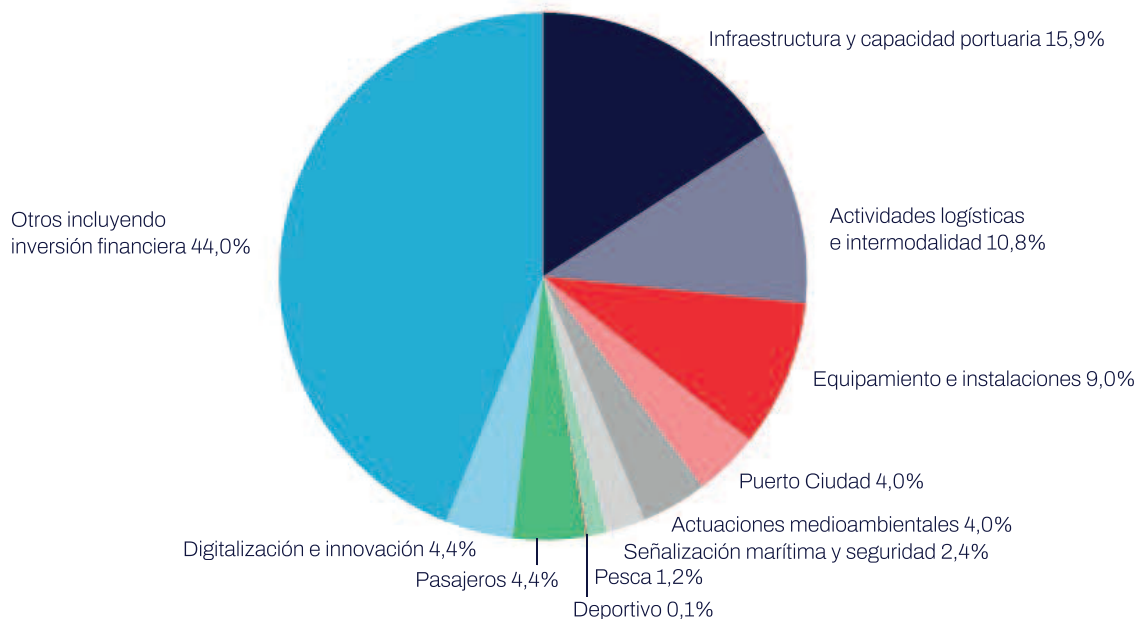
Las Autoridades Portuarias con mayor inversión no financiera devengada en el ejercicio 2022 han sido las siguientes:

Autoridad Portuaria	(millones de €)
VALENCIA	36,5
SANTANDER	36,0
BILBAO	34,3
BARCELONA	32,5
STA. CRUZ DE TENERIFE	27,9
HUELVA	24,4

Si el análisis se realiza en términos de pagos, las inversiones no financieras se elevaron a 378,4 millones de euros, que suponen un aumento interanual del 5,33 % y una ejecución del 41% del presupuesto aprobado (924,7 millones).

Desde una perspectiva funcional, se observa que la inversión pública no financiera se ha dirigido hacia obras de infraestructura y de incremento de la capacidad portuaria seguido de obras enfocadas a mejoras de las actividades logísticas y de intermodalidad. No obstante, en los últimos años se viene observando que el esfuerzo inversor ha basculado de la obra marítima a la terrestre; en concreto, hacia proyectos que mejoran la eficiencia y las condiciones de operatividad y conectividad de los puertos potenciado a través del mecanismo del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria creado en 2014.

### Distribución funcional de las inversiones públicas



En el apartado de inversiones se recogen las obras en curso en 2022 más relevantes.

Puerto deportivo de Castellón.





# FONDO FINANCIERO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIA

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.

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 nutrirá 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.

Podrán 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 Real Decreto. 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 RD 707/2015, 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. Durante el ejercicio 2022 se auditaron pagos certificados realizados en 2021 por importe de 10.047 miles de euros, lo que representa una muestra del 43% del importe total de compensado por pagos de 2021 por los organismos portuarios en el ejercicio 2022, no habiéndose detectado en los controles pagos irregularmente certificados. Además, en ese mismo ejercicio se auditaron 4 actuaciones finalizadas de las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras (2 actuaciones: Mejora de accesos con carril exclusivo de acceso a las instalaciones portuarias de La Línea y Refuerzo de señalización exterior indicativa dirección Puerto), Bilbao (Adquisición de terrenos, urbanización, conexión ferroviaria y playa de carga en Arasur) y Marín y Ría de Pontevedra (Mejora del tramo ferroviario Redondela-Arcade. Tramo de puente metálico), con un resultado sin salvedades dignas de mención.

Con fecha 26 de octubre de 2022 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 901/2022, cuyo artículo único ha procedido 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.

En su disposición final única se establece su entrada en vigor el día siguiente al de su publicación en el BOE. No obstante los apartados uno, dos y tres de su artículo único serán de aplicación a los ejercicios vencidos.

Así mismo el Real Decreto 901/2022, en su disposición transitoria única estableció la obligación de amortizar el endeudamiento bancario del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria

pendiente con fondos del sistema portuario español de interés general antes del 31 de diciembre de 2023, obligación a la que se ha dado ya cumplimiento en el ejercicio 2022, sin que dicha amortización pueda generar un nuevo endeudamiento, para lo que, en su caso, se debería exigir el desembolso de las aportaciones de carácter obligatorio que fueran precisas.

Durante el ejercicio 2022, destacan los siguientes acuerdos adoptados por el Comité del Fondo:

- Sesión de 1 de julio:
  - La aprobación de las cuentas anuales del Fondo correspondientes al ejercicio 2021.
- Sesión de 18 de julio:
  - Dación de cuenta de los informes de auditoría de los proyectos terminados.
  - Aprobación de la actualización del Programa de actuaciones del Fondo derivado de los Planes de Empresa 2023, consistente en 63 actuaciones con un presupuesto total de 884,4 millones de euros hasta 2027 y siguientes, con una anualidad de 85 millones de euros en 2022. Según el tipo de proyecto, 478,6 millones de euros se corresponden con actuaciones de última milla, 241,1 millones de euros con la mejora de la red general y 164,7 millones de euros con terminales; y según modo de transporte, 811,1 millones de euros para proyectos de acceso ferroviario y 73,3 millones de euros para viario.
  - Aprobación del proyecto “Actuaciones en la línea ferroviaria entre el puerto de Algeciras y la estación de San Roque mercancías (estudios y proyectos)” para ser financiado a efectos de compensación de las aportaciones obligatorias al Fondo.
  - La fijación del porcentaje de aportación obligatoria para 2023 en el 25%.
  - Las aportaciones de los organismos públicos portuarios al Fondo en 2022 y la previsión de las aportaciones en 2023, teniendo en cuenta la futura aprobación de la modificación del Real Decreto citado anteriormente.
  - La aceptación de las aportaciones voluntarias de Puertos del Estado al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria en 2022 y 2023 por importe de 35.750.941,18 y 13.455.0000 euros, respectivamente; cuyo destino será para la primera la amortización anticipada del crédito vigente con el Banco Europeo de Inversiones, y para la segunda el otorgamiento de financiación a la Autoridad Portuaria de Sevilla para la ejecución del “Proyecto de acceso directo al puerto (enlace de La Salud)”.
  - La amortización del contrato de crédito con el Banco Europeo de Inversiones.
  - La aprobación del proyecto de Presupuesto del Fondo para 2023.

Las aportaciones obligatorias para 2022, las compensaciones sobre las mismas, las regularizaciones, así como las aportaciones a exigir en dicho ejercicio, se detallan en el siguiente cuadro:

Por tanto, las aportaciones exigibles a 31 de diciembre de 2022 ascienden a 110.680 miles de euros.



(miles de euros)

Organismo	Aportaciones obligatorias 2022 (A)	Inversión (pagos) neta de subvenciones para compensación 2022 (B)	Regularización 2021 (C)	Saldo neto 2022 (A-B-C)
A Coruña	0	0	0	0
Alicante	0	0	0	0
Almería	0	0	0	0
Avilés	0	0	0	0
Bahía Algeciras	0	3.327	-485	-2.842
Bahía de Cádiz	0	0	0	0
Baleares	1.871	200	-1.000	2.671
Barcelona	2.778	2.649	-4.072	4.201
Bilbao	0	2.253	-85	-2.168
Cartagena	2.405	1.750	-2.084	2.739
Castellón	1.416	4.256	-396	-2.444
Ceuta	0	0	0	0
Ferrol-San Cibrao	0	24.459	-4.486	-19.973
Gijón	0	0	0	0
Huelva	387	2.057	-6.539	5.269
Las Palmas	1.325	0	0	1.325
Málaga	0	0	0	0
Marín Pontevedra	0	0	0	0
Melilla	0	0	0	0
Motril	0	0	0	0
Pasaia	0	1.434	-1.424	-10
Sta. Cruz Tenerife	0	0	0	0
Santander	6	220	-62	-152
Sevilla	0	6.705	0	-6.705
Tarragona	91	1.400	-120	-1.189
Valencia	0	21.862	-15.756	-6.106
Vigo	0	0	0	0
Vilagarcía	0	0	0	0
Puertos del Estado	1.955	8.011	-9.345	3.289
<b>TOTAL</b>	<b>12.234</b>	<b>80.583</b>	<b>-46.254</b>	<b>-22.095</b>

(miles de euros) (continuación)

Organismo	Saldo neto acumulado	Aportación exigible pdtes. 2017-2021 (D)	Aportación exigible de 2022 (E)	Aportación exigida de 2017 en 2022 Efecto Modif. RD	Aportaciones exigibles pdtes. Total (D+E)
A Coruña	-1.026	0	0	0	0
Alicante	438	438	0	0	438
Almería	282	282	0	0	282
Avilés	68	68	0	0	0
Bahía Algeciras	2.794	5.636	0	3.451	5.636
Bahía de Cádiz	0	0	0	0	0
Baleares	12.358	9.687	2.671	3.845	12.358
Barcelona	44.841	40.640	4.201	6.102	44.841
Bilbao	-6.926	0	0	0	0
Cartagena	-32.614	0	0	0	0
Castellón	3.209	5.653	0	0	5.653
Ceuta	0	0	0	0	0
Ferrol-San Cibrao	-66.932	0	0	0	0
Gijón	1.978	0	0	1.978	
Huelva	1.709	3.165	0	1.499	3.165
Las Palmas	11.602	10.277	1.325	2.616	11.602
Málaga	0	0	0	0	0
Marín Pontevedra	-543	442	0	0	442
Melilla	0	0	0	0	0
Motril	0	0	0	0	0
Pasaia	-1.545	0	0	0	0
Sta. Cruz Tenerife	4.312	4.312	0	1.388	4.312
Santander	1.456	1.608	0	0	1.608
Sevilla	-6.750	0	0	0	0
Tarragona	1.990	3.179	0	2.142	3.179
Valencia	-11.883	6.869	0	1.295	6.869
Vigo	21	21	0	0	21
Vilagarcía	0	0	0	0	0
Puertos del Estado	4.376	8.228	0	4.264	8.228
<b>TOTAL</b>	<b>-36.785</b>	<b>102.483</b>	<b>8.197</b>	<b>26.602</b>	<b>110.680</b>



Zal del Puerto de Sevilla.

# TRÁFICO PORTUARIO

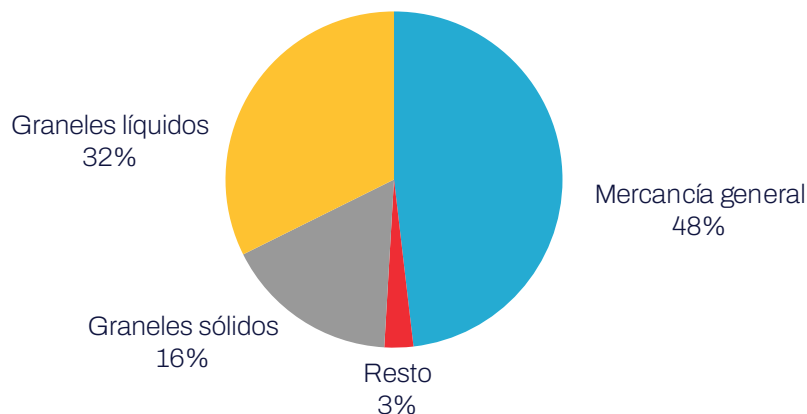
## 3.1. Datos más significativos

El **Sistema Portuario de Titularidad Estatal** movió en 2022 un total de 561,7 millones de toneladas de mercancías, con una variación del 3,2 % respecto al ejercicio 2021, en el que se alcanzaron los 544,4 millones. La evolución y composición del tráfico ha sido la siguiente:

**Variación del tráfico en el último año (toneladas)**

	2021	2022	Var. (%)
Graneles líquidos	170.857.145	181.703.616	6,3
Graneles sólidos	84.980.689	93.984.728	10,6
Mercancía general	276.231.168	270.502.953	-2,1
Pesca capturada	162.962	147.501	-9,5
Avituallamiento	9.505.988	11.580.012	21,8
Tráfico interior	2.681.785	3.818.316	42,4
<b>TOTAL</b>	<b>544.419.737</b>	<b>561.737.126</b>	<b>3,2</b>

**Composición del tráfico total (%)**

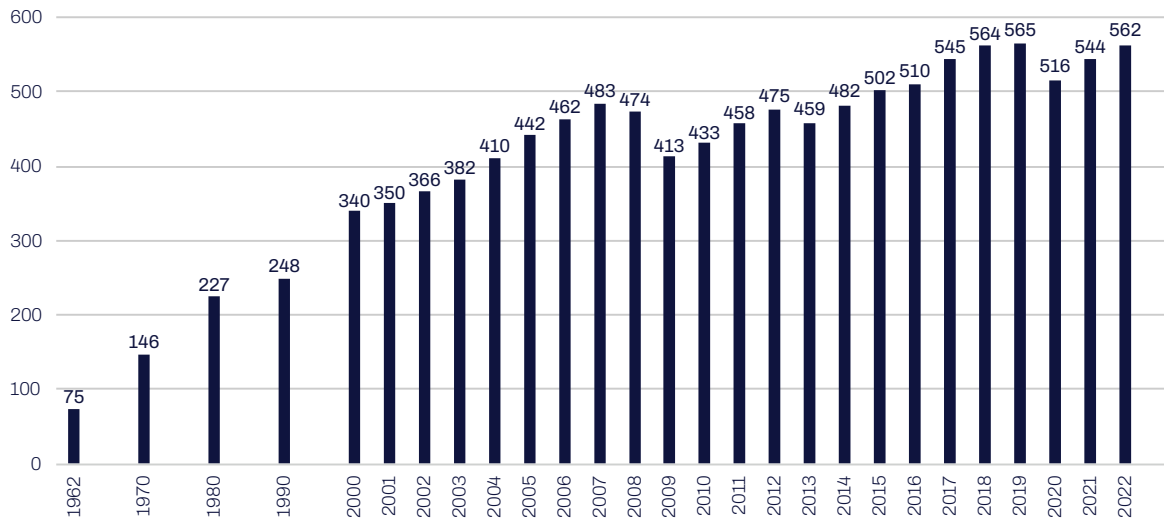


Los datos de 2022, con más de 561,7 millones de toneladas, suponen la recuperación de la mayor parte de los tráficos portuarios, situándose a tan solo 2,8 millones del máximo histórico alcanzado en 2019 con 564,5 millones de toneladas. De hecho, en tres Autoridades Portuarias (Barcelona, Cartagena y Las Palmas) se han alcanzado sus máximos históricos.

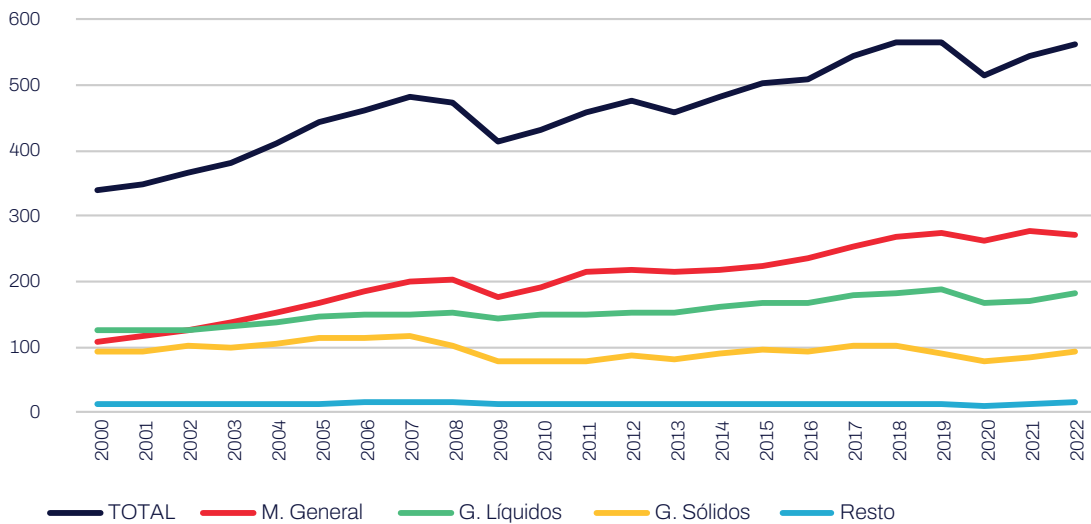
Esto se ha producido en unas condiciones complicadas debido a la invasión rusa de Ucrania, el coste energético, los costes financieros y la inflación, que contrarrestaron el crecimiento mundial y el comercio marítimo.

Por tipos de tráficos, tanto los graneles líquidos como los sólidos se incrementan, y no así la mercancía general, en su mayoría mercancía en contenedores (69 %).

### Evolución histórica del tráfico portuario (millones de toneladas)



### Evolución del tráfico por tipo de presentación (millones de toneladas)



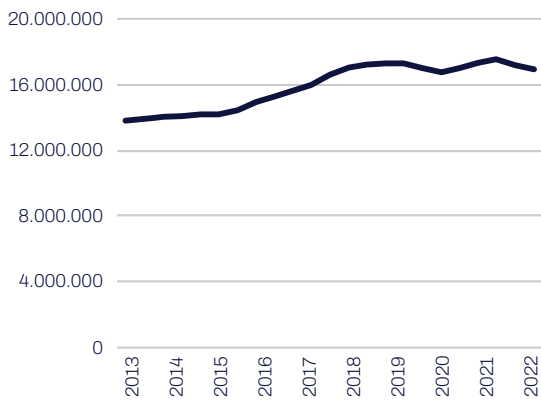
En otros tráficos importantes se han obtenido los siguientes resultados:

#### Otros datos de tráfico

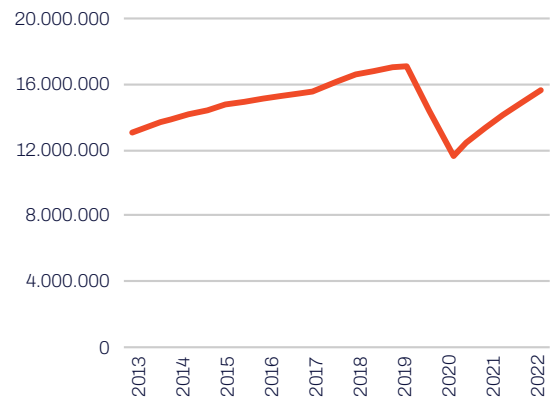
	2021	2022	Var. (%)
Contenedores (miles de TEUS)	17.735	17.149	-3,3
Buques (número)	138.889	157.099	13,1
Buques (miles de GT)	2.001.189	2.489.508	24,4
Pasajeros (miles)	17.981	32.992	83,5
Pasajeros de crucero (miles)	2.219	8.180	268,6



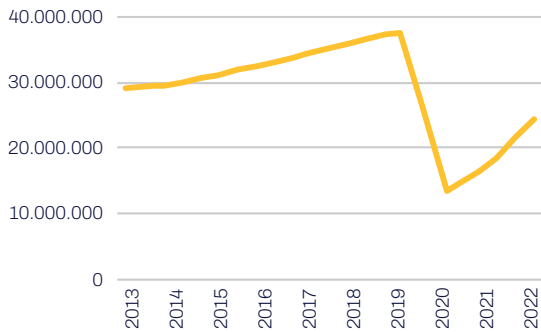
### TEUS



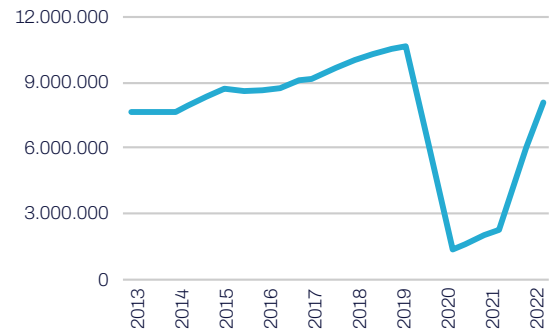
### Buques (número)



### Pasajeros (número)



### Pasajeros de crucero (número)



El transporte marítimo de mercancías en 2022 en nuestro país ha seguido siendo fundamental para el sostenimiento del comercio. La economía mundial creció (3,4 %), aunque lo hizo en menor medida de lo previsto, y el comercio marítimo mundial disminuyó ligeramente (-0,5 %), como consecuencia de la guerra de Ucrania, el aumento de la inflación y al menor crecimiento de China, mientras que el comercio marítimo nacional recuperó valores previos a la pandemia. Éste ha estado influido en gran medida por el crecimiento de la economía española (5,8 %).

Sus ventajas frente a otros modos son el menor coste para el transporte de larga distancia, la facilidad para mover grandes volúmenes, la seguridad ante las pérdidas y la menor contaminación, y en este sentido cabe destacar el buen papel que han desempeñado, a pesar de las dificultades, las Autoridades Portuarias en las cadenas logísticas.

## 3.2. Datos más significativos por Autoridades Portuarias

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

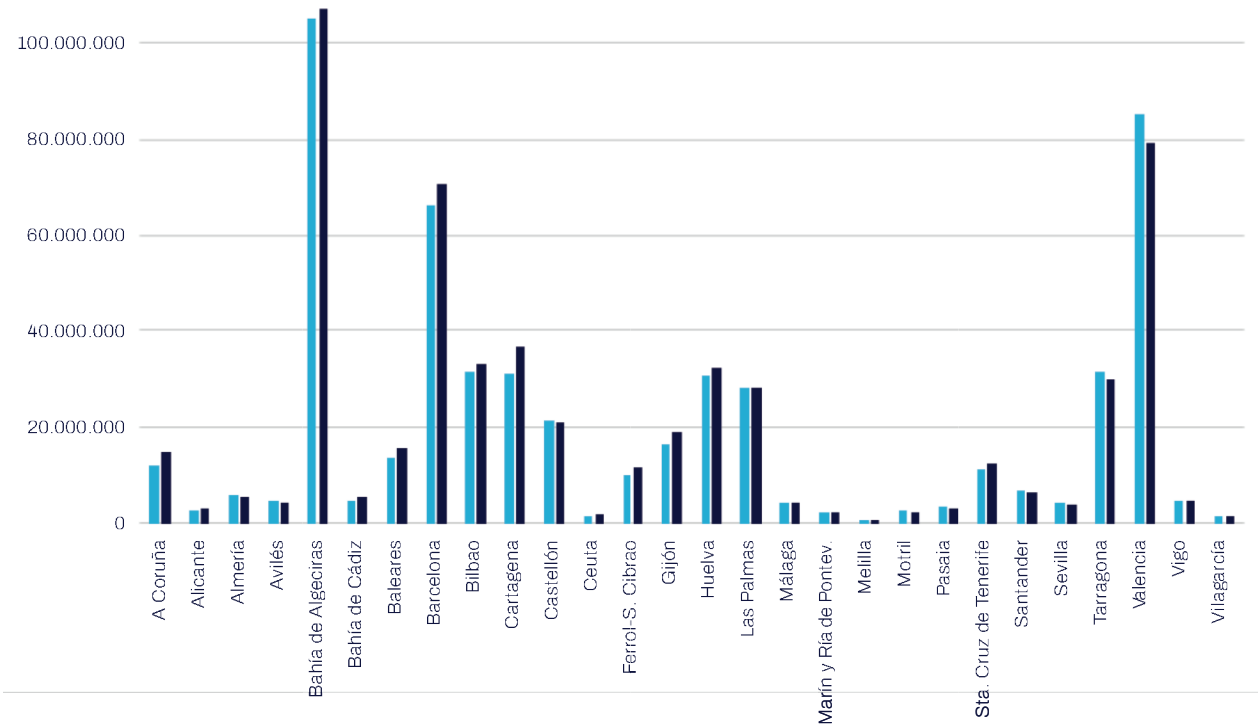
**Tráfico total por Autoridades Portuarias** (toneladas)

Autoridad Portuaria	2021	2022	Var. (%)
A Coruña	11.878.047	14.919.254	25,6
Alicante	2.647.482	3.236.786	22,3
Almería	5.829.008	5.584.287	-4,2
Avilés	4.705.107	4.513.490	-4,1
Bahía de Algeciras	105.075.781	107.242.746	2,1
Bahía de Cádiz	4.943.054	5.720.441	15,7
Baleares	13.772.748	15.517.512	12,7
Barcelona	66.410.581	70.904.625	6,8
Bilbao	31.298.985	32.889.220	5,1
Cartagena	31.213.499	36.588.349	17,2
Castellón	21.237.328	20.942.490	-1,4
Ceuta	1.573.105	1.939.930	23,3
Ferrol-San Cibrao	9.963.559	11.810.633	18,5
Gijón	16.668.339	19.100.142	14,6
Huelva	30.685.994	32.145.663	4,8
Las Palmas	28.209.603	28.291.634	0,3
Málaga	4.493.083	4.414.817	-1,7
Marín y Ría de Pontevedra	2.178.262	2.118.104	-2,8
Melilla	601.613	577.251	-4,0
Motril	2.530.153	2.147.777	-15,1
Pasaia	3.537.013	3.312.511	-6,3
Santa Cruz de Tenerife	11.129.689	12.270.993	10,3
Santander	6.767.563	6.455.562	-4,6
Sevilla	4.204.965	3.819.301	-9,2
Tarragona	31.275.930	29.694.582	-5,1
Valencia	85.269.726	79.365.729	-6,9
Vigo	4.809.151	4.715.224	-2,0
Vilagarcía	1.511.369	1.498.073	-0,9
<b>TOTAL</b>	<b>544.419.737</b>	<b>561.737.126</b>	<b>3,2</b>

Terminal Yilport en el Puerto Exterior de Ferrol.



### Tráfico total por Autoridades Portuarias (toneladas)



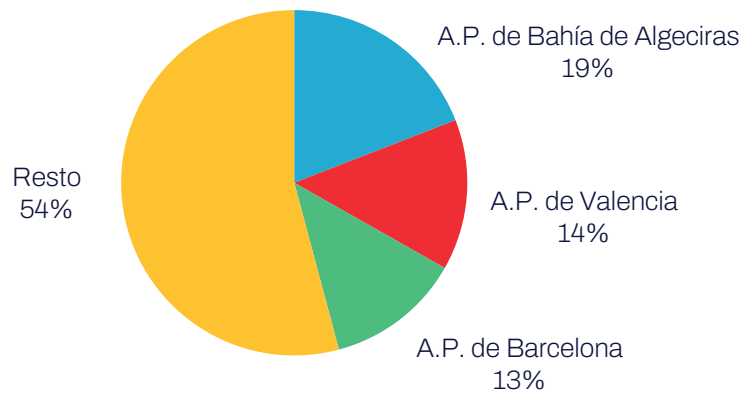
Geográficamente, la distribución del tráfico se representa de la siguiente forma:

### Tráfico total por Autoridades Portuarias en el último año



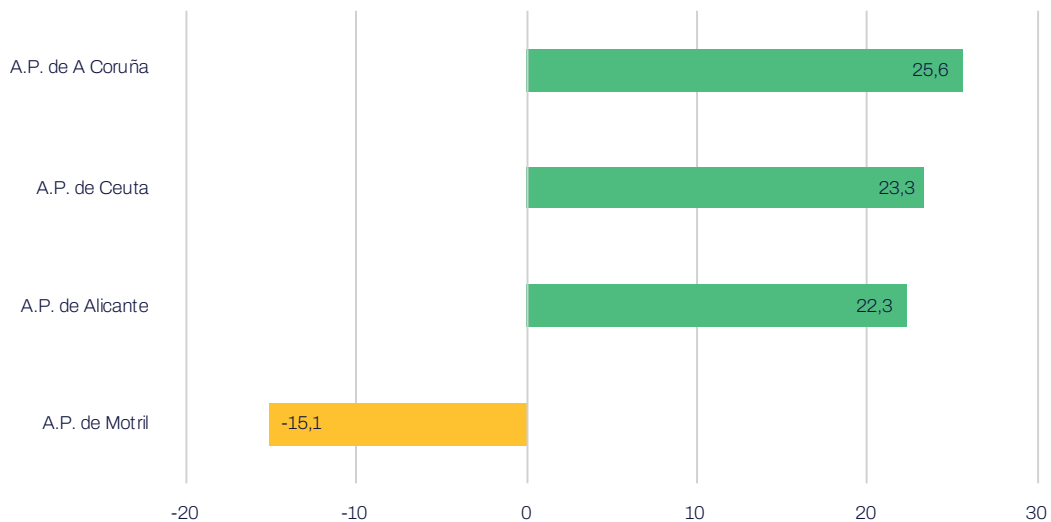
**En términos absolutos** podemos resaltar que la Autoridad Portuaria con mayor movimiento de mercancías en 2022 ha sido una vez más la de la Bahía de Algeciras, superando los 107,2 millones de toneladas, seguida de la Autoridad Portuaria de Valencia, con 79,4 millones y la de Barcelona, con 70,9 millones, totalizando entre las tres 257,5 millones de toneladas, lo cual supone un 46 % del total del tráfico.

### Composición del tráfico total por Autoridades Portuarias (%)



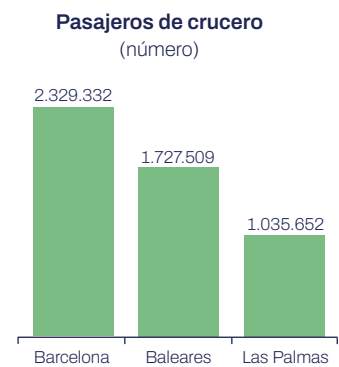
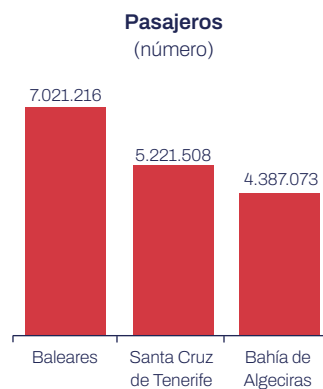
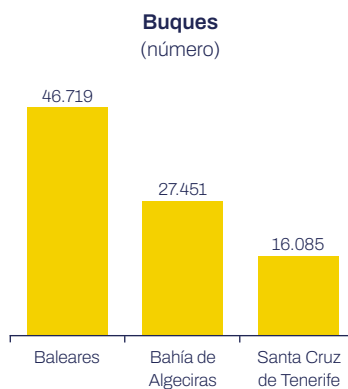
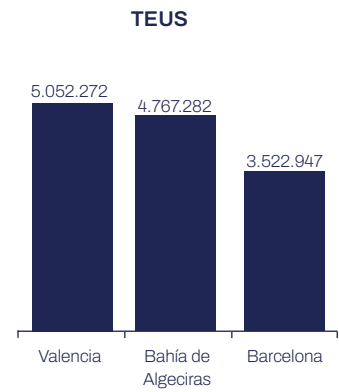
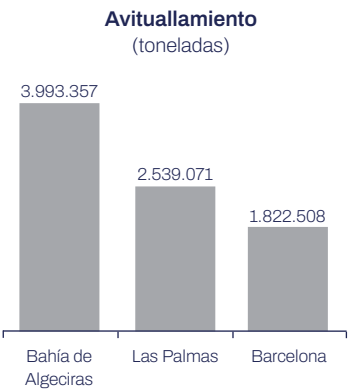
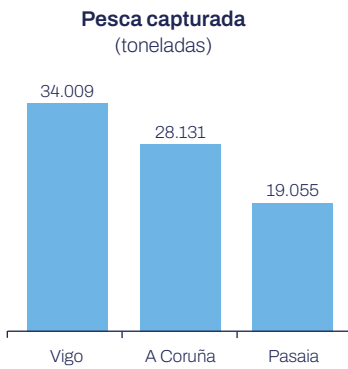
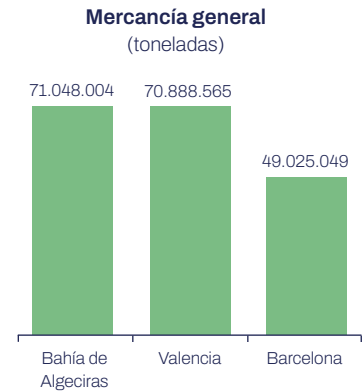
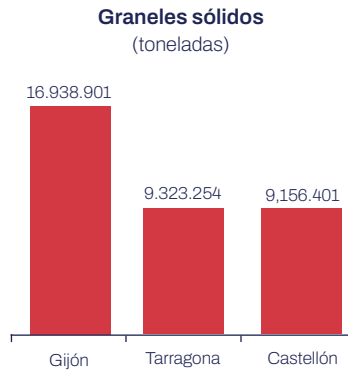
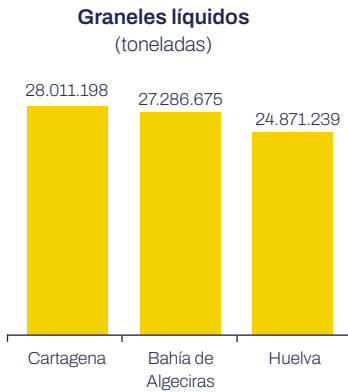
**En términos relativos**, hay que significar los valores positivos del tráfico de la Autoridad Portuaria de A Coruña, un 25,6 % más, de Ceuta (+23,3 %) y de Alicante (+22,3 %). En el sentido opuesto, resaltan los datos de la Autoridad Portuaria de Motril con un -15,1 %. Los motivos se explican en el siguiente apartado.

### Mayores variaciones de tráfico (%)



**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



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 movimiento global de tráficos ha experimentado un incremento del 26 % con respecto a 2021. En graneles líquidos hay un incremento debido principalmente al crudo. También en graneles sólidos y eso es debido principalmente al carbón en tránsito, por la guerra de Ucrania y al veto al gas ruso (Langosteira actúa como hub del carbón para los países del norte de Europa) y a la roca fosfórica en tránsito. En mercancía general hay un incremento debido principalmente a la exportación de cajones para el aeropuerto de Manila. El tráfico de avituallamiento tiene un saldo positivo mientras que pesca fresca desciende ligeramente. Se incrementan el total de buques y el número de pasajeros de cruceros.

**Alicante:** se ha cerrado el año con 3,2 millones de toneladas, un 22 % más en el acumulado hasta diciembre. En el tráfico de graneles líquidos se incrementó la operativa de coque de petróleo calcinado y destaca el descenso de betún de petróleo. En graneles sólidos finaliza el ejercicio 2022 con un aumento importante. Por instalación especial, los cementos hidráulicos aumentan y sin instalación especial también, siendo los movimientos más destacados, castinas, escorias granuladas y carbonatos. En el lado menos favorable se sitúa el tráfico de clínker. La mercancía general convencional aumenta, destacando los incrementos en mármol, vidrio flotado y papel prensa en bobinas y el descenso en alambrión de hierro. El tráfico de mercancía general en contenedor se ha incrementado. El tráfico con Canarias (TEUS) aumenta y las mercancías destacadas han sido agua, bananas o plátanos y vino de uvas. El número de cruceristas ha aumentado y en concreto con el norte de África.

**Almería:** el tráfico total de mercancías movidas en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Almería durante 2022 ha ascendido a 5,6 millones de toneladas, un 4 % menos que en el ejercicio anterior. Los graneles sólidos han crecido, destacando el yeso, el cemento y clínker, el triturado de mármol y la turba y la perlita. La mercancía general disminuye debido a la bajada de materiales de construcción, feldespato y otros productos alimenticios, aunque se han producido subidas en productos químicos y en productos siderúrgicos. Por su parte, el tráfico ro-ro se ha reducido. Los graneles líquidos (aceites, el biodiesel y sus mezclas) también han descendido. En el Puerto de Carboneras el tráfico de mercancías disminuyó debido al cierre de la central térmica y la disminución del tráfico de cemento y clínker. El movimiento de pasajeros ha sido sin duda la nota más positiva de los tráficos cuyas cifras se acercan a los niveles previos a la pandemia. Esta recuperación se ha producido tras la reapertura de las fronteras de Marruecos, y por tanto la recuperación de la Operación Paso del Estrecho, tras dos años suspendida. El tráfico de vehículos en régimen de pasaje también ha experimentado un fuerte aumento. Las toneladas de pesca desembarcadas han disminuido y el avituallamiento a buques ha aumentado con respecto al ejercicio anterior.

**Avilés:** el tráfico total fue de 4,5 millones de toneladas, lo que supuso una disminución del 4 % con respecto a la cifra registrada en 2021. Los graneles líquidos aumentaron, destacando el ácido sulfúrico y el amoníaco a pesar de la disminución del aceite de antraceno y el alquitrán. Los graneles sólidos disminuyeron, principalmente por la chatarra y el superfosfato, ambas afectadas por la guerra de Ucrania. También disminuyó el coque de petróleo por los efectos de la descarbonización, el cuarzo y el espato flúor. Entre los aumentos destacan el carbón y el concentrado de zinc. Es importante destacar el incremento del tráfico de arcilla con la apertura de nuevos mercados. En mercancía general ha habido una disminución motivada por la reducción de las operaciones de productos siderúrgicos y del zinc. Por su parte, el número de barcos disminuyó así como las GT.

**Bahía de Algeciras:** la actividad portuaria dio muestra el año pasado de una recuperación en la mayoría de tráficos superando en algunos casos cotas previas al periodo de pandemia y alcanzando en total los 107,2 millones de toneladas (2 %). El año 2022 ha vuelto a batir récords en las cifras del tráfico ferroviario y de la terminal T1 desde su inauguración. Las toneladas netas transportadas por ferrocarril han crecido un 51 %. Los graneles sólidos han crecido de forma importante debido al

aumento del tráfico de carbón en el arco industrial de la Bahía de Algeciras, mientras que los graneles líquidos han experimentado un ligero descenso. En lo que a suministro de combustible o bunkering respecta, el año 2022 ha marcado una cifra récord. Destaca la recuperación paulatina del tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, gracias a la reanudación de la Operación Paso del Estrecho (OPE), y a la recuperación del tráfico en el Puerto de Tarifa tras prácticamente 2 años sin actividad debido al cierre de la frontera con Marruecos. Por su parte, el tráfico de mercancías por el enlace marítimo del Estrecho incrementó su actividad en las líneas Algeciras-Tánger Med-Algeciras, Algeciras-otros, y Algeciras-Ceuta. La mercancía general, por su parte, se ha mantenido prácticamente en los mismos niveles de 2022, descendiendo la mercancía contenerizada. El apartado de contenedores muestra cifras muy similares a las del pasado ejercicio. El tránsito internacional ha experimentado un descenso, compensado con un crecimiento del tránsito nacional. Por otra parte, se han alcanzado cifras históricas desde el inicio de actividad de escala de megabuques. Finalmente, la descarga de pesca fresca, y su valor en las lonjas de Algeciras y Tarifa aumentó.

**Bahía de Cádiz:** el tráfico total ha aumentado un 16 %. Dentro de los graneles líquidos, después del descenso del año 2021 y tras unos años de constante e intenso crecimiento, han vuelto a crecer con fuerza las operaciones de productos bituminosos. Igualmente el tráfico de biocombustibles. Los graneles sólidos aumentaron de forma importante propiciado principalmente por las operaciones de abonos y fertilizantes, piensos y cereales. En la mercancía general, tras los fuertes incrementos de 2020 y 2021, se produce ahora una regularización en la operativa y ha habido un descenso. Continúa el servicio con Canarias y los servicios con el Norte de Europa. Los buques, así como las GT, aumentaron debido principalmente a la actividad plena del sector cruceros. El tráfico ro-ro aumentó en el número de toneladas y en las unidades de vehículos con las Islas Canarias. El tráfico de contenedores, tras los incrementos de 2020 y 2021, se ha regularizado. Respecto a la pesca, han descendido las toneladas pero su valor se ha incrementado. Finalmente, por las circunstancias comentadas en el apartado de buques, el tráfico de pasajeros ha aumentado.

**Baleares:** entre todos los puertos de las Islas Baleares casi se han alcanzado los 15,5 millones de toneladas lo que supone un importante aumento del 13 %. Han crecido las tres formas de presentación, graneles líquidos, sólidos y mercancía general. Importantes crecimientos en TEUS y buques por reactivación de la actividad. En cuanto a pasajeros, el aumento ha sido todavía mayor gracias a la reactivación del sector tras las limitaciones de la pandemia.

**Barcelona:** el puerto cierra el año con un tráfico total de 70,9 millones de toneladas que supone un incremento del 7 %, una cifra récord después de la fuerte recuperación del ejercicio anterior. Todos los segmentos de tráfico han experimentado resultados positivos salvo los contenedores que se han mantenido en los mismos niveles del 2021. En la mercancía general se aprecia un incremento, principalmente por la carga general contenerizada donde destacan los productos químicos, otros productos alimenticios y maquinaria y recambios. En la carga general no contenerizada se cierra el año con un incremento donde sobresalen la maquinaria y recambios, automóviles y sus piezas y pesca congelada. Respecto a los graneles líquidos, cierran en positivo con un notable crecimiento debido sobre todo a las importaciones de gas natural, los tránsitos de gasolina y en menor grado los biocombustibles. Los graneles sólidos cierran en positivo con un ligero incremento por un importante crecimiento de los cereales y harinas, de las potasas, y en menor grado de la sal común. En pasaje, el movimiento de pasajeros ha continuado con su recuperación después del brusco parón debido al COVID. Los cruceros han crecido a muy buen ritmo (por debajo de los niveles de prepandemia). Y en el caso de los ferris con un crecimiento en relación al 2021, han superado los niveles máximos de 2019.

**Bilbao:** el puerto de Bilbao movió 32,9 millones de toneladas, lo que representa un crecimiento del 5 %. Los tráficos aún no alcanzan los datos prepandemia pero, tras el convenio de estiba alcanzado

para los próximos seis años, las inversiones en marcha y los proyectos tanto públicos como privados, se han puesto las bases para que avance ese crecimiento y sea un puerto más competitivo, atraiga nuevos tráficos, amplie su hinterland y sea más sostenible. La evolución positiva del tráfico total se debe, principalmente, al incremento de los graneles líquidos, impulsados, en gran medida, por la situación energética global. Los graneles sólidos descienden por el cemento y clínker y la arena caliza, aunque se han ido recuperando en los últimos meses. Destaca, un año más, el crecimiento del tráfico ro-ro y, dentro de la denominada carga de proyectos, los componentes eólicos suben. La mercancía general convencional aumenta y la contenerizada desciende. El descenso del contenedor se debe a la ralentización de la economía, sobre todo de Europa y, en especial, de Reino Unido, país que sigue siendo el principal mercado del puerto. El tamaño de los buques, por su parte, crece por la mayor entrada de petroleros, gaseros y cruceros. En 2022 viajaron una cifra récord de personas a bordo de ferries o cruceros que supone un fuerte incremento respecto a 2021. La mitad de estos pasajeros/as son cruceristas que llegan a la terminal de Getxo y la otra mitad personas que viajan desde o hacia Reino Unido o Irlanda.

**Cartagena:** se ha obtenido el mejor registro de la historia con más de 36,5 millones de toneladas. El incremento del tráfico de graneles sólidos ha sido protagonista, gracias al aumento en los cereales con el mejor dato jamás movido por el puerto, situándolo como puerta de entrada del cereal a España y procedente de Brasil, Estados Unidos y, sobre todo, de Ucrania, incluso tras sufrir un parón de varios meses donde se suspendió la exportación en el país, y que garantizó el suministro a ganaderos y fabricantes de piensos de la Región y el área de influencia. También resaltaron el aumento en cemento y clínker y carbón y coque de petróleo. En graneles líquidos destacó el aumento de descarga de gas natural que casi duplicó las cifras del año anterior y por supuesto el tráfico de crudo. La mercancía general también creció, destacando el tráfico de animales vivos y los aerogeneradores. El turismo de cruceros también hizo la mejor cifra de la historia en un año donde la industria de los cruceros comenzaba a recuperar sus cifras tras la crisis del coronavirus.

**Castellón:** se cerró el ejercicio 2022 como el tercer mejor año de su historia, alcanzando un volumen de casi 20,9 millones de toneladas lo que supone un descenso de un 1,4 % respecto al año 2021. Atendiendo a la forma de presentación de los tráficos, los mayores incrementos se han registrado en los graneles líquidos. Las principales mercancías que se mueven con este tipo de presentación son petróleo crudo, fueloil, gasolina, biocombustibles y gasoil. Por el contrario, los graneles sólidos disminuyeron. Aun así, supone el segundo mejor registro histórico. El descenso es consecuencia, fundamentalmente, de las caídas en las importaciones de materias primas vinculadas al sector cerámico, como consecuencia de los efectos relacionados con la guerra entre Rusia y Ucrania. La mercancía general también ha disminuido. La mercancía en contenedor también y en esa línea, el número de TEUS también. Las principales mercancías en contenedor son los materiales de construcción elaborados y los productos químicos. En cuanto a la mercancía general convencional, destacan los descensos de maquinaria, herramientas y repuestos, productos químicos, abonos naturales y artificiales y otros minerales no metálicos. Los principales incrementos se produjeron en los automóviles y sus piezas y en las frutas, hortalizas y legumbres. El tráfico ro-ro ha disminuido en el año 2022 respecto al año anterior.

**Ceuta:** el año 2022 ha sido un año de recuperación influenciado por la coyuntura económico local y nacional, cerrando el año 2022 con un total de algo más de 1,9 millones de toneladas, lo que supuso un crecimiento del 23,3 %. El tráfico de graneles líquidos consolida su recuperación y lo componen productos petrolíferos (gasolina, gasóleos y butano) propios del abastecimiento a la ciudad, combustibles para el avituallamiento a buques en su mayor volumen, y otros combustibles en menor medida que utilizan Ceuta como tránsito logístico para reexpedición a otros lugares. Respecto a graneles sólidos, la falta de actividad en dicho sector hace que continúe la tendencia decreciente. Por instalación especial se descarga cemento, aprovechando los silos situados en el muelle de levante y, el resto (grava y arena) utiliza los muelles de servicio, utilizando la vía directa del buque al transporte terrestre. La mercancía general no se ha recuperado debido



a la prohibición de tránsito de mercancías hacia el país vecino. Sin novedad en la operativa portuaria, el tráfico ro-ro supone prácticamente el 100 % del total y la mercancía en contenedor (principalmente ro-ro) disminuyó. El tráfico continúa descompensado netamente en sentido de importación, debido al especial contexto de Ceuta y sobre el total de mercancía general (incluyendo el peso sus elementos de transporte) el 60 % corresponde al tráfico de descarga. Igualmente, del total de mercancía general embarcada casi un 70 % corresponde al peso y tara de los vehículos y contenedores que transportan la mercancía y del resto, un 73 % corresponde a los residuos sólidos urbanos que se producen en la ciudad y se evacúan a la península para su tratamiento, reciclaje o eliminación final. En 2022 embarcaron y desembarcaron menos unidades de transporte intermodal (vehículos industriales de diversas clases) respecto al año anterior. El tráfico de avituallamiento a buques ha aumentado gracias a los combustibles (bunkers). El tráfico de buques siguió la tendencia al alza y aproximadamente el 70 % del total de escalas obedece al tráfico de buques de líneas regular. Los GT aumentaron por la recuperación de buques de avituallamiento. Tras el nefasto 2020 que sufrió el tráfico de pasajeros, y la ligera recuperación del año 2021, en 2022 se vuelve a retomar la tendencia de crecimiento de años anteriores. Cabe decir que, tras dos años sin “Operación Paso del Estrecho”, se ha recuperado, cerrando el año con números muy próximos a los prepandémicos de 2019. En lo referente al tráfico de cruceristas, el puerto de Ceuta sigue en la senda de recuperación.

**Ferrol-San Cibrao:** en el año 2022 el tráfico alcanzó los 11,8 millones de toneladas, lo que ha supuesto un incremento del 19 %. Esto sitúa a la Autoridad Portuaria entre las de más crecimiento en este período. Por tipo de mercancía señalar que se han alcanzado por tercer año consecutivo una cifra récord en el tráfico de graneles líquidos. En el caso del de gas natural consiguió el tercer mejor registro de su historia. Con respecto a los graneles sólidos, la Autoridad Portuaria continúa en las de mayores movimientos. En 2022 se alcanzó el mayor movimiento de alúmina de la historia, y se recuperó parte del tráfico de carbón. La bauxita experimentó un descenso. En cuanto a la mercancía general, se obtiene el segundo mejor dato en la serie histórica. La mercancía movida en contenedor se sitúa ya en el primer lugar de la mercancía general del puerto, con un índice de contenerización del 42 %, el doble que en 2021. También hay que mencionar el incremento del tráfico de madera.

**Gijón:** el puerto ha cerrado 2022 con un movimiento de 19,1 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 15 %, se supera así la cifra del ejercicio de 2019, previo a la pandemia. Los graneles líquidos aumentaron, en su mayor parte por el butano y los productos asfálticos, lo que compensa la bajada de las gasolinas y gasóleos. Por su parte, los graneles sólidos aumentaron. Destaca especialmente el incremento de carbón. A este resultado han contribuido también los cereales y las exportaciones de piedra caliza procedente de canteras asturianas con destino a Brasil. En mercancía general, los productos siderúrgicos han sufrido un retroceso. Además, las mercancías transportadas en contenedor disminuyeron por la bajada de los productos siderometalúrgicos -alambón, zinc y aluminio- y por la de las mercancías del grupo agroganadero y alimentario, lastradas por la menor importación de café y exportación de leche. Por la terminal granelera, se han movido más toneladas que en 2021, mientras que el carbón térmico ha compensado la bajada del carbón siderúrgico y del mineral de hierro, como consecuencia de la parada de un horno alto de Arcelor Mittal.

**Huelva:** el Puerto de Huelva ha cerrado el ejercicio 2022 con un volumen total de tráfico portuario de 32,1 millones de toneladas, lo que ha supuesto un aumento del 5 % respecto a los resultados de 2021. Los años de crisis económica generalizada y de caída del mercado y consumo interno están obligando a todos los sectores productivos incluidos los del hinterland del Puerto de Huelva, a adaptar su gestión a la nueva evolución de los mercados, potenciando las exportaciones al exterior. Aunque el tráfico de graneles sólidos y líquidos sean áreas de tradicional especialización, el puerto de Huelva va acercando su posicionamiento a un puerto global con cabida para todo tipo de actividades logísticas y con mayor influencia de la conectividad ferroviaria. Atendiendo a la clasificación de mercancías por presentación, los graneles líquidos han experimentado un aumento

global. El gas natural es el que presenta un mayor incremento, seguido por el petróleo crudo. Respecto al tráfico de graneles, ha aumentado, en su mayor parte en tráficos por instalación especial. Las mercancías más relevantes han sido: tortas y demás residuos sólidos, maíz y minerales de cobre y sus concentrados. Además, aparecen durante el año 2022 partidas de materiales vegetales, cebada y trigo y morcajo o tranquillón a través de estas instalaciones. Mientras tanto, la mercancía general ha crecido. El tráfico portuario a través de ferrocarril también aumentó. El número de TEUs manipulados creció ligeramente. Los tráficos Import-Export han disminuido y las entradas-salidas nacionales se han incrementado respecto a 2021. Igualmente, el tráfico ro-ro/ro-pax ha experimentado un incremento en el movimiento de UTI's. Así mismo, los vehículos en régimen de pasaje y los pasajeros de líneas regulares han aumentado de manera espectacular. Las razones de este aumento se deben al cambio de comportamiento derivado de la pandemia que ha animado a la movilidad de la ciudadanía y el aumento de una línea marítima regular del tráfico con Canarias.

**Las Palmas:** la Autoridad Portuaria ha cerrado el año 2022 con una cifra récord de tráfico de mercancía tras mover 28,3 millones de toneladas. Se han recuperado e incluso superado las cotas alcanzadas antes de la pandemia. Ha aumantado el tráfico de contenedores y la actividad de suministro de combustible a buques, bunkering, también creció de forma importante. Los graneles sólidos y la mercancía general son las formas de presentación que han crecido respecto a al ejercicio anterior.

**Málaga:** el puerto movió más de 4,4 millones de toneladas, que significa un descenso del 2 %. Los graneles líquidos han experimentado una disminución, siendo las variaciones más significativas en productos energéticos, productos agroganaderos y alimentarios. En graneles sólidos se ha producido una disminución, siendo las variaciones más significativas las de carbón y coque de petróleo, mineral de hierro, cemento y clinker, abonos naturales y artificiales, a pesar del incremento en cereales y sus harinas y materiales de construcción elaborados. En cuanto a mercancía general, el tráfico aumentó ayudado por la mercancía en contenedores. Respecto al tráfico ro-ro, el total de mercancía movida ha sido prácticamente el mismo que en el año anterior. La pesca continúa su tendencia descendente de los últimos años en cuanto al volumen de capturas. Por otra parte han aumentado las escalas y los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje.

**Marín y Ría de Pontevedra:** el ejercicio ha finalizado con un movimiento de 2,1 millones de toneladas lo que supone un descenso del 3 % respecto al ejercicio precedente y dicha reducción viene motivada por la caída en el movimiento de pasta de papel vinculada al cese temporal de la actividad industrial de la empresa que la manipula con motivo de la situación de sequía que se prolongó durante varios meses del año. El mantenimiento de los servicios marítimos regulares, la consolidación y mejora del tráfico de agroalimentarios, la fidelización del movimiento de mercancías principales como los productos siderúrgicos, el pescado congelado, o los componentes eólicos, han permitido amortiguar la caída en el tráfico marítimo de pasta de papel por el puerto. Por forma de presentación, los graneles sólidos se incrementaron, impulsados por las descargas de astilla de madera. El tráfico de agroalimentarios creció. Por su parte, la mercancía general descendió por el cese de la actividad de carga de pasta de papel. La mercancía general convencional ha sufrido un retroceso, debido fundamentalmente a la reducción de la pasta de papel. Los productos siderometalúrgicos, y los componentes eólicos constituyen junto con la pasta de papel las principales mercancías en esta forma de presentación. El movimiento del tráfico de contenedores se ha incrementado, destacando las maderas y corcho, el pescado congelado, los productos químicos y los aparatos, herramientas y maquinaria. La pesca fresca continúa con la tendencia positiva de 2021. En cuanto al avituallamiento experimenta un importante repunte. El número total de buques mercantes disminuyó, si bien la capacidad de los mismos ha experimentado un aumento.

**Melilla:** se cierra con un total de 577 mil toneladas, lo que implica un descenso en el tráfico portuario del 4 % respecto al pasado ejercicio. El ejercicio ha estado caracterizado por la incertidumbre en la

reapertura de la frontera terrestre con Marruecos para el paso de mercancías. Los constantes anuncios de apertura de la aduana comercial que han resultado infructuosos han ralentizado la importación de mercancías de origen peninsular, por la posibilidad de adquirirlas en Marruecos a precios más económicos, principalmente los materiales de construcción. El tráfico de graneles líquidos se sigue consolidando como el más estable de todos. Observamos que el incremento de la factura eléctrica no ha supuesto un descenso en la producción de energía a través de combustibles fósiles, y similar conclusión se alcanza, observando que el incremento en los precios del combustible de automoción no ha inferido notablemente en el número de toneladas movidas de gasoil y gasolina. Por su parte, el tráfico de graneles sólidos sí ha sufrido un notable descenso debido a que los buques con origen peninsular que transportaban áridos y gravas han bajado su número ante la posibilidad reiterada que se produjera la apertura de la aduana. Se contempla un escenario local con menor demanda de cemento ante la finalización de las grandes obras públicas. El tráfico de contenedor sigue con su caída libre. Si bien ha desaparecido por completo la operativa lo-lo, con cero movimientos en 2022, en las operaciones ro-ro se vuelve a experimentar un descenso significativo. Por su parte el número de UTIS crece ligeramente. La mercancía general también sigue su línea descendente por los descensos en el tráfico cautivo y abastecimiento de la ciudad. Los pasajeros han aumentado respecto al limitado y restringido año 2021. La apertura de la frontera terrestre justifica este aumento. Por su parte el tráfico de vehículos sufrió un crecimiento aun mayor que el pasaje. Además del restablecimiento del tráfico inmigrante, se ha percibido el incremento de rotaciones en la población local tras varios años sin viajar. Por último, el número de buques ha aumentado, donde desaparecen los portacontenedores.

**Motril:** el cierre del año supone una diferencia respecto al cierre del año 2021 del -15 % (2,1 millones de toneladas), influenciado aún por las consecuencias derivadas del COVID-19. Destacar no obstante, que en la segunda mitad del año comienza una subida en los tráficos, auspiciados por la reanudación de la línea de ro-pax con el puerto de Tánger – Med. Igualmente se han estabilizado las líneas regulares de pasajeros con los puertos de Melilla, Nador y Alhucemas, lo que ha permitido al puerto participar en la Operación Paso del Estrecho 2022. El número de escalas ha sufrido un ligero incremento, igual que los GTs de los buques. Se ha experimentado un descenso de los graneles sólidos (minerales, fertilizantes y biomasas), Siendo como fue, año de sequía, se ve reflejado en el descenso de importación de fertilizantes y el descenso de la exportación de biomasa, por falta de producción. Igualmente, los graneles líquidos han descendido aunque es un tráfico estable. Dentro de este grupo de mercancías hay que destacar que el descenso se basa principalmente en la descarga de combustible y de fertilizantes líquidos. La mercancía general se mantiene en cifras similares. Manifestó un ligero descenso en términos generales hasta final de año, pero la reanudación de la línea regular de carga en la ruta de Tánger – Med ha ayudado incrementar la manipulación de esta mercancía.

**Pasaia:** se han superado, por segundo año consecutivo, los datos del periodo pre-pandemia, concretamente un 3 % por encima de las cifras de 2019 (3,3 millones de toneladas). Así, a pesar del ligero retroceso, la industria siderometalúrgica es la principal referencia en tráficos con el 56 % del total movilizado, seguida por los automóviles, los agroalimentarios, y la pasta de papel. Se incrementaron los tráficos de pasta de papel y madera, minerales no metálicos y químicos. En el lado contrario de la balanza, descienden los tráficos agroalimentarios, los abonos, la construcción y los energéticos. Estos datos se han dado en un contexto marcado principalmente por la huelga de transporte de marzo de 2022, el alto precio de la energía, que además ha implicado el incremento en los costes de producción y, sobre todo, la incertidumbre económica global marcada por la guerra en Ucrania.

**Santa Cruz de Tenerife:** importante crecimiento del tráfico con un 10,3 % (12,3 millones de toneladas). Mejoraron las cifras tanto de mercancía general, como los graneles líquidos y los propios avituallamientos, tanto de agua como de combustible. Solo el tráfico de graneles sólidos cayó en 2022. En lo que a contenedores respecta, también aumentaron significativamente y se avituallaron

más buques que en el ejercicio anterior. Y después de las restricciones de la pandemia, y un 2021 todavía no abierto completamente, en 2022 se incrementaron los pasajeros en régimen de transporte y de cruceros de forma sustancial.

**Santander:** en 2022 se han movido 6,5 millones de toneladas, cifra inferior en un 4,6 % a la alcanzada en 2021. El número de escalas también se redujo, no así la suma de los GT, que se incrementó. Destaca que el tráfico de pasaje se ha incrementado y el de número de unidades de turismos y furgonetas también. Dentro de graneles sólidos, las mercancías más importantes han sido los cereales, cemento y abonos. En graneles líquidos las melazas y otros productos petrolíferos. Y en mercancía general, los automóviles y sus piezas y otros productos siderúrgicos. Destaca el tráfico ro-ro, aunque con una variación negativa debido a que se ha reducido el tráfico de UTI's. Esto se ha contrarrestado con un incremento en el tráfico de automóviles. El 25 % de la mercancía que se embarca entra al puerto por ferrocarril (cemento, automóviles, bioetanol). El 9 % restante se expide por ferrocarril una vez desembarcado (cereales, automóviles, siderúrgicos, manganeso).

**Sevilla:** en el año 2022 el total del tráfico portuario registró un descenso del 9,2 % con respecto a 2021 (3,8 millones de toneladas). Se incrementó el granel líquido hasta alcanzar el segundo mejor dato de la serie histórica después del récord del año 2017 y aumentaron sobre todo los aceites y las grasas. Por el contrario, se redujo el granel sólido, arrastrados por los descensos de abonos y chatarra de hierro, a pesar de los aumentos de piensos y forrajes y el mineral de hierro. Respecto a la mercancía general, se ha reducido por el descenso en la mercancía general convencional, fundamentalmente por los productos siderúrgicos, mientras que en contenedores se ha producido un incremento, por los materiales de construcción y otros productos metalúrgicos mientras que por el contrario, se registró un descenso importante en las partidas de frutas, hortalizas y legumbres y abonos. Por otra parte, ha destacado muy positivamente el número de pasajeros, al reducirse los efectos de la pandemia, destacando el incremento en los de crucero. Con respecto al número de trenes, ha habido resultados muy positivos tanto en los TEUS como en las toneladas transportadas, si bien se redujo el número de trenes.

**Tarragona:** el movimiento de mercancías en el ejercicio 2022 asciende a 29,6 millones de toneladas, un 5,1 % inferior a los datos del año 2021. El avituallamiento ha aumentado, la pesca también y el tráfico interior ha crecido por las necesidades derivadas de la parada de la refinería para realizar trabajos de mantenimiento, inspecciones e inversiones diversas. La recuperación de los líquidos a final del ejercicio no ha sido la esperada después de la finalización de la parada de la refinería, afectando al crudo y al conjunto de los productos derivados del crudo de petróleo, pero también al resto de graneles líquidos. Los graneles sólidos han crecido. El carbón en tránsito con destino principalmente a la térmica de Cerdeña (Italia) crece. Los agroalimentarios (cereales y sus harinas y piensos y forrajes) también crecen, a la vez que establecen una cifra récord. El crecimiento de la mercancía general se sustenta en un aumento de la mercancía en contenedores, derivado de un tráfico singular de contenedores en tránsito en los meses de marzo, abril y mayo. El tráfico de productos energéticos continúa siendo el principal grupo de mercancías (crudo, carbón y coque de petróleo, otros productos petrolíferos, fuel, etc.). El segundo grupo de mercancías en tráfico es el agroalimentario y ganadero. El tercer grupo en volumen de tráfico corresponde los productos químicos. Los tres grupos representan el 89 % del tráfico. Las malas cosechas en la Península han comportado la necesidad de un incremento de las importaciones de cereales y sus harinas y se ha establecido un récord histórico en el puerto. Ucrania ha sido el principal país de origen, el segundo Brasil y con cifras menores Bulgaria, Lituania, etc. Otros aspectos por destacar son los movimientos de mercancía general convencional, el segundo mejor año, y de productos siderúrgicos.

**Valencia:** durante 2022 se manipularon un total de 79,4 millones toneladas, lo que representa un descenso del -6,9 %. Respecto a la forma de presentación de las mercancías, el tráfico de granel

aumentó, destacando el gas natural y el fuel-oil. El tráfico de granel sólido también creció, impulsado por los productos químicos, cereales y sus harinas y otros minerales no metálicos. El tráfico en contenedor se redujo por el menor movimiento de materiales de construcción elaborados, productos químicos y frutas, hortalizas y legumbres y por último, la mercancía general no contenedor descendió ligeramente, con variaciones negativas en productos siderúrgicos o vinos, bebidas, alcoholes y derivados y variaciones positivas en el apartado resto de mercancías. En cuanto a buques aumentaron las escalas y los GT, siendo los más significativos los aumentos en ro-pax y cruceros y descensos en portacontenedores y carga general. El tráfico de mercancías en tránsito decreció, así como el número de TEU en tránsito. En cuanto al número de TEU, descendieron, y el tráfico de pasajeros aumentó, siendo el aumento de los pasajeros de crucero muy importante. El tráfico de vehículos en régimen de mercancía aumentó. Las importaciones y exportaciones descendieron mientras que el cabotaje aumentó.

**Vigo:** el año 2022 se cierra con un ligero descenso sobre el año anterior, 4,7 millones de toneladas (un 2 % menos), que fue el segundo mejor ejercicio de la historia del puerto. Destaca la magnífica respuesta del tráfico contenerizado, que ha cerrado el año como el mejor ejercicio de la serie histórica, tanto en toneladas como en TEUS, a pesar de haber hecho frente a un ejercicio muy difícil. Destacan, por su volumen de crecimiento, las conservas, las frutas, hortalizas y legumbres, y los metales. El tráfico operado con grúa crece también gracias al excelente comportamiento de los metales. En cuanto al número y tamaño de los buques, destaca un importante incremento de los GTs y del número de barcos, sobre todo en el caso de los cruceros y los portacontenedores. Igualmente, destaca el tráfico acumulado de cruceristas, con cifras superiores al año 2016. Con respecto al tráfico de ría acumulado, el crecimiento sitúa a la terminal en niveles pre pandémicos. Sin embargo, las dificultades de producción han condicionado de manera importante el resultado final del ejercicio en el sector de la automoción, no tanto por su producción y exportación, que sigue siendo muy importante, sino porque condiciona también otros tráficos, al modificar las navieras sus rotaciones y rutas. En el caso concreto de los vehículos, y a pesar de las subidas registradas en los últimos meses, la crisis logística que está afectando a los puertos europeos, saturados de vehículos por la dificultad en su distribución final como consecuencia de la escasez de conductores y la menor oferta de buques en las rutas europeas, ha provocado una caída de este tráfico.

**Vilagarcía:** la Autoridad Portuaria cerró el ejercicio 2022 rozando la cifra de 1,5 millones de tráfico portuario, lo que supone el segundo mejor resultado de la historia del puerto, que fue en 2021. Las perspectivas iniciales del ejercicio se vieron súbitamente afectadas por la invasión de Ucrania en el primer trimestre del año. Ello introdujo tensiones en los mercados de productos de primera necesidad como los cereales y el aceite procedente de semillas, teniendo en cuenta que Ucrania está considerada como el granero de Europa por su importancia como productor de cereales. El puerto terminó el año con el segundo mayor registro de su historia en lo que a mercancía general se refiere, ligeramente por debajo de sus cifras de 2021. En este apartado, dos mercancías muy importantes por sus volúmenes, como son el tablero y el aluminio, establecieron la segunda mejor cifra de toda su serie histórica. Los contenedores cerraron el año ligeramente por debajo de sus cifras del ejercicio 2021. En la categoría de graneles sólidos hubo un descenso, pero a pesar de las incertidumbres del conflicto en Ucrania, a cierre del año se movieron más cereales y sus harinas. Destacan también los datos del cemento. Hubo caídas en otros productos como el cuarzo o la urea. En graneles líquidos se mejoraron los registros del año anterior. Destaca la consolidación del movimiento de productos derivados del petróleo y también los registros del aceite. En cuanto al tráfico de cruceros se registró el mejor cierre desde 2013. Por primera vez en su historia, el puerto recibió un crucero con más de mil pasajeros a bordo. El puerto de Vilagarcía amplía su base de negocio al conseguir atraer a nuevas compañías para realizar escalas en sus instalaciones, funcionando nuestro puerto como punto de partida para visitar el municipio, la comarca o Santiago de Compostela, como destinos más habituales.

### 3.3. Análisis por forma de presentación

#### Graneles líquidos

(181,7 millones de toneladas / +6,3 %)

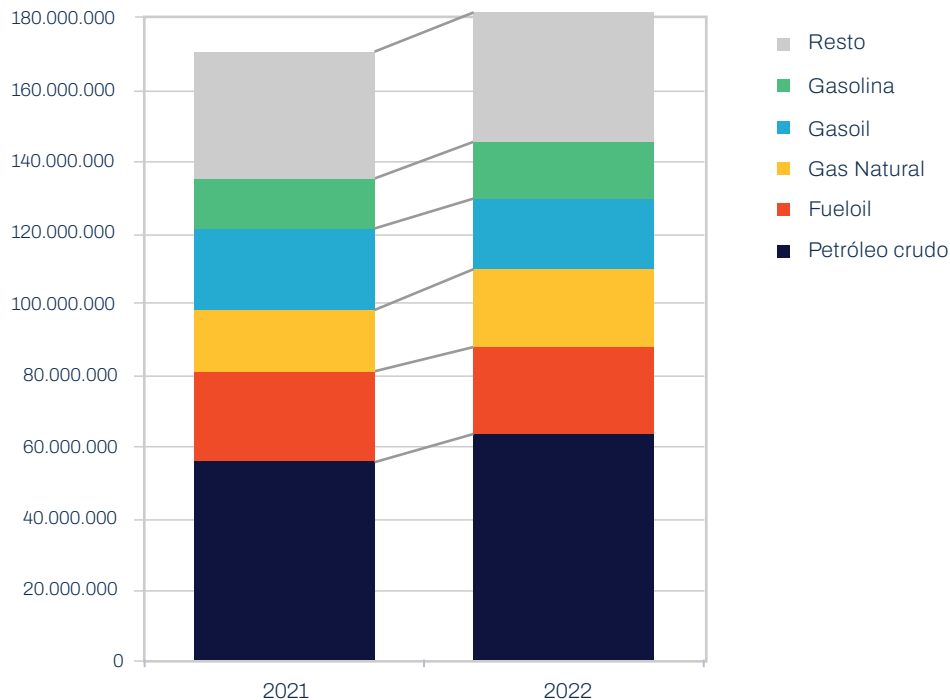
En 2022 ha aumentado el tráfico de **petróleo crudo**, un 12,3 %, así como el **gas natural** (+39,5 %) y la **gasolina** (+12,8 %), pero se ha compensado con la bajada del de **gasoil** (-16,7 %) y del **fueloil** (-2,4 %). En general, los graneles líquidos han aumentado debido a una mayor demanda.

Las **importaciones** de graneles líquidos (petróleo crudo en su mayor parte) han aumentado un 11,3 %, y las **exportaciones** (hidrocarburos y productos químicos principalmente e incluyendo otros graneles como aceites y grasas y biocombustibles) han disminuido un 9,2 %. La cotización del barril de petróleo Brent se recuperó (99 \$/barril de media frente a los 71 \$/barril en 2021).

En lo que respecta a los tráficó de **tránsito** de graneles líquidos, en su mayor parte de **productos petrolíferos** y **productos químicos**, han aumentado un 3,2 %. En el caso de los productos petrolíferos influyen las estrategias de almacenamiento y distribución a escala mundial.

