

# **TRABAJO DE FIN DE MÁSTER**

## **MASTER EN GESTIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE INTERMODAL.**

### **El sector de la estiba en España**

Alumna: Gema María Durá Ramada

Tutor: Francesc Sánchez-Sánchez

Curso académico: 2016-2017

Fecha de depósito: 06-12-2017

# El sector de la estiba en España

ALUMNA: Gema María Durá Ramada \*

TUTOR: Francesc Sánchez-Sánchez \*\*

## **Abstract:**

*El sector de la estiba tiene una relevancia estratégica para la economía española, ya que las actividades portuarias contribuyen directamente al empleo, a la inversión y al crecimiento del PIB.*

*A pesar de los grandes retos a los que se ha tenido que enfrentar dicho sector como consecuencia de la reforma impuesta por el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea solicitando una liberalización de este, el sector de la estiba ha sabido hacer frente a las amenazas, al mismo tiempo que ha aprovechado las oportunidades disponibles. No obstante, el continuo y creciente proceso de liberalización que existe hoy en día supondrá un cambio en el modelo en un futuro cercano.*

**Palabras clave:** estibadores, Tribunal de Justicia, SAGEP, productividad, tráfico de mercancías.

---

\* Estudiante del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal. Correo: gemamdura@hotmail.com

\*\* Profesor del área 5: Gestión Portuaria y director de la Autoridad Portuaria de Valencia. Correo: fjsanchez@valenciaport.com

## **Guía de acrónimos.**

**ANESCO:** Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques

**APV:** Autoridad Portuaria de Valencia

**CE:** Comisión Europea

**CEP:** Centros Portuarios de Empleo

**CETM:** Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

**ECSA:** European Community Shipowners' Associations

**FP:** Formación Profesional

**LPEMM:** Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

**JOC:** Journal of Commerce

**OIT:** Organización Internacional del Trabajo

**OMI:** Organización Marítima Internacional

**OPPE:** Organismo Público de Puertos del Estado

**OTP:** Organización de Trabajos Portuarios

**PIB:** Producto Interior Bruto

**PP:** Partido Popular

**PSOE:** Partido Socialista Obrero Español

**RAE:** Real Academia Española

**SAGEP:** Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios

**SCTP:** Sección Central de Trabajos Portuarios

**SPTE:** Sistema Portuario de Titularidad Estatal

**SSP:** Servicios Sindicales del Puerto

**STP:** Servicios de Trabajos Portuarios

**TEU:** Twenty-foot Equivalent Unit (Unidad Equivalente a Veinte Pies)

**TSJUE:** Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea.

**UE:** Unión Europea

**UNCTAD:** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

## Índice

|  |    |
|--|----|
| 1. Introducción.....   | 1  |
| 2. Historia de la estiba en España.....  | 3  |
| 3. Datos básicos del sector marítimo. ....   | 11 |
| 4. Problemas de la actualidad.....   | 20 |
| 4.1. Las exigencias de la Unión Europea (marco jurídico europeo) vs<br>regulación española.....                | 21 |
| 4.2. Historia del conflicto de los estibadores de España con la UE.....  | 26 |
| 5. Comparativa entre los puertos de España. ....   | 32 |
| 5.1. Sistema Portuario de Titularidad Estatal (SPTE).....  | 32 |
| 5.2. Nivel de tráfico de mercancías.....   | 36 |
| 5.3. Carga estibada por puerto.....  | 39 |
| 5.4. Número de estibadores.....  | 44 |
| 5.5. Ocupación femenina. ....  | 46 |
| 5.6. Índice de siniestralidad.....   | 47 |
| 5.7. Salarios medios. ....   | 50 |
| 5.8. Productividad.....  | 54 |
| 5.9. Costes laborales. ....  | 57 |
| 6. Perspectivas futuras y posibles soluciones.....   | 61 |
| 6.1. Entrevista personal a un miembro de la Coordinadora Estatal de<br>Estibadores Portuarios de Valencia..... | 61 |
| 7. Conclusiones, limitaciones del trabajo y futuras líneas de investigación. ....                              | 64 |
| 8. Bibliografía.....   | 70 |

## 1. Introducción.

El presente trabajo consiste en un estudio teórico-práctico del sector de la estiba, centrándonos con más detalle en el Puerto de Valencia, pero también, considerando el resto de los puertos de España, para así poder observar las similitudes y diferencias existentes entre ellos.

Los motivos que me han llevado a elegir este tema han sido, en primer lugar, la curiosidad por averiguar detalladamente el funcionamiento de un sector tan importante para la economía de un país, como es el caso de la estiba, donde el factor humano desempeña un papel esencial. En segundo lugar, el hecho de que es un tema de gran actualidad como consecuencia de las numerosas huelgas que han tenido lugar en este último año 2017 como respuesta a las reformas que está experimentando o que se prevé que se produzcan en dicho sector. Finalmente, el hecho de haber realizado las prácticas y estar trabajando en Boluda Corporación Marítima, me ha permitido conocer de primera mano los efectos y las consecuencias que las decisiones de los estibadores tienen sobre las empresas en general.

El trabajo tiene como objetivo general hacer un estudio exhaustivo del sector de la estiba en España, con el fin de poder llegar a entender el punto de vista que tienen tanto los estibadores como las empresas y el gobierno a la hora de enfrentarse a la situación actual. Asimismo, trataremos de esbozar los escenarios futuros a los que se enfrentará el sector de la estiba en un futuro próximo, así como determinar cuáles serán las claves para hacer frente a las nuevas leyes que se van a aplicar.

Para ello, hemos fijado diversos objetivos específicos, como son:

1. Realizar un estudio de la historia de la estiba y sus antecedentes.
2. Plasmar los datos básicos del sector marítimo.
3. Averiguar el motivo de las diversas sanciones que se le han aplicado a España desde la Unión Europea, es decir, explicar los problemas de la actualidad.

4. Estudiar y realizar una comparativa de los distintos indicadores económicos de dicho sector entre los puertos de España y los de la Unión Europea.
5. Explicar las perspectivas futuras y algunas posibles soluciones.

Por ello, las partes en las que se divide el trabajo son las siguientes:

- En primer lugar, estudiaremos la historia de la estiba en España, desde sus inicios hasta la actualidad. Es decir, realizaremos un estudio abordando diversos temas, desde la precariedad laboral, ya que la estiba se hacía mediante la fuerza física y escasa presencia de maquinaria pesada, y la irregularidad para poder obtener los jornales, la cual ha sido una característica histórica del sector, hasta la creación de la SAGEP en el año 2011.
- En un segundo lugar, resumiremos las cifras clave del sector de la estiba y del sector marítimo a nivel mundial, europeo y en nuestro país, con el fin de poder observar la importancia de este en el conjunto de la economía.
- En tercer lugar, abordaremos los problemas del sector de la estiba. Para ello, desarrollaremos el origen del conflicto, los motivos por los que surgió y cómo nos encontramos en la actualidad. Además, trataremos de explicar, por un lado, las exigencias de la Unión Europea (Bruselas exige a España que liberalice lo antes posible el servicio de la estiba) y la regulación española y, por otro lado, la historia del conflicto de los estibadores de España con la UE.
- En cuarto lugar, realizaremos una comparativa entre los distintos puertos localizados en España. En este apartado, por tanto, estudiaremos los salarios medios, la productividad, la carga estibada en cada puerto, los costes laborales de cada uno de los puertos considerados, de manera que podamos compararlos tanto gráfica como matemáticamente y, así, obtener unas conclusiones a través del análisis cuantitativo.

- En quinto lugar, trataremos de desarrollar las perspectivas futuras del sector y posibles soluciones y acuerdos que se podrían llevar a cabo. Con el fin de obtener una visión más profunda del sector hemos realizado una entrevista personal a un miembro de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios de Valencia.
- Finalmente, detallaremos las conclusiones a las que hemos llegado a lo largo del trabajo, realizando alguna recomendación. Para finalizar, explicaremos las limitaciones del trabajo y propondremos futuras líneas de investigación que pudiesen complementar este trabajo.

## 2. Historia de la estiba en España.

Para poder entender el concepto histórico de los estibadores, empezaremos dando unas ideas generales de lo que se entiende por el servicio de estiba y desestiba. Según la Real Academia Española (RAE), la acción de estiba se define como “colocar y distribuir ordenada y convenientemente todos los pesos del buque”, en otras palabras, consiste en aquellas operaciones tales como la distribución del peso, la utilización de materiales auxiliares que ayuden a una mejor fijación, los cálculos de resistencia, etc. para que la mercancía no sufra desplazamientos que pongan en peligro su seguridad, al mismo tiempo que se trata de colocar las mercancías intentando estas ocupen el mínimo espacio posible. Mientras que la función desestiba se trata de la operación contraria a la estiba, es decir, la extracción de la carga y su entrega al equipo de descarga para retirar de la bodega del buque la mercancía previamente desestibada. Además, siempre se ha de tener en cuenta que la prioridad en ambas funciones es que ni las mercancías transportadas ni la nave sufran ningún percance en el momento de la carga o de la descarga ni durante la navegación.

Desde que existe el transporte marítimo la actividad de carga y descarga ha sido imprescindible para el traslado y manejo de las mercancías de un lugar a otro. Asimismo, podemos observar que esta tarea ha sufrido una constante

evolución llegando al punto de convertirse en una actividad propia, singular en sí misma e independiente.

Por lo que respecta a la historia de la estiba, sabemos que las actividades de carga y descarga necesariamente se han tenido que llevar a cabo a partir de los comienzos del transporte por vía marítima. No obstante, estas actividades han sufrido un continuo proceso de cambio que ha permitido que se convierta en una actividad independiente al resto, denominándose estiba y desestiba.

Antes de que existiera personal especializado en la carga y descarga de los buques todo hace pensar que estas labores las realizaban los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones, bajo la supervisión de los oficiales. Estos trabajos se realizaban de forma manual y con poca presencia de medios auxiliares, es por ello que estas tareas exigían un gran esfuerzo físico al mismo tiempo que requerían poca cualificación.

Las tareas eran repartidas entre los marineros y los trabajadores de tierra, es decir, mientras que los primeros llevaban a cabo todas aquellas actividades relacionadas con el manejo de mercancías durante el tiempo que estas estaban a bordo, los trabajadores en tierra realizaban todas las operaciones desde el momento que se descargaba la mercancía. Como resultado de esta división de trabajo, apareció la especialización de los trabajadores.

En la Edad Media, el conjunto de los trabajadores marítimos que realizaban la misma actividad, se agruparon formando un gremio con el objetivo de poder defender sus intereses y apoyarse entre ellos. Con el paso de los años, los gremios eliminaron la competencia en este sector dando lugar a un sector con características de monopolio, muestra de ello es el hecho de que los gremios tenían la capacidad de impedir que todas aquellas personas que no perteneciesen a esta agrupación no pudiesen llevar a cabo ninguna tarea relacionada con el manejo y manipulación de mercancías. Además, como consecuencia de la evolución de las actividades de manipulación de productos, cada vez más complejas, el gremio comenzó a exigir un nivel de formación y unos requisitos para poder ejercer la profesión.

Al mismo tiempo, este gremio se comprometía a ayudar a sus integrantes, es decir, en esta época el riesgo de accidentes a la hora de realizar este tipo de trabajo era muy elevado, incluso llegando a ser en numerosas ocasiones accidentes mortales. Por ello, el gremio se comprometía a ayudar económicamente a los familiares afectados por este problema.

La agrupación de los trabajadores que realizaban la misma actividad en gremios dio lugar a que estos se organizaran en sindicatos. En el año 1920, la constitución de Jurados Mixtos junto con la mejor organización sindical dio lugar a mejoras importantes en el sector. No fue hasta el año 1932 cuando se creó en Hamburgo el primer sindicato internacional de estibadores, el cual contaba con representantes de España. Durante estos años tuvieron lugar diversas huelgas y boicots, que dieron como resultado una mejora de las condiciones laborales de los estibadores, no obstante, tras el estallido del Golpe de Estado en el año 1936, gran parte de estos avances logrados se perdieron, al mismo tiempo que las huelgas fueron duramente reprimidas.

Concretamente, en España, la regulación estatal del trabajo portuario se inició en septiembre de 1939. En este mismo año, se estableció el sistema de rotación para los estibadores y, en cada puerto y de manera descentralizada, se crearon los Servicios Sindicales del Puerto, los cuales dependían del Sindicato de Transportes de su localidad portuaria. En el año 1943, los Servicios Sindicales del Puerto se transforman en los Servicios de Trabajos Portuarios. Esta organización se mantuvo hasta el 1968, año en el que fue sustituido por la Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

Un hecho importante tuvo lugar en febrero de 1944, cuando se creó un organismo central en Madrid, denominado Sección Central de Trabajos Portuarios, el cual se encargó de unificar la política laboral portuaria del Estado, mediante la aplicación de una política común para el sector de la carga y descarga de todos los puertos españoles.

Durante todos estos años, el trabajo de los estibadores se caracterizaba por la precariedad laboral existente y por la irregularidad a la hora de obtener sus

jornales. Aun así, cabe señalar que esta situación era mejor que aquella existente antes de la década de los cuarenta, momento en el que, tras la Segunda Guerra Mundial, el Ministro de Trabajo, Girón de Velasco, decidió crear la OTP. Dicha organización instauraba una normativa para la gestión de la mano de obra portuaria, regulaba el acceso a la profesión y al censo de estibadores fijos y temporales, ya que anteriormente no existía una regulación básica para la gestión de la mano de obra portuaria y, además, tenía como objetivo conseguir mejorar los servicios portuarios a través de la paz social conseguida a través de estos derechos laborales.

Cabe señalar que los trabajadores del sector recibían el salario de las empresas que los contrataban, pero dependiendo de la OTP. Estos trabajadores con el paso de los años y el aprendizaje adquirido, se acababan especializando en una tarea determinada. Otros avances logrados en esta época fueron, en primer lugar, el reconocimiento del cobro de jornales para aquellos días en los que no había actividad en el puerto y, en segundo lugar, con el fin de repartir de manera equilibrada el trabajo, se instauraron los turnos rotatorios de ocho horas y, más tarde, se redujeron a 6 horas.

En la década de los años sesenta, tuvieron lugar dos hechos que supusieron un importante cambio para la mano de obra de los estibadores. En primer lugar, tal y como hemos comentado anteriormente, el trabajo de los estibadores requería un elevado esfuerzo y desgaste físico, por lo que en 1969 se aprobó en España la jubilación de estos trabajadores a los cincuenta y cinco años, siempre y cuando hubiesen trabajado al menos treinta años. En segundo lugar, en esta década se produjo una profunda evolución tecnológica caracterizada por la introducción de grúas y elevadores, la construcción de muelles, la llegada de los contenedores, la sustitución de la navegación a vela por la navegación a vapor, etc., lo cual se tradujo en una mecanización del trabajo, que tuvo como consecuencia una disminución de la demanda de mano de obra de estibadores y un notable incremento de la cualificación de su trabajo.

En abril de 1975 se firmó en España el Convenio 137 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)<sup>1</sup>, el cual recogía una serie de normas básicas que debían cumplir y respetar las instituciones, así como el reconocimiento de la especificidad del trabajo portuario. Estos años se caracterizaron tanto por las continuas movilizaciones que realizaron los estibadores<sup>2</sup> como por la elevada conflictividad laboral y sindical, como consecuencia de la posibilidad real de la supresión masiva de puestos de trabajo por las introducciones tecnológicas en el sector.

Tres años después de la firma del Convenio 137, concretamente en el año 1978, tras diversas reuniones se funda en Alicante la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM), que consistía en un sindicato a nivel nacional de obreros portuarios. La CETM ha sido el eje central de la negociación colectiva, principalmente en lo que a la liberalización del sector se refiere.

Es en el año 1980 cuando el Gobierno de Suárez publica un decreto en el que se anuncia que aquellos estibadores que hagan huelga pueden ser sustituidos por trabajadores que se encuentren en paro. La huelga provoca divisiones entre los integrantes de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO). En el mes de octubre de este mismo año, el Gobierno publica el Real Decreto 2302/1980, en el que se afirma que las OTP se convierten en oficinas especiales de empleo, dando como resultado que un gran número de estibadores, aproximadamente 12.000, se queden sin contrato. Ante esta situación, la reacción de la Coordinador consistió en redactar un documento para que las empresas se comprometiesen a no aplicar diversos puntos incluidos en el decreto y, para aquellas empresas que se negaron a firmarlo, inició paros.

---

<sup>1</sup> Para más información sobre los artículos incluidos en el Convenio 137 de la OIT, acceder al siguiente link: <http://www.asesoriayempresas.es/legislacion/JURIDICO/81992/convenio-numero-137-de-la-organizacion-internacional-del-trabajo-sobre-las-repercusiones-sociales>

<sup>2</sup> Un ejemplo de ello es la jornada de paro general contra las medidas del Gobierno de Suárez relativas a la liberalización del despido y congelación de los salarios, que tuvo lugar el 12 de noviembre de 1976.

