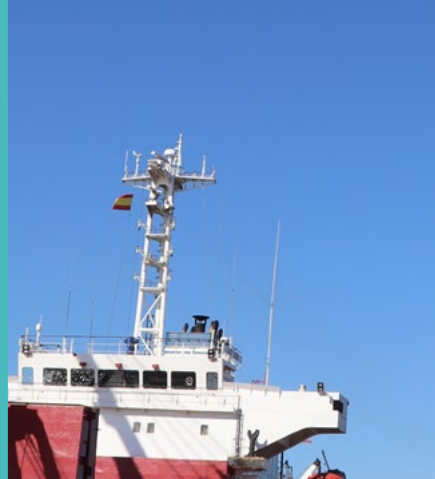




Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

# Memoria de sostenibilidad 2025





# 2 Dimensión económica

## 2.1 Política económica

Una línea básica de la política económica ha sido la autosuficiencia financiera en materia de inversión en la construcción de infraestructuras portuarias. Sin recurrir al endeudamiento y con recursos propios, se han desarrollado de forma eficaz aquellas obras portuarias que la demanda o las previsiones de esta han ido aconsejando realizar.

Se ha continuado la política de reducción de precios para favorecer la competitividad nuestra y de nuestros clientes, a través de coeficientes correctores y bonificaciones.

## 2.2 Situación económica y financiera

En 2025 la economía española creció un 2,8% en términos de PIB real, impulsado principalmente por la demanda nacional y situando al país con un comportamiento superior a la media de la zona euro. El IPC acumulado de 2025 fue del 2,9%, con tipos de interés que favorecieron la actividad económica debido a la baja durante el primer semestre y su estabilización hasta final de año. La actividad del Puerto de Huelva en 2025 ha evolucionado paralela a este crecimiento, tanto por la gestión de sus muelles e infraestructuras marítimas como por la explotación del Dominio Público Portuario concesionado y autorizado a un total aproximado de unas 300 empresas,

generando 11,84 millones de euros de tasa de ocupación, un 2,31% más que en 2024, así como por la continuación de su ambicioso Plan de inversiones habiendo ejecutado en el total del ejercicio 25,29 millones de euros.

El importe total facturado alcanzó un total de 49,51 millones de euros a final de ejercicio, incrementando un 4,53% respecto a lo facturado en 2024. Esta cifra además ha permitido cerrar el ejercicio con una ejecución presupuestaria del importe neto de la cifra de negocio del 108,21%, algo superior a las previsiones iniciales por circunstancias sobrevenidas que afectaron positiva-

mente a la tasa del buque y de la mercancía entre otras, lo que se traduce en 3,6 millones de euros por encima de lo previsto.

A pesar de que en el cómputo total no ha existido apenas variación entre los importes facturados y los previstos en el Plan de Empresa, si se han apreciado variaciones significativas en algunas partidas de ingresos que requieren algún comentario aclaratorio.

## El importe total facturado alcanzó un total de 49,51 millones de euros a final de ejercicio, incrementando un 4,53% respecto a lo facturado en 2024.

Ha tenido una evolución positiva respecto al presupuesto y al año anterior la Tasa de Ocupación procedente de las concesiones, que creció un 2,31% respecto a 2023, aunque estuvo un 2,04% por debajo del presupuesto. Se ha cumplido con la planificación prevista en la facturación de las tasas concesionales y las diferencias respecto a 2024 son fruto de la evolución y gestión propia del Dominio Público Portuario.

Respecto a la tasa de actividad, este gravamen es el responsable en gran medida del crecimiento en facturación del 2025 respecto al 2024. Al finalizar el año se han liquidado 1,17 millones de euros más que en el ejercicio anterior, lo que ha supuesto un crecimiento del 22,7%. El mayor importe facturado a las concesiones, que durante

2024 subieron su volumen de actividad, ha compensado con creces aquellas que sin embargo registraron un menor movimiento de toneladas.

La tasa del buque también ha permitido compensar parte de las pérdidas que se han producido en otros ingresos. El acumulado en 2025 de T-1 asciende a los 11,2 millones de euros, lo que se traduce en una subida del 7,67% respecto al ejercicio anterior.