Por su parte, el tráfico de **gas natural** ha aumentado por su mayor uso en los buques. Es importante destacar que el suministro a buques de GNL esté garantizado en todos los puertos de interés general, al menos mediante el uso de camiones cisterna.

Graneles líquidos (toneladas)



## Graneles sólidos (94,0 millones de toneladas / +10,6 %)

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

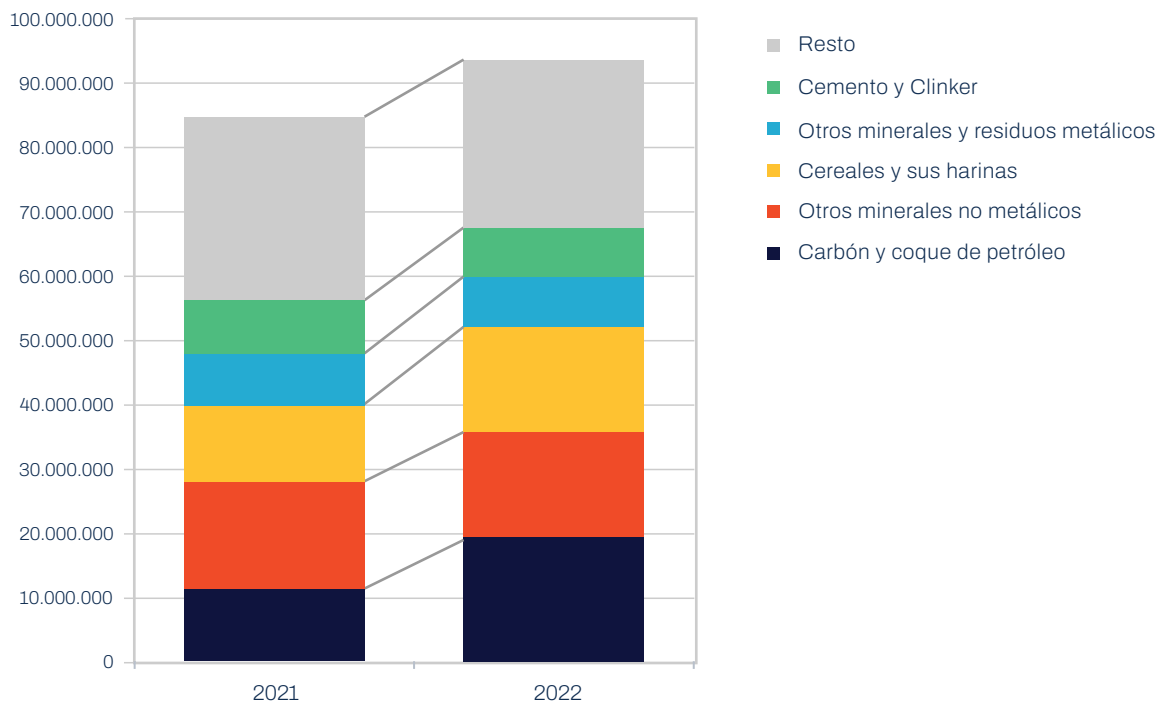
Las **importaciones** de graneles sólidos han aumentado un 5,8 % y las **exportaciones** descendieron un 3,0 %. Y eso a pesar de las políticas de descarbonización (que incluye el cierre de centrales térmicas), pero la guerra de Ucrania y la crisis energética han provocado la reapertura de algunas y así el tráfico de **carbón** ha crecido un considerable 71,9 %.

El tráfico de carbón y coque de petróleo vuelve a ser el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos, cuando en 2021 fue superado por el de **otros minerales no metálicos**.

Por su parte, los **cereales y sus harinas** continúan siendo fundamentales en este tipo de tráfico y han crecido un 38,6 %, más de lo habitual por la crisis de la invasión de Ucrania, uno de los principales abastecedores mundiales de grano.

**Otros minerales y residuos metálicos** se han reducido (-5,7 %). El tráfico de **cemento y clínker** en forma de granel ha descendido (-8,6 %) por la menor demanda y al perder cierta competitividad este sector por la puesta en marcha de varias fábricas en los países que antes eran importadores.

**Graneles sólidos (toneladas)**



## Mercancía general (270,5 millones de toneladas / -2,1 %)

La mercancía general sigue siendo la principal forma de presentación por volumen (es el 50 % del total).

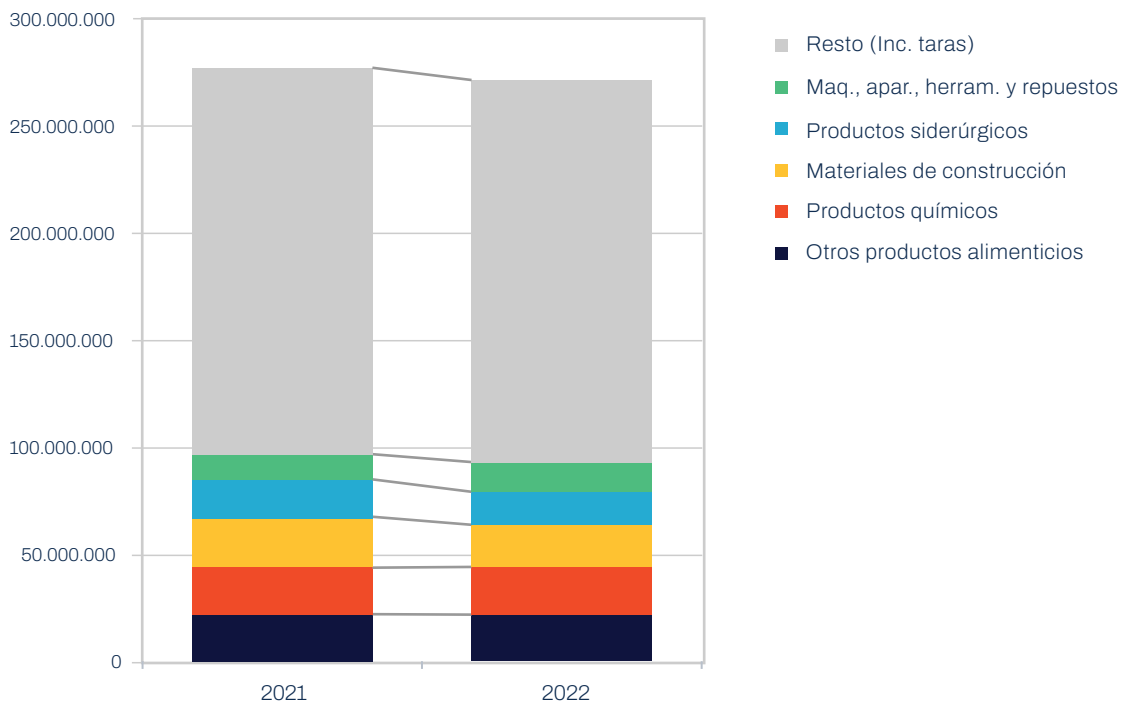
Destacan los tráficos de **otros productos alimenticios, productos químicos, materiales de construcción, productos siderúrgicos, maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos, frutas, hortalizas y legumbres y papel y pasta.**

Comparando con 2021, año aún de recuperación tras la pandemia, en 2022 han aumentado las **importaciones** de mercancía general (+1,9 %). Por otra parte, las **exportaciones** de mercancía general han descendido un 7,6 %.

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 2022 ha descendido un 6,8 %.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (**ro-ro**) aumentó un 8,6 % 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.

**Mercancía general** (toneladas)





## Otras mercancías

(15,5 millones de toneladas / +25,9 %)

El **tráfico interior**, aquel que transcurre dentro de las aguas del ámbito de un puerto, aunque con poca incidencia sobre el tráfico total, ha aumentado un 42,4 % respecto a 2021.

Por su parte, el **avitallamiento** a buques también ha crecido un 21,8 % porque así lo ha hecho el bunkering o tráfico de avituallamiento de combustibles líquidos, un 20,6 %. Otros productos de avituallamiento (hielo, agua, etc.), también han aumentado (+28,9 %). La reactivación de la economía ha sido la impulsora de estos incrementos.

La **pesca fresca** capturada, que no incluye la pesca congelada o refrigerada en alta mar (considerada mercancía general), vuelve a bajar en 2022, un 9,5 %, por la problemática del sector.

## Contenedores

(17.149 miles de TEUS / -3,3 %)

La mercancía general se transporta principalmente en contenedores (más de 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). De igual forma que se divide la mercancía general, los contenedores (medidos en TEU) se pueden diferenciar entre los que se destinan para **import-export**, los cuales han disminuido ligeramente un 0,9 %, y los contenedores en **tránsito**, que lo han hecho en un -6,2 %.

## Buques

(157,1 miles de unidades / +13,1 % y 2.489.508 miles de GT / +24,4 %)

Acorde con el incremento del tráfico de mercancías en 2022, se ha registrado un aumento del **número de escalas** de buques entrados en nuestros puertos (+13,1 %), y del **número de GT** (+24,4 %). Ya es habitual que los megabuques (de unos 400 m de eslora y con capacidad para unos 18.000 TEU) hagan escala en algunos de nuestros puertos.

## Pasajeros

(32.992 miles en total / +83,5 % y 8.180 miles de cruceristas / +268,6 %)

Este fue el tráfico que más sufrió las consecuencias de la crisis sanitaria de 2020 y ya en 2022 se han recuperado los niveles de 2019 gracias al levantamiento de las restricciones a los cruceros y también a la reanudación de la Operación Paso del Estrecho. Así, han transitado por nuestros puertos un 83,5 % más de pasajeros, ya sean en **régimen de transporte** (de línea regular) o de **crucero**, representando estos últimos 8,2 millones, cuando en 2021 fueron 2,2. De nuevo, crece el interés turístico de nuestro país accediendo por vía marítima.

## Ferrocarril (12,9 millones de toneladas / +8,7 %)

Con el objetivo de aumentar el tráfico de mercancías por **ferrocarril**, se están llevando a cabo iniciativas impulsadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el desarrollo de convenios de conexión y dotaciones presupuestarias específicas. En este sentido, cabe destacar la articulación del **Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria** que ha permitido programar inversiones en infraestructuras especializadas, en su mayor parte ferroviarias, que afectan a itinerarios con origen-destino en los puertos. Todo ello requiere de un compromiso de todos los actores implicados (ADIF, operadores, Autoridades Portuarias, etc.).

Destacar por otra parte que el transporte ferroviario de mercancías en los puertos representa aproximadamente el 60 % de todo el tráfico ferroviario de mercancías en España.

### 3.4. Resumen general del tráfico y cuadros comparativos

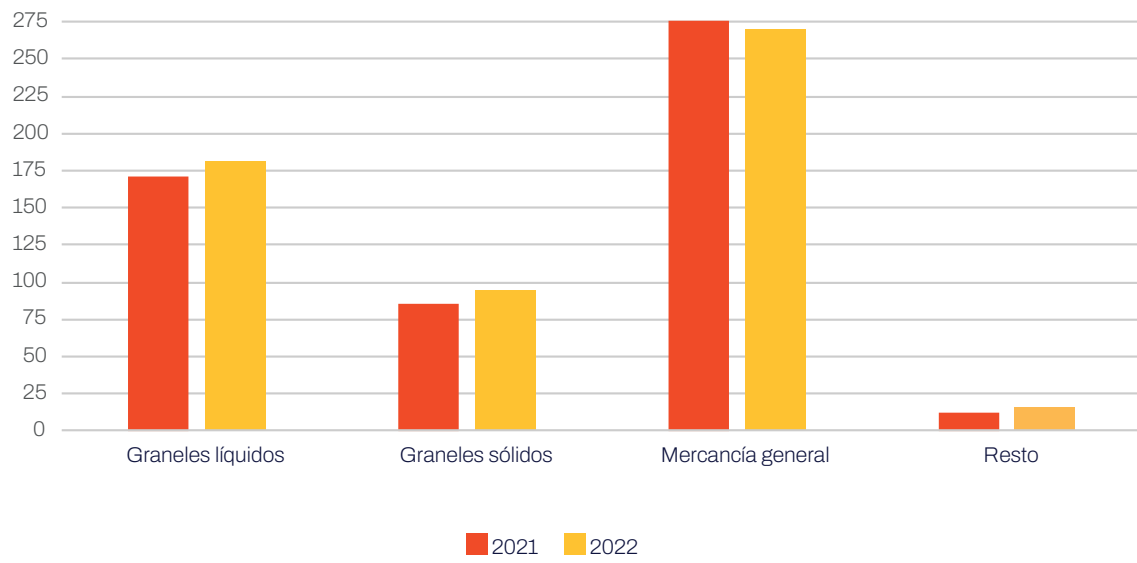
#### Análisis del tráfico 2020-2021

Datos en toneladas

Concepto		2020	2021	Variación		
				Diferencia	%	
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	Graneles líquidos	Productos Petrolíferos	133.811.500	138.684.513	4.873.013	3,6
		Otros líquidos	37.045.645	43.019.103	5.973.458	16,1
		TOTAL	170.857.145	181.703.616	10.846.471	6,3
	Graneles sólidos	Convencional	84.980.689	93.984.728	9.004.039	10,6
		Mercancía general				
		En contenedores	77.948.202	82.954.951	5.006.749	6,4
	Mercancía general	En contenedores	198.282.966	187.548.002	-10.734.964	-5,4
		TOTAL	276.231.168	270.502.953	-5.728.215	-2,1
		<b>TOTAL</b>	<b>532.069.002</b>	<b>546.191.297</b>	<b>14.122.295</b>	<b>2,7</b>
	OTRAS MERCANCÍAS	Pesca capturada	162.962	147.501	-15.461	-9,5
Avituallamiento		Combustibles líquidos	8.132.367	9.809.062	1.676.695	20,6
		Resto	1.373.621	1.770.950	397.329	28,9
		TOTAL	9.505.988	11.580.012	2.074.024	21,8
Tráfico interior		2.681.785	3.818.316	1.136.531	42,4	
<b>TOTAL</b>	<b>12.350.735</b>	<b>15.545.829</b>	<b>3.195.094</b>	<b>25,9</b>		
<b>TOTAL TRÁFICO PORTUARIO</b>		<b>544.419.737</b>	<b>561.737.126</b>	<b>17.317.389</b>	<b>3,2</b>	
OTROS DATOS DE TRÁFICO	Mercancías en tránsito (toneladas)	150.220.169	147.413.351	-2.806.818	-1,9	
	Tráficos ro-ro (toneladas)	65.293.057	70.906.005	5.612.948	8,6	
	Contenedores TEUS (miles)	En tránsito	9.414	8.826	-588	-6,2
		TOTAL	17.735	17.149	-586	-3,3
	Buques	Número	138.889	157.099	18.210	13,1
		G.T. (miles)	2.001.188.661	2.489.508.278	488.319.617	24,4
	Pasajeros (miles)	De crucero	2.219.083	8.179.659	5.960.576	268,6
TOTAL		17.981.420	32.992.383	15.010.963	83,5	

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

### Tráfico de mercancías (en millones de toneladas)



Puerto de Las Palmas. Terminal de Contenedores.



## Tráfico portuario total en 2022

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	8.087.557	440.726	8.528.283	5.392.360	896.620	112	896.732	14.817.375
Alicante	14.515	15.907	30.422	1.659.168	163.922	1.360.453	1.524.375	3.213.965
Almería	0	104.484	104.484	3.914.005	1.109.741	373.333	1.483.074	5.501.563
Avilés	0	651.472	651.472	2.795.247	996.945	0	996.945	4.443.664
Bahía de Algeciras	25.738.272	1.548.403	27.286.675	1.376.367	14.622.217	56.425.787	71.048.004	99.711.046
Bahía de Cádiz	913.490	558.803	1.472.293	1.878.025	610.000	1.596.091	2.206.091	5.556.409
Baleares	1.547.920	62	1.547.982	382.225	13.136.963	362.382	13.499.345	15.429.552
Barcelona	8.130.047	7.374.568	15.504.615	4.549.252	11.414.867	37.610.182	49.025.049	69.078.916
Bilbao	14.157.660	6.295.211	20.452.871	3.752.882	3.161.536	5.399.304	8.560.840	32.766.593
Cartagena	23.024.136	4.987.062	28.011.198	7.367.627	376.304	628.464	1.004.768	36.383.593
Castellón	8.609.257	1.654.409	10.263.666	9.156.401	114.791	1.372.636	1.487.427	20.907.494
Ceuta	681.899	0	681.899	5.856	501.665	67.455	569.120	1.256.875
Ferrol-San Cibrao	1.417.968	2.543.889	3.961.857	6.856.470	566.264	411.648	977.912	11.796.239
Gijón	835.714	8.070	843.784	16.938.901	653.092	630.402	1.283.494	19.066.179
Huelva	16.132.643	8.738.596	24.871.239	5.711.606	716.030	580.664	1.296.694	31.879.539
Las Palmas	7.679.271	129.292	7.808.563	362.686	4.781.084	12.798.647	17.579.731	25.750.980
Málaga	0	112.638	112.638	1.374.387	456.108	2.396.555	2.852.663	4.339.688
Marín y Ría de Pontevedra	0	2	2	1.039.590	495.117	542.763	1.037.880	2.077.472
Melilla	64.169	0	64.169	27.555	439.602	40.952	480.554	572.278
Motril	1.072.193	261.448	1.333.641	650.395	145.179	87	145.266	2.129.302
Pasaia	0	0	0	904.069	2.363.507	0	2.363.507	3.267.576
Santa Cruz de Tenerife	3.686.749	3.720	3.690.469	408.558	3.813.382	3.740.564	7.553.946	11.652.973
Santander	77.978	164.334	242.312	3.410.479	2.409.596	352.372	2.761.968	6.414.759
Sevilla	0	420.742	420.742	1.786.878	567.643	1.010.452	1.578.095	3.785.715
Tarragona	15.549.845	2.117.726	17.667.571	9.323.254	1.619.343	775.828	2.395.171	29.385.996
Valencia	1.136.714	4.682.515	5.819.229	2.255.164	14.763.010	56.125.555	70.888.565	78.962.958
Vigo	0	31.974	31.974	304.134	1.557.890	2.658.304	4.216.194	4.552.302
Vilagarcía	126.516	173.050	299.566	401.187	502.533	287.010	789.543	1.490.296
<b>TOTAL</b>	<b>138.684.513</b>	<b>43.019.103</b>	<b>181.703.616</b>	<b>93.984.728</b>	<b>82.954.951</b>	<b>187.548.002</b>	<b>270.502.953</b>	<b>546.191.297</b>

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

## Tráfico portuario total en 2022 (continuación)

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	PESCA CAPTURADA	AVITUALLAMIENTO			TRÁFICO INTERIOR	TOTAL OTRAS MERCANCÍAS	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
		Consumibles líquidos	Resto	Total			
A Coruña	28.131	31.511	42.237	73.748	0	101.879	14.919.254
Alicante	378	2.280	20.163	22.443	0	22.821	3.236.786
Almería	3.064	40.964	38.696	79.660	0	82.724	5.584.287
Avilés	14.045	16.843	38.938	55.781	0	69.826	4.513.490
Bahía de Algeciras	1.061	3.806.161	187.196	3.993.357	3.537.282	7.531.700	107.242.746
Bahía de Cádiz	13.453	30.053	120.526	150.579	0	164.032	5.720.441
Baleares	1.888	1.873	84.199	86.072	0	87.960	15.517.512
Barcelona	3.201	1.559.318	263.190	1.822.508	0	1.825.709	70.904.625
Bilbao	0	64.997	57.630	122.627	0	122.627	32.889.220
Cartagena	380	45.324	159.052	204.376	0	204.756	36.588.349
Castellón	2.520	0	32.476	32.476	0	34.996	20.942.490
Ceuta	39	666.984	16.032	683.016	0	683.055	1.939.930
Ferrol-San Cibrao	207	9.007	5.151	14.158	29	14.394	11.810.633
Gijón	8.401	25.562	0	25.562	0	33.963	19.100.142
Huelva	172	156.675	22.537	179.212	86.740	266.124	32.145.663
Las Palmas	1.582	2.307.455	231.616	2.539.071	1	2.540.654	28.291.634
Málaga	297	27.677	47.155	74.832	0	75.129	4.414.817
Marín y Ría de Pontevedra	3.118	20.710	16.804	37.514	0	40.632	2.118.104
Melilla	0	0	4.973	4.973	0	4.973	577.251
Motril	876	11.194	6.405	17.599	0	18.475	2.147.777
Pasaia	19.055	10.887	14.993	25.880	0	44.935	3.312.511
Santa Cruz de Tenerife	2.657	486.711	127.093	613.804	1.559	618.020	12.270.993
Santander	5.631	15.437	19.735	35.172	0	40.803	6.455.562
Sevilla	0	14.636	18.950	33.586	0	33.586	3.819.301
Tarragona	2.283	54.962	58.636	113.598	192.705	308.586	29.694.582
Valencia	1.053	331.850	69.868	401.718	0	402.771	79.365.729
Vigo	34.009	67.940	60.973	128.913	0	162.922	4.715.224
Vilagarcía	0	2.051	5.726	7.777	0	7.777	1.498.073
<b>TOTAL</b>	<b>147.501</b>	<b>9.809.062</b>	<b>1.770.950</b>	<b>11.580.012</b>	<b>3.818.316</b>	<b>15.545.829</b>	<b>561.737.126</b>

(\*) 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 AVITUALLAMEN. Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	En tránsito	Total	En tránsito	Total				
A Coruña	752.596	4.254.546	1.176.679	10.546.453	16.376	14.817.375	101.879	14.919.254
Alicante	10.053	1.953.280	8.581	1.260.685	0	3.213.965	22.821	3.236.786
Almería	5.589	4.191.945	5.733	1.309.618	0	5.501.563	82.724	5.584.287
Avilés	3.025	2.062.404	3.025	2.381.260	0	4.443.664	69.826	4.513.490
Bahía de Algeciras	31.429.405	46.369.678	31.531.862	53.340.636	732	99.711.046	7.531.700	107.242.746
Bahía de Cádiz	981.362	2.427.856	908.489	3.128.553	0	5.556.409	164.032	5.720.441
Baleares	11.223	4.537.814	8.731	10.891.738	0	15.429.552	87.960	15.517.512
Barcelona	12.245.891	32.473.715	13.173.287	36.556.569	48.632	69.078.916	1.825.709	70.904.625
Bilbao	50.182	11.107.529	52.307	21.659.064	0	32.766.593	122.627	32.889.220
Cartagena	539	8.353.881	121.240	28.028.543	1.169	36.383.593	204.756	36.588.349
Castellón	17.395	5.679.152	17.995	15.228.342	0	20.907.494	34.996	20.942.490
Ceuta	0	241.979	0	1.014.896	0	1.256.875	683.055	1.939.930
Ferrol-San Cibrao	258.774	3.404.375	427.382	8.387.453	4.411	11.796.239	14.394	11.810.633
Gijón	1.360.252	4.976.715	1.820.220	14.089.203	260	19.066.179	33.963	19.100.142
Huelva	1.076.171	11.303.714	1.203.372	20.575.825	0	31.879.539	266.124	32.145.663
Las Palmas	5.772.601	9.745.573	6.352.890	15.999.251	6.156	25.750.980	2.540.654	28.291.634
Málaga	1.072.259	2.139.521	1.049.137	2.200.167	0	4.339.688	75.129	4.414.817
Marín y Ría de Pontevedra	161	597.801	989	1.479.671	0	2.077.472	40.632	2.118.104
Melilla	0	146.962	0	425.316	0	572.278	4.973	577.251
Motril	30.942	591.755	35.548	1.537.546	1	2.129.302	18.475	2.147.777
Pasaia	2.358	1.170.088	6.863	2.097.488	0	3.267.576	44.935	3.312.511
Santa Cruz de Tenerife	316.212	3.913.480	329.296	7.739.417	76	11.652.973	618.020	12.270.993
Santander	33.561	2.841.546	50.009	3.573.213	0	6.414.759	40.803	6.455.562
Sevilla	0	1.615.273	0	2.170.442	0	3.785.715	33.586	3.819.301
Tarragona	1.385.017	6.179.827	1.692.414	22.922.758	283.411	29.385.996	308.586	29.694.582
Valencia	15.208.283	40.511.517	15.130.626	38.451.441	0	78.962.958	402.771	79.365.729
Vigo	120.182	2.172.533	138.099	2.375.261	4.508	4.552.302	162.922	4.715.224
Vilagarcía	18.511	597.587	6.033	892.709	0	1.490.296	7.777	1.498.073
<b>TOTAL</b>	<b>72.162.544</b>	<b>215.562.046</b>	<b>75.250.807</b>	<b>330.263.519</b>	<b>365.732</b>	<b>546.191.297</b>	<b>15.545.829</b>	<b>561.737.126</b>

## Tráfico total por tipo de navegación

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	CABOTAJE			EXTERIOR			TRANS-BORDADAS	PESCA, AVITUALLAM. Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	Embarcadas	Desembarcadas	Total	Embarcadas	Desembarcadas	Total			
A Coruña	1.078.381	528.826	1.607.207	3.176.165	10.017.627	13.193.792	16.376	101.879	14.919.254
Alicante	1.255.533	283.513	1.539.046	697.747	977.172	1.674.919	0	22.821	3.236.786
Almería	387.827	327.467	715.294	3.804.118	982.151	4.786.269	0	82.724	5.584.287
Avilés	394.504	181.687	576.191	1.667.900	2.199.573	3.867.473	0	69.826	4.513.490
Bahía de Algeciras	5.882.263	4.135.567	10.017.830	40.487.415	49.205.069	89.692.484	732	7.531.700	107.242.746
Bahía de Cádiz	1.209.159	1.126.786	2.335.945	1.218.697	2.001.767	3.220.464	0	164.032	5.720.441
Baleares	4.508.824	10.457.453	14.966.277	28.990	434.285	463.275	0	87.960	15.517.512
Barcelona	5.184.187	3.457.094	8.641.281	27.289.528	33.099.475	60.389.003	48.632	1.825.709	70.904.625
Bilbao	1.467.711	444.104	1.911.815	9.639.818	21.214.960	30.854.778	0	122.627	32.889.220
Cartagena	2.282.226	1.089.799	3.372.025	6.071.655	26.938.744	33.010.399	1.169	204.756	36.588.349
Castellón	1.868.608	506.323	2.374.931	3.810.544	14.722.019	18.532.563	0	34.996	20.942.490
Ceuta	231.829	654.021	885.850	10.150	360.875	371.025	0	683.055	1.939.930
Ferrol-San Cibrao	228.622	193.299	421.921	3.175.753	8.194.154	11.369.907	4.411	14.394	11.810.633
Gijón	576.008	762.748	1.338.756	4.400.707	13.326.455	17.727.163	260	33.963	19.100.142
Huelva	4.216.403	1.137.144	5.353.547	7.087.311	19.438.681	26.525.992	0	266.124	32.145.663
Las Palmas	3.594.759	8.014.957	11.609.716	6.150.814	7.984.294	14.135.108	6.156	2.540.654	28.291.634
Málaga	367.670	131.985	499.655	1.771.851	2.068.182	3.840.033	0	75.129	4.414.817
Marín y Ría de Pontevedra	31.854	28.648	60.502	565.947	1.451.023	2.016.970	0	40.632	2.118.104
Melilla	146.634	423.785	570.419	328	1.531	1.859	0	4.973	577.251
Motril	28.314	911.547	939.861	563.441	625.999	1.189.440	1	18.475	2.147.777
Pasaia	3.542	119.512	123.054	1.166.546	1.977.976	3.144.522	0	44.935	3.312.511
Santa Cruz de Tenerife	3.421.042	6.374.310	9.795.352	492.438	1.365.107	1.857.545	76	618.020	12.270.993
Santander	9.876	51.564	61.440	2.831.670	3.521.649	6.353.319	0	40.803	6.455.562
Sevilla	904.022	465.728	1.369.750	711.251	1.704.714	2.415.965	0	33.586	3.819.301
Tarragona	1.775.740	1.968.838	3.744.578	4.404.087	20.953.920	25.358.007	283.411	308.586	29.694.582
Valencia	6.582.106	3.869.247	10.451.353	33.929.411	34.582.194	68.511.605	0	402.771	79.365.729
Vigo	93.571	273.440	367.011	2.078.962	2.101.821	4.180.783	4.508	162.922	4.715.224
Vilagarcía	232.417	137.205	369.622	365.170	755.504	1.120.674	0	7.777	1.498.073
<b>TOTAL</b>	<b>47.963.632</b>	<b>48.056.597</b>	<b>96.020.229</b>	<b>167.598.414</b>	<b>282.206.921</b>	<b>449.805.336</b>	<b>365.732</b>	<b>15.545.829</b>	<b>561.737.126</b>

(\*) Incluye tránsito.



## Comercio exterior y nacional

Datos en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	COMERIO EXTERIOR <sup>(1)</sup>									COMERCIO NACIONAL <sup>(2)</sup>
	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	5.621.060	2.727.962	491.898	8.840.920	1.522.932	495.847	404.790	2.423.569	11.264.489	1.607.208
Alicante	25.224	712.541	179.177	916.942	3.195	556.253	115.203	674.651	1.591.593	1.148.185
Almería	29.231	170.116	608.413	807.760	42.569	3.142.326	410.781	3.595.676	4.403.436	668.332
Avilés	311.469	1.730.017	158.087	2.199.573	173.971	758.142	735.788	1.667.901	3.867.474	570.140
Bahía de Algeciras	11.796.606	1.240.552	5.006.677	18.043.835	3.212.345	23	5.369.972	8.582.340	26.626.175	0
Bahía de Cádiz	34.605	1.301.964	55.901	1.392.470	22.782	197.371	193.031	413.184	1.805.654	1.217.257
Baleares	297.248	117.943	17.132	432.323	0	43	27.203	27.246	459.569	7.910.031
Barcelona	7.667.744	2.270.907	7.828.618	17.767.269	611.015	2.083.823	10.307.330	13.002.168	30.769.437	4.487.093
Bilbao	15.444.789	1.734.682	3.383.974	20.563.445	3.415.426	1.957.746	3.577.585	8.950.757	29.514.202	1.805.227
Cartagena	21.270.851	5.010.387	486.453	26.767.691	3.813.778	1.870.964	357.392	6.042.134	32.809.825	3.343.206
Castellón	6.662.386	7.797.311	147.364	14.607.061	1.475.017	1.120.165	1.091.461	3.686.643	18.293.704	2.366.608
Ceuta	357.413	0	1.562	358.975	10.150	0	0	10.150	369.125	556.932
Ferrol-San Cibrao	2.925.346	4.735.110	90.734	7.751.190	845.674	1.455.719	622.949	2.924.342	10.675.532	361.106
Gijón	314.515	10.719.761	469.363	11.503.639	37.960	2.302.696	668.086	3.008.742	14.512.381	1.276.666
Huelva	15.305.427	2.979.070	102.373	18.386.870	4.027.854	1.853.015	203.977	6.084.846	24.471.716	4.749.613
Las Palmas	1.150.794	243.811	414.643	1.809.248	193.348	2.403	395.518	591.269	2.400.517	8.151.368
Málaga	39.708	780.577	178.382	998.667	50.480	516.122	114.819	681.421	1.680.088	282.872
Marín y Ría Pontevedra	2	1.004.722	399.126	1.403.850	0	15.709	509.746	525.455	1.929.305	51.337
Melilla	0	0	524	524	0	0	66	66	590	318.190
Motril	429.100	99.195	64.623	592.918	2.529	483.231	44.522	530.282	1.123.200	918.420
Pasaia	0	765.334	1.192.458	1.957.792	0	126.292	1.025.969	1.152.261	3.110.053	121.347
Santa Cruz de Tenerife	622.220	157.721	272.256	1.052.197	138.653	21.946	58.062	218.661	1.270.858	7.111.835
Santander	207.390	2.180.815	815.359	3.203.564	26.352	1.153.255	1.307.088	2.486.695	5.690.259	61.098
Sevilla	391.256	1.166.725	145.346	1.703.327	3.151	502.885	203.733	709.769	2.413.096	1.005.602
Tarragona	11.888.203	6.305.198	1.039.274	19.232.675	1.851.348	444.477	635.381	2.931.206	22.163.881	3.642.458
Valencia	4.391.147	1.705.667	11.279.523	17.376.337	633.595	508.210	15.505.438	16.647.243	34.023.580	4.740.089
Vigo	31.974	71.915	1.610.063	1.713.952	0	1.433	1.723.469	1.724.902	3.438.854	326.737
Vilagarcía	279.804	186.304	281.362	747.470	0	132.488	230.316	362.804	1.110.274	284.788
<b>TOTAL</b>	<b>107.495.512</b>	<b>57.916.307</b>	<b>36.720.665</b>	<b>202.132.484</b>	<b>22.114.124</b>	<b>21.702.584</b>	<b>45.839.675</b>	<b>89.656.383</b>	<b>291.788.867</b>	<b>59.083.745</b>

(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, AVITUALLAM. Y TRÁFICO INTERIOR	TOTAL TRÁFICO PORTUARIO
	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Total				
A Coruña	1.929.275	0	0	1.929.275	27	16.376	101.879	14.919.254
Alicante	0	0	15.443	15.443	458.744	0	22.821	3.236.786
Almería	0	0	10.655	10.655	419.140	0	82.724	5.584.287
Avilés	0	0	6.050	6.050	0	0	69.826	4.513.490
Bahía de Algeciras	12.276.992	135.793	42.140.106	54.552.891	18.531.248	732	7.531.700	107.242.746
Bahía de Cádiz	1.385.714	145.645	288.300	1.819.659	713.839	0	164.032	5.720.441
Baleares	6.336	756	5.030	12.122	7.047.830	0	87.960	15.517.512
Barcelona	6.059.777	6.300	16.066.768	22.132.845	11.640.909	48.632	1.825.709	70.904.625
Bilbao	0	0	91.977	91.977	1.355.187	0	122.627	32.889.220
Cartagena	0	120.996	0	120.996	108.397	1.169	204.756	36.588.349
Castellón	0	0	29.183	29.183	217.999	0	34.996	20.942.490
Ceuta	0	0	0	0	330.818	0	683.055	1.939.930
Ferrol-San Cibrao	0	606.236	71.638	677.874	77.316	4.411	14.394	11.810.633
Gijón	0	3.168.501	8.188	3.176.689	100.183	260	33.963	19.100.142
Huelva	1.678.164	600.937	302	2.279.403	378.807	0	266.124	32.145.663
Las Palmas	3.296.831	0	7.462.690	10.759.521	4.433.418	6.156	2.540.654	28.291.634
Málaga	19.419	0	1.684.907	1.704.326	672.402	0	75.129	4.414.817
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	466	466	96.364	0	40.632	2.118.104
Melilla	0	0	0	0	253.498	0	4.973	577.251
Motril	66.490	0	0	66.490	21.191	1	18.475	2.147.777
Pasaia	0	3.675	5.277	8.952	27.224	0	44.935	3.312.511
Santa Cruz de Tenerife	1.597	7	491.431	493.035	2.777.169	76	618.020	12.270.993
Santander	5.023	20.020	58.381	83.424	579.978	0	40.803	6.455.562
Sevilla	0	0	0	0	367.017	0	33.586	3.819.301
Tarragona	173.567	2.458.763	388.439	3.020.769	275.477	283.411	308.586	29.694.582
Valencia	390.092	0	25.042.861	25.432.953	14.766.336	0	402.771	79.365.729
Vigo	0	0	230.280	230.280	551.923	4.508	162.922	4.715.224
Vilagarcía	12.462	0	11.609	24.071	71.163	0	7.777	1.498.073
<b>TOTAL</b>	<b>27.301.739</b>	<b>7.267.629</b>	<b>94.109.981</b>	<b>128.679.349</b>	<b>66.273.604</b>	<b>365.732</b>	<b>15.545.828</b>	<b>561.737.126</b>

(\*) 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	10	1.094	26.583.332	222.723	222.723
Alicante	1.531	210.345	669	11.897.698	117.434	244.182
Almería	333	22.068	1.769	28.727.684	7.038	712.546
Avilés	0	0	771	5.605.906	166	166
Bahía de Algeciras	3.950.284	4.767.282	27.451	482.808.119	0	4.387.073
Bahía de Cádiz	31.802	217.500	1.558	37.059.976	394.276	416.095
Baleares	8	97.232	46.719	279.043.443	1.727.509	8.748.725
Barcelona	1.550.999	3.522.947	8.711	350.942.546	2.329.332	3.922.079
Bilbao	3.836	496.625	2.642	53.587.327	109.348	214.028
Cartagena	390	52.525	2.106	52.080.587	175.706	175.706
Castellón	3.019	103.254	1.527	22.019.106	633	633
Ceuta	0	5.365	10.119	72.005.471	3.520	1.818.459
Ferrol-San Cibrao	3.996	37.102	1.079	17.317.366	13.244	13.244
Gijón	1.799	46.672	1.248	20.933.228	25.441	25.441
Huelva	64	81.343	2.170	43.390.353	1.956	71.621
Las Palmas	576.912	1.164.111	12.600	272.794.875	1.035.652	2.680.720
Málaga	201.771	227.875	1.430	48.563.335	342.045	690.530
Marín y Ría de Pontevedra	339	45.988	426	2.752.472	0	0
Melilla	0	5.812	1.197	26.810.270	5.028	641.263
Motril	0	12	643	9.411.522	6.395	132.999
Pasaia	0	0	883	7.147.050	1.480	1.480
Santa Cruz de Tenerife	66.019	479.698	16.085	206.204.966	759.918	5.981.426
Santander	5	29.557	1.471	29.990.244	20.157	259.448
Sevilla	0	141.231	895	5.210.089	18.384	18.384
Tarragona	27.260	83.335	2.319	46.017.795	63.925	64.564
Valencia	2.391.978	5.052.272	7.521	291.254.456	623.053	1.373.552
Vigo	13.463	226.129	1.599	36.386.102	173.220	173.220
Vilagarcía	236	33.136	397	2.962.960	2.076	2.076
<b>TOTAL</b>	<b>8.826.044</b>	<b>17.149.426</b>	<b>157.099</b>	<b>2.489.508.278</b>	<b>8.179.659</b>	<b>32.992.383</b>

Ferrocarril en el puerto de Sevilla.



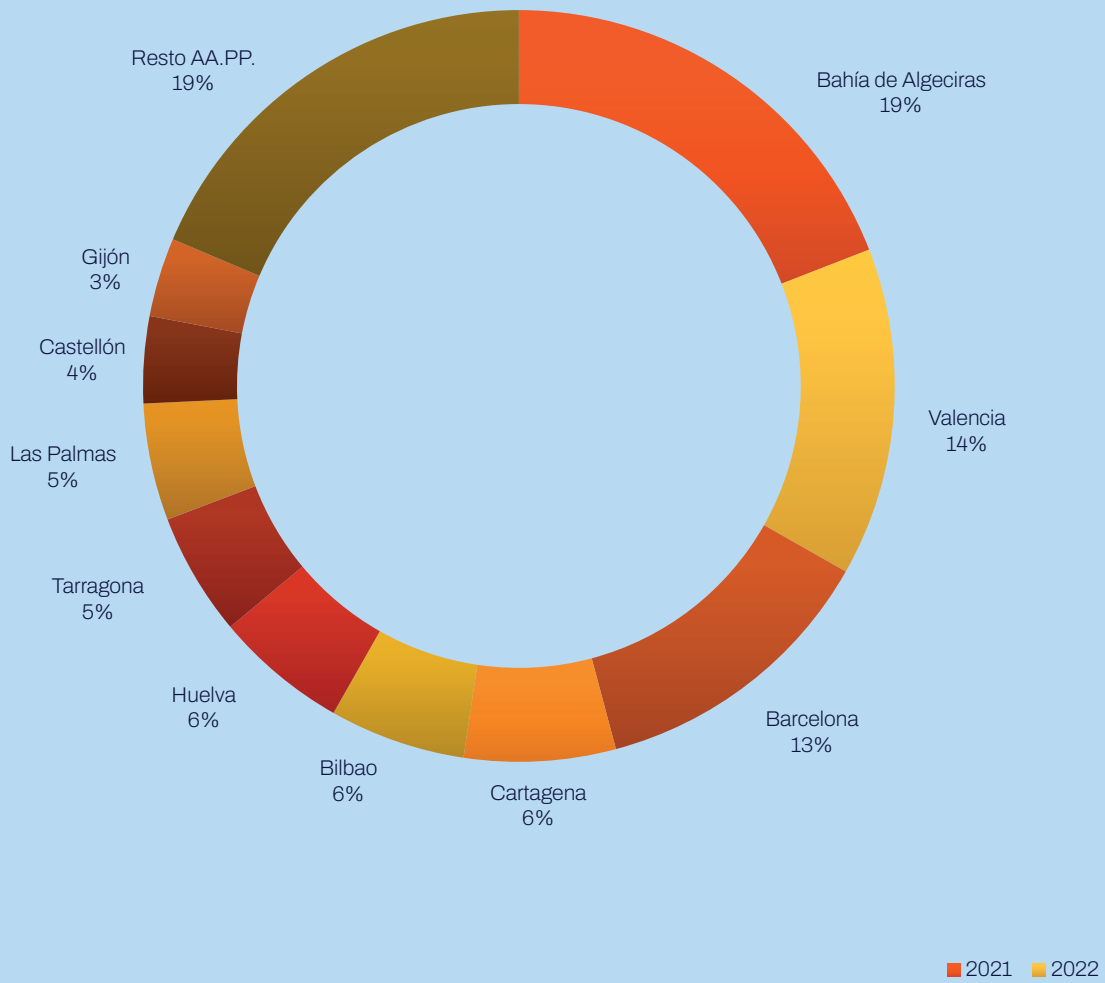


## Tráfico portuario total

Datos en miles de toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	11.878	14.919	25,60
Alicante	2.647	3.237	22,26
Almería	5.829	5.584	-4,20
Avilés	4.705	4.513	-4,07
Bahía de Algeciras	105.076	107.243	2,06
Bahía de Cádiz	4.943	5.720	15,73
Baleares	13.773	15.518	12,67
Barcelona	66.411	70.905	6,77
Bilbao	31.299	32.889	5,08
Cartagena	31.213	36.588	17,22
Castellón	21.237	20.942	-1,39
Ceuta	1.573	1.940	23,32
Ferrol-San Cibrao	9.964	11.811	18,54
Gijón	16.668	19.100	14,59
Huelva	30.686	32.146	4,76
Las Palmas	28.209	28.292	0,29
Málaga	4.493	4.415	-1,74
Marín y Ría de Pontevedra	2.178	2.118	-2,76
Melilla	602	577	-4,05
Motril	2.530	2.148	-15,11
Pasaia	3.537	3.313	-6,35
Santa Cruz de Tenerife	11.130	12.271	10,25
Santander	6.768	6.456	-4,61
Sevilla	4.205	3.819	-9,17
Tarragona	31.276	29.695	-5,06
Valencia	85.270	79.366	-6,92
Vigo	4.809	4.715	-1,95
Vilagarcía	1.511	1.498	-0,88
<b>TOTAL</b>	<b>544.420</b>	<b>561.737</b>	<b>3,18</b>

### Tráfico Portuario Total 2002





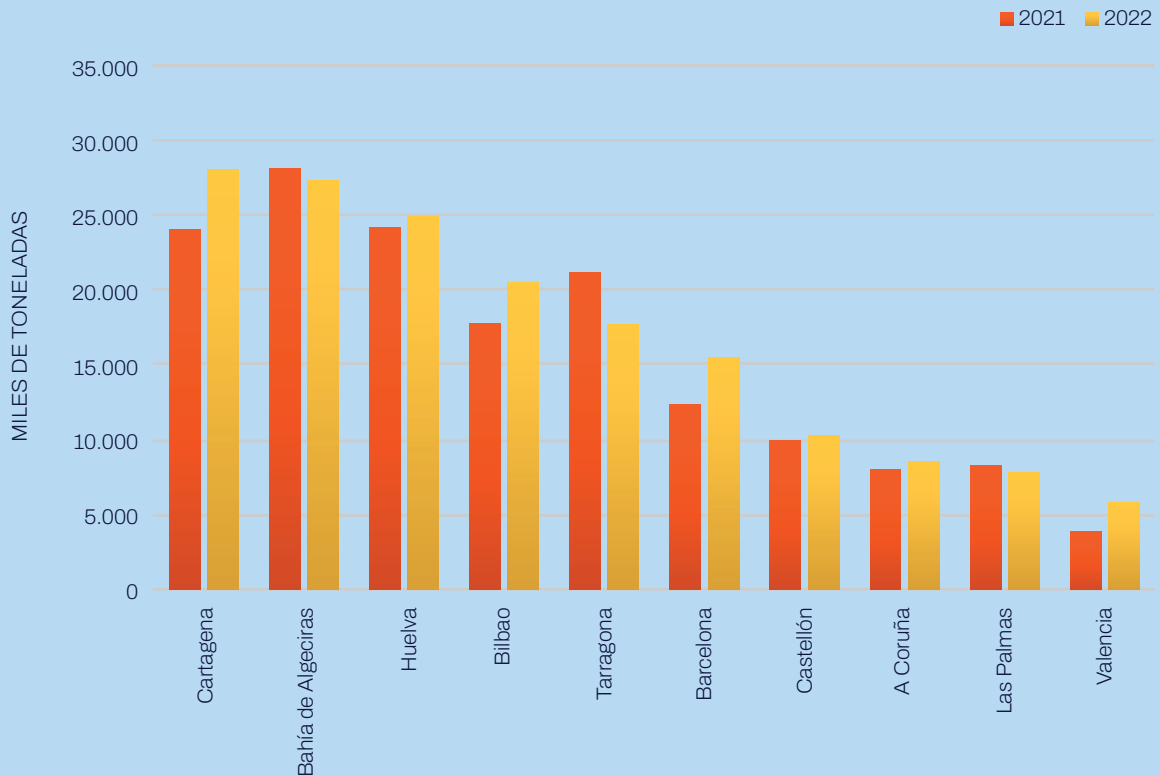
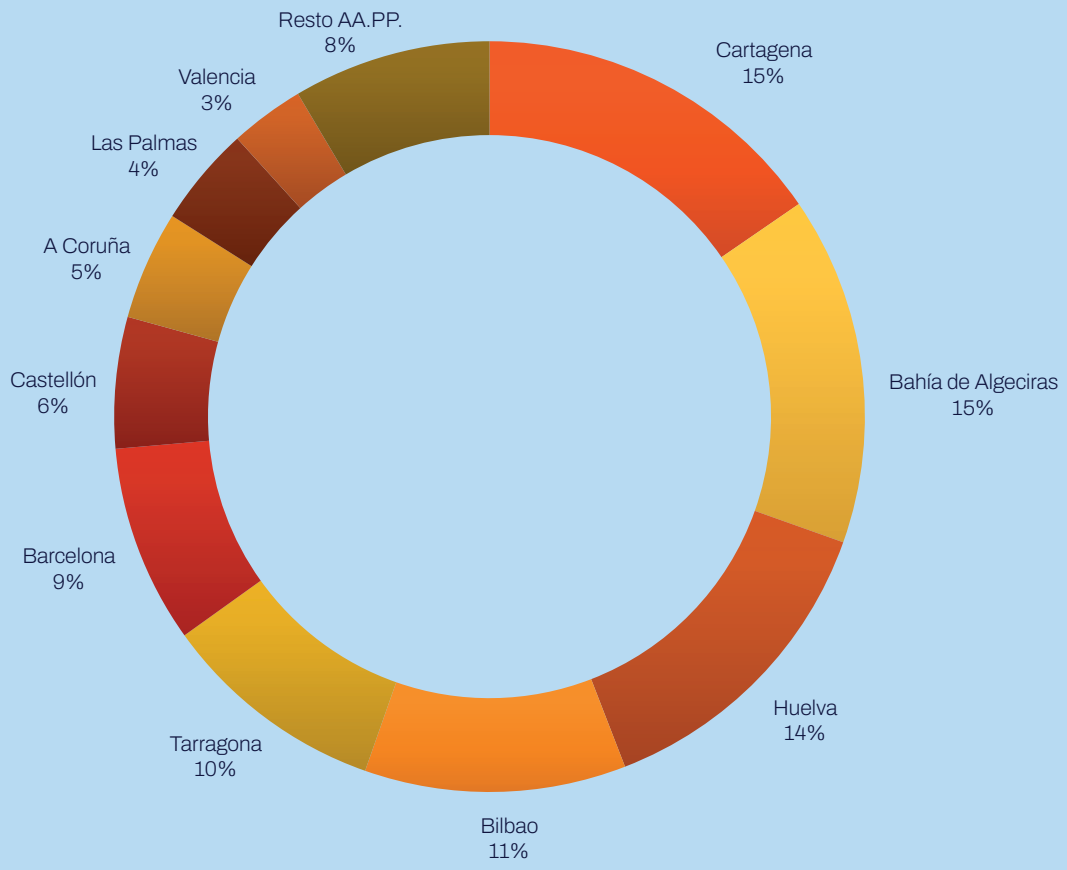
## Tráfico de graneles líquidos

Datos en miles de toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	7.997	8.528	6,65
Alicante	42	30	-27,97
Almería	141	104	-25,70
Avilés	602	651	8,23
Bahía de Algeciras	28.126	27.287	-2,98
Bahía de Cádiz	1.081	1.472	36,21
Baleares	1.115	1.548	38,88
Barcelona	12.345	15.505	25,59
Bilbao	17.765	20.453	15,13
Cartagena	24.047	28.011	16,48
Castellón	9.913	10.264	3,54
Ceuta	479	682	42,29
Ferrol-San Cibrao	3.172	3.962	24,89
Gijón	756	844	11,56
Huelva	24.182	24.871	2,85
Las Palmas	8.257	7.809	-5,43
Málaga	237	113	-52,53
Marín y Ría de Pontevedra	–	0	0,00
Melilla	65	64	-1,22
Motril	1.598	1.334	-16,57
Pasaia	–	–	0,00
Santa Cruz de Tenerife	3.035	3.690	21,59
Santander	208	242	16,47
Sevilla	360	421	16,85
Tarragona	21.141	17.668	-16,43
Valencia	3.868	5.819	50,45
Vigo	52	32	-38,41
Vilagarcía	274	300	9,51
<b>TOTAL</b>	<b>170.857</b>	<b>181.704</b>	<b>6,35</b>

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

### Graneles Líquidos 2022



## Tráfico de graneles sólidos

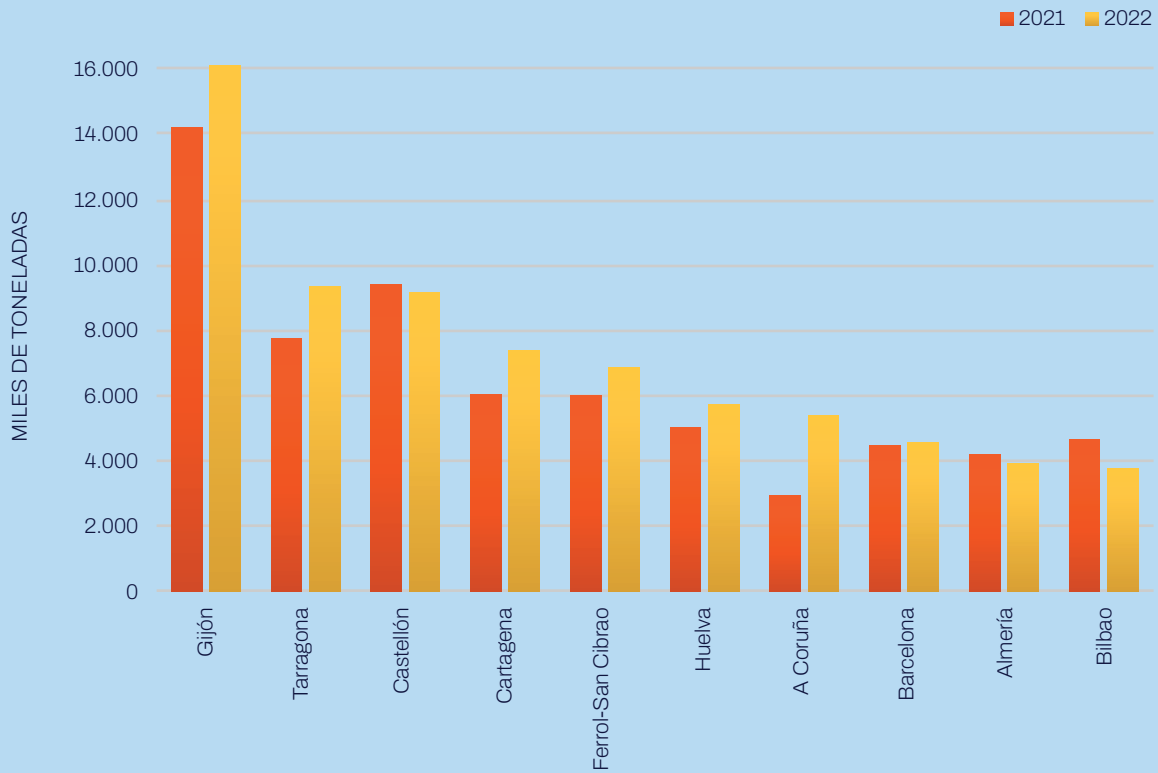
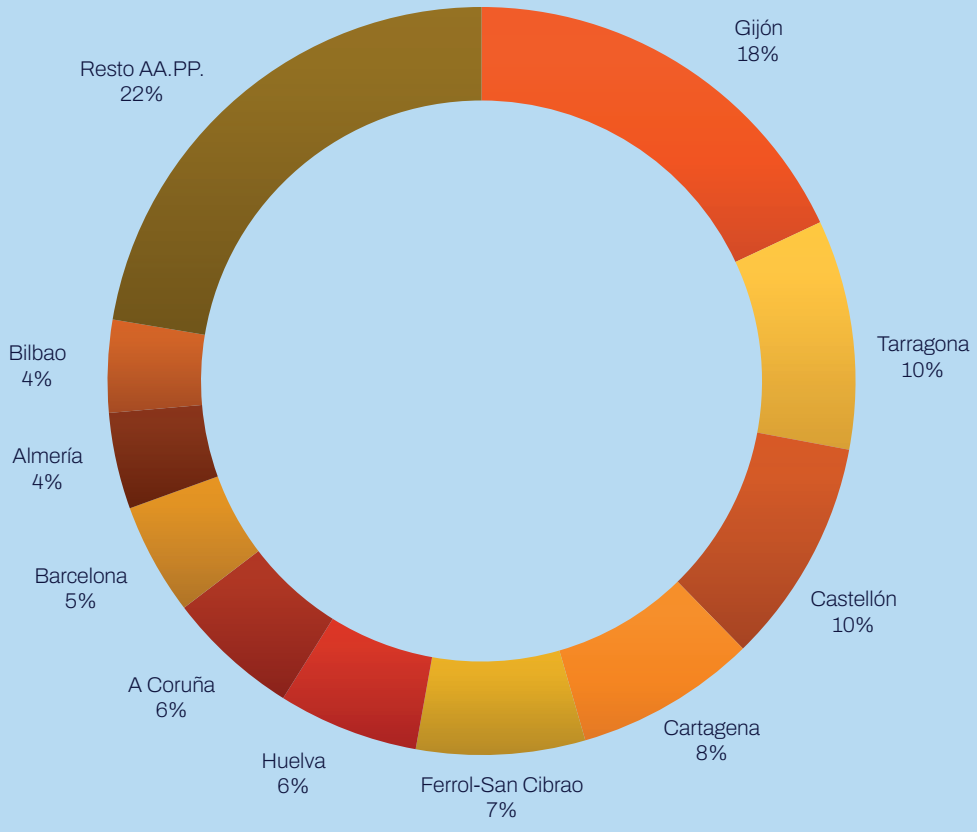
Datos en miles de toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	2.934	5.392	83,78
Alicante	1.300	1.659	27,59
Almería	4.189	3.914	-6,56
Avilés	2.880	2.795	-2,94
Bahía de Algeciras	664	1.376	107,14
Bahía de Cádiz	1.308	1.878	43,57
Baleares	357	382	7,17
Barcelona	4.460	4.549	2,01
Bilbao	4.651	3.753	-19,32
Cartagena	6.021	7.368	22,36
Castellón	9.385	9.156	-2,44
Ceuta	16	6	-63,20
Ferrol-San Cibrao	5.994	6.856	14,39
Gijón	14.210	16.939	19,21
Huelva	5.030	5.712	13,56
Las Palmas	424	363	-14,41
Málaga	1.501	1.374	-8,41
Marín y Ría de Pontevedra	958	1.040	8,57
Melilla	39	28	-30,13
Motril	742	650	-12,29
Pasaia	1.104	904	-18,14
Santa Cruz de Tenerife	449	409	-9,10
Santander	3.538	3.410	-3,60
Sevilla	2.160	1.787	-17,27
Tarragona	7.744	9.323	20,39
Valencia	2.159	2.255	4,45
Vigo	337	304	-9,84
Vilagarcía	426	401	-5,82
<b>TOTAL</b>	<b>84.981</b>	<b>93.985</b>	<b>10,60</b>

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



### Graneles Sólidos 2022



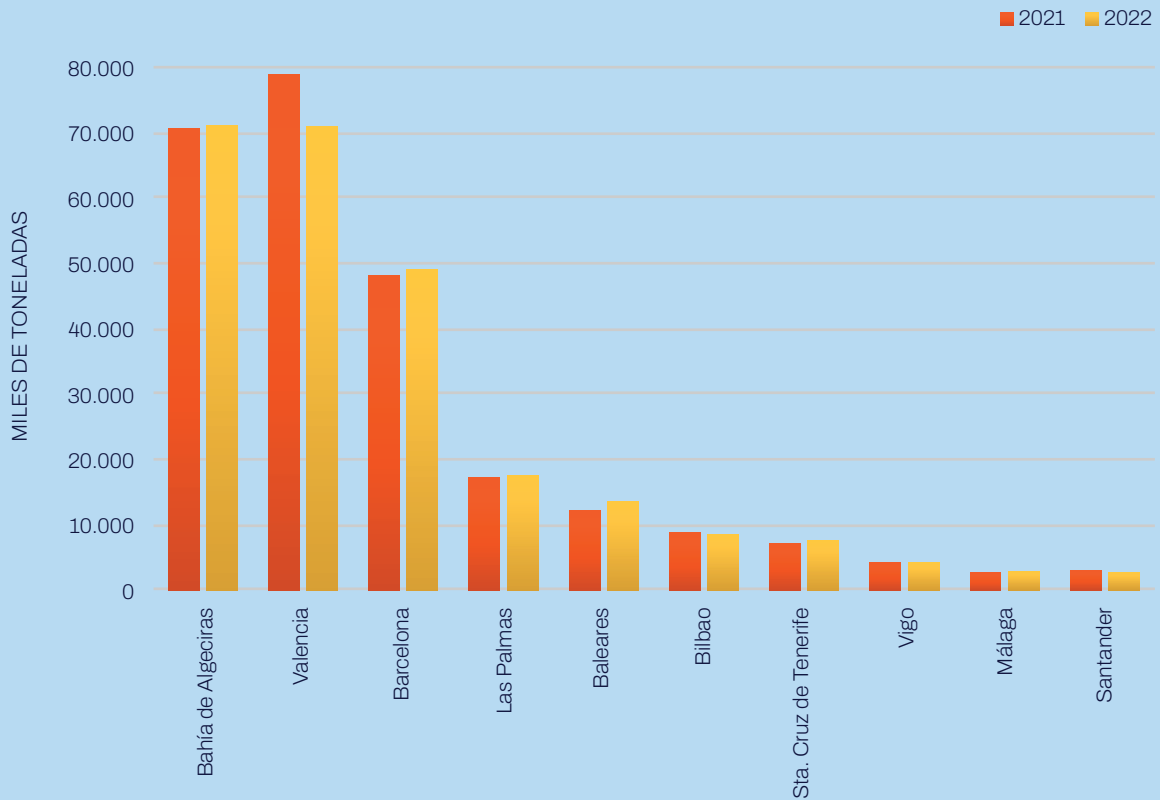
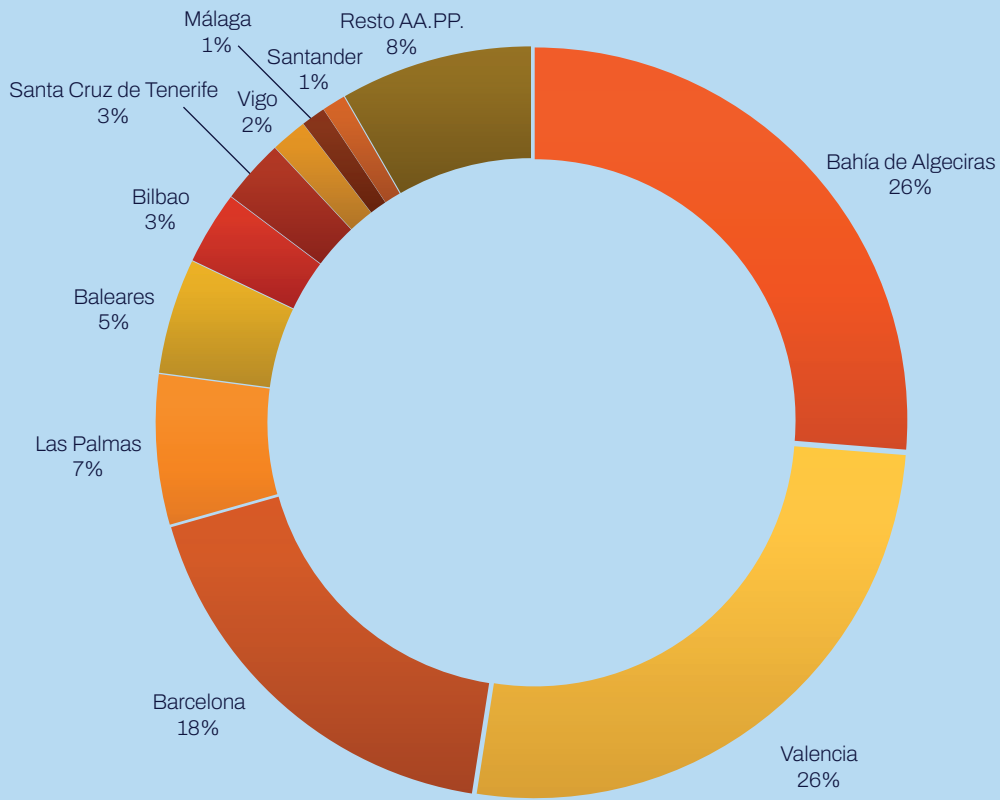
## Tráfico de mercancía general

Datos en miles de toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	853	897	5,17
Alicante	1.292	1.524	18,02
Almería	1.451	1.483	2,21
Avilés	1.138	997	-12,39
Bahía de Algeciras	70.587	71.048	0,65
Bahía de Cádiz	2.438	2.206	-9,51
Baleares	12.256	13.499	10,14
Barcelona	48.169	49.025	1,78
Bilbao	8.767	8.561	-2,35
Cartagena	967	1.005	3,87
Castellón	1.904	1.487	-21,88
Ceuta	599	569	-4,99
Ferrol-San Cibrao	777	978	25,85
Gijón	1.653	1.283	-22,33
Huelva	1.190	1.297	8,93
Las Palmas	17.249	17.580	1,92
Málaga	2.691	2.853	6,02
Marín y Ría de Pontevedra	1.188	1.038	-12,67
Melilla	491	481	-2,13
Motril	172	145	-15,32
Pasaia	2.390	2.364	-1,10
Santa Cruz de Tenerife	7.196	7.554	4,97
Santander	2.991	2.762	-7,66
Sevilla	1.659	1.578	-4,89
Tarragona	2.283	2.395	4,93
Valencia	78.824	70.889	-10,07
Vigo	4.254	4.216	-0,88
Vilagarcía	804	790	-1,81
<b>TOTAL</b>	<b>276.231</b>	<b>270.503</b>	<b>-2,07</b>

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

### Mercancía General 2022





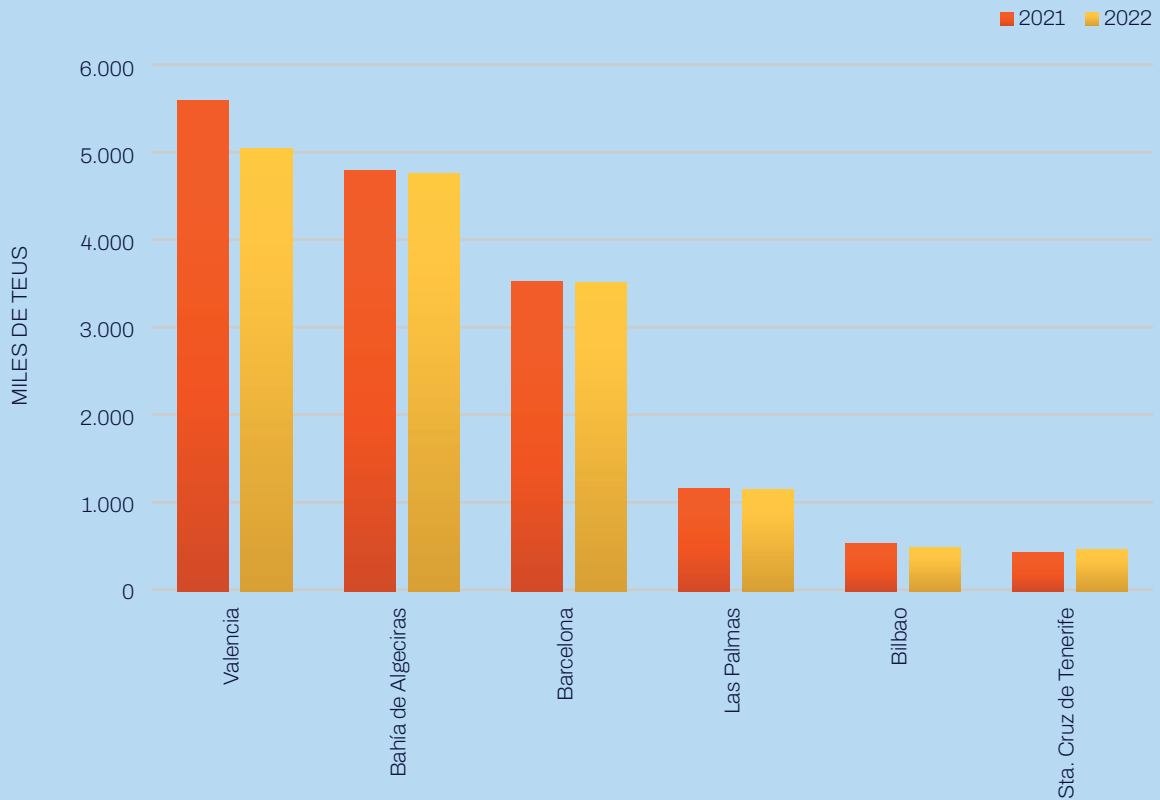
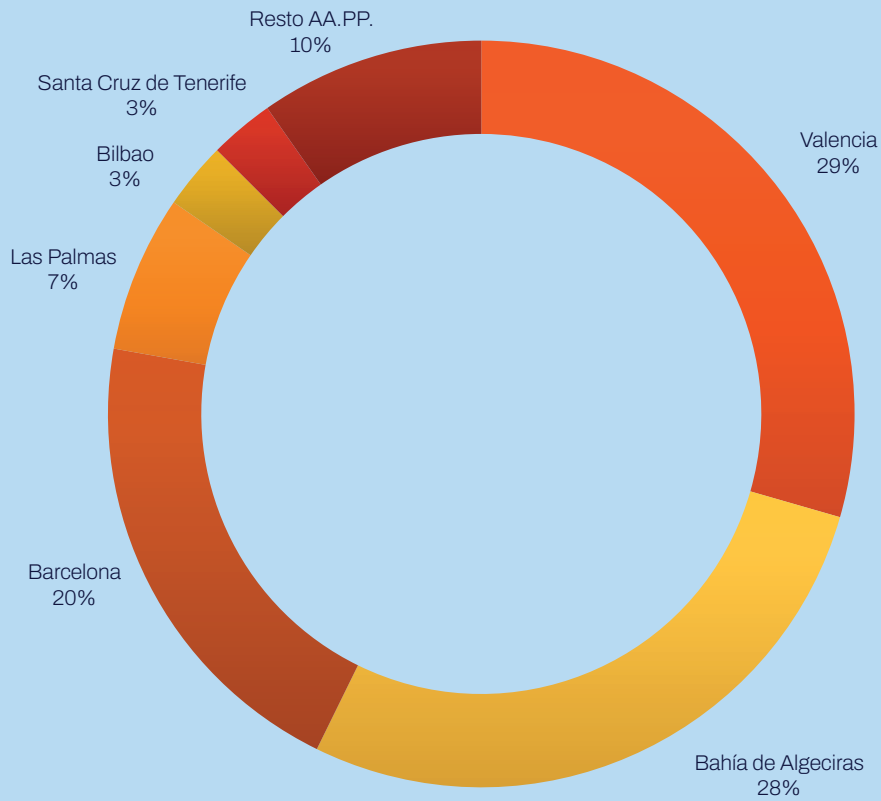
## Tráfico de contenedores

Datos en TEUS

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	3	10	233,33
Alicante	173.058	210.345	21,55
Almería	25.270	22.068	-12,67
Avilés	22	–	0,00
Bahía de Algeciras	4.799.497	4.767.282	-0,67
Bahía de Cádiz	214.868	217.500	1,22
Baleares	106.942	97.232	-9,08
Barcelona	3.531.324	3.522.947	-0,24
Bilbao	538.917	496.625	-7,85
Cartagena	50.579	52.525	3,85
Castellón	129.877	103.254	-20,50
Ceuta	5.874	5.365	-8,67
Ferrol-San Cibrao	16.844	37.102	120,27
Gijón	57.559	46.672	-18,91
Huelva	80.589	81.343	0,94
Las Palmas	1.176.501	1.164.111	-1,05
Málaga	236.811	227.875	-3,77
Marín y Ría de Pontevedra	41.099	45.988	11,90
Melilla	7.919	5.812	-26,61
Motril	–	12	
Pasaia	–	–	0,00
Santa Cruz de Tenerife	435.909	479.698	10,05
Santander	37.758	29.557	-21,72
Sevilla	135.742	141.231	4,04
Tarragona	54.759	83.335	52,19
Valencia	5.604.478	5.052.272	-9,85
Vigo	239.302	226.129	-5,50
Vilagarcía	33.937	33.136	-2,36
<b>TOTAL</b>	<b>17.735.438</b>	<b>17.149.426</b>	<b>-3,30</b>

(\*) Incluye tránsito.

