

# 1. INTRODUCCIÓN

La globalización contemporánea, caracterizada por la descentralización de los procesos productivos, la liberalización de las economías y la creación y expansión de grandes áreas comerciales ha impulsado un crecimiento sostenido del comercio internacional. Esto se ha traducido en un aumento significativo del tráfico marítimo y de la actividad portuaria. Sin embargo, la evolución reciente ha añadido nuevos desafíos y oportunidades para los puertos, derivados tanto de cambios tecnológicos como de la transformación de las cadenas de suministro globales.

Entre los principales retos actuales de la actividad marítimo-portuaria destacan: la intensificación de la competencia inter e intraportuaria, el proceso de digitalización y automatización de las operaciones, la creciente containerización de la mercancía, la consolidación de la intermodalidad y la logística avanzada, y la integración vertical y horizontal de los proveedores de servicios portuarios. Además, los puertos enfrentan la entrada de actividades externas al negocio tradicional marítimo-portuario y una mayor exigencia de estándares en materia de sostenibilidad, seguridad y responsabilidad social.

Hoy en día, los puertos han dejado de ser simplemente puntos de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros. Se han convertido en auténticos hubs de valor añadido, donde convergen actividades logísticas, industriales, comerciales y de innovación tecnológica. La sociedad demanda no solo eficiencia y calidad en los servicios portuarios, sino también un compromiso activo con el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente, la promoción de la investigación y la cultura, y la generación de riqueza y empleo en los entornos locales y regionales donde se ubican.

En España, existe un amplio consenso sobre el papel estratégico de las infraestructuras portuarias en el desarrollo económico y social. En este contexto, los puertos de interés general del Estado han promovido en la última década estudios para evaluar el impacto económico de sus actividades, incorporando enfoques más dinámicos y modelos de simulación que permiten comprender mejor la repercusión en sus regiones de influencia.

El interés de la Autoridad Portuaria de Almería (APA), liderado por su presidenta *D<sup>a</sup>. Rosario Soto Rico*, por mantener y actualizar esta línea de investigación ha dado lugar a este nuevo estudio realizado por la Universidad de Almería. Siguiendo la nueva *“Guía metodológica*

*para la elaboración de los estudios de impacto económico de los puertos”* (Puertos del Estado, 2024b), la principal novedad metodológica consiste en la creación de un estudio con vistas estratégicas, comparativos y planificación dinámica que refleja de manera más precisa el impacto económico y social más la dependencia estructural que asumen sobre la ciudad y la Comunidad Autónoma de Andalucía.

De este modo, el presente estudio tiene como finalidad analizar el papel estratégico de la Autoridad Portuaria de Almería (APA) y, con ella, el de los puertos que gestiona: Almería y Carboneras, posicionándola dentro de los futuros análisis del sistema portuario andaluz y nacional en línea con el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, así como su contribución al desarrollo económico, territorial y social de la provincia. En un contexto global caracterizado por la intensificación del comercio marítimo, la transformación digital y los retos de sostenibilidad, los puertos constituyen infraestructuras clave para la competitividad regional (Puertos del Estado, 2024a).

El Puerto de Almería y el Puerto de Carboneras son elementos clave para el desarrollo del comercio marítimo, la conectividad internacional y la competitividad del tejido empresarial almeriense. Ambos actúan como un eje vertebrador de la economía provincial, facilitando la conexión entre Europa, África y los mercados del Mediterráneo. Su evaluación es esencial para la toma de decisiones estratégicas por parte de las administraciones públicas y los agentes económicos, al permitir identificar su capacidad operativa, sus áreas de mejora y su potencial de crecimiento (Autoridad Portuaria de Almería [APA], 2024).

Los objetivos específicos del estudio son:

1. Analizar la posición geográfica y funcional de los puertos de Almería y Carboneras dentro del sistema portuario estatal.
2. Evaluar su impacto socioeconómico sobre la provincia y la región andaluza.
3. Examinar los procesos de modernización, sostenibilidad y digitalización impulsados por la Autoridad Portuaria.
4. Proponer líneas estratégicas de actuación orientadas a fortalecer su competitividad y su papel en las redes logísticas internacionales.

Con ello, se busca contribuir a la planificación estratégica y visibilidad institucional del puerto, en coherencia con las directrices del Marco Estratégico del Sistema Portuario de

Interés General del Estado (Puertos del Estado, 2024a) y la Estrategia Logística de Andalucía de 2023.