Aunque se reduce el número de buques entrados a puerto, así como el total de GTs, concretamente 38 escalas menos que en 2024 y -1.181.800 de GT, la aparición de nuevos tráficó, con una inesperada línea de contenedores y estancias más prolongadas en aguas portuarias, por un invierno climatológicamente adverso, han mantenido esta partida de ingresos por encima de las cifras del año 2024.

Los restantes ingresos asociados directamente a la escala del buque, tasa de ayudas a la navegación T0 y la tarifa por recogida MARPOL, presentan sin embargo descensos respecto a 2024 del entorno del -4 % en ambos casos. Esta reducción si refleja la caída del número de escalas en puerto que se situó al cierre del año en el entorno del -1,70%.

En cuanto a la T3-Tasa a la mercancía, los ingresos terminan el ejercicio con un crecimiento del 3,86% respecto a 2024. Ello ha supuesto un mayor ingreso de 495.126 euros en valor absoluto. A pesar de la caída en tráfico con la que se cierra el año (-2,57%), esta subida en T3 se debe principalmente a los retrasos acumulados a finales del ejercicio 2024 que impidieron liquidar cerca de 315.000 euros devengados en dicho ejercicio y que posteriormente engrosaron la facturación de 2025.

También la T-6 tasa por utilización especial de la zona de tránsito ha presentado un comportamiento positivo en 2025. Con un crecimiento respecto al 2024 del 23,7%, habiéndose facturado 55.660 euros más que el pasado año. En 2025 se han recuperado volúmenes de graneles sólidos tradicionales (concentrados minerales y carbones) que, sumados a piezas y maquinarias movidas también por muelle público sin instalación especial, se han traducido en mayores acopios en primera línea.

No ocurre igual con los ingresos por ocupación de segunda línea de muelle, esta tarifa ha acumulado un descenso del -5,6%, lo que ha supuesto un menor ingreso de -44.260 euros respecto a 2024. El descenso en el tráfico de maderas y biomasa, situado en el entorno del -56%, es el responsable de los menores ingresos por acopios en 2ª línea de muelle. También el descenso en el tráfico de bobinas de acero y productos siderúrgicos en general (-15%), ha contribuido a ese menor ingreso, ya que se trata de mercancías con una intensiva utili-

zación de muelle tanto en la salida como en la entrada por barco.

A causa de la subida en el precio del término variable aplicado por la APH en el suministro de agua bruta con efecto 1 de enero de 2025, se han liquidado 206.560 euros más que el pasado año por este concepto. Ello ha supuesto un incremento de este ingreso superior al 86%.

También, el suministro de energía eléctrica ha crecido respecto a 2024 proporcionando un total de 22.600 euros más de facturación. En este caso el incremento tiene una razón estrictamente coyuntural, ya que a través de un contratista la APH ha suministrado energía eléctrica al Hub del Frío en tanto en cuanto este último finaliza los trámites necesarios para poder disponer de suministro propio. Por todo ello se han facturado consumos inusuales que no continuarán en el próximo ejercicio 2026, pero que han supuesto un crecimiento de este ingreso del entorno del 23%.

La tarifa por Dirección de obras, pese a presentar una evolución negativa durante casi todo el ejercicio, ha terminado 2025 con un incremento del 7,3%, superando la facturación de 2024 en unos 44.000 euros más.

La tarifa por uso de recintos de dragado sin embargo ha contribuido notablemente a reducir los ingresos respecto al pasado año. La APH no ha realizado servicio de dragado alguno a terceros durante el ejercicio 2025 y los

titulares de terminales no han hecho uso de los recintos con la misma intensidad que en ejercicios anteriores. Todo ello se ha traducido en un menor ingreso en valor absoluto de aproximadamente -245.000 euros por este concepto, un -80% menos que en 2024.

Ya dentro de los ingresos no tarifarios, los de Indemnización y repercusión daños presentan un más que significativo descenso de -249.189 euros respecto a 2024. Esta caída de ingresos tiene su origen en la excepcional cuantía liquidada durante pasado año a un antiguo concesionario, el cual una vez extinguida su concesión, llegó a un acuerdo indemnizatorio con la APH al objeto de restablecer las condiciones originales de la instalación que ocuparon.