### Tráfico de contenedores 2022



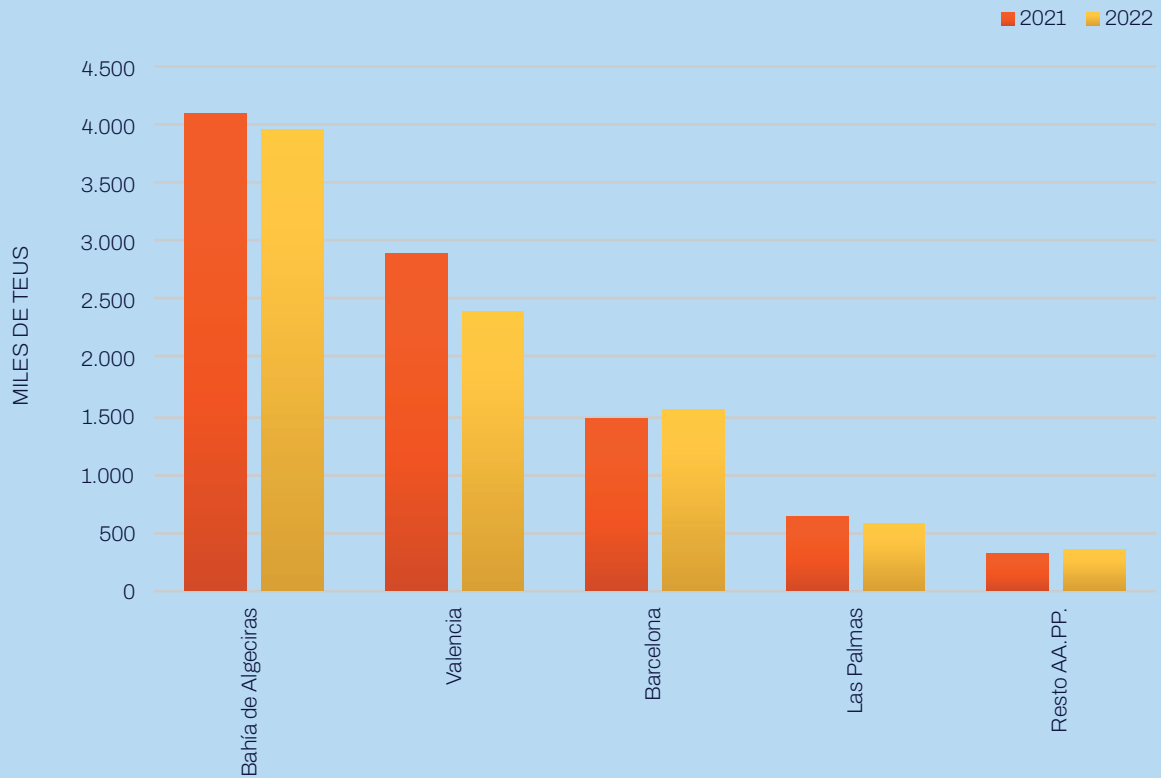
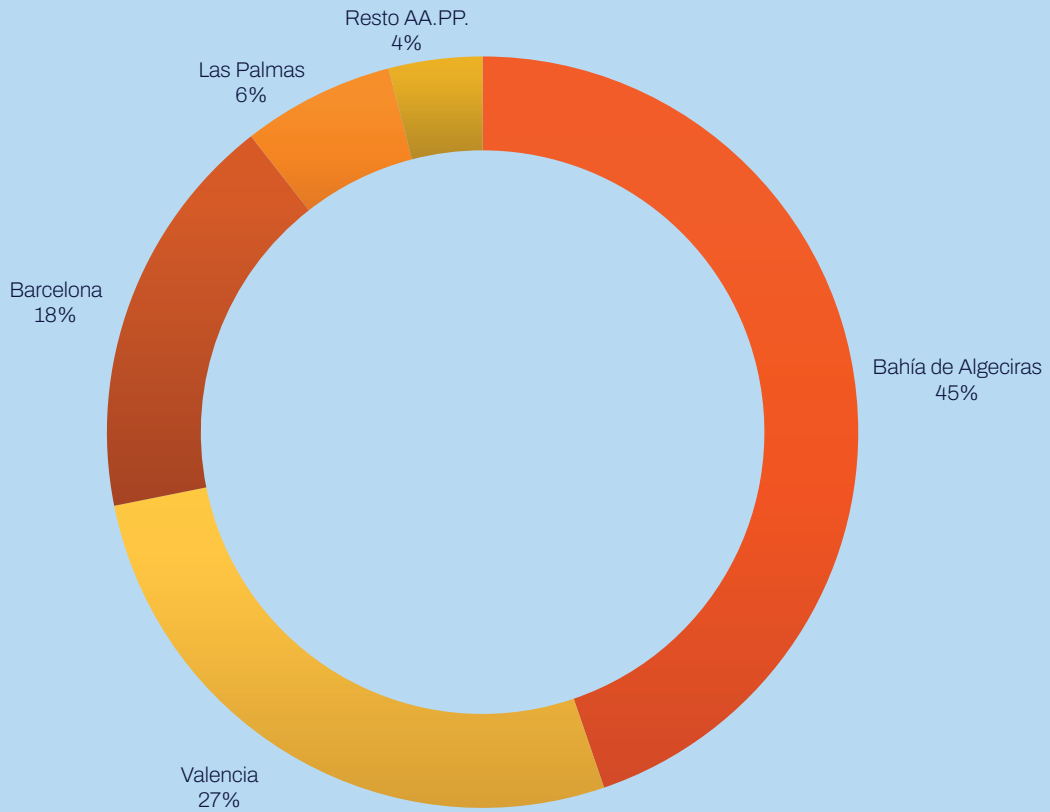


## Tráfico de contenedores en tránsito

Datos en TEUS

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	–	–	0,00
Alicante	2.028	1.531	-24,51
Almería	1	333	33.200,00
Avilés	–	–	0,00
Bahía de Algeciras	4.084.351	3.950.284	-3,28
Bahía de Cádiz	45.297	31.802	-29,79
Baleares	14	8	-42,86
Barcelona	1.477.242	1.550.999	4,99
Bilbao	2.198	3.836	74,52
Cartagena	68	390	473,53
Castellón	5.782	3.019	-47,79
Ceuta	2	–	-100,00
Ferrol-San Cibrao	–	3.996	0,00
Gijón	161	1.799	1.017,39
Huelva	119	64	-46,22
Las Palmas	641.757	576.912	-10,10
Málaga	211.407	201.771	-4,56
Marín y Ría de Pontevedra	3.099	339	-89,06
Melilla	6	–	0,00
Motril	–	–	0,00
Pasaia	–	–	0,00
Santa Cruz de Tenerife	41.413	66.019	59,42
Santander	–	5	#°DIV/0! ¡OJO!
Sevilla	–	–	0,00
Tarragona	355	27.260	7.578,87
Valencia	2.887.881	2.391.978	-17,17
Vigo	10.895	13.463	23,57
Vilagarcía	99	236	138,38
<b>TOTAL</b>	<b>9.414.175</b>	<b>8.826.044</b>	<b>-6,25</b>

### Tráfico de contenedores en tránsito 2022



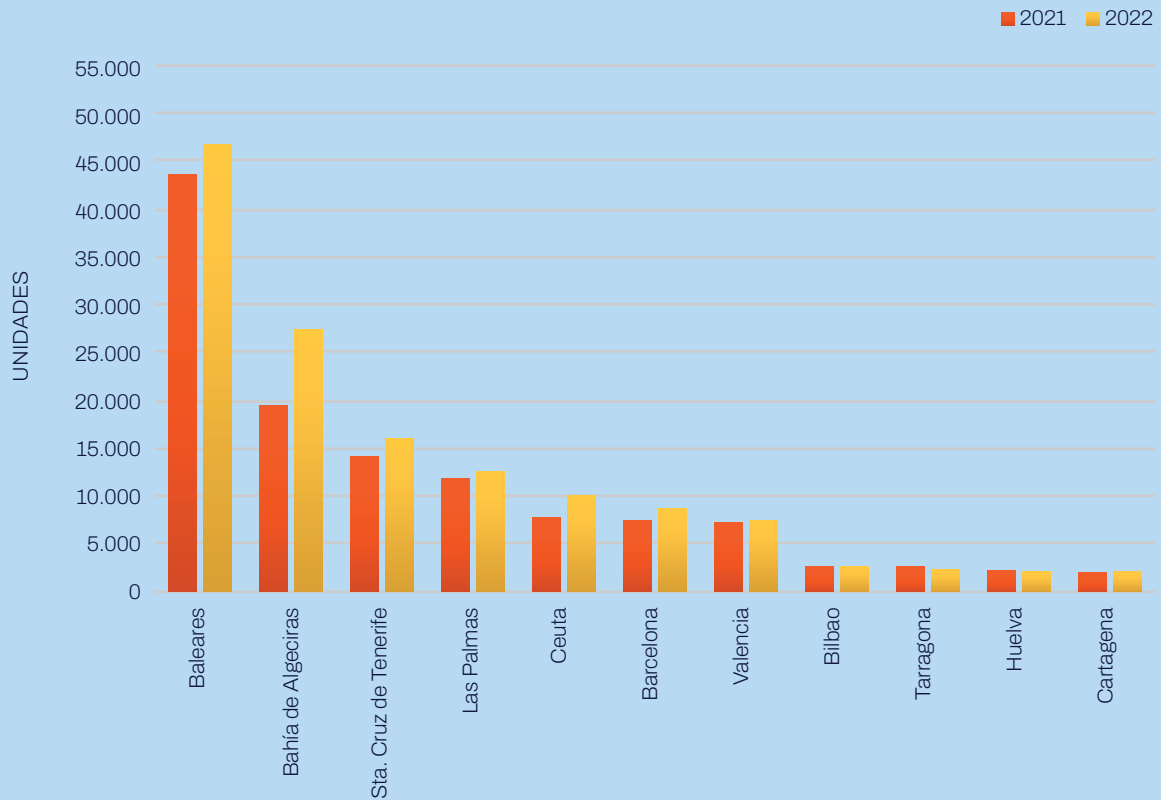
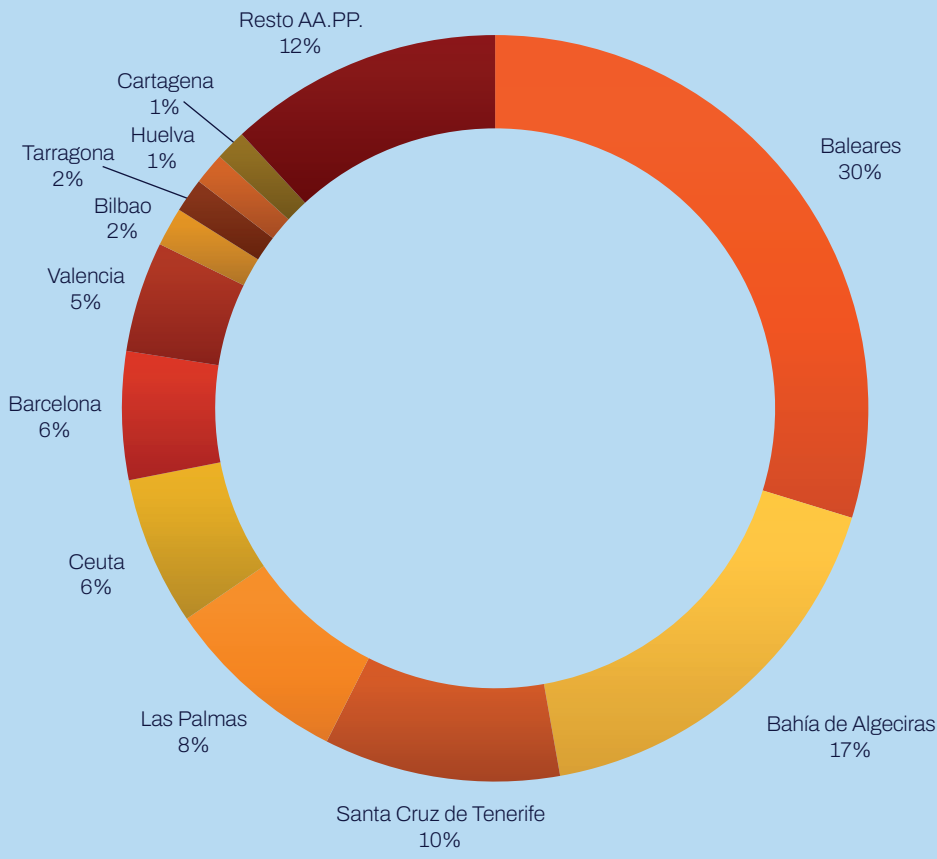
## Número de buques

Datos en unidades

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	938	1.094	16,63
Alicante	504	669	32,74
Almería	1.289	1.769	37,24
Avilés	831	771	-7,22
Bahía de Algeciras	19.519	27.451	40,64
Bahía de Cádiz	1.518	1.558	2,64
Baleares	43.635	46.719	7,07
Barcelona	7.518	8.711	15,87
Bilbao	2.669	2.642	-1,01
Cartagena	2.078	2.106	1,35
Castellón	1.666	1.527	-8,34
Ceuta	7.783	10.119	30,01
Ferrol-San Cibrao	1.021	1.079	5,68
Gijón	1.186	1.248	5,23
Huelva	2.265	2.170	-4,19
Las Palmas	11.809	12.600	6,70
Málaga	1.145	1.430	24,89
Marín y Ría de Pontevedra	453	426	-5,96
Melilla	948	1.197	26,27
Motril	564	643	14,01
Pasaia	967	883	-8,69
Santa Cruz de Tenerife	14.167	16.085	13,54
Santander	1.561	1.471	-5,77
Sevilla	955	895	-6,28
Tarragona	2.618	2.319	-11,42
Valencia	7.295	7.521	3,10
Vigo	1.580	1.599	1,20
Vilagarcía	407	397	-2,46
<b>TOTAL</b>	<b>138.889</b>	<b>157.099</b>	<b>13,11</b>



### Número de buques 2022





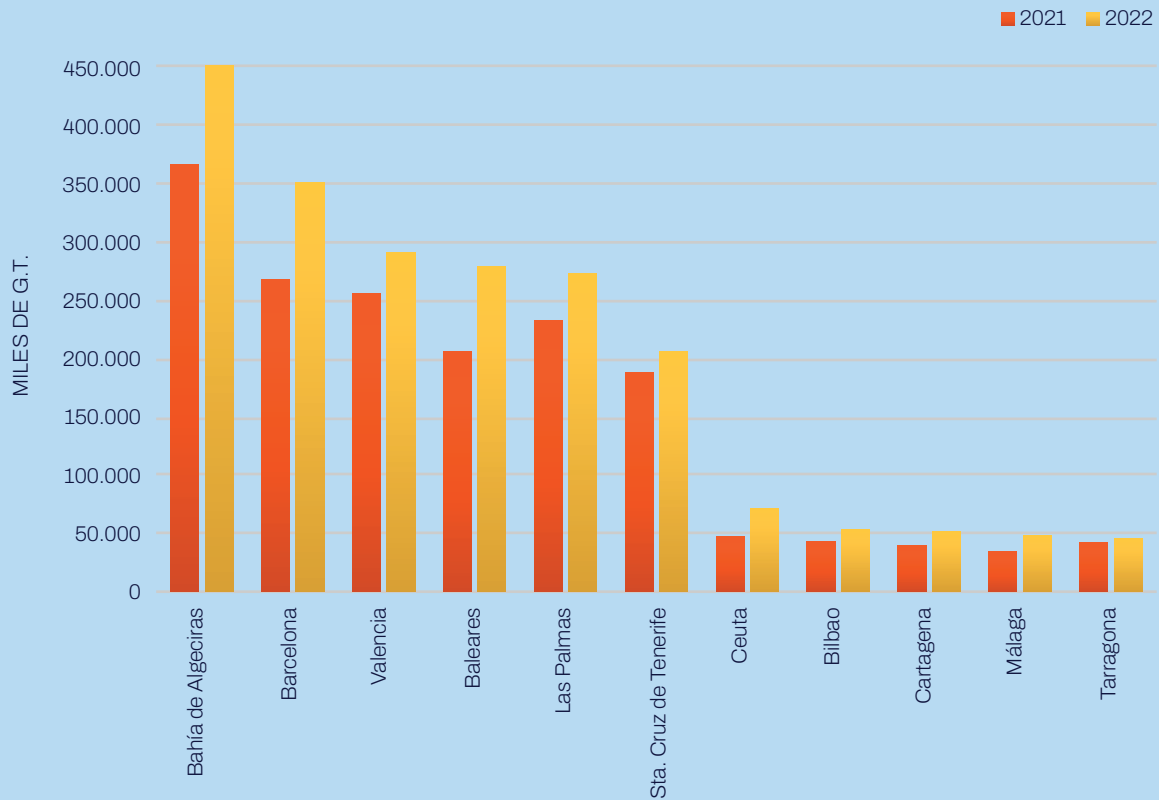
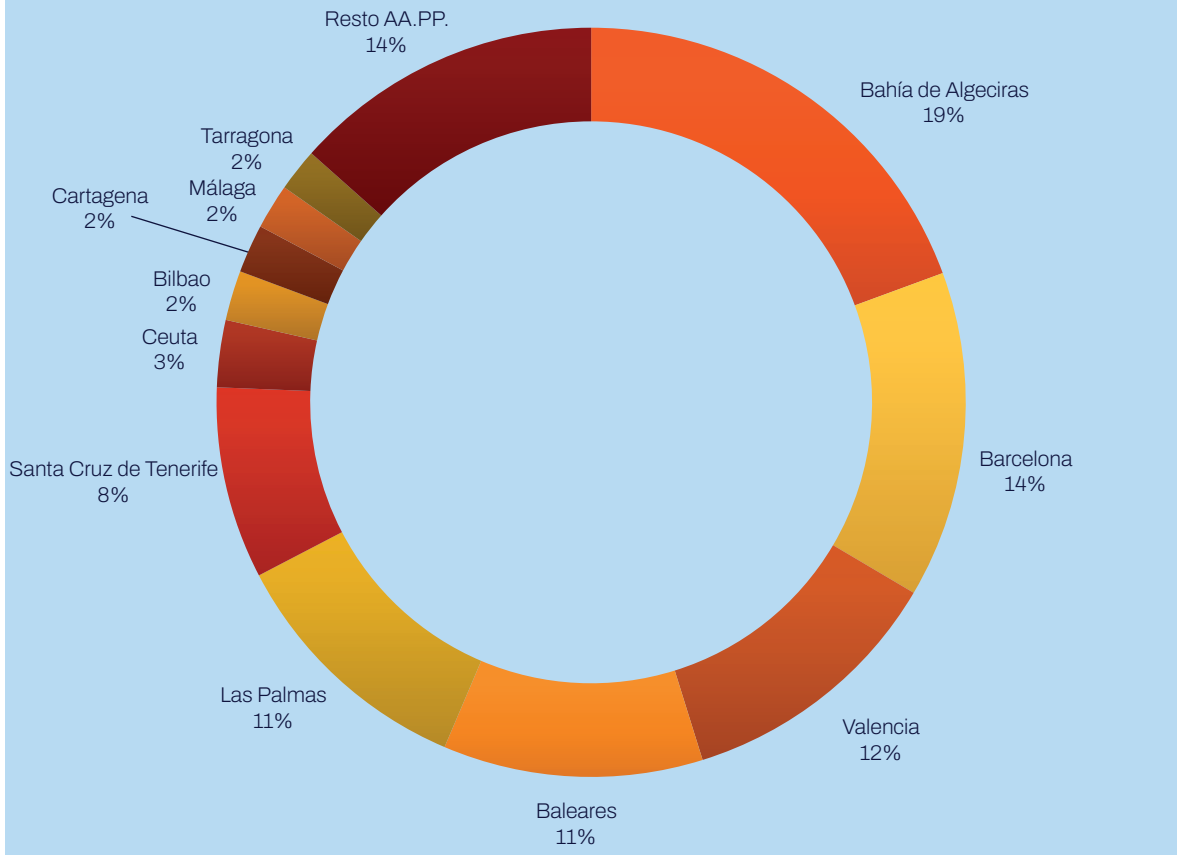
## G.T.

Datos en miles de G.T.

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	14.420	26.583	84,35
Alicante	8.159	11.898	45,82
Almería	20.964	28.728	37,04
Avilés	5.682	5.606	-1,34
Bahía de Algeciras	366.101	482.808	31,88
Bahía de Cádiz	26.574	37.060	39,46
Baleares	206.554	279.043	35,09
Barcelona	267.717	350.943	31,09
Bilbao	43.311	53.587	23,73
Cartagena	39.914	52.081	30,48
Castellón	22.903	22.019	-3,86
Ceuta	47.559	72.005	51,40
Ferrol-San Cibrao	15.722	17.317	10,15
Gijón	17.591	20.933	19,00
Huelva	38.521	43.390	12,64
Las Palmas	232.946	272.795	17,11
Málaga	34.595	48.563	40,38
Marín y Ría de Pontevedra	2.570	2.752	7,12
Melilla	20.077	26.810	33,54
Motril	6.531	9.412	44,11
Pasaia	6.836	7.147	4,55
Santa Cruz de Tenerife	188.353	206.205	9,48
Santander	29.601	29.990	1,32
Sevilla	4.953	5.210	5,18
Tarragona	42.613	46.018	7,99
Valencia	255.631	291.254	13,94
Vigo	31.971	36.386	13,81
Vilagarcía	2.820	2.963	5,07
<b>TOTAL</b>	<b>2.001.189</b>	<b>2.489.508</b>	<b>24,40</b>

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

### G.T. 2022



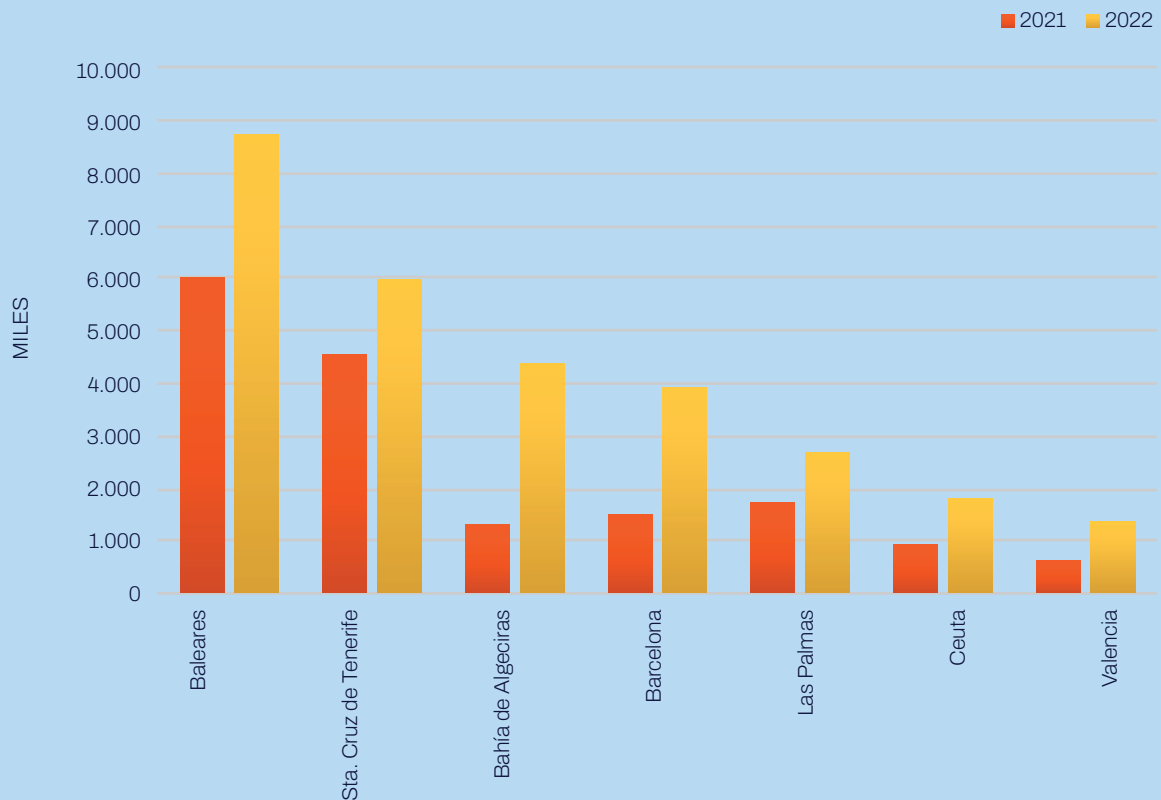
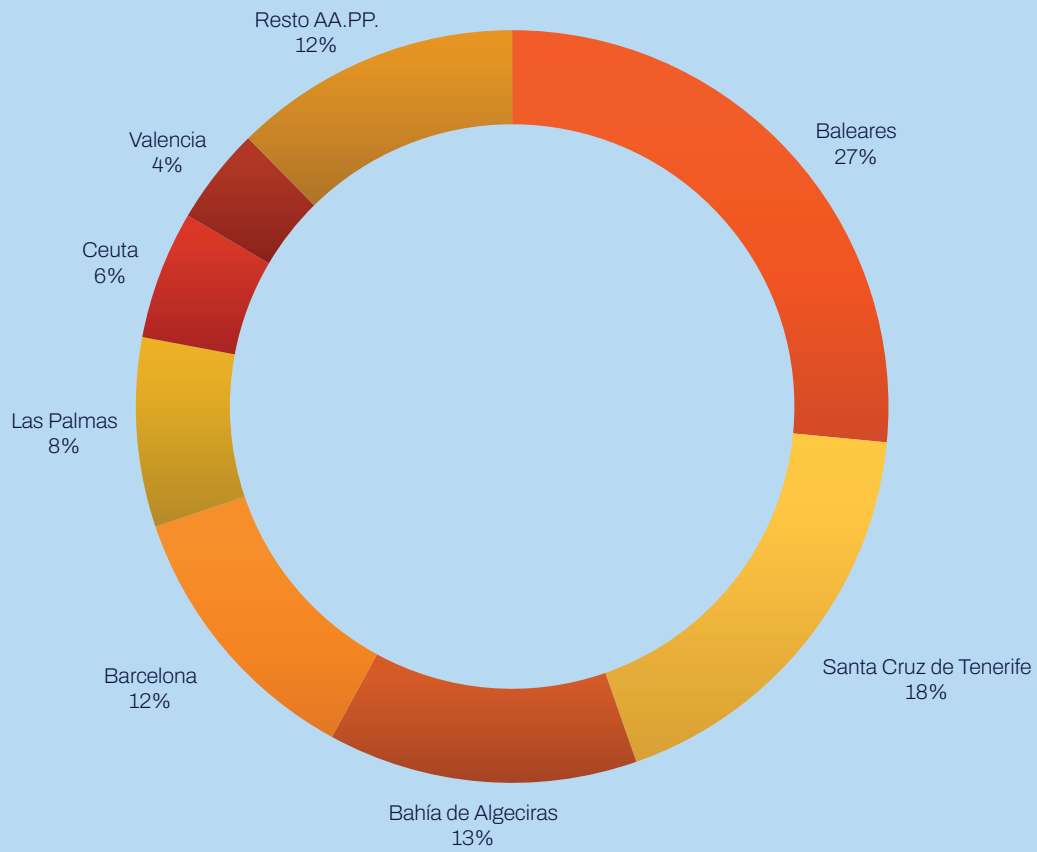


## Número de pasajeros totales

Datos en miles

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	30	223	638,06
Alicante	67	244	266,04
Almería	74	713	865,99
Avilés	0	0	0,00
Bahía de Algeciras	1.312	4.387	234,51
Bahía de Cádiz	152	416	173,83
Baleares	6.014	8.749	45,48
Barcelona	1.499	3.922	161,68
Bilbao	74	214	189,80
Cartagena	70	176	150,70
Castellón	1	1	0,00
Ceuta	943	1.818	92,74
Ferrol-San Cibrao	3	13	327,78
Gijón	4	25	0,00
Huelva	49	72	47,09
Las Palmas	1.728	2.681	55,14
Málaga	305	691	126,15
Marín y Ría de Pontevedra	–	–	0,00
Melilla	265	641	141,55
Motril	40	133	236,48
Pasaia	0	1	0,00
Santa Cruz de Tenerife	4.554	5.981	31,35
Santander	120	259	115,37
Sevilla	5	18	295,61
Tarragona	2	65	3.307,07
Valencia	636	1.374	116,07
Vigo	35	173	399,83
Vilagarcía	1	2	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>17.981</b>	<b>32.992</b>	<b>83,48</b>

### Número de pasajeros totales 2022



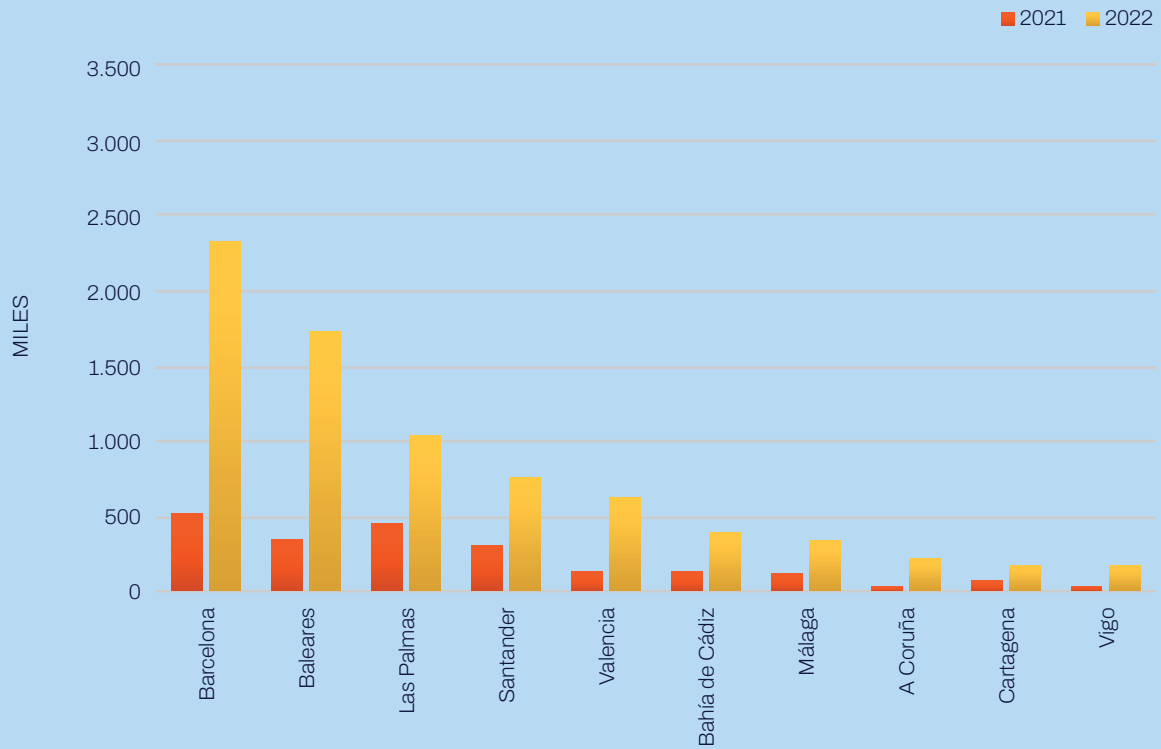
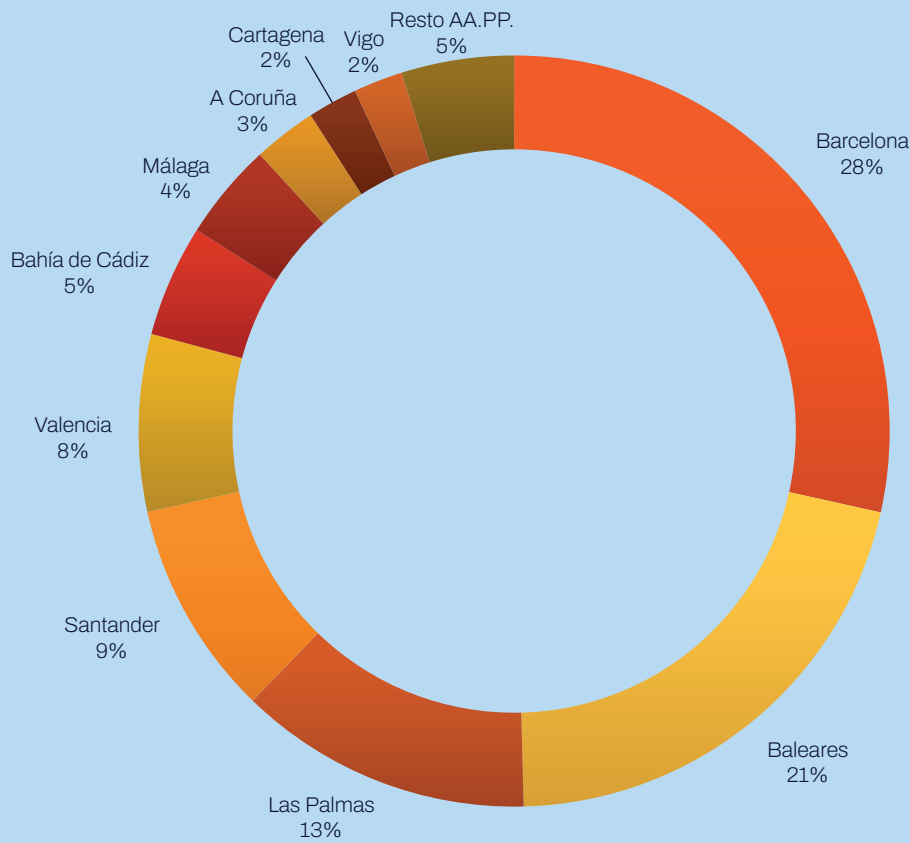


## Número de pasajeros de crucero

Datos en miles

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	30	223	638,06
Alicante	43	117	170,17
Almería	4	7	84,29
Avilés	0	0	0,00
Bahía de Algeciras	0	–	0,00
Bahía de Cádiz	134	394	195,31
Baleares	345	1.728	400,58
Barcelona	521	2.329	347,21
Bilbao	13	109	0,00
Cartagena	70	176	150,70
Castellón	1	1	0,00
Ceuta	0	4	0,00
Ferrol-San Cibrao	3	13	327,78
Gijón	4	25	0,00
Huelva	1	2	234,93
Las Palmas	450	1.036	129,99
Málaga	118	342	189,06
Marín y Ría de Pontevedra	–	–	0,00
Melilla	1	5	0,00
Motril	2	6	0,00
Pasaia	0	1	0,00
Santa Cruz de Tenerife	304	760	149,64
Santander	1	20	0,00
Sevilla	5	18	295,61
Tarragona	1	64	4.663,41
Valencia	131	623	376,09
Vigo	35	173	399,83
Vilagarcía	1	2	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>2.219</b>	<b>8.180</b>	<b>268,61</b>

### Número de pasajeros de crucero 2022



## Mercancías con entrada o salida del puerto por ferrocarril

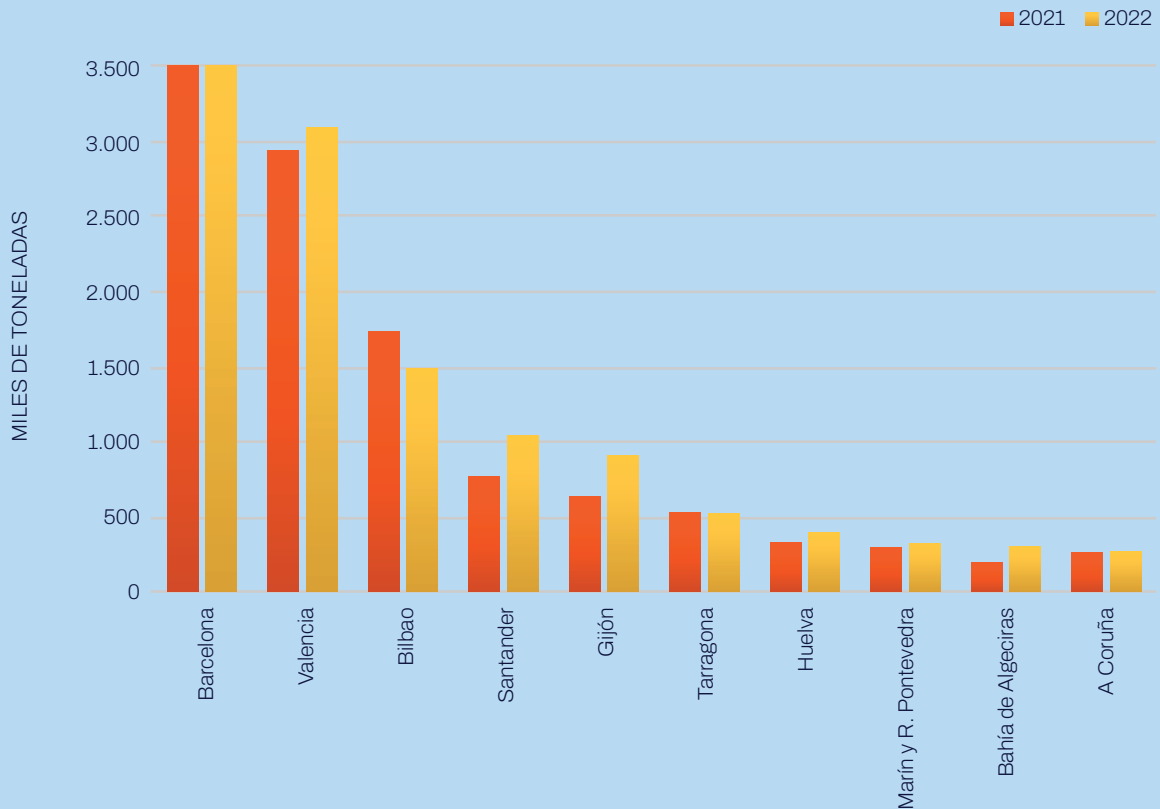
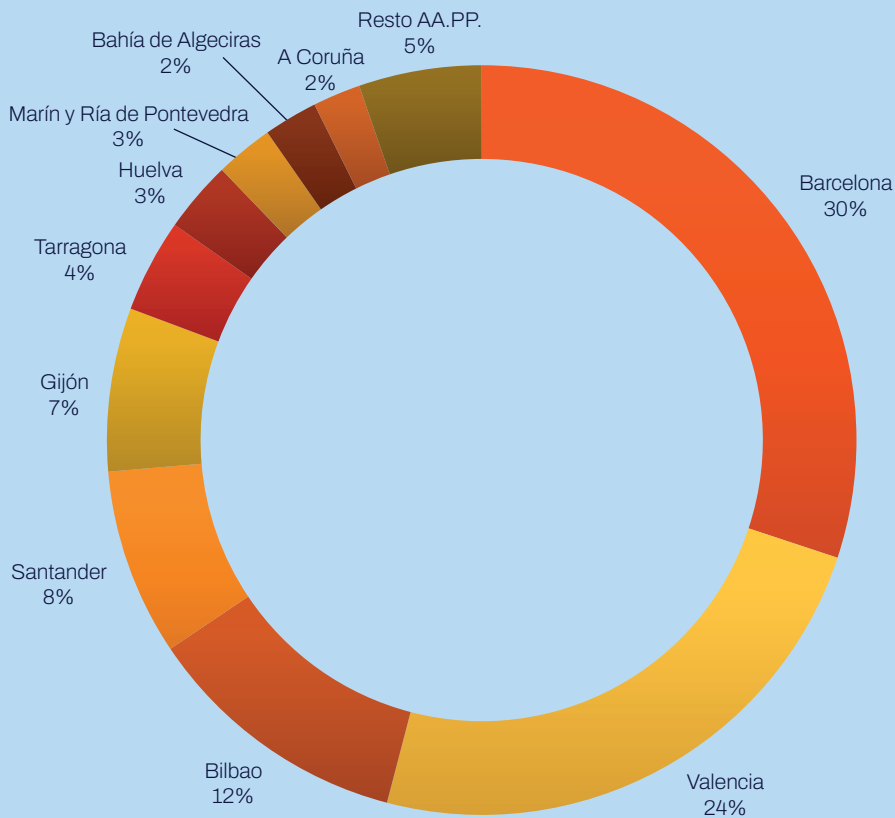
Datos en miles de toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	2022	Variación (%)
A Coruña	260	266	2,25
Alicante	9	66	649,89
Almería	–	–	0,00
Avilés	123	90	-27,13
Bahía de Algeciras	199	300	51,04
Bahía de Cádiz	–	183	0,00
Baleares	–	–	0,00
Barcelona	3.691	3.880	5,09
Bilbao	1.737	1.487	-14,38
Cartagena	–	–	0,00
Castellón	–	–	0,00
Ceuta	–	–	0,00
Ferrol-San Cibrao	–	–	0,00
Gijón	638	909	42,51
Huelva	329	398	20,85
Las Palmas	–	–	0,00
Málaga	–	–	#°DIV/0! ¡OJO!
Marín y Ría de Pontevedra	294	323	9,86
Melilla	–	–	0,00
Motril	–	–	0,00
Pasaia	179	204	13,99
Santa Cruz de Tenerife	–	–	0,00
Santander	767	1.039	35,36
Sevilla	154	122	-20,55
Tarragona	530	519	-2,04
Valencia	2.942	3.093	5,13
Vigo	12	18	0,00
Vilagarcía	–	–	
<b>TOTAL</b>	<b>11.864</b>	<b>12.895</b>	<b>8,69</b>

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



### Tráfico ferroportuario 2022



Muelle de la Energía (terminal de graneles líquidos) y Muelle Adosado (izquierda) en el puerto de Barcelona.



# RESULTADOS ECONÓMICOS

## 4.1. Análisis de las cuentas anuales consolidadas de 2022

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 2022, aprobado por la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022. No obstante, a lo largo del ejercicio, y en virtud del artículo 38.2 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias efectúan modificaciones internas en los presupuestos individuales de explotación y capital que no incrementan sus cuantías y que han sido comunicadas a Puertos del Estado, así como modificaciones de los Planes de Inversiones individuales aprobados por Puertos del Estado. Estas modificaciones, que en parte pueden justificar ciertas desviaciones presupuestarias, no aparecen incorporadas en los presupuestos que figuran en este Informe. También en dichos presupuestos figuran las cantidades definitivas a aportar y recibir del Fondo de Compensación Interportuario por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, aprobadas en la reunión del Comité de Distribución de dicho Fondo celebrada el 18 de julio de 2022, así como las aportaciones definitivas a Puertos del Estado según el artículo 19.b) del TRLPEMM. Ello supone una ligera modificación en los datos del presupuesto individual de cada Organismo Público portuario con respecto al resultado del ejercicio, recursos procedentes de las operaciones y variación de los flujos de efectivo, si bien no afecta al agregado del Sistema Portuario.

Por lo que se refiere a la información comparativa del ejercicio 2021, corresponde a la remitida por las Autoridades Portuarias junto con la información de 2022, pudiendo diferir ligeramente con respecto a la que se presentó hace un año relativa al mismo periodo. En ese sentido, el 26 de octubre de 2022 se publicó en el BOE el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP), que ha representado un cambio de criterio contable con respecto al aplicado en 2021, lo que ha obligado a reexpresar la información comparativa de ese ejercicio 2021 incluida en este Informe de 2022 en lo referente a las cuentas relacionadas con el FFATP.

También hay que destacar que en diciembre de 2022 el Gobierno ha aprobado la concesión de un nuevo crédito extraordinario por un total de 17,8 millones de € para atender el pago de principales e intereses de demora derivados de sentencias judiciales firmes anulatorias de las liquidaciones por tarifas practicadas por varias Autoridades Portuarias, no cubiertos con créditos presupuestarios anteriores. Los 13,2 millones para el pago de principales figuran como Ingreso excepcional, mientras que los 4,6 millones para el pago de intereses figuran dentro de Ingresos financieros. En ambos casos dichas cantidades no estaban contempladas en el presupuesto del ejercicio, y fueron transferidas a las Autoridades Portuarias correspondientes en diciembre de 2022.

Como resumen a la información incluida en este Informe, cabe destacar que el resultado de explotación consolidado del sistema portuario español en el año 2022 presenta unos beneficios de 304 millones de €, lo que representa una ejecución del presupuesto del 270,6% y un aumento del 63,2% sobre el ejercicio 2021.

El resultado financiero presenta unos beneficios de 9 millones de €, muy superiores a los 7 millones de pérdidas previstas en el presupuesto. Y el EBITDA de explotación se ha situado en los 645 millones de € al cierre del ejercicio 2022, lo que supone un aumento del 18,2% con respecto a los 546 millones del ejercicio 2021, y siendo un 31,6% superiores a los 490 millones presupuestados.

El efectivo y equivalentes ha disminuido en 326 millones de €, como consecuencia de que los flujos de efectivo positivos de las actividades de explotación (+565 millones), que han disminuido en un 5,4% con respecto a 2021, han sido inferiores a los flujos negativos de las actividades de inversión (-772 millones) y de financiación (-119 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 2022, 378 millones de €, representa una ejecución del 40,9% con respecto a los 925 millones presupuestados, así como el incremento de las inversiones en activos financieros a plazo hasta los 395 millones de €, buscando mayores rentabilidades.

Los recursos procedentes de las operaciones han sido de 611 millones de €, superiores en un 19,4% a la cifra presupuestada, mientras que las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias contabilizados han ascendido a 398 millones de €, con una ejecución del presupuesto del 41,4%.

El capital circulante se ha situado en los 1.695 millones de €, con una disminución de 14 millones de € sobre el ejercicio anterior, muy inferior a la disminución de 427 millones de € prevista en el presupuesto.

## Cuenta de Pérdidas y Ganancias

El importe neto de la cifra de negocios ha ascendido en 2022 a 1.193 millones de €, con un aumento del 11,9% con respecto a la facturación de 2021 y con una ejecución del presupuesto del 104,6%, mientras que el tráfico portuario ha aumentado un 3,5%.

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 +19,7%, Valencia +2,1%, Bahía de Algeciras +44,7%, Baleares +2,3%, Las Palmas +8,9%, Bilbao +2,8% y Tarragona +21,7%. La cifra de negocios de estas 7 Autoridades Portuarias representa el 59,4% del total del Sistema Portuario al cierre del ejercicio 2022.

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 298 millones de € en el ejercicio 2022, representando el 28,3% del total de las tasas portuarias. Dicho importe supone un aumento del 0,9% con respecto a los 295 millones del ejercicio 2021, y una ejecución presupuestaria del 99,2%.
  - *Tasas de utilización:* con un total de 604 millones de € en 2022, representan el 57,3% del total de las tasas portuarias, destacando la tasa de la mercancía (249 millones, lo que supone un aumento del 1,8% con respecto a 2021), la tasa del buque (264 millones, que representa un aumento del 20,6% con respecto al ejercicio anterior) y el importante aumento en términos relativos de la tasa del pasaje (115,2%). En su conjunto, los ingresos por tasas de utilización se incrementan en un 17,2% con respecto a 2021 y la ejecución presupuestaria ha sido del 105,9%, superior a la teórica.

- *Tasa de actividad*: el importe devengado en el ejercicio 2022 ha ascendido a 135 millones de €, lo que representa un aumento porcentual del 8,1% y una ejecución presupuestaria del 105,1%.
- *Tasa de ayudas a la navegación*: la recaudación del ejercicio ha ascendido a 16 millones de €, lo que supone un aumento del 39,6%.

b) **Otros ingresos de negocio**: el importe correspondiente al ejercicio 2022 ha ascendido a 141 millones de €. Este apartado incluye otros ingresos de carácter público (entre otros, la tasa por utilización del servicio de recogida de desechos, 44,2 millones de €, y los importes adicionales a la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, 33,3 millones de €) y los ingresos de carácter privado relacionados con la actividad portuaria (fundamentalmente tarifas por servicios comerciales, que han ascendido a 50,2 millones de €).

En cuanto a los gastos de explotación, como principales conceptos cabe destacar las amortizaciones del inmovilizado (434 millones de €), los gastos de personal (282 millones) y los servicios exteriores (297 millones), cifras que son inferiores a las cantidades presupuestadas (siendo las ejecuciones del presupuesto del 93,0%, 90,2% y 93,2%, respectivamente), como consecuencia del esfuerzo de contención realizado. Los detalles más relevantes de los gastos de explotación, por partidas, han sido los siguientes:

- Gastos de personal: la cifra consolidada ha ascendido a 282 millones de €, con un aumento del 6,1% con respecto al ejercicio anterior, siendo la ejecución presupuestaria inferior a la teórica en un 9,8%. Este incremento se debe principalmente al aumento de las retribuciones establecido en la LPGE para 2022 y en el Real Decreto Ley 18/2022, de 18 de octubre. El 72,2% del total de gastos de personal del ejercicio corresponde a sueldos y salarios, y el 27,6% a cargas sociales.
- Amortizaciones del inmovilizado: se han situado en 434 millones de €, correspondiendo 12,3 millones al inmovilizado intangible, 354,1 millones al inmovilizado material y 67,2 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 343 millones de € en 2022, lo que supone un aumento del 10,6% sobre 2021 y una ejecución del presupuesto inferior a la teórica (91,3%). Dentro de esta partida, cabe destacar:
  - Servicios exteriores: presenta un saldo consolidado de 297 millones de €, lo que representa un aumento del 18,1% con respecto a 2021, aunque es inferior a los 318 millones establecidos en el presupuesto, representando una ejecución del 93,2%. Dicho incremento se debe fundamentalmente al aumento en un 44,0% del epígrafe “Suministros y consumos”, con una desviación presupuestaria del 25,1%, debido fundamentalmente al importante incremento de los costes energéticos. El resto de partidas incluidas en Servicios exteriores tienen ejecuciones del presupuesto inferiores a la teórica.

Dentro de la composición de Servicios exteriores, por su importancia en valores absolutos, hay que destacar “Reparaciones y conservación”, con un aumento del 10,5% y una ejecución del 88,2% del presupuesto (y que incluye el gasto por el servicio de recogida de desechos generados por buques, que ha ascendido a 36,0 millones de €), y los “Otros servicios exteriores”, con un aumento del 19,3% y una ejecución del 96,8%, y que incluyen entre otros los gastos de limpieza (29,2 millones de €), los gastos de publicidad y promoción (13,6 millones), los arrendamientos y gastos de comunidad (5,7 millones), los gastos por comunicaciones (5,2 millones), las primas de seguro (4,4 millones), los gastos de seguridad (3,9 millones) y las dietas y gastos de viaje (3,0 millones).

- Tributos: su importe ha ascendido a 28 millones de €, con una ejecución del presupuesto del 96,2%. Recoge principalmente las tasas e impuestos locales, en su mayor parte en concepto de pagos y dotaciones a la provisión del Impuesto de Bienes Inmuebles.
- Otros gastos de gestión corriente: con 25 millones de €, ha experimentado una disminución del 5,5% sobre los gastos incurridos en 2021 y presenta una ejecución del presupuesto superior 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 17 millones de €, suponen un aumento del 76,0% con respecto al ejercicio anterior, destacando los importes de las Autoridades Portuarias de Las Palmas (6,6 millones), Valencia (5,8 millones) y Bahía de Algeciras (1,2 millones).
- Otros resultados: el importe de 2022 en términos netos ha sido de 10,9 millones de €, y recogen principalmente los ingresos excepcionales correspondientes a las cantidades recibidas del Estado para el pago de principales en relación a las sentencias judiciales anulatorias de liquidaciones tarifarias, de acuerdo con lo comentado anteriormente.

Como resultado de los ingresos y gastos de explotación detallados más arriba, los “Resultados de explotación” se han situado en 304 millones de € de beneficios durante el ejercicio 2022, lo que representa una ejecución del presupuesto del 270,6% y un aumento del 63,2% sobre el ejercicio 2021.

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

	2022		
	Importe (millones €)	% sobre total ingresos	% sobre total gastos
Importe neto de la cifra de negocio	1.193	88,30	
Otros ingresos de explotación	59	4,40	
Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras	80	5,92	
Exceso de provisiones	17	1,28	
Resultados positivos por deterioro y enajenaciones del inmovilizado	1	0,10	
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>1.352</b>	<b>100,00</b>	
Gastos de personal	282	20,88	26,66
Amortizaciones	434	32,08	40,97
Otros gastos de explotación	343	25,35	32,37
Resultados negativos por deterioro y enajenaciones del inmovilizado	–	0,00	
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>1.058</b>	<b>78,31</b>	<b>100,00</b>
<b>Resultados de explotación (excluidos rdos. excepcionales)</b>	<b>293</b>	<b>21,69</b>	<b>–</b>

Los ingresos financieros han ascendido a 20 millones de €, con un aumento del 42,7% con respecto al ejercicio anterior y representando una ejecución del presupuesto del 239,8%. Dicha desviación se debe principalmente a la contabilización de los ingresos financieros por importe de 4,6 millones de €, no presupuestados, correspondientes a las cantidades recibidas del Estado para el pago de intereses en relación a los litigios tarifarios comentados anteriormente. También dentro de este epígrafe cabe destacar en el ejercicio 2022 8,3 millones de dividendos de la Autoridad Portuaria de Barcelona; 1,8 millones de € de intereses bancarios (con un importante incremento del 500% con respecto a los 0,3 millones de 2021); 1,8 millones de intereses de demora facturados; y 1,1 millones de ingresos por créditos concedidos.

Por su parte, los gastos financieros han alcanzado los 16 millones de €, superiores al presupuesto para este ejercicio y aumentando un 49,9% con respecto a 2021, principalmente por el incremento en un 43% de los intereses de deudas con entidades de crédito, que pasan de los 7,2 millones en 2021 a los 10,3 millones en 2022, 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 (6,3 millones de €) y el deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros (-0,8 millones), se llega a unos resultados financieros positivos de 9 millones de €, superiores a las pérdidas de 7 millones del presupuesto.

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 importe de 1,2 millones de euros se debe principalmente al incremento en términos netos de los activos por impuesto diferido, contabilizadas contra la cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Teniendo en cuenta el Impuesto sobre Sociedades, el Resultado del ejercicio consolidado del Sistema Portuario en 2022 ha sido de 314 millones de € de beneficios, equivalentes al 191,7% del presupuesto, y con un aumento del 38,2% sobre el ejercicio anterior.

Con respecto al EBITDA de explotación, se ha situado en los 645 millones de € al cierre del ejercicio 2022, lo que supone un aumento del 18,2% con respecto a los 546 millones del ejercicio 2021, y siendo un 31,6% superiores a los 490 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, en términos agregados, ha ascendido al 2,61%, subiendo casi 8 décimas con respecto al 1,85% de rentabilidad de 2021. 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 e incluirse su impacto en el cálculo en la columna de "Ajustes resultados extraordinarios":

## Rentabilidad 2022-2018

Autoridad Portuaria	2022 (%)	2021 (%)	2020 (%)	2019 (%)	2018 (%)
A Coruña	0,86	-0,56	-1,11	0,04	0,46
Alicante	1,71	1,35	0,12	1,46	1,33
Almería	1,33	-0,53	-0,91	1,47	1,68
Avilés	1,81	2,94	0,94	2,38	2,98
Bahía de Algeciras	3,21	-0,05	-0,15	2,92	3,43
Bahía de Cádiz	1,18	0,64	-0,02	0,55	0,21
Baleares	7,81	7,66	4,05	6,86	5,60
Barcelona	3,70	2,41	1,36	2,93	3,36
Bilbao	0,51	0,67	-0,03	1,15	1,47
Cartagena	4,88	4,09	5,05	7,99	8,37
Castellón	5,60	4,72	3,42	4,86	5,16
Ceuta	-5,05	-6,72	-8,56	-0,57	-2,69
Ferrol-San Cibrao	2,87	1,59	0,51	1,65	3,21
Gijón	1,03	0,72	0,14	0,72	0,41
Huelva	2,33	2,53	2,80	2,69	1,42
Las Palmas	5,82	3,66	3,14	7,94	4,65
Málaga	0,50	0,32	-0,80	1,64	1,21
Marín y Ría de Pontevedra	1,04	1,22	0,66	1,79	2,52
Melilla	-3,28	-5,81	-6,71	-3,33	-2,62
Motril	-3,01	2,79	0,44	1,60	0,95
Pasaia	-0,27	-0,39	0,26	0,51	0,58
Santa Cruz de Tenerife	1,86	1,63	-0,81	1,55	1,96
Santander	0,94	0,34	0,41	1,24	1,86
Sevilla	-0,04	0,22	0,47	0,03	0,00
Tarragona	3,19	1,01	0,60	1,31	2,39
Valencia	3,47	3,59	2,33	2,19	2,94
Vigo	0,13	2,14	1,94	1,68	1,10
Vilgarcía	0,33	-1,04	-1,19	-0,29	-0,96
<b>Suma AA. PP.</b>	<b>2,54</b>	<b>1,76</b>	<b>0,91</b>	<b>2,38</b>	<b>2,39</b>
<b>Agregado</b>	<b>2,61</b>	<b>1,85</b>	<b>1,07</b>	<b>2,51</b>	<b>2,54</b>

## Balance

Al cierre del ejercicio 2022 el Sistema Portuario sigue presentando una equilibrada situación financiera, con un capital circulante positivo de 1.695 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 2022 (en millones de € y % sobre Activo/Pasivo):



Balance	31-12-22		31-12-21	
	(millones €)	(%)	(millones €)	(%)
Activo no corriente	12.806	85,6	12.525	85,6
Activo corriente	2.156	14,4	2.101	14,4
<b>Activo = Patrimonio neto + Pasivo</b>	<b>14.962</b>	<b>100,0</b>	<b>14.626</b>	<b>100,0</b>
Patrimonio neto	12.566	84,0	12.136	83,0
Pasivo no corriente	1.941	13,0	2.109	14,4
Pasivo corriente	456	3,0	381	2,6
<b>Fondo de Maniobra</b>	<b>1.695</b>	<b>-</b>	<b>1.709</b>	<b>-</b>

Analizando los activos del Sistema Portuario, se observa un aumento del activo no corriente de 280 millones de €, situándose en 12.806 millones al cierre del ejercicio 2022, de los que 64 millones corresponden a inmovilizaciones intangibles, 8.480 millones a inmovilizaciones materiales, 3.520 millones a inversiones inmobiliarias (activos materiales otorgados en concesión, autorización o alquiler, o que las Autoridades Portuarias tengan a disposición para dichos fines), 597 millones a inversiones financieras a largo plazo, 145 millones a activos por impuesto diferido y 9 millones a deudores comerciales no corrientes. El saldo a 31-12-21 de este último epígrafe se ha reducido en 83,8 millones con respecto a la cifra del Informe de 2021, debido a la reexpresión de la información comparativa de ese ejercicio motivada por el cambio de criterio en relación al FFATP, que se ha comentado al principio de este Inform. Por otro lado, si se considera únicamente el inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias, se produce un aumento en términos netos de 137 millones de €.

Por lo que respecta al activo corriente, dentro del apartado de “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”, destaca en el ejercicio 2022 el incremento en un 11,7% del saldo de las cuentas a cobrar de clientes, pasando de los 219 millones de € a 31-12-21 a los 244 millones a 31-12-22. También cabe destacar el incremento en 82 millones del saldo de subvenciones oficiales pendientes de cobro, y el aumento de 25 millones de “Otros créditos con las Administraciones públicas”, principalmente por devoluciones pendientes del Impuesto sobre Sociedades. Por otro lado, hay que destacar una disminución de 54 millones de € (un -3,1%) 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 10.719 millones de €, cifra que representa el 71,6% del total del activo y el 83,7% del activo no corriente. Este último ratio ha mejorado con respecto al cierre del ejercicio 2021, cuando se situó en el 81,9%, debido al incremento de los resultados acumulados (por los beneficios del ejercicio 2021, 227 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 12.570 millones de €, financiando el 98,2% del activo no corriente, ratio que aumenta con respecto al 96,9% del 2021.

Dentro del pasivo no corriente es importante destacar la disminución de la financiación bancaria a largo plazo, que se reduce en 128 millones de € en términos netos, alcanzando a final del ejercicio los 983 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
Gijón	121.105	4.869	176.248	5.500	307.722	38,7	60,3
A Coruña	90.135	3.673	189.851	4.000	287.660	40,0	67,6
Barcelona	124.444	18.302	–	–	142.747	8,5	8,1
Ferrol-San Cibrao	16.580	1.952	76.310	3.013	97.856	41,8	49,9
Castellón	47.710	2.947	13.493	624	64.774	27,7	28,7
Bilbao	40.217	4.393	–	–	44.610	5,2	5,2
Bahía de Cádiz	27.000	1.516	0	0	28.516	9,3	9,8
Málaga	23.832	3.304	0	0	27.136	16,4	20,2
Las Palmas	15.078	6.542	–	–	21.620	3,1	2,8
Melilla	6.881	1.316	–	–	8.198	8,8	9,1
Avilés	2.200	1.113	4.480	279	8.071	6,2	5,3
Pasajes	–	–	2.950	1	2.951	2,3	2,0
Almería	825	478	–	–	1.302	0,8	0,9
Motril	800	200	–	–	1.000	1,4	1,3
Alicante	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Bahía de Algeciras	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Baleares	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Cartagena	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Ceuta	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Huelva	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Ajustes cons.	–	–	-409.271	-11.404	-420.675	—	—
<b>TOTAL</b>	<b>983.073</b>	<b>102.918</b>	<b>169.183</b>	<b>9.091</b>	<b>1.264.264</b>	<b>10,5</b>	<b>10,1</b>
<b>TOTAL 2021</b>	<b>1.111.517</b>	<b>111.087</b>	<b>187.579</b>	<b>9.029</b>	<b>1.419.213</b>	<b>11,9</b>	<b>11,7</b>

No se han producido disposiciones de deudas con entidades de crédito a largo plazo, mientras que las deudas a corto plazo con entidades de crédito han disminuido en 8 millones de €, siendo el saldo de 103 millones al finalizar el ejercicio 2022. Todas las Autoridades Portuarias que disponen a 31-12-22 de deudas con entidades de crédito a corto plazo tienen fondos de maniobra positivos, a excepción de la Autoridad Portuaria de Málaga.

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 2021 (3,26 frente a 3,80), lo que significa que sería suficiente el cash-flow de aproximadamente 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, Melilla y Sevilla.

Con respecto al saldo a 31-12-22 de las otras deudas a largo plazo, que ascienden a 147 millones de €, cabe destacar 93 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 10,0 millones en 2022 y traspasado a corto plazo 5,5 millones; 2 millones de pasivos por derivados financieros a largo plazo; y 47 millones de fianzas, depósitos y garantías recibidos a largo plazo.

## Estado de Flujos de Efectivo

A lo largo del ejercicio se ha producido una disminución neta del efectivo y equivalentes por importe de 326 millones de euros, situándose al final del año en 1.221 millones de € frente a los 1.547 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 +565 millones de € generados en el ejercicio 2022:

- 1) Resultado del ejercicio antes de impuestos: +313 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 2022 +310 millones, destacando por un lado la amortización del inmovilizado (+434 millones), y por otro -80 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 30 millones de € en 2022, destacando la reducción de los Otros pasivos corrientes que supone una disminución de efectivo de 31 millones de €, principalmente por la aplicación de provisiones a corto plazo y por los 22,9 millones de devolución de tasas anticipadas de la Autoridad Portuaria de Valencia, que se habían traspasado a corto plazo en 2019 al haberse extinguido la concesión que había desembolsado esos anticipos. Por su parte, el aumento de los deudores y otras cuentas a cobrar ha representado una disminución de efectivo de 2 millones, y el aumento de los acreedores y otras cuentas a pagar, incluyendo la variación de las deudas con empresas del grupo y asociadas a c.p., ha supuesto un aumento de efectivo de 6 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 2022 estos flujos han supuesto una reducción de efectivo de 27 millones de €, destacando por un lado los pagos a cuenta del Impuesto de Sociedades (-35 millones), el pago de intereses de deudas con entidades de crédito (-11 millones) y otros pagos y cobros (-9 millones, principalmente por las aplicaciones de provisiones para riesgos y gastos); y por otro, los 18 millones recibidos para atender el pago de principales e intereses de demora por litigios tarifarios, como se ha comentado al principio de este informe; 8 millones de € de cobros de dividendos de la Autoridad Portuaria de Barcelona; y +5 millones de ingresos financieros.

A nivel individual cabe destacar la generación de efectivo en las actividades de explotación de las Autoridades Portuarias de Barcelona (87 millones de €), Baleares (62 millones), Valencia (57 millones), Bilbao (37 millones), Las Palmas (32 millones) y Tarragona (32 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 2022, las actividades de inversión han supuesto una disminución de 772 millones de € en el efectivo o equivalentes del Sistema Portuario.

Por el lado de los pagos por inversiones, destacan 364 millones correspondientes a adquisiciones de inmovilizado material (lo que supone una ejecución del presupuesto en pagos del 41,0% y un incremento del 5,0% con respecto a 2021); y 395 millones de otros activos financieros, principalmente por colocación de excedentes de tesorería, destacando las imposiciones a largo plazo de las Autoridades Portuarias de Huelva (50 millones), Bahía de Algeciras (50 millones), Barcelona (30 millones) y Castellón (10 millones), y las imposiciones a corto plazo de las Autoridades Portuarias de Baleares (77 millones), Las Palmas (51 millones), Bilbao (35 millones), Marín y Ría de Pontevedra (25 millones) y Barcelona (20 millones). Por último, hay que señalar que figuran como pago por inversiones en empresas del grupo y asociadas las cantidades exigidas y desembolsadas por varios Organismos Públicos Portuarios de las aportaciones obligatorias al FFATP, por un total de 62,4 millones de € (de los que 40,0 millones corresponden a Puertos del Estado), y que no se ajustan en consolidación por lo comentado anteriormente.

Por el lado de los cobros por desinversiones, destacan 53 millones de € de incremento de efectivo por cancelación de otros activos financieros (principalmente, cancelación de imposiciones a largo y corto plazo de las Autoridades Portuarias de Huelva, 33 millones; Ferrol-San Cibrao, 10 millones; y Cartagena, 5 millones); y la enajenación de terrenos de las Autoridades Portuarias de Huelva, Vigo y Vilagarcía, por un total de 7,1 millones de €, detalladas en los apartados de Inmovilizado material e Inversiones inmobiliarias. Cabe destacar también la venta del “Parking de Fomento” de la Autoridad Portuaria de Gijón por 4,7 millones de €, inmovilizado que se encontraba dentro de “Activos no corrientes mantenidos para la venta” y que en su mayor parte se ha aplazado su cobro, figurando el importe pendiente dentro de “Créditos a largo plazo por enajenación de inmovilizado”.

Hay que señalar también que en el estado de flujos de efectivo de Puertos del Estado figuran +11,2 millones de cobros por desinversiones en empresas del grupo, correspondientes a las cuotas amortizadas en 2022 de los préstamos concedidos a la Autoridad Portuaria de Gijón (5,5 millones) y A Coruña (4,0 millones), y de las cuotas del préstamo BEI de las Autoridades Portuarias de Avilés (0,3 millones), Castellón (0,4 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: Baleares (-99 millones de €), Barcelona (-84 millones), Las Palmas (-72 millones), Bahía de Algeciras (-72 millones), Bilbao (-71 millones), Huelva (-49 millones) y Valencia (-36 millones).

Los flujos de efectivo de las **actividades de financiación** han supuesto una disminución de 119 millones de € en el saldo de efectivo del Sistema Portuario en el ejercicio 2022, debido principalmente a los pagos realizados por amortización o devolución de las cantidades aportadas por entidades de crédito tanto a corto como a largo plazo (-138 millones de €), no habiéndose recibido nuevos recursos de esas entidades en el ejercicio 2022. También se incluyen +41 millones de cobros procedentes de subvenciones de capital, incluyendo 7,3 millones de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

Por otro lado, hay que destacar también 8 millones de disminución de tesorería correspondiente a 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 regula el FFATP, destacando los 5,3 millones de la Autoridad Portuaria de Valencia y los 2,7 millones de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. Puertos del Estado tiene registrados 16,1 millones de devolución y amortización de otras deudas, correspondientes a cancelación anticipada (10,0 millones) y cuota del ejercicio (6,1 millones) del crédito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 11,2 millones de € de las cuotas de amortización 2022 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 22/2021 de Presupuestos Generales del Estado para 2022 autoriza a las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado a concertar operaciones de crédito durante el ejercicio por 134,0 millones de € (excluyendo las operaciones que se concierten y amorticen dentro del año y las de refinanciación), si bien a 31 de diciembre de 2022 no se han concertado nuevas operaciones de crédito, como se ha comentado anteriormente. También se indica en dicho anexo de la Ley de Presupuestos que la deuda viva con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2022 no podrá exceder de 1.264,4 millones de €. En ese sentido, el saldo de las deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo se ha situado en los 1.086,0 millones a 31-12-22, muy inferior a ese límite presupuestario.

En resumen, teniendo en cuenta los flujos de efectivo de las actividades de explotación (+565 millones), inversión (-772 millones) y financiación (-119 millones), en el ejercicio 2022 se ha producido una disminución del saldo de efectivo y equivalentes de 326 millones de €, frente al aumento de 124 millones del año anterior, y representando una ejecución 95,1% del presupuesto que preveía una disminución de 343 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, superiores a los presupuestados, que compensan los flujos negativos de las actividades de financiación, muy superiores al incremento presupuestado.

## Cuadro de Financiación

Dentro de los **Orígenes de fondos**, los “Recursos procedentes de las operaciones” (cash-flow) han ascendido a 611 millones de €, con una ejecución del presupuesto del 119,4%.

En 2022 no se ha contraído nuevo endeudamiento con entidades de crédito a largo plazo, mientras que la cancelación y traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo por 132 millones de € corresponde principalmente a imposiciones bancarias a l.p. canceladas o traspasadas a c.p. por parte de las Autoridades Portuarias de Huelva (50 millones) y Cartagena (22 millones). También destacan 48 millones de cancelación y aplicación de activos por impuesto diferido. Por último, figuran 11,3 millones en Puertos del Estado por el traspaso a corto plazo de las cuotas de amortización de 2023 del préstamo concedido a las Autoridades Portuarias de A Coruña (4,0 millones) y Gijón (5,5 millones), y del préstamo del BEI distribuido por Puertos del Estado a las Autoridades Portuarias de Avilés (0,3 millones), Castellón (0,5 millones), Santa Cruz de Tenerife (0,5 millones) y Vigo (0,5 millones), que se eliminan en consolidación.

Los otros orígenes por 29,1 millones corresponden fundamentalmente a los 17,8 millones recibidos para atender el pago de principales e intereses de demora por litigios tarifarios, detallados al principio de este Informe, y a los 11,3 millones de la Autoridad Portuaria de Valencia correspondientes a la reclasificación de deterioro de clientes a provisión para otras responsabilidades por litigios de tasas y tarifas facturados al Consorcio Valencia 2007.

Por el lado de las **Aplicaciones de recursos** destacan las altas de activo no corriente, que en conjunto han ascendido a 856 millones de € (incluyendo 156 millones de la adscripción de los activos del Consorcio Valencia 2007 al inmovilizado de la Autoridad Portuaria de Valencia, comentado en el apartado de Inversiones inmobiliarias, y 24 millones de concesiones revertidas).