Por tanto, el estudio se estructura de la siguiente manera: en el capítulo segundo se realiza una revisión actualizada de la economía portuaria, definiendo qué es un puerto, sus funciones, los agentes implicados y visualización de antecedentes y tendencias recientes en el sector, así como se analiza la evolución de la Autoridad Portuaria de Almería durante la última década, incluyendo gráficos desglosados por tipo de mercancía y sectores productivos, con especial atención a aquellos cuya actividad depende directamente de sus puertos.

El tercer capítulo, que constituye el núcleo del trabajo, se cuantifican los efectos directos, indirectos e inducidos de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Almería (APA) sobre la economía almeriense y andaluza. Se presentan estimaciones comparativas que permiten evaluar el impacto económico de la autoridad portuaria de Almería en 2024 y cómo ha afectado a la industria portuaria de los puertos de Almería y Carboneras.

Tras el análisis del grado de dependencia de la economía local respecto a los puertos pertenecientes a la Autoridad Portuaria de Almería, en el último capítulo se presenta las conclusiones del estudio, destacando la relevancia del puerto de Almería y Puerto de Carboneras como motores económicos, sociales y sostenibles para la región.

## **2. CARACTERIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA**

### **2.1. Contexto histórico y antecedentes**

La provincia de Almería, situada en el extremo oriental de Andalucía, posee una posición geoestratégica privilegiada dentro del arco mediterráneo. Su proximidad al norte de África y su integración en las rutas marítimas internacionales otorgan al territorio un papel destacado en la economía andaluza.

El modelo productivo almeriense se basa principalmente en tres pilares:

- *Agricultura intensiva bajo plástico*, con liderazgo europeo en la exportación de frutas y hortalizas.

- *Turismo*, apoyado en los recursos naturales y culturales del litoral y del interior.
- *Servicios y logística*, sectores en crecimiento vinculados al transporte marítimo y a la internacionalización.

Dentro del conjunto de Andalucía, Almería representa un territorio con fuerte vocación exportadora y con potencial de crecimiento logístico e industrial. En este contexto, la Autoridad Portuaria de Almería desempeña un papel esencial como infraestructura facilitadora del comercio exterior, la movilidad y el transporte multimodal. Junto con el resto de las autoridades portuarias de Andalucía contribuye a la configuración de un sistema portuario diversificado y complementario, capaz de responder a las exigencias del comercio global y de las políticas europeas de transporte sostenible.

El Puerto de Almería cuenta con una historia milenaria que se remonta a las civilizaciones fenicia y romana, aunque su configuración moderna se consolidó en el siglo XIX con el auge de la minería y la exportación de minerales metálicos. La construcción de sus primeros muelles y diques respondió a la necesidad de canalizar el comercio exterior y favorecer la industrialización local.

Durante la primera mitad del siglo XX, el puerto se fue adaptando a las nuevas necesidades del comercio y del transporte marítimo, incorporando infraestructuras destinadas al tráfico pesquero, de mercancías y de pasajeros. Tras la constitución de la Autoridad Portuaria de Almería y la integración del puerto en el sistema portuario de titularidad estatal, se inició una etapa de modernización y expansión, marcada por la mejora de los muelles, la ampliación de los calados y la incorporación de nuevas tecnologías de gestión y control.

Por su parte, el Puerto de Carboneras tuvo actividad marítima modesta hasta que a finales del siglo XX se desarrollaron infraestructuras portuarias más modernas en relación con la industria cementera y el aprovisionamiento de carbón. Se considera que el puerto pesquero de Carboneras fue inaugurado oficialmente el 27 de junio de 1991, un hito para el municipio que permitió ordenar la flota pesquera y mejorar la infraestructura marítimo-portuaria.

Ambos puertos han evolucionado para responder a actividades de mercancías, pasajeros, industria y pesca, lo que les dota de versatilidad y capacidad de adaptación al cambio económico. Su ubicación geográfica, con conexiones marítimas con África y Europa, y su

integración en la economía provincial los posiciona como piezas clave para la logística, el comercio exterior y el desarrollo regional.

En las últimas décadas, la Autoridad Portuaria de Almería se ha consolidado como puente marítimo entre Europa y el norte de África, gracias a sus conexiones regulares ro-pax con Melilla, Nador, Orán y Ghazaouet. Actualmente combina el tráfico comercial, pesquero, de pasajeros y de cruceros, ofreciendo una infraestructura polivalente con servicios logísticos modernos.