**La tarifa por Dirección de obras ha terminado 2025 con un incremento del 7,3%, superando la facturación de 2024 en unos 44.000 euros más.**

También los ingresos por Servicios varios han contribuido a la reducción de ingresos respecto a 2024. Con un descenso acumulado del -36,7%, se han liquidado unos -125.300 euros menos que el pasado año. Este descenso tiene un origen positivo ya que la mayor agilidad en la repercusión de IBIs liquidados a las autorizaciones de dominio público permitió terminar el año 2024 sin apenas cuantías pendientes como había ocurrido en ejercicios anteriores. También han contribuido a este descenso los inferiores importes liqui-

dados de intereses por nuestras aportaciones al Fondo de Accesibilidad Terrestre, así como la excepcional cuantía liquidada el pasado ejercicio a una empresa de suministros por una obra de saneamiento realizada por la APH y de la que se beneficiaba en parte.

En lo relativo a las Ocupaciones fuera de la zona de servicio la evolución también es negativa comparada con 2024. Se produce un descenso respecto a igual periodo del año anterior (-12,8%), lo que ha supuesto un menor ingreso de -76.656 euros. Este descenso no está originado por una pérdida real de este tipo de ocupaciones, ya que los ingresos por este concepto llevan años presentando cuantías muy estables. El motivo de esta diferencia se encuentra en la Terminal de Majarabique adjudicada y ex-

plotada por un terminalista. Esta ocupación, a diferencia del resto, se acordó por contrato que fuera liquidable a semestre vencido y, dependiendo del año, hay ocasiones en las que se emite la última liquidación dentro del ejercicio en que se devenga y en otras ocasiones no, por lo que a veces se produce esta diferencia.

Respecto a los Recargos ejecutivos nuevamente se incrementan respecto a 2024, en este caso casi un 80%.

Aunque un porcentaje cada vez más elevado de clientes han optado por la domiciliación en el pago de sus tasas, algunos de los más importantes concesionarios del puerto no han querido acogerse a esta modalidad y continúan abonando fuera de plazo las facturas semestrales de sus concesiones, provocando así el devengo de elevados importes de recargos. Estos importes han generado ingresos extras para la APH de cerca de 55.000 euros comparados con 2024.

Al margen de los ingresos comentados, hay que destacar la partida de ingresos financieros, donde se incluyen los ingresos generados por las posiciones de tesorería, aunque también se recogen intereses de demora, de apremio, aplazamientos o préstamos. Respecto a la primera partida, el descenso de los tipos de interés en los mercados afectó negativamente, aunque permitieron obtener una retribución media de la tesorería del 2,52%, con un total de ingresos de 3,77 millones de euros, frente a los 5,08 millones del ejercicio 2024.

En cuanto a los gastos generados por la explotación, incluidas las amortizaciones, alcanzaron los 49,85 millones de euros, frente a los 46,51 millones de euros de 2024, suponiendo un aumento del 7,19% que se debe tanto al aumento del 9,67% en los gastos de personal por revisiones salariales e incorporación de nuevos efectivos, del 8,62% en otros gastos de explotación, debido principalmente a los gastos por dragado que no se realizó en 2024, además de las amortizaciones que aumentaron un 4,19%

por la finalización del plazo de amortización de algunos activos.

Entre las partidas de otros gastos de explotación, que se incrementó en 1.588.945 euros, un 8,62%, destaca de forma notable el gasto de reparaciones y conservación, con un incremento de 2.648.831 euros, debido principalmente a que en 2024 no se realizó dragado de mantenimiento, que en 2025 ascendió a 2.605.630 euros. Este incremento se mitigó en parte con un menor gasto en servicios

Entre las partidas de otros gastos de explotación, que se incrementó en 1.588.945 euros, un 8,62%, destaca de forma notable el gasto de reparaciones y conservación.

profesionales independientes, que se redujo en -645.423 euros respecto a 2024 y los suministros y consumos que lo hicieron en -673.213 euros respecto a 2024, en particular un menor gasto en electricidad.