Las adquisiciones de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias han ascendido a 398 millones de €, con un aumento de 23 millones (+6,1% en términos relativos) sobre el ejercicio anterior y un grado de ejecución de los 961 millones presupuestados del 41,4%, superior al porcentaje al registrado en 2021 (36,4%). No obstante, si se considerara la previsión de cierre del ejercicio 2022 incluida en el Plan de Empresa 2022, 668 millones de €, la ejecución de dicha previsión habría sido del 59,6%. Las principales Autoridades Portuarias inversoras en inmovilizado material han sido las siguientes:

AUTORIDAD PORTUARIA	Millones de €
Santander	35,8
Valencia	34,3
Bilbao	34,2
Barcelona	27,7
Santa Cruz de Tenerife	26,8
Huelva	24,4
Tarragona	21,1
Baleares	20,8
Las Palmas	18,8
Bahía de Algeciras	18,0
Cartagena	17,9

Las inversiones de estas 11 Autoridades Portuarias (280 millones de €) suponen el 73% del total del Sistema Portuario en 2022, destacando las Autoridades Portuarias de Santander, Valencia y Bilbao que concentran el 27%.

Por su parte, las inversiones financieras a largo plazo presentan una ejecución del 142,5% del presupuesto y ascienden a un total de 278 millones de €, de los que 148,1 millones de € corresponden a imposiciones a largo plazo de las Autoridades Portuarias de Huelva (50 millones), Bahía de Algeciras (50 millones), Barcelona (30 millones), Castellón (10 millones) y Cartagena (8 millones); 58,5 millones a activos por impuesto diferido; y 62,4 millones de préstamos a largo plazo concedidos al FFATP. También esta cifra de inversiones financieras recoge 4,4 millones de € de créditos a largo plazo por enajenación de inmovilizado de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la venta comentada al analizar el Estado de Flujos de Efectivo.

Las reducciones de patrimonio por 12,2 millones de € corresponden principalmente a 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 de Flujos de Efectivo, que incluyen 4,3 millones de Puertos del Estado, pendientes de desembolso al cierre del ejercicio.

Por otro lado, la cancelación o traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo con entidades de crédito ha supuesto una aplicación de 129 millones de €, destacando las Autoridades Portuarias de Valencia (28 millones), Gijón (27 millones), Barcelona (18 millones), Santa Cruz de Tenerife (9 millones) y Castellón (9 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 11,3 millones de €, que se eliminan en consolidación.

Por último, la aplicación y traspaso a corto plazo de provisiones para riesgos y gastos ha ascendido a 13,5 millones de €, tal y como se ha detallado en el apartado correspondiente a dicho epígrafe.

Al final del ejercicio 2022 el Fondo de Maniobra del conjunto del Sistema Portuario se sitúa en 1.695 millones de €, habiéndose producido durante el ejercicio una disminución de 14 millones, mientras que en el presupuesto se esperaba una variación negativa de 427 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 480 millones de €, así como a los recursos generados por las operaciones, que han sido superiores en 99 millones (un 19,4%) a la cifra presupuestada, compensando las mayores disminuciones en términos netos de las deudas a largo plazo con entidades de crédito y las mayores inversiones financieras a largo plazo, superiores a los previstos en 155 millones y 40 millones, respectivamente.

En este ejercicio destaca el incremento en el fondo de maniobra de las Autoridades Portuarias de Baleares (con unas adquisiciones de inmovilizado muy inferiores a los recursos generados por las operaciones), Cartagena (con unos recursos generados y unos orígenes de fondos por traspaso a corto plazo de inversiones financieras a largo plazo que prácticamente duplican las adquisiciones de inmovilizado), Valencia y Barcelona (Autoridades Portuarias que presentan un cash-flow superior a las inversiones y traspaso a corto plazo de deudas con entidades de crédito). Por otro lado, destaca la disminución del capital circulante de Puertos del Estado (principalmente por los 40 millones de € de préstamo a largo plazo concedido al FFATP, que se ha comentado en el apartado de Flujos de Efectivo) y de las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras y Santander, que tienen un cash flow bastante inferior a las adquisiciones de inmovilizado.



## Cuenta de pérdidas y ganancias

### Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

Concepto	Real 31-12-22	Real 31-12-21	Variación 2022/2021	Presup. 2022	% Ejecuc. Presup. 2022
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>1.193,4</b>	<b>1.066,8</b>	<b>+11,9%</b>	<b>1.141,0</b>	<b>+104,6%</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>1.052,8</b>	<b>946,9</b>	<b>+11,2%</b>	<b>1.011,3</b>	<b>+104,1%</b>
a) Tasa de ocupación	297,8	295,2	+0,9%	300,1	+99,2%
b) Tasas de utilización	603,6	515,1	+17,2%	569,9	+105,9%
<i>Tasa del buque</i>	263,8	218,7	+20,6%	225,5	+117,0%
<i>Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo</i>	8,9	9,5	-6,8%	9,8	+90,4%
<i>Tasa del pasaje</i>	73,3	34,1	+115,2%	62,2	+117,9%
<i>Tasa de la mercancía</i>	249,5	245,0	+1,8%	264,9	+94,2%
<i>Tasa de la pesca fresca</i>	4,3	5,4	-21,0%	5,4	+78,4%
<i>Tasa por utilización especial de la zona de tránsito</i>	3,9	2,3	+68,4%	2,1	+189,5%
c) Tasa de actividad	135,3	125,1	+8,1%	128,7	+105,1%
d) Tasa de ayudas a la navegación	16,1	11,5	+39,6%	12,6	+127,9%
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>140,6</b>	<b>119,9</b>	<b>+17,3%</b>	<b>129,7</b>	<b>+108,4%</b>
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>+3,0%</b>	<b>0,3</b>	<b>+165,6%</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>59,0</b>	<b>44,8</b>	<b>+31,6%</b>	<b>37,4</b>	<b>+158,0%</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	32,3	23,7	+36,5%	15,2	+213,1%
b) Subvenciones de explotación incorporadas al rdo. del ejercicio	6,2	1,5	+324,2%	1,4	+461,4%
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	20,5	19,7	+3,9%	20,8	+98,2%
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>(282,2)</b>	<b>(266,0)</b>	<b>+6,1%</b>	<b>(313,0)</b>	<b>+90,2%</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	(203,9)	(192,6)	+5,9%	(221,4)	+92,1%
b) Indemnizaciones	(0,9)	(1,2)	-25,2%	(6,5)	+14,4%
c) Cargas sociales	(77,9)	(72,9)	+6,8%	(85,2)	+91,4%
d) Provisiones	0,5	0,7	-33,7%	-	-100,0%
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>(342,6)</b>	<b>(309,8)</b>	<b>+10,6%</b>	<b>(375,2)</b>	<b>+91,3%</b>
a) Servicios exteriores	(296,5)	(251,2)	+18,1%	(318,2)	+93,2%
<i>Reparaciones y conservación</i>	(123,3)	(111,6)	+10,5%	(139,8)	+88,2%
<i>Servicios de profesionales independientes</i>	(35,3)	(31,4)	+12,1%	(48,1)	+73,3%
<i>Suministros y consumos</i>	(52,2)	(36,2)	+44,0%	(41,7)	+125,1%
<i>Otros servicios exteriores</i>	(85,8)	(71,9)	+19,3%	(88,6)	+96,8%
b) Tributos	(27,9)	(25,8)	+7,9%	(29,0)	+96,2%
c) Pérdidas, deterioro y variación provisiones operac. comerc.	6,3	(6,8)	+193,3%	(6,5)	-98,2%
d) Otros gastos de gestión corriente	(24,5)	(26,0)	-5,5%	(21,6)	+113,8%
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(433,6)</b>	<b>(427,7)</b>	<b>+1,4%</b>	<b>(466,2)</b>	<b>+93,0%</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmov. no financiero y otras</b>	<b>80,0</b>	<b>84,8</b>	<b>-5,6%</b>	<b>82,0</b>	<b>+97,6%</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>17,3</b>	<b>9,8</b>	<b>+76,0%</b>	<b>-</b>	<b>+100,0%</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>1,4</b>	<b>(16,9)</b>	<b>+108,1%</b>	<b>4,9</b>	<b>+28,2%</b>
<b>Otros resultados</b>	<b>10,9</b>	<b>0,1</b>	<b>+17.540,8%</b>	<b>1,2</b>	<b>+917,4%</b>
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10)</b>	<b>304,1</b>	<b>186,4</b>	<b>+63,2%</b>	<b>112,4</b>	<b>+270,6%</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>19,7</b>	<b>13,8</b>	<b>+42,7%</b>	<b>8,2</b>	<b>+239,8%</b>
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>(16,3)</b>	<b>(10,9)</b>	<b>+49,9%</b>	<b>(13,7)</b>	<b>+119,4%</b>
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>6,3</b>	<b>2,2</b>	<b>+180,6%</b>	<b>(1,2)</b>	<b>-505,2%</b>
<b>16. Deterioro y resultado por enajenac. de instrumentos financ.</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>-44,0%</b>	<b>(0,1)</b>	<b>+802,3%</b>
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>8,9</b>	<b>3,7</b>	<b>+137,9%</b>	<b>(6,8)</b>	<b>+231,0%</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>313,0</b>	<b>190,1</b>	<b>+64,6%</b>	<b>105,6</b>	<b>+296,5%</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>1,2</b>	<b>37,2</b>	<b>-96,8%</b>	<b>58,3</b>	<b>+2,1%</b>
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>314,2</b>	<b>227,4</b>	<b>+38,2%</b>	<b>163,9</b>	<b>+191,7%</b>





Nueva Terminal de Ferries del Puerto de Santander.

## Cuenta de pérdidas y ganancias del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

Autoridad Portuaria	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN							
	Importe neto de la cifra de negocios	Otros ingresos	Gastos de personal	Otros gastos de explotación	Amortizaciones del inmovilizado	Imputación de subvenc. de inmov. no financ. y otros	Deterioro y resultado por enajenación del inmov.	Otros resultados
A Coruña	31.960	3.475	(7.780)	(7.678)	(20.469)	6.821	(48)	1.506
Alicante	14.416	1.156	(4.969)	(4.825)	(4.477)	1.175	(506)	-
Almería	16.241	2.815	(5.400)	(6.682)	(6.181)	1.656	(226)	-
Avilés	16.521	483	(4.551)	(5.087)	(7.400)	2.192	(366)	-
Bahía de Algeciras	89.568	2.036	(19.844)	(33.943)	(28.006)	10.496	(184)	(9)
Bahía de Cádiz	24.375	1.345	(7.493)	(8.000)	(9.431)	3.065	(25)	35
Baleares	86.801	13.151	(14.751)	(35.522)	(18.533)	942	542	29
Barcelona	181.234	7.499	(33.053)	(56.103)	(54.646)	6.613	(926)	3.594
Bilbao	64.911	1.351	(15.240)	(21.936)	(28.314)	2.006	77	-
Cartagena	48.498	933	(9.012)	(12.133)	(13.091)	2.760	9	1.772
Castellón	29.114	693	(6.379)	(6.870)	(8.228)	988	(25)	-
Ceuta	15.078	9.703	(7.891)	(9.755)	(4.282)	816	(100)	-
Ferrol-San Cibrao	20.671	1.351	(5.624)	(5.697)	(7.372)	2.301	(4)	-
Gijón	41.282	1.601	(6.295)	(8.683)	(22.337)	4.670	4.517	-
Huelva	44.183	3.134	(9.859)	(16.336)	(16.592)	4.606	4.148	877
Las Palmas	79.081	12.849	(15.771)	(23.519)	(27.189)	6.405	499	-
Málaga	17.857	1.430	(7.129)	(6.614)	(6.323)	1.758	6	12
Marín y Ría de Pontev.	9.719	757	(3.847)	(3.402)	(3.618)	1.108	(15)	1.667
Melilla	8.941	7.555	(5.701)	(2.902)	(5.900)	1.757	(59)	508
Motril	6.522	3.029	(3.291)	(6.198)	(3.413)	847	(157)	-
Pasaia	11.600	910	(5.072)	(4.918)	(3.807)	971	155	-
S.Cruz de Tenerife	51.976	13.184	(10.740)	(17.336)	(23.194)	4.667	0	-
Santander	21.801	2.293	(6.719)	(7.715)	(8.049)	1.096	(649)	-
Sevilla	20.467	3.181	(5.762)	(10.131)	(9.455)	1.718	(16)	58
Tarragona	64.710	1.712	(10.073)	(22.217)	(22.150)	608	(257)	868
Valencia	142.403	8.367	(27.048)	(35.107)	(55.263)	4.562	(2.143)	-
Vigo	27.395	3.120	(10.114)	(10.622)	(11.363)	2.274	(3.381)	-
Vilagarcía	6.069	903	(3.048)	(1.449)	(2.696)	969	518	-
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>1.193.392</b>	<b>110.018</b>	<b>(272.457)</b>	<b>(391.383)</b>	<b>(431.780)</b>	<b>79.846</b>	<b>1.386</b>	<b>10.917</b>
Puertos del Estado	-	35.357	(9.740)	(19.006)	(1.813)	184	(13)	-
Fondo Compensación	-	33.836	-	(34.643)	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	(102.419)	-	102.419	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>1.193.392</b>	<b>76.791</b>	<b>(282.197)</b>	<b>(342.612)</b>	<b>(433.592)</b>	<b>80.030</b>	<b>1.373</b>	<b>10.917</b>

## Cuenta de pérdidas y ganancias del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

Autoridad Portuaria	RESULTADO EX.		RESULTADO FINANCIERO			RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	RESULTADO DEL EJERCICIO
	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	Ingresos financieros	Gastos financieros	Otros ingresos y gastos financieros	RESULTADO FINANCIERO			
A Coruña	7.785	292	(1.157)	-	(865)	6.920	(1.626)	5.294
Alicante	1.969	48	(19)	-	29	1.998	508	2.506
Almería	2.223	114	(193)	-	(79)	2.144	(244)	1.900
Avilés	1.792	15	(40)	(488)	(514)	1.279	2.194	3.473
Bahía de Algeciras	20.113	742	(60)	(5)	677	20.790	(4.408)	16.383
Bahía de Cádiz	3.871	145	(819)	-	(675)	3.196	(1.971)	1.225
Baleares	32.660	208	(64)	-	144	32.804	134	32.937
Barcelona	54.212	9.259	(1.098)	-	8.160	62.372	696	63.068
Bilbao	2.855	365	(588)	0	(223)	2.632	100	2.732
Cartagena	19.735	2.390	(0)	-	2.390	22.125	915	23.040
Castellón	9.293	70	(782)	2.879	2.168	11.461	217	11.678
Ceuta	3.569	28	(8)	-	21	3.589	159	3.749
Ferrol-San Cibrao	5.625	664	(704)	-	(41)	5.585	(1.238)	4.347
Gijón	14.756	335	(3.376)	283	(2.759)	11.997	(1.814)	10.182
Huelva	14.160	441	(22)	-	420	14.580	(192)	14.388
Las Palmas	32.356	285	(1.205)	3.415	2.494	34.850	(1.983)	32.866
Málaga	997	803	(1.011)	(76)	(284)	713	13	726
Marín y Ría de Pontev.	2.370	54	(32)	-	22	2.392	99	2.491
Melilla	4.199	843	(139)	-	704	4.903	159	5.061
Motril	(2.660)	343	(14)	-	329	(2.332)	579	(1.753)
Pasaia	(160)	5	(13)	-	(8)	(168)	12	(157)
S.Cruz de Tenerife	18.556	16	(1.395)	-	(1.378)	17.177	14.918	32.095
Santander	2.059	92	(103)	-	(11)	2.048	443	2.490
Sevilla	59	493	(271)	-	223	282	3.059	3.341
Tarragona	13.201	493	(334)	(1)	157	13.358	(2.610)	10.748
Valencia	35.770	1.044	(2.396)	(490)	(1.843)	33.928	(2.536)	31.391
Vigo	(2.691)	13	(103)	(20)	(111)	(2.802)	(4.394)	(7.196)
Vilagarcía	1.266	12	(135)	-	(123)	1.143	(40)	1.103
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>299.939</b>	<b>19.610</b>	<b>(16.082)</b>	<b>5.497</b>	<b>9.024</b>	<b>308.963</b>	<b>1.148</b>	<b>310.111</b>
Puertos del Estado	4.971	1.007	(1.116)	-	(109)	4.861	49	4.910
Fondo Compensación	(807)	17	(28)	-	(10)	(817)	-	(817)
Ajustes consolidación	-	(888)	888	-	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>304.103</b>	<b>19.745</b>	<b>(16.337)</b>	<b>5.497</b>	<b>8.905</b>	<b>313.007</b>	<b>1.197</b>	<b>314.204</b>

## Importe neto de la cifra de negocios del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	TASAS PORTUARIAS					
	Tasa de ocupación	Tasas de utilización				
		Tasa del buque	Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	Tasa del pasaje	Tasa de la mercancía	Tasa de la pesca fresca
A Coruña	7.112	11.762	59	254	9.143	177
Alicante	4.838	2.272	342	525	1.912	1
Almería	2.725	3.604	92	3.700	2.180	16
Avilés	5.270	4.419	9	0	3.907	75
Bahía de Algeciras	13.080	11.680	376	14.487	21.483	26
Bahía de Cádiz	5.130	7.372	347	1.233	3.258	305
Baleares	18.231	6.859	2.839	8.934	6.153	40
Barcelona	59.189	37.949	408	8.356	36.201	62
Bilbao	22.427	14.192	139	669	18.483	-
Cartagena	6.040	15.877	190	211	17.452	4
Castellón	7.316	5.972	58	1	7.027	17
Ceuta	3.478	913	35	6.939	623	2
Ferrol-San Cibrao	3.886	6.800	25	18	4.908	7
Gijón	12.143	13.912	30	39	8.116	16
Huelva	10.274	9.990	20	134	13.021	39
Las Palmas	26.855	20.944	1.930	4.477	6.868	18
Málaga	5.463	4.573	51	1.471	1.329	10
Marín y Ría de Pontev.	2.369	2.103	87	10	2.171	133
Melilla	2.407	543	368	2.209	356	-
Motril	1.331	1.659	31	272	1.747	9
Pasaia	2.805	2.014	28	5	2.855	1.389
S.Cruz de Tenerife	11.623	10.457	340	15.289	5.612	34
Santander	5.235	5.925	218	1.016	4.281	110
Sevilla	7.158	1.868	72	85	2.380	-
Tarragona	13.788	24.296	270	76	15.059	20
Valencia	27.977	30.161	325	2.632	46.442	11
Vigo	7.943	4.628	194	260	4.587	1.741
Vilagarcía	1.683	1.012	7	4	1.904	-
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>297.776</b>	<b>263.757</b>	<b>8.892</b>	<b>73.306</b>	<b>249.458</b>	<b>4.262</b>
Puertos del Estado	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>297.776</b>	<b>263.757</b>	<b>8.892</b>	<b>73.306</b>	<b>249.458</b>	<b>4.262</b>

## Importe neto de la cifra de negocios del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	TASAS PORTUARIAS					TOTAL TASAS PORTUARIAS	OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	TOTAL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS
	Tasas de utilización		Tasa de actividad	Tasa de ayudas a la navegación	Tasa de			
	Tasa por utilizac. esp. de la zona de tránsito	Total						
A Coruña	31	21.427	2.108	269	30.916	1.043	31.960	
Alicante	-	5.052	2.606	196	12.693	1.723	14.416	
Almería	-	9.592	1.173	130	13.621	2.621	16.241	
Avilés	148	8.558	1.915	58	15.802	719	16.521	
Bahía de Algeciras	37	48.088	11.833	2.390	75.391	14.178	89.568	
Bahía de Cádiz	15	12.531	4.460	258	22.379	1.996	24.375	
Baleares	503	25.327	6.263	1.321	51.142	35.660	86.801	
Barcelona	34	83.010	17.089	3.216	162.504	18.729	181.234	
Bilbao	-	33.484	5.848	437	62.195	2.715	64.911	
Cartagena	14	33.747	6.040	515	46.343	2.155	48.498	
Castellón	97	13.172	4.415	192	25.096	4.018	29.114	
Ceuta	-	8.512	1.649	303	13.942	1.137	15.078	
Ferrol-San Cibrao	96	11.855	3.466	180	19.386	1.285	20.671	
Gijón	1.522	23.635	3.551	190	39.520	1.762	41.282	
Huelva	234	23.436	5.725	366	39.800	4.383	44.183	
Las Palmas	-19	34.218	9.958	2.184	73.215	5.866	79.081	
Málaga	77	7.512	1.797	458	15.230	2.627	17.857	
Marín y Ría de Pontev.	37	4.541	1.336	34	8.280	1.439	9.719	
Melilla	4	3.479	1.679	21	7.587	1.354	8.941	
Motril	2	3.720	610	49	5.711	811	6.522	
Pasaia	-	6.292	1.701	40	10.837	763	11.600	
Sta. Cruz de Tenerife	338	32.069	3.907	587	48.186	3.789	51.976	
Santander	319	11.869	1.826	171	19.102	2.699	21.801	
Sevilla	15	4.420	6.740	67	18.386	2.081	20.467	
Tarragona	157	39.878	7.484	474	61.624	3.086	64.710	
Valencia	242	79.813	15.527	1.659	124.976	17.427	142.403	
Vigo	38	11.449	3.701	274	23.368	4.027	27.395	
Vilagarcía	-	2.928	864	57	5.531	538	6.069	
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>3.942</b>	<b>603.616</b>	<b>135.272</b>	<b>16.096</b>	<b>1.052.760</b>	<b>140.632</b>	<b>1.193.392</b>	
Puertos del Estado	-	-	-	-	-	-	-	
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>3.942</b>	<b>603.616</b>	<b>135.272</b>	<b>16.096</b>	<b>1.052.760</b>	<b>140.632</b>	<b>1.193.392</b>	

## Otros gastos de explotación del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	SERVICIOS EXTERIORES				TOTAL
	Reparaciones y conservación	Servicios de profesionales independientes	Suministros y consumos	Otros servicios exteriores	
A Coruña	1.618	251	1.001	2.094	4.965
Alicante	888	136	1.622	848	3.494
Almería	1.495	290	2.124	1.298	5.207
Avilés	1.139	406	869	1.003	3.417
Bahía de Algeciras	10.993	3.068	5.251	8.079	27.391
Bahía de Cádiz	1.460	622	907	2.311	5.300
Baleares	9.964	2.520	4.481	6.143	23.107
Barcelona	18.152	7.554	2.653	10.304	38.663
Bilbao	6.605	460	1.189	5.375	13.629
Cartagena	3.703	626	1.494	1.844	7.668
Castellón	1.187	542	1.038	1.368	4.135
Ceuta	3.702	1.541	673	2.043	7.959
Ferrol-San Cibrao	1.172	383	1.082	1.102	3.740
Gijón	1.601	504	756	2.070	4.931
Huelva	5.823	946	2.156	3.926	12.851
Las Palmas	9.688	2.001	1.714	4.911	18.314
Málaga	1.789	561	760	1.710	4.820
Marín y Ría de Pontev.	496	211	1.195	828	2.731
Melilla	349	462	713	1.142	2.666
Motril	530	286	586	792	2.193
Pasaia	1.571	504	441	1.515	4.031
S.Cruz de Tenerife	6.334	2.077	2.988	3.418	14.817
Santander	2.948	92	976	2.066	6.082
Sevilla	4.305	661	1.143	1.810	7.918
Tarragona	7.754	51	2.900	6.007	16.713
Valencia	10.689	3.658	8.697	5.164	28.208
Vigo	2.948	735	2.130	2.642	8.455
Vilagarcía	241	76	415	368	1.101
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>119.147</b>	<b>31.225</b>	<b>51.956</b>	<b>82.180</b>	<b>284.508</b>
Puertos del Estado	4.164	4.042	228	3.587	12.021
Fondo Compensación	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>123.311</b>	<b>35.267</b>	<b>52.184</b>	<b>85.768</b>	<b>296.529</b>

## Otros gastos de explotación del período 1-1-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	TRIBUTOS	PÉRDIDAS, DETE- RIORO 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	1.002	5	98	991	618	7.678
Alicante	493	42	45	449	301	4.825
Almería	596	128	118	375	258	6.682
Avilés	177	176	203	634	480	5.087
Bahía de Algeciras	1.961	(128)	244	2.214	2.261	33.943
Bahía de Cádiz	421	419	572	769	519	8.000
Baleares	1.148	413	8.566	985	1.303	35.522
Barcelona	4.184	(65)	2.651	5.498	5.172	56.103
Bilbao	2.010	7	2.016	2.431	1.843	21.936
Cartagena	1.017	(29)	399	1.583	1.494	12.133
Castellón	318	67	370	995	985	6.870
Ceuta	165	(63)	1.351	197	147	9.755
Ferrol-San Cibrao	802	(149)	186	592	526	5.697
Gijón	974	(64)	138	1.498	1.207	8.683
Huelva	2.297	(2.204)	677	1.572	1.143	16.336
Las Palmas	1.008	(350)	1.217	1.363	1.966	23.519
Málaga	651	16	165	566	396	6.614
Marín y Ría de Pontev.	142	(11)	36	320	183	3.402
Melilla	101	(46)	72	100	8	2.902
Motril	220	2.668	613	263	240	6.198
Pasaia	246	11	31	440	158	4.918
S.Cruz de Tenerife	473	(14)	225	945	891	17.336
Santander	933	(620)	130	720	470	7.715
Sevilla	1.431	55	146	343	238	10.131
Tarragona	929	632	291	2.009	1.642	22.217
Valencia	3.249	(7.261)	2.311	4.942	3.659	35.107
Vigo	803	15	233	955	162	10.622
Vilagarcía	56	14	22	191	66	1.449
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>27.809</b>	<b>(6.336)</b>	<b>23.126</b>	<b>33.940</b>	<b>28.336</b>	<b>391.383</b>
Puertos del Estado	78	-	1.407	-	5.500	19.006
Fondo Compensación	-	-	-	-	34.643	34.643
Ajustes consolidación	-	-	-	(33.940)	(68.479)	(102.419)
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>27.887</b>	<b>(6.336)</b>	<b>24.533</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>342.612</b>

## Balance

### Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

ACTIVO	31-12-22	31-12-21
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>12.805,5</b>	<b>12.525,3</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>64,2</b>	<b>59,6</b>
Aplicaciones informáticas y otro inmovilizado intangible	64,2	59,6
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>8.480,4</b>	<b>8.499,4</b>
Terrenos y bienes naturales	1.430,3	1.423,6
Construcciones	6.406,0	6.533,1
Equipamientos e instalaciones técnicas	46,1	47,4
Inmovilizado en curso y anticipos	547,6	446,9
Otro inmovilizado	50,4	48,2
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>3.519,5</b>	<b>3.368,3</b>
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l.p.</b>	<b>261,7</b>	<b>200,5</b>
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>326,1</b>	<b>251,3</b>
Instrumentos de patrimonio	2,1	2,6
Créditos a terceros	21,4	21,3
Administrac. Públicas, subvenciones oficiales ptes. de cobro	49,9	49,7
Otros activos financieros	252,7	177,7
<b>VI. Activos por impuesto diferido</b>	<b>144,6</b>	<b>134,8</b>
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>9,0</b>	<b>11,5</b>
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>2.156,5</b>	<b>2.101,0</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>5,5</b>	<b>10,9</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>473,1</b>	<b>358,2</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	244,5	218,8
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	7,6	7,8
Deudores varios	20,2	35,8
Administrac. Públicas, subvenciones oficiales ptes. de cobro	108,6	26,8
Otros créditos con las Administraciones Públicas	92,3	69,0
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c.p.</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>451,6</b>	<b>179,4</b>
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>1.221,3</b>	<b>1.547,4</b>
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>14.962,0</b>	<b>14.626,4</b>



## Balance

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en millones de euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	31-12-22	31-12-21
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>12.565,5</b>	<b>12.136,4</b>
<b>A-1) FONDOS PROPIOS</b>	<b>10.719,4</b>	<b>10.262,7</b>
<b>I. Patrimonio</b>	<b>5.196,7</b>	<b>5.054,0</b>
<b>II. Resultados acumulados</b>	<b>5.208,6</b>	<b>4.981,3</b>
<b>III. Resultado del ejercicio</b>	<b>314,2</b>	<b>227,4</b>
<b>A-2) AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR</b>	<b>(4,5)</b>	<b>(5,0)</b>
<b>A-3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS</b>	<b>1.850,6</b>	<b>1.878,6</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.940,8</b>	<b>2.109,1</b>
<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	<b>43,8</b>	<b>45,4</b>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	0,3	0,2
Provisión para responsabilidades	36,9	38,2
Otras provisiones	6,6	7,0
<b>II. Deudas a largo plazo</b>	<b>1.129,7</b>	<b>1.276,0</b>
Deudas con entidades de crédito	983,1	1.111,5
Proveedores de inmovilizado a largo plazo	3,6	3,4
Otras	143,1	161,0
<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a l.p.</b>	<b>75,8</b>	<b>77,9</b>
<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>502,4</b>	<b>5113,8</b>
<b>V. Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>189,1</b>	<b>196,1</b>
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>455,7</b>	<b>380,9</b>
<b>II. Provisiones a corto plazo</b>	<b>23,7</b>	<b>32,2</b>
<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>210,3</b>	<b>219,8</b>
Deudas con entidades de crédito	102,9	111,1
Proveedores de inmovilizado a corto plazo	63,4	41,2
Otros pasivos financieros	44,0	67,6
<b>IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a c.p.</b>	<b>3,1</b>	<b>1,2</b>
<b>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>211,4</b>	<b>120,3</b>
Acreedores y otras cuentas a pagar	72,8	62,4
Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	117,1	28,9
Otras deudas con las Administraciones Públicas	21,5	29,0
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>7,1</b>	<b>7,3</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>14.962,0</b>	<b>14.626,4</b>



## Activo a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles 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	1.234	608.334	109.505	-	22	3.194	<b>722.288</b>
Alicante	168	116.076	52.072	-	8	2.462	<b>170.785</b>
Almería	634	78.402	83.093	-	77	1.820	<b>164.027</b>
Avilés	1.151	97.171	31.385	441	62	4.596	<b>134.805</b>
Bahía de Algeciras	1.609	471.283	235.608	16.540	54.314	8.224	<b>787.580</b>
Bahía de Cádiz	1.132	219.220	85.143	-	186	9.146	<b>314.828</b>
Baleares	892	389.454	75.815	5.520	1.732	245	<b>473.659</b>
Barcelona	19.474	1.320.830	335.112	87.568	32.821	23.583	<b>1.819.388</b>
Bilbao	3.791	460.571	397.052	21	3.633	1.685	<b>866.753</b>
Cartagena	202	257.532	47.598	1.249	132.039	4.869	<b>443.490</b>
Castellón	473	169.923	63.546	-	10.033	8.756	<b>252.731</b>
Ceuta	271	89.338	13.508	-	85	2.465	<b>105.666</b>
Ferrol-San Cibrao	237	175.427	58.468	197	49	34	<b>234.412</b>
Gijón	5.617	636.160	153.026	2.119	56.774	-	<b>853.697</b>
Huelva	4.926	414.365	99.683	2.682	25.347	6.172	<b>553.176</b>
Las Palmas	118	407.254	296.604	3.650	1.425	16.880	<b>725.931</b>
Málaga	196	134.528	30.357	39	4.902	2.435	<b>172.456</b>
Marín y Ría de Pontev.	53	55.507	15.280	-	3	1.094	<b>71.937</b>
Melilla	955	64.815	27.840	-	10	449	<b>94.069</b>
Motril	309	65.233	6.969	6	153	1.200	<b>73.870</b>
Pasaia	215	64.647	65.053	55	179	1.667	<b>131.815</b>
S.Cruz de Tenerife	2.964	496.707	158.425	1.950	572	20.372	<b>680.990</b>
Santander	212	180.156	143.161	-	161	4.946	<b>328.636</b>
Sevilla	5.375	246.665	191.493	236	1.781	8.866	<b>454.416</b>
Tarragona	1.119	198.401	281.307	3.661	492	1.354	<b>486.334</b>
Valencia	6.209	848.466	373.910	90.931	1.437	4.414	<b>1.325.367</b>
Vigo	1.265	160.919	72.371	-	116	12.323	<b>246.995</b>
Vilagarcía	61	44.108	16.059	-	7	325	<b>60.559</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>60.863</b>	<b>8.471.495</b>	<b>3.519.444</b>	<b>216.864</b>	<b>328.420</b>	<b>153.574</b>	<b>12.750.660</b>
Puertos del Estado	3.332	8.860	65	451.695	109	76	<b>464.137</b>
Fondo Compensación	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	(406.817)	(2.454)	-	<b>(409.271)</b>
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>64.195</b>	<b>8.480.355</b>	<b>3.519.509</b>	<b>261.742</b>	<b>326.075</b>	<b>153.650</b>	<b>12.805.527</b>

## Activo a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

Autoridad Portuaria	ACTIVO CORRIENTE					TOTAL	TOTAL ACTIVO
	Activos no corrientes mantenidos para la venta	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	Inversiones financieras a c.p.	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Otros activos corrientes		
A Coruña	-	15.823	-	50.197	-	<b>66.020</b>	<b>788.308</b>
Alicante	-	5.292	6.000	7.323	21	<b>18.636</b>	<b>189.422</b>
Almería	-	4.423	1.513	10.923	17	<b>16.877</b>	<b>180.904</b>
Avilés	-	4.967	26	31.671	-	<b>36.664</b>	<b>171.470</b>
Bahía de Algeciras	-	24.553	225	160.877	370	<b>186.025</b>	<b>973.606</b>
Bahía de Cádiz	-	6.628	-	30.473	59	<b>37.159</b>	<b>351.988</b>
Baleares	-	25.279	80.058	163.008	54	<b>268.399</b>	<b>742.058</b>
Barcelona	-	51.903	74.931	161.188	1.431	<b>289.453</b>	<b>2.108.841</b>
Bilbao	252	21.271	35.165	2.072	272	<b>59.032</b>	<b>925.785</b>
Cartagena	-	19.880	29.504	75.144	94	<b>124.623</b>	<b>568.112</b>
Castellón	-	4.749	-	56.292	36	<b>61.078</b>	<b>313.809</b>
Ceuta	34	14.836	-	1.324	-	<b>16.193</b>	<b>121.860</b>
Ferrol-San Cibrao	-	4.501	20.580	53.098	175	<b>78.355</b>	<b>312.767</b>
Gijón	3.260	17.686	27	5.804	35	<b>26.813</b>	<b>880.510</b>
Huelva	-	15.586	97.775	9.174	395	<b>122.930</b>	<b>676.106</b>
Las Palmas	-	28.251	50.504	42.415	14	<b>121.185</b>	<b>847.116</b>
Málaga	-	7.231	-	3.355	53	<b>10.638</b>	<b>183.094</b>
Marín y Ría de Pontev.	-	3.084	25.025	17.441	28	<b>45.578</b>	<b>117.515</b>
Melilla	-	4.614	0	11.785	1	<b>16.400</b>	<b>110.469</b>
Motril	-	3.395	0	9.134	17	<b>12.546</b>	<b>86.416</b>
Pasaia	-	3.939	350	29.922	227	<b>34.438</b>	<b>166.254</b>
S.Cruz de Tenerife	-	15.163	-	56.551	505	<b>72.219</b>	<b>753.209</b>
Santander	-	9.072	13.099	15.099	110	<b>37.379</b>	<b>366.014</b>
Sevilla	-	7.102	94	16.442	-	<b>23.638</b>	<b>478.053</b>
Tarragona	-	17.556	21	52.461	47	<b>70.085</b>	<b>556.420</b>
Valencia	-	63.948	18	88.868	348	<b>153.182</b>	<b>1.478.549</b>
Vigo	-	7.679	0	21.683	29	<b>29.392</b>	<b>276.387</b>
Vilagarcía	-	577	1.506	7.497	32	<b>9.611</b>	<b>70.170</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>3.547</b>	<b>408.990</b>	<b>436.422</b>	<b>1.191.221</b>	<b>4.370</b>	<b>2.044.550</b>	<b>14.795.210</b>
Puertos del Estado	1.932	100.311	5.127	21.594	12.169	<b>141.133</b>	<b>605.270</b>
Fondo Compensación	-	8.913	10.017	8.454	-	<b>27.385</b>	<b>27.385</b>
Ajustes consolidación	-	(45.163)	-	-	(11.404)	<b>(56.567)</b>	<b>(465.838)</b>
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>5.478</b>	<b>473.051</b>	<b>451.566</b>	<b>1.221.269</b>	<b>5.135</b>	<b>2.156.500</b>	<b>14.962.027</b>

## Patrimonio Neto y Pasivo a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	PATRIMONIO NETO						
	FONDOS PROPIOS			TOTAL	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Patrimonio	Resultados acumulados	Resultado del ejercicio				
A Coruña	140.420	76.543	5.294	222.257	-	203.253	425.510
Alicante	97.167	52.051	2.506	151.724	-	27.230	178.953
Almería	52.134	43.940	1.900	97.974	-	50.044	148.018
Avilés	52.268	70.158	3.473	125.899	-	25.098	150.997
Bahía de Algeciras	152.404	614.855	16.383	783.641	-	123.297	906.938
Bahía de Cádiz	208.091	19.817	1.225	229.133	-	62.021	291.154
Baleares	212.383	429.132	32.937	674.452	-	21.660	696.112
Barcelona	539.486	964.769	63.068	1.567.323	-	190.057	1.757.380
Bilbao	487.584	287.798	2.732	778.114	-	73.503	851.617
Cartagena	81.764	391.846	23.040	496.650	-	48.725	545.374
Castellón	59.091	122.593	11.678	193.362	(4.545)	36.893	225.710
Ceuta	56.028	21.885	3.749	81.662	-	24.949	106.611
Ferrol-San Cibrao	46.820	102.025	4.347	153.192	-	43.077	196.269
Gijón	224.671	117.165	10.182	352.018	-	158.102	510.120
Huelva	283.133	299.055	14.388	596.577	-	50.154	646.731
Las Palmas	359.259	227.478	32.866	619.603	-	143.226	762.829
Málaga	113.371	(16.463)	726	97.634	-	36.602	134.236
Marín y Ría de Pontev.	34.852	50.652	2.491	87.996	-	19.960	107.955
Melilla	37.911	22.502	5.061	65.474	-	25.065	90.539
Motril	21.907	35.784	(1.753)	55.938	-	18.250	74.188
Pasaia	119.593	11.108	(157)	130.545	-	20.129	150.674
S.Cruz de Tenerife	304.039	133.277	32.095	469.412	49	117.138	586.599
Santander	253.772	72.338	2.490	328.600	-	19.979	348.580
Sevilla	296.491	31.934	3.341	331.766	-	61.765	393.531
Tarragona	237.579	222.011	10.748	470.338	-	29.743	500.080
Valencia	460.527	471.285	31.391	963.203	-	139.193	1.102.396
Vigo	95.330	97.999	(7.196)	186.133	-	60.656	246.789
Vilagarcía	20.777	14.272	1.103	36.152	-	20.191	56.343
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>5.048.851</b>	<b>4.987.810</b>	<b>310.111</b>	<b>10.346.772</b>	<b>(4.496)</b>	<b>1.849.958</b>	<b>12.192.234</b>
Puertos del Estado	147.827	192.564	4.910	345.302	-	628	345.930
Fondo Compensación	-	28.177	(817)	27.360	-	-	27.360
Ajustes consolidación	-	(0)	-	(0)	-	-	(0)
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>5.196.678</b>	<b>5.208.551</b>	<b>314.204</b>	<b>10.719.433</b>	<b>(4.496)</b>	<b>1.850.586</b>	<b>12.565.523</b>

## Patrimonio Neto y Pasivo a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en 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 corrientes	TOTAL	Deudas a corto plazo	Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	Otros pasivos corrientes	TOTAL	
A Coruña	22	92.114	-	255.214	347.350	6.896	2.578	5.975	15.448	788.308
Alicante	146	1.683	148	6.189	8.165	1.151	1.004	149	2.304	189.422
Almería	352	838	17.277	11.311	29.778	1.332	1.317	459	3.107	180.904
Avilés	268	2.200	-	12.591	15.059	2.329	2.339	747	5.414	171.470
Bahía Algeciras	6.992	8.725	-	39.364	55.081	5.344	5.798	445	11.587	973.606
Bahía Cádiz	234	27.000	-	16.208	43.442	9.112	8.227	53	17.392	351.988
Baleares	12.449	14.187	-	6.280	32.916	4.068	8.789	173	13.030	742.058
Barcelona	4.658	124.444	124.534	52.716	306.351	28.863	12.290	3.957	45.110	2.108.841
Bilbao	-	40.812	-	19.589	60.401	5.309	8.362	97	13.767	925.785
Cartagena	22	-	-	14.673	14.695	2.428	2.201	3.414	8.043	568.112
Castellón	-	50.275	4.594	24.081	78.951	5.369	2.972	807	9.148	313.809
Ceuta	-	-	-	2.498	2.498	6.853	2.115	3.783	12.751	121.860
Ferrol-S. Cibrao	-	17.225	-	88.753	105.978	4.528	3.690	2.302	10.520	312.767
Gijón	127	121.246	-	227.980	349.353	8.334	2.601	10.101	21.036	880.510
Huelva	-	7.640	-	12.919	20.559	852	6.391	1.574	8.816	676.106
Las Palmas	4.028	20.114	-	30.648	54.791	16.785	12.195	517	29.496	847.116
Málaga	-	25.218	3	11.850	37.070	3.853	999	6.936	11.788	183.094
Marín y Ría Pont.	89	664	-	5.255	6.009	521	1.044	1.985	3.551	117.515
Melilla	-	7.356	-	3.016	10.372	2.204	2.445	4.909	9.558	110.469
Motril	577	800	-	5.599	6.977	1.500	3.713	39	5.252	86.416
Pasaia	-	1.001	-	8.315	9.316	1.700	1.261	3.303	6.264	166.254
S.Cruz Tenerife	359	75.550	15.815	48.929	140.652	14.008	8.104	3.846	25.958	753.209
Santander	-	1.010	-	4.295	5.305	9.084	2.873	173	12.130	366.014
Sevilla	-	56.593	-	15.402	71.996	7.848	2.294	2.384	12.526	478.053
Tarragona	-	37.109	-	6.017	43.125	8.181	3.383	1.650	13.214	556.420
Valencia	13.485	252.005	25.479	32.105	323.074	35.434	9.602	8.042	53.078	1.478.549
Vigo	-	1.834	1.263	20.232	23.329	1.919	3.021	1.329	6.269	276.387
Vilagarcía	-	6.027	-	5.444	11.471	1.147	379	830	2.356	70.170
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>43.809</b>	<b>993.671</b>	<b>189.112</b>	<b>987.472</b>	<b>2.214.064</b>	<b>196.950</b>	<b>121.983</b>	<b>69.979</b>	<b>388.913</b>	<b>14.795.210</b>
Puertos Estado	-	136.045	-	-	136.045	13.355	2.978	106.962	123.296	605.270
Fondo Compens.	-	-	-	-	-	-	-	25	25	27.385
Ajustes consolid.	-	-	-	(409.271)	(409.271)	-	86.460	(143.027)	(56.567)	(465.838)
<b>TOTAL AGREG.</b>	<b>43.809</b>	<b>1.129.715</b>	<b>189.112</b>	<b>578.202</b>	<b>1.940.837</b>	<b>210.306</b>	<b>211.421</b>	<b>33.939</b>	<b>455.666</b>	<b>14.962.027</b>

## EBITDA (\*)

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	2021	Resultado de explotación	Amortización del inmovilizado	Imputación subvenciones inmovilizado no financiero	Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado
A Coruña	13.611	(543)	20.856	(6.839)	4
Alicante	5.658	2.277	4.423	(1.057)	14
Almería	4.043	(440)	6.169	(1.691)	5
Avilés	8.957	3.878	7.261	(2.153)	48
Bahía de Algeciras	15.565	(2.155)	27.973	(10.209)	189
Bahía de Cádiz	8.910	1.984	10.100	(3.145)	(28)
Baleares	48.183	31.137	18.053	(1.007)	-
Barcelona	78.587	27.550	54.693	(6.591)	2.935
Bilbao	30.763	5.872	28.416	(2.036)	(1.488)
Cartagena	23.492	13.053	13.218	(2.780)	1
Castellón	17.436	10.289	8.109	(963)	-
Ceuta	(4)	(4.719)	4.582	(1.619)	1.752
Ferrol-San Cibrao	8.635	3.239	7.700	(2.335)	30
Gijón	25.293	8.280	22.637	(5.079)	(546)
Huelva	20.069	9.363	15.492	(4.866)	(2)
Las Palmas	42.668	20.947	27.221	(6.343)	844
Málaga	6.076	1.312	6.555	(1.802)	(1)
Marín y Ría de Pontevedra	4.252	1.606	3.605	(1.131)	171
Melilla	2.886	(1.185)	5.743	(1.761)	88
Motril	4.669	2.181	3.329	(840)	(1)
Pasaia	3.034	(296)	4.105	(997)	222
S.Cruz de Tenerife	35.810	15.680	23.282	(4.786)	1.634
Santander	7.852	657	7.667	(931)	439
Sevilla	9.263	1.281	10.260	(2.496)	218
Tarragona	25.066	4.801	22.312	(637)	(1.410)
Valencia	78.395	35.423	47.563	(4.574)	(16)
Vigo	11.341	(7.844)	11.112	(5.027)	13.100
Vilagarcía	2.184	1.685	2.771	(984)	(1.288)
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>542.690</b>	<b>185.312</b>	<b>425.206</b>	<b>(84.680)</b>	<b>16.914</b>
Puertos del Estado	6.420	5.008	1.592	(178)	(2)
Fondo Compensación	(3.532)	(3.532)	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>545.578</b>	<b>186.788</b>	<b>426.797</b>	<b>(84.858)</b>	<b>16.912</b>

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

## EBITDA (\*)

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	Otros resultados	2021	2020	2019	2018
A Coruña	133	10.045	19.432	18.483	16.149
Alicante	-	3.861	5.942	5.215	5.287
Almería	-	3.567	7.356	7.245	4.541
Avilés	(77)	5.935	8.621	8.624	8.468
Bahía de Algeciras	(233)	14.685	39.121	34.055	39.075
Bahía de Cádiz	-	8.896	8.898	8.273	8.270
Baleares	-	32.960	41.193	38.927	36.554
Barcelona	-	65.434	102.397	96.683	86.049
Bilbao	-	26.105	37.502	37.004	32.432
Cartagena	-	23.197	30.091	30.230	27.359
Castellón	-	16.270	20.929	19.279	16.642
Ceuta	-	(2.448)	2.816	1.546	4.050
Ferrol-San Cibrao	-	6.893	12.542	12.025	10.293
Gijón	-	20.524	27.746	36.459	30.818
Huelva	82	17.700	17.505	23.320	22.964
Las Palmas	-	38.572	54.078	34.962	42.814
Málaga	12	3.987	6.930	6.199	6.374
Marín y Ría de Pontev.	1	3.570	5.940	4.916	4.590
Melilla	-	(417)	3.841	4.473	5.894
Motril	-	4.732	3.091	3.354	2.343
Pasaia	-	4.490	3.875	2.918	3.989
S.Cruz de Tenerife	-	22.068	27.627	34.876	26.895
Santander	20	7.870	12.172	8.847	7.351
Sevilla	-	8.827	11.276	12.325	12.454
Tarragona	-	22.553	30.236	32.055	27.090
Valencia	-	100.674	81.525	85.554	83.996
Vigo	-	11.537	17.475	11.229	10.384
Vilagarcía	-	2.289	2.604	2.784	2.011
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>(62)</b>	<b>484.377</b>	<b>642.762</b>	<b>621.861</b>	<b>585.136</b>
Puertos del Estado	-	7.136	11.319	11.187	9.141
Fondo Compensación	-	8.564	4.966	(1.444)	2.593
Ajustes consolidación	-	-	-	(0)	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>(62)</b>	<b>500.077</b>	<b>659.047</b>	<b>631.604</b>	<b>596.870</b>

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



## Estado de flujos de efectivo

### Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

Concepto	Real 31-12-22	Real 31-12-21	Variación 2022/2021	Presup. 2022	% Ejecuc. Presup. 2022
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (± 1 ± 2 ± 3 ± 4)</b>	<b>565,4</b>	<b>597,4</b>	<b>-5,4%</b>	<b>483,4</b>	<b>+116,9%</b>
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>313,0</b>	<b>190,1</b>	<b>+64,6%</b>	<b>105,6</b>	<b>+296,5%</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>310,0</b>	<b>342,6</b>	<b>-9,5%</b>	<b>348,6</b>	<b>+88,9%</b>
a) Amortización del inmovilizado (+)	433,6	427,7	+1,4%	466,2	+93,0%
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	0,4	13,7	-97,3%	(0,1)	-349,0%
c) Variación de provisiones (+/-)	11,4	14,3	-20,4%	1,4	+808,5%
d) Imputación de subvenciones (-)	(80,0)	(84,9)	-5,7%	(82,0)	+97,6%
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	(0,9)	4,6	-120,5%	(4,7)	+20,4%
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	0,0	(0,0)	+114,9%	-	+100,0%
g) Ingresos financieros (-)	(19,7)	(13,8)	+42,7%	(8,2)	+239,8%
h) Gastos financieros (+)	16,3	10,9	+49,9%	13,7	+119,4%
i) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	(6,3)	(1,3)	+379,6%	1,2	-505,2%
j) Ingresos de reversión de concesiones (-)	(20,6)	(19,8)	+4,1%	(21,0)	+98,2%
k) Imputación a rdos. de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios (-)	(12,7)	(9,7)	+30,9%	(11,1)	+115,1%
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	(11,4)	0,9	-1.314,0%	(6,9)	+166,1%
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>(30,3)</b>	<b>136,3</b>	<b>-122,2%</b>	<b>39,9</b>	<b>-75,8%</b>
a) Existencias (+/-)	0,1	0,1	-0,8%	0,1	+241,0%
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	(2,2)	145,4	-101,5%	57,2	-3,8%
c) Otros activos corrientes (+/-)	(1,4)	(0,6)	+148,5%	(0,0)	+144.416,0%
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	5,5	(4,8)	+214,4%	2,1	+264,1%
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(31,0)	(1,4)	+2.077,6%	(1,7)	+1.774,2%
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(1,3)	(2,4)	-48,3%	(17,7)	+7,1%
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>(27,3)</b>	<b>(71,6)</b>	<b>-61,8%</b>	<b>(10,7)</b>	<b>+256,4%</b>
a) Pagos de intereses (-)	(11,2)	(47,6)	-76,5%	(13,9)	+80,3%
b) Cobros de dividendos (+)	8,3	7,0	+19,3%	5,3	+156,0%
c) Cobros de intereses (+)	5,5	4,6	+17,9%	2,4	+226,5%
d) Pagos de principales e intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(3,1)	(1,9)	+66,3%	(0,5)	+589,2%
e) Cobros de OPPE para el pago de principales e inter. demora por litigios tarifarios(+)	17,8	1,0	+1.636,8%	-	-100,0%
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	(35,3)	(30,4)	+16,0%	0,5	-6.746,1%
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	(9,3)	(4,3)	+116,1%	(4,5)	+208,9%



## Estado de flujos de efectivo

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en millones de euros

Concepto	Real 31-12-22	Real 31-12-21	Variación 2022/2021	Presup. 2022	% Ejecuc. Presup. 2022
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (7 – 6)</b>	<b>(772,2)</b>	<b>(456,7)</b>	<b>+69,1%</b>	<b>(900,6)</b>	<b>+85,7%</b>
<b>6. Pagos por inversiones (–)</b>	<b>(835,8)</b>	<b>(569,2)</b>	<b>+46,9%</b>	<b>(1.068,1)</b>	<b>+78,3%</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	(62,5)	(9,4)	+565,7%	(15,4)	+405,4%
b) Inmovilizado intangible	(14,1)	(12,8)	+10,7%	(29,9)	+47,4%
c) Inmovilizado material	(363,7)	(346,4)	+5,0%	(886,7)	+41,0%
d) Inversiones inmobiliarias	(0,5)	(0,5)	-5,1%	(8,2)	+6,4%
e) Otros activos financieros	(394,6)	(200,0)	+97,3%	(128,0)	+308,2%
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	(0,3)	-	+100,0%	-	-100,0%
g) Otros activos	-	-	+0,0%	-	+0,0%
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>	<b>63,7</b>	<b>112,4</b>	<b>-43,4%</b>	<b>167,6</b>	<b>+38,0%</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	0,9	0,5	+96,4%	0,4	+244,9%
b) Inmovilizado intangible	-	0,1	-100,0%	-	+0,0%
c) Inmovilizado material	7,6	22,7	-66,7%	14,4	+52,5%
d) Inversiones inmobiliarias	1,6	0,8	+99,9%	2,4	+67,4%
e) Otros activos financieros	53,4	87,7	-39,1%	149,4	+35,7%
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,2	0,7	-63,0%	-	-100,0%
g) Otros activos	-	-	+0,0%	1,0	+0,0%
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (± 9 ± 10)</b>	<b>(119,4)</b>	<b>(16,4)</b>	<b>+629,6%</b>	<b>74,0</b>	<b>-161,4%</b>
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>32,7</b>	<b>36,6</b>	<b>-10,7%</b>	<b>35,2</b>	<b>+92,9%</b>
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	40,7	46,9	-13,3%	130,0	+31,3%
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	(8,0)	(10,3)	+22,7%	(94,8)	+8,4%
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>(152,1)</b>	<b>(53,0)</b>	<b>-186,9%</b>	<b>38,8</b>	<b>-392,5%</b>
a) Emisión	4,7	75,0	-93,8%	153,4	+3,1%
1. Deudas con entidades de crédito (+)	0,0	6,6	-100,0%	134,0	+0,0%
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	43,0	-100,0%	16,3	+0,0%
3. Otras deudas (+)	4,7	25,4	-81,6%	3,1	+152,5%
b) Devolución y amortización de	(156,8)	(128,0)	+22,5%	(114,7)	+136,7%
1. Deudas con entidades de crédito (–)	(138,4)	(116,5)	+18,8%	(105,5)	+131,2%
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (–)	(1,1)	(1,7)	-36,6%	(1,1)	+100,0%
3. Otras deudas (–)	(17,4)	(9,9)	+76,3%	(8,1)	+213,8%
<b>D) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA EFECTIVO Y EQUIVALENTES (± A ± B ± C)</b>	<b>(326,2)</b>	<b>124,4</b>	<b>-362,3%</b>	<b>(343,2)</b>	<b>+95,1%</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.547,4	1.423,1	+8,7%	1.113,4	+139,0%
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	1.221,3	1.547,4	-21,1%	770,2	+158,6%



## Estado de flujos de efectivo del período 01-01-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN					TOTAL
	Resultado ajustado			Cambios en el capital corriente	Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	
	Resultado del ejercicio antes de impuestos	Ajustes en el resultado	Total resultado ajustado			
A Coruña	6.920	12.633	19.553	(7.425)	(275)	<b>11.853</b>
Alicante	1.998	3.075	5.073	(306)	(117)	<b>4.651</b>
Almería	2.144	2.908	5.052	(658)	(299)	<b>4.095</b>
Avilés	1.279	6.065	7.344	1.209	(524)	<b>8.029</b>
Bahía de Algeciras	20.790	16.937	37.728	(5.230)	(4.062)	<b>28.436</b>
Bahía de Cádiz	3.196	6.956	10.152	1.029	(949)	<b>10.232</b>
Baleares	32.804	24.842	57.645	7.443	(2.943)	<b>62.146</b>
Barcelona	62.372	24.624	86.996	(6.617)	6.232	<b>86.611</b>
Bilbao	2.632	25.954	28.587	9.180	(544)	<b>37.223</b>
Cartagena	22.125	5.830	27.955	(3.397)	2.592	<b>27.150</b>
Castellón	11.461	4.687	16.148	(1.229)	38	<b>14.957</b>
Ceuta	3.589	4.144	7.733	357	21	<b>8.111</b>
Ferrol-San Cibrao	5.585	4.530	10.115	247	(687)	<b>9.674</b>
Gijón	11.997	15.773	27.769	(259)	(5.452)	<b>22.058</b>
Huelva	14.580	5.971	20.551	(402)	716	<b>20.864</b>
Las Palmas	34.850	9.791	44.641	(148)	(12.524)	<b>31.969</b>
Málaga	713	4.783	5.497	557	1.626	<b>7.680</b>
Marín y Ría de Pontev.	2.392	709	3.100	34	700	<b>3.834</b>
Melilla	4.903	2.835	7.738	(76)	1.098	<b>8.760</b>
Motril	(2.332)	2.750	419	7.273	405	<b>8.096</b>
Pasaia	(168)	2.269	2.101	600	33	<b>2.734</b>
S.Cruz de Tenerife	17.177	17.673	34.850	(1.742)	(2.984)	<b>30.124</b>
Santander	2.048	6.396	8.444	1.246	(412)	<b>9.278</b>
Sevilla	282	7.081	7.363	(171)	513	<b>7.705</b>
Tarragona	13.358	19.927	33.285	(672)	(1.085)	<b>31.528</b>
Valencia	33.928	55.477	89.405	(24.248)	(8.457)	<b>56.699</b>
Vigo	(2.802)	12.406	9.604	(335)	412	<b>9.681</b>
Vilagarcía	1.143	1.177	2.320	397	(169)	<b>2.548</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>308.963</b>	<b>308.203</b>	<b>617.166</b>	<b>(23.343)</b>	<b>(27.097)</b>	<b>566.726</b>
Puertos del Estado	4.861	1.742	6.603	(1.308)	(189)	<b>5.106</b>
Fondo Compensación	(817)	10	(807)	(3.658)	(29)	<b>(4.494)</b>
Ajustes consolidación	-	-	-	(1.977)	-	<b>(1.977)</b>
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>313.007</b>	<b>309.955</b>	<b>622.962</b>	<b>(30.286)</b>	<b>(27.315)</b>	<b>565.361</b>

## Estado de flujos de efectivo del período 01-01-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			Aumento/ disminución neta del efectivo o equivalente	Efectivo o equivalent. al comienzo del ejercicio	Efectivo o equivalent. al final del ejercicio
	Pagos por inversiones	Cobros por desinversiones	TOTAL	Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	Cobros y pagos por instrum. de pasivo financ.	TOTAL			
A Coruña	(13.641)	-	<b>(13.641)</b>	229	(7.490)	<b>(7.261)</b>	<b>(9.049)</b>	59.246	50.197
Alicante	(10.986)	15	<b>(10.970)</b>	65	-	<b>65</b>	<b>(6.255)</b>	13.578	7.323
Almería	(4.630)	-	<b>(4.630)</b>	(16)	(667)	<b>(683)</b>	<b>(1.218)</b>	12.141	10.923
Avilés	(4.200)	6	<b>(4.194)</b>	120	(1.364)	<b>(1.243)</b>	<b>2.591</b>	29.080	31.671
Bahía Algeciras	(71.865)	34	<b>(71.831)</b>	463	-	<b>463</b>	<b>(42.932)</b>	203.809	160.877
Bahía de Cádiz	(5.341)	-	<b>(5.341)</b>	5.688	(1.500)	<b>4.188</b>	<b>9.080</b>	21.394	30.473
Baleares	(99.556)	615	<b>(98.941)</b>	540	-	<b>540</b>	<b>(36.254)</b>	199.263	163.008
Barcelona	(87.244)	3.330	<b>(83.914)</b>	94	(13.492)	<b>(13.398)</b>	<b>(10.701)</b>	171.889	161.188
Bilbao	(71.687)	1.107	<b>(70.580)</b>	2.411	(4.243)	<b>(1.832)</b>	<b>(35.190)</b>	37.261	2.072
Cartagena	(27.037)	4.861	<b>(22.176)</b>	(0)	-	<b>(0)</b>	<b>4.973</b>	70.171	75.144
Castellón	(17.885)	-	<b>(17.885)</b>	207	(10.550)	<b>(10.344)</b>	<b>(13.272)</b>	69.565	56.292
Ceuta	(7.613)	337	<b>(7.276)</b>	-	-	<b>-</b>	<b>835</b>	488	1.324
Ferrol-S. Cibrao	(12.708)	9.813	<b>(2.895)</b>	0	(4.319)	<b>(4.319)</b>	<b>2.460</b>	50.638	53.098
Gijón	(5.747)	409	<b>(5.338)</b>	171	(34.316)	<b>(34.144)</b>	<b>(17.424)</b>	23.227	5.804
Huelva	(86.299)	37.625	<b>(48.674)</b>	116	-	<b>116</b>	<b>(27.694)</b>	36.868	9.174
Las Palmas	(73.476)	1.525	<b>(71.950)</b>	7.189	(6.542)	<b>647</b>	<b>(39.334)</b>	81.750	42.415
Málaga	(3.514)	6	<b>(3.509)</b>	765	(9.798)	<b>(9.033)</b>	<b>(4.861)</b>	8.216	3.355
Marín y Ría Pont.	(25.906)	-	<b>(25.906)</b>	98	-	<b>98</b>	<b>(21.973)</b>	39.414	17.441
Melilla	(1.021)	-	<b>(1.021)</b>	1.400	(1.324)	<b>76</b>	<b>7.816</b>	3.970	11.785
Motril	(2.135)	-	<b>(2.135)</b>	246	(200)	<b>46</b>	<b>6.007</b>	3.127	9.134
Pasaia	(4.938)	102	<b>(4.836)</b>	456	-	<b>456</b>	<b>(1.647)</b>	31.568	29.922
S.Cruz Tenerife	(27.630)	2	<b>(27.628)</b>	10.296	(9.896)	<b>401</b>	<b>2.897</b>	53.654	56.551
Santander	(35.491)	93	<b>(35.399)</b>	985	-	<b>985</b>	<b>(25.136)</b>	40.234	15.099
Sevilla	(2.529)	94	<b>(2.436)</b>	1.472	(5.900)	<b>(4.427)</b>	<b>842</b>	15.600	16.442
Tarragona	(22.700)	133	<b>(22.567)</b>	1.770	(4.000)	<b>(2.230)</b>	<b>6.731</b>	45.730	52.461
Valencia	(36.070)	30	<b>(36.040)</b>	(4.866)	(28.439)	<b>(33.305)</b>	<b>(12.645)</b>	101.514	88.868
Vigo	(15.262)	2.118	<b>(13.144)</b>	839	(450)	<b>389</b>	<b>(3.075)</b>	24.758	21.683
Vilagarcía	(1.623)	1.157	<b>(465)</b>	-	(1.054)	<b>(1.054)</b>	<b>1.028</b>	6.469	7.497
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>(778.734)</b>	<b>63.412</b>	<b>(715.322)</b>	<b>30.739</b>	<b>(145.544)</b>	<b>(114.805)</b>	<b>(263.401)</b>	<b>1.454.622</b>	<b>1.191.221</b>
Puertos Estado	(47.112)	11.380	<b>(35.733)</b>	102	(17.750)	<b>(17.648)</b>	<b>(48.275)</b>	69.868	21.594
Fondo Compens.	(10.000)	-	<b>(10.000)</b>	-	-	<b>-</b>	<b>(14.494)</b>	22.948	8.454
Ajustes consolid.	-	(11.097)	<b>(11.097)</b>	1.888	11.186	<b>13.074</b>	<b>(0)</b>	-	-
<b>TOTAL AGREG.</b>	<b>(835.846)</b>	<b>63.695</b>	<b>(772.152)</b>	<b>32.728</b>	<b>(152.108)</b>	<b>(119.379)</b>	<b>(326.169)</b>	<b>1.547.439</b>	<b>1.221.269</b>

## Cuadro de financiación

### Agregado Sistema Portuario

Datos en millones de euros

Aplicaciones	Real 31-12-22	Real 31-12-21	Presupuesto 2022	Diferencia Real/ Presupuesto
<b>1. Altas de activo no corriente</b>	<b>856,5</b>	<b>665,2</b>	<b>1.219,0</b>	<b>-362,5</b>
a) Adquisiciones de inmov. intangible, material e invers. inmov.	398,2	375,3	961,4	-563,2
Inmovilizado intangible	14,3	12,7	29,6	-15,3
Inmovilizado material	383,3	341,6	923,6	-540,3
Inversiones inmobiliarias	0,5	21,0	8,2	-7,6
b) Adquisiciones de inmovilizado financiero	278,3	269,3	195,2	83,1
Inversiones en instrumentos de patrimonio	1,1	2,7	15,6	-14,5
Subvenciones a cobrar a largo plazo	0,3	-	5,2	-5,0
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	62,4	8,6	3,3	59,1
Otras inversiones financieras a largo plazo	214,6	258,0	171,2	43,4
c) Otras altas de activo no corriente	180,0	20,5	62,4	117,7
Inmovilizado por concesiones revertidas, donaciones y legados	24,1	20,5	15,9	8,3
Transferencias de activos desde otros organismos públicos	155,9	0,0	46,5	109,4
<b>2. Reducciones de patrimonio</b>	<b>12,2</b>	<b>8,0</b>	<b>95,8</b>	<b>-83,6</b>
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>33,8</b>	<b>31,4</b>	<b>33,8</b>	<b>-</b>
<b>4. Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>173,0</b>	<b>186,5</b>	<b>139,4</b>	<b>33,6</b>
a) Canc./trasp. deudas con entidades de crédito	128,5	103,5	106,5	22,0
b) Canc./trasp. deudas con proveedores de inmovilizado y otros	23,4	67,7	21,3	2,1
c) Canc./trasp. deudas con empr. grupo y asociadas	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas l.p. por prést. recibidos del FFATP	2,1	1,1	2,1	-0,0
e) Canc./trasp. c.p. periodificaciones a l.p.	5,5	5,5	4,1	1,4
f) Aplicación y traspaso a c. p. de provisiones a largo plazo	13,5	8,7	5,3	8,1
<b>5. Otras aplicaciones</b>	<b>0,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>1.075,8</b>	<b>895,8</b>	<b>1.488,0</b>	<b>-412,2</b>
<b>EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(AUMENTO DE CAPITAL CIRCULANTE)

## Cuadro de financiación

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en millones de euros

ORÍGENES	Real 31-12-22	Real 31-12-21	Presupuesto 2022	Diferencia Real/ Presupuesto
<b>1. Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>610,9</b>	<b>556,5</b>	<b>511,5</b>	<b>99,4</b>
<b>2. Ampliaciones de patrimonio</b>	<b>155,6</b>	<b>3,0</b>	<b>46,5</b>	<b>109,1</b>
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>33,8</b>	<b>31,4</b>	<b>33,8</b>	<b>-</b>
<b>4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>61,3</b>	<b>52,7</b>	<b>149,7</b>	<b>-88,3</b>
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	37,7	31,9	136,0	-98,3
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-0,5	0,3	0,4	-0,9
c) Ingresos por reversión de concesiones	24,1	20,5	13,3	10,9
<b>5. Altas de pasivo no corriente</b>	<b>23,3</b>	<b>72,1</b>	<b>156,2</b>	<b>-132,9</b>
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	0,0	0,0	133,0	-133,0
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado y otros	12,4	6,6	1,1	11,3
c) Deudas a l.p. con empresas del grupo y asociadas	-	43,0	16,3	-16,3
d) Anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	10,8	22,5	5,7	5,2
<b>6. Bajas de activo no corriente</b>	<b>147,9</b>	<b>129,9</b>	<b>161,9</b>	<b>-14,0</b>
a) Enajenación de inmovilizado intangible y material	7,6	2,0	12,7	-5,1
b) Enajenación de inversiones inmobiliarias	1,6	24,5	2,4	-0,8
c) Enajenación de instrumentos de patrimonio	1,5	0,1	-	1,5
d) Enajenación de activos no corrientes mant. para la venta	4,7	3,2	-	4,7
e) Cancel./trasp. c.p. de subvenciones a cobrar a l.p.	-	2,4	3,2	-3,2
f) Cancel./trasp. c.p. de préstamos a l.p. concedidos al FFATP	0,4	0,2	0,4	-0,0
g) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	132,1	97,5	142,2	-10,1
h) Transferencias de activos a otros org. públicos	-	-	1,0	-1,0
<b>8. Otros orígenes</b>	<b>29,1</b>	<b>36,2</b>	<b>1,0</b>	<b>28,1</b>
<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>1.061,9</b>	<b>881,8</b>	<b>1.060,6</b>	<b>1,3</b>
<b>EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES</b>	<b>13,9</b>	<b>14,0</b>	<b>427,4</b>	<b>-413,5</b>

(DISMINUCIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE)



## Cuadro de financiación del período 01-01-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	APLICACIONES DE FONDOS							TOTAL APLICAC.
	Adquisiciones Inmov. intang. material e inver. inmov.	Inversión financiera	Otras altas de activo no corriente	Fondo aportado	Canc./trasp. a c/p. de deudas a l/p. con ent. créd.	Provisiones aplicadas	Otras aplicaciones	
A Coruña	13.811	63	435	618	3.490	876	4.379	<b>23.673</b>
Alicante	5.004	897	-	301	-	43	124	<b>6.368</b>
Almería	2.743	107	-	258	478	-	2	<b>3.588</b>
Avilés	3.761	2.507	-	480	1.100	-	264	<b>8.111</b>
Bahía de Algeciras	18.450	54.938	161	2.261	-	25	230	<b>76.064</b>
Bahía de Cádiz	9.399	1.078	931	519	1.500	1	-	<b>13.428</b>
Baleares	20.781	5.612	-	1.303	-	-	1.658	<b>29.354</b>
Barcelona	32.476	41.047	462	5.172	18.056	1.823	5.846	<b>104.881</b>
Bilbao	34.248	512	695	1.843	4.243	-	2.811	<b>44.353</b>
Cartagena	17.889	9.016	1.971	1.494	-	-	-	<b>30.371</b>
Castellón	8.766	14.141	238	985	9.112	-	2.439	<b>35.680</b>
Ceuta	13.333	840	150	147	-	-	-	<b>14.471</b>
Ferrol-San Cibrao	12.606	65	1	526	1.951	-	2.977	<b>18.125</b>
Gijón	5.083	4.481	239	1.207	26.684	3	5.519	<b>43.216</b>
Huelva	24.440	58.509	302	1.143	-	-	172	<b>84.567</b>
Las Palmas	18.813	4.563	3.336	1.966	6.540	6.475	1.125	<b>42.818</b>
Málaga	3.892	349	-	396	3.178	-	150	<b>7.965</b>
Marín y Ría de Pontevedra	1.118	119	213	183	-	960	147	<b>2.741</b>
Melilla	1.701	456	3.679	8	1.281	-	48	<b>7.173</b>
Motril	2.296	662	274	240	200	-	-	<b>3.672</b>
Pasaia	5.241	30	-	158	-	-	-	<b>5.429</b>
S.Cruz de Tenerife	27.876	20.763	-	891	9.511	2.436	586	<b>62.063</b>
Santander	35.996	945	-	470	-	-	79	<b>37.490</b>
Sevilla	3.087	4.193	861	238	5.900	-	6	<b>14.284</b>
Tarragona	21.692	2.550	76	1.642	4.000	-	367	<b>30.327</b>
Valencia	36.536	4.289	165.680	3.659	28.439	224	5.379	<b>244.205</b>
Vigo	14.279	5.237	343	162	-	-	672	<b>20.694</b>
Vilagarcía	111	236	-	66	1.034	602	6	<b>2.055</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>395.427</b>	<b>238.206</b>	<b>180.048</b>	<b>28.336</b>	<b>126.696</b>	<b>13.467</b>	<b>34.985</b>	<b>1.017.165</b>
Puertos del Estado	2.755	40.064	-	5.500	1.811	-	19.768	<b>69.898</b>
Fondo Compensación	-	-	-	34.643	-	-	-	<b>34.643</b>
Ajustes consolidación	-	-	-	(34.643)	-	-	(11.311)	<b>(45.954)</b>
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>398.182</b>	<b>278.271</b>	<b>180.048</b>	<b>33.836</b>	<b>128.507</b>	<b>13.467</b>	<b>43.442</b>	<b>1.075.752</b>