La CETM gana las elecciones sindicales en los puertos en el año 1982, y es a partir de este momento cuando comienza la progresiva desaparición de las OTP, tanto es así que en 1984 la Dirección General de Puertos anuncia un borrador de una nueva Ley de Puertos en la que se prevé la desaparición de la Organización.

En 1986 se produjo un nuevo cambio consistente en la supresión de la OTP y, la posterior creación de las Sociedades Mixtas de Estiba y Desestiba con participación de la Administración y las empresas, las cuales sirvieron principalmente para aportar una mayor flexibilidad a la hora de contratar a operarios auxiliares. Dos años después, en 1988, se consiguió entrar en una fase de paz social y laboral, en la que se fomentaron tanto las prejubilaciones como la entrada de nuevos estibadores y un nuevo plan de empleo. Todo ello fue posible gracias a la firma del primer Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en el sector portuario. En 1993 y 1999, tiene lugar la firma del segundo y tercer Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en el sector, respectivamente. La firma del tercer Acuerdo Marco supone un avance tanto en el abaratamiento y la productividad.

La entrada al siglo XXI estuvo marcada por la elaboración de diversas propuestas para la Ley de Puertos, por parte de los distintos partidos políticos que gobernaron durante la época, es decir, el Partido Popular (PP) y el Partido Socialista Obrero Español (PSOE).

En julio del 2007, se firma el cuarto Acuerdo Marco de Estiba<sup>3</sup> entre la Coordinadora y ANESCO, lo cual causa que Puertos de Estado procediese a la impugnación de dicho texto ante Trabajo. Un año más tarde, tanto la CETM como ANESCO firman un nuevo cuarto Acuerdo Marco, pero vuelven a surgir conflictos y contrariedad de opiniones, provocando que Competencia lo

---

<sup>3</sup> Con el fin de conocer detalladamente los temas tratados y los artículos incluidos en el IV Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, podemos acceder al siguiente enlace del Boletín Oficial del Estado (BOE): [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-946](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-946)

“echase por tierra” al obstaculizar la liberalización y encarecer el precio del servicio de la estiba. En 2009, Competencia impone finalmente una sanción a ambas organizaciones por la firma del Acuerdo, consistente en una multa de una cuantía superior a un millón de euros.

En el año 2011, se produjo una nueva modificación de las condiciones de acceso al censo tras la creación de las Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios (SAGEP)<sup>4</sup>.

Finalmente, en el año 2011 es cuando comienzan a desarrollarse todos los conflictos que estamos observando en la actualidad. Concretamente, en el mes de noviembre de ese mismo año la Comisión Europea (CE) envía al Ministerio de Asuntos Exteriores una carta de emplazamiento<sup>5</sup> como consecuencia de la legislación de los estibadores existente en nuestro país, la cual incumplía la normativa europea.

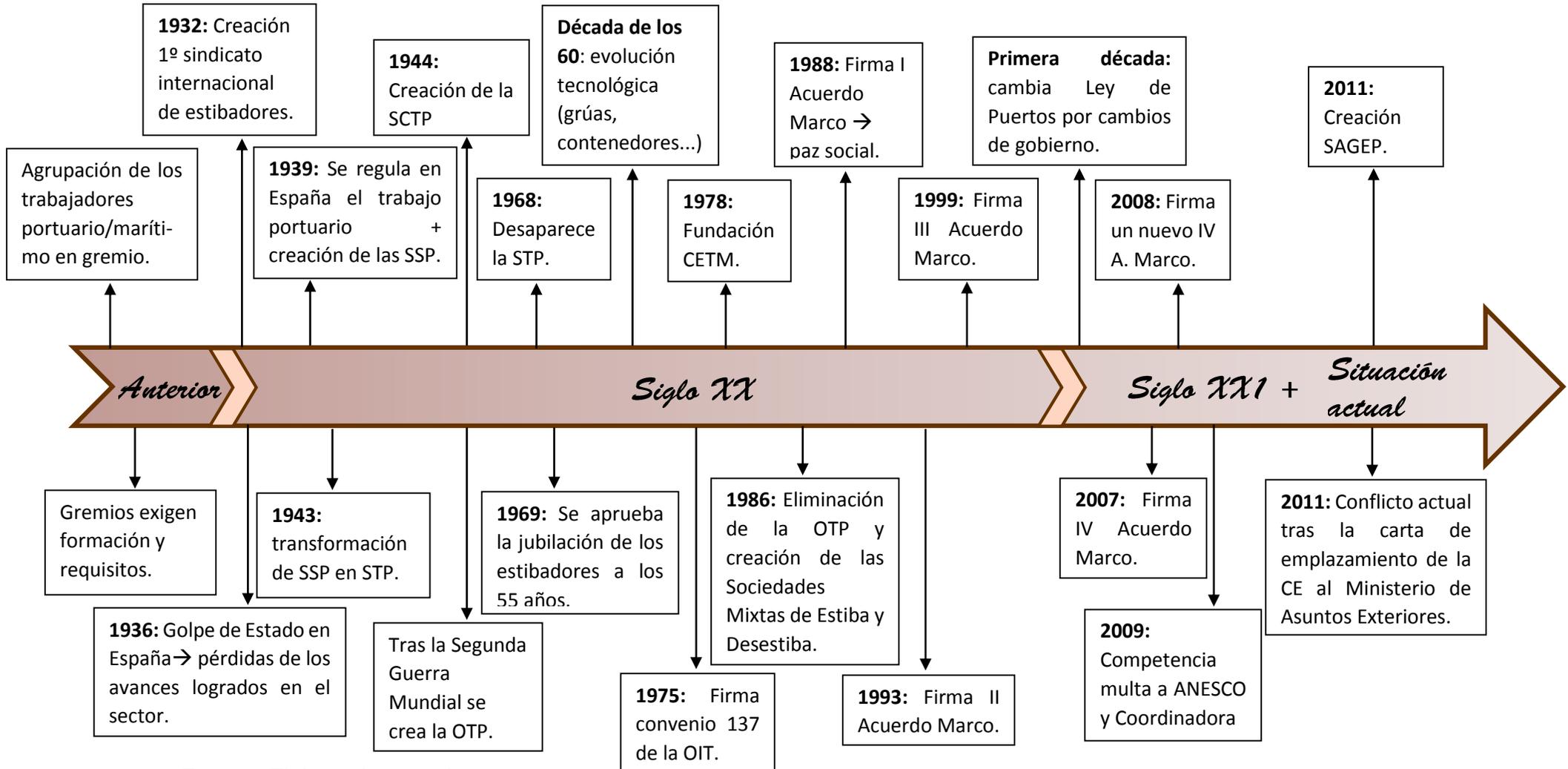
---

<sup>4</sup> Según la página web de ANESCO, “las SAGEP tienen por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que dichos accionistas demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla, como consecuencia de la irregularidad de la mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en dicho servicio portuario”.

Integrarse como partícipes en el capital de la SAGEP es un requisito necesario que han de cumplir todas aquellas empresas que tengan como fin prestar el servicio de manipulación de mercancías. Aquellas empresas que cuenten con una licencia para autoprestación quedan exentas de este requisito.

<sup>5</sup> Tal y como se define en la RAE, una carta de emplazamiento consiste en un “despacho que se expide para citar o emplazar a alguien ante un tribunal o autoridad”.

Figura 1. Eje cronológico fechas principales de la historia de la estiba.



Fuente: Elaboración propia.

### 3. Datos básicos del sector marítimo.

En este epígrafe mostraremos, de manera resumida, la importancia que tiene el sector marítimo a nivel mundial, europeo y español, aportando datos y cifras que nos ayuden a justificarlo.

A pesar de que la población en general no percibe este hecho, el sector marítimo es de vital importancia tanto para el funcionamiento de las economías modernas como para el desarrollo social, económico e industrial de estas, especialmente como consecuencia de la gran cantidad de puestos de trabajo que ofrece tanto de manera directa como de manera indirecta. Tanto es así que según afirma Kitack Lim, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), “el transporte marítimo es la única vía posible para sostener el comercio y la economía mundiales”.

Como bien sabemos, el sector marítimo incluye una gran variedad de actividades como pueden ser el transporte de mercancías y pasajeros, la industria pesquera comercial y la acuicultura, la industria marítima de exploración y producción de petróleo, la industria naval, el sector del crucero, puertos deportivos, centros de formación, etc.

Desde la antigüedad, la navegación ha sido la forma de transporte más utilizada y, junto con el transporte ferroviario, se puede considerar como una de los más económicos, rentables, eficientes y seguros para el transporte de mercancías. Tanto es así que, según los datos ofrecidos por ANESCO y UNCTAD, un 90% del volumen del comercio mundial se realiza, hoy en día, por mar y más de 9.840 millones de toneladas se transportaron a nivel mundial. Este hecho se debe a que se ha conseguido recudir los costes por unidad transportada a través del uso de contenedores y, además, es el medio de transporte que permite mover un mayor volumen de mercancías<sup>6</sup>.

Asimismo, cuantificando los datos del sector marítimo y tal y como se afirma en la página web Wind Rose Network, “alrededor de 50.000 buques

---

<sup>6</sup> A diferencia del transporte aéreo, del transporte por carretera o el transporte ferroviario, el marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancías a un coste muy reducido.

mercantes, registrados en más de 150 naciones y servidos por más de un millón de profesionales marítimos de casi todas las nacionalidades, transportan todo tipo de mercancías internacionalmente. Varios miles de plataformas petrolíferas y buques de apoyo y suministro se ocupan en la exploración y perforación en busca de petróleo y gas. Cerca de cuatro millones de buques comerciales pesqueros navegan los mares y océanos en todo momento. Y una infinidad de embarcaciones recreativas [...], incluyendo varios cientos de grandes y mega barcos cruceros, ofrecen los más diversos servicios de ocio y turismo a un mercado en expansión”.

Cabe señalar que es muy difícil poder cuantificar el volumen total que presenta la industria marítima a nivel mundial, debido a que se trata de un sector que afecta a una gran cantidad de economías y sociedad. No obstante, lo que sí que podemos afirmar es que se trata de un sector que tiene una elevada importancia en lo relativo a los recursos naturales y energía, ciencias, actividades de ocio y comercio e industria. Al mismo tiempo cabe señalar que, por un lado, el sector marítimo está en auge debido a las continuas mejoras e innovaciones que tienen como resultado una reducción de los costes y, por otro lado, dicho sector se va a enfrentar a nuevos retos futuros relacionados con la globalización, el medioambiente y la seguridad<sup>7</sup>, por lo que será necesario contar con un número adecuado de personal competente y eficaz que sepa hacer frente a esta situación futura.

En lo que a Europa se refiere, el sector de transporte marítimo es de primordial importancia para su economía. Más de 1.200 puertos están distribuidos a lo largo de los aproximadamente 70.000 kilómetros de costas existentes en Europa. Según el informe realizado por Oxford Economics para la European Community Shipowners' Associations (ECSA) en abril de 2014

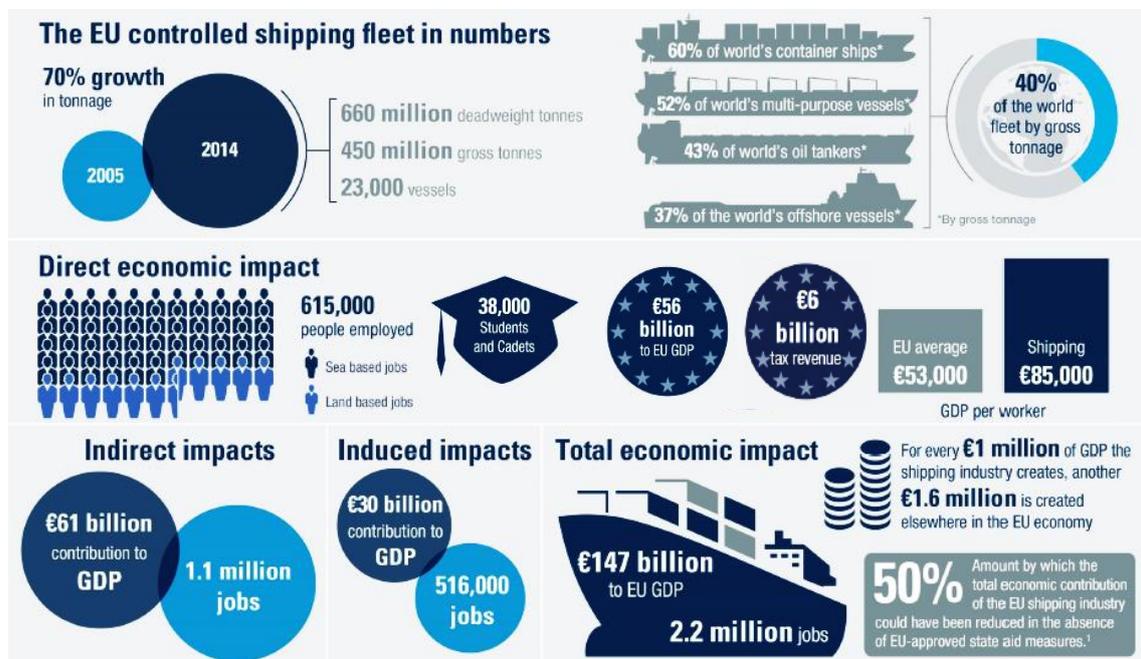
---

<sup>7</sup> La globalización y el desarrollo de centros de producción de bajos costes existentes mayoritariamente en Asia, el descenso de mano de obra en los países desarrollados, la creciente preocupación por el medioambiente que está dando lugar a mayores requisitos e impuestos medioambientales, el incremento de los costes de seguridad como consecuencia del terrorismo, el tráfico de seres humanos y drogas, etc. suponen asuntos que todavía no se han resuelto que van a suponer la aparición de problemas en un futuro cercano.

y actualizado en febrero de 2015 y en febrero de 2017, los armadores europeos controlan un total de 23.000 buques.

Un hecho a destacar es que, tal y como se muestra en la figura 2, en el año 2013 el 40% del total de la flota mercante mundial está controlada por los armadores europeos, más detalladamente, estos controlaban el 60% de los buques portacontenedores, el 52% de los buques de carga general y el 43% de los tanques. Además, el sector marítimo contribuía con 56.000 millones de euros al PIB de la Unión Europea, empleaba a un total de 615.000 personas y generaba una recaudación impositiva de aproximadamente 6.000 millones de euros. A su vez, los trabajadores del sector tenían, en promedio, una elevada productividad debido a que cada uno de ellos contribuía con 85.000 euros al PIB, siendo el promedio del resto de trabajadores de la UE de unos 53.000 euros.

Figura 2. Valor de la industria marítima en el conjunto de la economía de la Unión Europea.

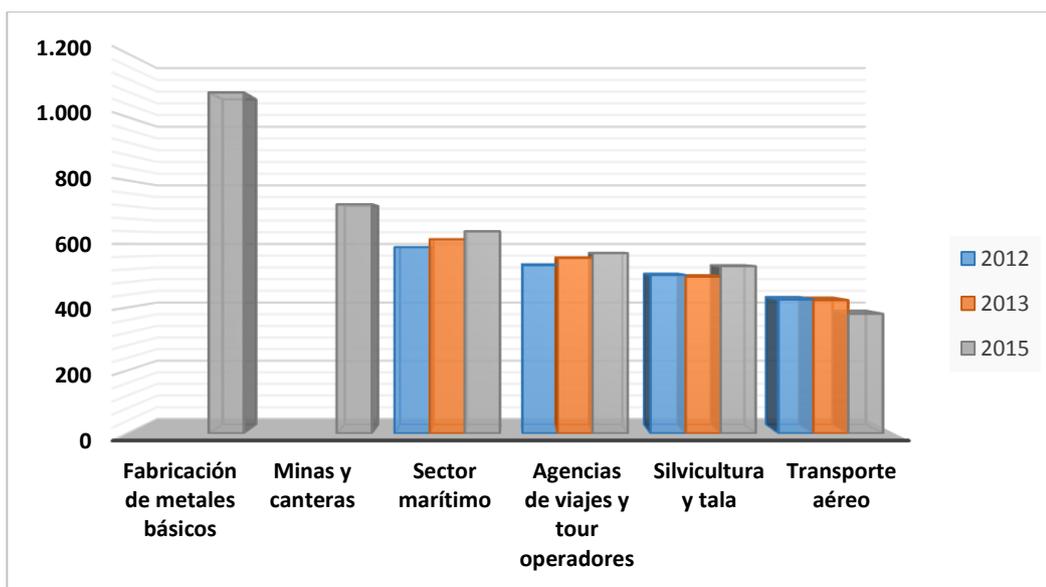


Fuente: Obtenido del informe "The economic value of the EU shipping industry" realizado por Oxford Economics en el 2015.