Respecto a otros servicios exteriores, el gasto fue similar al del ejercicio 2024, con pequeñas variaciones en todas sus partidas, sin destacar ninguna en particular.

Respecto al presupuesto aprobado, la partida de gastos de personal fue inferior a lo previsto en -9,58%, suponiendo un menor gasto de -1.257.646,84 euros, debido a la menor incorporación de efectivos previstos y el pago delegado de la Seguridad Social. La partida de otros gastos de explotación lo hizo en un -17,58% con un menor gasto de -4.271.181,40 euros, incidiendo de forma particular la no ejecución de obras de mantenimiento como la reparación del muelle Sur, la reparación de juntas del puente del Tinto y algunos derribos de inmuebles en mal estado.

Es importante reseñar que el fondo de compensación interportuario aportado fue de 1.509.000,00 euros, que suma en el apartado de gastos de explotación, mientras que el recibido fue de 291.000,00 euros, como otros ingresos de explotación, resultando una aportación neta de 1.218.000,00 euros.

El resultado antes de impuestos se situó en 2025 en 8,66 millones de euros, frente a los 11,14 millones de 2024. El efecto del Impuesto de Sociedades se hace notar de forma positiva por la activación de derechos de deducción, incrementando el resultado final del ejercicio en 1,9 millones de euros resultando el beneficio final del ejercicio de 10,65 millones de euros, frente a los 12,48 millones de euros del año anterior, donde también se registraron derechos por deducciones no aplicadas.

La rentabilidad anual objetivo, donde se excluyen los ingresos y gastos que distorsionan el resultado, incluido el

impuesto de sociedades, se sitúa en un 2,11%, inferior al año anterior, que fue del 2,73%, reflejo del menor resultado del ejercicio y de haber aumentado el activo medio al incorporarse las obras ejecutadas del Plan de Inversiones.

Las ratios habituales de tesorería demuestran que se dispone de sobrada capacidad para hacer frente a las deudas, en particular, la ratio de tesorería inmediata para cubrir el pasivo corriente se sitúa en un 8,16. Esta ratio, al igual que en 2024, se mantiene muy elevada como consecuencia de una elevada tesorería mantenida en cuenta corriente bien remunerada, ya que en otras ocasiones la tesorería disponible se suele colocar en productos financieros más rentables, que requieren menor disponibilidad y cuya contratación se valora sobre el extra tipoy las provisiones de tesorería.

Durante el año 2025, donde los recursos procedentes de las operaciones ascendieron a 24,64 millones de euros y las aplicaciones se incrementaron por la mayor ejecución de obras y el aumento de productos financieros a largo plazo respecto a 2024, se produjo un descenso del Fondo de Maniobra en -9,46 millones euros, situándose en 134,41 millones de euros.

La ratio de gastos de explotación entre ingresos de explotación en 2025 ha sido del 91,06%. Para los próximos ejercicios, soportando las amortizaciones de las nuevas inversiones que se realicen, esta ratio tiende a valores

elevados, por lo que hacemos referencia a que el EBITA mantendrá unos niveles en torno a los 19 millones de euros, similares a lo largo de los ejercicios incluidos en el Plan de Empresa, garantizándose la estabilidad financiera.

En otro orden de cosas, cabe señalar que el Balance ofrece una imagen financiera y patrimonial muy sólida. El Inmovilizado se financia en su totalidad con Fondos Propios y no existe endeudamiento ni a largo ni a corto

Las ratios habituales de tesorería demuestran que se dispone de sobrada capacidad para hacer frente a las deudas. Esta ratio, al igual que en 2024, se mantiene muy elevada.

plazo, que no sea el derivado del normal funcionamiento de la Entidad.

En el Pasivo, el patrimonio neto representa el 95,75% del total y dado que el fondo de maniobra es muy holgado, la entidad está haciendo frente a sus compromisos de pago sin problemas. En este sentido, cabe recordar que se cumple con el periodo medio de pago a proveedores de 30 días establecido en la Ley de lucha contra la morosidad, habiéndose situado en 2024 en 14,67 días.