## Cuadro de financiación del período 01-01-2022 a 31-12-2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	ORÍGENES DE FONDOS						TOTAL ORÍGENES	VARIACIÓN FONDO DE MANIOBRA
	Recursos procedentes de las operaciones	Fondo recibido	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Deudas a largo plazo con entidades de crédito	Enajenación activos no corrientes	Otros orígenes		
A Coruña	16.425	872	3.620	-	-	3.469	<b>24.386</b>	<b>713</b>
Alicante	5.676	157	46	-	15	1.114	<b>7.009</b>	<b>641</b>
Almería	4.384	511	684	-	-	370	<b>5.949</b>	<b>2.360</b>
Avilés	9.696	296	784	-	6	301	<b>11.083</b>	<b>2.971</b>
Bahía de Algeciras	36.415	112	(241)	-	-	6.817	<b>43.102</b>	<b>(32.962)</b>
Bahía de Cádiz	7.137	387	1.704	-	-	3.070	<b>12.298</b>	<b>(1.129)</b>
Baleares	58.155	1.025	535	-	604	4.127	<b>64.447</b>	<b>35.093</b>
Barcelona	100.615	289	812	-	4	21.657	<b>123.377</b>	<b>18.496</b>
Bilbao	30.383	102	1.402	-	-	1.463	<b>33.350</b>	<b>(11.003)</b>
Cartagena	30.878	362	1.469	-	12	24.903	<b>57.624</b>	<b>27.253</b>
Castellón	16.272	295	504	-	-	5.039	<b>22.110</b>	<b>(13.570)</b>
Ceuta	(1.676)	8.553	8.980	-	337	679	<b>16.872</b>	<b>2.402</b>
Ferrol-San Cibrao	8.264	531	779	-	6	320	<b>9.899</b>	<b>(8.226)</b>
Gijón	23.926	183	499	-	4.662	220	<b>29.490</b>	<b>(13.726)</b>
Huelva	21.106	257	418	-	4.607	61.406	<b>87.795</b>	<b>3.228</b>
Las Palmas	42.104	1.047	5.345	-	1.500	4.563	<b>54.560</b>	<b>11.742</b>
Málaga	3.350	326	891	-	6	3.017	<b>7.589</b>	<b>(376)</b>
Marín y Ría de Pontev.	3.053	176	309	-	-	2.224	<b>5.762</b>	<b>3.021</b>
Melilla	854	6.922	3.679	1	-	1.311	<b>12.766</b>	<b>5.593</b>
Motril	1.454	78	274	-	-	70	<b>1.875</b>	<b>(1.797)</b>
Pasaia	2.118	154	224	-	176	1.055	<b>3.727</b>	<b>(1.702)</b>
S.Cruz de Tenerife	41.230	8.209	9.679	-	1	4.585	<b>63.704</b>	<b>1.641</b>
Santander	8.712	634	2.052	-	93	654	<b>12.145</b>	<b>(25.345)</b>
Sevilla	9.578	624	1.529	-	-	2.790	<b>14.521</b>	<b>237</b>
Tarragona	31.575	332	1.480	-	4	3.425	<b>36.816</b>	<b>6.490</b>
Valencia	82.448	68	12.524	-	64	170.883	<b>265.987</b>	<b>21.782</b>
Vigo	4.124	499	1.277	-	2.118	10.362	<b>18.379</b>	<b>(2.314)</b>
Vilagarcía	1.782	490	-	-	1.157	354	<b>3.784</b>	<b>1.729</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>600.038</b>	<b>33.491</b>	<b>61.256</b>	<b>1</b>	<b>15.373</b>	<b>340.247</b>	<b>1.050.406</b>	<b>33.241</b>
Puertos del Estado	10.866	1.152	86	-	-	11.520	<b>23.624</b>	<b>(46.274)</b>
Fondo Compensación	(10)	33.836	-	-	-	-	<b>33.826</b>	<b>(817)</b>
Ajustes consolidación	-	(34.643)	-	-	-	(11.311)	<b>(45.954)</b>	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>610.893</b>	<b>33.836</b>	<b>61.342</b>	<b>1</b>	<b>15.373</b>	<b>340.457</b>	<b>1.061.902</b>	<b>(13.850)</b>



## Recursos procedentes de las operaciones 2022

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles 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	5.294	(872)	618	20.469	-	22	48
ALICANTE	2.506	(157)	301	4.477	514	27	(8)
ALMERÍA	1.900	(511)	258	6.181	-	(493)	226
AVILÉS	3.473	(296)	480	7.400	548	39	307
BAHÍA DE ALGECIRAS	16.383	(112)	2.261	28.006	5	495	184
BAHÍA DE CÁDIZ	1.225	(387)	519	9.431	18	36	7
BALEARES	32.937	(1.025)	1.303	18.533	-	8.221	(542)
BARCELONA	63.068	(289)	5.172	54.646	(309)	(1.656)	1.235
BILBAO	2.732	(102)	1.843	28.314	148	-	0
CARTAGENA	23.040	(362)	1.494	13.091	-	(50)	(9)
CASTELLÓN	11.678	(295)	985	8.228	-	-	25
CEUTA	3.749	(8.553)	147	4.282	-	-	100
FERROL-SAN CIBRAO	4.347	(531)	526	7.372	-	-	4
GIJÓN	10.182	(183)	1.207	22.337	(283)	10	(4.517)
HUELVA	14.388	(257)	1.143	16.592	-	-	(4.148)
LAS PALMAS	32.866	(1.047)	1.966	27.189	(752)	(5.859)	-
MÁLAGA	726	(326)	396	6.323	76	-	(6)
MARÍN Y RÍA DE PONTEV.	2.491	(176)	183	3.618	-	21	15
MELILLA	5.061	(6.922)	8	5.900	-	-	59
MOTRIL	(1.753)	(78)	240	3.413	-	432	157
PASAIA	(157)	(154)	158	3.807	-	-	(155)
S.CRUZ DE TENERIFE	32.095	(8.209)	891	23.194	-	(682)	(0)
SANTANDER	2.490	(634)	470	8.049	14	-	635
SEVILLA	3.341	(624)	238	9.455	-	-	16
TARRAGONA	10.748	(332)	1.642	22.150	1	-	257
VALENCIA	31.391	(68)	3.659	55.263	344	11.362	2.290
VIGO	(7.196)	(499)	162	11.363	20	-	3.381
VILAGARCÍA	1.103	(490)	66	2.696	-	-	(518)
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>310.111</b>	<b>(33.491)</b>	<b>28.336</b>	<b>431.780</b>	<b>344</b>	<b>11.925</b>	<b>(959)</b>
PUERTOS DEL ESTADO	4.910	(1.152)	5.500	1.813	-	-	13
Fondo de Compensación	(817)	(33.836)	34.643	-	-	-	-
Ajustes de consolidación	-	68.479	(68.479)	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>314.204</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>433.592</b>	<b>344</b>	<b>11.925</b>	<b>(946)</b>



## Recursos procedentes de las operaciones 2022

### Agregado Sistema Portuario (continuación)

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	Reclasificación a gastos del inmovilizado	Imputación al rdo. de subvenciones	Imputación al rdo. de anticipos	Incorporación 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	-	(7.265)	-	-	-	11	(1.899)	16.425
ALICANTE	-	(1.973)	(9)	-	-	-	-	5.676
ALMERÍA	-	(2.731)	(622)	-	-	176	-	4.384
AVILÉS	29	(2.284)	-	-	-	-	(0)	9.696
BAHÍA DE ALGECIRAS	0	(10.807)	-	-	-	-	-	36.415
BAHÍA DE CÁDIZ	-	(3.565)	-	(113)	-	-	(35)	7.137
BALEARES	-	(1.115)	-	-	-	-	(156)	58.155
BARCELONA	-	(9.479)	(8.179)	-	-	-	(3.594)	100.615
BILBAO	-	(2.505)	-	-	-	-	(47)	30.383
CARTAGENA	61	(3.136)	-	-	-	-	(3.252)	30.878
CASTELLÓN	-	(1.171)	(297)	(2)	(3.516)	-	637	16.272
CEUTA	-	(1.402)	-	-	-	-	-	(1.676)
FERROL-SAN CIBRAO	15	(2.987)	-	(479)	-	67	(70)	8.264
GIJÓN	-	(4.852)	-	-	-	25	-	23.926
HUELVA	81	(5.744)	-	-	-	-	(949)	21.106
LAS PALMAS	138	(8.978)	-	-	(3.420)	-	-	42.104
MÁLAGA	13	(1.858)	(5)	-	-	-	(1.989)	3.350
MARÍN Y RÍA DE PONTEV.	-	(1.405)	-	-	-	-	(1.694)	3.053
MELILLA	-	(2.003)	-	-	-	-	(1.250)	854
MOTRIL	-	(957)	-	-	-	-	-	1.454
PASAIA	-	(1.381)	-	-	-	-	-	2.118
S. CRUZ DE TENERIFE	-	(5.242)	(875)	(4)	-	62	-	41.230
SANTANDER	-	(2.312)	-	-	-	-	-	8.712
SEVILLA	-	(2.720)	-	-	-	-	(128)	9.578
TARRAGONA	9	(1.622)	-	-	-	-	(1.279)	31.575
VALENCIA	-	(6.693)	(2.657)	-	-	273	(12.715)	82.448
VIGO	166	(3.247)	(78)	-	-	50	-	4.124
VILAGARCÍA	-	(1.074)	-	-	-	-	-	1.782
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>512</b>	<b>(100.509)</b>	<b>(12.723)</b>	<b>(598)</b>	<b>(6.936)</b>	<b>665</b>	<b>(28.419)</b>	<b>600.038</b>
PUERTOS DEL ESTADO	-	(184)	-	-	-	(34)	-	10.866
Fondo de Compensación	-	-	-	-	-	-	-	(10)
Ajustes de consolidación	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>512</b>	<b>(100.693)</b>	<b>(12.723)</b>	<b>(598)</b>	<b>(6.936)</b>	<b>631</b>	<b>(28.419)</b>	<b>610.893</b>

## Fondos de maniobra (capital circulante)

### Agregado Sistema Portuario

Datos en miles de euros

AUTORIDAD PORTUARIA	31-12-21			31-12-20			Variación capital circulante
	Activo corriente (*)	Pasivo corriente	Fondo de maniobra	Activo corriente (*)	Pasivo corriente	Fondo de maniobra	
A CORUÑA	66.020	15.448	<b>50.571</b>	66.523	16.664	<b>49.859</b>	<b>713</b>
ALICANTE	18.636	2.304	<b>16.333</b>	17.899	2.207	<b>15.692</b>	<b>641</b>
ALMERÍA	16.877	3.107	<b>13.770</b>	15.537	4.128	<b>11.409</b>	<b>2.360</b>
AVILÉS	36.664	5.414	<b>31.250</b>	33.448	5.169	<b>28.279</b>	<b>2.971</b>
BAHÍA DE ALGECIRAS	186.025	11.587	<b>174.439</b>	218.899	11.499	<b>207.401</b>	<b>(32.962)</b>
BAHÍA DE CÁDIZ	37.159	17.392	<b>19.768</b>	27.030	6.133	<b>20.897</b>	<b>(1.129)</b>
BALEARES	268.399	13.030	<b>255.369</b>	230.167	9.891	<b>220.276</b>	<b>35.093</b>
BARCELONA	289.453	45.110	<b>244.343</b>	268.434	42.586	<b>225.848</b>	<b>18.496</b>
BILBAO	58.780	13.767	<b>45.013</b>	69.235	13.219	<b>56.016</b>	<b>(11.003)</b>
CARTAGENA	124.623	8.043	<b>116.580</b>	95.439	6.112	<b>89.326</b>	<b>27.253</b>
CASTELLÓN	61.078	9.148	<b>51.930</b>	74.406	8.906	<b>65.500</b>	<b>(13.570)</b>
CEUTA	16.159	12.751	<b>3.409</b>	4.867	3.860	<b>1.007</b>	<b>2.402</b>
FERROL-SAN CIBRAO	78.355	10.520	<b>67.835</b>	84.300	8.238	<b>76.061</b>	<b>(8.226)</b>
GIJÓN	23.552	21.036	<b>2.516</b>	39.299	23.056	<b>16.242</b>	<b>(13.726)</b>
HUELVA	122.930	8.816	<b>114.114</b>	121.416	10.530	<b>110.886</b>	<b>3.228</b>
LAS PALMAS	121.185	29.496	<b>91.688</b>	101.659	21.713	<b>79.947</b>	<b>11.742</b>
MÁLAGA	10.638	11.788	<b>(1.150)</b>	13.188	13.962	<b>(773)</b>	<b>(376)</b>
MARÍN Y RÍA DE PONTEV.	45.578	3.551	<b>42.027</b>	40.785	1.779	<b>39.006</b>	<b>3.021</b>
MELILLA	16.400	9.558	<b>6.843</b>	5.468	4.218	<b>1.250</b>	<b>5.593</b>
MOTRIL	12.546	5.252	<b>7.294</b>	11.028	1.937	<b>9.091</b>	<b>(1.797)</b>
PASAIA	34.438	6.264	<b>28.174</b>	35.881	6.005	<b>29.876</b>	<b>(1.702)</b>
S.CRUZ DE TENERIFE	72.219	25.958	<b>46.261</b>	68.651	24.031	<b>44.620</b>	<b>1.641</b>
SANTANDER	37.379	12.130	<b>25.249</b>	56.436	5.842	<b>50.594</b>	<b>(25.345)</b>
SEVILLA	23.638	12.526	<b>11.111</b>	23.838	12.964	<b>10.874</b>	<b>237</b>
TARRAGONA	70.085	13.214	<b>56.871</b>	61.994	11.612	<b>50.382</b>	<b>6.490</b>
VALENCIA	153.182	53.078	<b>100.104</b>	160.852	82.530	<b>78.322</b>	<b>21.782</b>
VIGO	29.392	6.269	<b>23.123</b>	32.929	7.492	<b>25.437</b>	<b>(2.314)</b>
VILAGARCÍA	9.611	2.356	<b>7.255</b>	7.292	1.766	<b>5.526</b>	<b>1.729</b>
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>2.041.003</b>	<b>388.913</b>	<b>1.652.091</b>	<b>1.986.899</b>	<b>368.049</b>	<b>1.618.850</b>	<b>33.241</b>
PUERTOS DEL ESTADO	139.201	123.296	<b>15.905</b>	92.535	30.356	<b>62.179</b>	<b>(46.274)</b>
Fondo de Compensación	27.385	25	<b>27.360</b>	28.178	1	<b>28.177</b>	<b>(817)</b>
Ajustes de consolidación	-56.567	-56.567	-	-17.537	-17.537	-	-
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>2.151.022</b>	<b>455.666</b>	<b>1.695.356</b>	<b>2.090.076</b>	<b>380.869</b>	<b>1.709.206</b>	<b>(13.850)</b>

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

# INVERSIONES

## 5.1. Inversiones realizadas en 2022 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 2022.

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 y Administraciones Públicas 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 2022, 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:

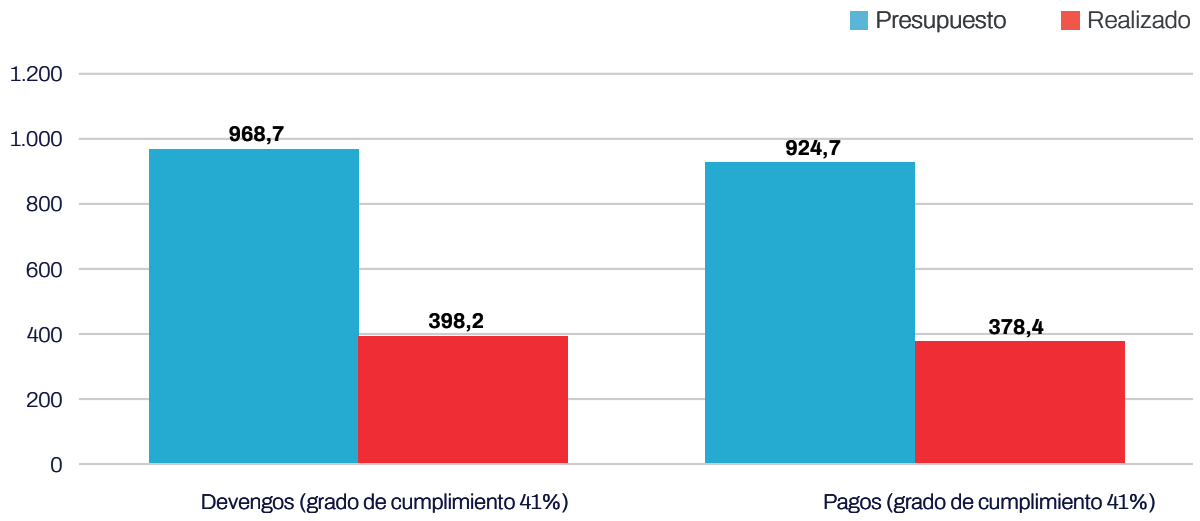
En devengos (no incluye otras altas de ni inversiones financieras)	Millones de euros		Diferencia	Variación (%)
	2022	2021		
Presupuesto del Plan de Empresa	968,7	1.033,5	-64,8	-6,27%
Datos reales de adquisiciones de inmovilizado	398,2	352,1	46,1	13,10%
% ejecución sobre el presupuesto	41%	34%		

En pagos	Millones de euros		Diferencia	Variación (%)
	2022	2021		
Presupuesto según ley de Presupuestos Generales del Estado	924,7	1.001,3	-76,6	-7,65%
Datos reales de pagos del Estado de Flujos de Efectivo	378,4	359,3	19,1	5,33%
% ejecución sobre el presupuesto	40,9%	36%		

Como queda indicado en los cuadros anteriores, la inversión realizada en inmovilizado material, inmobiliario e intangible en 2022, según el criterio del devengo, han sido de 398,2 millones de euros, alcanzando un grado de ejecución sobre el presupuesto del 41%. Las inversiones en 2022 representan un incremento de 46,1 millones de euros, un 13,1 % más que las inversiones efectuadas en el ejercicio anterior.

## Grado de cumplimiento de la inversión total en 2022

Datos en millones de euros



Operativa de pasta de papel en el puerto de Motril.



## 5.1.1. Evolución del Plan de Inversiones en devengos

(Datos en miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	PRESUPUESTO (1)				INVERSIÓN REALIZADA (2)			
	Material (3)	Intangible	Financiero	Total	Material (3)	Intangible	Financiero	Total
A Coruña	40.100	1.460	76	41.636	13.423	389	0	13.812
Alicante	8.011	80	60	8.151	4.963	41	24	5.028
Almería	4.313	40	354	4.707	2.725	18	32	2.775
Avilés	14.578	80	243	14.901	3.634	126	21	3.781
Bahía de Algeciras	64.496	2.115	5.298	71.909	18.184	266	53.559	72.009
Bahía de Cádiz	17.712	1.109	102	18.923	8.684	715	99	9.497
Baleares	47.020	500	582	48.102	20.242	539	4.220	25.001
Barcelona	92.882	6.000	79.373	178.255	27.745	4.733	41.047	73.525
Bilbao	49.000	1.350	250	50.600	33.161	1.087	345	34.593
Cartagena	66.204	1.958	9.320	77.482	16.842	1.047	8.043	25.932
Castellón	24.930	395	32	25.357	8.540	226	10.024	18.790
Ceuta	13.635	150	48	13.833	13.303	30	48	13.381
Ferrol San-Cibrao	32.086	205	30	32.321	12.568	38	44	12.650
Gijón	15.389	318	80	15.787	4.925	158	4.481	9.564
Huelva	62.211	150	23.221	85.582	24.423	17	26.624	51.064
Las Palmas	65.765	450	514	66.729	18.797	16	3.751	22.564
Málaga	17.862	400	250	18.512	3.828	65	52	3.945
Marín y Ría de Pontevedra	9.510	25	78	9.613	1.117	1	5	1.122
Melilla	4.290	350	0	4.640	1.701	1.701		
Motril	8.114	150	70	8.334	2.260	37	80	2.377
Pasaia	18.086	285	50	18.421	5.140	101	18	5.259
Sta. Cruz de Tenerife	51.431	1.740	5.208	58.380	26.795	1.080	1.396	29.271
Santander	42.063	100	30	42.193	35.929	67	15	36.011
Sevilla	9.585	0	45	9.630	3.087	0	5	3.092
Tarragona	40.819	600	150	41.569	21.223	469	2.262	23.954
Valencia	86.293	5.045	1.234	92.572	34.330	2.206	1.495	38.031
Vigo	26.165	200	175	26.540	13.989	290	52	14.331
Vilagarcía	2.013	90	15	2.118	104	7	12	123
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>934.564</b>	<b>25.345</b>	<b>126.888</b>	<b>1.086.798</b>	<b>381.662</b>	<b>13.770</b>	<b>157.752</b>	<b>553.185</b>
P. del Estado y Ajustes	6.750	2.000	363	9.113	1.773	982	40.064	42.819
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>941.314</b>	<b>27.345</b>	<b>127.251</b>	<b>1.095.911</b>	<b>383.436</b>	<b>14.751</b>	<b>197.817</b>	<b>596.004</b>

(1) Según el Presupuesto aprobado en reuniones de Planes de Empresa 2022. Sin incluir otras altas de inmovilizado.

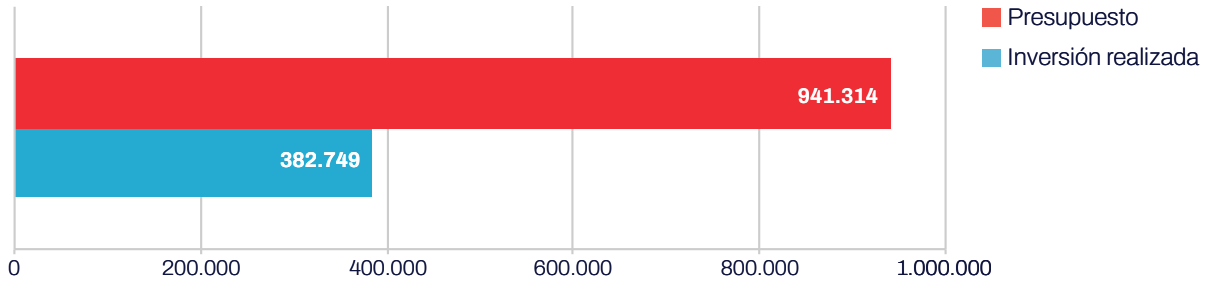
(2) Inversión ejecutada en 2022.

(3) Incluye inversiones inmobiliarias.

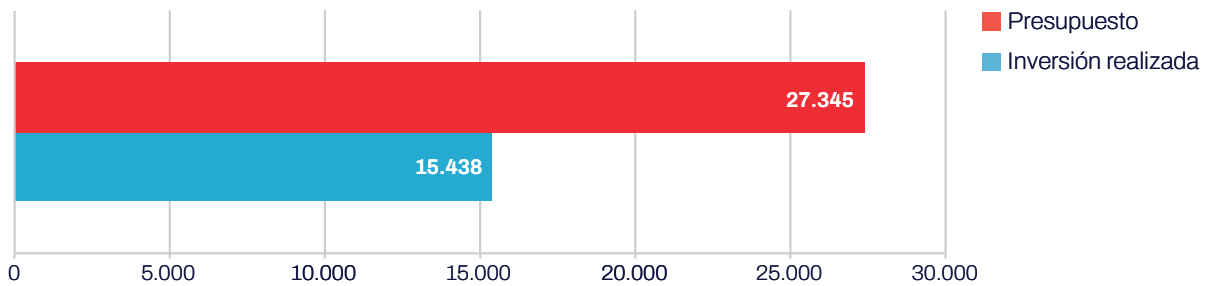
(4) Excluidas las adiciones por activos por impuestos diferidos.

## 5.1.2. Evolución del Plan de Inversiones en devengos

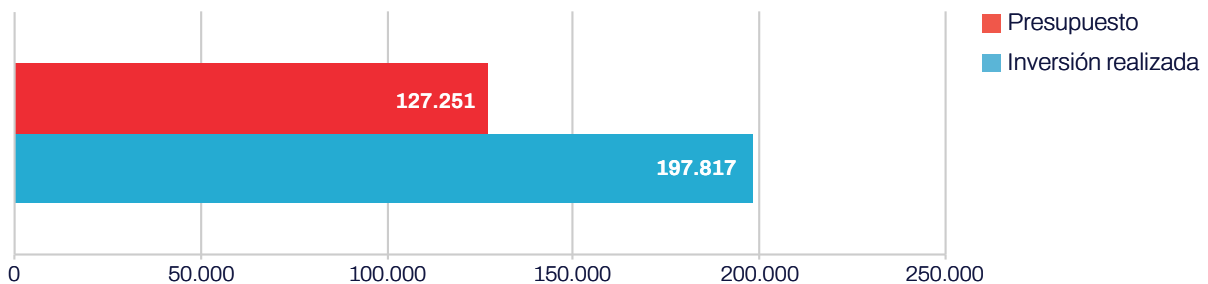
**INVERSIÓN MATERIAL**  
Evolución del Plan de inversiones de 2022  
(Datos en miles de euros)



**INVERSIÓN INTANGIBLE**  
Evolución del Plan de inversiones de 2022  
(Datos en miles de euros)

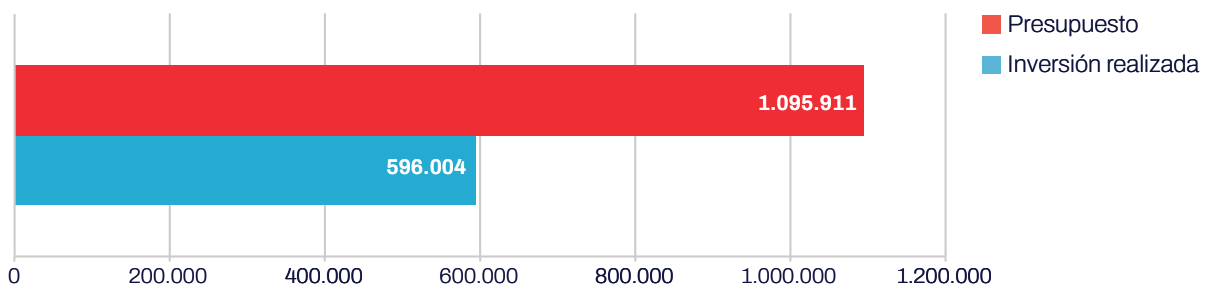


**INVERSIÓN FINANCIERA**  
Evolución del Plan de inversiones de 2022  
(Datos en miles de euros) (1)



(1) Excluidas las adiciones por activos por impuestos diferidos.

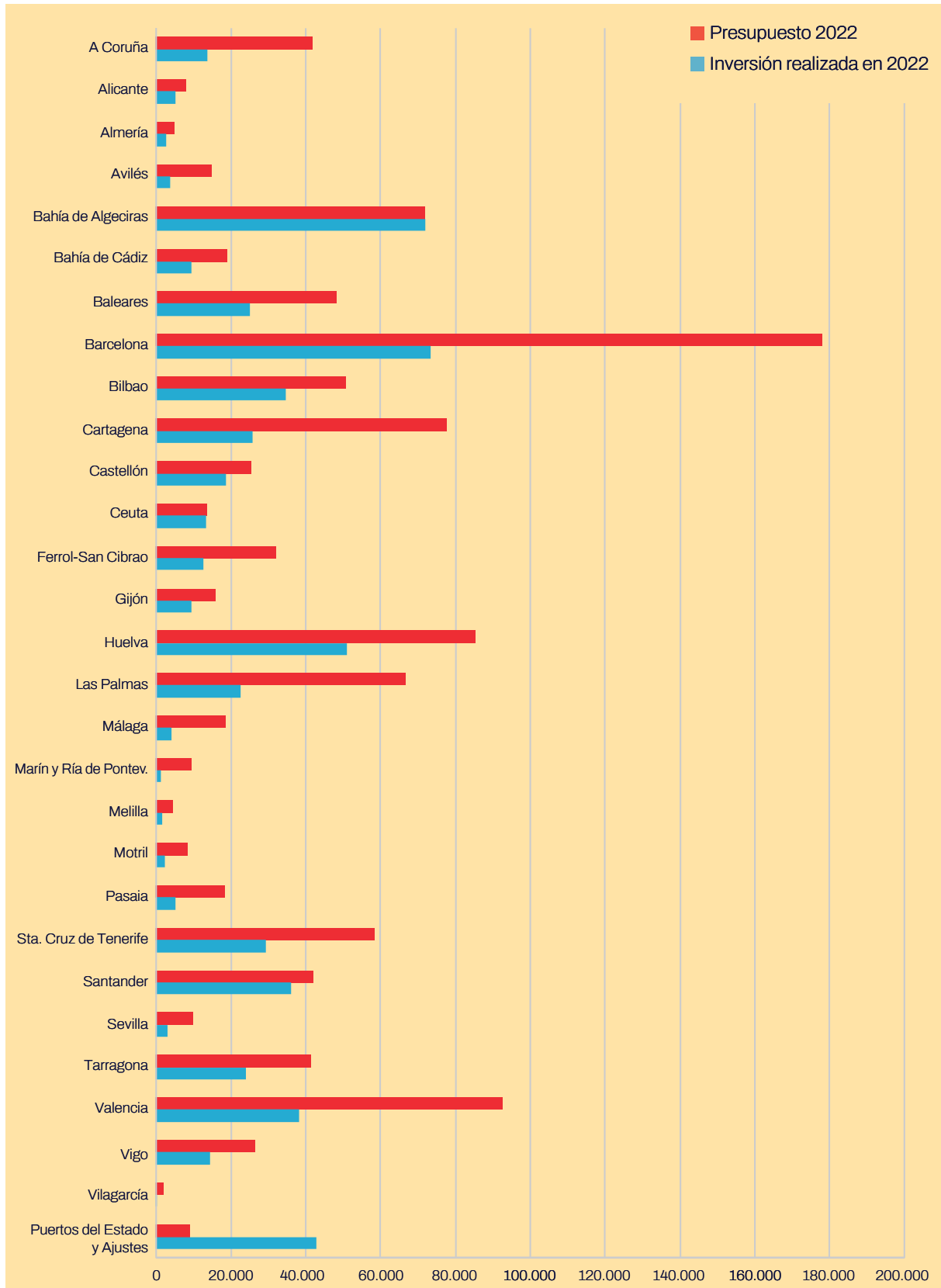
**INVERSIÓN TOTAL**  
Evolución del Plan de inversiones de 2022  
(Datos en miles de euros)



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

#### Inversión realizada respecto al Presupuesto en 2022

(Datos en miles de euros)



## 5.1.4. Evolución del Plan de Inversiones en pagos (\*)

(Datos en miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	PRESUPUESTO (1)			INVERSIÓN REALIZADA (2)		
	Material	Intangible	Total	Material	Intangible	Total
A Coruña	31.099	1.460	32.559	13.256	385	13.641
Alicante	8.373	100	8.473	4.921	65	4.986
Almería	4.495	40	4.535	3.090	40	3.130
Avilés	15.186	88	15.274	4.022	161	4.183
Bahía de Algeciras	55.530	2.118	57.648	17.965	450	18.415
Bahía de Cádiz	17.284	1.109	18.393	4.795	546	5.341
Baleares	43.824	500	44.324	18.181	379	18.560
Barcelona	91.213	5.962	97.175	26.530	4.614	31.144
Bilbao	45.112	1.426	46.538	35.505	1.087	36.592
Cartagena	63.259	2.388	65.647	17.986	1.010	18.996
Castellón	23.753	405	24.158	7.663	222	7.885
Ceuta	13.832	150	13.982	7.583	30	7.613
Ferrol San-Cibrao	31.521	277	31.798	12.648	60	12.708
Gijón	14.765	313	15.079	5.187	163	5.350
Huelva	62.211	150	62.361	27.622	17	27.640
Las Palmas	58.208	112	58.320	19.330	30	19.360
Málaga	17.730	400	18.130	3.463	51	3.514
Marín y Ría de Pontev.	9.075	25	9.100	901	4	906
Melilla	4.179	334	4.513	1.021	0	1.021
Motril	5.127	137	5.264	2.098	37	2.135
Pasaia	17.666	306	17.972	4.696	105	4.801
Sta. Cruz de Tenerife	50.542	1.740	52.283	25.147	1.095	26.242
Santander	42.063	100	42.163	28.837	75	28.912
Sevilla	9.585	0	9.585	2.529	0	2.529
Tarragona	40.668	600	41.268	20.363	195	20.558
Valencia	86.293	5.045	91.338	31.856	2.919	34.775
Vigo	26.051	200	26.251	14.962	293	15.255
Vilagarcía	1.694	90	1.784	110	7	117
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>890.338</b>	<b>25.576</b>	<b>915.914</b>	<b>362.267</b>	<b>14.040</b>	<b>376.307</b>
P. del Estado y Ajustes	6.750	2.000	8.750	610	1.473	2.083
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>897.088</b>	<b>27.576</b>	<b>924.664</b>	<b>362.877</b>	<b>15.513</b>	<b>378.390</b>

(1) Según Ley de Presupuestos Generales sin IVA.

(2) Inversión realizada en 2021 sin IVA.

(\*) No se incluye inversión financiera.



## 5.1.5. Grado de ejecución de las principales obras

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

(Datos en millones de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	TITULO DEL PROYECTO	Presupuesto total (*)	Certificado al 31-12-2021	Certificado en 2022	Total	Pendiente de ejecutar en %
A Coruña	Ampliación del Muelle Langosteira A2-A3 y Mejora del Calado en las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira	16,02	15,18	0,80	15,97	0,31%
Bahía de Algeciras	Edificio protección portuaria CCP	4,63	1,95	2,67	4,62	0%
	Proyecto de reordenación del acceso sur al Puerto de Algeciras. Fase II: Nuevo control de acceso.	4,46	0,00	0,30	0,30	93%
Balears	Estación Marítima en Explanada y Muelles Comerciales al abrigo del Dique de Botafoch	18,29	6,43	8,11	14,54	21%
	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoch	10,90	0,00	0,00	0,00	100%
	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma	43,27	0,00	0,10	0,10	100%
Barcelona	Remodelación instalaciones ASTA	17,40	0,14	1,44	1,57	91%
	Redacción, ejecución del proyecto y realización del servicio "Piloto de suministro eléctrico a buques portacontenedores"	4,86	0,00	0,00	0,00	100%
	Remodelación área pesquera. Lonja.	7,56	0,00	0,54	0,54	93%
	Rehabilitación tinglados muelle Oriental	5,79	0,00	0,00	0,00	100%
	Nuevo acceso ferroviario. Vías de Acceso y Expedición/Recepción en Nou Llobregat. Servicios Afectados y Consolidación de Terreno	24,95	0,00	0,00	0,00	100%
Bilbao	Prolongación del muelle AZ-1 del puerto de Bilbao	27,38	3,35	23,61	26,96	2%
	Urbanización Espigón central (1ª Fase) 1ª Etapa	8,76	7,87	0,88	8,76	0%
	Nuevo vial de acceso al ZAD-3 del puerto de Bilbao	4,35	2,86	1,07	3,94	10%
Cartagena	Pavimentación del entorno del Muelle Sur y la Terminal Polivalente. Dársena de Escombreras.	4,39	0,00	0,00	0,00	100%
Castellón	Muelle de graneles líquidos de la Dársena Sur	4,54	2,54	1,87	4,41	3%
	Primera fase de la Red Ferroviaria de la Dársena Sur	6,64	0,00	0,13	0,13	98%
Ceuta	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima	16,52	0,00	4,46	4,46	73%
Ferrol-San Cibrao	Acceso Ferroviario al puerto Exterior	72,50	38,43	2,03	40,46	44%
	Red ferroviaria interna e instalaciones de intercambio modal en el PE de Ferrol (fase 1)	4,94	0,53	3,57	4,10	17%
Huelva	Ampliación Norte del Muelle Sur	38,64	28,31	6,59	34,91	10%
	Desdoble de la carretera de acceso al muelle Sur	8,44	4,95	2,13	7,08	16%
	Edificio Multifuncional en el Muelle Sur y zonas aledañas	6,58	1,70	4,87	6,58	0%
	Rehabilitación para garantizar la estabilidad y seguridad estructural del Muelle de Carga de la Compañía Española de Minas de Tharsis	6,40	0,02	0,94	0,96	85%
	Obras relativas al Proyecto de "Nuevo Acceso Único al Puerto Exterior"	3,02	0,00	0,00	0,00	100%
	Nueva Plataforma ro-ro en el Muelle Sur del Puerto de Huelva	19,47	0,00	2,48	2,48	87%
Las Palmas	Prolongación del dique Reina Sofía Sur (2ª fase)	29,30	26,63	2,67	29,30	0%
Pasaia	Pavimentación del muelle en la zona de la térmica en el puerto de Pasaia	3,92	0,20	3,71	3,92	0%
Santa Cruz de Tenerife	Viarío y Redes Básicas del Puerto de Granadilla	12,42	9,77	1,94	11,71	6%
	Defensa y rellenos Puerto de Granadilla	11,37	1,85	0,00	1,86	84%
	Obra defensa marítima y de ordenación de la zona de Charcos Valleseco. Fase 2	14,66	3,73	7,35	11,08	24%
Santander	Acondicionamiento de la parcela 8.2.3 para pdi de automóviles (puerto de santander) (silo con planta baja y primer forjado)	18,48	8,88	7,83	16,71	10%
	Tramo 1-4 de los muelles de Maliaño	15,41	1,50	10,21	11,71	24%
	Finalización de las obras de Raos 9	24,27	0,00	9,13	9,13	62%
	Rampa ro-ro flotante tramo 4 muelles de Maliaño	4,05	0,00	2,72	2,72	33%
Tarragona	Movimiento de tierras de zonas de conexión ferroviaria y adecuación de parcela intermodal del término municipal de Guadalajara	4,32	2,87	1,46	4,32	0%
	Paso inferior de acceso a la ZAL bajo la carretera Salou-Tarragona C-31B	5,26	0,00	0,00	0,00	100%
Valencia	Remodelación de la Terminal Ferroviaria del muelle Príncipe Felipe	6,48	5,55	0,43	5,98	8%
	Mejora trazado red ferroviaria incluyendo playa vías, eliminación pasos a nivel y reordenación red viaria	39,93	2,93	22,47	25,40	36%
	Construcción de subestación eléctrica en el Puerto de Valencia	9,29	0,00	0,00	0,00	100%
	Nuevo paseo marítimo en la zona norte del Puerto de Sagunto	4,94	0,00	0,05	0,05	99%
Vigo	Urbanización del área logística empresarial en la PLISAN 1ª fase ejecución	5,70	5,67	0,03	5,70	0%
<b>SUBTOTAL</b>		<b>600,49</b>	<b>183,86</b>	<b>138,58</b>	<b>322,44</b>	<b>46%</b>

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

## 5.1.6. Características de las obras en curso en 2022 con presupuesto superior a 4 millones de euros y de otras obras singulares

### A CORUÑA

#### **AMPLIACIÓN DEL MUELLE LANGOSTEIRA A2-A3 Y MEJORA DE CALADO EN LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA**

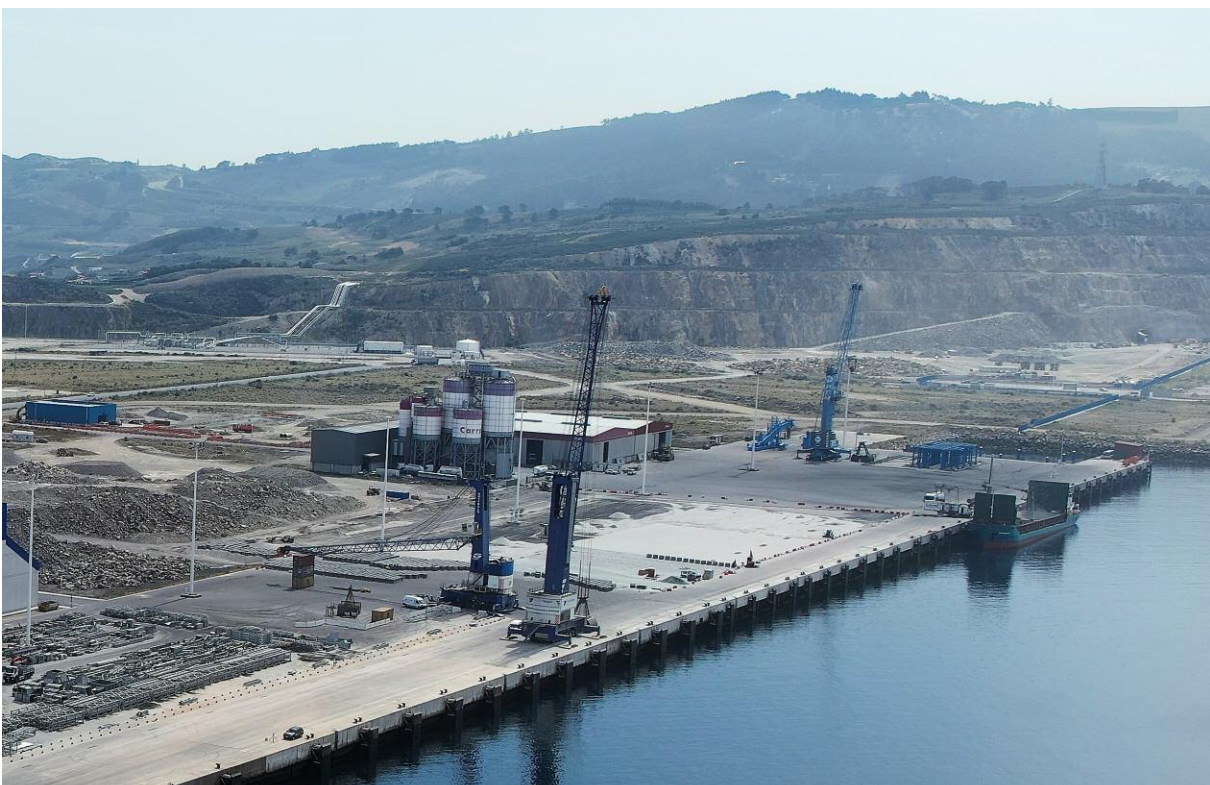
En septiembre de 2018 comenzaron las obras de este proyecto que tiene por objeto la construcción de un nuevo tramo de muelle de 348,00 m de longitud entre el Muelle Langosteira A1 y el Muelle Langosteira A3 completando así la alineación del Muelle Transversal de la nueva dársena con una longitud total de 1.548,00 m. El calado de este muelle es variable, desde -21,85 hasta -15,35, condicionado por los calados de los muelles existentes. Se ejecuta con 7 cajones de hormigón armado con celdas circulares. Tres de estos cajones, los correspondientes al tramo de calado -15,35, se ejecutan con ventanas antirreflejantes que permitan la amortiguación de la agitación, mejorando así el comportamiento de los buques atracados.

Atendiendo a los estudios realizados de operatividad en la dársena es necesario el dragado en roca de los calados de las fosas de atraque, determinadas según las ROM 2.0-11, así como parte de la dársena, para mejorar la accesibilidad de los buques de diseño a los muelles.

Se incluye también la ejecución del relleno de la explanada portuaria trasdosada a este tramo, con lo que se completa la denominada Explanada de Levante. El material se obtiene de las propias instalaciones portuarias, lo que redundará asimismo en un incremento de explanada portuaria.

Asimismo, se incluye la mejora de calado del canal de acceso al puerto, con una partida destinada al dragado en roca en el canal hasta una cota mínima referida al cero REDMAR de Langosteira de -26,50 m. Con ello se consigue asegurar un alto nivel de operatividad para el buque de 200.000 TPM, similar al que el canal actual (cota -22,50 m) ofrece a los buques de 150.000 TPM y operatividades aceptables, en una primera fase, para el buque de 300.000 TPM.

En septiembre de 2020 tuvo lugar la recepción parcial del muelle, continuándose con el dragado, y durante el año 2022 se ha completado gran parte del correspondiente a las fosas de atraque y dársena.



## ALICANTE

### MEJORA Y PAVIMENTACIÓN DE LOS MUELLES 1 Y 2

El objeto del Proyecto iniciado a finales del año 2021 consta de las obras correspondientes a la mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo del Puerto de Alicante, en los muelles 1 y 2.

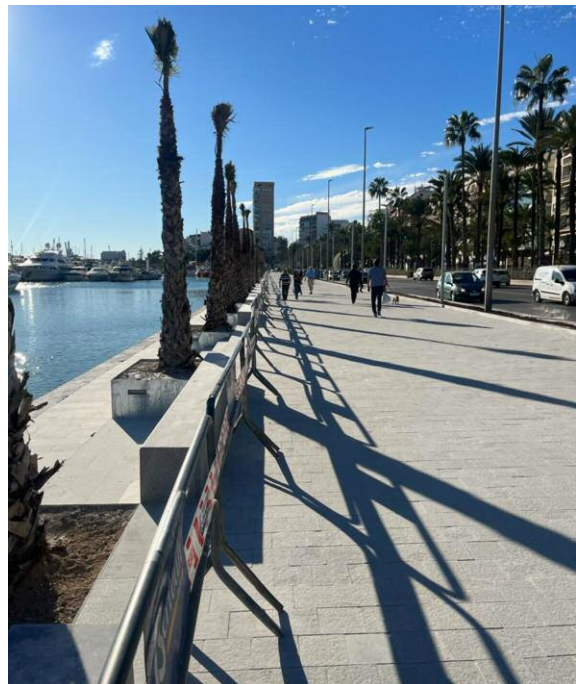
Con dichas obras se persigue la modernización y ajuste de todas sus instalaciones y servicios, así como un incremento en la calidad ambiental y funcional del espacio público, común y de uso libre. Con ello se mejorará el tránsito de los usuarios residentes y visitantes del centro y también la imagen y prestaciones del entorno urbano.

Para ello se desarrollan los siguientes trabajos:

- Renovación completa de pavimentos por un solado de granito nacional.
- Tratamiento de borde mar mediante elementos de acero galvanizado de fuerte espesor.
- Creación de nuevos espacios de estancia y descanso.
- Sustitución de instalaciones generales.
- Renovación de mobiliario urbano (luminarias, papeleras, bancos).
- Renovación de plantación menor y elementos arbóreos (palmeras).



Muelle 1 a 31/12/2022.



Muelle 2 a 31/12/2022.

## BAHÍA DE ALGECIRAS

### PROYECTO DE EDIFICIO DE PROTECCIÓN PORTUARIA Y CENTRO DE COORDINACIÓN DE PROCESOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS

El Proyecto consiste en “la reforma y ampliación del edificio del Parque de Seguridad de las instalaciones del Puerto de Algeciras”. Se trata de un edificio de aproximadamente 2.017 m<sup>2</sup> construidos más las ampliaciones a que hubiera lugar. Este dato se recoge en el anteproyecto suministrado por

la APBA a partir del cual ISDEFE debe iniciar los trabajos. Las premisas trasladadas a ISDEFE por parte del cliente han sido las siguientes: Poner en valor el edificio actual y conservar en la medida de lo posible la edificación existente; situar el Centro de Coordinación de Procesos (CCP) del Puerto en la zona de ampliación de la edificación, de forma que se signifique respecto a las preexistencias; y no diferenciar el acceso al CCP del acceso a las dependencias de Policía Portuaria. Esto incluye la utilización conjunta del núcleo vertical de comunicaciones.

A partir del anteproyecto de mayo de 2016, el departamento de Urbanismo de la APBA en la persona de arquitecto D. Manuel Matoses Rebollo redactó una serie de anteproyectos en colaboración con ISDEFE en los que se han incorporado las nuevas exigencias arquitectónicas derivadas del desarrollo y concreción del Centro de Procesamiento de Datos (en adelante CPD), del CCP –principalmente de la Sala de Operadores y los locales anejos a ésta.

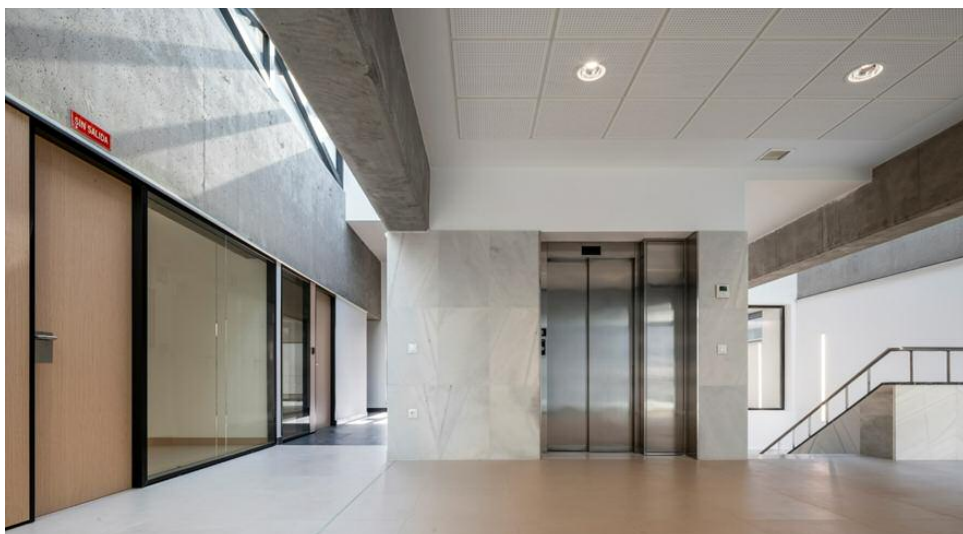
En abril de 2017 se presenta un proyecto básico para que los diferentes interesados ratifiquen el diseño y la geometría de cara a desarrollar el proyecto de ejecución.

**Planta Baja:** El edificio existente se dedica en su totalidad a dependencias del departamento de Protección Portuaria de la APBA, siendo estas: Áreas de trabajo, despachos, vestuarios para el personal, aseos, un CPD y archivos. Dicho edificio existente se conecta, mediante un vestíbulo desde donde se accede desde la zona exterior, con un cuerpo cuadrado de nueva creación que será donde irá la Sala de Operadores y dependencias anexas. Se desarrolla en doble altura.

**Planta Alta:** Desde el vestíbulo general, situado en el edificio existente, se accede a las dependencias situadas en el mismo, como son las áreas administrativas de Protección Portuaria, un CPD importante que se desarrolla sólo en parte disponiendo de un área de reserva y los despachos requeridos desde la Subdirección General de Explotación. Desde el vestíbulo y a través de una galería se accede a la sala de crisis y el resto de dependencias de acceso restringido. Desde esta zona se tiene una visión completa de la Sala de Operadores. Las instalaciones irán dispuestas en las plantas de cubiertas.

En cuanto a los materiales utilizados son paneles de composite de aluminio en las fachadas, porcelánicos en pavimentos y aplacados interiores y mamparas de vidrio con oficinas.

Todos ellos, contenidos en su expresividad y acabados al ser uno de los objetivos del edificio, el disponer de lugares de trabajo que sean agradables y de fácil mantenimiento.



Vestíbulo principal.planta alta.



Sala de operadores-sala de crisis.

## 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.



Ilustración 1: 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 tiene prevista su finalización en el primer trimestre de 2024.



### **PROYECTO DE HABILITACION DE EXPLANADA PARA LA GESTION DE TRAFICO PESADO EN ISLA VERDE EXTERIOR. 2º FASE. EXPLANADA.**

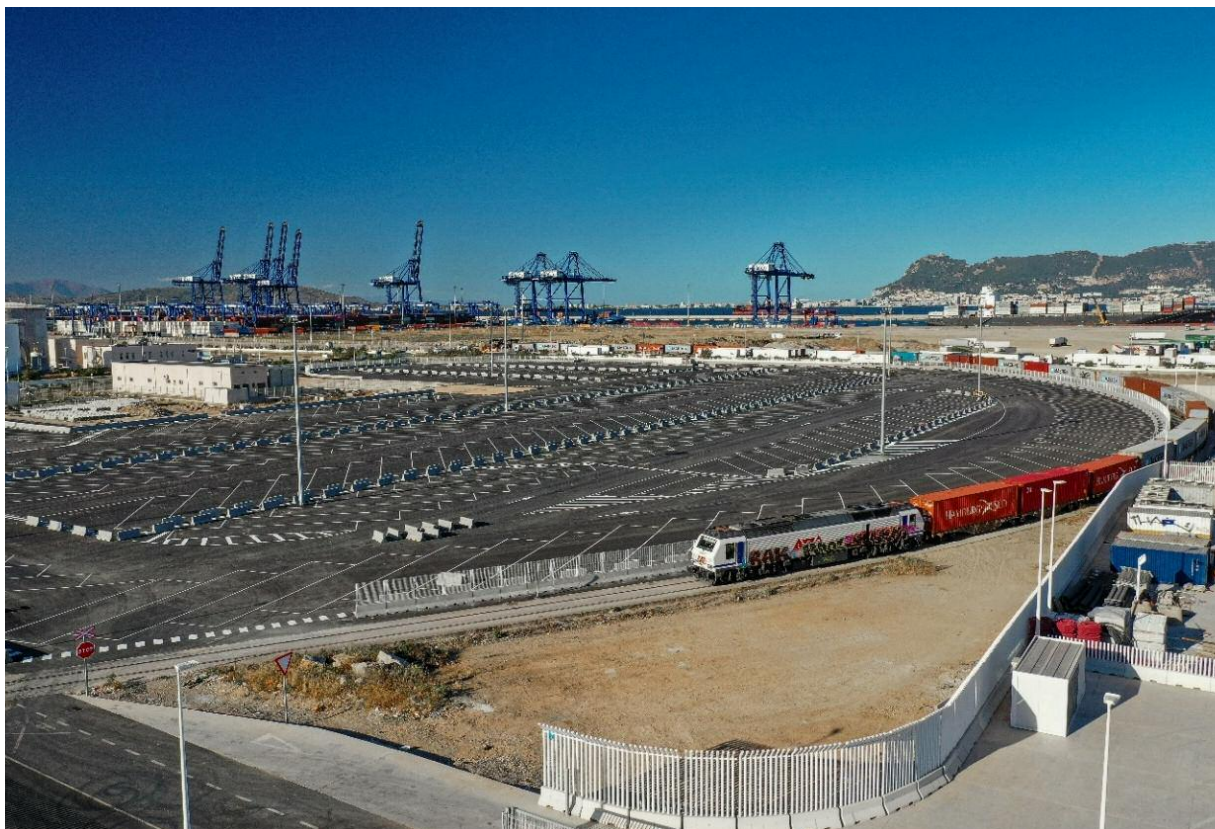
Las necesidades de superficie de explanada habilitada, al día de la fecha, y las previsiones de crecimiento de tráfico pesado rodado en el Puerto de Algeciras para los próximos años, justifican el uso de la superficie habilitada como área de espera, con una superficie de unos 52.793 m<sup>2</sup> adicio-

nales a los de la fase anteriormente ejecutada, lo que supone un incremento de 400 plazas de aparcamiento para bateas o camiones.

La adecuación de la explanada del aparcamiento actual requiere de las siguientes actuaciones:

- Ejecución de los pavimentos y firmes de la misma.
- Ejecución de las instalaciones de abastecimiento, pluviales, electricidad y alumbrado, incluyendo la instalación de las nuevas torres de iluminación, con sus correspondientes arquetas, pozos y canalizaciones, así como el recrecido de los existentes para adaptarlos a la nueva rasante.
- Señalización, balizamiento, así como los elementos de separación y protección. Estos elementos delimitarán adecuadamente los perímetros de las bandas de aparcamientos. El perímetro exterior del área de aparcamiento se definirá mediante un vallado de cerramiento, excepto en la zona de control de accesos.

Las obras definidas en esta actuación comenzaron en junio de 2021 y se finalizaron en junio de 2022. La inversión de la obra ejecutada ha ascendido a tres millones doscientos sesenta y cinco mil euros, 3.265.000 € (IVA excluido). Actualmente estas explanadas se han puesto en servicio para la gestión del tráfico pesado del Estrecho.



## **PROYECTO DE SUSTITUCIÓN Y MEJORA DE LOS ELEMENTOS DE ATRAQUE Y DEFENSA EN LA ALINEACIÓN DEL MUELLE JUAN CARLOS I, PRINCIPE FELIPE Y DIQUE NORTE**

Los elementos de protección y defensas del Muelle Príncipe Felipe y la alineación interior del Dique Ingeniero Castor R. del Valle han agotado su vida útil ya sea por patologías de los elementos individuales que componen la defensa o por estar en conjunto deteriorada y deba ser sustituida.

Hay que añadir, además, que el aumento de dimensiones de los buques que atracan en estos muelles requiere el adecuado estado de defensas y bolardos.

Todo lo expuesto justifica la necesidad e idoneidad de la ejecución de las actuaciones descritas en el proyecto de referencia.

Los muelles de la Terminal de contenedores de Juan Carlos I, Príncipe Felipe y Dique Norte disponen en la actualidad de sistemas de defensas que han agotado su vida útil. La distancia entre defensas es variable, según su tipología, y la posición en la que se encuentran instaladas en el muelle.

Esta disposición y tipología de defensas, en las distintas alineaciones de muelle, fue la que en su momento se diseñó, y con ella se ha estado explotando el muelle.

No obstante, y dado el creciente aumento de buques de mayores dimensiones se ha procedido a revisar el sistema de defensas en distintas fases temporales, para verificar la necesidad de un aumento de estas, o la sustitución por otras capaces de absorber la energía desarrollada por estos nuevos buques, en su fase de atraque en el muelle.

Igualmente, el resto de los elementos que conforman el equipamiento de los muelles, bolardos, esca y superestructura presentan un avanzado estado de deterioro por lo cual es necesaria su reparación o su sustitución.

Estas actuaciones de sustitución y mejora comenzaron en el primer semestre de 2022 y se finalizarán en el segundo semestre de 2023. La inversión prevista para el conjunto de estas actuaciones asciende a unos cinco millones novecientos mil euros, 5.900.000 € (IVA excluido).





## BALEARES

### ESTACIÓN MARÍTIMA EN EXPLANADA Y MUELLES COMERCIALES AL ABRIGO DEL DIQUE DE BOTAFOC DEL PUERTO DE EIVISSA

El último Plan Director de Infraestructura del Puerto de Eivissa planteaba, con el objeto de descongestionar el Muelle Sur del Puerto de Eivissa, trasladar sus operaciones al Dique de Botafoc con la construcción de una nueva Estación Marítima para dar servicio a los pasajeros usuarios de los buques que parten de dicho Dique.

La finalización de las obras de construcción de la “Explanada y Muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el puerto de Eivissa” (P.O.1001-G), ha proporcionado al puerto de Eivissa una nueva plataforma operativa que, junto con los nuevos muelles, permite el atraque de hasta 6 grandes buques de forma simultánea.

Dado que la estación marítima situada en el Contramuelle de Levante del Puerto de Eivissa, que atendía el tráfico de pasajeros entre las distintas islas del archipiélago y la Península, se encontraba demasiado alejada además de no reunir las condiciones requeridas para este tipo de infraestructuras por su obsolescencia y por presentar una distribución del espacio deficiente y poco funcional (debido a la carencia de servicios que allí se prestaban al pasajero en su estancia y espera, y que no respondían a las necesidades de confort que este tipo de instalaciones deben ofrecer a los pasajeros), se hacía necesaria la edificación de una nueva estación marítima (cuya construcción está prevista en el Plan Director de Infraestructuras) ubicada en la explanada al abrigo del dique de Botafoc para cubrir las necesidades y servicios básicos del pasaje.



De forma provisional, para atender la creciente demanda de pasajeros, se instaló una carpa modular de 1.500 metros cuadrados (30 x 50 x 3m) mediante el expediente P.O.1068-G “*Carpa para la canalización de las operaciones portuarias en la explanada al abrigo del dique de Botafoc del puerto de Eivissa*” en la que se han ubicado las zonas de facturación y embarque, zonas de control del pasaje, taquillas y oficinas, aseos, recintos de cacheos y cuarto de instalaciones.

Así pues, se construye la nueva Estación Marítima de Botafoc, con una superficie máxima de 6.584 m<sup>2</sup> distribuidos en una planta baja, una entreplanta, una planta piso y una planta de cubiertas, entre las cuales se situarán los mostradores de venta de billetes y Check-in, vestíbulo y facturación, así como las oficinas administrativas y locales de compañías y agencias, zona comercial, aseos, instalaciones, cafetería, aduanas, Policía y Guardia Civil, salas de espera y áreas de acceso a las galerías de embarque y desembarque.

En las obras, se incluye también la urbanización perimetral del entorno.

## **OBRA DE REHABILITACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN DE LA CIMENTACIÓN DEL DIQUE DE BOTAFOC, PUERTO DE EIVISSA**

Las obras contemplan la rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc, en el puerto de Eivissa, tras las inspecciones realizadas en los últimos años que han detectado algunos años en el manto principal de la banqueta.

El objetivo del proyecto es diseñar una reparación de la protección de la cimentación, de manera que sea resistente ante el clima marítimo existente en la actualidad y que puede haber cambiado desde el momento de realización del estudio de clima marítimo original. Para ello se ha proyectado recolocar los bloques cúbicos de hormigón (BCH) de 3T existentes, y reforzar con escollera y nuevos bloques cúbicos de hormigón de 3T, 6T y 20T.

Se distinguen tres secciones tipo en la actuación, que corresponden al morro, tronco y arranque del dique.

Para minimizar las interferencias con la explotación del puerto de Eivissa las obras se han dividido en cuatro fases constructivas, las dos primeras de las cuales se llevan a cabo en el Puerto de Alicante:

La primera fase, denominada Fase 0: Trabajos previos, consiste en el condicionamiento de la explanada del parque de fabricación de bloques, preparación de los medios auxiliares, encofrados, etc.

A continuación, se desarrolla la Fase 1: Fabricación de BCH de 3, 6 y 20T, durante la cual se ejecuta la fabricación de los bloques en el puerto de Alicante.

Posteriormente se acomete la Fase 2: Recolocación de BCH 3T existentes, en la cual, mediante una embarcación y apoyo de medios subacuáticos se reubicarán los BCH de 3T ya existentes en la cimentación del dique.

Por último, durante la Fase 3: Transporte y colocación de escollera y BCH de 3, 6 y 20 T, se realizará la carga en embarcación de los BCH en el puerto de Alicante, su transporte hasta el dique de Botafoc, y la colocación de los bloques siguiendo lo dispuesto en el proyecto.

A 31 de diciembre de 2022, se han realizado los trabajos correspondientes a la Fase 0: Trabajos previos, consistentes en el acondicionamiento de la explanada donde se va a realizar la fabricación de los BCH y la preparación de la zona de trabajo con los medios auxiliares necesarios. También se ha dado comienzo a la fabricación de bloques (Fase 1).



## **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 m<sup>2</sup> 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.



## BARCELONA

### 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. Se mantendrán los departamentos actuales (Conservación, Archivo y Policía Portuaria) y una zona del edificio principal se utilizará en régimen de alquiler por parte de otras empresas, concesionarias de la APB.

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.



## **REDACCIÓN, EJECUCIÓN DEL PROYECTO Y REALIZACIÓN DEL SERVICIO PILOTO DE SUMINISTRO ELÉCTRICO A BUQUES PORTACONTENEDORES (OB-GP-P-0847/2019)**

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.



Centro de Seccionamiento y Centro de Recepción Protección y Medida.

## **REMODELACIÓN ÁREA PESQUERA (LONJA) (OB-GP-P-0670/2010)**

Como consecuencia de la situación precaria de la actual Lonja de Pescadores, con un edificio obsoleto construido hace más de cuarenta años y con graves problemas de corrosión, por disponer en su totalidad de estructura metálica, incluso paredes y cubierta. Asimismo, teniendo en cuenta el planteamiento de reordenación y mejora de todo el Muelle del Reloj donde, tras llegar a un



acuerdo con los pescadores, se mantiene y concentra la actividad pesquera, se plantea la construcción de una nueva lonja, así como las instalaciones auxiliares necesarias (fábrica de hielo), al objeto de disponer de los servicios actualizados.

La finalidad de la presente actuación es construir el edificio de la lonja de pescadores. También debe acometerse la urbanización del entorno de la lonja, para adaptarlo a los estándares del nuevo edificio y al formato abierto al público de Puerto-Ciudad.

## BILBAO

### PROLONGACIÓN DEL MUELLE AZ-1 DEL PUERTO DE BILBAO.

Las obras consisten en la ejecución de la prolongación del Muelle AZ-1 existente en unos 251 metros de longitud mediante la construcción de 5 cajones multicelulares de hormigón armado de 24 m de puntal, 50,17 m de eslora y 17,16 m de manga en fuste y su fondeo sobre una banqueta de escollera, manteniendo la tipología estructural del Muelle AZ-1 existente.

Se ejecuta un relleno de pedraplén en trasdós de los cajones previo al vertido del relleno hidráulico para la generación de una nueva explanada portuaria de unos 50.000 m<sup>2</sup> de superficie. Dicho relleno hidráulico está formado por arena procedente de dragado, de conformidad con el “Proyecto de extracción de arenas en el sector norte de la Zona II de la Autoridad Portuaria de Bilbao” y su correspondiente D.I.A. (B.O.E. nº 110 de fecha 8 de mayo de 2013).

Coronando los cajones se dispone una superestructura de hormigón (armado en módulos con bolardo) con bolardos que conformará el cantil del nuevo muelle.

Asimismo, se ejecuta una estructura de protección frente al oleaje incidente por la bocana constituida por una mota de todo-uno protegida por una capa de escollera 100-200 kg en su talud inferior y 1.000-1.500 kg en la berma y talud superior, sobre la que se coloca un manto principal formado

por unos 4.000 bloques de hormigón siderúrgico de 10 t. En coronación de la mota se dispone un muro de hormigón en masa a modo de espaldón.

La actuación se completa con la prolongación de la red de pluviales existente y la instalación de una arqueta desarenadora/separadora de hidrocarburos justo antes de su vertido al mar, así como la colocación de dos colectores embebidos en la superestructura para futuras necesidades de drenaje del muelle que puedan surgir en fase de explotación.



### **DESCRIPCIÓN DE LA OBRA “PROYECTO CONSTRUCTIVO DE UN NUEVO VIAL DE ACCESO AL ZAD-3 DEL PUERTO DE BILBAO”**

Las obras definidas a nivel de proyecto constructivo y que fueron ejecutadas dentro del presente contrato tenían como objetivo la construcción del vial que une la glorieta situada en la N-644 con el vial que discurre entre los muelles A-2 y A-6 del Puerto de Bilbao, dando acceso directo a la zona logística ZAD 2 y 3.

Las actuaciones han consistido fundamentalmente en:

- Ejecución de pistas de acceso desde las zonas Norte (base Pila 1) y Sur (base Estribo 1) mediante un pequeño movimiento de tierras, previa demolición parcial del muro del cierre existente (zona Norte) o adaptación del cierre existente (zona Sur) y posterior reposición a su estado original.
- Adecuación de la glorieta existente en la N-644 para adaptarla al nuevo ramal de acceso. Se ha mantenido la zona central de la glorieta existente, habiéndose generado una zona de cebreado excéntrica y carriles del anillo con una anchura de 4,5 m cada uno. Para ello, fue necesario la ejecución de tres estructuras: dos muros de escollera y muros prefabricados con contrafuertes integrados dentro del elemento estribo 01 a modo de aletas.

- Adecuación de la red de drenaje existente en la glorieta de la N-644 a la nueva geometría de la misma. Asimismo, se realizarán las acometidas desde las recogidas de los imbornales del viaducto, que se canalizarán a los puntos de vertido establecidos.
- El viaducto construido se trata de una estructura compuesta por 6 vanos para una longitud total de unos 250 m y una anchura de 10m. La superestructura del viaducto ha sido ejecutada mediante vigas prefabricadas pretensadas en sección doble T.
- Los estribos sobre los que apoya el viaducto han sido ejecutados mediante muros prefabricados con contrafuertes, al igual que las aletas de los mismos. Estas están cimentadas superficialmente mediante zapatas de ancho variable entre los módulos.
- Cimentación profunda para los encepados de los estribos y pilas. Así, se han definido encepados con micropilotes para los elementos situados junto a las vías del ferrocarril (estribo 1 y pila 1 del vano 01). El resto de elementos del viaducto (pilas 02, 03, 04, 05 y estribo 02) se cimentan mediante 2x3 pilotes de diámetro 1,00 m empotrados en roca 4,50 m y encepado de dimensiones variables.
- Pavimentación de viales y tablero del viaducto. La sección tipo en el tablero del viaducto está formada por dos capas de aglomerado asfáltico (6 + 4 cm) y la sección tipo en calzada está constituida de una capa base de material granular y tres capas de aglomerado asfáltico (12 + 8 + 4 cm). En todas las secciones tipo la capa de rodadura está constituida mezcla bituminosa con árido siderúrgico.





## CEUTA

### ACTUACIONES DE MEJORA PARA LA ESTACIÓN MARÍTIMA

La nueva terminal de viajeros en Ceuta, ubicada junto a la fachada noroeste del edificio existente, se establece como un hito en el ámbito portuario de la ciudad. Alberga servicios de embarque, desembarque y control de accesos. 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 m<sup>2</sup> en la planta baja y 3.321,25 m<sup>2</sup> 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.