No obstante, tras la última actualización de los datos en febrero de 2017, estos han experimentado una notable mejora respecto a los del informe del año 2015. Concretamente, se ha podido observar que mientras que algunos valores se han mantenido, aquellos relacionados con el empleo, la productividad y la contribución han PIB han experimentado la siguiente variación:

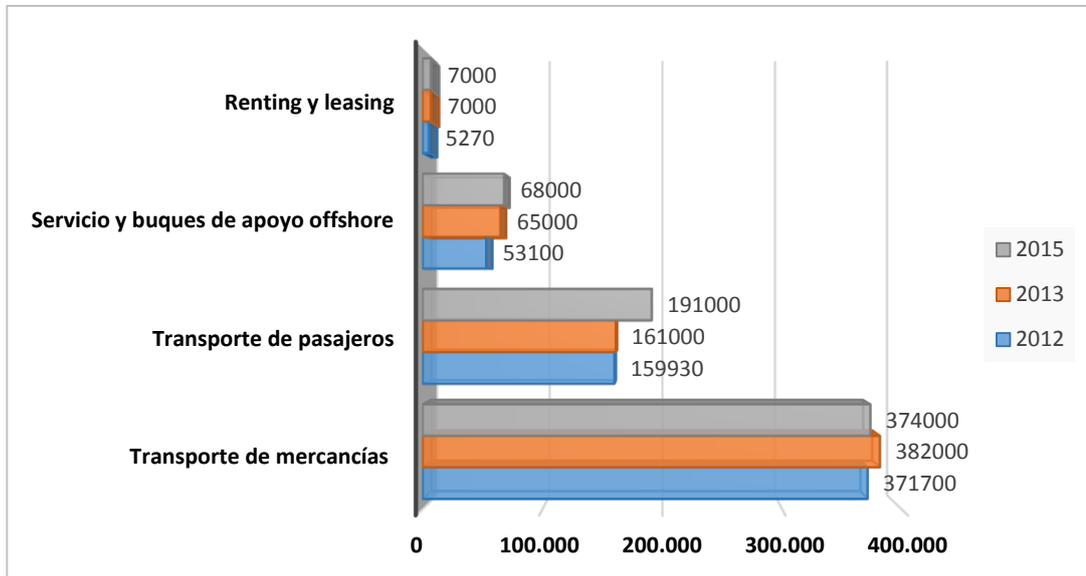
- La industria marítima emplea de manera directa a un total de 640.000 personas, un 81% de las cuales trabajan a bordo (516.000 personas) y el 19% restante (124.000 personas) en tierra.

*Gráfico 1. Empleo directo de la industria marítima en la Unión Europea y Noruega (en miles de €).*



*Fuente: Elaboración propia a través de los datos del informe “The economic value of the EU shipping industry”.*

Gráfico 2. Empleo directo de la industria marítima en la Unión Europea y Noruega por subsector.

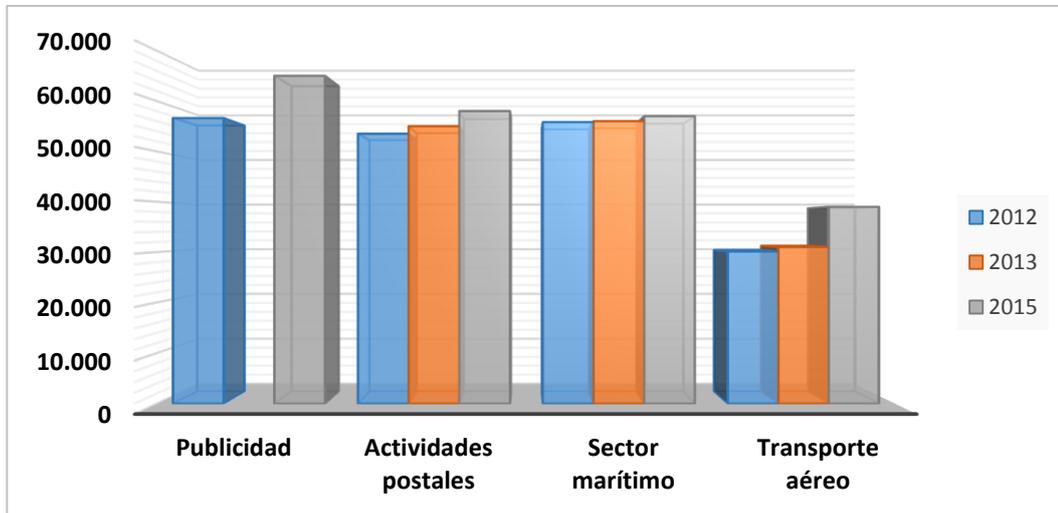


Fuente: Elaboración propia a través de los datos del informe “The economic value of the EU shipping industry”.

En los gráficos anteriores podemos observar una comparativa del empleo del sector marítimo entre los años 2012, 2013 y 2015. Se puede ver que este sector emplea a un importante número de personas en todos los años considerados, y que en el año 2015, dicho sector proporcionaba incluso más empleo que el sector de transporte aéreo, el de la silvicultura y la tala, etc. Además, un hecho a señalar es que la mayor parte de la mano de obra de este sector se encuentra ocupada en el subsector del transporte de mercancías.

- Contribuye con 57.000 millones de euros al PIB de la Unión Europea.

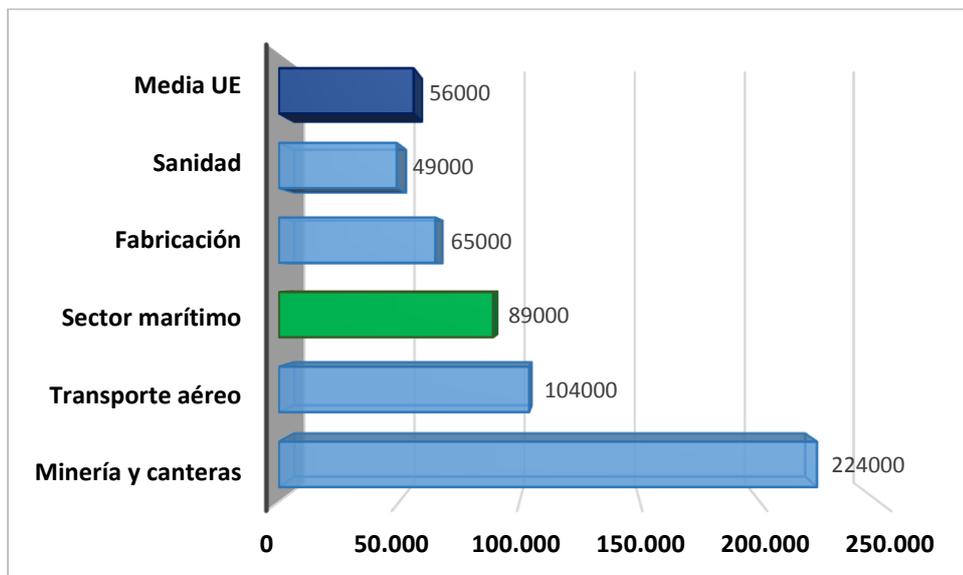
Gráfico 3. Contribución del sector marítimo al PIB de la Unión Europea. Comparación por sectores (en millones).



Fuente: Elaboración propia a través de los datos del informe “The economic value of the EU shipping industry”.

- La productividad de los trabajadores del sector ha aumentado, consiguiendo que cada uno de ellos genere una contribución de 89.000€.

Gráfico 4. Productividad trabajadores del sector marítimo en la Unión Europea y Noruega en 2015. Comparación entre sectores (en €).



Fuente: Elaboración propia a través de los datos del informe “The economic value of the EU shipping industry”.

La productividad de los trabajadores del sector ha aumentado en los últimos años, pasando de tener en el año 2012 y 2013 una productividad de 86.000€ y 85.000€ respectivamente, a ser de 89.000€ en el año 2015. Además, esta productividad está muy por encima de la media del resto de los sectores de la Unión Europea.

Todos estos datos demuestran claramente tanto la importante posición que ocupa Europa en el sector marítimo a nivel mundial, como el elevado peso que tiene dicho sector para la economía europea, ya que las actividades portuarias contribuyen directamente al empleo, a la inversión y al crecimiento del PIB.

Centrándonos en el caso español, podemos afirmar que España es un país marítimo, debido a que aproximadamente tres cuartas partes del perímetro de su territorio es litoral, concretamente, las costas españolas miden 7.880 kilómetros, siendo el país de la Unión Europea con mayor longitud de costa. A su vez, gracias a la posición geográfica con la que cuentan los principales puertos españoles, estos juegan un papel esencial en el tráfico marítimo internacional.

El sector marítimo español se considera un sector de importancia estratégica para la economía de España, además de ser un pilar básico para el desarrollo del país, pero sobretodo de los territorios costeros de la Península Ibérica, tales como Valencia, Barcelona y Algeciras, entre otros.

Cabe señalar que el sector marítimo español está compuesto por una gran variedad de actividades, entre las que podemos destacar el transporte marítimo, la construcción naval, la industria auxiliar, la pesca, los puertos deportivos, la investigación marina, los sindicatos y asociaciones, etc. Además de estas numerosas actividades, tal y como se informa en la página web del Ministerio de Fomento, el Sistema Portuario de España está compuesto por 46 puertos de interés general que son de titularidad Estatal, los cuales son gestionados por las 28 Autoridades Portuarias que, a su vez,

las controla y coordina un órgano dependiente del Ministerio de Fomento, concretamente, el Organismo Público de Puertos del Estado (OPPE).

En cuanto a datos de España se refiere, el Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español, Federico Esteve, anunció en julio de 2017 que “el sector marítimo en España cuenta con 461.000 empleos directos, un valor añadido bruto de 27.000 millones de euros, una producción de 52.000 millones y un peso sobre el valor añadido bruto nacional del 3,24%”. Además, si consideramos el efecto directo, indirecto e inducido que tiene el sector, el impacto total sobre la economía española se traduce en 1.300.000 empleos, 68.000 millones de euros de aportación de valor añadido bruto, una producción de 186.000 millones y un peso sobre el valor añadido bruto nacional del 7,2%, “lo que le sitúa como el tercer sector económico más importante del país, con un importante efecto multiplicador, ya que por cada euro de gasto genera 2,5 euros, y por cada empleo, 2,8 puestos de trabajo”.

Estas cifras ponen en relieve y corroboran lo comentado anteriormente, es decir, la gran importancia que tiene este sector para la economía nacional.

Finalmente, haciendo una breve referencia a los datos más relevantes del subsector de la estiba en España<sup>8</sup> y, de acuerdo con los datos ofrecidos por ANESCO, podemos observar que:

- El peso relativo de los flujos comerciales de mercancías en los puertos españoles (en Tm.) están distribuidas de la siguiente forma: un 59% de estas se destinan a la importación o exportación, un 32% al tránsito y un 9% al mercado nacional.

---

<sup>8</sup> En los próximos apartados del trabajo se realizará un estudio más en profundidad del subsector de la estiba, abarcando tanto su definición como los conflictos existentes en la actualidad y la actuación de las empresas estibadoras, los sindicatos y el gobierno.

- Los empleos de la estiba presentan la siguiente estructura:

*Tabla 1. Empleos de la estiba 2016.*

|                | Número de empleados |
|----------------|---------------------|
| SAGEP          | 6472                |
| Directos       | 3793                |
| Subcontratados | 1742                |
| <b>TOTAL</b>   | <b>12007</b>        |

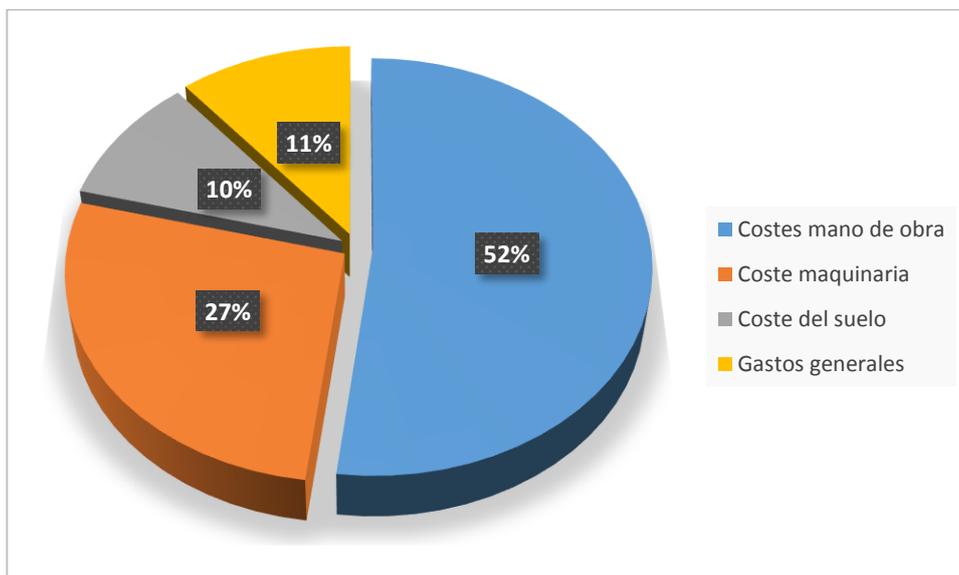
*Fuente: Elaboración propia a través de los datos de ANESCO.*

- El porcentaje de mercancías estibadas en los puertos españoles en el año 2014 fueron un 51% contenedores, un 29% graneles sólidos y un 20% de mercancías no containerizada.
- Un total de 371.497 millones de €, que corresponde a un 35% del PIB español, es el valor de las mercancías que han pasado por los puertos españoles tanto en importación como en exportación en el año 2014.
- Del conjunto de mercancías que mueven los puertos españoles, el 64% de estas requieren servicios de estiba. A su vez, el 86% de las mercancías gestionadas en dichos puertos son importaciones, mientras que el 60% de estas son exportaciones.
- La producción de los servicios de estiba en el año 2014 tiene un valor de 1.974 millones de €.
- El valor bruto de las actividades de estiba en los puertos españoles en el año 2014 fue de 1.176 millones de €.
- Por último, los costes de paso de una TEU<sup>9</sup> por una terminal presentan la siguiente composición (ver gráfico 5): el coste de la mano de obra supone un 52% de los costes totales, el coste de maquinaria un 27%, el coste del suelo un 10% y los gastos generales un 11%. Se puede observar que los costes laborales suponen más de la mitad de los costes totales de paso.

---

<sup>9</sup> TEU es el acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, es decir, Unidad Equivalente a Veinte Pies. Por tanto, es una unidad de medida de los contenedores utilizados para el transporte marítimo. Exactamente, las dimensiones de un veinte pies son: 20 pies de largo (6,1 metro), por 8 pies de ancho (2,4 metros) por 8,5 pies de altura (2,6 metros).

Gráfico 5. Composición de costes de una TEU.



Fuente: Elaboración propia a través de los datos de ANESCO.

Por todo ello, llegamos a la conclusión de que la estiba se puede considerar como un subsector de importante peso dentro del sector marítimo, por lo que centraremos nuestro trabajo en realizar un análisis en profundidad de este subsector.

#### 4. Problemas de la actualidad.

Fundamentalmente, la conflictividad existente hoy en día en el sector de la estiba proviene del marco jurídico europeo. Se puede observar que los estibadores españoles defienden un modelo laboral fordista, derivado de la época de la postguerra, mientras que la Unión Europea apoya un modelo contrario, más enfocado a la liberalización del sector. Además, tanto ANESCO como los operadores logísticos apoyan a la Unión Europea en su deseo por liberalizar el sector de la estiba, justificándose con que ello dará lugar a un incremento de la competitividad de los puertos.

#### 4.1. Las exigencias de la Unión Europea (marco jurídico europeo) vs regulación española.

En este apartado analizaremos de manera más detallada tanto el marco jurídico nacional del sector de la estiba, como el marco jurídico que presenta la Unión Europea.

Por lo que respecta a la regulación española, resumiremos aquellas normas del marco jurídico nacional que mayor impacto tengan a la hora de caracterizar el actual modelo de la estiba. Antes de numerarlas, resulta necesario conocer que el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>10</sup> (LPEMM), es aquel que regula todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios en los puertos del Estado.