### Rentabilidad sobre activos (E\_01)

De acuerdo con la definición del artículo 157 del RDL 2/2011 la rentabilidad sobre activos, expresada como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios, es la siguiente:

	2023	2024	2025
Resultado ejercicio ajustado (€)	11.294.269	12.316.389	9.881.288
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011)(€)	452.568.893	451.421.293	468.037.507
Ratio (%)	2,50%	2,73%	2,11%

### Evolución de EBITDA (E\_02)

La evolución del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, de la ratio EBITDA frente a toneladas movidas y del porcentaje de variación del EBITDA frente al ejercicio anterior es la siguiente:

	2023	2024	2025
EBIDTA (€)*	18.888.080	19.153.416	18.719.304
% variación de EBITDA *	-10,57%	1,40%	-2,27%
Toneladas movidas	30.085.963	31.110.070	30.310.150
Ratio EBITDA/Tm	0,63	0,62	0,62

\* A partir del 1 de enero de 2022 no se tienen en cuenta las subvenciones de fondos europeos.

\* Para el cálculo de la variación del EBITDA respecto al año anterior se ha tomado los datos sin subvenciones de fondos europeos.



### Servicio de la deuda (E\_03)

El Inmovilizado se financia en su totalidad con Fondos Propios y no existe endeudamiento ni a largo ni a corto plazo que no sea el derivado del normal funcionamiento de la Entidad. Todas las posibles contingencias por morosidad están debidamente provisionadas. En cuanto al Pasivo, sólo cabe comentar, que la Entidad está haciendo frente a sus compromisos de pago con normalidad y que las deudas existentes son las derivadas del funcionamiento normal de la actividad. En definitiva, no existe endeudamiento y el servicio de la deuda es cero.

	2023	2024	2025
Amortizaciones de deuda	0	0	0
Intereses de deuda	0	0	0
Suma	0	0	0
Cash flow (€)	25.007.333	25.897.176	24.647.584
Ratio (%)	0,00%	0,00%	0,00%

### Activos sin actividad (E\_04)

Los activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos tres años que puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental son:

	2023	2024	2025
Terrenos sin actividad	38.869.065	46.511.183	45.617.441
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011)(€)	452.568.893	451.421.293	468.037.507
Ratio (%)	8,59%	10,30%	9,75%

### Evolución en los gastos e ingresos de explotación (E\_05)

La evolución durante los últimos años de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación es:

	2023	2024	2025
Gastos explotación (€)	45.910.468	46.497.292	49.850.537
Ingresos explotación (€)	51.721.859	52.578.281	54.747.127
Ratio (%)	88,76%	88,43%	91,06%



## 2.3 Nivel y estructura de las inversiones

### Evolución de la inversión pública (E\_06)

La evolución durante los últimos años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria, en relación al *cash-flow* es:

	2023	2024	2025
Inversión pública total (€)	32.960.919	23.892.071	25.293.734
Cash-flow (€)	25.007.333	25.897.176	24.647.584
Ratio (%)	131,81%	92,26%	102,62%

### Evolución de la inversión ajena (E\_07)

La evolución de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria, en los últimos años, es:

	2023	2024	2025
Inversión privada (€)	76.502.000	293.053.000	455.360.000
Inversión pública (€)	32.960.919	23.892.071	25.293.734
Ratio (%)	232,10%	1.226,57%	1.800,29%



### Evaluación de la renovación de activos (E\_08)

La evolución de la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios, en los últimos años:

	2023	2024	2025
Inversión pública (€)	32.960.919	23.892.071	25.293.734
Activos netos medios (€)	452.568.893	451.421.293	468.037.507
Ratio (%)	7,28%	5,29%	5,40%

## 2.4 Negocio y servicios

### Evolución de los ingresos por tasas de ocupación y actividad (E\_09)

La evolución, durante los últimos años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como el porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio es:

	2023	2024	2025
Ingresos cifra de negocios	44.513.724	45.222.965	47.941.531
Tasa de ocupación	10.513.193	11.578.889	11.845.984
Ratio (%)	23,62%	25,60%	24,71%
Tasa de actividad	5.281.414	5.179.715	6.359.342
Ratio (%)	11,86%	11,45%	13,26%