Entre sus principales áreas de actividad destacan:

- Muelles comerciales especializados en graneles sólidos y líquidos, mercancía general y contenedores.
- Terminal de ferris y pasajeros con líneas internacionales regulares.
- Zona pesquera activa.
- Espacios logísticos con potencial para desarrollos industriales y energéticos.

La Autoridad Portuaria promueve proyectos relacionados con la eficiencia energética, la descarbonización, la digitalización y la integración puerto-ciudad, en línea con los objetivos del Marco Estratégico de Puertos del Estado (2024 a) y la Estrategia Logística de Andalucía de la Junta de Andalucía. (Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, 2023). La actividad portuaria se integra así en una estrategia territorial más amplia, orientada al fortalecimiento de la conectividad, la sostenibilidad medioambiental y la competitividad regional. En un entorno económico globalizado, los puertos de Almería y Carboneras no solo actúa como puerta de entrada y salida de mercancías, sino también como catalizador de desarrollo y de atracción de inversiones en sectores vinculados a la logística, la energía y la innovación.

Su zona logística y de servicios, junto con la creciente apuesta por la sostenibilidad ambiental, la digitalización y la eficiencia energética, sitúan a la APA en una posición favorable para afrontar los desafíos del siglo XXI. La gestión de los dos puertos refuerza, la capacidad de ambos enclaves para atender distintos tipos de tráfico y para integrarse en las redes transeuropeas de transporte (TEN-T).

De hecho, la Autoridad Portuaria de Almería (APA) se encuentra alineada con las políticas europeas de transporte sostenible y conectividad establecidas en la Red Transeuropea de

Transporte (TEN-T), lo que refuerza su papel estratégico dentro de las cadenas logísticas del Mediterráneo. Esta integración se refleja en la planificación y ejecución de múltiples proyectos orientados a mejorar la intermodalidad, la eficiencia operativa, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo territorial.

En primer lugar, la APA ha impulsado la conexión directa desde la Autovía A-7 al Puerto de Almería, un proyecto que ejecutará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con un presupuesto próximo a los 50 millones de euros y que se encuentra en fase de redacción hasta el verano de 2026. Complementario a esta iniciativa, la APA ha redactado y adjudicado la obra de entrada directa desde la N-340a a las instalaciones portuarias, que enlazará con el macroproyecto, para su ejecución con fondos propios en 2025; esta entrada permitirá al tráfico pesado salvar su paso por la rotonda del barrio de Pescadería con lo que se abren oportunidades para la diversificación de mercancía de grandes dimensiones. La actuación global permitirá reducir los tiempos de acceso al puerto, mejorar la fluidez del tráfico de mercancías y fortalecer la intermodalidad terrestre, un requisito esencial de la TEN-T.

En paralelo, se están desarrollando proyectos de sostenibilidad energética, financiados parcialmente con fondos europeos, que incluyen la instalación de plantas fotovoltaicas en el Puerto de Almería y en Carboneras, así como sistemas de On-shore Power Supply (OPS) para reducir las emisiones de los buques atracados. Estas medidas contribuyen directamente a los objetivos de transporte sostenible de la TEN-T y refuerzan el compromiso del puerto con la transición energética y la descarbonización de la actividad portuaria.

Asimismo, el Puerto de Almería se proyecta como un hub logístico especializado a través de la ampliación del muelle de Pechina, destinada a la logística de la energía eólica marina en el Mediterráneo. Esta infraestructura permite integrar de manera eficiente la llegada y distribución de componentes pesados y voluminosos, consolidando al puerto como nodo estratégico dentro del Corredor Mediterráneo de la TEN-T. La planificación de estas obras refleja la intención de posicionar al puerto como centro de innovación logística y de energía renovable, en consonancia con las políticas europeas de modernización portuaria<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Otro eje de actuación clave es la renovación de la línea ferroviaria entre Granada y Almería, incluida en el Corredor Mediterráneo (TEN-T). ADIF ya ha licitado la redacción del proyecto técnico, lo que abre el camino para mejorar la conexión entre transporte marítimo y terrestre en la provincia. Cuando se ejecute, esta infraestructura permitirá un traslado más eficiente de pasajeros y mercancías, reducir costes logísticos y emisiones de transporte, en línea con los objetivos de sostenibilidad y competitividad. Actualmente, sin

Paralelamente a estas actuaciones logísticas e infraestructurales, la APA desarrolla una política de integración puerto-ciudad y desarrollo territorial, destacando el proyecto “Puerto-Ciudad”. Este proyecto contempla la rehabilitación de espacios portuarios históricos, como el tinglado del Muelle de Ribera I, para uso cultural, social y ciudadano, generando un entorno urbano más accesible y atractivo. Con un presupuesto superior a los 11 millones de euros, esta iniciativa refuerza la función social y económica del puerto, promoviendo empleo, actividad comercial y cohesión territorial.