1. La prestación de servicios en los puertos estatales en el Derecho español son competencia de la Administración General del Estado, concretamente, del Ministerio de Fomento, el cual ejerce dicha competencia a través de un Sistema Portuario público compuesto por los Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.
2. En los capítulos I, II y III del Título Preliminar de la Ley de Puertos se explica objeto de dicha ley y se definen los conceptos de Puertos y de Marina Mercante.
3. En el Título II capítulo VI del Libro Primero, se recogen los artículos relacionados con el régimen de los recursos humanos:
  - Artículo 47. Régimen de personal.
  - Artículo 48. Retribuciones del personal.
  - Artículo 49. Estructura de personal.
  - Artículo 50. Selección de personal.

---

<sup>10</sup>Publicado en: <<BOE>> núm. 253, de 20 de octubre de 2011. Utilizamos la última actualización, publicada el 28 de junio de 2017. Referencia: BOE-A-2011-16467.

Para poder acceder al contenido completo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

- Artículo 51. Funciones de los organismos públicos portuarios.
4. Dentro del Libro Primero, en el Título VI se recogen los capítulos y artículos que regulan la prestación de los servicios. De entre todos ellos (desde el artículo 104 hasta el 155), citaremos algunas de aquellas que nos resulten de mayor utilidad para la elaboración del presente trabajo:
- Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios.
    1. “Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias”
  - Artículo 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.
    1. “La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, [...]”
    2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, [...]
 

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, y en las prescripciones particulares del servicio. [...]”
  - Artículo 111. Limitación del número de prestadores. En dicho artículo se afirma que, como consecuencia de la disponibilidad de espacios, capacidad, seguridad, etc. el número de prestadores de un servicio portuario podrá ser limitado por la Autoridad Portuaria.
  - Artículo 118. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Tal y como se dice en el artículo 92, denominado actos de transmisión y de gravamen, “en caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado,

1. Las licencias podrán transmitirse a personas distintas de aquellas a las que les fueron originalmente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias: [...] b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.
- El conjunto de artículos comprendidos entre el 142 y 155, pertenecientes al Capítulo VI titulado “Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías” se encuentran derogados tras la última actualización publicada el 13 de mayo de 2017, como consecuencia de los cambios legislativos que se están produciendo en el sector tras el conflicto entre la normativa europea y española.

Previamente a dicha actualización, en el texto original del Real Decreto se podía leer lo siguiente:

1. Artículo 142. “En los puertos de interés general podrá constituirse, sin perjuicio de la conversión de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico existentes a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, una sociedad anónima mercantil privada que tendrá por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que dichos accionistas demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla, como consecuencia de la irregularidad de la mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en dicho servicio portuario” [...] “La denominación de cada Sociedad será la que se establezca en los estatutos de la misma, debiendo figurar en ella la expresión «Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios» o las siglas SAGEP, que serán exclusivas de esta clase de sociedades”.
2. Artículo 143. “Todas las empresas que deseen prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías y obtengan

---

podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión. Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos”.

la correspondiente licencia deberán, en su caso, integrarse como partícipes en el capital de la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios. Se exceptúan de esta exigencia las empresas con licencia para autoprestación”.

3. En el artículo 150 se regula y detalla el régimen laboral de los trabajadores que prestan servicios relacionados con la estiba: “Los titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías pertenecientes a la SAGEP que deseen contratar trabajadores en régimen laboral común para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías, deberán realizarlo prioritariamente a través de ofertas nominativas o innominadas a los trabajadores de la SAGEP. De no existir en la SAGEP el personal portuario adecuado o en número suficiente o de que, en caso de existir, se rechacen las ofertas recibidas, las contrataciones necesarias podrán realizarse libremente por las empresas prestatarias del servicio entre trabajadores con la cualificación exigida en los términos de los artículos 153 y 154”.
4. Por último, en los artículos 153 y 154 se detallaba, respectivamente, toda aquella regulación correspondiente a los requisitos de capacitación y formación de aquellos trabajadores que desempeñen actividades relacionadas con la manipulación de mercancías y, las excepciones a la exigencia de titulación.

Cabe mencionar que este proceso de transformación legislativa que está experimentando el ordenamiento jurídico español se debe a la influencia ejercida por el Derecho Comunitario y, más concretamente, por la legislación referida a la libre competencia.

En cuanto al régimen de la Unión Europea, en la actualidad sigue sin existir una total armonización de las políticas portuarias de los países miembros, sin embargo, los esfuerzos por conseguirla son cada vez mayores.

En un primer momento se creó el primer Libro Blanco de Transporte, pero este no fue suficiente para fomentar el uso del transporte marítimo y explotar el potencial de los puertos europeos. Sin embargo, con la apertura del mercado del transporte se produjo un gran avance en la política de la Comisión Europea sobre este sector. Tanto es así que en 1997 se publicó el Libro Verde de Puertos e Infraestructura Marítima, cuyo

fin era poder conseguir un sector moderno, competitivo, eficaz y común. En dicho Libro Verde se señalaron tres líneas de actuación clave referidas a: a) la transparencia de la financiación de las infraestructuras portuarias; b) la liberalización de los servicios portuarios; y c) la integración de los puertos en la Red Transeuropea de Transporte.

Prestando especial atención a aquella que más influye en el estudio realizado en este trabajo, es decir, aquella referida a la liberalización de los servicios portuarios podemos afirmar que ha habido dos intentos de regulación por parte de la Comisión Europea, ya que esta consideraba que era necesario que los sistemas nacionales que regulaban los servicios portuarios concordasen con las libertades garantizadas por el Tratado<sup>12</sup>. Se produjo un primer intento en el año 2001 y un segundo intento en el año 2004, pero ambos fracasaron como consecuencia del rechazo de las propuestas del Parlamento Europeo. Como resultado de este doble fracaso, en el año 2007 el Comisario de Transporte presentó por primera vez su Política Portuaria Europea.

Lo que trata la Unión Europea es de establecer un marco común de regulación de los recursos humanos de los servicios portuarios, con el fin de conseguir unas mejores condiciones laborales y de exigir que se respete la Convención del Trabajo Marítimo de la OIT. Al mismo tiempo, la Comisión está prestando una especial atención en controlar y vigilar a los países miembros en cuanto a sus acuerdos para la prestación de los servicios de manipulación de la mercancía, ya que su objetivo es impedir que las distintas legislaciones impidan que determinadas personas y/o empresas que cuentan con la cualificación adecuada puedan prestar sus servicios, ni que la legislación permita imponer a los empresarios que contraten mano de obra que no sea necesaria. Estas actuaciones se consideran que vulneran las libertades que garantiza el Tratado.

---

<sup>12</sup> Las libertades que garantiza el Tratado son aquellas referidas al libre establecimiento y a la libre circulación de trabajadores de bienes y servicios.

Es por ello que, en la actualidad, se está observando una profunda reforma legislativa en el sector de la estiba española, en la que, a pesar del choque de opiniones existente, va a ser inevitable que todas las partes lleguen a un acuerdo.

#### 4.2. Historia del conflicto de los estibadores de España con la UE.

En primer lugar, con el fin de clarificar la opinión defendida por cada uno de los agentes involucrados en el conflicto actual de la estiba, señalaremos la postura de cada uno de ellos:

- Unión Europea: su normativa defiende una mayor liberalización del sector.
- Gobierno/Ministerio de Fomento: se ha comprometido a realizar los trámites correspondientes para realizar el cambio legal propuesto por Bruselas.
- ANESCO: defiende el cumplimiento efectivo de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar/SAGEP: no están de acuerdo con los cambios propuestos por la UE.

En segundo lugar, para poder comprender el origen del conflicto resulta necesario conocer la organización que sigue el servicio de la estiba en nuestro país. La estiba en España se rige por un sistema independiente y único respecto al resto de sectores económicos y, también, distinto a los países miembros de la Unión Europea (excepto Bélgica).

Dicha actividad se organiza a través de la SAGEP, la cual, tal y como hemos comentado anteriormente, se encarga de las tareas de selección, formación y gestión de la mano de obra dedicada a la estiba. Esta sociedad es la que tiene contratado a todos los estibadores y cede sus trabajadores a las empresas portuarias, es decir, las empresas que presten servicios de estiba y que deseen operar en los puertos públicos

están obligadas no solo a contratar a los trabajadores de la SAGEP<sup>13</sup> sino que, además, han integrarse como partícipes en el capital de esta. Además, gozan de unos turnos de 6 horas y de unos salarios por encima del salario medio español.

Esto nos lleva afirmar que es un sector altamente regulado, en el que los estibadores están representados por un único sindicato, la CETM, haciendo que el sector presente ciertos rasgos de monopolio.

La fecha en la que podemos situar el inicio del conflicto es el 11 de diciembre de 2014, día en que el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea (TSJUE) emitió una resolución en la que obligaba a España a liberalizar el sector de la estiba con el objetivo de garantizar la competencia, ya que consideraba que nuestro país vulneraba el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión<sup>14</sup>. No obstante, cabe mencionar que durante los años anteriores la Comisión Europea ya había llevado a España ante el TSJUE por el hecho de que su modelo de estiba vulneraba el derecho de libertad de establecimiento.

¿Por qué se considera que la legislación española vulnera el artículo 49 de dicho Tratado? En primer lugar, porque obligaba a las empresas que prestasen el servicio de manipulación de mercancías en los puertos nacionales a registrarse en el capital de la SAGEP. En segundo lugar, no les permitía contratar a personal propio, sino que este debía pertenecer

---

<sup>13</sup> Los operadores portuarios no pueden contratar a los estibadores que necesiten por ninguna otra vía, solo pueden hacerlo a través de la SAGEP. Únicamente, en aquellos casos en los que los estibadores ofrecidos por la SAGEP sean inadecuados o insuficientes, las empresas podrán contratar a los trabajadores libremente en el mercado, aunque el contrato será para un único turno de trabajo.

<sup>14</sup> El contenido literal del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión es el siguiente: “en el marco de las disposiciones siguientes, quedarán prohibidas las restricciones a la libertad de establecimiento de los nacionales de un Estado miembro en el territorio de otro Estado miembro”.

“Dicha prohibición se extenderá igualmente a las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales por los nacionales de un Estado miembro establecidos en el territorio de otro Estado miembro”.

“La libertad de establecimiento comprenderá el acceso a las actividades no asalariadas y su ejercicio, así como la constitución y gestión de empresas y, especialmente, de sociedades, tal como se definen en el párrafo segundo del artículo 54, en las condiciones fijadas por la legislación del país de establecimiento para sus propios nacionales, sin perjuicio de las disposiciones del capítulo relativo a los capitales”.

exclusivamente a la SAGEP, los cuales proporcionan personal mediante un sistema de rotación y con unas condiciones propias. Finalmente, también se les obliga a contratar a un mínimo de trabajadores sobre una base fija. Uno de los principales resultados de estas exigencias es que la fuerza sindical de los estibadores crece notablemente, permitiendo que estos tengan una gran influencia a la hora de fijar sus condiciones laborales (salario, jornada laboral, formación, etc.)

Como consecuencia de estas obligaciones, el TSJUE considera que estas pueden impedir que las empresas de otros Estados Miembros puedan establecerse en los puertos de España, limitando la libertad de acceso al mercado.

¿Qué pretende la reforma? Esta tiene como objetivo poner fin a dicha obligación. Por una parte, las empresas estibadoras podrán contratar libremente en el mercado, permitiendo, además, la entrada al mercado español a aquellos estibadores de la Unión Europea que lo desearan, cosa que no existía. Por otro lado, también incluye la derogación de un conjunto de artículos recogidos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Asimismo, se contempla la desaparición de la SAGEP, la reducción de los costes de la estiba y la necesidad de contar con un título de Formación Profesional (FP) con el fin de ejercer el trabajo de la estiba.

Dos de los puntos que proponía la CE en su sentencia eran, por un lado, que las empresas estibadoras pudiesen gestionar las oficinas de empleo que le suministren mano de obra y, que sean las que controlen la formación de los trabajadores y, por otro lado, que existan empresas privadas que cuenten con una reserva de trabajadores a disposición de las empresas estibadoras para cuando los necesiten.

Para ello, la reforma de la Ley de Puertos cuenta con un período máximo de tres años para realizar esta conversión; en el primer año, las empresas estibadoras tendrán que contratar a trabajadores de su propia sociedad

en un 75%, cifra que se reduciría a un 50% y un 25% en el segundo y tercer año, respectivamente.

Llegados a este punto es fácil preguntarnos qué ocurriría si España desobedeciese esta sentencia. En un primer momento, Bruselas impuso una multa de aproximadamente 28.000€ diarios por persistencia de la infracción y, más tarde, por reiterar el incumplimiento, se contempló una segunda sanción consistente en el pago diario de 134.107,2€ diarios, lo cual excede los 21 millones de euros de multa.

Sin embargo, el 13 de julio de 2017, el TSJUE ha llevado a cabo una significativa reducción de la multa impuesta a España, pasando a ser de 24 a 3 millones de euros. Esto se debe a que el Tribunal Europeo ha valorado positivamente las actuaciones que ha realizado el Gobierno de nuestro país, con el fin de solucionar los problemas existentes en el sector de la estiba.

Ante esta sentencia resulta necesario conocer tanto la reforma que plantea el Gobierno como la opinión de los estibadores.

¿Qué propone el Ministerio de Fomento? El Gobierno pretende adaptar la legislación española sobre el sector de la estiba a la normativa comunitaria, es decir, ha adquirido un compromiso con Bruselas consistente en gestionar el cambio legislativo correspondiente a la mayor brevedad posible vía Decreto Ley.

Tanto es así que, en diciembre de 2014, el Gobierno trató de conversar con las patronales, sindicatos, etc. del sector, para poder examinar y evaluar los cambios legislativos necesarios para poder cumplir las condiciones propuestas en la sentencia de la CE. Sin embargo, a pesar de las distintas reuniones y propuestas llevadas a cabo en los años 2015 y 2016, a día de hoy todavía no se ha llegado a una solución en la que todos los agentes y organizaciones del sector estén de acuerdo.<sup>15</sup>

---

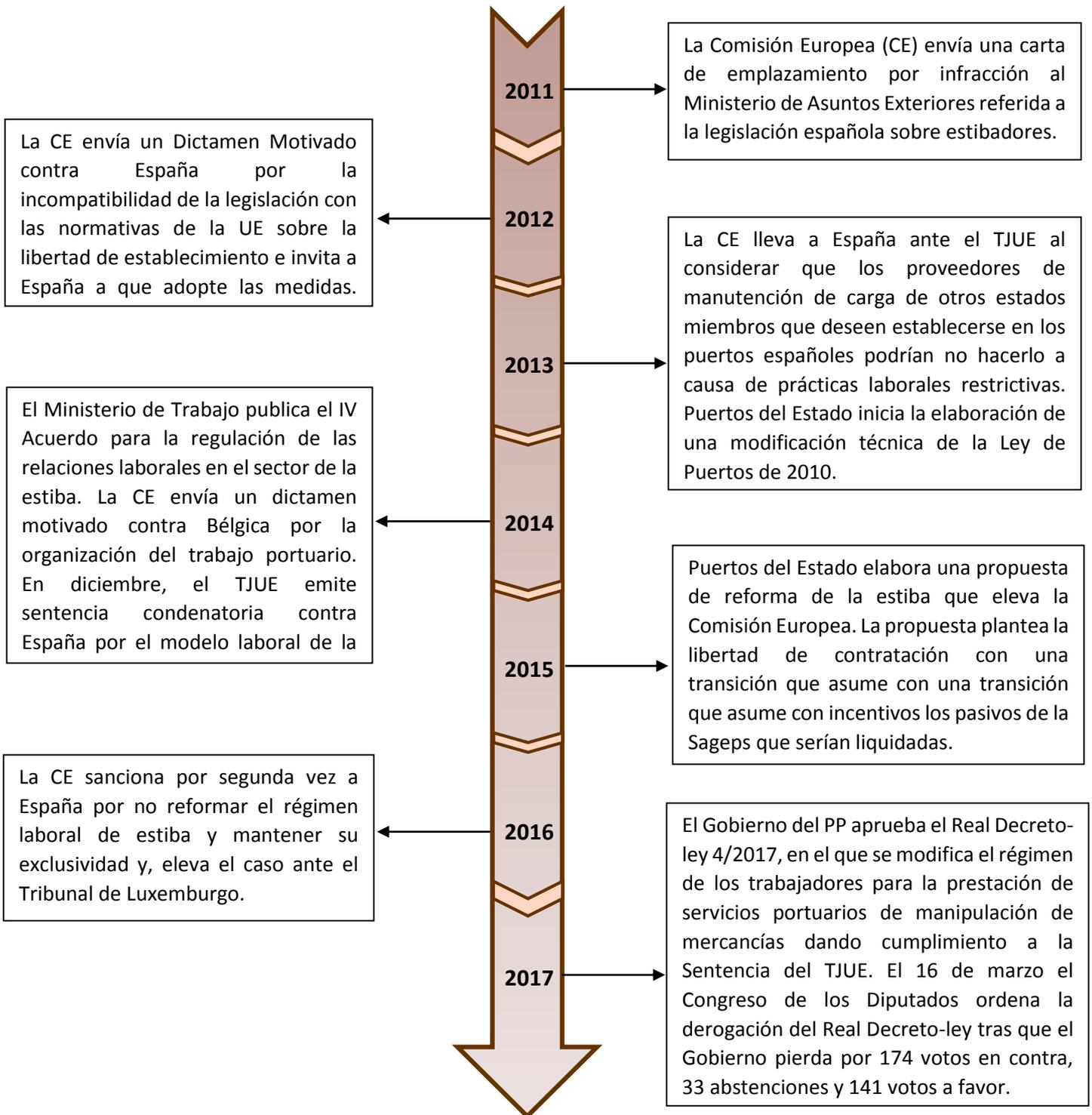
<sup>15</sup> A fecha del 12 de mayo de 2017 se aprobó el Real Decreto-ley 8/2017, pero todavía se está negociando su aplicación. Dicho Real Decreto cuenta con los cambios legislativos que posibilitarían el cumplimiento

¿Qué piensan los estibadores sobre la propuesta del Gobierno? La CTEM considera que lo que propone Fomento se trata básicamente de una estrategia encubierta para despedir a una parte de estos trabajadores, al mismo tiempo que reducir el salario anual que perciben.