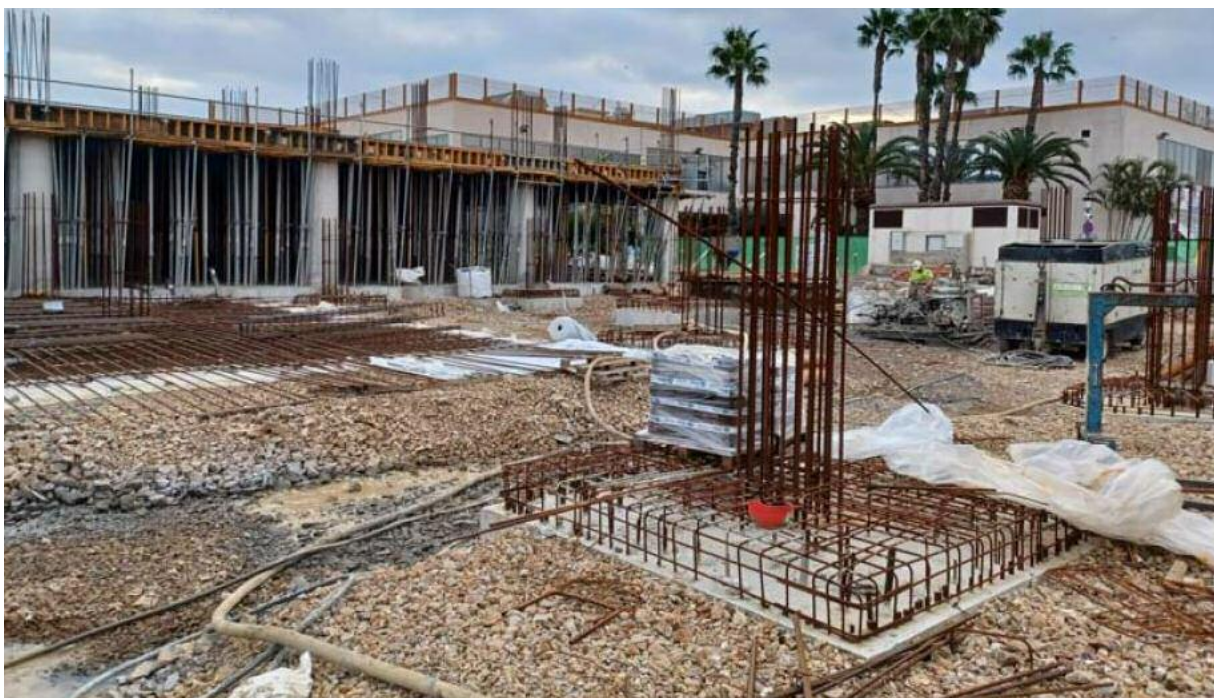
El acceso principal está en la fachada sureste, con tres accesos secundarios para uso privado, evacuación y acceso a la zona de las FyCSE.

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.

En resumen, el nuevo edificio de la Terminal de Viajeros en Ceuta se destaca por su funcionalidad y diseño orientado a la seguridad y la comodidad de los pasajeros, así como por su conexión con el edificio existente y sus características arquitectónicas distintivas.



**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. 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. Durante el año 2020, se tramitó un proyecto modificado nº 2, principalmente sobre elementos vinculados con el viaducto, siendo la fecha prevista de finalización el 31 de diciembre de 2023.

En el año 2022 se completó la excavación y sostenimiento de los 5.575 metros del túnel de Brión, de los cuales 5.000 metros se han ejecutado desde la boca Oeste del Puerto Exterior, y 575 metros desde la boca Este de A Graña.



## **RED FERROVIARIA INTERNA E INSTALACIONES DE INTERCAMBIO MODAL EN EL PUERTO EXTERIOR DE FERROL (FASE 1)”**

En coordinación con las obras del Acceso ferroviario al Puerto Exterior, en 2022 se ejecutó la red interna de ferrocarril en Cabo Prioriño. La red interna de ferrocarril se ha desarrollado en 3 fases con objeto de adaptarse a la planificación económica de la Autoridad Portuaria. Con el expediente de fase 1 se ejecutó la vía de conexión con la obra del Acceso Ferroviario y el ramal y playa de vías de la terminal polivalente, denominado ramal 2, que se inicia en un desvío situado aproximadamente a 233 m. del punto de entrada y proporciona accesibilidad ferroviaria a la Terminal Polivalente. El ramal dispone de ancho ferroviario convencional y métrico (FEVE), con un tipo de superestructura que facilita su futura adaptación a ancho UIC.

La Instalación Intermodal se sitúa ocupando una franja al Norte de la Terminal Polivalente en la denominada fase 1 del Puerto Exterior, y está formada por dos vías para carga y descarga y otra de apoyo, ampliables a mayor número si fueran necesarias. La longitud total de vía interior a la Instalación Intermodal es de aproximadamente 560 m., lo que proporciona una longitud útil de vía de carga/descarga de 450 m.

Las obras de la fase 1 se iniciaron el 1 de julio de 2021, y concluyeron el 23 de diciembre de 2022. La red interna de ferrocarril del Puerto Exterior se completa con otras dos fases. La fase 2, concluida también 2022, con la que se ejecutó el denominado ramal 1 de longitud 960 metros, y la fase 3, con la que se genera una superficie de almacenamiento de 13.755 m<sup>2</sup> anexa a las vías de la terminal ferroviaria ejecutada en la fase 1.

Las obras de la red interna de ferrocarril del Puerto Exterior de Ferrol forman parte del proyecto 2019-ES-TA-0032-M financiado por la Unión Europea en el marco del mecanismo CEF “Connecting Europe Facility” y contribuye a la mejora de las conexiones ferroviarias a los puertos marítimos y contribuye a su desarrollo.

### **HUELVA**

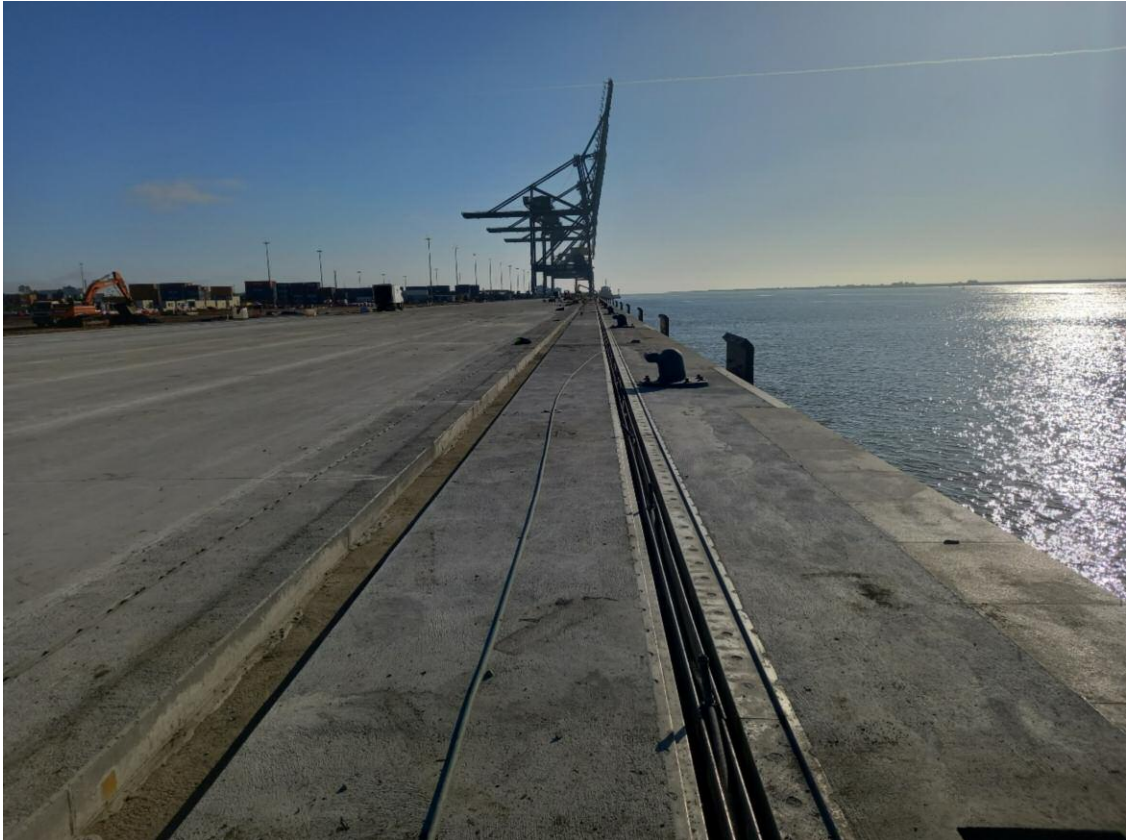
#### **AMPLIACIÓN NORTE DEL MUELLE SUR**

Con longitud de 750 m y calado de 13 m ampliable a 15 m, la tipología estructural que caracteriza al Muelle Sur es la de muelle de pantallas de hormigón armado (con planta en forma de “T”) atirantadas.

Ante el aumento significativo del tráfico de contenedores y las expectativas de crecimiento de tráfico previstas, se hace necesario realizar una ampliación hacia el norte de la línea de atraque del muelle con el fin de poder dar servicio a buques mayores.

La obra consiste en la ampliación de dicho muelle en una longitud de 526 m de atraque mediante muelle de tablestacas, con longitudes excepcionales de hasta 33 m, que permitirá incrementar el tráfico de contenedores.

A fecha de 31 de diciembre de 2022, las obras se encuentran en su última fase de ejecución, realizando los remates de la pavimentación y colocación de los carriles.



## **ADECUACIÓN Y DESDOBLE DE LA CARRETERA DE ACCESO AL MUELLE SUR**

La Autoridad Portuaria de Huelva está llevando a cabo una mejora cualitativa de las infraestructuras existentes en la zona de servicio correspondiente al Muelle Sur, elemento clave para el transporte intermodal, y con perspectivas de crecimiento.

Además del crecimiento actual y futuro en tráfico de contenedores, se pretende ampliar el sector de negocio mediante la ampliación de líneas regulares de mercancía Ro-Ro y de pasajeros.

El vial actual de acceso al Muelle Sur dispone de dos carriles por sentido en sus primeros 3.360 m, reduciéndose a un carril por sentido desde este punto hasta el final.

Debido a la previsión del incremento de tráfico de mercancías por carretera en los accesos al Muelle Sur, se hace necesario la separación de tráficos en los dos sentidos a lo largo de todo el vial, de tal forma que se evite la formación de cuellos de botellas, consiguiendo, por tanto, una mejora en eficiencia, en costes, en movilidad terrestre y en sostenibilidad ambiental.

Por este motivo, se plantea el desdoble del Vial de Acceso al Muelle Sur, de manera que disponga de cuatro carriles en todo el recorrido, así como una adecuación de los 3.360 m iniciales de la carretera actual para adaptarse a los futuros tráficos.

Esta actuación ha sido financiada con fondos europeos C.E.F en la parte relativa a las obras de desdoble del vial de acceso al Muelle Sur, ampliando la calzada para conseguir dos carriles por sentido en todo el recorrido, con una tasa de cofinanciación del veinte por ciento.

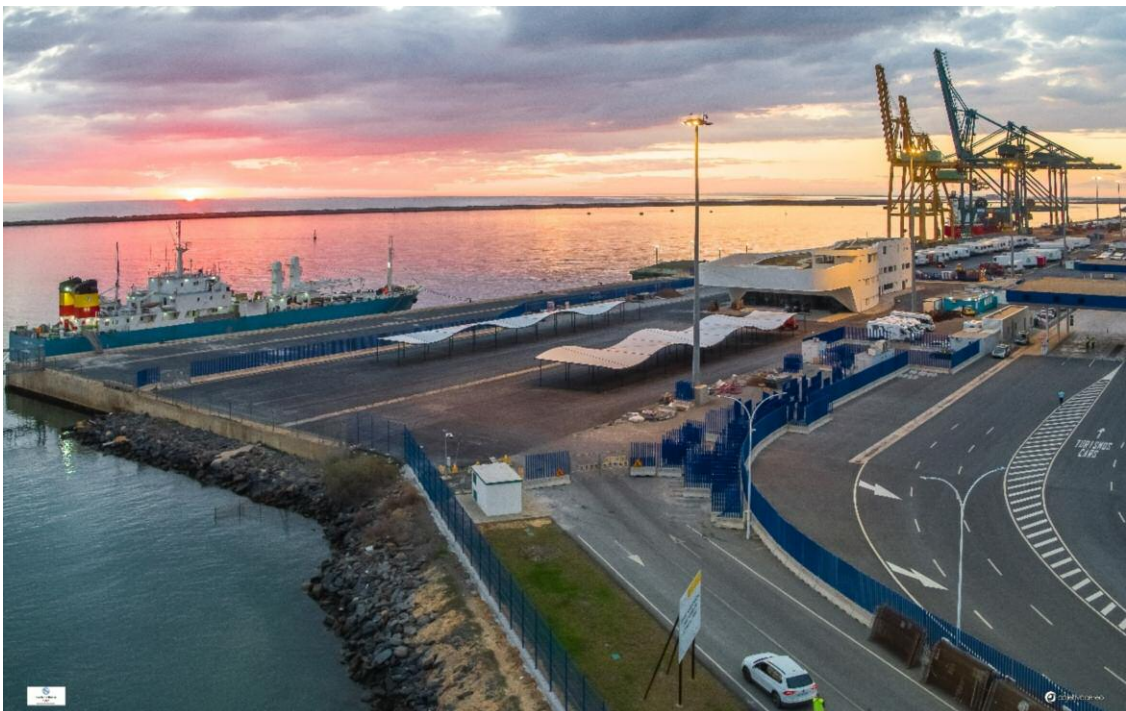
A fecha de 31 de diciembre de 2022 las obras se encuentran completamente finalizadas y puestas en servicio.



## EDIFICIO MULTIFUNCIONAL EN EL MUELLE SUR Y ZONAS ALEDAÑAS

El reciente crecimiento en el tráfico Ro-Ro y de pasajeros de los últimos años hace necesario la construcción de un edificio multifuncional para la gestión del embarque y desembarque de pasajeros, así como para albergar los servicios portuarios y de control e inspección de policía y aduanas. Por tanto, se plantea la construcción de un edificio multifuncional que sirva de terminal de pasajeros y un aparcamiento anexo al edificio.

El Edificio Multifuncional, que se compondrá de tres plantas, ocupará una superficie total de 2.392,35 m<sup>2</sup> en la explanada del Muelle Sur junto a la rampa ro-ro existente.



Además, permitirá desarrollar las funciones de seguridad, telecomunicaciones, control de pasaje y gestión portuaria. De esta manera, las nuevas instalaciones albergarán los controles de seguridad de accesos para Policía Nacional y Guardia Civil, controles de pasaje y despacho de aduanas. Además, se instalarán diferentes zonas de espera para pasajeros, cafetería, punto de información, check-in y venta de tickets, así como varias oficinas para la gestión propia de las navieras que operan las diferentes líneas regulares conectadas al Muelle Sur del Puerto de Huelva.

El diseño se define por su carácter singular e innovador, disponiendo de un gran voladizo que conformará el acceso principal de los pasajeros, así como una extensa superficie vegetal que cubrirá toda la parte superior.

Las obras se encuentran completamente finalizadas.

## **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.

Las obras 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 y se ha estado procediendo al desmontaje y reparación de los elementos metálicos.



## **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.

Las obras se adjudicaron en junio de 2022 pero aún no han comenzado.

## **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 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 se encuentran en su fase inicial, replanteos, implantación y desmontajes, además de la fabricación de las camisas para la ejecución de los pilotes.



## LAS PALMAS

### 2ª FASE PROLONGACIÓN DIQUE REINA SOFÍA SUR

Las obras del presente proyecto son las necesarias para la prolongación del actual dique Reina Sofía, en su tramo sur, en una longitud de 409,45 metros lineales en dirección norte/sur y con un calado en toda su longitud de -24,70 metros.

La nueva línea de muelle la forman 7 cajones flotantes de hormigón armado, de celdas cuadradas de 4,40 m apoyados sobre una banqueta constituida por escollera 100-200 kg. Los cajones tienen una manga de 24,00 metros, longitud de 58,33 metros y un puntal de 28,50 metros. La banqueta tiene un ancho total de 57,50 metros, definiéndose una berma de 23,00 metros en el lado de atraque y 6,00 metros en el lado exterior. Como protección de la banqueta en el lado mar se coloca una capa de escollera de 2,50 Tn, así como bloques de guarda. La berma del lado de atraque se protege con losas armadas y aligeradas.

El comienzo de la construcción del espaldón se realizará cuando el cajón esté totalmente en servicio, es decir, que tenga sus celdas llenas y se haya protegido la banqueta de apoyo en su lado de mar. El espaldón es de hormigón armado y se corona en la cota +12,20.

Una vez construido el espaldón, se puede proceder a la construcción de la superestructura, que coronada a la cota +5,00 y tiene un ancho de 5,60 metros. En ella se aloja una galería de servicio donde albergar las tuberías para el suministro de agua a buques. En la superestructura se colocarán baterías de tubos de polietileno corrugado de doble pared para servicios de baja tensión y telefonía, los bolardos y defensas de escudo.





## EDIFICIO NUEVAS INSTALACIONES SERVICIOS ADUANEROS, FISCALES Y VIGILANCIA

Las obras consisten en la construcción de un edificio emblemático y representativo del Cuerpo de la Guardia Civil. El edificio se desarrolla en una parcela exenta, de forma rectangular de dimensiones 71 x 28 m aproximadamente, con su mayor dimensión orientada norte-sur. La parcela está circundada por tres calles y la zona de maniobra del Muelle Pesquero de Las Palmas. Por esta razón el edificio cuenta con cuatro fachadas.

El edificio se desarrolla en dos plantas y tiene en planta forma de “Z”. La disposición en “Z” permite organizar el espacio libre de la parcela en dos partes: una al noreste, más noble, destinada a aparcamiento de vehículos oficiales y que corresponde con la entrada principal del edificio, y una segunda al suroeste denominada patio de maniobras, vinculada con la zona de maniobras del Muelle Pesquero y la futura instalación de pantalanes.

El edificio es capaz de aglutinar los servicios aduaneros, fiscales y de vigilancia con características y demandas espaciales muy diversas. Aunque se trata de un único edificio, funcionalmente hablando podría dividirse en dos partes. La primera acoge un programa con un uso principalmente administrativo y la segunda desarrolla un programa asociado piezas de servicios como almacenes y talleres de reparación, así como contar con un espacio reservado para el grupo cinológico del cuerpo de la Guardia Civil.

La estructura se plantea a base de soportes de hormigón armado, organizados con una distribución ortogonal y homogénea, mientras que los forjados se plantean como losas continuas de hormigón armado de 25 y 28 cm de espesor.



El cerramiento de la envolvente en sus partes ciegas verticales se propone a base de un panel sándwich de GRC de grandes dimensiones que incorpora aislamiento térmico en su interior. Se propone aquí la prefabricación de la fachada con el fin de reducir tiempos de ejecución, residuos, costes, peso y futuro mantenimiento del edificio.

En las partes acristaladas se propone la ejecución de un muro cortina con un cristal con factor de reducción solar e instalada en la cara exterior de la perfilería de aluminio. Esta disposición exterior del cristal permite minimizar la cantidad de herrajes expuestos a la atmósfera salina característica del entorno.

Las fachadas con mayor asoleamiento cuentan con un sistema de lamas fijas, prefabricadas e integradas en el panel de GRC de fachada además de una protección solar por el exterior del cristal regulable desde el interior.

## MELILLA

### REHABILITACIÓN EN EL TINGLADO Nº 5 DEL PUERTO DE MELILLA

La ejecución ha consistido en la rehabilitación del Tinglado Nº 5 de la Autoridad Portuaria de Melilla. Esta estructura, ubicada en el actual Puerto Comercial se remonta al año 1960, El Tinglado es una edificación de un solo nivel sobre el nivel del suelo, abarcando una extensión total de aproximadamente 1.800 m<sup>2</sup>. Esta construcción se encuentra subdividida y destinada a diversos propósitos, en especial para funciones de almacenamiento, aduanas y oficinas.

Las obras realizadas han comprendido una remodelación interior que ha impactado en la mayoría del área total, excluyendo únicamente el espacio designado para el Punto Designado de Importación (PDI). Este último está ubicado en la esquina sureste del edificio y abarca aproximadamente 180 m<sup>2</sup>. Gracias a esta remodelación, se logró una optimización de la disposición interna, así como la implementación de nuevas instalaciones y espacios para el uso de la Autoridad Portuaria.

Los trabajos llevados a cabo en el proyecto involucraron una rehabilitación exhaustiva del interior del edificio preexistente y su entorno circundante. Se procedió con una reorganización de los espacios internos con el propósito de obtener una distribución más efectiva y funcional. Asimismo, se realizaron ajustes en los elementos constructivos para cumplir con las normativas de seguridad actuales, poniendo un enfoque especial en situaciones de incendio.

La adaptación normativa se unió a mejoras en el sistema estructural del edificio con el fin de asegurar su integridad a largo plazo. Además, se realizaron modificaciones en la envolvente del edificio, involucrando aspectos como las paredes exteriores, techos y ventanas.

La introducción de nuevas instalaciones auxiliares contribuyó a la funcionalidad general del edificio. A su vez, la implementación de un sistema de compartimentación contribuyó a la seguridad y el control del espacio. Hubo también mejoras en los revestimientos y acabados para lograr una apariencia estética atractiva y mayor funcionalidad.

Aparte de las intervenciones realizadas en el edificio en sí, se llevaron a cabo mejoras en el entorno exterior. Esto incluyó la organización del espacio y la creación de zonas de acceso más eficientes. En conjunto, todas estas acciones transformaron el edificio, adecuándolo a las necesidades actuales de la Autoridad Portuaria en términos de funcionalidad, seguridad y diseño.

Además, el presente proyecto de rehabilitación del Tinglado Nº 5 de la Autoridad Portuaria de Melilla contó con una financiación de la Unión Europea con una tasa del 80% de la inversión total de 723.970,10 euros.



## SANTA CRUZ DE TENERIFE

### VIARIO Y REDES BÁSICAS DEL PUERTO DE GRANADILLA

El proyecto recoge las actuaciones mínimas necesarias para poder poner en servicio el puerto de Granadilla. Los viarios desarrollan un trazado con alineaciones rectas que, siguiendo el Plan Especial de Granadilla, se adaptan a los distintos diques y muelles del nuevo puerto.

La urbanización consta de cinco vías denominadas con una letra (A, B, C, D y E). En esta obra se ejecuta la mitad de la sección transversal de los viarios A y B. El resto de viarios se ejecutan a sección completa. Asimismo, se ejecuta una nueva glorieta (glorieta nº2) y se adaptan las glorietas existentes nº1 y nº3 al viario propuesto en esta obra.

Limitando con el viario de acceso al Polígono se prevé un viario que dará servicio a las instalaciones que alojará en su interior la franja verde prevista al norte de la actuación, limitando con el viario de acceso al Polígono de Granadilla.

La obras, iniciadas en febrero de 2020, han consistido en ejecutar las actuaciones mínimas necesarias para poner en servicio el puerto de Granadilla, esto es; viario básico, red de abastecimiento incluido el depósito regulador, red de drenaje de pluviales, red de saneamiento (incluida estación de bombeo y estación depuradora provisional), red de media tensión (canalizaciones y tres centros de transformación), red de baja tensión y alumbrado (incluido dos cuartos de alumbrado), red de telecomunicaciones junto con el cerramiento exterior del puerto y el control de acceso al recinto portuario.

Durante el año 2022 se ejecutó la fase final de las obras consistente en asfaltado, ejecución de aceras, colocación de bordillos, colocación de luminarias, enhebrado de las canalizaciones y puesta en marcha de las instalaciones (centros de transformación, cuartos de alumbrado, depósito de abastecimiento y estaciones de saneamiento). El 29 de septiembre de 2022 finalizó el plazo de ejecución de las obras que fueron recibidas por la Inspección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el 2 de noviembre de 2022.



## OBRAS DE DEFENSA MARÍTIMA Y DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE CHARCOS DEL ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO. FASE 2

El objetivo general del proyecto es el de ofrecer soluciones de integración del frente marítimo para viabilizar la apertura de la ciudad al mar y la recuperación para el uso y disfrute de los ciudadanos de este espacio litoral para reconvertirlo y adaptarlo para actividades recreativas y dotacionales y para usos de carácter urbano que resulten compatibles y complementarias, resolviendo la reordenación del ámbito con el sistema de tráfico rodados y peatonales. A tal efecto, las obras consisten en:

1. PLAYA DE CHARCOS: Zona de Baño, que se desarrolla en una longitud de costa de 272,00 ml y para lo que se construye una línea de muelle constituida por bloques de hormigón de 4.00 x 2.00 x 1.25. Se incluye zona de paseo y relación, dos pasarelas peatonales, una ladera verde (formada por muros de hormigón armado que ofrece un espacio ajardinado y arbolado de descanso) y las Plazas Norte y Sur, que ofrecen un espacio de servicio a las personas que acuden a la Playa de Charcos, con edificios multiusos, líneas de duchas al aire libre y áreas arboladas de sombra.

2. DEFENSAS MARÍTIMAS: incluyen un dique martillo y diques exentos que delimitan el ámbito calmado de mar para uso y disfrute público. Están formados por bloques de hormigón de 9 T en el cuerpo y de 13 T en los morros, con un filtro de escollera de 900 kg y 1300kg respectivamente.

Las actuaciones que se han realizado en 2022 han consistido fundamentalmente en:

1.- DIQUES DE PROTECCIÓN.- Dispuestos a modo de 'islas' que delimitan el ámbito calmado de mar para uso y disfrute público, así como en L hacia el Norte para proteger adecuadamente tanto la actividad de baño, como a las embarcaciones de recreo en su entrada o salida desde el litoral. Se definen tres diques de frente (de oeste a este), cuya ejecución ha finalizado completamente durante el año 2022.

2.- MUELLES: Para la ejecución de la zona de baño, es imprescindible la construcción de muelles. En proyecto se definen cinco líneas de muelles diferenciadas con una longitud total de 695 ml. Las secciones de muelle propuestas están coronadas en las cotas +4.50 y +5.00, según los casos, y se constituyen por bloques de hormigón en masa dispuestos sobre una banquetta de escollera coronada a cota variable, que reposa sobre el fondo basáltico. En el año 2022 se han ejecutado parte de los muelles.



3.- EDIFICACIONES: A lo largo del año 2022 se han construido las estructuras de los dos edificios proyectados.

### **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, anexo 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.



## **ACONDICIONAMIENTO DE LA PARCELA 8.2.3 PARA PDI DE AUTOMÓVILES (SILO CON PLANTA BAJA Y PRIMER FORJADO)**

Las concesiones otorgadas en el Puerto de Santander para actividades logísticas sobre productos siderúrgicos (Santander Coated Solutions) han ocupado espacios que antes servían a los operadores logísticos de automóviles para atender puntas de tráfico. Por otro lado, la nueva terminal en concesión de semirremolques y contenedores en Raos 8 (CLdN) ha restado también un espacio de casi 60.000 m<sup>2</sup> a la terminal de automóviles. Además, la puesta en servicio del atraque de Raos 9 actuará también como catalizador de tráfico ro-ro deep-sea, que requerirá más espacio de almacenamiento.

Ante esta situación, se plantea desarrollar en la terminal pública de automóviles un almacenamiento en altura (silo de automóviles), construyendo una planta de forjado de 70.000 m<sup>2</sup> entre el vial paralelo al muelle Raos 8 y la terminal ferroviaria.

El silo está compuesto por una estructura metálica modular, desmontable y reutilizable, con una cimentación profunda mediante pilotes prefabricados y un forjado compuesto por placas prefabricadas de hormigón armado. La estructura es de acero galvanizado para garantizar una vida útil de 50 años sin gastos de mantenimiento. El proyecto también incluye rampas de acceso, barreras de seguridad, iluminación led, tomas de corriente para vehículos eléctricos e instalación de protección contra incendios.

La obra finalizó en octubre de 2022.



## TRAMO 1-4 DE LOS MUELLES DE MALIAÑO

El tramo 1-4 de los Muelles de Maliaño disponía, antes del comienzo de la obra, de almacenes cubiertos de estructura metálica y una rampa ro-ro hidráulica en buen estado, construida a finales de los años 90. Sin embargo, el muelle de pilotes, construido entre 1928 y 1932, con 8 metros de calado, presentaba un avanzado deterioro lo que impedía su explotación comercial. Con su demolición y construcción de un nuevo muelle se recuperan 375 m de atraque en el puerto histórico de Santander, con la posibilidad de aumentar en el futuro su calado hasta 9,5 m si fuera necesario.

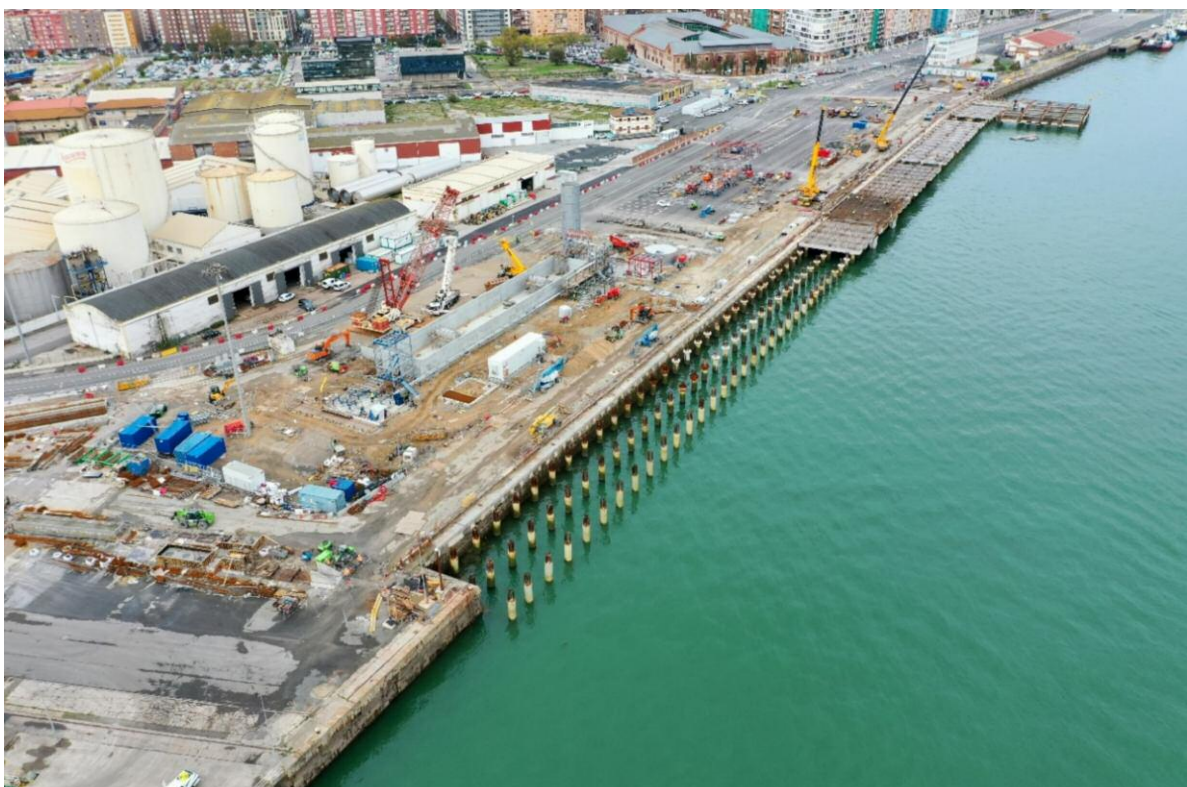
Su destino a corto y medio plazo es el atraque de buques ro-ro cargo y buques ro-pax (ferris de servicios marítimos regulares). Contará con una instalación fija de suministro de GNL.

El nuevo muelle tiene una longitud total de 390,2 m y adelanta la línea de atraque en 6 m, para facilitar la ejecución de los trabajos y la futura profundización de calado. La anchura total del nuevo muelle es de 16 m. Su calado actual es de 8 m, si bien se prevé un futuro dragado para aumentar el calado a la cota -9.5 m.

El muelle está formado por 3 filas de pilotes, las cuales tienen una separación entre ejes de 6 m. Sobre los pilotes se ejecutan las vigas, las prelosas y la losa de terminación del tablero. En las zonas donde se sitúan las defensas, se define un faldón y un murete conectados a la viga cargadero. Las vigas se disponen cada 5 m.

Previamente, se procede a la demolición del muelle antiguo, que se lleva a cabo mediante el desmontaje de módulos de la estructura y tablero, que se separan mediante corte con hilo de diamante y cizalla.

Por último, la anchura del nuevo muelle obliga a eliminar el tacón ro-ro existente. Se diseña en su lugar un nuevo tacón ro-ro preparado para la instalación de dos nuevas rampas flotantes. El nuevo tacón se sitúa al final del nuevo muelle, en el tramo en curva del último módulo.



El nuevo tacón se sitúa, por tanto, en la misma zona en la que se construyó el anterior. Se define un tablero con el mismo canto que el tacón existente y tipología de vigas prefabricadas similar, con el objeto de reutilizar los pilotes existentes en la medida de lo posible, dado que su estado de conservación es bueno.

La obra dispone de financiación de fondos Connecting Europe Facility (CEF: mecanismo para conectar Europa).

A final del año 2022 la obra se encuentra en un estado muy avanzado.

### **RAMPA RO-RO FLOTANTE TRAMO 4 MUELLES DE MALIAÑO**

Rampa ro-ro flotante para mejorar la calidad de servicio a la flota de ferris y buques ro-ro cargo que atracarán en el nuevo muelle del tramo 1-4 de Maliaño, sin limitación en la anchura de las rampas de los buques.

La Autoridad Portuaria ya dispone de tres rampas ro-ro flotantes en servicio, del mismo modelo.

A final del año 2022 la obra se encuentra en un estado muy avanzado.



### **PARKING DE SEMIRREMOLQUES TRAMO 1-4 MUELLES DE MALIAÑO**

El tramo 10-11 de Maliaño y el muelle de Bloques, con su estación marítima recientemente renovada, se destinará al tráfico de cruceros además de los ferries cuya propulsión no sea mediante GNL (1 puesto de atraque).





El atraque de ferries impulsados por GNL y buques ro-ro-cargo se traslada al tramo 1-4 de Maliaño (nuevo muelle y rampa ro-ro), que dispondrá también de una instalación de suministro GNL (concesión a REPSOL).

En la fase de transición hacia la nueva terminal, para ponerla en explotación con la llegada del primer buque de GNL, es necesario demoler y pavimentar el espacio ocupado por 3 naves, para después acondicionar un nuevo parking cerrado de semirremolques e instalar los nuevos controles de pasaporte ante los cambios introducidos por el BREXIT y las nuevas normas europeas de control de pasajeros.

La inversión total prevista asciende a 2,6 millones de €. A finales de 2022 las obras se encontraban en un estado muy avanzado.

## SEVILLA

### ACTUACIONES FERROVIARIAS EN ZONA FRANCA: DESVÍO ANTIGUA ESCLUSA

Esta actuación ha permitido disponer de una nueva terminal ferroviaria en la Zona Franca del Puerto de Sevilla, mejorando su competitividad.

Las obras han consistido en la ejecución de nueva vía férrea de 637 m de longitud sobre el borde interior del vial de tráfico rodado perimetral existente al sur, dentro de la Zona Franca. Dicha vía se ha hormigonado en placa, y está enrasada con el vial de tráfico rodado existente, de manera que se permite desde éste la carga y descarga de trenes. También se han realizado las siguientes actuaciones auxiliares:

- Reposición del drenaje del vial (cunetas).
- Realización de una topera de hormigón armado al final del culatón.
- Canalización lateral enterrada para comunicaciones u otros usos.
- Cruces de la nueva vía culatón con tubos en vacío para futuras instalaciones o necesidades.
- Restitución del alumbrado que previamente ha sido necesario demoler y desmontar.



## DEFENSA DE MÁRGENES EROSIVOS DEL PARQUE NACIONAL DOÑANA

La necesidad de mantener el calado útil en el canal de navegación de la ría del Guadalquivir, desde el Puerto de Sevilla hasta su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda, para asegurar el tráfico marítimo hasta las instalaciones portuarias, exige la realización de campañas periódicas de dragado. Los materiales dragados en los tramos más cercanos a la desembocadura, concretamente los denominados Broa, Puntalete y Salinas, se reubican en un vaciadero marino autorizado para tal fin, aunque desde 2014, cuando están compuestos mayoritariamente por arenas de calidad adecuada ( $D_{50} > 0,15 \text{ mm}$ ), se colocan en las playas de Sanlúcar de Barrameda, siguiendo las indicaciones de la Demarcación de Costas Andalucía Atlántico.

Aunque se cuenta con la evidencia científica de que la mayor parte de los sedimentos que anualmente se depositan en el estuario proceden de la cuenca media y alta del río, no es menos cierto que el estuario está sujeto a procesos erosivos. Estos son particularmente intensos en algunas zonas de sus márgenes. Esta situación es especialmente severa en el tramo de la orilla onubense correspondiente al P.N. de Doñana, donde la erosión ha llegado a comprometer seriamente la integridad de uno de los viales de servicio que discurre paralelo al cauce y provocar la inundación por agua marina de parte del ecosistema dunar y algunas lagunas costeras, siendo afectada letalmente por la elevada salinidad la orla de vegetación que caracteriza este tipo de hábitats.

La dirección del PN de Doñana solicitó a la Autoridad Portuaria de Sevilla una actuación de emergencia para la recuperación del tramo de la margen que mayor problema manifestaba. La buena situación de las playas sanluqueñas, alimentadas durante la campaña de dragado anterior, animó a la Demarcación de Costas a renunciar a su alimentación este año y hacer suya la iniciativa autorizando la aportación en la orilla onubense.

La actuación supuso la aportación de  $62.000 \text{ m}^3$  de arena, mediante la draga de succión en marcha, con la disposición de tuberías de impulsión y los medios terrestres necesarios para el extendido. El material aportado fue y clasificado como de Categoría A, conforme a las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del DPMT (CIEM, 2015), lo que lo hace apto para las operaciones de regeneraciones de playas.



## **PROYECTO PILOTO DE DRAGADO MEDIANTE LA TÉCNICA DE WATER INJECTION DREDGING (WID) EN EL TRAMO DE ANTESCLUSA DE LA EUROVIA E.60.02. GUADALQUIVIR**

Esta actuación supone la verificación de una técnica novedosa de dragado más sostenible.

La Autoridad Portuaria de Sevilla llevó a cabo en el mes de enero de 2022 un proyecto piloto consistente en la utilización de la técnica de dragado mediante la inyección de agua (WID en adelante) en una sección del tramo de Antesclusa. Dicha actuación, al realizarse de forma simultánea con el dragado de mantenimiento habitual, ejecutado mediante draga de succión en marcha, así como por su escaso plazo temporal (3 días), requería unas pruebas adicionales de mayor envergadura y sin influencias externas durante la ejecución de los trabajos, para una mayor representatividad de los resultados obtenidos, tanto a nivel técnico como ambiental.

De esta forma, la APS realizó una licitación para completar el proyecto piloto, en este caso mediante una ejecución de 15 días de dragado mediante equipo WID en la Antesclusa. Dichos trabajos han sido monitorizados tanto por batimetrías de control del dragado en varias frecuencias como por equipos de control ambiental que han registrado la influencia del dragado en el entorno del Río Guadalquivir. También se incluyó en el alcance del contrato un control mensual batimétrico en los 6 meses posteriores. Los trabajos de dragado se realizaron entre finales de octubre y comienzos de noviembre de 2022.



### **TARRAGONA**

## **MOVIMIENTO DE TIERRAS DE ZONAS DE CONEXIÓN FERROVIARIA Y ADECUACIÓN DE PARCELA INTERMODAL DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GUADALAJARA**

Las obras ejecutadas con el proyecto de “Movimiento de tierras de zonas de conexión ferroviaria y adecuación de parcela intermodal del término municipal de Guadalajara”, han consistido en la ejecución de una plataforma en tierras para la construcción de la futura Terminal ferroviaria intermodal Puerto Centro, así como la ejecución del movimiento de tierras necesario para la ejecución de los ramales de conexión ferroviaria.



La plataforma de tierras se ha dejado a cota de zahorra artificial y los ramales de conexión a cota de capa de forma.

Para ello ha sido necesario llevar a cabo un desbroce de 160.000 m<sup>2</sup>, de los que 120.000 m<sup>2</sup> corresponden a la zona de la plataforma y vías de carga/descarga y el resto, a la zona de ramales de conexión ferroviaria (vías de expedición/recepción, vías de maniobras internas y viales de servicio).

Se ha llevado a cabo la retirada de 170.000 m<sup>3</sup> entre tierra vegetal y excavación en desmote para, posteriormente extender 145.000 m<sup>3</sup> de suelo tolerable para la formación de terraplenes y 90.000 m<sup>2</sup> para la formación de explanadas con 75 cm de suelo seleccionado. Finalmente, se han extendido las capas bases, 30.000 m<sup>3</sup> para la capa base del firme en la zona de la plataforma, con zahorra artificial y un espesor de 25 cm y de 9.000 m<sup>3</sup> de subbalsto para la zona de los ramales de conexión ferroviaria con un espesor de 50 cm.

En esta obra se ha ejecutado el colector de drenaje para la recogida de aguas de la plataforma. Este colector está formado por 600 m de tubería de PP de diámetros variables, comprendidos entre los 630 mm y 120 mm. Asimismo, se ha ejecutado el cerramiento perimetral de la plataforma mediante la ejecución de 900 m de muro de hormigón armado de altura variable sobre el que se ha colocado valla metálica, siguiendo las directrices urbanísticas del polígono.

## “VIAL DE ACCESO A LA ZAL DEL PUERTO DE TARRAGONA”

En setiembre de 2021 se adjudicó la obra a la empresa UTE ZAL PORT TARRAGONA por un importe (IVA no incluido) de 3.337.868,96 €.

La Autoridad Portuaria de Tarragona ha estado trabajando los últimos años en el desarrollo de su Zona de Actividades Logísticas (ZAL). En concreto, en el Plan Especial de infraestructuras de accesos a la ZAL del Puerto de Tarragona, 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. Este vial se proyecta bajo el nombre “Vial de acceso a la ZAL del puerto de Tarragona”.

Las obras ejecutadas han consistido en la construcción de este vial de acceso a la ZAL y al interior del puerto de Tarragona, conectando estas zonas con las principales vías de comunicación del entorno (C-31b, TV-3146, TV-3148, Vial dels Prats y A-7).

El vial construido tiene las siguientes características:

- 1.227,5 metros de longitud con una sección de 4 carriles de 3,5 metros de ancho y con arcenes de 1,5 metros y 2 rotondas intermedias que conectan con la futura ZAL y las vías de acceso a esta.
- La sección de firme está dimensionada para una categoría de tráfico T0, conformada por un paquete de 20 cm de MBC, 25 cm de suelocemento, 30cm de suelo estabilizado y 30 cm de suelo seleccionado.
- Sistema de cunetas y colectores para evacuación de las aguas pluviales superficiales.
- Redes de servicios (electricidad y fibra) en los arcenes.
- Alumbrado en los laterales del vial.
- Barreras de seguridad y señalización.



## VALENCIA

### REMODELACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA DEL MUELLE PRÍNCIPE FELIPE EN EL PUERTO DE VALENCIA

El objeto de la actuación es adaptarse a los nuevos estándares de competitividad mediante la ampliación de la Terminal Ferroviaria del Muelle Príncipe Felipe, en aras de conseguir abaratar el coste del modo ferroviario. Además de aumentar la capacidad de la actual playa de vías se implanta el ancho estándar interoperable.

Las principales intervenciones contempladas en el proyecto son las siguientes:

- Prolongación de la playa de vías que permita la explotación de composiciones de 750 m y quede reservado suficiente espacio para llegar a 1.000 m en un futuro.
- Implantación del ancho mixto en las vías de acceso desde la entrada del puerto hasta la terminal ferroviaria.
- Implantación del ancho mixto en tres de las cinco vías de la playa –la de paso y dos de las de estiba-, manteniendo el ancho ibérico en las otras dos vías.
- Instalación de 11 aparatos de vía –diez de ancho mixto- con accionamiento manual, en la zona gestionada por la APV, y premontaje y almacenamiento de otros cuatro mixtos, para la parte gestionada por el ADIF, que se integrarán en su sistema de Control, Mando y Señalización cuando se desarrollen sus dispositivos de comprobación compatibles.
- Prolongación de la electrificación de la cabecera de la terminal para posibilitar el uso de tracción eléctrica en la operativa e incorporación de dos nuevas vías mango.
- Cerramiento perimetral de la terminal ferroviaria, independizándola de la terminal marítima y manteniendo dos puertas de acceso para facilitar su conexión operativa con cabezas tractoras y pórticos de almacenamiento.
- Nuevo centro de transformación, acometida en media tensión y red de alumbrado de la playa de vías mediante torres de 25 m y luminarias de led.

Las obras se recibieron en mayo de 2022.



## **MEJORA DEL TRAZADO DE LA RED FERROVIARIA Y VIARIA, INCLUYENDO NUEVA PLAYA DE VÍAS, ELIMINACIÓN DE PASOS A NIVEL Y REORDENACIÓN DE LA RED VIARIA ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE COSTA DEL PUERTO DE VALENCIA, EN EL MARCO DEL PROYECTO *CONNECTING EUROPE FACILITY – CONNECT VALENCIA PORT***

El objetivo principal de la actuación es adecuar la actual red de transportes al futuro escenario de fuerte crecimiento de los tráficos viario y ferroviario, satisfaciendo los niveles de capacidad, operatividad, conectividad y seguridad demandados y adaptando el nuevo trazado a los espacios disponibles.

Las principales intervenciones contempladas en el proyecto son las siguientes:

- Modificación del trazado de la red ferroviaria principal, eliminando las intersecciones viario-ferroviarias actuales e incorporando un haz logístico de cinco vías –dos de ellas de paso-, que permitan estacionamientos de convoyes de 750 m, y dos vías mango para la operativa y repostaje de locomotoras. Incluye la prolongación de la electrificación en todas las vías desde la entrada al puerto hasta la cabecera norte.
- Implantación del ancho mixto en las dos vías de acceso desde la entrada al puerto y en tres de la playa de vías –una de las de apartado y las dos de paso-. Se contempla la instalación de 14 aparatos de vía de ancho mixto sobre balasto que serán suministrados por la APV.
- Ejecución de un enlace viario que sustituya las distintas intersecciones a nivel entre el vial principal y los secundarios, evitando las pérdidas de capacidad y de tiempo en la operativa del transporte rodado.
- Reordenación general de la red secundaria de viales, mejorando el acceso a las terminales portuarias y al resto de organismos y empresas afectados por el ámbito de actuación del proyecto. Asimismo, se incluye: la reposición de todos los servicios afectados; la demolición de estructuras que quedarán fuera de uso; el levante de vías, viales e intersecciones especiales; obras de reurbanización y aprovechamiento del dominio público; nuevo cerramiento con el futuro parque de desembocadura garantizando la integración puerto-ciudad; etc.





## DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE «NUEVO PASEO MARÍTIMO EN LA ZONA NORTE DEL PUERTO DE SAGUNTO»

El nuevo paseo marítimo se sitúa en la zona norte del puerto de Sagunto en una longitud de unos 700 m y ancho promedio de 21 m y se configura como una zona de interacción puerto-ciudad. Entronca con el final del actual paseo marítimo de Sagunto y se dirige de forma perpendicular a la línea de costa, hasta alcanzar el mar, en el arranque del tramo marítimo del pantalán de minerales de la antigua compañía de Sierra Menera.

Uno de los aspectos más importantes del proyecto ha sido poner en valor el carácter patrimonial e histórico del entorno. Para ello, se concibe el nuevo paseo como un entorno que concilia el ocio con un planteamiento museístico sobre el pantalán y sobre el propio patrimonio industrial de Sagunto.

En consecuencia, se ha planteado una solución para el paseo que lo configura en dos itinerarios principales: Uno, prácticamente a cota de la playa, que discurre a través de la misma, hasta la línea de costa. Otro, el principal, que, partiendo de la urbanización actual de los viales municipales, gana cota primero a través de unas escalinatas de acceso al paseo principal, discurre luego con cota bastante uniforme y adosado al dique norte de escollera del puerto y, finalmente, vuelve a ganar cota hasta el arranque del tramo marítimo del pantalán.

En la solución proyectada, se incluyen las siguientes zonas diferenciadas:

- a) Glorieta y entronque con la calle Travesía del Mediterráneo y Paseo Marítimo
- b) Escaleras de acceso y zona de inicio del paseo
- c) Zona central del paseo y zonas de actividades (zona de juegos infantiles, zona de pesca, zona museística, zonas de restauración)
- d) Zona final del paseo con terraza-mirador y futuro enlace con el pantalán
- e) Zona de interacción con la playa y zona deportiva
- f) Zona del carril bici longitudinal a al paseo peatonal y a distinto nivel

Como elemento singular incluye tres zonas de sombraje materializadas mediante siete módulos de pérgolas formadas con lamas de madera sustentadas por una estructura zigzagueante de hormigón y con alturas que oscilan entre los 7 y los 9 m, creando zonas de descanso a modo de ágoras distribuidas uniformemente a lo largo del itinerario.



**URBANIZACIÓN DEL ÁREA LOGÍSTICA EMPRESARIAL EN LA PLISAN 1ª FASE EJECUCIÓN**

La Autoridad Portuaria de Vigo está desarrollando conjuntamente con el Consorcio de Zona Franca de Vigo y la Xunta de Galicia una plataforma logística de más de 3 millones de metros cuadrados de superficie en los Municipios de Salvaterra de Miño y As Neves a unos 40 km de distancia que servirá de polo logístico de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal que, además, estará conectada por vías terrestres y ferroviarias de alta capacidad con la Meseta y con la Zona Portuaria. La Plataforma Logística Industrial Salvaterra-As Neves (PLISAN) está gestionada en régimen de condominio con una participación de un 60,58% por la Autoridad Portuaria de Vigo, Consorcio de la Zona Franca de Vigo con una participación de un 21,125% e Instituto Gallego de Vivienda y Suelo (IGVS) con una participación del 18,295%.

Con estas obras de urbanización se dotará al área de 1.562 plazas de estacionamiento público. El viario de acceso a la zona de equipamiento y parcelas empresariales, cumple todos los estándares de accesibilidad rodada y peatonal y también se garantiza la accesibilidad peatonal mediante una senda a las zonas verdes adyacentes al regato Gúmaro que atraviesa la actuación de este a oeste, gran parte de la inversión se destina a cuestiones de integración medioambiental y paisajística.

La urbanización comenzó, atendiendo al Proyecto Sectorial vigente, por los servicios generales comunes de la plataforma y posteriormente se está urbanizando la zona situada más al norte (LE) que coincide con la conexión viaria de alta capacidad que conecta con la autovía A-52 de conexión con la meseta y las infraestructuras generales del agua (EDAR y ETAP) que darán servicio a dicho desarrollo urbanístico.

Con estas actuaciones se acometen la primera y segunda fase de urbanización de la plataforma. Con la primera fase se está desarrollando parte de la zona norte de la PLISAN (LE), próxima a la conexión con la vía de alta capacidad AG-51 que conecta la plataforma con la autovía A-52 que a su vez conecta el sur de Galicia con la meseta.



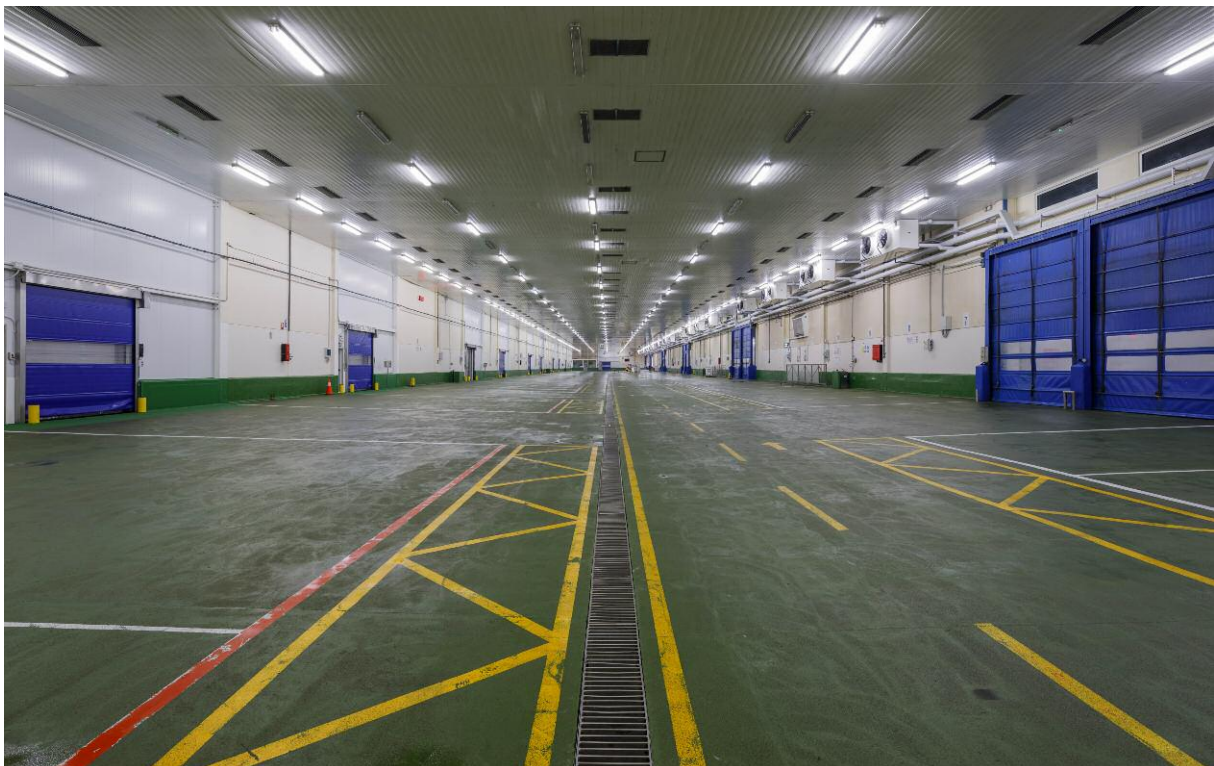
## MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LA LONJA DEL PUERTO DE VIGO

Las obras de “MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LA LONJA DEL PUERTO DE VIGO”, consistieron en mejorar la eficiencia energética de la sala de subastas de la Lonja del Puerto de Vigo bajo dos premisas principales. La primera, ejecutar las actuaciones necesarias para lograr el objetivo de establecer una temperatura de consigna adecuada en el interior de la sala de subastas cumpliendo con las condiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. Esto se consigue mediante la mejora de las características aislantes de la envolvente -nuevas puertas más aislantes y cerramiento de huecos con panel frigorífico- y la instalación de nuevos equipos de frío más eficientes. La segunda, la implantación de instalaciones de energías renovables mediante generación eléctrica fotovoltaica en la Lonja, de manera que se reduzca el nivel de dependencia energética de la Autoridad Portuaria de Vigo, mejorando así la diversificación energética. El uso de dichas energías contribuye a la política de Responsabilidad Social Corporativa de la Autoridad Portuaria, reduciendo las emisiones contaminantes y la huella de carbono.

Las puertas de comunicación de la sala de subastas con el cantil del muelle se han configurado con una puerta hermética aislante exterior, para cuando la boca en cuestión no esté en uso, y una puerta rápida interior totalmente automática que reduce las pérdidas de frío cuando está en uso.

El sistema de frío está compuesto por un nuevo compresor de tornillo de 2000 kw de potencia frigorífica combinado con una torre de refrigeración exterior. Este sistema, que utiliza amoníaco como refrigerante y agua glicolada como fluido transmisor, alimenta a los 24 fancoils que se han ubicado en el techo de la sala de subastas y que permitirán mantener una temperatura de consigna de hasta 8°C.

La nueva planta fotovoltaica está integrada por 306 paneles fotovoltaicos de 169 kWp que se han instalado en la cubierta de la Lonja y 3 inversores de red y 20 baterías de litio que se han instalado en una sala específica en la planta del parking, para almacenar el exceso de energía producida durante el día para ser consumida en horario nocturno, periodo en el que se produce una mayor actividad en la lonja.



Con esta instalación se consigue un ahorro acumulado de todo el sistema de 215.000 kW al año, a pesar de que los nuevos equipos de frío son más potentes.

La inversión destinada para esta actuación fue de 3.345.000 € de los cuales se financiaron 1.950.000 euros de fondos FEDER concedidos a través del IDAE y 500.000 € por Puertos del Estado a través de un convenio de colaboración para el fomento de proyectos innovadores. A finales de 2022 la obra está preparada para su puesta en servicio.

## VILAGARCÍA

### SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DEL VALLADO DE SEGURIDAD EN LA ESCOLLERA DEL MUELLE DE FERRAZO.

La escollera del Muelle de Ferrazo es una zona sensible desde el punto de vista de la seguridad de las instalaciones portuarias. En la misma existía un vallado, que presentaba un estado de deterioro muy avanzado, debido a la corrosión generalizada del cierre producida por las condiciones atmosféricas del lugar, con una elevada carga de salinidad.

Hace unos años, esta Autoridad Portuaria comenzó con la implementación del “Plan de protección interior del Puerto”, realizando diversas actuaciones con las que se pretende dotar al puerto de las condiciones de seguridad exigidas legalmente.

Como continuación del mismo, y para sustituir el vallado deteriorado se ha puesto en marcha la actuación consistente en vallado de seguridad de la escollera del Muelle de Ferrazo.

La longitud total del vallado ha consistido en la colocación de 615 metros. La altura del mismo es de 2,425 metros.

En la mayor parte de su longitud el vallado se instala sobre un murete de hormigón armado ya existente.





## 5.1.7. Principales obras licitadas en el BOE y/o adjudicadas en 2022

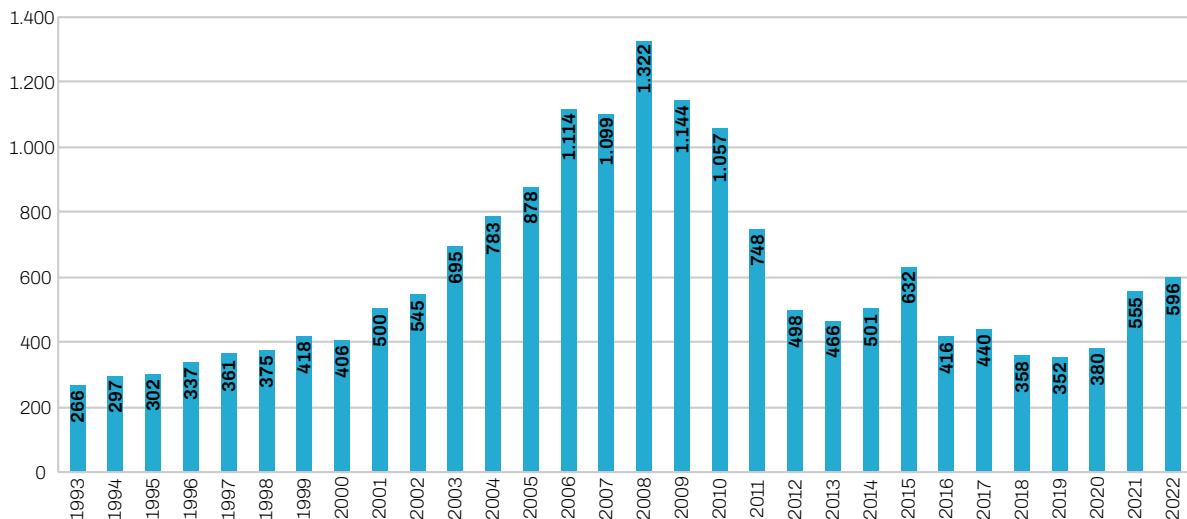
Durante el ejercicio 2022, según la información publicada en el BOE y en la Plataforma de Contratación del Estado (MHAP), se han producido adjudicaciones de obras por importe de 372,9 millones de euros. En el conjunto de las Autoridades Portuarias, se han adjudicado 7 actuaciones por importe superior a 10 M €, que suponen un montante de 158,7 millones de euros (el 42,55 % del total adjudicado).

AUTORIDAD PORTUARIA	TITULO DEL PROYECTO	Presupuesto de licitación	Fecha de licitación	Presupuesto de adjudicación	Fecha de adjudicación
Bahía de Algeciras	Proyecto de sustitución y mejora de los elementos de atraque y defensa en la alineación del Muelle Juan Carlos I	2.867	jul.-21	2.609	feb.-22
	Proyecto de sustitución y mejora de los elementos de atraque y defensa en la alineación del Muelle Príncipe Felipe y Dique Norte	2.920	oct.-21	2.919	abr.-22
	Proyecto de reordenación del acceso sur al Puerto de Algeciras Fase II: Nuevo control de acceso	5.787	nov.-21	4.456	jun.-22
	Ejecución de las obras del "Proyecto Básico y Ejecución para conjunto edificatorio multifuncional en el ámbito de la ordenación integral del Frente Norte del Llano Amarillo, Zona de Servicio del Puerto de Algeciras 01111"	23.266	dic.-22		
	Contrato de obras correspondientes al proyecto de Ampliación de Muelle y Explanada en la Dársena de la Galera	19.335	nov.-22		
	Contrato de obras correspondiente al proyecto de refuerzo de caras expuestas al oleaje de las ventanas de disipación del espaldón del Dique de Abrigo Exento de Isla Verde Exterior	7.279	dic.-22		
Balears	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma	43.168	dic.-21	37.599	sep.-22
	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc	10.972	nov.-20	10.095	sep.-22
Barcelona	Campaña geotécnica Muelle Cataluña y Ampliación Muelle de la Energía	5.987	jul.-21	5.567	ene.-22
	Ampliación del Muelle Adosado 3ª Fase. Retirada de Precargas	4.944	nov.-21	3.598	mar.-22
	Nuevo acceso ferroviario. Vías de Acceso y Expedición/Recepción en Nou Llobregat. Servicios Afectados y Consolidación de Terreno	31.326	jul.-22	24.948	dic.-22
	Remodelación área pesquera. Lonja	7.907	mar.-22	7.563	jul.-22
	Rehabilitación tinglados muelle Oriental	5.970	jun.-22	5.792	sep.-22
	Redacción, ejecución del proyecto y realización del servicio "Piloto de suministro eléctrico a buques portacontenedores"	5.071	ene.-22	4.979	sep.-22
	Redacción, ejecución de proyecto y prestación del servicio: Piloto de suministro eléctrico a buques ferries	3.710	ago.-22		
Bilbao	Proyecto de relleno del recinto C existente en las explanadas del Espigón Central del Puerto de Bilbao	2.997	ago.-22	2.937	oct.-22
	Proyecto constructivo de renovación y mejora urbana en el Puerto Pesquero de Santurtzi	2.845	ago.-22	2.787	dic.-22
Cartagena	Pavimentación del entorno del Muelle Sur y la Terminal Polivalente. Dársena de Escombreras	5.348	ene.-22	4.388	may.-22
	Redacción de proyecto y ejecución de obra de acondicionamiento del vial de acceso al Espalmador	3.331	jun.-22	3.092	oct.-22
	Nuevo puesto de control fronterizo en la Dársena de Cartagena	5.379	jul.-22	5.036	feb.-23
Castellón	Proyecto constructivo de acondicionamiento del Muelle Transversal Exterior en el Puerto de Castellón	9.695	dic.-22		
Ceuta	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima	16.964	nov.-21	16.519	feb.-22
Gijón	Contrato de obras de acceso ferroviario al Muelle Norte del Puerto de Gijón	4.933	oct.-22		

AUTORIDAD PORTUARIA	TITULO DEL PROYECTO	Presupuesto de licitación	Fecha de licitación	Presupuesto de adjudicación	Fecha de adjudicación
Huelva	Obras relativas al Proyecto de "Nuevo Acceso/Rico al Puerto Exterior"	6.814	jul.-21	5.391	jun.-22
	Nueva Plataforma ro-ro en el Muelle Sur del Puerto de Huelva	21.639	mar.-22	19.475	ago.-22
	Obras relativas al "Desarrollo de nuevas funcionalidades de las instalaciones de seguridad ferroviarias del Puerto de Huelva"	2.730	jun.-22	2.722	sep.-22
	Obras relativas al "Proyecto de rehabilitación de vía 2S2 en el Puerto de Huelva"	3.370	dic.-22		
	Obras relativas al "Proyecto de ampliación de pavimento y potencia eléctrica del muelle de Minerales"	2.999	nov.-22		
Las Palmas	Dique Muelle Comercial en el Puerto de Puerto del Rosario	30.829	may.-21	25.767	ene.-22
	Ampliación Muelle de Naos (Arrecife-Lanzarote)	11.978	ago.-22		
	Urbanización Zona Logística de la Isleta (2ª Fase)	4.338	sep.-22		
Santa Cruz de Tenerife	Refuerzo y habilitación de la 1ª Alineación del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife	2.897	abr.-22	2.726	sep.-22
Santander	Finalización de las obras de Raos 9	25.062	dic.-21	24.272	may.-22
	Rampa ro-ro flotante tramo 4 muelles de Maliaño	4.053	mar.-22	4.053	may.-22
	Ampliación en altura del silo de automóviles de la parcela 8 2 3 segundo, tercero y cuarto forjado	41.652	ago.-22		
Tarragona	Paso inferior de acceso a la ZAL bajo la carretera Salou-Tarragona C-31B	5.990	jun.-22	5.258	oct.-22
Valencia	Construcción de subestación eléctrica en el Puerto de Valencia	5.437	ago.-21	5.134	ene.-22
	Nuevo paseo marítimo en la zona norte del Puerto de Sagunto	4.740	may.-22	4.565	sep.-22
	Instalación solar fotovoltaica sobre dique Príncipe Felipe en el Puerto de Valencia	3.019	ago.-22	2.506	dic.-22
	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	17.151	oct.-22		
Vigo	Trabajos de refuerzo de las infraestructuras de suministro eléctrico existentes en la PLISAN	2.844	ene.-22	2.844	ago.-22

### 5.1.8. Evolución histórica de las inversiones públicas en devengos

La inversión pública realizada por el Sistema Portuaria de Titularidad Estatal en el período 1993-2022, en devengos, ha ascendido a 17.841 millones de euros. En los dos cuadros siguientes se desglosa las inversiones total y material realizada por cada Autoridad Portuaria.