Finalmente, estas acciones se enmarcan dentro de un plan estratégico de inversión 2025-2028, con un presupuesto total de aproximadamente 100 millones de euros, que combina fondos públicos y privados. Este plan busca potenciar la capacidad operativa de los puertos, fortalecer su integración en las cadenas logísticas internacionales, impulsar la sostenibilidad ambiental y favorecer el desarrollo económico y social de la provincia de Almería.

En conjunto, los proyectos impulsados por la APA demuestran que los puertos de Almería y Carboneras ya no solo cumplen un papel tradicional de punto de carga y descarga, sino que se consolidan como infraestructuras logísticas estratégicas y agentes de desarrollo territorial. La integración con la TEN-T permite al puerto mejorar su competitividad, captar inversión europea, reducir la huella ambiental de sus operaciones y generar empleo, contribuyendo al crecimiento económico sostenible y a la cohesión territorial de Andalucía y del Mediterráneo español.

## **2.2. Análisis de la Actividad Portuaria de la Autoridad Portuaria de Almería (2010-2024)**

Para comprender el desarrollo experimentado por los Puertos de Almería y Carboneras abordaremos, en primer lugar, sus características técnicas y los usos comerciales, lo cual nos permitirá obtener una visión general de los elementos que configuran la fisonomía de su

---

embargo, la obra está en fase de proyecto y las actuaciones concretas para su integración portuaria aún están por definir. La Autoridad Portuaria de Almería ha encargado recientemente a INECO un estudio de viabilidad constructiva para el análisis de alternativas de acceso ferroviario directo al Puerto de Almería, recogido en su plan de inversiones. Dicho estudio prevé, entre otros aspectos, la campaña geotécnica, el trazado viable, la demanda de carga y pasajeros, y la compatibilidad urbana. Aunque el proyecto aún se encuentra en fase de análisis técnico y no se ha iniciado la obra de construcción, esta actuación refuerza la apuesta por una mayor intermodalidad marítima-terrestre, la reducción de costes logísticos y el avance hacia un puerto más conectado y competitivo

infraestructura portuaria donde se despliegan las actividades económicas. A continuación, analizaremos las principales variables clave de tráfico portuario para el periodo 2010-2024. El año 2010 se toma como punto de partida porque coincide con el último año contemplado en estudios previos, facilitando así la continuidad de las series y la comparación de conclusiones con el nuevo análisis. El año 2024 se adopta como cierre del periodo por ser el año para hacer el estudio de impacto económico y por ser el más reciente para el cual los informes disponibles ofrecen una serie consolidada de datos. La información utilizada procede, principalmente, de las memorias anuales elaboradas por la Autoridad Portuaria de Almería y de los registros de Puertos del Estado.

### **2.2.A. Características Técnicas y Usos Comerciales de los Puertos de Almería y Carboneras**

Los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Almería, el Puerto de Almería y el Puerto de Carboneras, desempeñan un papel estratégico en la provincia, aunque cada uno presenta un perfil operativo distinto que refleja su historia, ubicación y vocación económica.

El Puerto de Almería, situado en la capital, constituye un enclave estratégico donde combina funciones comerciales, logísticas y de transporte de pasajeros. Su canal de entrada, de aproximadamente 200 m de ancho y 498 m de longitud, con un calado máximo de 13 m, y su boca de 300 m, permiten el acceso de buques de gran calado. La marea máxima registrada alcanza los 0,63 m. En 2024, se inició la modernización de los accesos mediante la construcción de una conexión directa con la N-340a, con un presupuesto de 2,8 millones de euros, destinada a mejorar la eficiencia y la fluidez del tráfico terrestre hacia la zona portuaria.

En cuanto a sus instalaciones, el puerto dispone de ocho rampas ro-ro y hasta 47 ha de superficie para la acopio y manipulación de mercancías en el Muelle de Pechina, con muelles capaces de recibir contenedores, carga general y vehículos. Asimismo, el dique exterior alcanza 1.450 m de longitud con un calado de 30 m, permitiendo la entrada de buques de gran calado. Estas características técnicas permiten al puerto atender una gran diversidad de operaciones: carga y descarga de mercancías generales y graneles sólidos, transporte ro-ro de vehículos, manipulación de contenedores y tráfico de pasajeros.