---

de la sentencia del TSJUE: *“Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)”*.

Figura 3. Eje cronológico sobre el conflicto estiba.



Fuente: Elaboración propia adaptado del informe de Transporte XXI.

## 5. Comparativa entre los puertos de España.

### 5.1. Sistema Portuario de Titularidad Estatal (SPTE).

Tal y como hemos comentado en apartados anteriores, el SPTE está formado por un total de 28 Autoridades Portuarias que administran y gestionan los 46 puertos de interés general. En el modelo de gestión portuaria español, cada Autoridad Portuaria es la que se encarga de ofrecer servicios portuarios eficientes y de calidad, al mismo tiempo que cuentan con su propia personalidad jurídica y órganos de gestión individuales.

De entre las competencias que tienen las Autoridades Portuarias numeradas en el informe titulado “El Sistema Portuario Español, características generales” elaborado por el Ministerio de Fomento, podemos destacar las siguientes: “a) la prestación de los servicios generales, así como la gestión de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos; [...] c) planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas; [...] e) optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados; f) fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario; [...]”

Figura 4. Sistema Portuario de Titularidad Estatal – Autoridades Portuarias.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado.

Mientras que en la figura 4 podemos observar las distintas Autoridades Portuarias de España, podemos agrupar los 46 puertos de interés general que encontramos en nuestro país por Comunidades Autónomas de la siguiente manera:

1. En el País Vasco encontramos 2 puertos: Pasajes y Bilbao.
2. En Cantabria encontramos 1 puertos: Santander.
3. En Asturias encontramos 2 puertos: Gijón-Musel y Avilés.
4. En Galicia encontramos 7 puertos: San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arosua y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría.

5. En Andalucía encontramos 9 puertos: Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (en la que encontramos el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras.
6. Ceuta y Melilla.
7. En Murcia encontramos 1 puerto: Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras).
8. En la Comunidad Valenciana encontramos 5 puertos: Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón.
9. En Cataluña encontramos 2 puertos: Tarragona y Barcelona.
10. En las Islas Baleares encontramos 5 puertos: Palma, Alcudia, Maó, Ibiza y la Savina.
11. En Canarias encontramos 10 puertos: Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el Puerto de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca.

Por lo que se refiere a la legislación portuaria en España, esta ha sufrido diversas modificaciones a lo largo de los años, no obstante, el Real Decreto Legislativo 2/2011 (Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) es el que regula, a día de hoy, el actual SPTE español. Además, resulta necesario hacer una distinción entre los puertos refugio, deportivos y aquellos que no desarrollan actividades comerciales, los cuales son competencia de las Comunidad Autónoma donde están ubicados y, los puertos de interés general<sup>16</sup>, que son

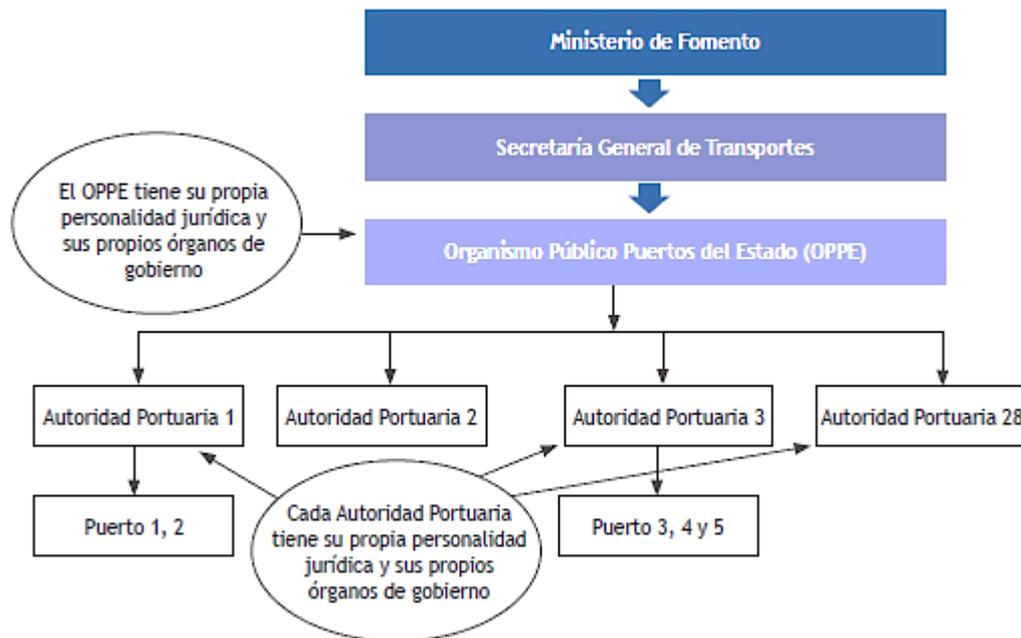
---

<sup>16</sup> Los puertos de interés general, tal y como se define en el artículo 4 de la LPEMM, son aquellos que cumplan alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

competencia del Estado<sup>17</sup>, más concretamente, el Ministerio de Fomento es el que tiene la competencia exclusiva, el cual, a través del OPPE se encarga del buen funcionamiento del SPTE mediante actividades de coordinación, control y gestión.

Figura 5. Descripción gráfica del SPTE español.



Fuente: Obtenido de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA).

Resulta necesario nombrar las principales competencias y funciones asignadas al OPPE en los artículos 17 y 18 de la LPEMM. En cuanto a las competencias, destacamos:

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

<sup>17</sup> Art. 148.1 de la Constitución de 1978: Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 6ª los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

Art. 149.1 de la Constitución de 1978: El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 20ª Marina Mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo...

1. La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, [...]
2. La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, [...]
3. La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

En cuanto a las funciones:

1. Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los Planes de Empresa que se acuerden con éstas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento. [...]
2. Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias [...]
3. Planificar, normalizar, inspeccionar y controlar el funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias. [...]
4. Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional [...]
5. Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.
6. Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

## 5.2. Nivel de tráfico de mercancías.

Como hemos podido observar, existen una gran cantidad de puertos localizados en las costas españolas, concretamente 46. Gracias al trabajo realizado en el conjunto de todos los puertos, y tal y como anunció el

Ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, el tráfico de mercancías en los puertos de nuestro país al cierre del año 2016 alcanzó los 508 millones de toneladas, lo que supuso un incremento de un 1,28% respecto a las de año anterior.

*Tabla 2. Evolución del tráfico de mercancías por puertos.*

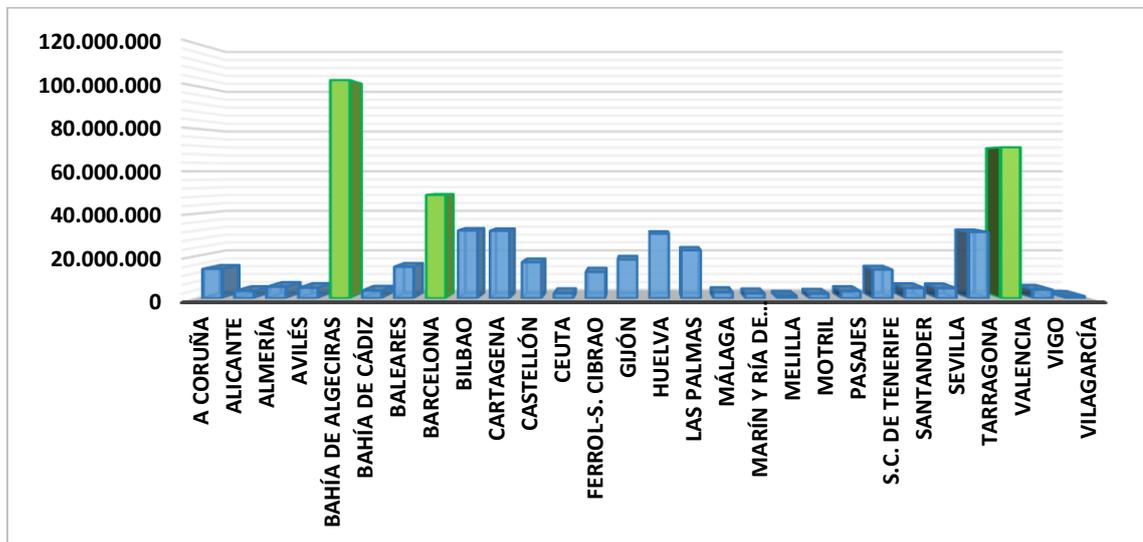
| Puerto                           | Tráfico de mercancías |                    |                    | Variación porcentual |              | Crecimiento bruto |                  |
|----------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------|-------------------|------------------|
|                                  | 2014                  | 2015               | 2016               | 2014-2015            | 2015-2016    | 2014-2015         | 2015-2016        |
| <b>A Coruña</b>                  | 11.956.979            | 14.152.644         | 13.919.793         | 18,36%               | -1,65%       | 2.195.665         | -232.851         |
| <b>Alicante</b>                  | 2.461.723             | 2.616.948          | 3.470.633          | 6,31%                | 32,62%       | 155.225           | 853.685          |
| <b>Almería</b>                   | 5.140.883             | 6.465.011          | 5.467.308          | 25,76%               | -15,43%      | 1.324.128         | -997.703         |
| <b>Avilés</b>                    | 4.860.386             | 5.173.619          | 4.943.303          | 6,44%                | -4,45%       | 313.233           | -230.316         |
| <b>Bahía de Algeciras</b>        | 94.934.927            | 98.224.216         | 102.852.944        | 3,46%                | 4,71%        | 3.289.289         | 4.628.728        |
| <b>Bahía de Cádiz</b>            | 3.543.330             | 3.410.578          | 3.659.272          | -3,75%               | 7,29%        | -132.752          | 248.694          |
| <b>Baleares</b>                  | 12.854.005            | 13.526.097         | 14.905.057         | 5,23%                | 10,19%       | 672.092           | 1.378.960        |
| <b>Barcelona</b>                 | 46.346.854            | 47.049.743         | 48.836.368         | 1,52%                | 3,80%        | 702.889           | 1.786.625        |
| <b>Bilbao</b>                    | 31.007.347            | 32.874.742         | 32.069.207         | 6,02%                | -2,45%       | 1.867.395         | -805.535         |
| <b>Cartagena</b>                 | 32.512.808            | 32.670.388         | 31.902.733         | 0,48%                | -2,35%       | 157.580           | -767.655         |
| <b>Castellón</b>                 | 15.618.071            | 16.474.190         | 17.076.383         | 5,48%                | 3,66%        | 856.119           | 602.193          |
| <b>Ceuta</b>                     | 2.311.749             | 2.110.008          | 2.425.774          | -8,73%               | 14,97%       | -201.741          | 315.766          |
| <b>Ferrol-S. Cibrao</b>          | 13.091.672            | 12.777.217         | 12.518.795         | -2,40%               | -2,02%       | -314.455          | -258.422         |
| <b>Gijón</b>                     | 18.995.803            | 21.277.873         | 18.396.321         | 12,01%               | -13,54%      | 2.282.070         | -2.881.552       |
| <b>Huelva</b>                    | 27.443.839            | 27.375.435         | 30.545.709         | -0,25%               | 11,58%       | -68.404           | 3.170.274        |
| <b>Las Palmas</b>                | 22.216.940            | 23.579.828         | 22.697.372         | 6,13%                | -3,74%       | 1.362.888         | -882.456         |
| <b>Málaga</b>                    | 2.317.157             | 2.335.355          | 2.947.716          | 0,79%                | 26,22%       | 18.198            | 612.361          |
| <b>Marín y Ría de Pontevedra</b> | 1.926.996             | 2.142.039          | 2.342.783          | 11,16%               | 9,37%        | 215.043           | 200.744          |
| <b>Melilla</b>                   | 1.005.948             | 1.031.531          | 1.152.495          | 2,54%                | 11,73%       | 25.583            | 120.964          |
| <b>Motril</b>                    | 1.928.058             | 1.987.415          | 2.191.292          | 3,08%                | 10,26%       | 59.357            | 203.877          |
| <b>Pasajes</b>                   | 3.503.230             | 3.793.387          | 3.454.735          | 8,28%                | -8,93%       | 290.157           | -338.652         |
| <b>S.C. de Tenerife</b>          | 12.411.315            | 12.617.992         | 13.560.738         | 1,67%                | 7,47%        | 206.677           | 942.746          |
| <b>Santander</b>                 | 5.317.869             | 5.641.300          | 4.866.842          | 6,08%                | -13,73%      | 323.431           | -774.458         |
| <b>Sevilla</b>                   | 4.398.232             | 4.689.104          | 4.809.181          | 6,61%                | 2,56%        | 290.872           | 120.077          |
| <b>Tarragona</b>                 | 31.881.574            | 33.034.593         | 31.351.542         | 3,62%                | -5,09%       | 1.153.019         | -1.683.051       |
| <b>Valencia</b>                  | 67.019.770            | 70.083.977         | 71.281.004         | 4,57%                | 1,71%        | 3.064.207         | 1.197.027        |
| <b>Vigo</b>                      | 4.087.398             | 4.293.096          | 4.120.270          | 5,03%                | -4,03%       | 205.698           | -172.826         |
| <b>Vilagarcía</b>                | 989.083               | 1.029.715          | 1.111.905          | 4,11%                | 7,98%        | 40.632            | 82.190           |
| <b>Total</b>                     | <b>482.083.946</b>    | <b>502.438.041</b> | <b>508.877.475</b> | <b>4,22%</b>         | <b>1,28%</b> | <b>20.354.095</b> | <b>6.439.434</b> |

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado (Ministerio de Fomento)*

Tal y como podemos observar en la tabla anterior y considerando los datos del último año disponible, los cinco puertos más importantes en lo que al tráfico de mercancías se refiere son el Puerto de Algeciras (102.852.944 toneladas), el Puerto de Valencia (71.281.004 toneladas), el Puerto de Barcelona (48.836.368 toneladas), el Puerto de Bilbao (32.069.207 toneladas) y el Puerto de Cartagena (31.902.733 toneladas). Sumando el tráfico portuario de los tres puertos más importantes obtenemos que entre ellos acumulan un total de 222.970.316 toneladas, lo cual representa un 43,82% del total del tráfico de mercancías movidas en los puertos españoles en el año 2016.

A su vez, en el año 2016 se movilizaron 508,8 millones de toneladas por parte de las Autoridades Portuarias, lo que significa que esta cifra se incrementó en un 1,28% respecto al año anterior (el crecimiento bruto fue de 6,4 millones de toneladas).

*Gráfico 6. Nivel de tráfico de mercancías por puertos en el año 2016.*



*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Puertos del Estado (Ministerio de Fomento)*

Por otro lado, si analizamos cuáles han sido los puertos que mayor variación han experimentado respecto a los resultados del año 2015, podemos dividirlo en dos categorías:

En primer lugar, en términos de variación porcentual de tráfico de mercancías del año 2016 respecto al año 2015, podemos ver que Alicante fue el que experimentó un mayor crecimiento (un 32,6% más), seguido por el Puerto de Málaga (26,2%), el de Ceuta (14,9%), el de Melilla (11,73%) y el de Huelva (11,58%). Sin embargo, los puertos que experimentaron un crecimiento negativo son el de Almería (-15,43%), el de Santander (-13,73%), el de Gijón (13,54%), el de Pasajes (8,93%) y el de Tarragona (-5,09%).