## 5.1.9. Evolución histórica de las inversiones totales en devengos

(Datos 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
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
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
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			
Almería													20.668	21.609	15.022
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
Motril													7.300	6.779	10.794
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
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
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
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
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
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
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
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
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>246.417</b>	<b>294.112</b>	<b>298.185</b>	<b>333.836</b>	<b>358.667</b>	<b>372.904</b>	<b>417.672</b>	<b>405.105</b>	<b>500.575</b>	<b>543.583</b>	<b>693.655</b>	<b>780.663</b>	<b>876.196</b>	<b>1.112.502</b>	<b>1.098.532</b>
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
Ajustes Consolidación	0	0	0	-2.258	-226	-393	-336	-1.379	-1.497	0	0	-6.455	-23	0	0
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>266.431</b>	<b>296.502</b>	<b>301.859</b>	<b>336.909</b>	<b>360.850</b>	<b>375.097</b>	<b>418.461</b>	<b>405.768</b>	<b>499.682</b>	<b>545.122</b>	<b>694.809</b>	<b>782.766</b>	<b>878.004</b>	<b>1.113.665</b>	<b>1.099.392</b>

(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)

(Datos en miles de euros)

(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Total Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias), intangible y financiero															
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
A Coruña	104.581	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	942.179
Alicante	10.165	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	189.757
Almería-Motril	(1)															101.011
Almería	23.877	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	154.532
Avilés	18.818	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	217.627
Bahía de Algeciras	96.862	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	1.197.074
Bahía de Cádiz	22.746	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	325.138
Baleares	24.391	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	642.850
Barcelona	171.221	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	2.508.380
Bilbao	59.107	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	1.138.130
Cartagena	16.527	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	664.769
Castellón	22.161	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	339.109
Ceuta	4.975	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	122.523
Ferrol S.-Cibrao	19.654	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	347.691
Gijón	201.006	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	1.160.174
Huelva	16.421	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	790.449
Las Palmas	87.541	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	958.035
Málaga	19.221	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	254.471
Marín y Ría Pontev.	7.593	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	118.540
Melilla	13.615	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	203.224
Motril	5.410	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	76.441
Pasaia	1.640	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	127.371
S. Cruz Tenerife	44.775	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	786.816
Santander	13.084	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	331.230
Sevilla	62.506	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	395.880
Tarragona	36.456	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	739.165
Valencia	182.788	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	1.794.328
Vigo	26.006	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	442.933
Vilagarcía	6.912	11.162	7.966	1.972	5.591	4.732	2.816	1.618	1.062	917	843	845	744	453	123	97.291
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>1.320.060</b>	<b>1.137.427</b>	<b>1.048.721</b>	<b>746.066</b>	<b>497.165</b>	<b>461.762</b>	<b>499.631</b>	<b>630.331</b>	<b>415.732</b>	<b>439.526</b>	<b>357.104</b>	<b>350.657</b>	<b>378.396</b>	<b>551.935</b>	<b>553.185</b>	<b>17.167.118</b>
Puertos Estado	1.843	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	566.217
Ajustes Consolid.	0	0	-214.463	-169.750	0	-11.000	0	-36.320	-27.400	-4.167	-3.000	-8.950	0	0	0	-487.616
<b>TOTAL AGREG.</b>	<b>1.321.903</b>	<b>1.144.241</b>	<b>1.056.748</b>	<b>747.813</b>	<b>498.039</b>	<b>466.150</b>	<b>501.257</b>	<b>632.080</b>	<b>416.556</b>	<b>440.308</b>	<b>358.080</b>	<b>352.101</b>	<b>380.343</b>	<b>554.779</b>	<b>596.004</b>	<b>17.245.718</b>

## 5.1.10. Evolución histórica del inmovilizado material en devengos

(Datos 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
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	32.844	63.852
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
Marín y Ría de Pontev.	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
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
Motril													7.245	6.530	9.473
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
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
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
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
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
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
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
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
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>229.527</b>	<b>268.619</b>	<b>282.143</b>	<b>290.255</b>	<b>329.351</b>	<b>363.910</b>	<b>388.965</b>	<b>387.999</b>	<b>487.948</b>	<b>524.556</b>	<b>678.317</b>	<b>765.188</b>	<b>855.934</b>	<b>1.061.830</b>	<b>1.005.143</b>
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
Ajustes De Consolidación	0	0	0	-2.258	-226	-393	-336	-1.379	-1.425	0	0	0	-23	0	0
<b>TOTAL AGREGADO</b>	<b>248.386</b>	<b>269.232</b>	<b>283.032</b>	<b>292.342</b>	<b>331.212</b>	<b>365.591</b>	<b>389.322</b>	<b>388.187</b>	<b>487.038</b>	<b>524.990</b>	<b>679.214</b>	<b>766.739</b>	<b>857.421</b>	<b>1.062.349</b>	<b>1.005.632</b>

(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)

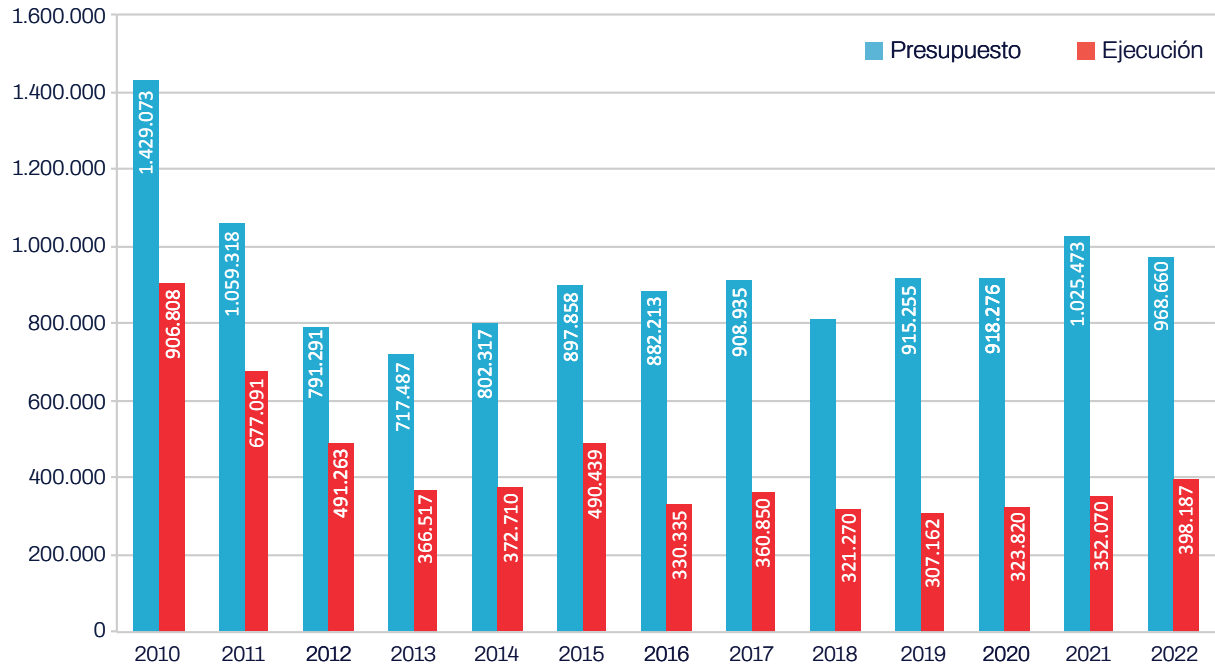
(Datos en miles de euros)

(Sin incluir otras altas de inmovilizado)	Inmovilizado material (incluye inversiones inmobiliarias)															
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
A Coruña	103.391	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	893.297
Alicante	10.075	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	182.550
Almería-Motril		(1)									0					98.380
Almería	23.832	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	144.974
Avilés	17.114	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	211.732
Bahía de Algeciras	96.496	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	1.130.282
Bahía de Cádiz	20.080	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	314.095
Baleares	24.186	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	654.841
Barcelona	139.180	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	2.187.562
Bilbao	58.916	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	1.118.097
Cartagena	15.958	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	452.512
Castellón	18.079	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	337.515
Ceuta	4.845	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	131.612
Ferrol San-Cibrao	18.873	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	338.704
Gijón	200.896	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	1.025.296
Huelva	16.302	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	528.882
Las Palmas	82.371	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	913.107
Málaga	18.226	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	250.804
Marín y Ría Pontev.	6.769	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	115.278
Melilla	13.573	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	184.069
Motril	3.687	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	72.167
Pasaia	1.023	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	125.607
Sta. Cruz Tenerife	44.130	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	794.965
Santander	12.754	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	277.695
Sevilla	61.999	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	364.330
Tarragona	36.022	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	737.400
Valencia	173.145	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	1.614.501
Vigo	25.239	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	436.709
Vilagarcía	6.901	11.152	7.898	1.931	5.549	4.675	1.858	1.587	1.043	871	806	823	684	427	104	94.524
<b>TOTAL AA.PP.</b>	<b>1.254.065</b>	<b>1.025.202</b>	<b>894.851</b>	<b>665.682</b>	<b>472.745</b>	<b>356.424</b>	<b>354.928</b>	<b>474.994</b>	<b>322.917</b>	<b>351.596</b>	<b>310.097</b>	<b>296.858</b>	<b>312.271</b>	<b>337.509</b>	<b>381.662</b>	<b>15.349.823</b>
Puertos Estado	645	674	4.764	1.258	690	785	221	217	385	134	160	898	961	484	1.773	49.318
Ajustes Consolid.	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0	-6.040
<b>TOTAL AGREG.</b>	<b>1.254.710</b>	<b>1.025.876</b>	<b>899.615</b>	<b>666.939</b>	<b>473.435</b>	<b>357.208</b>	<b>355.149</b>	<b>475.212</b>	<b>323.302</b>	<b>351.731</b>	<b>310.257</b>	<b>297.756</b>	<b>313.232</b>	<b>337.993</b>	<b>383.436</b>	<b>15.393.101</b>

## 5.1.11. Cumplimiento del presupuesto en Inversión no financiera en devengos

### Evolución de los Presupuestos y la Ejecución de los últimos once años

(Datos en miles de euros)



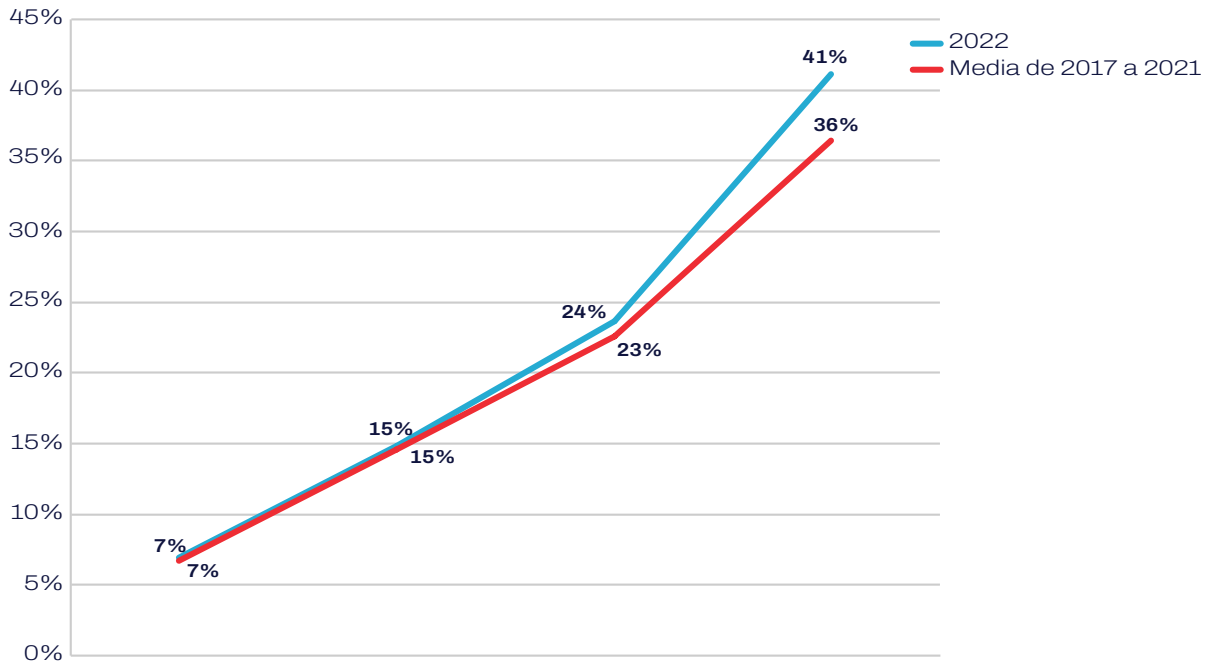
Traslado de bobinas de acero en el puerto de Sagunto desde la planta de Acelor a los muelles para su descarga



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

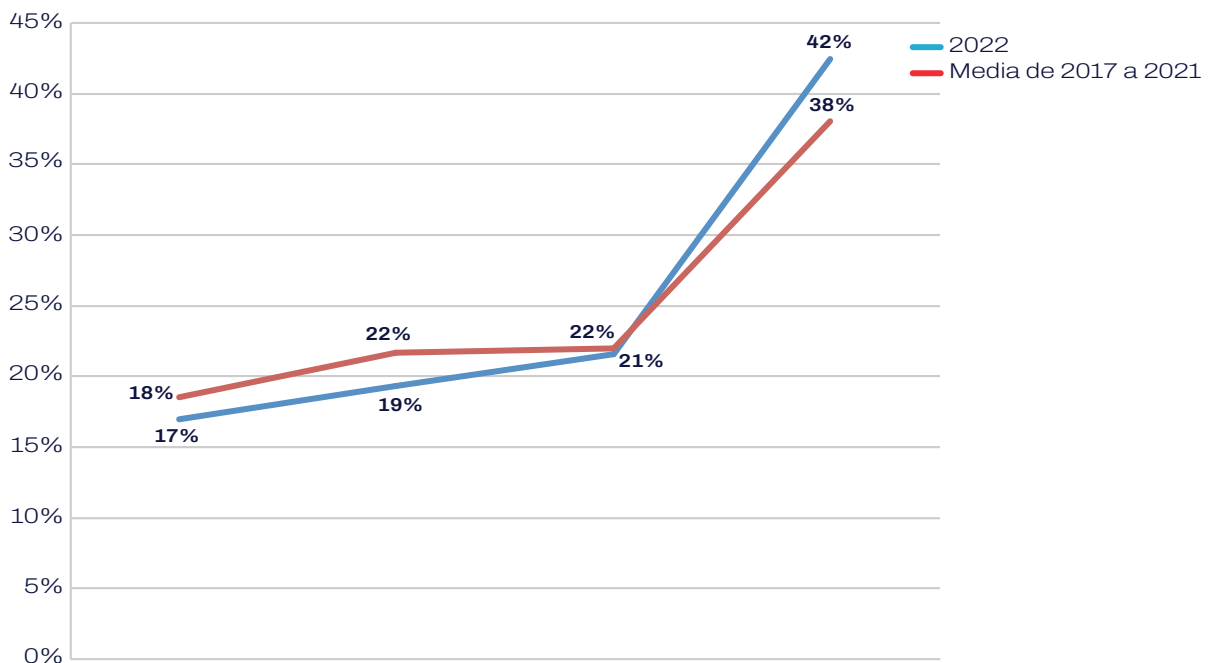
#### Grado de cumplimiento acumulado sobre presupuesto en porcentaje

(Se compara ejecución en 2022 con ejecución media en el período 2017 a 2021)



#### Distribución trimestral de la ejecución en porcentaje

(Se compara ejecución en 2022 con ejecución media en el período 2017 a 2021)



### 5.1.13. Distribución funcional de las inversiones públicas en devengos

(Datos en millones de euros)

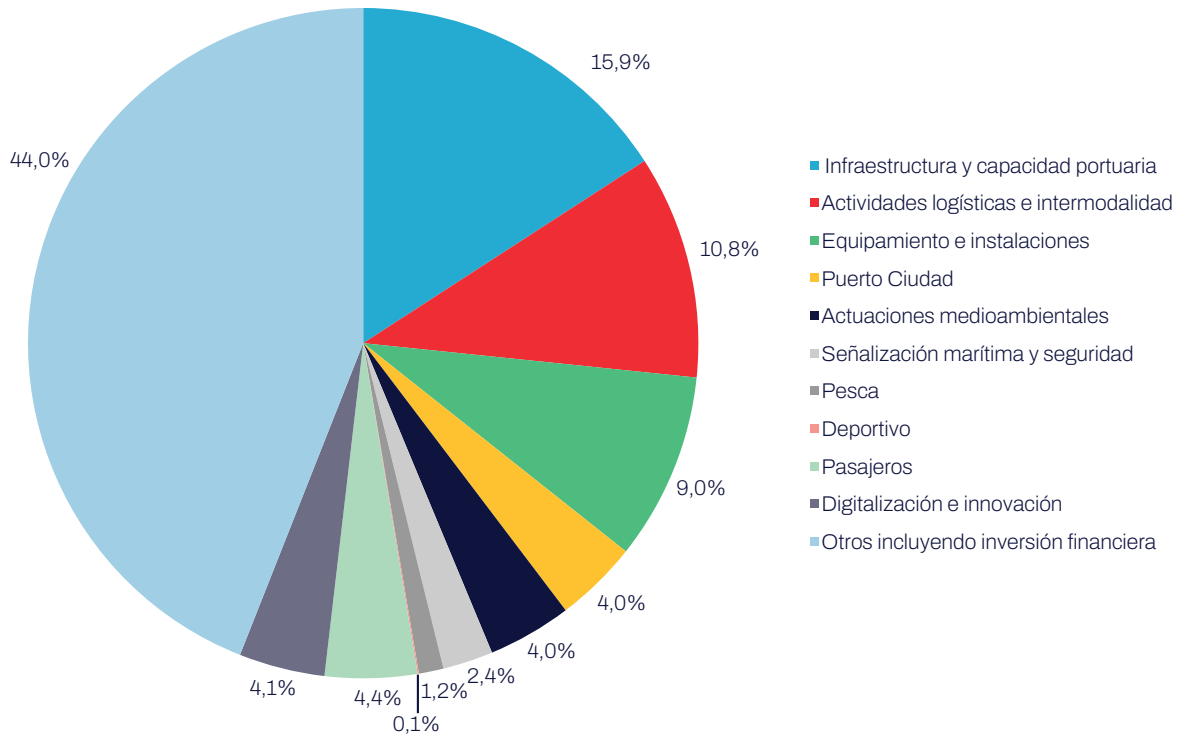
AUTORIDAD PORTUARIA	Infraestructura y capacidad portuaria 1	Actividades logísticas e intermodalidad 2	Equipamiento e instalaciones 3	Puerto Ciudad 4	Actuaciones medio-ambientales 5	Señalización marítima y seguridad 6
A Coruña	6,4	2,6	0,5	-	0,6	0,7
Alicante	-	-	0,0	3,5	0,1	0,1
Almería	0,0	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2
Avilés	0,2	0,7	0,4	0,0	0,8	0,8
Bahía de Algeciras	1,5	0,5	9,2	0,7	0,0	2,8
Bahía de Cádiz	0,7	5,6	0,4	0,1	0,6	0,1
Baleares	-	-	0,7	0,3	0,0	0,5
Barcelona	2,7	0,3	3,9	0,3	-	1,9
Bilbao	25,1	1,1	-	0,3	1,6	0,4
Cartagena	4,3	2,8	2,3	2,8	-	0,2
Castellón	2,1	1,1	1,1	0,3	1,0	1,3
Ceuta	0,8	-	0,2	0,2	1,1	-
Ferrol-San Cibrao	0,1	9,9	1,6	0,0	0,1	0,2
Gijón	-	0,0	0,4	-	0,5	2,2
Huelva	9,2	3,6	4,9	1,0	0,4	0,0
Las Palmas	5,5	1,6	1,2	-	4,4	0,1
Málaga	0,2	0,1	0,9	-	1,0	0,3
Marín y Ría de Pontevedra	0,2	0,0	0,0	-	0,1	0,3
Melilla	-	-	0,6	-	0,0	0,1
Motril	-	0,0	0,0	0,2	0,9	0,1
Pasajes	0,1	0,0	3,5	0,1	0,1	0,0
Sta. C. de Tenerife	2,2	0,3	9,0	9,5	2,2	0,4
Santander	30,7	0,6	0,6	0,9	0,4	0,2
Sevilla	1,4	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Tarragona	0,3	5,5	10,3	0,3	1,2	0,9
Valencia	0,6	25,4	1,8	0,2	2,9	-
Vigo	0,2	2,4	0,0	2,3	3,7	0,4
Vilagarcía	0,0	-	-	-	0,0	0,1
Puertos del Estado	-	-	-	-	-	-
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>94,5</b>	<b>64,3</b>	<b>53,8</b>	<b>23,9</b>	<b>24,1</b>	<b>14,4</b>

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

(Datos en millones de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	Pesca 7	Deportivo 8	Pasajeros 9	Digitalización e innovación 10	Otros incluyendo inversión financiera 0	Total
A Coruña	0,1	0,3	0,5	0,7	1,3	13,8
Alicante	0,8	-	-	0,1	0,4	5,0
Almería	0,4	-	-	0,1	0,8	2,8
Avilés	-	-	-	0,2	0,8	3,8
Bahía de Algeciras	-	-	1,4	0,6	55,2	72,0
Bahía de Cádiz	0,7	-	-	1,0	0,4	9,5
Baleares	-	-	10,6	0,6	12,3	25,0
Barcelona	0,5	-	3,9	9,8	50,3	73,5
Bilbao	-	-	-	1,1	5,0	34,6
Cartagena	-	-	-	1,1	12,5	25,9
Castellón	-	-	-	0,4	11,4	18,8
Ceuta	-	-	9,7	0,1	1,3	13,4
Ferrol-San Cibrao	-	-	0,1	0,1	0,4	12,6
Gijón	-	-	-	0,9	5,5	9,6
Huelva	-	-	-	1,5	30,5	51,1
Las Palmas	1,0	-	0,1	0,0	8,5	22,6
Málaga	0,2	-	-	0,1	1,2	3,9
Marín y Ría de Pontevedra	0,0	-	-	0,0	0,4	1,1
Melilla	-	0,0	-	0,4	0,6	1,7
Motril	0,0	-	-	0,1	1,0	2,4
Pasajes	1,0	-	-	0,2	0,2	5,3
Sta. C. de Tenerife	-	-	-	1,3	4,4	29,3
Santander	-	-	0,0	0,1	2,4	36,0
Sevilla	-	-	-	0,6	0,8	3,1
Tarragona	-	-	0,0	1,1	4,4	24,0
Valencia	-	-	0,0	2,2	5,0	38,0
Vigo	2,3	-	0,1	0,4	2,5	14,3
Vilagarcía	-	-	-	0,0	0,0	0,1
Puertos del Estado	-	-	-	-	42,8	42,8
Ajustes consolidación	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>7,1</b>	<b>0,4</b>	<b>26,5</b>	<b>24,7</b>	<b>262,3</b>	<b>596,0</b>

## Distribución funcional de las inversiones públicas



Tráfico ro-ro en el Puerto de Santander.





Transporte ferroviario de mercancías en el Puerto de Bilbao.

## 5.2. Inversión ajena realizada en 2022

En este apartado se presentan los datos de inversión ajena realizada en 2022 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 2021 se han ejecutado un total de 372.396 miles de euros de inversión ajena en las Autoridades Portuarias, con el siguiente desglose:

(Datos en miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	Cierre 2022
A Coruña	34.787
Alicante	38.452
Almería	1.850
Avilés	1.289
Bahía de Algeciras	35.749
Bahía de Cádiz	18.000
Baleares	19.283
Barcelona	29.785
Bilbao	15.278
Cartagena	35.173
Castellón	3.735
Ceuta	4.044
Ferrol-San Cibrao	16.512
Gijón	655
Huelva	99.548
Las Palmas	32.998
Málaga	10.626
Marín y Ría de Pontevedra	3.119
Melilla	541
Motril	200
Pasaia	0
Santa Cruz de Tenerife	5.475
Santander	29.942
Sevilla	15.700
Tarragona	13.391
Valencia	36.159
Vigo	84
Vilagarcía	1.645
<b>SUMA AAPP</b>	<b>504.020</b>

# 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 m<sup>2</sup> de trasteros, 25.881 m<sup>2</sup> de aparcamientos y 8.816 m<sup>2</sup> de locales comerciales y salas.

El año 2022 se ha cerrado con una ocupación media del 97,30% (el año anterior fue del 93,20%) y una renta media en oficinas de 24,00 euros por metro cuadrado y mes (el dato del año anterior fue de 21,83 euros). De acuerdo con el informe de gestión del ejercicio, hay un incremento en la facturación de la cifra de negocio de 2022 frente a 2021, que es de 17.168 miles frente al año anterior de 13.902 miles respectivamente, lo que comporta 23,49%, más, lo que comporta que estamos en cifras anteriores a la pandemia del Covid-19.

La desocupación a finales de 2022 se situaba en un 2,70%, y la renta media en el cuarto trimestre llegaba a los 24 euros por metro cuadrado y mes.

Se espera seguir trabajando para que los niveles de ocupación y renta se mantengan y pueda retribuirse adecuadamente a los accionistas y prestamistas de la sociedad. El coste financiero ha disminuido por la reducción del préstamo con la entidad financiera, y por tanto la disminución de la deuda minimizará su impacto sobre la cuenta de resultados.

El año 2022 no se ha visto afectado por la pandemia del Covid-19, consecuentemente la cifra de negocio ha incrementado como hemos comentado anteriormente un 23,49%, las previsiones para el próximo ejercicio económico es el mantenimiento de la cifra actual de negocio más incremento en un función del ipc que se revaloricen las rentas por alquiler de las oficinas e incrementar la cifra de facturación de la explotación del parking del complejo, dado el incremento de turistas que se espera en la zona de influencia.



El capital social al 31 de diciembre de 2022 es de 29.176 miles de euros, distribuido de la siguiente forma:

<b>Accionistas</b>	<b>%</b>
Autoridad Portuaria de Barcelona	75,99
FCC Construcción S.A.	24,01
<b>Total</b>	<b>100,00</b>

#### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros) <b>WTCB</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Importe de la cifra de negocios	17.168	13.902
Gastos de personal	-103	-132
Otros gastos de explotación	-10.182	-7.354
Amortización del inmovilizado	-3.701	-3.555
Imputación de subvenciones	113	110
Otros resultados	-4	-8
<b>Resultado de explotación</b>	<b>3.291</b>	<b>2.963</b>
Resultado financiero	-508	-540
Impuesto sobre beneficios	-696	-606
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>2.087</b>	<b>1.817</b>

#### Detalle del importe neto de la cifra de negocios:

(En miles de euros) <b>WTCB</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Alquiler de espacios	10.075	8.313
Gastos repercutidos	2.820	2.479
Gastos comunitarios	2.005	906
Ingresos por concesión de Hotel	2.267	2.204
Otros		
<b>Total</b>	<b>17.167</b>	<b>13.902</b>

#### Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros) <b>WTCB</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
Activo no corriente	66.137	67.460
Activo corriente	5.398	6.138
<b>Total Activo = Patrimonio neto y pasivo</b>	<b>71.535</b>	<b>73.598</b>
Patrimonio Neto	45.146	43.143
Pasivo no corriente	19.570	25.137
Pasivo corriente	6.819	5.318

## 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 2022, 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 736.217 m<sup>2</sup> de naves logísticas y oficinas que ofrece en régimen de alquiler, así como un edificio de oficinas de 12.415 m<sup>2</sup> alquilables conocido como Service Center. Asimismo, CILSA ha otorgado un derecho de superficie a clientes de 336.232 m<sup>2</sup> sobre los cuales han construido unos 184.752 m<sup>2</sup> de naves, configurando un parque logístico de 933.3848 m<sup>2</sup>, 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 2022 es de 18.920.000 euros y la distribución por accionistas es la siguiente:

<b>Accionistas</b>	<b>%</b>
Autoridad Portuaria de Barcelona	51,5
Merlin Properties SOCIMI, S.A.	48,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Importe neto de la cifra de negocios	79.272	66.594
Otros ingresos de explotación	-	-
Gastos de personal	-814	-962
Otros gastos de explotación	-32.316	-29.266
Amortización del inmovilizado	-22.436	-21.285
Imputación de subvenciones	673	670
<b>Resultado de explotación</b>	<b>25.289</b>	<b>15.751</b>
Resultado financiero	-2.554	-1.918
Impuesto sobre beneficios	-5.656	-3.294
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>17.079</b>	<b>10.539</b>

### Detalle del importe neto de la cifra de negocios:

(En miles de euros)	2022	2021
Ingresos por cesión de derechos de suelo e ingresos por cánones de naves	6.847	6.496
Ingresos por alquileres de naves	63.151	51.616
Alquiler oficinas	1.264	1.238
Otros ingresos compensatorios	8.010	7.244
<b>Importe Neto de la Cifra de Negocios</b>	<b>79.272</b>	<b>66.594</b>

### Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	31/12/2022	31/12/2021
Activo no corriente	330.391	349.904
Activo corriente	31.070	10.869
<b>Total Activo = Patrimonio neto y pasivo</b>	<b>361.461</b>	<b>360.773</b>
Patrimonio Neto	159.700	148.396
Pasivo No corriente	182.066	191.720
Pasivo Corriente	19.695	20.657

Operativa de tráfico ro-ro en el puerto de Málaga.



### 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 2022 de 29.933 miles de euros frente a los 23.223 miles de euros de 2021, representando un incremento del 29% por el aumento del volumen de descarga en la terminal motivado por el incremento del tráfico de carbón térmico como consecuencia del contexto económico-industrial.

En cuanto a la actividad principal de la sociedad, la descarga, el tráfico de toneladas descargadas ha sido de 10.294.753 toneladas frente a 9.601.702 toneladas del año 2021, representando un incremento del 7% del volumen de descarga en la terminal.

La sociedad ha realizado inversiones de Inmovilizado por importe de 772 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 2022 es de 1.202.000 euros, distribuido de la siguiente forma:

<b>Accionistas</b>	<b>%</b>
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
<b>Total</b>	<b>100,0</b>

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2022	2021
Cifra de Negocio	29.933	23.223
Aprovisionamientos	-5.079	-3.418
Gastos de personal	-7.559	-7.409
Otros gastos de explotación	-13.650	-13.428
Amortización del inmovilizado	-1.977	-2.022
Otros resultados	-306	1.189
<b>Resultado de explotación</b>	<b>1.394</b>	<b>-1.826</b>
Resultado financiero	-316	-242
Impuesto sobre beneficios	-69	
<b>Resultado del ejercicio(pérdidas)</b>	<b>1.009</b>	<b>-2.068</b>

### Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	2022	2021
Activo no corriente	17.163	18.368
Activo corriente	4.840	4.870
<b>Total Activo = Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>22.004</b>	<b>23.238</b>
Patrimonio Neto	8.276	7.267
Pasivo No corriente	4.743	4.546
Pasivo Corriente corto plazo	8.985	11.425



Terminal de Automóviles de Barcelona.



## 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:

- a) 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.
- b) crear una plataforma logística donde concentrar y distribuir los flujos de comercio internacional.
- c) acoger las operaciones logísticas ligadas a los operadores marítimos afectos al transporte Comunitario e internacional.
- d) explotar la gestión de dicha zona.
- e) 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 2022 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 gestionados por la Autoridad Portuaria.

El Capital social al 31 de diciembre de 2022 es de 85.825.462,52 euros, distribuido de la siguiente forma:

<b>Accionistas</b>	<b>%</b>
Autoridad Portuaria Valencia	98,40
Generalitat Valenciana	0,38
Ayuntamiento de Valencia	0,23
Entidad Pública Empresarial de Suelo SEPES	0,99
<b>Total</b>	<b>100,00</b>

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Cifra de negocio	216	180
Otros ingresos de explotación	2	2
Gastos de personal	-530	-526
Otros gastos de explotación	-440	-400
Amortizaciones del inmovilizado	-2	-2
Otros resultados	-1	1
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	274	697
<b>Resultado de explotación</b>	<b>-481</b>	<b>-47</b>
Resultado financiero	-15	14
Impuesto sobre beneficios		
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-496</b>	<b>-346</b>

## Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	2022	2021
Activo no corriente	44.520	44.244
Activo corriente	45.769	46.552
<b>Total Activo = Patrimonio neto y Pasivo</b>	<b>90.289</b>	<b>90.796</b>
Patrimonio Neto	90.173	90.668
Pasivo No corriente	41	44
Pasivo Corriente	75	84

## 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 2022 la actividad desarrollada en la Terminal se cifra en 71.057 contenedores, lo que representa un incremento del 3,26% respecto al año anterior.

El capital social al 31 de diciembre de 2022 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
<b>Total</b>	<b>100,00</b>

El 23 de noviembre de 2022 se formalizó la adquisición, por parte de la Entidad Pública Empresarial ADIF, de la participación que ostentaba la entidad SEPES (13,08%) en el accionariado de la sociedad. Con la entrada de ADIF en la sociedad, el sector público estatal promoverá medidas y líneas de actuación que contribuyan al crecimiento del tráfico ferroviario de mercancías y el desarrollo de la conectividad ferroviaria con los puertos, en línea con las iniciativas impulsadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), todo ello con el objetivo de generar sinergias que fomenten y promuevan la eficiencia y coordinación de la actividad portuaria y ferroviaria, en línea con los principios y objetivos del Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, elaborada por el MITMA y aprobada por el Gobierno en diciembre de 2021.

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2021	2022
Cifra de Negocio	578	718
Otros ingresos de explotación	50	52
Gastos de personal	-71	-74
Otros gastos de explotación	-81	-83
Amortización del Inmovilizado	-420	-417
Imputación de subvenciones y otros	65	65
<b>Resultado de explotación</b>	<b>121</b>	<b>261</b>
Resultado financiero	-18	-10
Resultado del ejercicio antes de impuestos	103	251
Impuesto sobre beneficios	-26	-63
<b>Resultado del ejercicio después de impuestos</b>	<b>77</b>	<b>188</b>

### Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	31/12/2021	31/12/2022
Activo No corriente	8.477	8.061
Activo corriente	1.438	1.886
<b>Total Activo = Patrimonio neto y pasivo</b>	<b>9.915</b>	<b>9.947</b>
Patrimonio Neto	9.155	9.295
Pasivo No corriente	532	394
Pasivo corriente	228	258



Terminal de graneles líquidos en el puerto de Huelva.

## 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 2022 se ha continuado el proceso interno para cumplir con los requisitos de una Sociedad Mercantil Estatal.

El capital social al 31 de diciembre de 2022 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

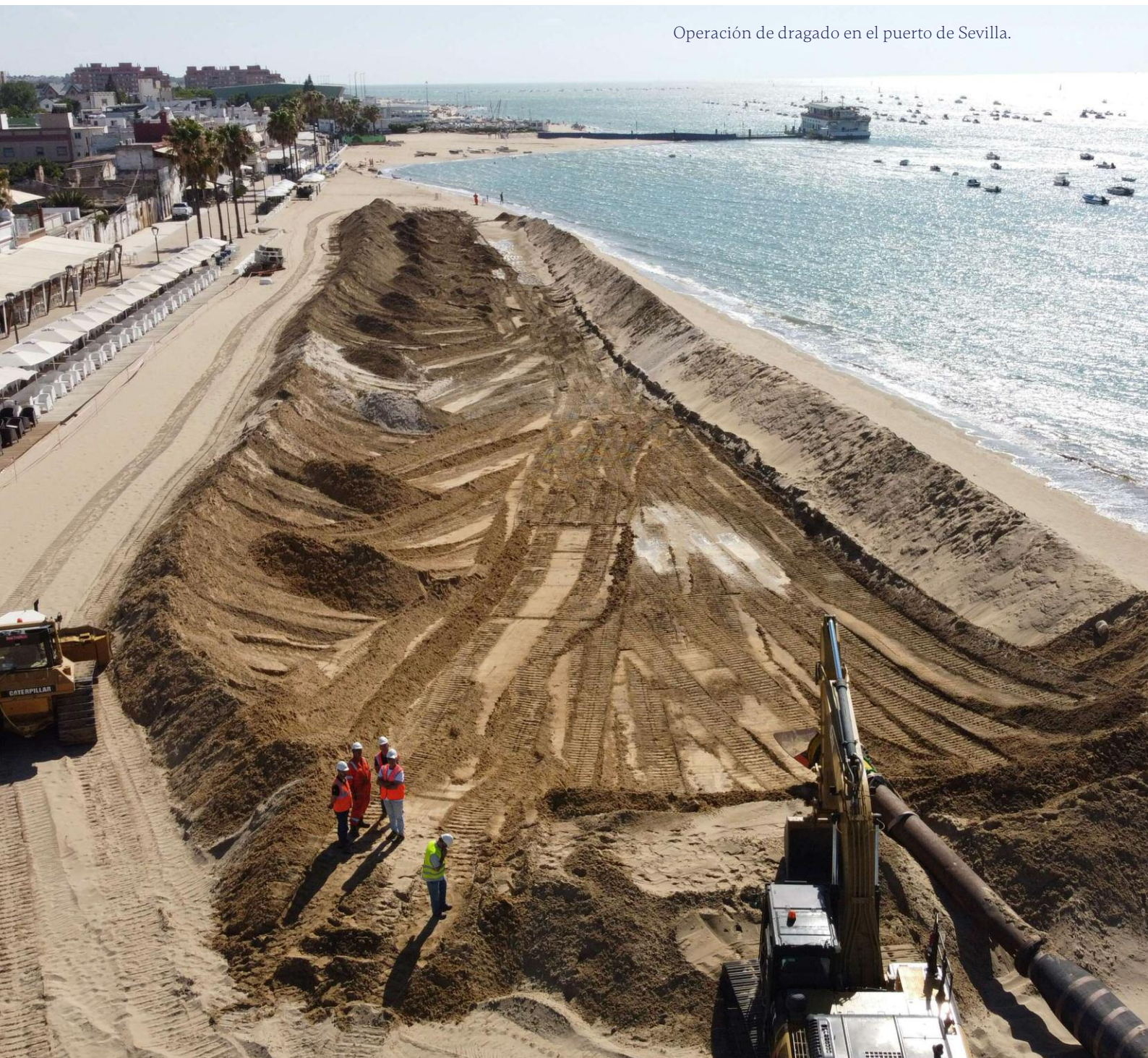
### Cuenta de Pérdidas y Ganancias (resumen):

(En miles de euros)	2022	2021
Importe de la cifra de negocios	467	439
Variación de existencias	—	—
Aprovisionamientos	-80	-106
Otros ingresos explotación	59	76
Gastos de personal	-364	-344
Otros gastos de explotación	-61	-58
Amortización del inmovilizado	-6	-6
Otros resultados	0	0
<b>Resultado de explotación</b>	<b>15</b>	<b>1</b>
Resultado financiero	0	0
Impuesto sobre beneficios	0	0
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>15</b>	<b>1</b>

### Balance de Situación (resumen):

(En miles de euros)	2022	2021
Activo no corriente	23	29
Activo corriente	406	375
<b>Total Activo = Patrimonio neto y pasivo</b>	<b>429</b>	<b>404</b>
Patrimonio Neto	384	369
Pasivo No corriente	—	—
Pasivo Corriente	45	35

Operación de dragado en el puerto de Sevilla.



## 6.7. Participaciones permanentes en capital 2022

### Agregado Sistema Portuario

(Datos en miles de euros)

PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN EMPRESAS DEL GRUPO					
Autoridad Portuaria	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	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	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>55.327</b>	-	-
GIJÓN	European Bulk Handling Installation (EBHISA)	68,80%	827	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>827</b>	-	-
MÁLAGA	Malagaport, S.L.	40,22%	99	61	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>99</b>	<b>61</b>	-
SEVILLA	Serviport Andalucía, S.A.	98,11%	236	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>236</b>	-	-
VALENCIA	Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A.	98,40%	130.371	41.640	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>130.371</b>	<b>41.640</b>	-
Ajustes consolidación	Participación B. Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia y OPPE en Puerto Seco	51,00%	3.985	1.217	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>3.985</b>	<b>1.217</b>	-
<b>TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO</b>			<b>190.845</b>	<b>42.918</b>	-



Operativa de tráfico de cereales en el puerto Tarragona.

## Agregado Sistema Portuario

(Datos en miles de euros)

Autoridad Portuaria	PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN EMPRESAS ASOCIADAS				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
AVILÉS	Nueva Rula de Avilés, S.A.	33,77%	536	95	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>536</b>	<b>95</b>	-
BAHÍA DE ALGECIRAS	Red Logística de Andalucía, S.A.	13,09%	11.211	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>11.211</b>	-	-
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	-	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.	36,73%	4.114	480	-
	B2B Logistics, SL	49,00%	245	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>23.149</b>	<b>1.762</b>	-
BILBAO	Servicios Intermodales Bilbao Port S.L.	43,39%	1.445	1.445	-
	Fundación Puerto y Ría de Bilbao	49,00%	49	28	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>1.494</b>	<b>1.473</b>	-
CARTAGENA	Consorcio del Depósito Franco de Cartagena	10,93%	307	260	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>307</b>	<b>260</b>	-
GIJÓN	Lonja Gijón Musel, S.A.	46,27%	621	226	-
	Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias, S.A. (ZALIA, S.A.)	30,00%	1.800	1.800	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>2.421</b>	<b>2.026</b>	-
MOTRIL	1908 Puerto de Motril AIE	29,41%	6	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>6</b>	-	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Parque Marítimo Santa Cruz, S.A.	50,00%	30	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>30</b>	-	-
SANTANDER	World Trace Center Santander, S.A.	25,00%	125	125	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>125</b>	<b>125</b>	-
TARRAGONA	Nautic Tarragona, S.A.	35,00%	421	77	-
	Servei Mancomunat de Prevenció Port de Tarragona, S.A.	34,58%	34	15	-
	Terminal intermodal Monzón, SL	5,00%	182	8	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>637</b>	<b>100</b>	-
VALENCIA	Infoport Valencia, S.A.	24,98%	84	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>84</b>	-	-
PUERTOS DEL ESTADO	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	243	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>797</b>	<b>243</b>	-
Ajustes consolidación	Participación Avilés en Zalia	15,00%	900	900	-
	Participación OPPE en Puerto Seco	-10,20%	-797	-243	-
	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	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>392</b>	<b>706</b>	-
<b>TOTAL EMPRESAS ASOCIADAS</b>			<b>41.190</b>	<b>6.790</b>	-

## Agregado Sistema Portuario

(Datos en miles de euros)

PARTICIPACIONES A LARGO PLAZO EN OTRAS PARTES VINCULADAS					
Autoridad Portuaria	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
BAHÍA DE ALGECIRAS	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	243	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>797</b>	<b>243</b>	-
BARCELONA	Agencia Barcelona Regional	11,76%	180	-	-
	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	243	-
	Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	3,89%	105	105	-
	Terminal Intermodal Monzon, SL	10,00%	364	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>1.447</b>	<b>348</b>	-
BILBAO	Puerto Seco de Madrid S.A.	10,20%	797	243	-
	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	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>1.172</b>	<b>492</b>	-
CASTELLÓN	Fundación Portcastelló	9,09%	10	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>10</b>	-	-
VALENCIA	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	797	243	-
	CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, S.L.	10,00%	0	0	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>797</b>	<b>244</b>	-
Ajustes consolidación	Participación B. Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia en Puerto Seco	-40,80%	-3.188	-974	-
	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	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>-3.357</b>	<b>-1.023</b>	-
<b>TOTAL OTRAS PARTES VINCULADAS</b>			<b>866</b>	<b>305</b>	-



## Agregado Sistema Portuario

(Datos en miles de euros)

Autoridad Portuaria	PARTICIPACIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO EN INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	Deterioro valor al cierre	Desembolsos pendientes
ALMERÍA	CAJAMAR	-	36	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>36</b>	-	-
AVILÉS	Avilés Isla de la Innovación, S. A.	5,00%	50	5	-
	Puerto Seco Ventastur, S.A.	-	-	-	-
	Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias S.A. (ZALIA S.A.)	15,00%	900	900	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>950</b>	<b>905</b>	-
BAHÍA DE ALGECIRAS	Suardiaz Atlántica S.L.	0,25%	5	5	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>5</b>	<b>5</b>	-
GIJÓN	VILLADANGOS	13,50%	300	-	-
	GLD ATLANTIQUE	1,00%	55	55	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>355</b>	<b>55</b>	-
LAS PALMAS	CAJAMAR	-	0	-	-
	FONDO DE INVERSION	-	993	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>993</b>	-	-
MOTRIL	Caja Rural de Granada	-	0	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>0</b>	-	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, S.A.	0,26%	38	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>38</b>	-	-
SANTANDER	Puerto Seco Santander Ebro, S.A.	12,50%	262	262	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.	5,00%	120	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>382</b>	<b>262</b>	-
VIGO	Club Financiero de Vigo S.A.	0,18%	17	11	-
	Suardiaz Atlántica S.L.	0,25%	20	20	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>37</b>	<b>31</b>	-
PUERTOS DEL ESTADO	Emgrisa	0,08%	6	-	-
	Mercator Ocean	5,00%	103	-	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>109</b>	-	-
Ajustes consolidación	Participación A.P. Santander en Puerto Seco Azuqueca de Henares	-5,00%	-120	-	-
	Participación Avilés en Zalia	-15,00%	-900	-900	-
	<b>Subtotal</b>	-	<b>-1.020</b>	<b>-900</b>	-
	<b>TOTAL INVERSIONES FINANCIERAS A L.P.</b>		<b>1.885</b>	<b>357</b>	-



Operación de dragado en el puerto de Sevilla.



# RATIOS DE GESTIÓN

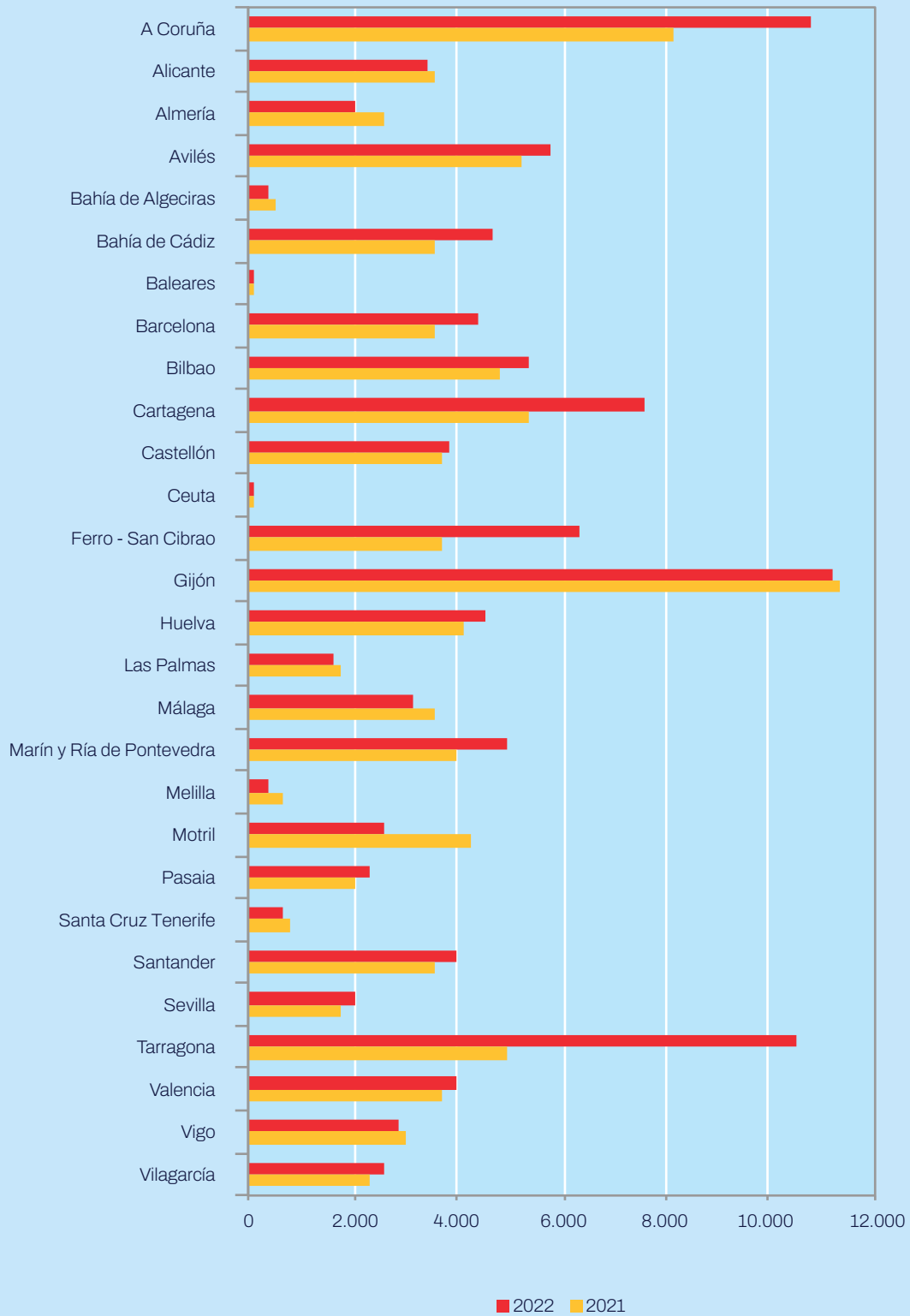
## 7.1. Ingreso Medio de la Tasa del Buque

AUTORIDAD PORTUARIA	EUROS/BUQUE (*)		EUROS/GT (**)	
	2022	2021	2022	2021
A Coruña	10.752	8.123	0,442	0,528
Alicante	3.396	3.626	0,191	0,224
Almería	2.037	2.538	0,125	0,156
Avilés	5.731	5.198	0,788	0,760
Bahía de Algeciras	425	512	0,024	0,027
Bahía de Cádiz	4.732	3.552	0,199	0,203
Baleares	147	90	0,025	0,019
Barcelona	4.356	3.613	0,108	0,101
Bilbao	5.372	4.871	0,265	0,300
Cartagena	7.539	5.343	0,305	0,278
Castellón	3.911	3.657	0,271	0,266
Ceuta	90	96	0,013	0,016
Ferrol - San Cibrao	6.303	3.728	0,393	0,242
Gijón	11.147	11.349	0,665	0,765
Huelva	4.604	4.132	0,230	0,243
Las Palmas	1.662	1.795	0,077	0,091
Málaga	3.198	3.588	0,094	0,119
Marín y Ría de Pontevedra	4.936	3.922	0,764	0,691
Melilla	453	652	0,020	0,031
Motril	2.580	4.236	0,176	0,366
Pasaia	2.281	2.063	0,282	0,292
Santa Cruz de Tenerife	650	849	0,051	0,064
Santander	4.028	3.627	0,198	0,191
Sevilla	2.088	1.711	0,359	0,330
Tarragona	10.477	4.971	0,528	0,305
Valencia	4.010	3.751	0,104	0,107
Vigo	2.894	3.066	0,127	0,152
Vilagarcía	2.550	2.362	0,342	0,341
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>1.679</b>	<b>1.575</b>	<b>0,106</b>	<b>0,109</b>

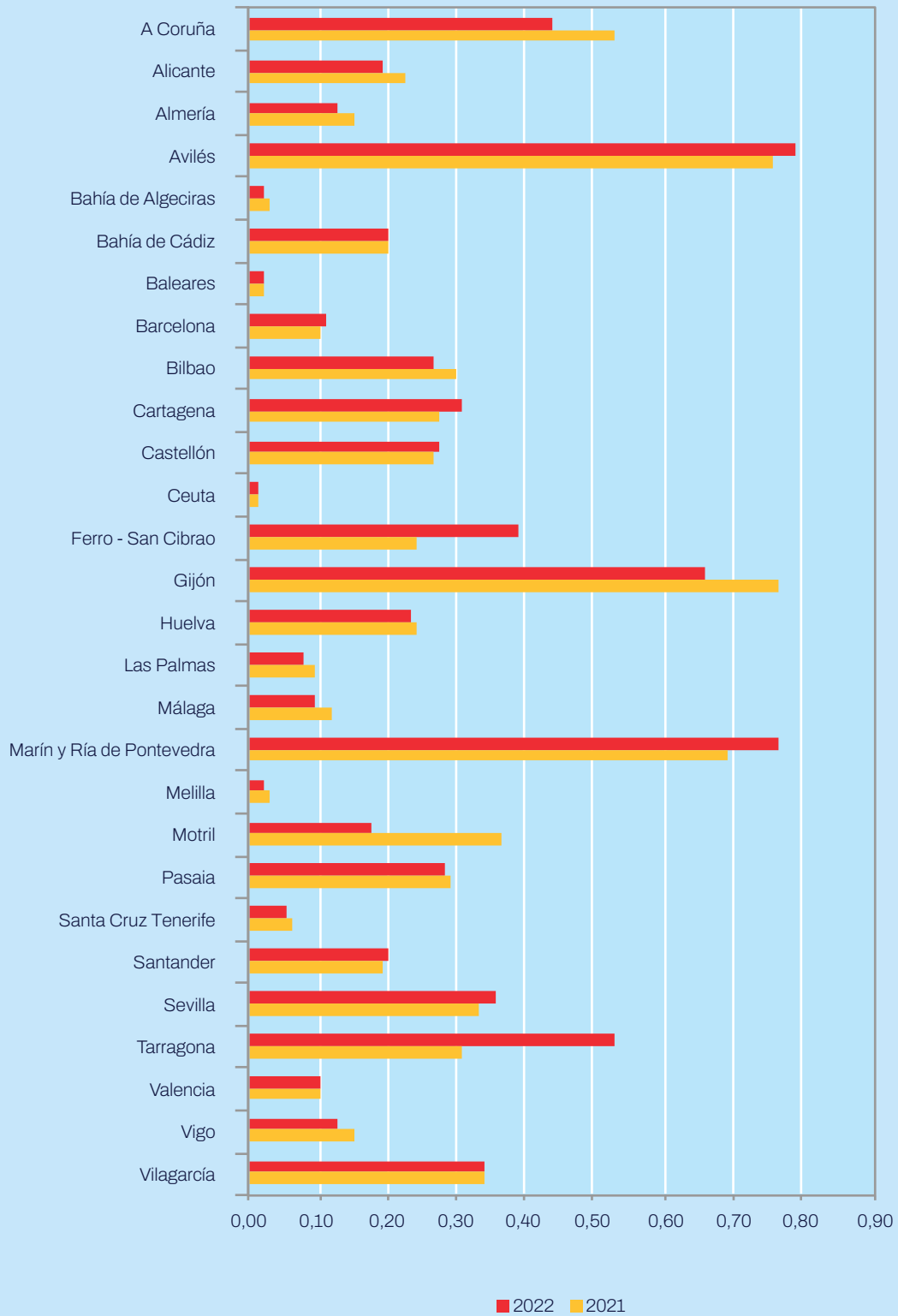
(\*) Tasa del buque / N° de buques.

(\*\*) Tasa del buque / N° unidades de arqueo bruto (GT).

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



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



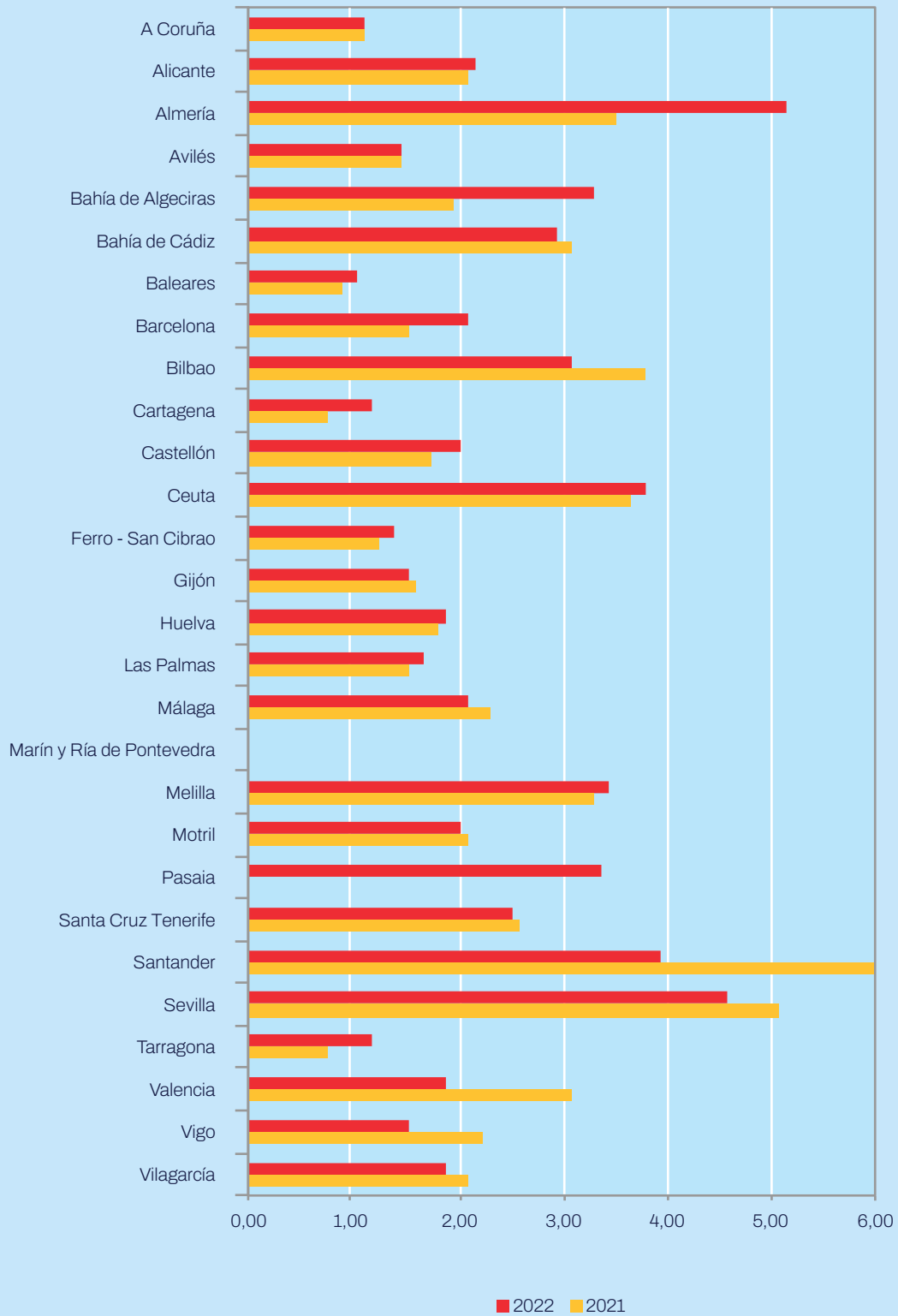
## 7.2. Ingreso Medio de la Tasa del Pasaje (\*) (Euros/Pasajeros) (1)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	1,138	1,141
Alicante	2,149	2,117
Almería	5,193	3,558
Avilés	1,453	1,454
Bahía de Algeciras	3,302	1,983
Bahía de Cádiz	2,962	3,107
Baleares	1,021	0,865
Barcelona	2,131	1,555
Bilbao	3,126	3,829
Cartagena	1,199	0,775
Castellón	2,067	1,728
Ceuta	3,816	3,688
Ferrol - San Cibrao	1,372	1,271
Gijón	1,531	1,615
Huelva	1,866	1,811
Las Palmas	1,670	1,570
Málaga	2,131	2,292
Marín y Ría de Pontevedra	-	-
Melilla	3,444	3,305
Motril	2,044	2,109
Pasaia	3,380	-
Santa Cruz de Tenerife	2,556	2,599
Santander	3,916	6,935
Sevilla	4,604	5,071
Tarragona	1,180	0,723
Valencia	1,916	3,066
Vigo	1,504	2,262
Vilagarcía	1,884	2,070
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>2,222</b>	<b>1,895</b>

(\*) 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.

### Ingreso Medio de la Tasa del Pasaje (Euros/Pasajero)



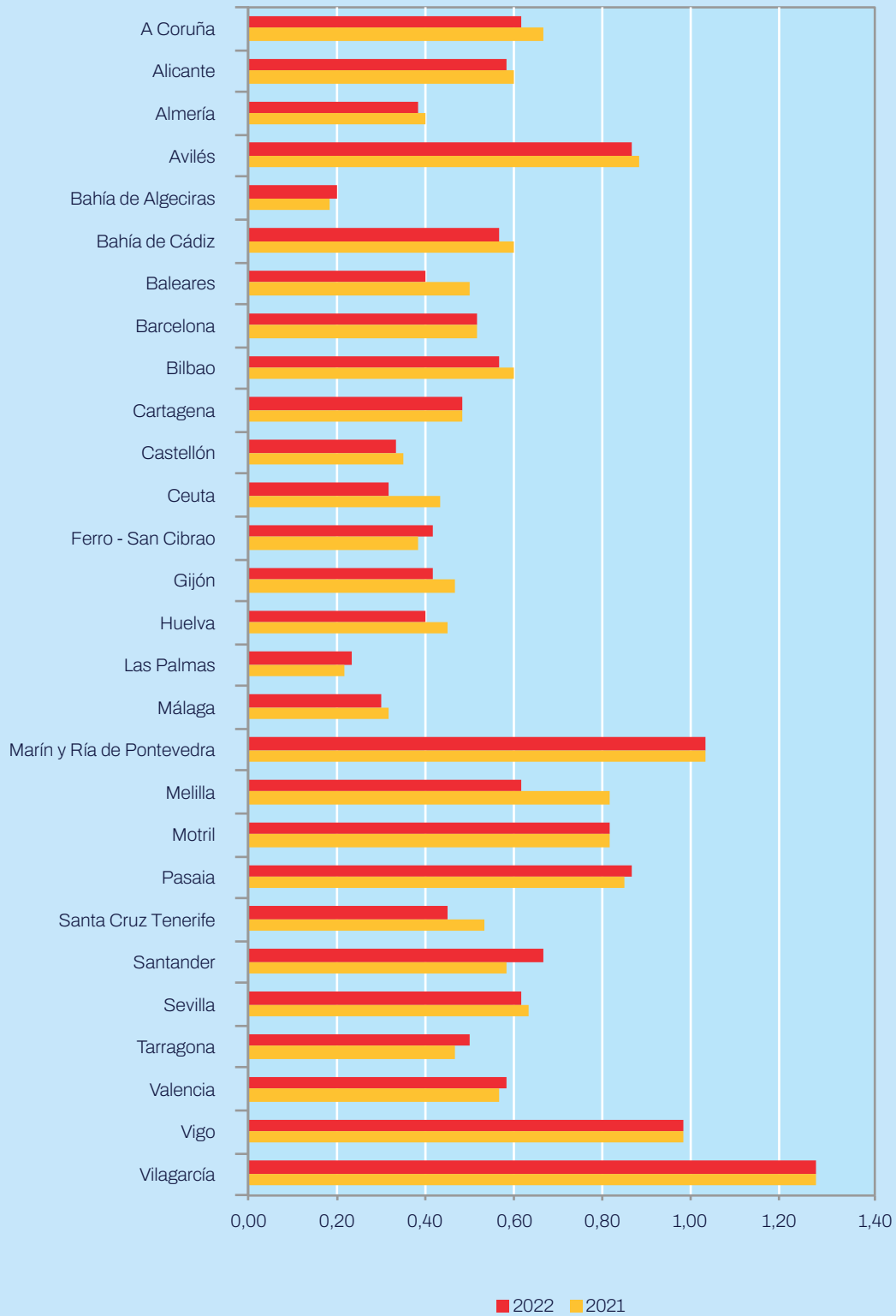
### 7.3. Ingreso Medio de la Tasa de la Mercancía (\*) (Euros/Tonelada)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,614	0,667
Alicante	0,591	0,602
Almería	0,391	0,409
Avilés	0,868	0,883
Bahía de Algeciras	0,200	0,187
Bahía de Cádiz	0,571	0,604
Baleares	0,397	0,496
Barcelona	0,511	0,515
Bilbao	0,562	0,601
Cartagena	0,477	0,491
Castellón	0,336	0,350
Ceuta	0,321	0,440
Ferrol - San Cibrao	0,416	0,379
Gijón	0,425	0,461
Huelva	0,405	0,454
Las Palmas	0,243	0,226
Málaga	0,301	0,328
Marín y Ría de Pontevedra	1,027	1,022
Melilla	0,618	0,821
Motril	0,814	0,809
Pasaia	0,867	0,846
Santa Cruz de Tenerife	0,457	0,526
Santander	0,664	0,584
Sevilla	0,623	0,634
Tarragona	0,507	0,462
Valencia	0,585	0,570
Vigo	0,980	0,979
Vilagarcía	1,271	1,279
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,444</b>	<b>0,450</b>

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



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

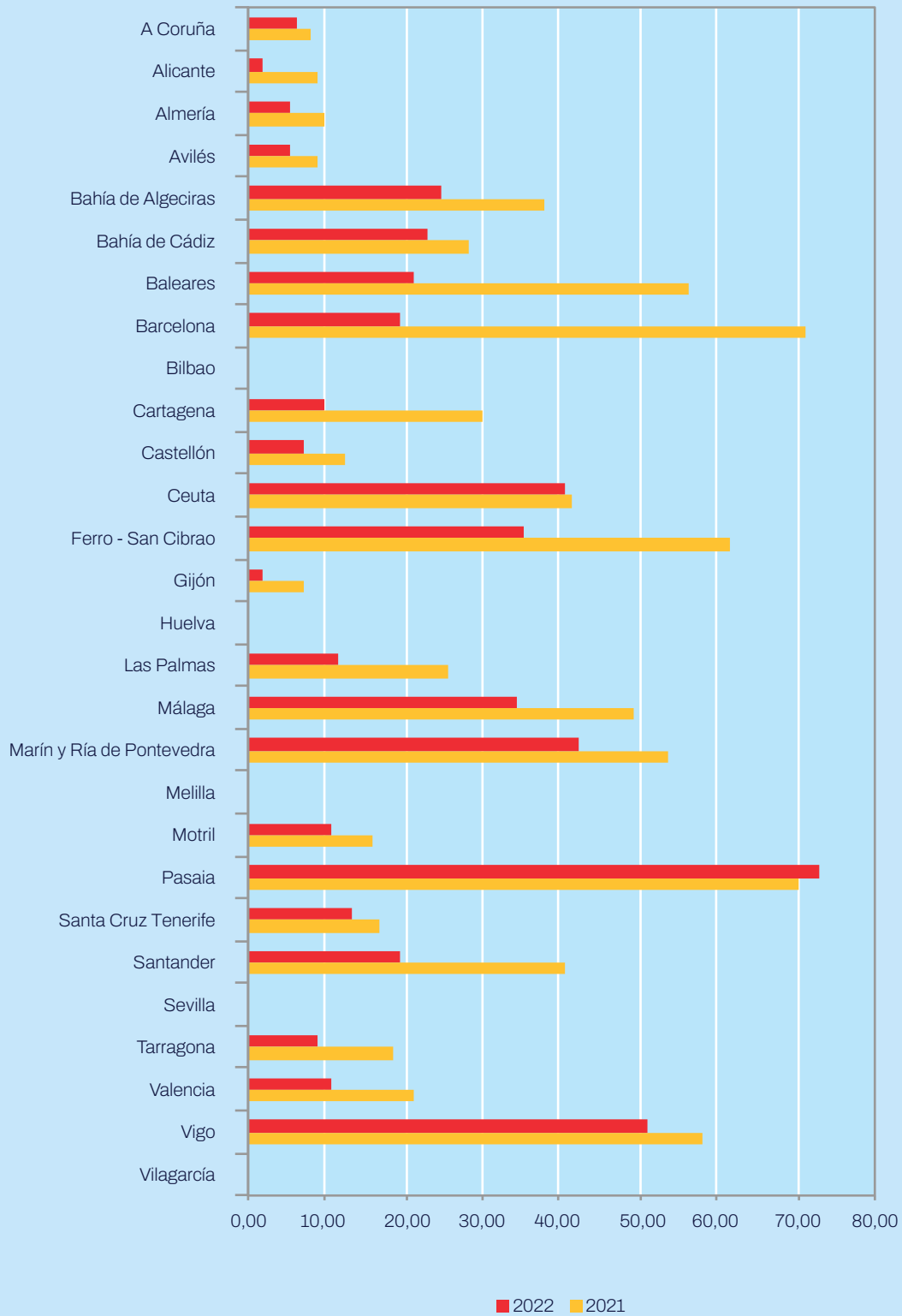


## 7.4. Ingreso Medio de la Tasa de la Pesca Fresca (\*) (Euros/Tonelada)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	6,306	8,325
Alicante	1,619	9,155
Almería	5,222	9,966
Avilés	5,327	8,901
Bahía de Algeciras	24,519	37,831
Bahía de Cádiz	22,671	27,936
Baleares	21,101	56,601
Barcelona	19,492	71,415
Bilbao	-	-
Cartagena	9,877	30,021
Castellón	6,798	12,637
Ceuta	40,166	41,526
Ferrol - San Cibrao	35,008	61,469
Gijón	1,859	7,446
Huelva	-	-
Las Palmas	11,378	25,276
Málaga	34,348	49,590
Marín y Ría de Pontevedra	42,521	53,894
Melilla	-	-
Motril	10,585	15,648
Pasaia	72,884	70,111
Santa Cruz de Tenerife	12,778	17,045
Santander	19,614	40,420
Sevilla	-	-
Tarragona	8,878	18,781
Valencia	10,640	20,974
Vigo	51,202	58,162
Vilagarcía	-	-
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>28,898</b>	<b>33,126</b>

(\*) Tasa de la pesca fresca / Toneladas de pesca fresca.

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

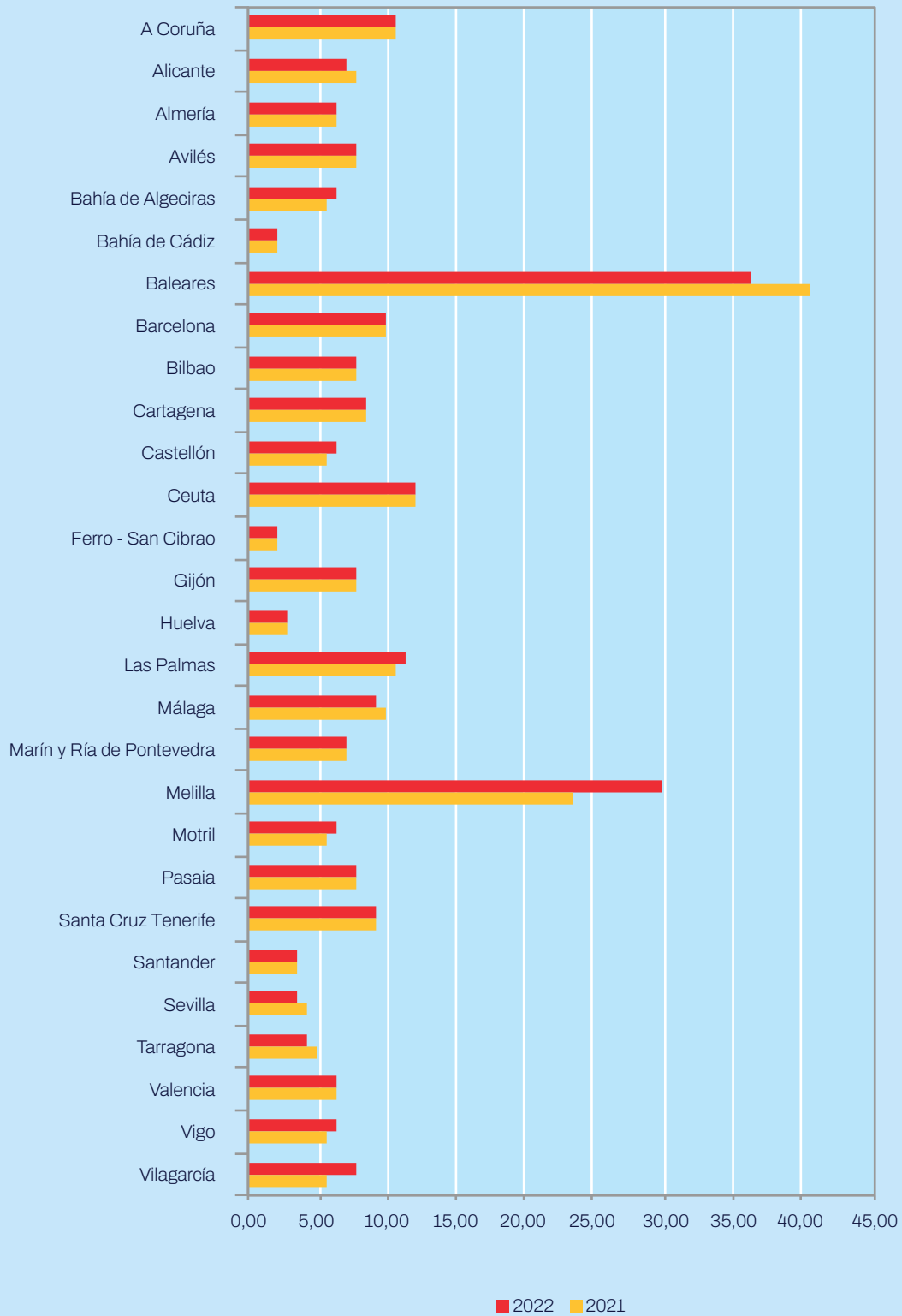


## 7.5. Ingreso Medio de la Tasa de Ocupación (\*) (Euros/m<sup>2</sup> concesionado)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	11,00	11,20
Alicante	7,13	7,96
Almería	6,75	6,21
Avilés	8,32	8,01
Bahía de Algeciras	6,27	6,19
Bahía de Cádiz	2,43	2,40
Baleares	37,24	41,76
Barcelona	10,39	10,47
Bilbao	8,23	8,34
Cartagena	8,49	8,51
Castellón	6,69	6,17
Ceuta	12,40	12,21
Ferrol - San Cibrao	2,38	2,34
Gijón	7,93	7,90
Huelva	3,21	3,01
Las Palmas	11,46	10,63
Málaga	9,46	9,86
Marín y Ría de Pontevedra	7,37	7,07
Melilla	30,72	24,10
Motril	6,67	6,11
Pasaia	7,98	7,77
Santa Cruz de Tenerife	9,23	9,18
Santander	3,79	3,47
Sevilla	3,85	4,03
Tarragona	4,70	4,88
Valencia	6,57	6,36
Vigo	6,47	6,18
Vilagarcía	7,67	6,19
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>7,27</b>	<b>7,22</b>

(\*) Tasa de ocupación / Superficie (m<sup>2</sup>) concesionada media calculada en base a los datos de los Planes de Empresa.