### Evolución de las toneladas movidas por metro cuadrado de superficie de uso comercial (E\_10)

En los últimos años la evolución de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial, es:

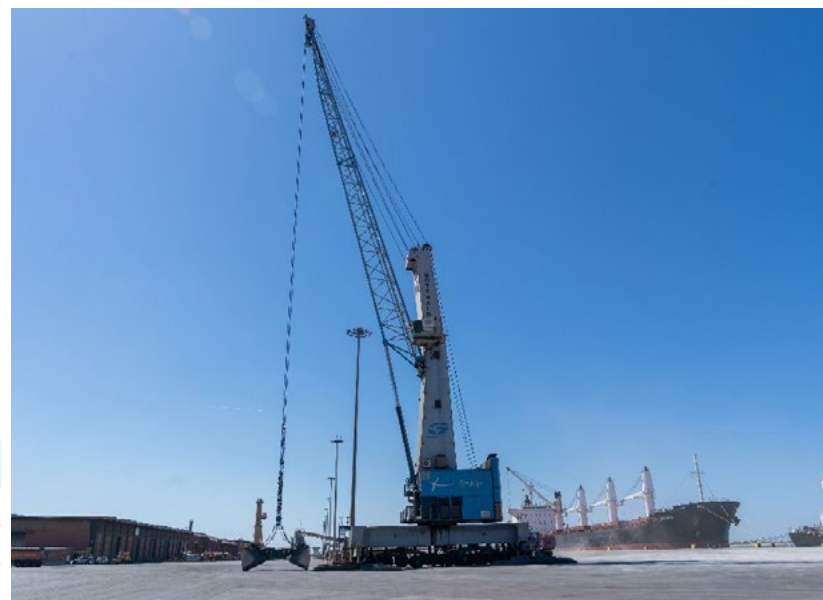
	2023	2024	2025
Toneladas movidas	30.085.963	31.110.070	30.310.150
Superficie comercial m <sup>2</sup>	5.246.600	5.246.600	5.246.600
Tm/m <sup>2</sup>	5,73	5,93	5,78

### Evolución de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo (E\_11)

La evolución durante los últimos años, de la evolución de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo es:

	2023	2024	2025
Toneladas movidas	30.085.963	31.110.070	30.310.150
Metro lineal de muelle en activo	7.413	8.113	8.113
Tm/m	4.058,54	3.834,60	3.735,99

Debe tenerse en cuenta que una parte importante del tráfico del Puerto de Huelva, cerca de un 27,7%, se realiza a través de una monoboia (8.397.590 Tm de crudo de petróleo en 2025).



## 2.5 Valor generado y productividad

### Evolución del importe neto de la cifra de negocio por empleado (E\_12)

En los últimos años, la evolución del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual) es:

	2023	2024	2025
Ingresos cifra de negocios (€)	44.513.724	45.222.965	47.941.531
Plantilla media anual	207	214	217
INCN/n.º empleado	215.042,14	211.322,27	220.928,71

### Evolución de EBITDA por empleado (E\_13)

En los últimos tres años, la evolución del EBITDA por empleado (plantilla media anual) es:

	2023	2024	2025
EBIDTA (€)	18.888.080	19.153.416	18.719.304
Plantilla media anual	207	214	217
INCN/n.º empleado	91.246,76	89.501,94	86.264,07

## 2.6 Impacto económico-social

La Autoridad Portuaria de Huelva viene realizando estudios de impacto socioeconómico cada dos años. Como novedad, Puertos del Estado ha elaborado una nueva metodología para la realización de este tipo de estudios con la finalidad de homogeneizarlos a nivel de Sistema Portuario. Por otro lado, las Autoridades Portuarias de Andalucía se encuentran interesadas en disponer de estudios de impacto para conocer la contribución de la actividad portuaria a la economía andaluza. Durante el año 2025 se han llevado a cabo labores de coordinación para abordar las circunstancias mencionadas, a la vez que se ha empezado a realizar el nuevo estudio de impacto del Puerto de Huelva 2024.