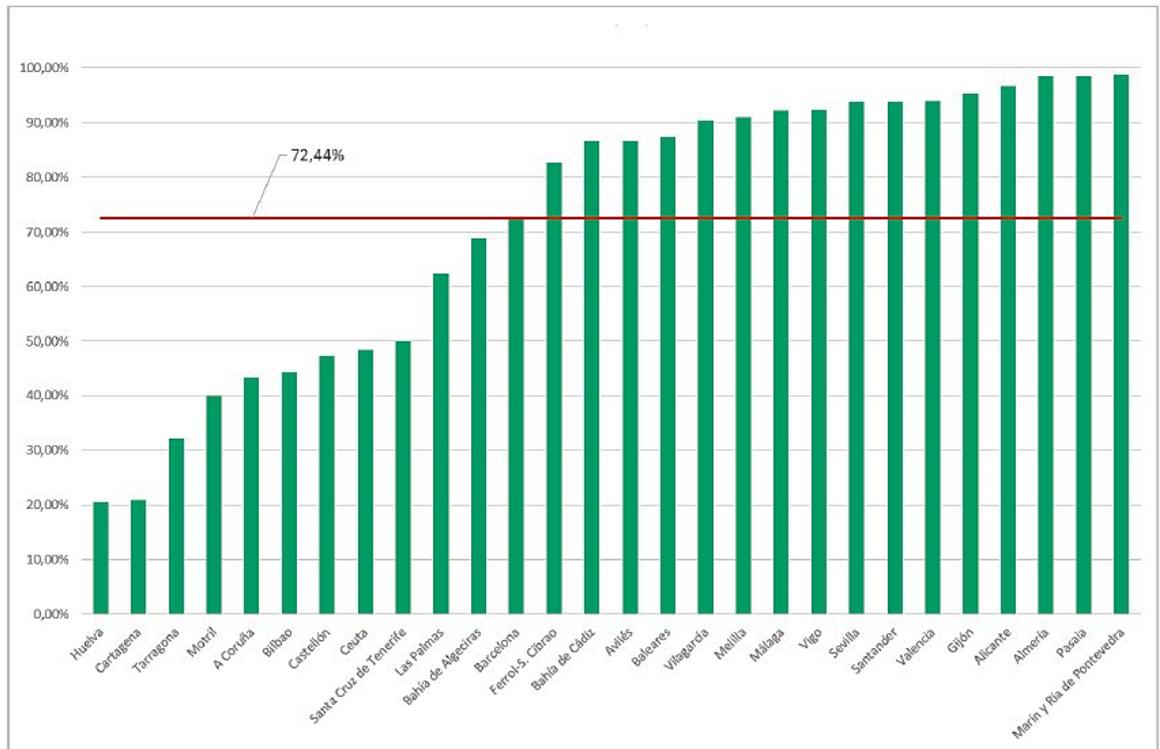
En segundo lugar, en términos de crecimiento bruto del tráfico, podemos ver como el Puerto de Algeciras experimentó un aumento de aproximadamente 4.63 millones de toneladas, seguido por el Puerto de Huelva (3,17 millones de toneladas), por el Puerto de Barcelona (1,79 millones de toneladas), por el Puerto de Baleares (1,38 millones de toneladas) y por el Puerto de Valencia (1,2 millones de toneladas). Mientras que los puertos de Gijón (-2.89 millones de toneladas), de Tarragona (-1,68 millones de toneladas), de Almería (-0,99 millones de toneladas), de Las Palmas (-0,88 millones de toneladas) y de Bilbao (0,8 millones de toneladas) fueron los puertos que vieron como el nivel bruto de tráfico de mercancías cayó de manera más pronunciada.

### 5.3. Carga estibada por puerto.

Una vez conocida la evolución del tráfico de mercancías, cabe hacer un breve análisis de la carga estibada en cada puerto de España. Para ello, necesitamos conocer que una gran parte de las mercancías recibidas en los puertos de nuestro país (un 72,44%) requieren de personal de estiba, concretamente, las actividades que no requieren de este servicio son los graneles líquidos, la pesca y el avituallamiento.

Con el fin de facilitar este análisis, en el gráfico 7 podemos observar de manera visual el porcentaje de la carga que manipula cada Autoridad Portuaria y que requiere del servicio de estiba para su manipulación.

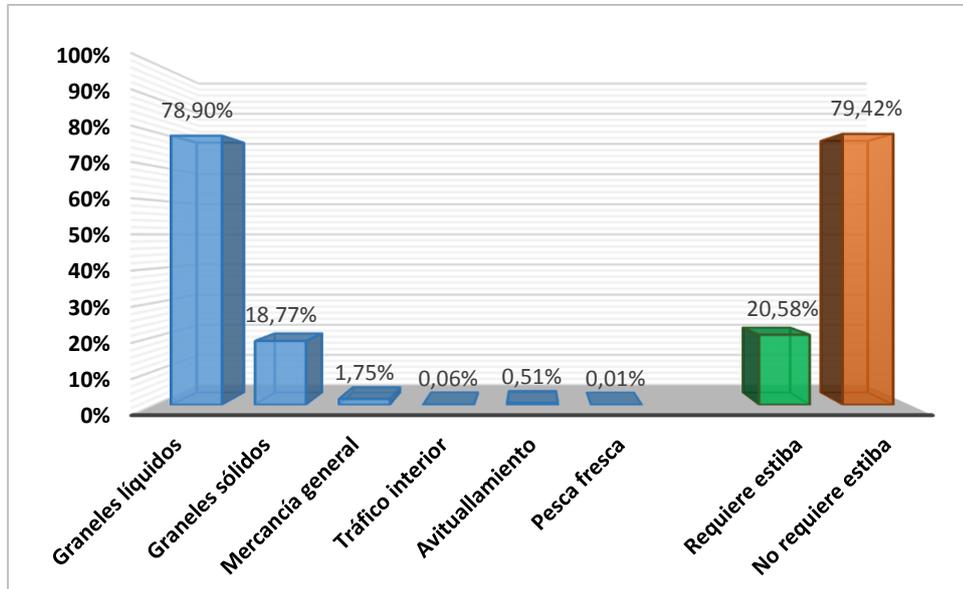
Gráfico 7. Porcentaje de carga estibada por puerto (2015).



Fuente: Obtenido del informe “Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016” realizado por el Ministerio de Fomento.

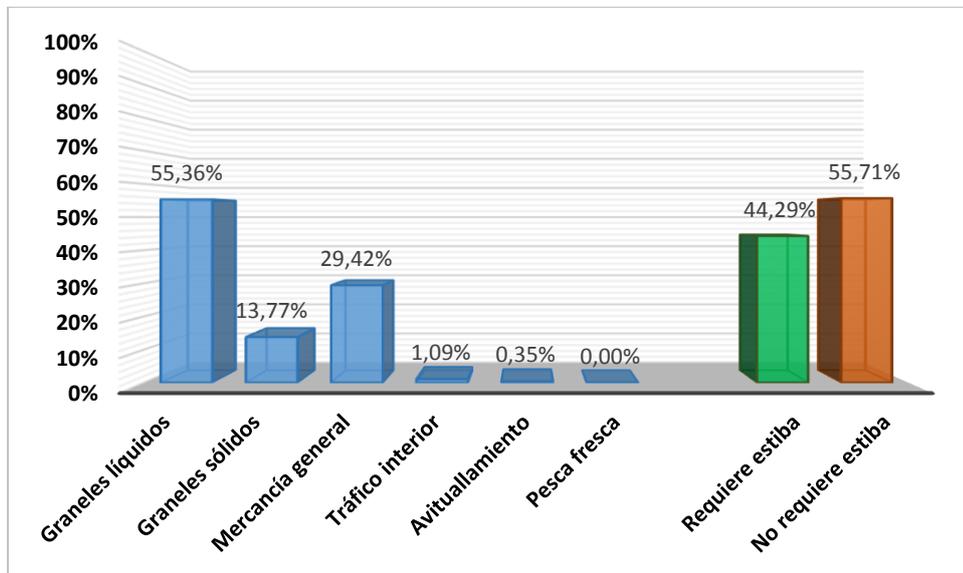
A continuación, con el fin de entender en mayor medida el gráfico anterior analizaremos más en detalle 5 de los puertos anteriores (Puerto de Huelva, de Bilbao, de Algeciras, de Valencia y de Marín y Ría de Pontevedra) con el objetivo de poder observar cada caso en particular, mostrándonos la necesidad del servicio de estiba que tiene cada uno de ellos.

Gráfico 8. Resumen tráfico marítimo de la Autoridad Portuaria de Huelva (2015).



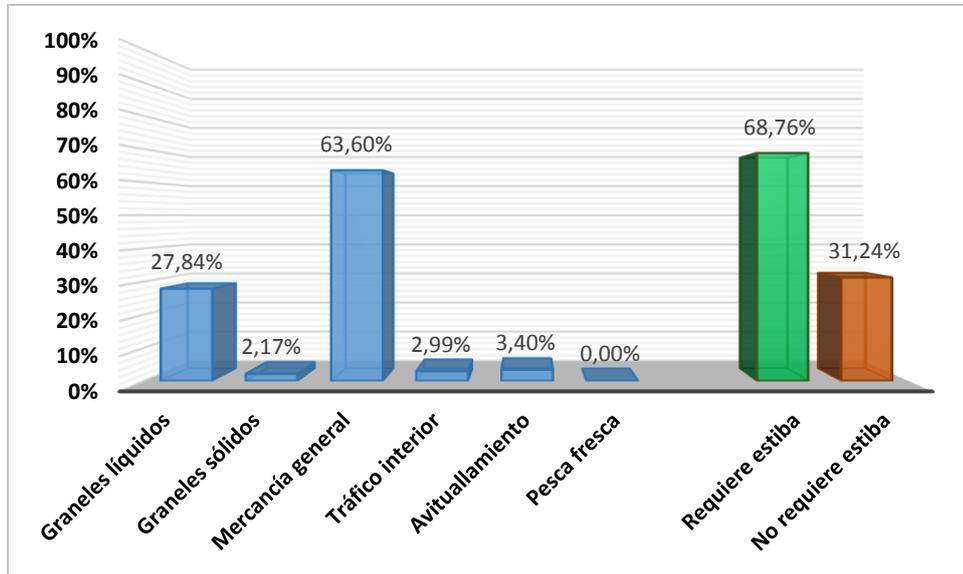
Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual año 2015 de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Gráfico 9. Resumen tráfico marítimo de la Autoridad Portuaria de Bilbao (2015).



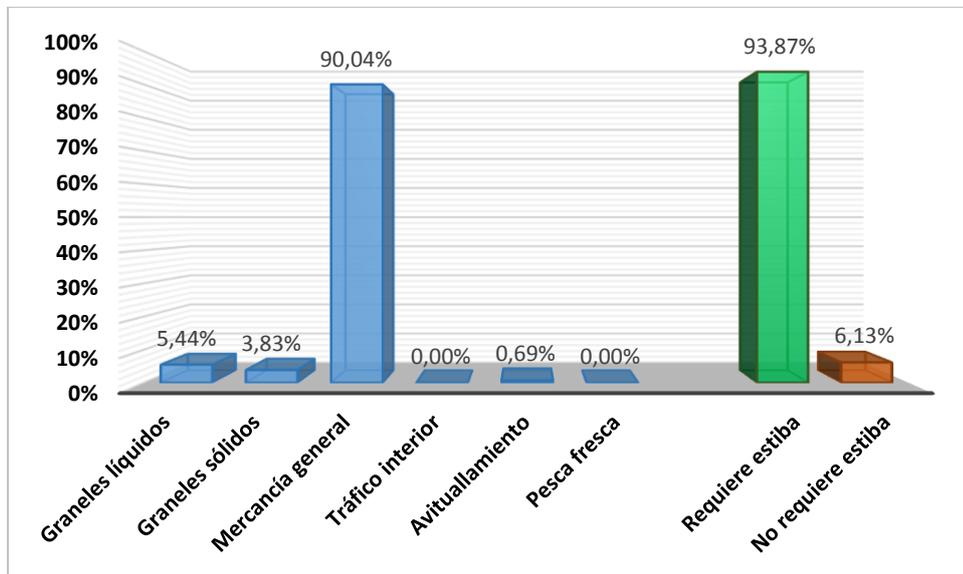
Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual año 2015 de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Gráfico 10. Resumen tráfico marítimo de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (2015).



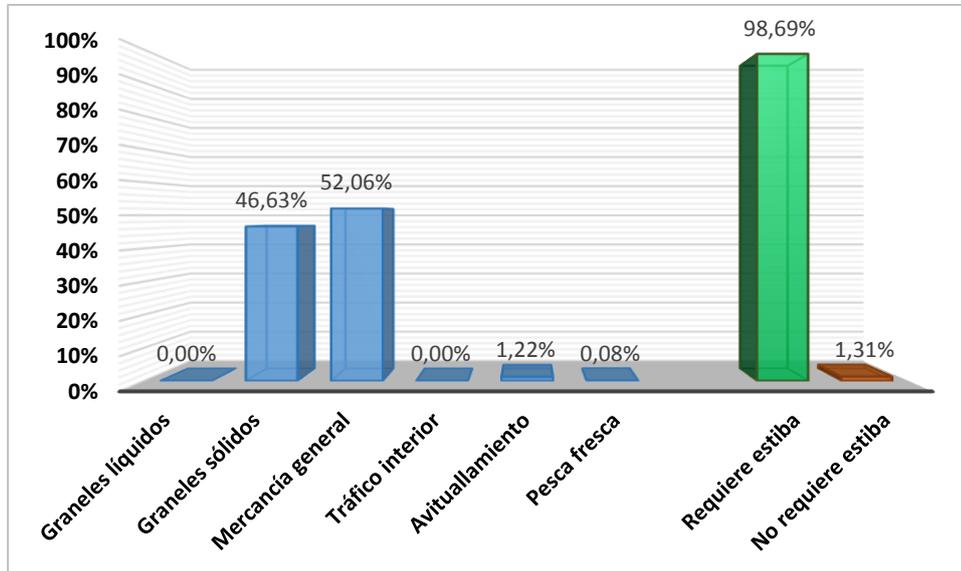
Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual año 2015 de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras.

Gráfico 11. Resumen tráfico marítimo de la Autoridad Portuaria de Valencia (2015).



Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual año 2015 de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Gráfico 12. Resumen tráfico marítimo de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (2015).



Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual año 2015 de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

En los gráficos anteriores se puede corroborar lo dicho anteriormente, es decir, aquellos puertos en los que las actividades relacionadas con los graneles líquidos, el avituallamiento y la pesca fresca son las más abundantes, tales como Huelva y Bilbao, requieren de un menor personal estibador. No obstante, cuando las actividades mayoritarias son aquellas relacionadas con los graneles sólidos, la mercancía general y el tráfico interior, como es el caso de Bahía de Algeciras, Valencia y Marín y Ría de Pontevedra, se requieren un mayor número de estibadores.

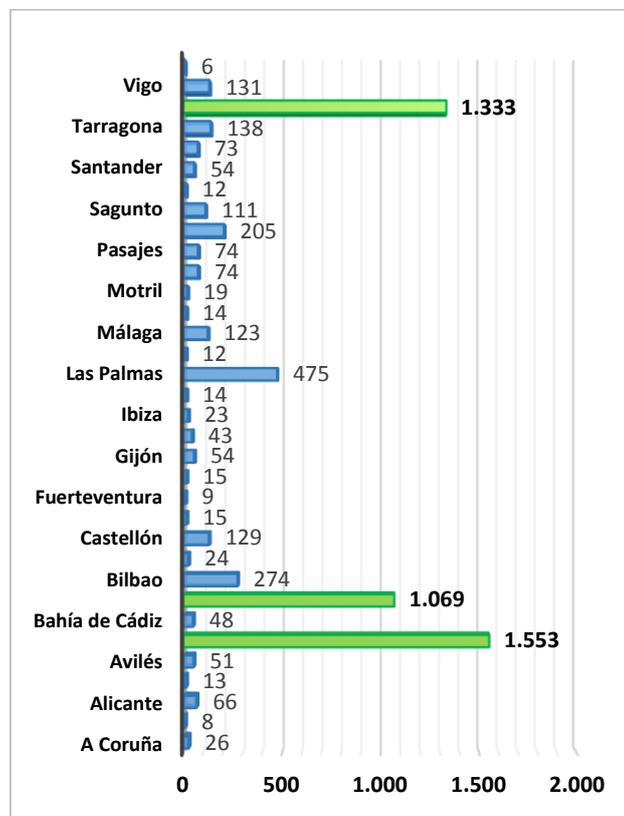
En conclusión, podemos ver que en la mayor parte de los puertos españoles, las actividades que requieren de personal de estiba para su manipulación son las que tienen un peso más elevado, siendo únicamente 8 de las 28 Autoridades Portuarias existentes en nuestro país las que presentan un porcentaje de carga estibada inferior al 50% del total. Todo ello nos lleva a afirmar que los servicios de estiba son fundamentales para el desarrollo y correcto funcionamiento de los puertos.