### Ingreso Medio de la Tasa de Ocupación (Euros/m<sup>2</sup> concesionado)

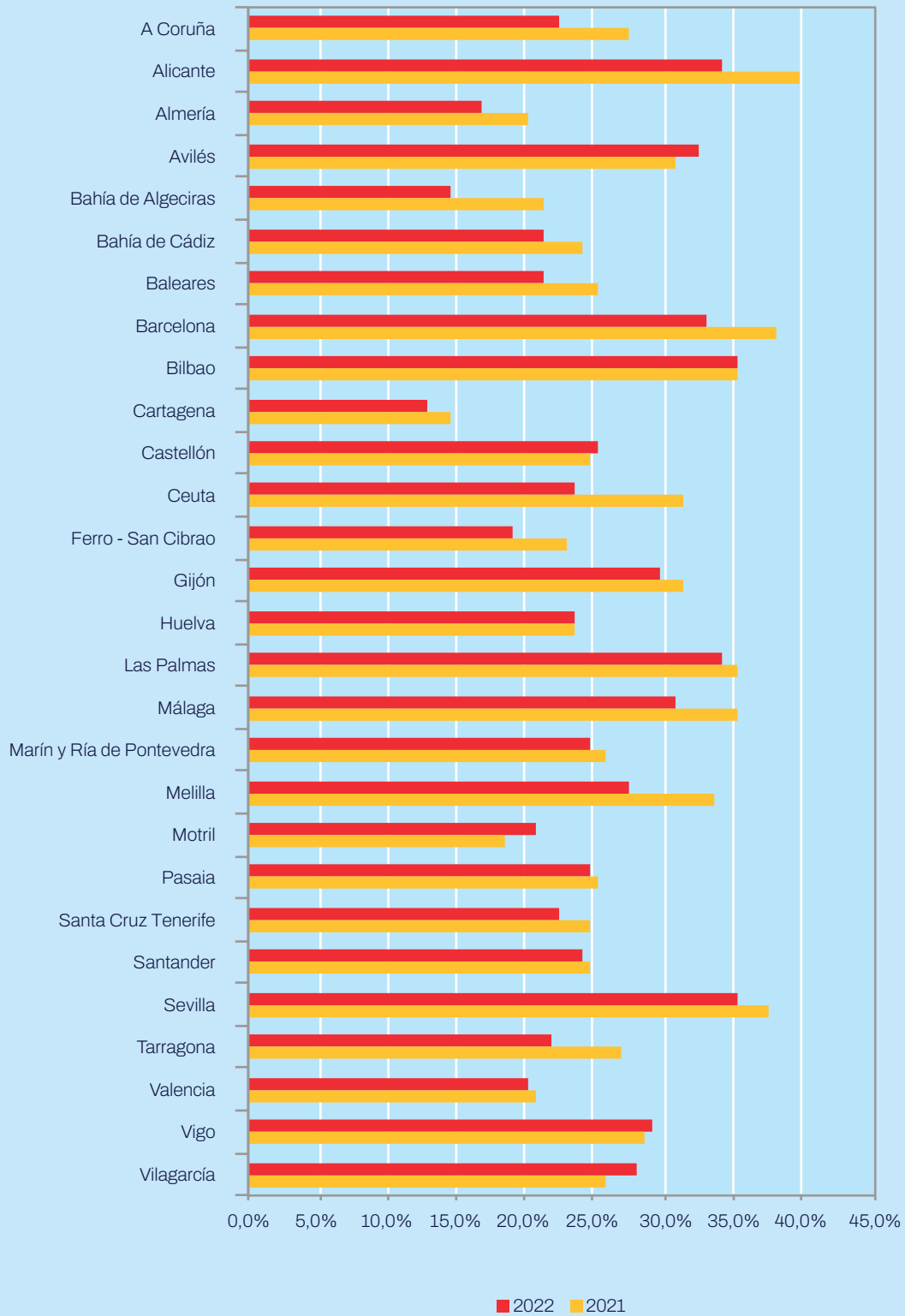


## 7.6. Tasa de Ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (\*) Porcentaje (%)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	22,25%	26,87%
Alicante	33,56%	39,14%
Almería	16,78%	19,87%
Avilés	31,90%	30,65%
Bahía de Algeciras	14,60%	20,85%
Bahía de Cádiz	21,04%	23,61%
Baleares	21,00%	25,01%
Barcelona	32,66%	37,72%
Bilbao	34,55%	35,07%
Cartagena	12,45%	14,28%
Castellón	25,13%	24,35%
Ceuta	23,07%	31,09%
Ferrol - San Cibrao	18,80%	22,75%
Gijón	29,42%	30,90%
Huelva	23,25%	23,28%
Las Palmas	33,96%	34,68%
Málaga	30,59%	34,60%
Marín y Ría de Pontevedra	24,37%	25,37%
Melilla	26,92%	33,14%
Motril	20,41%	18,05%
Pasaia	24,18%	24,74%
Santa Cruz de Tenerife	22,36%	24,49%
Santander	24,01%	24,40%
Sevilla	34,98%	36,97%
Tarragona	21,31%	26,69%
Valencia	19,65%	20,41%
Vigo	29,00%	28,36%
Vilagarcía	27,73%	25,54%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>24,95%</b>	<b>27,67%</b>

(\*) 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 Porcentaje (%)



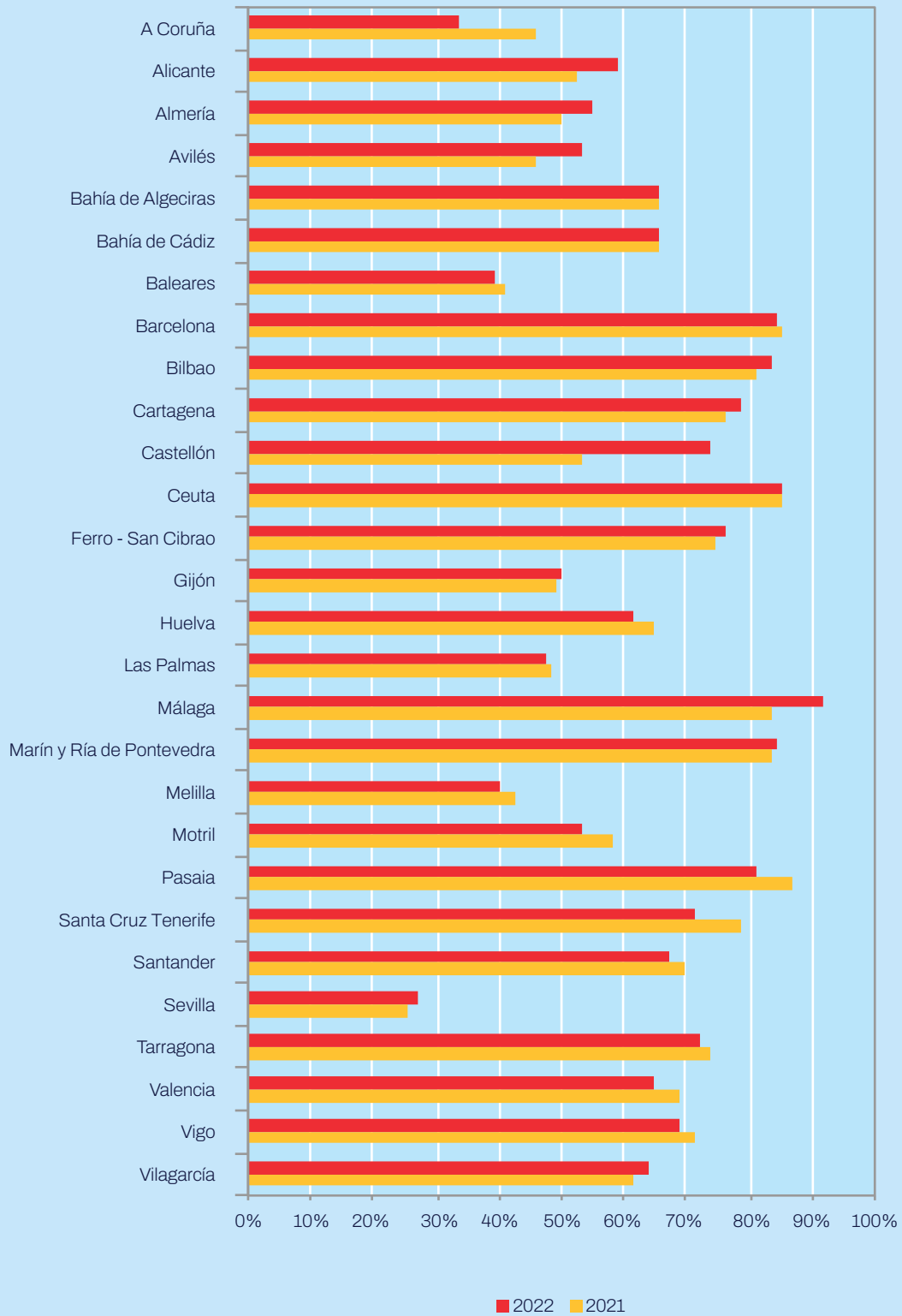
## 7.7. Porcentaje de superficie concesionada media (\*)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	34,02%	46,00%
Alicante	59,13%	52,68%
Almería	55,31%	50,24%
Avilés	53,43%	45,56%
Bahía de Algeciras	65,18%	65,18%
Bahía de Cádiz	65,17%	65,85%
Baleares	39,21%	41,30%
Barcelona	84,34%	84,91%
Bilbao	83,54%	81,37%
Cartagena	78,26%	76,36%
Castellón	73,73%	53,40%
Ceuta	85,46%	85,46%
Ferrol - San Cibrao	76,40%	74,20%
Gijón	49,75%	49,13%
Huelva	61,05%	64,54%
Las Palmas	47,30%	48,07%
Málaga	91,77%	83,74%
Marín y Ría de Pontevedra	84,62%	83,50%
Melilla	40,48%	42,52%
Motril	53,30%	58,11%
Pasaia	80,67%	86,92%
Santa Cruz de Tenerife	70,87%	78,38%
Santander	67,22%	69,38%
Sevilla	27,10%	25,41%
Tarragona	72,15%	73,61%
Valencia	64,72%	69,16%
Vigo	69,12%	71,18%
Vilagarcía	64,30%	61,18%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>61,76%</b>	<b>62,10%</b>

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



### Porcentaje de superficie concesionada media



## 7.8. Detalle del Resultado de Explotación 2022

(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	41.384	35.309	6.074	6.280
Alicante	16.589	13.970	2.619	1.969
Almería	20.201	18.006	2.196	2.223
Avilés	18.900	16.558	2.343	1.792
Bahía de Algeciras	101.987	79.532	22.455	20.122
Bahía de Cádiz	28.398	24.406	3.993	3.836
Baleares	99.869	67.503	32.366	32.631
Barcelona	195.057	138.630	56.427	50.618
Bilbao	68.166	63.647	4.519	2.855
Cartagena	51.828	32.742	19.086	17.964
Castellón	30.499	20.491	10.008	9.293
Ceuta	17.045	21.782	-4.737	3.569
Ferrol - San Cibrao	23.792	18.168	5.624	5.625
Gijón	47.370	36.108	11.262	14.756
Huelva	51.665	41.644	10.021	13.283
Las Palmas	97.288	64.513	32.775	32.356
Málaga	20.719	19.670	1.049	985
Marín y Ría de Pontevedra	11.408	10.684	725	703
Melilla	11.331	14.495	-3.163	3.691
Motril	10.320	12.662	-2.342	-2.660
Pasaia	13.327	13.639	-312	-160
Santa Cruz de Tenerife	61.617	50.380	11.238	18.556
Santander	24.557	22.013	2.544	2.059
Sevilla	24.742	25.111	-369	1
Tarragona	66.698	52.798	13.900	12.333
Valencia	155.264	113.759	41.504	35.770
Vigo	32.290	31.937	353	-2.691
Vilagarcía	7.451	7.128	323	1.266
<b>SUMA AA.PP</b>	<b>1.349.765</b>	<b>1.067.283</b>	<b>282.482</b>	<b>289.022</b>

**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).

Dársena del Batán en el puerto de Sevilla.



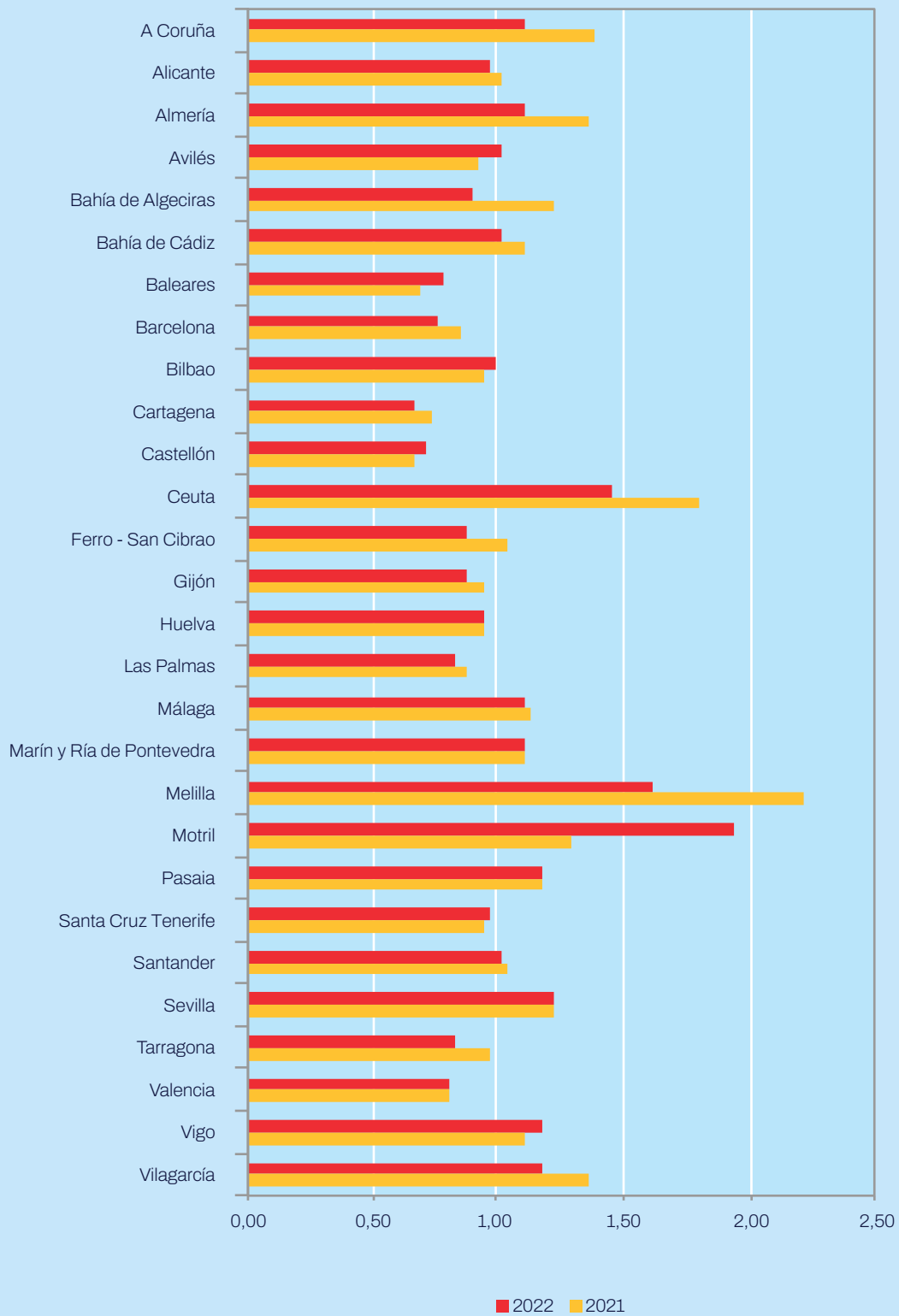
## 7.9. Gastos de Explotación Recurrentes/Importe Neto de la Cifra de Negocios (\*) (Euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	1,10	1,37
Alicante	0,97	1,02
Almería	1,11	1,35
Avilés	1,00	0,93
Bahía de Algeciras	0,89	1,22
Bahía de Cádiz	1,00	1,10
Baleares	0,78	0,68
Barcelona	0,76	0,86
Bilbao	0,98	0,95
Cartagena	0,68	0,74
Castellón	0,70	0,67
Ceuta	1,44	1,80
Ferrol - San Cibrao	0,88	1,04
Gijón	0,87	0,95
Huelva	0,94	0,95
Las Palmas	0,82	0,87
Málaga	1,10	1,13
Marín y Ría de Pontevedra	1,10	1,09
Melilla	1,62	2,22
Motril	1,94	1,30
Pasaia	1,18	1,18
Santa Cruz de Tenerife	0,97	0,95
Santander	1,01	1,04
Sevilla	1,23	1,22
Tarragona	0,82	0,96
Valencia	0,80	0,81
Vigo	1,17	1,10
Vilagarcía	1,17	1,37
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,89</b>	<b>0,95</b>

(\*) 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



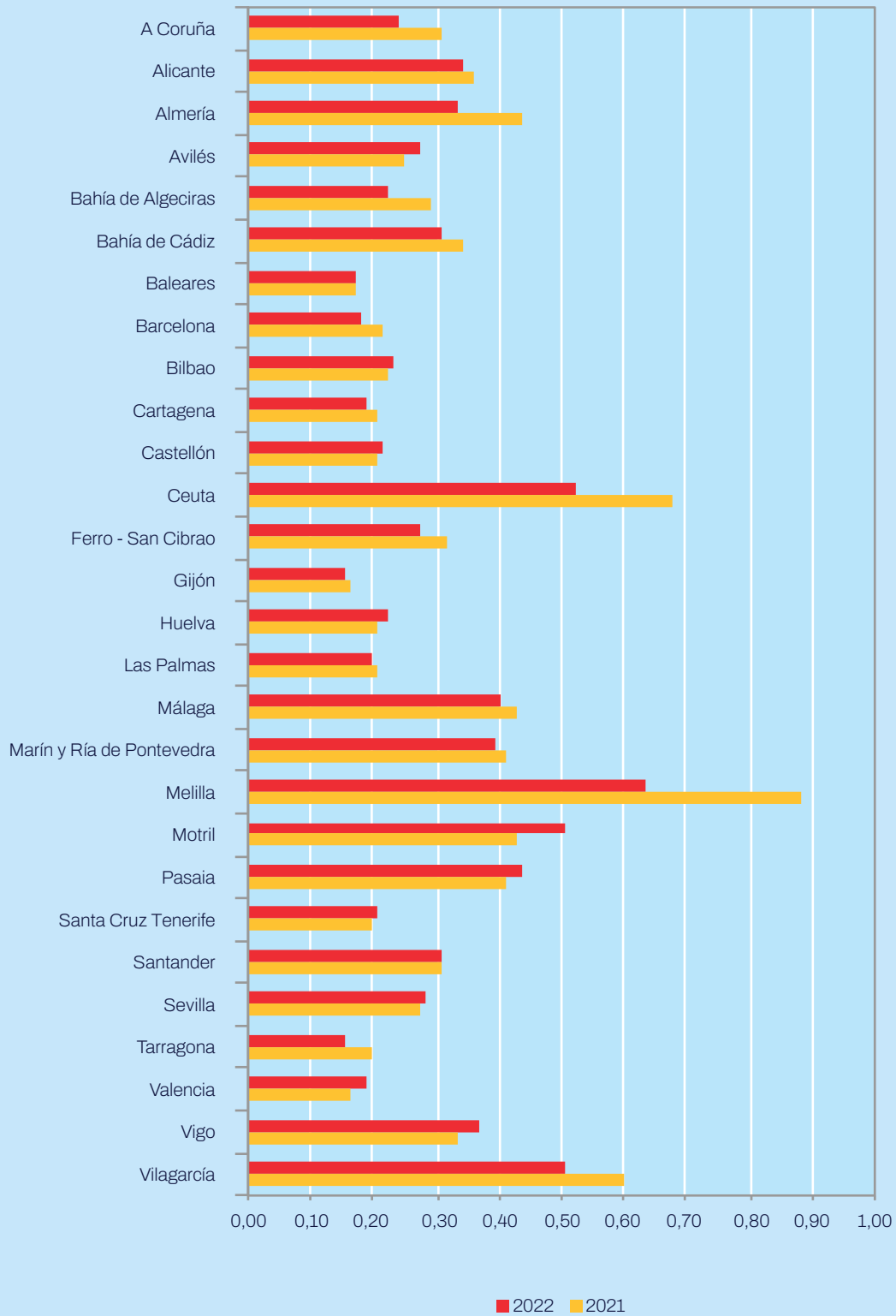
## 7.10. Gastos de Personal/Importe Neto de la Cifra de Negocios (\*) (Euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,24	0,31
Alicante	0,34	0,36
Almería	0,33	0,44
Avilés	0,28	0,25
Bahía de Algeciras	0,22	0,29
Bahía de Cádiz	0,31	0,34
Baleares	0,17	0,17
Barcelona	0,18	0,22
Bilbao	0,23	0,23
Cartagena	0,19	0,21
Castellón	0,22	0,21
Ceuta	0,52	0,68
Ferrol - San Cibrao	0,27	0,32
Gijón	0,15	0,16
Huelva	0,22	0,21
Las Palmas	0,20	0,20
Málaga	0,40	0,43
Marín y Ría de Pontevedra	0,40	0,41
Melilla	0,64	0,88
Motril	0,50	0,43
Pasaia	0,44	0,41
Santa Cruz de Tenerife	0,21	0,20
Santander	0,31	0,31
Sevilla	0,28	0,28
Tarragona	0,16	0,20
Valencia	0,19	0,16
Vigo	0,37	0,34
Vilagarcía	0,50	0,60
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,23</b>	<b>0,24</b>

(\*) 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)

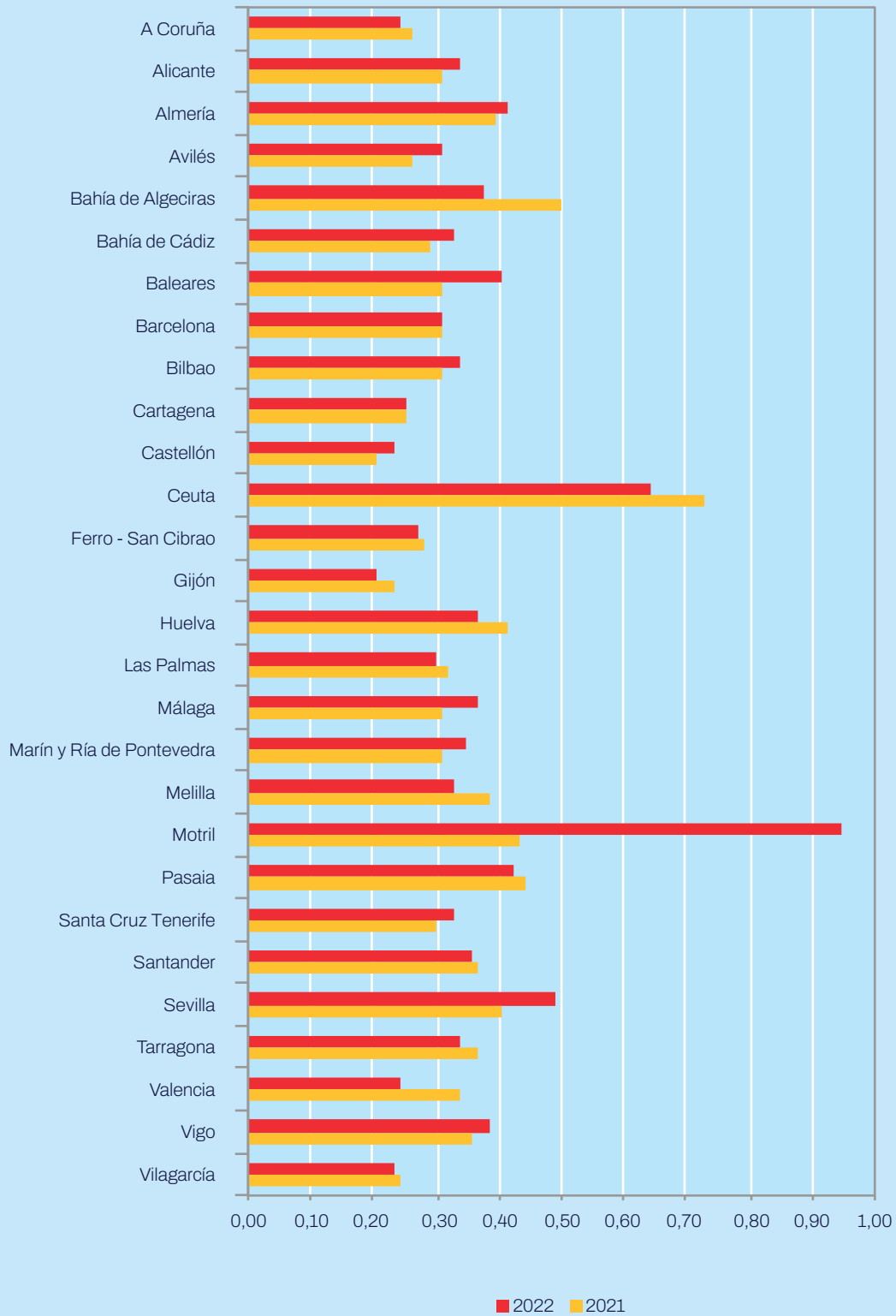
AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,24	0,27
Alicante	0,33	0,31
Almería	0,41	0,40
Avilés	0,31	0,26
Bahía de Algeciras	0,38	0,50
Bahía de Cádiz	0,33	0,29
Baleares	0,41	0,31
Barcelona	0,31	0,31
Bilbao	0,34	0,31
Cartagena	0,25	0,25
Castellón	0,24	0,20
Ceuta	0,65	0,73
Ferrol - San Cibrao	0,28	0,28
Gijón	0,21	0,23
Huelva	0,37	0,42
Las Palmas	0,30	0,32
Málaga	0,37	0,31
Marín y Ría de Pontevedra	0,35	0,31
Melilla	0,32	0,38
Motril	0,95	0,44
Pasaia	0,42	0,44
Santa Cruz de Tenerife	0,33	0,30
Santander	0,35	0,37
Sevilla	0,50	0,41
Tarragona	0,34	0,36
Valencia	0,25	0,34
Vigo	0,39	0,36
Vilagarcía	0,24	0,24
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,33</b>	<b>0,33</b>

(\*) 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



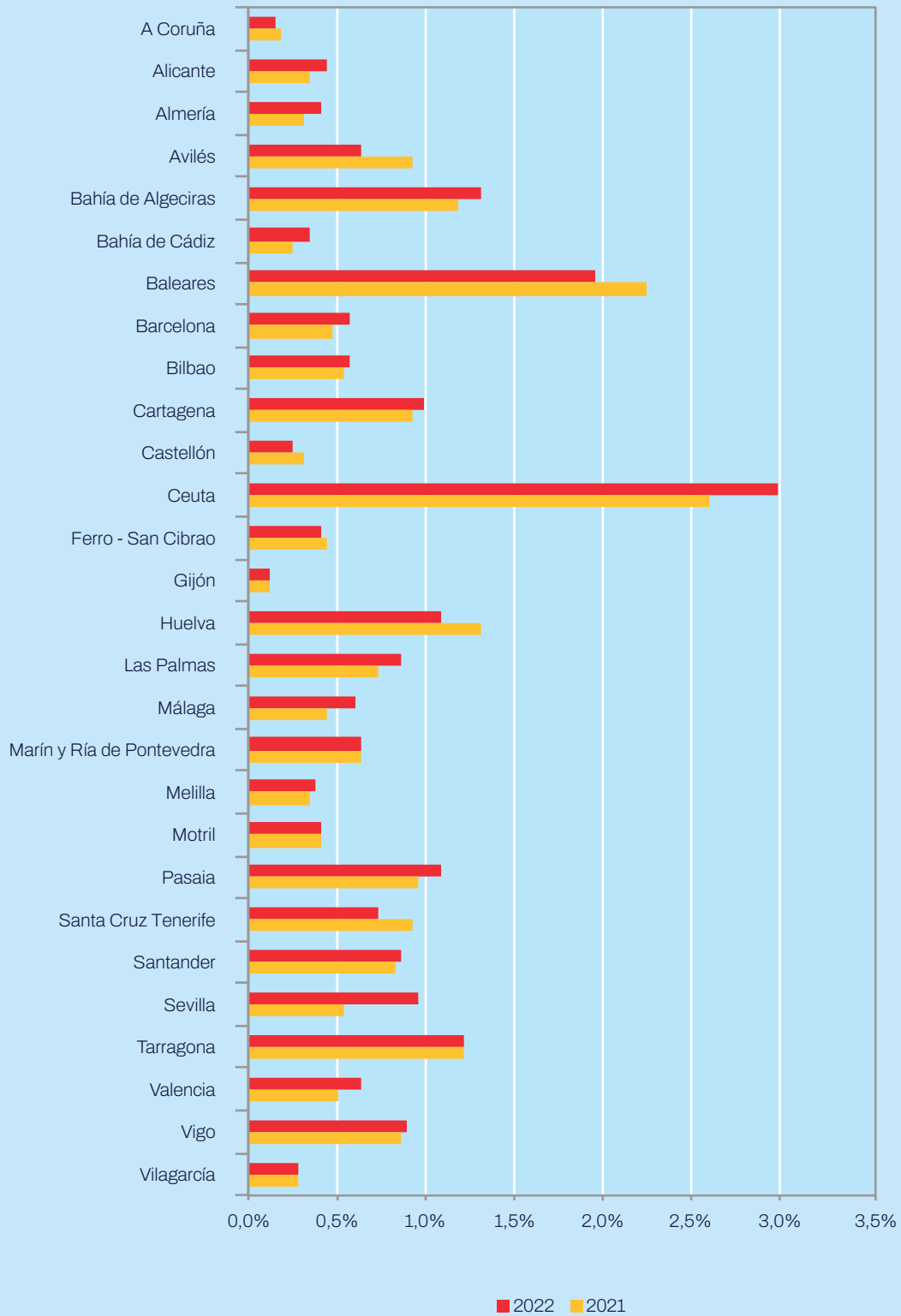
## 7.12. Gastos de Reparaciones y Conservación (Sin MARPOL)/Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación de Negocios (\*)

Porcentaje (%)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,16%	0,20%
Alicante	0,44%	0,34%
Almería	0,40%	0,31%
Avilés	0,62%	0,90%
Bahía de Algeciras	1,29%	1,16%
Bahía de Cádiz	0,35%	0,24%
Baleares	1,93%	2,21%
Barcelona	0,58%	0,49%
Bilbao	0,55%	0,54%
Cartagena	0,98%	0,91%
Castellón	0,26%	0,30%
Ceuta	2,96%	2,56%
Ferrol - San Cibrao	0,42%	0,45%
Gijón	0,12%	0,11%
Huelva	1,08%	1,29%
Las Palmas	0,86%	0,72%
Málaga	0,61%	0,44%
Marín y Ría de Pontevedra	0,62%	0,62%
Melilla	0,38%	0,34%
Motril	0,42%	0,40%
Pasaia	1,08%	0,93%
Santa Cruz de Tenerife	0,71%	0,92%
Santander	0,85%	0,82%
Sevilla	0,95%	0,52%
Tarragona	1,22%	1,21%
Valencia	0,62%	0,49%
Vigo	0,89%	0,84%
Vilagarcía	0,29%	0,28%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>0,72%</b>	<b>0,68%</b>

(\*) 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 de Negocios**  
Porcentaje (%)



## 7.13. Dotación a la Amortización/Inmovilizado Total Neto Medio en Explotación (\*)

Porcentaje (%)

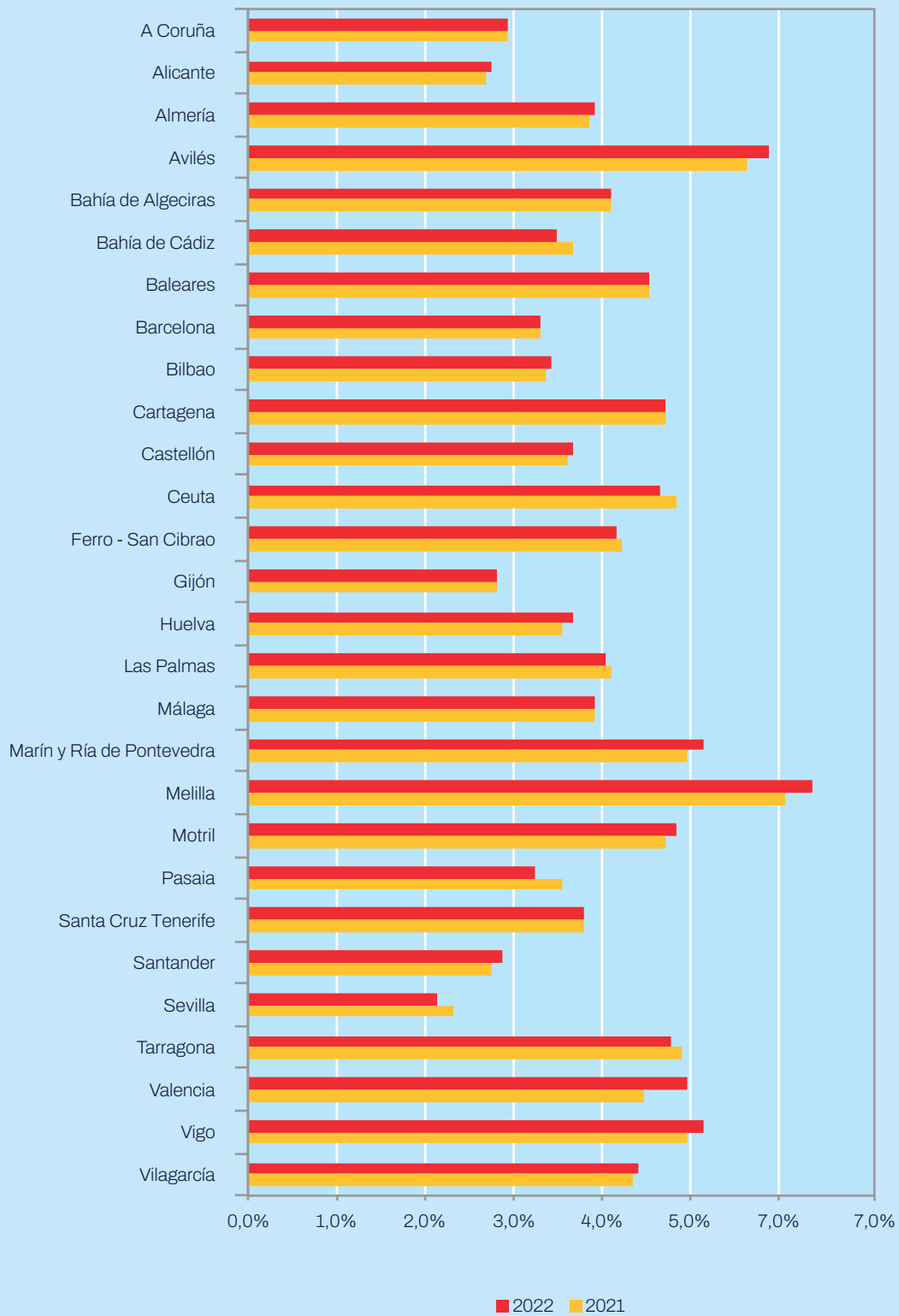
AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	2,90%	2,90%
Alicante	2,70%	2,64%
Almería	3,87%	3,79%
Avilés	5,80%	5,57%
Bahía de Algeciras	4,03%	4,09%
Bahía de Cádiz	3,44%	3,65%
Baleares	4,50%	4,47%
Barcelona	3,30%	3,28%
Bilbao	3,40%	3,36%
Cartagena	4,69%	4,69%
Castellón	3,64%	3,56%
Ceuta	4,58%	4,81%
Ferrol - San Cibrao	4,14%	4,19%
Gijón	2,80%	2,79%
Huelva	3,61%	3,50%
Las Palmas	3,97%	4,03%
Málaga	3,85%	3,90%
Marín y Ría de Pontevedra	5,11%	4,92%
Melilla	6,34%	5,98%
Motril	4,79%	4,69%
Pasaia	3,23%	3,48%
Santa Cruz de Tenerife	3,76%	3,75%
Santander	2,82%	2,73%
Sevilla	2,13%	2,31%
Tarragona	4,74%	4,87%
Valencia	4,92%	4,41%
Vigo	5,11%	4,90%
Vilagarcía	4,39%	4,31%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>3,76%</b>	<b>3,71%</b>

(\*) 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 (\*)

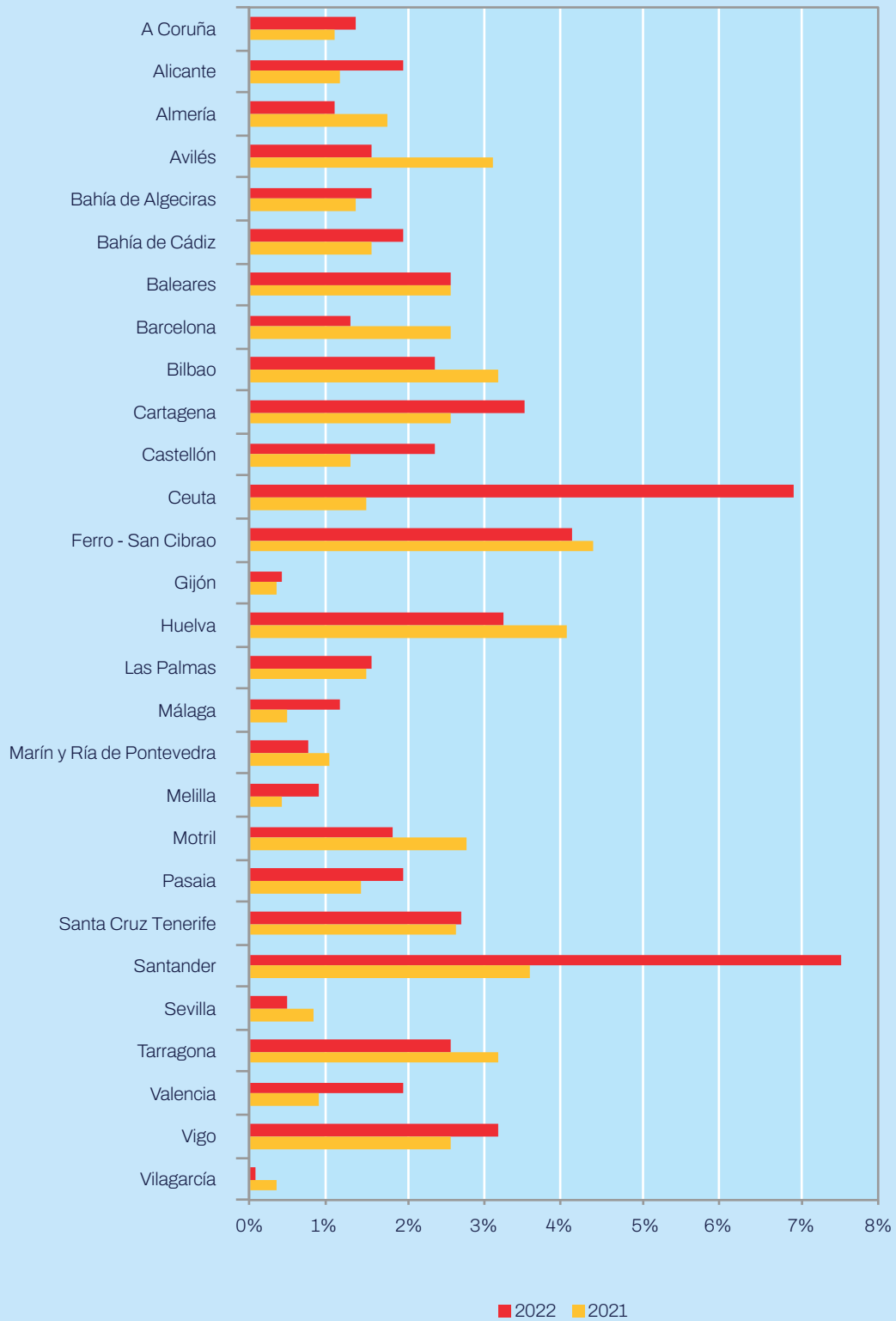
Porcentaje (%)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	1,36%	1,07%
Alicante	1,95%	1,17%
Almería	1,06%	1,78%
Avilés	1,59%	3,08%
Bahía de Algeciras	1,58%	1,37%
Bahía de Cádiz	1,94%	1,53%
Baleares	2,59%	2,55%
Barcelona	1,28%	2,58%
Bilbao	2,39%	3,14%
Cartagena	3,52%	2,57%
Castellón	2,37%	1,26%
Ceuta	6,90%	1,49%
Ferrol - San Cibrao	4,12%	4,39%
Gijón	0,41%	0,35%
Huelva	3,25%	4,07%
Las Palmas	1,58%	1,46%
Málaga	1,16%	0,46%
Marín y Ría de Pontevedra	0,76%	1,04%
Melilla	0,91%	0,44%
Motril	1,85%	2,77%
Pasaia	1,96%	1,41%
Santa Cruz de Tenerife	2,68%	2,61%
Santander	7,50%	3,54%
Sevilla	0,47%	0,83%
Tarragona	2,58%	3,17%
Valencia	1,93%	0,90%
Vigo	3,15%	2,55%
Vilagarcía	0,10%	0,38%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>2,05%</b>	<b>1,98%</b>

(\*) 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	2022	2021
A Coruña	0,05	0,04
Alicante	0,09	0,07
Almería	0,10	0,07
Avilés	0,13	0,13
Bahía de Algeciras	0,13	0,09
Bahía de Cádiz	0,09	0,08
Baleares	0,21	0,21
Barcelona	0,11	0,09
Bilbao	0,08	0,07
Cartagena	0,17	0,15
Castellón	0,13	0,13
Ceuta	0,16	0,12
Ferrol - San Cibrao	0,12	0,09
Gijón	0,05	0,05
Huelva	0,10	0,10
Las Palmas	0,12	0,11
Málaga	0,11	0,10
Marín y Ría de Pontevedra	0,14	0,12
Melilla	0,10	0,06
Motril	0,09	0,10
Pasaia	0,10	0,10
Santa Cruz de Tenerife	0,08	0,08
Santander	0,08	0,07
Sevilla	0,05	0,04
Tarragona	0,14	0,12
Valencia	0,13	0,13
Vigo	0,12	0,12
Vilagarcía	0,10	0,08
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,10</b>	<b>0,09</b>

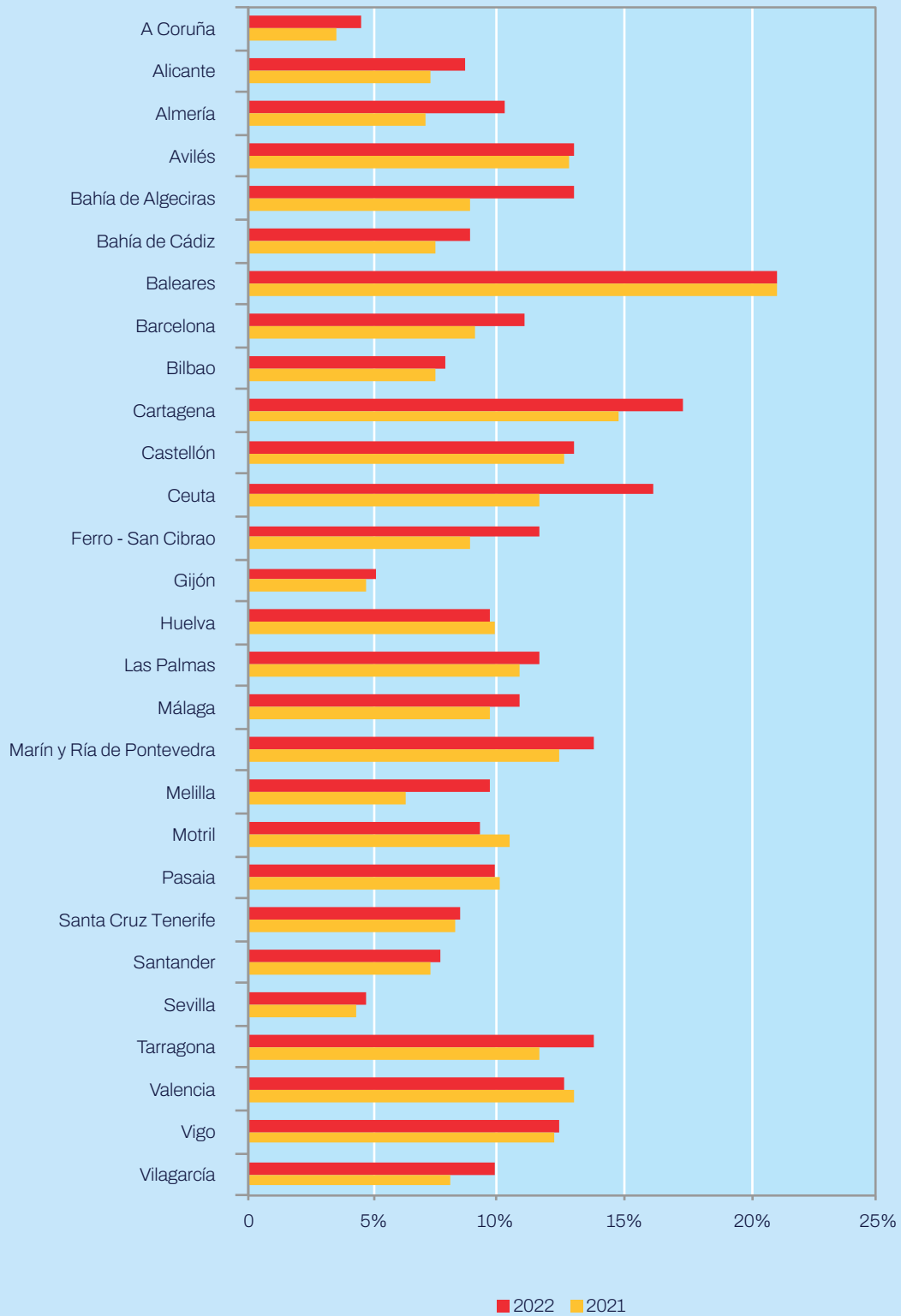
(\*) Indica los euros de ingreso obtenidos por cada euro de inmovilizado neto medio en explotación.

**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

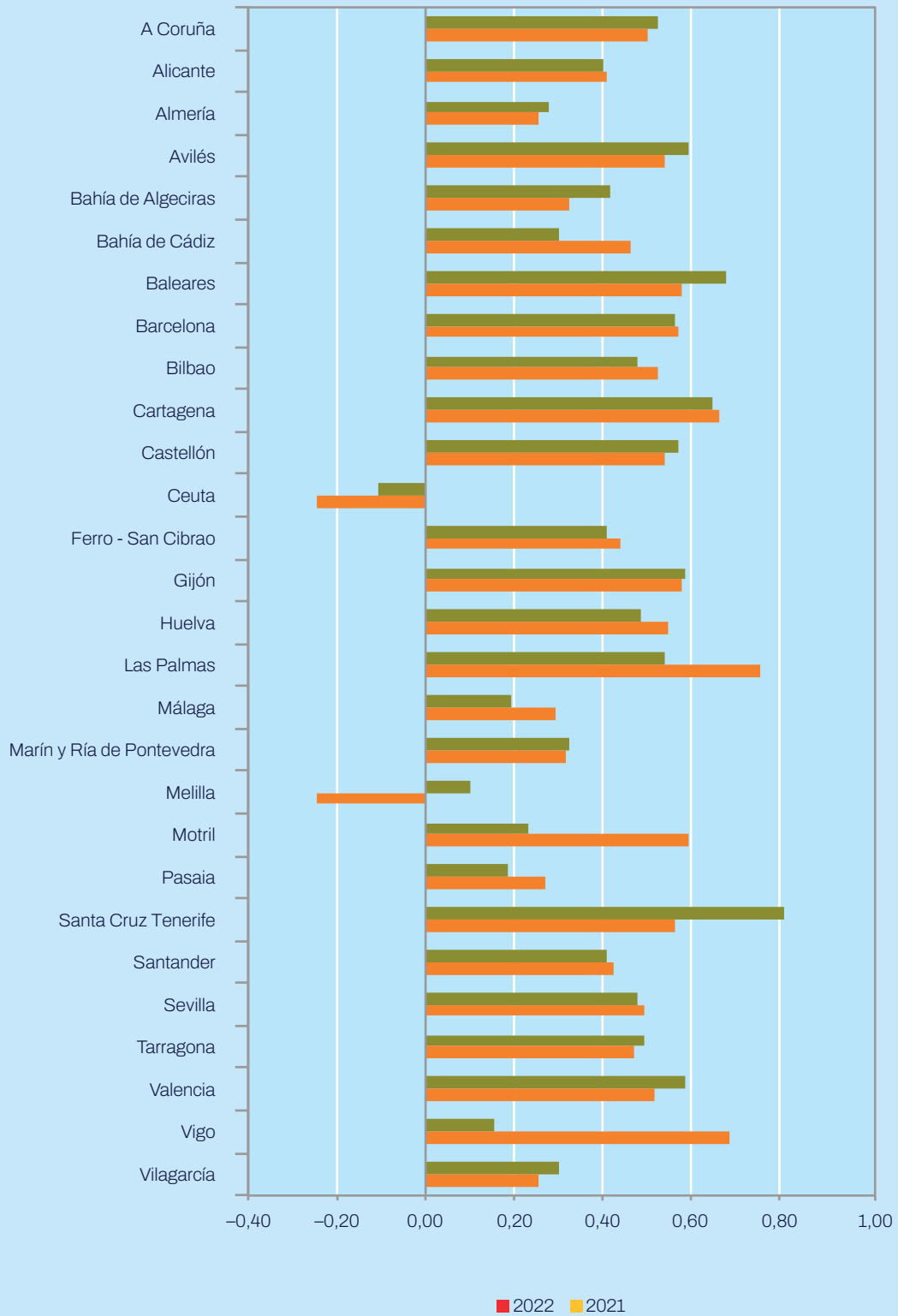


## 7.16. Cash Flow/Importe Neto de la Cifra de Negocios (\*) (Euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,51	0,49
Alicante	0,39	0,40
Almería	0,27	0,25
Avilés	0,59	0,53
Bahía de Algeciras	0,41	0,32
Bahía de Cádiz	0,29	0,45
Baleares	0,67	0,57
Barcelona	0,56	0,56
Bilbao	0,47	0,52
Cartagena	0,64	0,65
Castellón	0,56	0,53
Ceuta	-0,11	-0,25
Ferrol - San Cibrao	0,40	0,43
Gijón	0,58	0,57
Huelva	0,48	0,54
Las Palmas	0,53	0,75
Málaga	0,19	0,28
Marín y Ría de Pontevedra	0,31	0,31
Melilla	0,10	-0,25
Motril	0,22	0,58
Pasaia	0,18	0,27
Santa Cruz de Tenerife	0,79	0,55
Santander	0,40	0,41
Sevilla	0,47	0,48
Tarragona	0,49	0,47
Valencia	0,58	0,51
Vigo	0,15	0,67
Vilagarcía	0,29	0,25
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,50</b>	<b>0,51</b>

(\*) 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

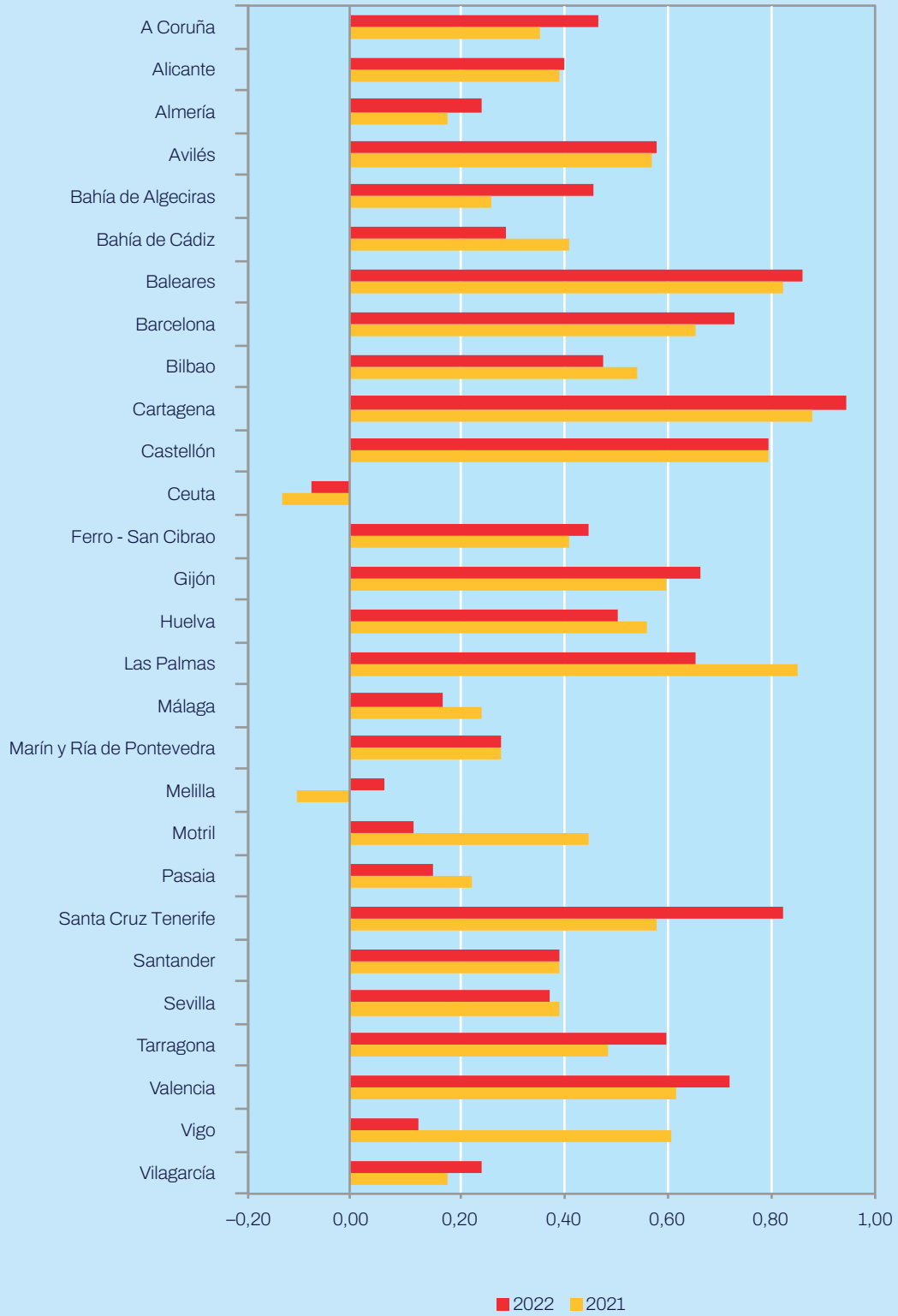


## 7.17. Cash Flow/Gastos de Explotación Recurrentes (\*) (Euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,47	0,36
Alicante	0,41	0,40
Almería	0,24	0,18
Avilés	0,59	0,57
Bahía de Algeciras	0,46	0,26
Bahía de Cádiz	0,29	0,41
Baleares	0,86	0,83
Barcelona	0,73	0,65
Bilbao	0,48	0,54
Cartagena	0,94	0,88
Castellón	0,79	0,79
Ceuta	-0,08	-0,14
Ferrol - San Cibrao	0,45	0,42
Gijón	0,66	0,60
Huelva	0,51	0,57
Las Palmas	0,65	0,86
Málaga	0,17	0,25
Marín y Ría de Pontevedra	0,29	0,28
Melilla	0,06	-0,11
Motril	0,11	0,45
Pasaia	0,16	0,22
Santa Cruz de Tenerife	0,82	0,58
Santander	0,40	0,40
Sevilla	0,38	0,40
Tarragona	0,60	0,49
Valencia	0,72	0,62
Vigo	0,13	0,61
Vilagarcía	0,25	0,18
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,56</b>	<b>0,54</b>

(\*) Indica, en euros, el cash flow generado por cada euro de gastos de explotación recurrentes.

### Cash Flow/Gastos de Explotación Recurrentes Euros

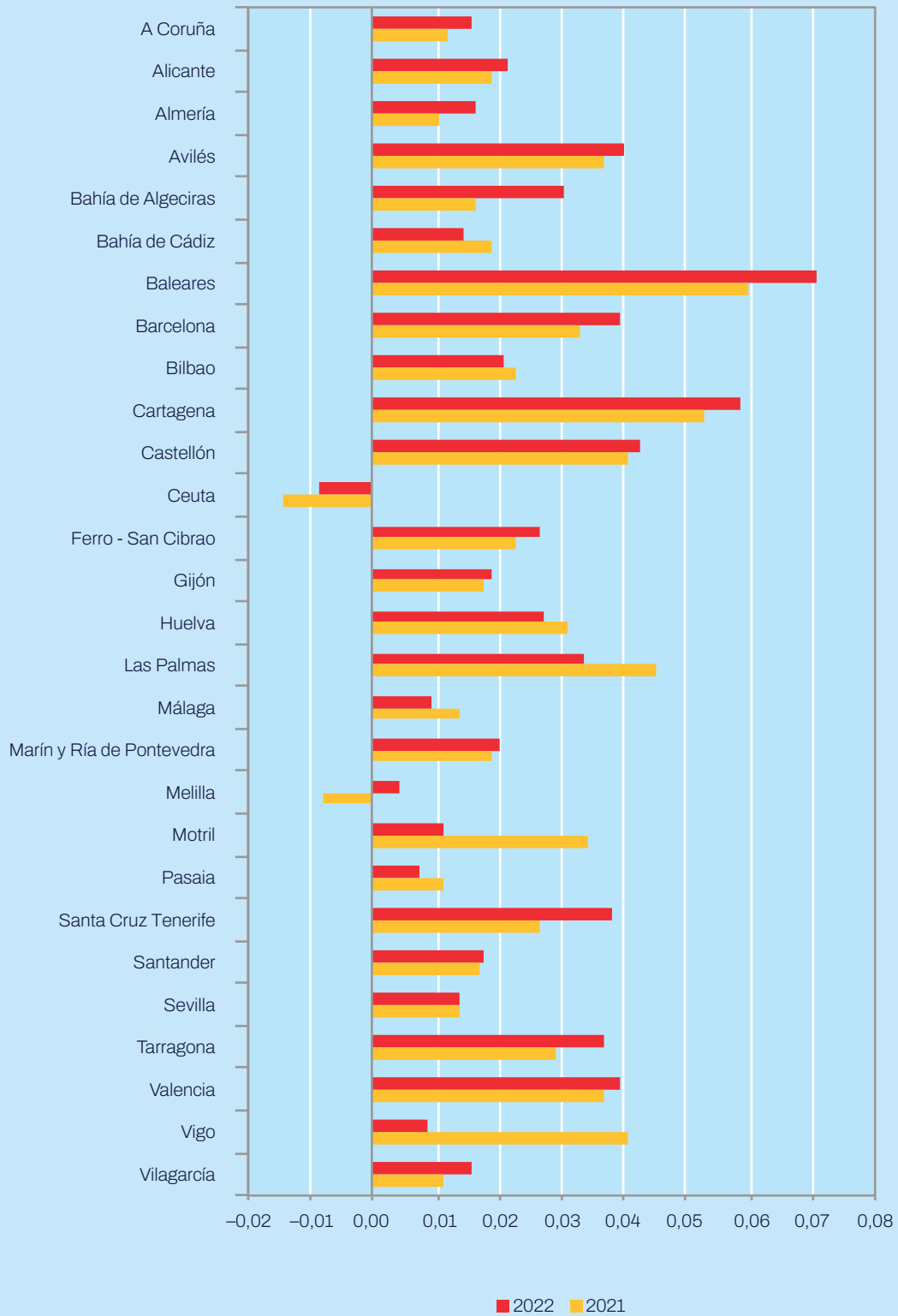


## 7.18. Cash Flow/Inmovilizado Bruto en Explotación (\*) (Euros)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	0,016	0,012
Alicante	0,022	0,019
Almería	0,017	0,011
Avilés	0,041	0,037
Bahía de Algeciras	0,030	0,017
Bahía de Cádiz	0,015	0,019
Baleares	0,071	0,060
Barcelona	0,040	0,033
Bilbao	0,021	0,023
Cartagena	0,059	0,053
Castellón	0,043	0,041
Ceuta	-0,009	-0,014
Ferrol - San Cibrao	0,027	0,023
Gijón	0,019	0,018
Huelva	0,027	0,031
Las Palmas	0,034	0,045
Málaga	0,010	0,014
Marín y Ría de Pontevedra	0,021	0,019
Melilla	0,004	-0,008
Motril	0,012	0,034
Pasaia	0,008	0,012
Santa Cruz de Tenerife	0,039	0,027
Santander	0,018	0,018
Sevilla	0,014	0,014
Tarragona	0,037	0,029
Valencia	0,040	0,037
Vigo	0,009	0,041
Vilagarcía	0,016	0,011
<b>Media Agregada AA.PP.</b>	<b>0,030</b>	<b>0,028</b>

(\*) 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 (%)

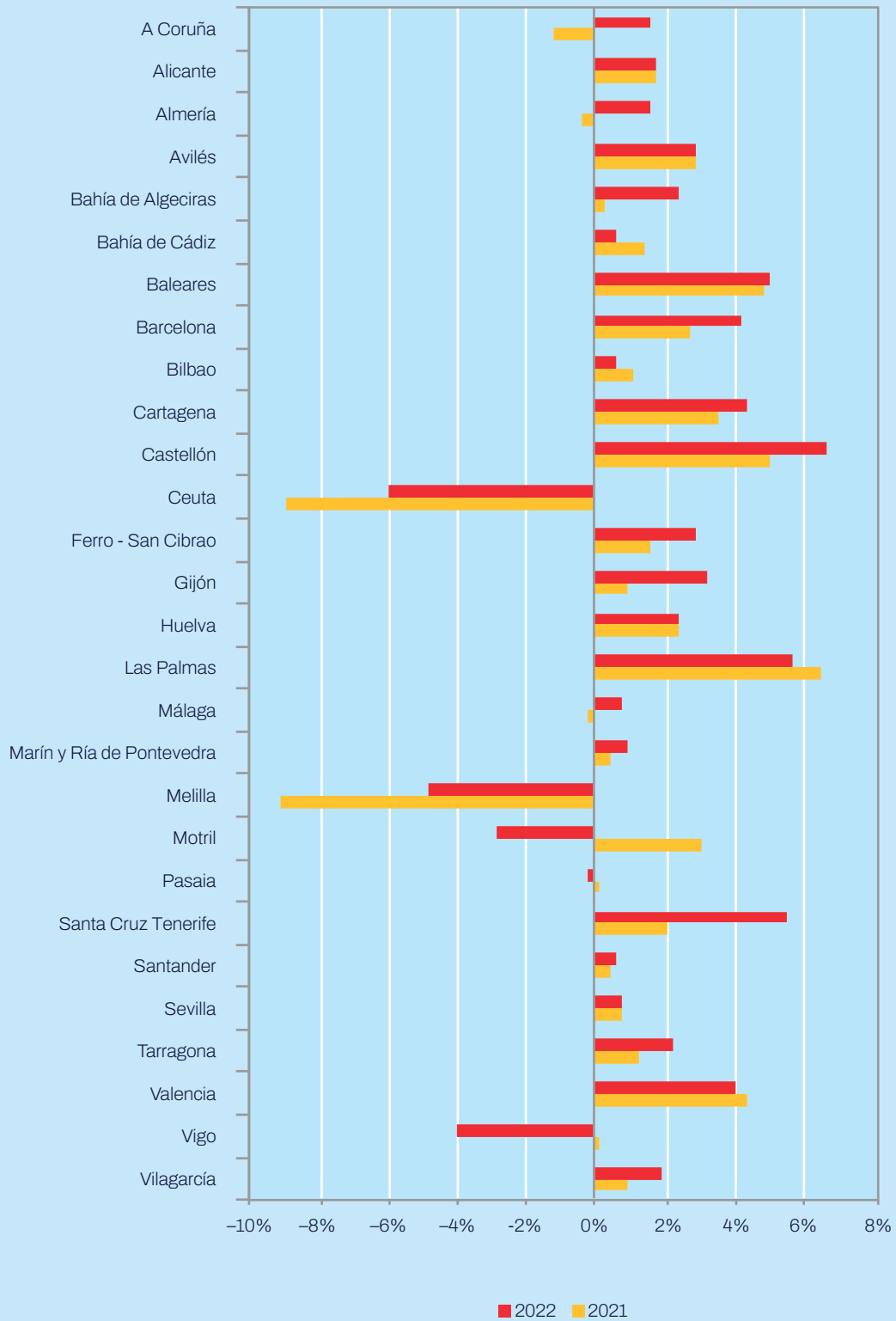
AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	1,54%	-1,22%
Alicante	1,76%	1,75%
Almería	1,63%	-0,32%
Avilés	2,95%	2,98%
Bahía de Algeciras	2,39%	0,25%
Bahía de Cádiz	0,58%	1,36%
Baleares	5,03%	4,80%
Barcelona	4,19%	2,78%
Bilbao	0,57%	1,09%
Cartagena	4,31%	3,59%
Castellón	6,58%	5,07%
Ceuta	-5,84%	-8,83%
Ferrol - San Cibrao	2,88%	1,62%
Gijón	3,23%	0,99%
Huelva	2,43%	2,45%
Las Palmas	5,60%	6,48%
Málaga	0,80%	-0,09%
Marín y Ría de Pontevedra	0,94%	0,48%
Melilla	-4,70%	-9,05%
Motril	-2,80%	3,08%
Pasaia	-0,12%	0,19%
Santa Cruz de Tenerife	5,46%	2,16%
Santander	0,71%	0,53%
Sevilla	0,86%	0,75%
Tarragona	2,33%	1,30%
Valencia	4,01%	4,40%
Vigo	-3,97%	0,06%
Vilagarcía	1,91%	0,91%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>2,88%</b>	<b>2,19%</b>

(\*) 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	2022	2021
A Coruña	0,44%	-0,34%
Alicante	1,42%	1,39%
Almería	0,89%	-0,17%
Avilés	2,19%	2,16%
Bahía de Algeciras	1,95%	0,20%
Bahía de Cádiz	0,42%	0,98%
Baleares	4,97%	4,82%
Barcelona	3,12%	2,04%
Bilbao	0,50%	0,91%
Cartagena	3,91%	3,20%
Castellón	4,02%	2,94%
Ceuta	-4,37%	-6,86%
Ferrol - San Cibrao	1,67%	0,95%
Gijón	1,26%	0,37%
Huelva	2,32%	2,35%
Las Palmas	4,13%	4,71%
Málaga	0,43%	-0,05%
Marín y Ría de Pontevedra	0,71%	0,36%
Melilla	-2,83%	-5,45%
Motril	-1,89%	2,11%
Pasaia	-0,10%	0,16%
Santa Cruz de Tenerife	3,53%	1,33%
Santander	0,69%	0,50%
Sevilla	0,59%	0,51%
Tarragona	2,01%	1,13%
Valencia	2,54%	2,51%
Vigo	-2,81%	0,04%
Vilagarcía	0,97%	0,44%
Porcentaje Medio AA.PP.	2,06%	1,53%

(\*) 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 (\*)

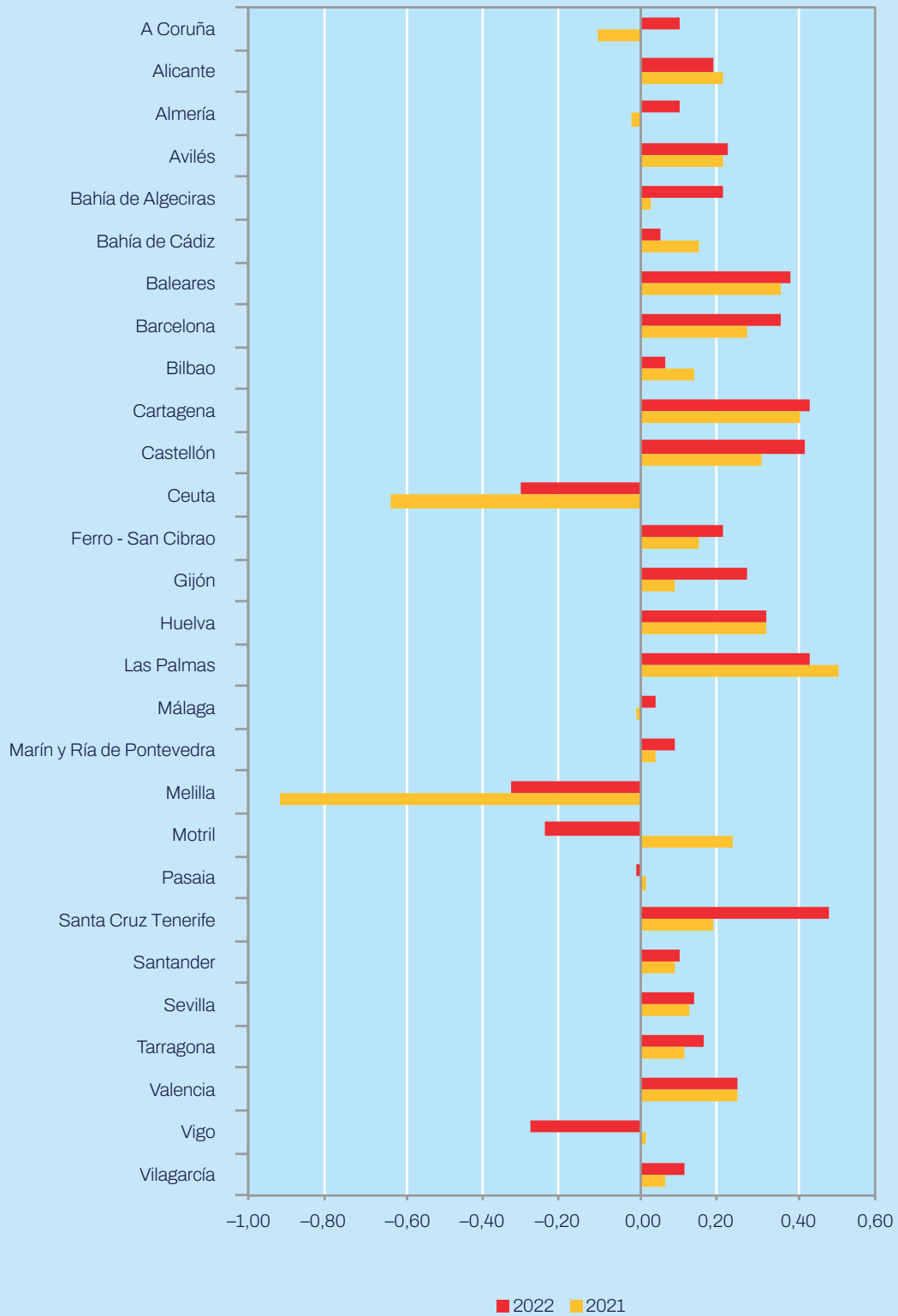
Porcentaje (%)

AUTORIDAD PORTUARIA	2022	2021
A Coruña	10,60%	-10,45%
Alicante	18,38%	21,03%
Almería	9,72%	-2,70%
Avilés	22,13%	21,70%
Bahía de Algeciras	20,70%	3,12%
Bahía de Cádiz	5,42%	14,79%
Baleares	38,09%	35,43%
Barcelona	35,51%	27,31%
Bilbao	6,89%	13,34%
Cartagena	43,07%	40,33%
Castellón	42,48%	31,56%
Ceuta	-30,89%	-63,95%
Ferrol - San Cibrao	21,01%	14,57%
Gijón	27,15%	8,67%
Huelva	32,43%	32,23%
Las Palmas	42,72%	50,84%
Málaga	4,37%	-0,54%
Marín y Ría de Pontevedra	8,39%	4,47%
Melilla	-33,05%	-92,11%
Motril	-24,39%	23,68%
Pasaia	-1,32%	2,11%
Santa Cruz de Tenerife	47,67%	18,25%
Santander	10,67%	8,61%
Sevilla	13,81%	12,93%
Tarragona	16,75%	11,21%
Valencia	24,57%	24,30%
Vigo	-27,50%	0,43%
Vilagarcía	11,18%	6,03%
<b>Porcentaje Medio AA.PP.</b>	<b>24,39%</b>	<b>20,07%</b>

(\*) 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.

## Rentabilidad sobre Ventas

Porcentaje (%)





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**Puertos del Estado**