#### 5.4. Número de estibadores.

Como bien sabemos, el sector marítimo genera una gran cantidad de empleo tanto de manera directa como de manera indirecta.

Como hemos señalado en el apartado anterior, en términos generales, un más de un 72% de la carga recibida en los puertos españoles requieren de trabajos de estiba para su manipulación. Es por ello que basándonos en los datos proporcionados por ANESCO, en el año 2014 es sector de la estiba daba empleo a un total de 12.007 personas considerando el conjunto de puertos españoles. De estos puestos de trabajo, aproximadamente 6.156 son estibadores pertenecientes a la SAGEP, 3.793 se tratan de empleos directos y los restantes son subcontratados. Sin embargo, de las cuentas de resultados de la SAGEP para el año 2015, el número de estibadores aumentó hasta alcanzar los 6.288 trabajadores.

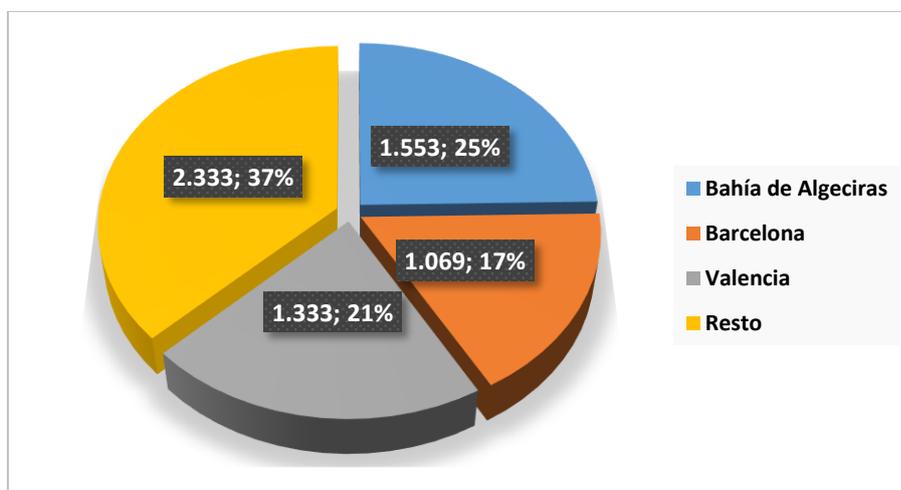
*Gráfico 13. Número de estibadores pertenecientes a la SAGEP por puertos (datos de 2015).*



*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la SAGEP.*

El estudio del gráfico anterior nos permite llegar a importantes conclusiones. Por un lado, los tres puertos que mayor número de trabajadores tienen en su plantilla son el Puerto de Algeciras, el Puerto de Valencia y el Puerto de Barcelona con 1.553, 1.333 y 1.069 estibadores, respectivamente. En estos dos últimos años, la plantilla de la SEVASA se ha incrementado en el Puerto de Valencia hasta llegar a un total de 1.423, mientras que, en el puerto de Barcelona, la plantilla de la Estibarna ha descendido a 1.032 trabajadores. A pesar de ello, un hecho a señalar es que, si sumamos el número de estibadores que trabajan en estos tres puertos, un total de 3.955, estos representan más de la mitad de los estibadores pertenecientes a la SAGEP. Dicho en otras palabras, únicamente considerando los tres puertos que tienen un mayor número de estibadores sobre el total de los 46 puertos existentes en España, estos suponen el 62,9% de los estibadores españoles que forman parte de la SAGEP – ver gráfico 14 –. Por otro lado, podemos observar que existe una correlación positiva entre el número de estibadores en cada puerto y el tráfico de mercancías de estos, de manera que cuanto mayor sea el tráfico de mercancías existente en un puerto, mayor será el número de estibadores trabajando en él.

*Gráfico 14. Proporción de estibadores en los principales puertos de España.*



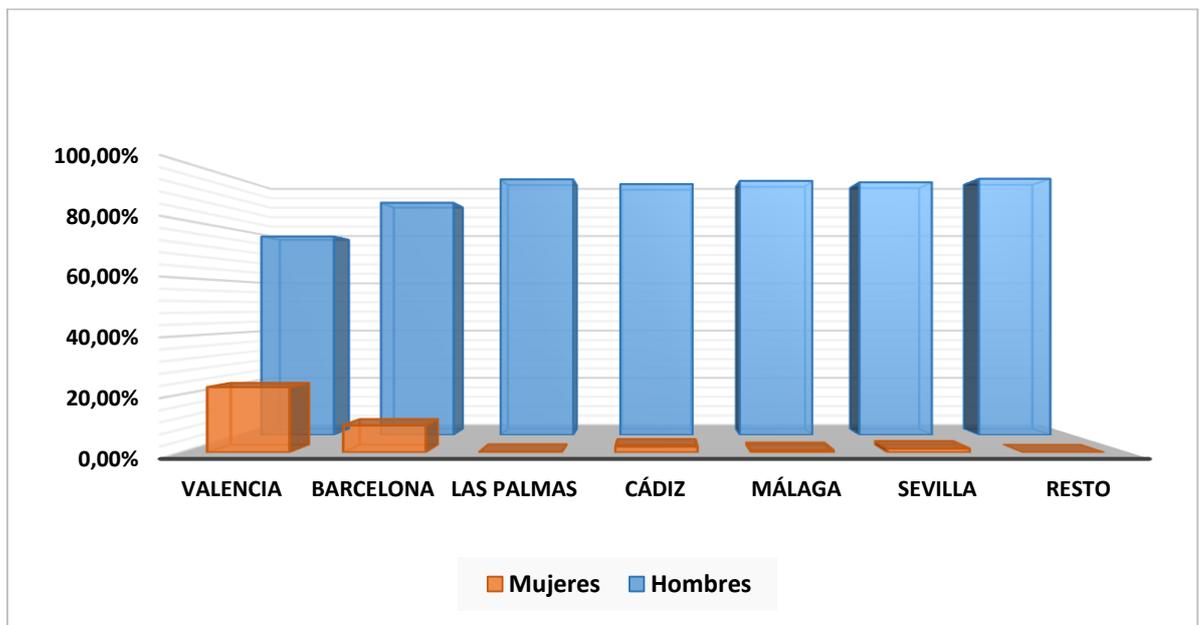
*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la SAGEP*

### 5.5. Ocupación femenina.

El sector de la estiba se puede considerar que presenta dominancia masculina debido a que existe muy poca mano de obra femenina. Concretamente, de los más de 6.000 puestos de trabajos de estibadores en España, se calcula que aproximadamente un 6% de ellos son mujeres y, además, lo más habitual es que estas ocupen puestos de trabajo relacionados con las tareas administrativas.

Según la información que proporciona la CETM, únicamente en 6-9 de los 46 puertos que existen en nuestro país, hay mujeres estibadoras. Más en detalle, en el Puerto de Valencia se calcula que hay alrededor de 300 estibadoras (aprox. un 22,51% del total), unas 100 en el Puerto de Barcelona (aprox. un 9,34% del total) y una en el Puerto de Las Palmas (0,21%), el Puerto de Cádiz (2,08%), el Puerto de Málaga (0,81%) y el Puerto de Sevilla (1,37%). El hecho de que en los puertos de Valencia y Barcelona haya un número más elevado de mujeres estibadoras se debe a que, como consecuencia del crecimiento experimentado por estos puertos en los últimos años, el número de contrataciones aumentó.

Gráfico 15. Proporción de hombres y mujeres estibadores por puerto.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la CETM.

Recientemente hemos podido conocer el conflicto existente en el Puerto de Algeciras, en el cual, a pesar de ser el que mayor número de estibadores tiene del país, ninguno de ellos es mujer, aunque hay muchas que luchan diariamente por conseguir el puesto<sup>18</sup>. Según se afirma en un artículo de prensa del periódico “El Español”, el Puerto de Algeciras es el único de toda España que prohíbe el acceso de las mujeres a la estiba.

No obstante, estibadoras de los puertos de Valencia, Barcelona, Málaga, etc. afirmaron en el encuentro convocado por la CETM que se sienten “perfectamente integradas en un colectivo heterogéneo, bien avenido y solidario” al mismo tiempo que afirmaron que “somos parte de esta gran familia y estamos respetadas igual que cualquier otro miembro”. La estiba ha sido, tradicionalmente, un trabajo masculino debido a que requería una gran fuerza física y la utilización de maquinaria pesada. Sin embargo, con las mejoras y avances tecnológicos producidos en el sector, esto ha cambiado y cada vez más mujeres son contratadas para realizar este tipo de trabajo. Un hecho a destacar es que las primeras mujeres estibadoras contratadas a modo eventual tuvo lugar en el año 1995 en el Puerto de Valencia y, tres años más tarde, se contrató en este mismo puerto a la primera mujer estibadora.

En conclusión, el trabajo de la estiba sigue siendo predominantemente realizado por los hombres y, a pesar de que en varios puertos de España se ha avanzado en la inclusión de mujeres en su plantilla, todavía falta mucho por conseguir.

## 5.6. Índice de siniestralidad.

Existe una gran dificultad a la hora de obtener cifras exactas para conocer la tasa de siniestralidad laboral en el sector de la estiba, como

---

<sup>18</sup> Raquel Saavedra ha sido la promotora de la lucha para conseguir la entrada de las mujeres estibadoras en el Puerto de Algeciras. Este movimiento comenzó en 2014 cuando Raquel, a través de la red social de Facebook, planteó la duda de por qué las mujeres tenían vetado el trabajo como estibadoras en el Puerto de Algeciras, lo que desembocó en la creación de la asociación de Mujeres Estibadoras de Algeciras en la que alrededor de 300 algecireñas reivindican su derecho a trabajar como estibadoras.

consecuencia de que en los datos oficiales ofrecidos por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social se incorpora a este sector dentro del de Transporte y Almacenamiento.

Se puede afirmar que al ser un trabajo que se caracteriza por sus duras condiciones tales como un elevado desgaste y esfuerzo físico y una elevada tensión psicológica, además de que conlleva trabajar con grúas, maquinaria pesada y a una altura elevada, esto tiene como resultado un incremento del riesgo de tener un accidente. Cabe señalar que continuamente se está tratando de mecanizar en mayor medida el trabajo de carga y descarga de los buques con el fin de que el número de accidentes, tanto leves como graves, sea cada vez menor.

A modo de ejemplo, según los datos publicados por Puertos del Estado, a lo largo del año 2001 se produjeron un total de 1.611 accidentes en los puertos españoles y, la práctica totalidad de ellos se trataron de accidentes leves. Más recientemente, en el año 2016 se produjeron cuatro accidentes mortales<sup>19</sup>. Asimismo, basándonos en los datos proporcionados por el Puerto de Algeciras, en el año 2016, 489 estibadores (que corresponden aproximadamente a un 31% del total de estibadores del puerto) sufrieron algún tipo de accidente, provocando una pérdida de 11.100 jornadas de trabajo.

Según los datos publicados por el servicio mancomunado de prevención de riesgos laborales del Puerto de Barcelona, en un período de 10 años se ha conseguido un gran logro ya que la siniestralidad de los estibadores<sup>20</sup> disminuyó de un índice de incidencia de 141,4 en el año 2005 hasta un 47,6 en el año 2016. Esta notable reducción ha sido posible gracias a “la perseverancia y la profesionalidad del equipo de personas

---

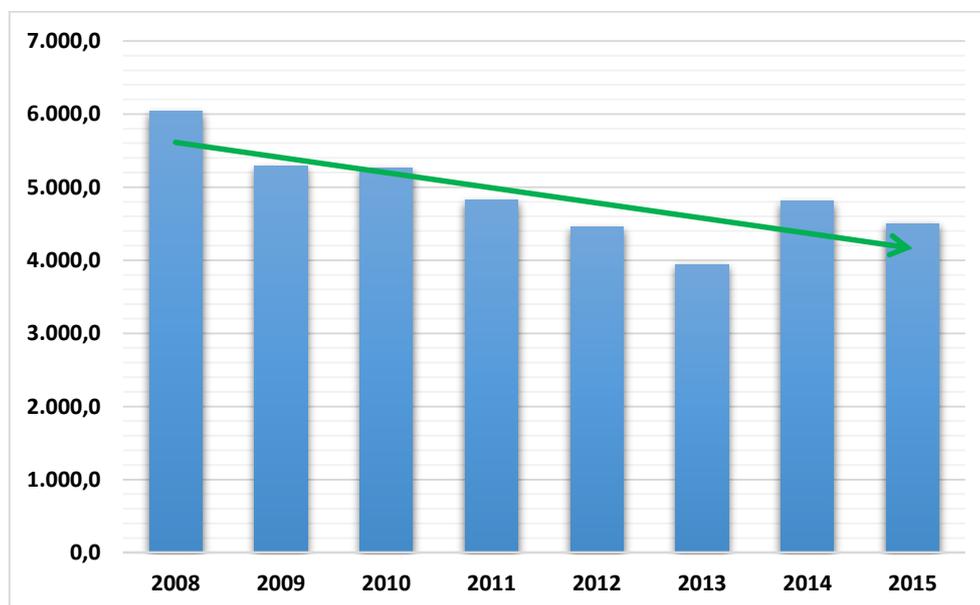
<sup>19</sup> El 23 de noviembre de 2016, el periódico El País publicó un artículo de prensa en la que se daba a conocer que a causa de un accidente mortal que había tenido lugar en el Puerto de Barcelona mientras realizaba una operativa de tráfico de vehículos en la terminal de Grimaldi, los estibadores de dicho puerto realizaron un paro de la actividad durante la mañana del día siguiente con el fin de homenajear a la víctima.

<sup>20</sup> La siniestralidad de los estibadores se mide a través del número de accidentes con baja por cada mil trabajadores empleados en la empresa.

que conforman la estiba, pero por supuesto y más importante, la concienciación e implicación de las empresas y sus trabajadores”, tal y como anunció la directora de Prevestiba, Esther Villaseca. Cabe señalar que, a pesar de que se ha conseguido rebajar la tasa de siniestralidad, esta todavía sigue siendo elevada por lo que hay que tratar de mejorar las condiciones.

Por otro lado, en la base de datos Eurostat<sup>21</sup>, se desglosa que en el sector del transporte y almacenamiento, en el cual está incluido el sector de la estiba, el índice de muertes laborales en el año 2014 en España fue de 3,66 por cada 100.000 trabajadores. Este dato es muy superior al de la media europea, que es de 2,8 y, también, bastante superior al de nuestros países vecinos.

*Gráfico 16. Incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo en la actividad económica de transporte marítimo y por vías navegables interiores.*



*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los informes anuales de accidentes de tráfico en España proporcionados por el ministerio de fomento.*

<sup>21</sup> Eurostat es la oficina estadística de la Unión Europea.

*Tabla 3. Variación porcentual de incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo en la actividad económica de transporte marítimo y por vías navegables interiores.*

|             | <b>Accidentes de trabajo</b> | <b>Tasa de variación</b> |
|-------------|------------------------------|--------------------------|
| <b>2008</b> | 6.032,3                      | -                        |
| <b>2009</b> | 5.284,5                      | -12,40%                  |
| <b>2010</b> | 5.256,0                      | -0,54%                   |
| <b>2011</b> | 4.824,6                      | -8,21%                   |
| <b>2012</b> | 4.452,6                      | -7,71%                   |
| <b>2013</b> | 3.942,8                      | -11,45%                  |
| <b>2014</b> | 4.806,1                      | 21,90%                   |
| <b>2015</b> | 4.499,4                      | -6,38%                   |

*Fuente: Elaboración propia.*

Tal y como se observa en el gráfico 16 y la tabla 3, si nos fijamos en la línea de tendencia (señalada en verde), vemos como esta presenta una pendiente negativa, lo que muestra que el número de accidentes de trabajo producidos está decreciendo. A su vez, si nos fijamos en las tasas de variación, podemos ver como a excepción del año 2014 en el que se produjo un notable crecimiento del número de accidentes, en el resto de ellos se ha producido una disminución respecto a los accidentes producidos en el año anterior. Todo ello se ha producido gracias a los avances tecnológicos, la mecanización del trabajo, la mayor prevención de riesgos laborales, los sistemas de seguridad, etc.

### 5.7. Salarios medios.

Antes de conocer el salario de los estibadores, resulta necesario tener una idea de la forma en la que se organiza su trabajo y de la estructura retributiva. Generalmente, los estibadores trabajan a turnos, denominados jornales, de seis horas, los cuales pueden ser de cualquier día de la

semana (de lunes a domingo) y a cualquier hora del día. Además, en muchas ocasiones pueden llegar a trabajar varios jornales seguidos.

En cuanto a la estructura salarial, existe un salario base junto con unos complementos salariales, los cuales dependerán del rendimiento (primas por producción), pagas extraordinarias, vacaciones, etc. Cabe mencionar que cada puerto tiene una normativa distinta, por lo que tanto el salario base como los complementos pueden presentar diferencias. En general, el salario de la estiba va a depender del tráfico de mercancías – ver tabla 4 –, de la organización del trabajo y del poder que tenga cada SAGEP.

*Tabla 4. Evolución del número y del importe de jornales de la SAGEP y la bolsa.*

|                              | Nº JORNALES SAGEP |                |                | Nº JORNALES BOLSA |               |               |
|------------------------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|
|                              | 2014              | 2015           | 2016           | 2014              | 2015          | 2016          |
| <b>CONTENEDOR</b>            | 298.012           | 306.804        | 327.598        | 40.900            | 73.734        | 56.275        |
| <b>VEHÍCULOS AUTOMÓVILES</b> | 11.905            | 10.687         | 12.951         | 3.756             | 8.192         | 8.107         |
| <b>GRANELES SÓLIDOS</b>      | 2.978             | 3.044          | 2.684          | 186               | 319           | 324           |
| <b>RESTO</b>                 | 17.272            | 18.348         | 18.548         | 420               | 668           | 394           |
| <b>Total</b>                 | <b>330.167</b>    | <b>338.883</b> | <b>361.781</b> | <b>45.262</b>     | <b>82.913</b> | <b>65.100</b> |
| <b>Diferencia/variación</b>  |                   | 2,64%          | 6,76%          |                   | 83,18%        | -21,48%       |

|                              | IMPORTE JORNALES SAGEP |                         |                         | IMPORTE JORNALES BOLSA |                        |                        |
|------------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
|                              | 2014                   | 2015                    | 2016                    | 2014                   | 2015                   | 2016                   |
| <b>CONTENEDOR</b>            | 86.604.168,77 €        | 94.474.950,81 €         | 100.872.410,43 €        | 7.685.573,80 €         | 14.763.048,62 €        | 10.983.757,63 €        |
| <b>VEHÍCULOS AUTOMÓVILES</b> | 2.581.698,23 €         | 2.479.987,21 €          | 3.133.408,74 €          | 666.592,00 €           | 1.464.790,18 €         | 1.511.195,54 €         |
| <b>GRANELES SÓLIDOS</b>      | 1.106.160,89 €         | 1.157.826,94 €          | 970.493,69 €            | 48.437,70 €            | 77.823,77 €            | 65.778,83 €            |
| <b>RESTO</b>                 | 6.868.854,69 €         | 7.626.417,00 €          | 8.311.419,93 €          | 123.227,66 €           | 196.407,61 €           | 103.850,68 €           |
| <b>Total</b>                 | <b>97.160.882,58 €</b> | <b>105.739.181,96 €</b> | <b>113.287.732,79 €</b> | <b>8.523.831,16 €</b>  | <b>16.502.070,18 €</b> | <b>12.664.582,68 €</b> |
| <b>Diferencia</b>            |                        | 8,83%                   | 7,14%                   |                        | 93,60%                 | -23,25%                |

*Fuente: Elaboración propia.*

Tal y como se puede observar en la tabla 4, existen grandes diferencias entre los jornales de la SAGEP y los de la bolsa. Por lo general, ambos casos presentan tasas de variación positiva, a excepción del año 2016, en el que se produjo un notable descenso en el número de jornales de la bolsa; en el resto de ellos se ha producido un aumento respecto al número

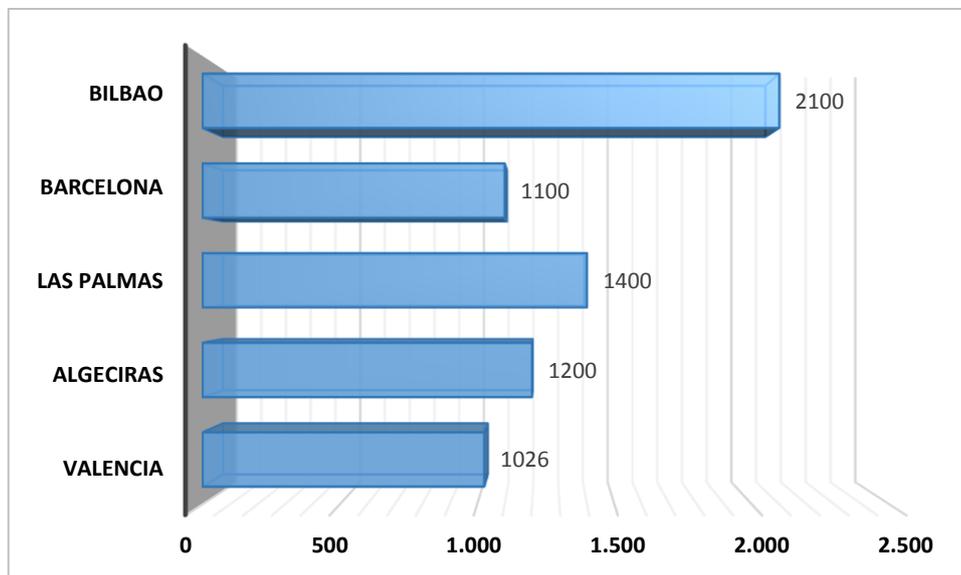
de los jornales producidos en el año anterior. A su vez, se puede observar como en el año 2016 el número de los jornales de la SAGEP y de la bolsa respecto a la carga por contenedores fue de 327.598 y 56.275 respectivamente, el cual se puede considerar elevado comparándolo con el resto de tipo de mercancías, es decir, los vehículos automóviles o los graneles sólidos. Estos resultados corroboran lo dicho anteriormente, es decir, los salarios o los números de jornales de los estibadores varían tanto en función del tipo de mercancía que manipulan y de la productividad, como por el hecho de si forman parte de la SAGEP o si están en la bolsa.

Una de las principales críticas que sufre el sector de la estiba es el elevado salario medio de sus trabajadores, aunque cabe señalar que según qué organismo proporcione los datos, Ministerio de Fomento, SAGEP, sindicatos, etc., estos pueden variar en gran medida.

En primer lugar, según el consejero delegado de Noatum, Douglas Schultz, “el salario medio de los puertos de Barcelona, Bilbao y Valencia asciende a 75.000, 78.000 y 90.000 euros por 1600 horas de trabajo anuales respectivamente”. Continúa afirmando que “este dato es todavía más desproporcionado si lo comparamos al salario medio interprofesional de estos países [...] el salario medio en España en 2014 fue de 26.162€, (2.180€/mes)”.

En segundo lugar, según la CETM y los sindicatos, la dificultad de calcular el salario media radica en que, además del salario base, existen numerosos complementos salariales que pueden hacer que se duplique o triplique el salario base. El salario base del Puerto de Las Palmas es de 1.400€, el de Algeciras es de 1.200€, el de Barcelona es de 1.100 y el de Valencia es de 1.026€.

Gráfico 17. Salario de los estibadores por puerto.



Fuente: Elaboración propia.

Por último, según las cuentas anuales de la patronal, es decir, la SAGEP, se calcula que el sueldo medio de los estibadores es de aproximadamente 68.000€ anuales.

Uno de los estibadores españoles del Puerto de Algeciras, José Fernández, critica el hecho de que muchas personas hace 30 años no querían trabajar como estibador, sin embargo, ahora la sociedad dice que los estibadores son unos privilegiados. No obstante, cuando hablan de estos privilegios nadie hace referencia a la elevada siniestralidad, la nocturnidad, la disponibilidad continua, etc. que este trabajo requiere.

En definitiva, bien sabemos que los trabajos que presentan unas peores condiciones laborales son aquellos que han de estar mejor remunerados con el fin de compensar estas características negativas. Trabajos como la estiba, la minería, etc. además de caracterizarse por tener un riesgo y una probabilidad de accidente más elevado, también tiene como problema principal el hecho de que este tipo de trabajo suele pasar factura, dicho en otras palabras, al requerir mucho esfuerzo físico, al cabo de los años provoca secuelas tales como problemas de espalda, etc.

## 5.8. Productividad.

A continuación, realizaremos un análisis de la productividad de los estibadores españoles.

Comúnmente, se dice que la productividad de los estibadores es baja, hecho que se debe principalmente a los siguientes motivos:

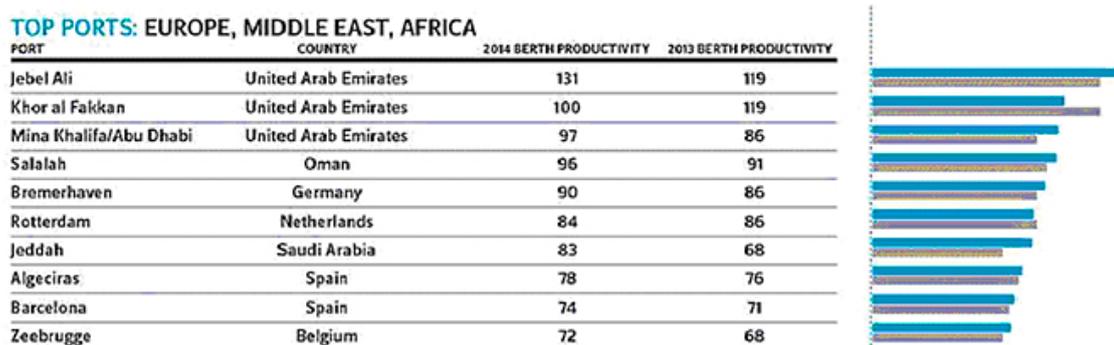
Por un lado, el sistema de estos trabajadores es rotatorio, es decir, un estibador no vuelve a trabajar hasta que no lo hayan hecho el resto de estibadores que estén en la SAGEP de ese puerto en el que presten sus servicios. Como resultado, cada estibador trabaja de manera aproximada un total de 20 días al mes, lo que supone unas 228 jornadas anuales. Además, cuando las empresas estibadoras piden refuerzos a la SAGEP, es habitual que esta les envíe una cuantía de trabajadores superior a la solicitada.

Por otro lado, a la hora de contratar a un estibador se considera que tiene una productividad determinada (en muchas ocasiones, para hacer los cálculos, se considera que esta productividad es inferior a la real). Como resultado, en muchas ocasiones la mano de obra finaliza su trabajo antes del tiempo previsto, por lo que tienen tiempos muertos en los que no realizan ninguna actividad. Todo ello unido a que existen unos turnos de trabajo fijos de mañana, tarde y noche, los cuales no siempre se ajustan a los tiempos de escala del buque, producen pérdidas de tiempo que tienen un coste elevado y que hacen que baje la tasa de productividad.

A su vez, cabe mencionar que la estructura salarial que tiene hace que no se incentive en gran medida el esfuerzo por el hecho de que, tal y como hemos explicado anteriormente, tienen garantizado un salario base que se ve complementado por unos pluses (alguno de ellos relacionados con la producción, pero otros relacionados con pagas extraordinarias, vacaciones, etc.), cosa que hace que acaben obteniendo un buen sueldo y que trabajen de forma efectiva, en término medio, únicamente el 75% de su jornada laboral.

A pesar de ello, tal y como observamos en el gráfico 18, dos de los puertos de España que más tráfico de mercancías reciben, el Puerto de Algeciras y el Puerto de Barcelona, se posicionaron como el octavo y noveno puerto de Europa, África y Oriente Medio en el ranking de productividad portuaria, realizado por Journal of Commerce (JOC) en el año 2014.

Gráfico 18. Ranking productividad puertos.

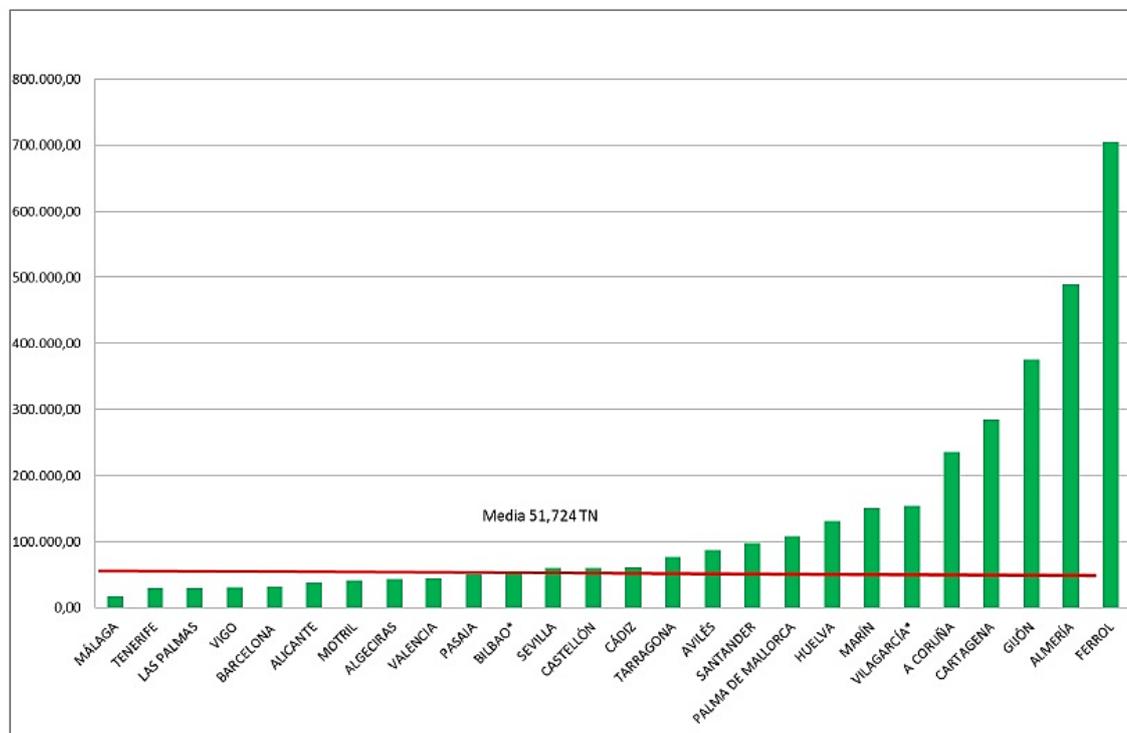


Fuente: Obtenido de JOC Port Productivity Data. IHS Maritime & Trade.

Se puede observar que, si únicamente consideramos los puertos de Europa, el Puerto de Algeciras y el de Barcelona serían, respectivamente, el tercer y cuarto puertos europeos más productivos, hecho que destaca la profesionalidad y eficiencia de dichos estibadores.

En contraposición a los datos que ofrece el informe realizado por JOC, en el informe elaborado por el Ministerio de Fomento (Puertos del Estado), se muestran los siguientes datos:

Gráfico 19. Rendimiento por estibador TN/Año en las distintas Autoridades Portuarias (2015)



Fuente: Obtenido del informe “Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016” realizado por el Ministerio de Fomento.

Tal y como se puede observar, el gráfico 19 se ha elaborado calculando el rendimiento medio de cada Autoridad Portuario como el número de toneladas manipuladas por cada trabajador en un año. De esta forma se obtiene que los puertos que cuentan con estibadores más productivos son Ferrol, Almería y Gijón. Por lo que respecta al Puerto de Algeciras y al de Barcelona, estos se situarían en la posición 19 y 22 respectivamente, hecho que contrasta con la información obtenida previamente. Con el fin de darle una explicación, hemos de señalar que esto puede deber tanto a que se haya empleado otro cálculo a la hora de medir la productividad y, también, al hecho de que en los puertos en los que se operan muchos graneles (como pueden ser sólidos, líquidos, etc.), la productividad por trabajador se verá notablemente incrementada.

Finalmente, resulta necesario conocer el efecto que tienen las huelgas que se están produciendo en el sector sobre la productividad de los trabajadores. A modo de ejemplo, en el Puerto de Valencia, en la huelga producida los días 20, 22 y 24 de febrero de 2017, como resultado de la “marcha lenta” que aplicaron los estibadores, su productividad se vio reducida en un 60%. Unos meses más tarde, el Comité de Coordinación de Situaciones Excepcionales de la Marca de Garantía Puerto de Valencia había previsto que la huelga convocada por los estibadores para los días 5, 7 y 9 de junio de este año 2017, tendría como consecuencia una disminución de la productividad de alrededor de un 50% en aquellas actividades relacionadas con la estiba y desestiba. Es por ello que la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado establecieron un protocolo de actuación con el fin de ofrecer unos servicios mínimos para poder realizar las tareas portuarias.

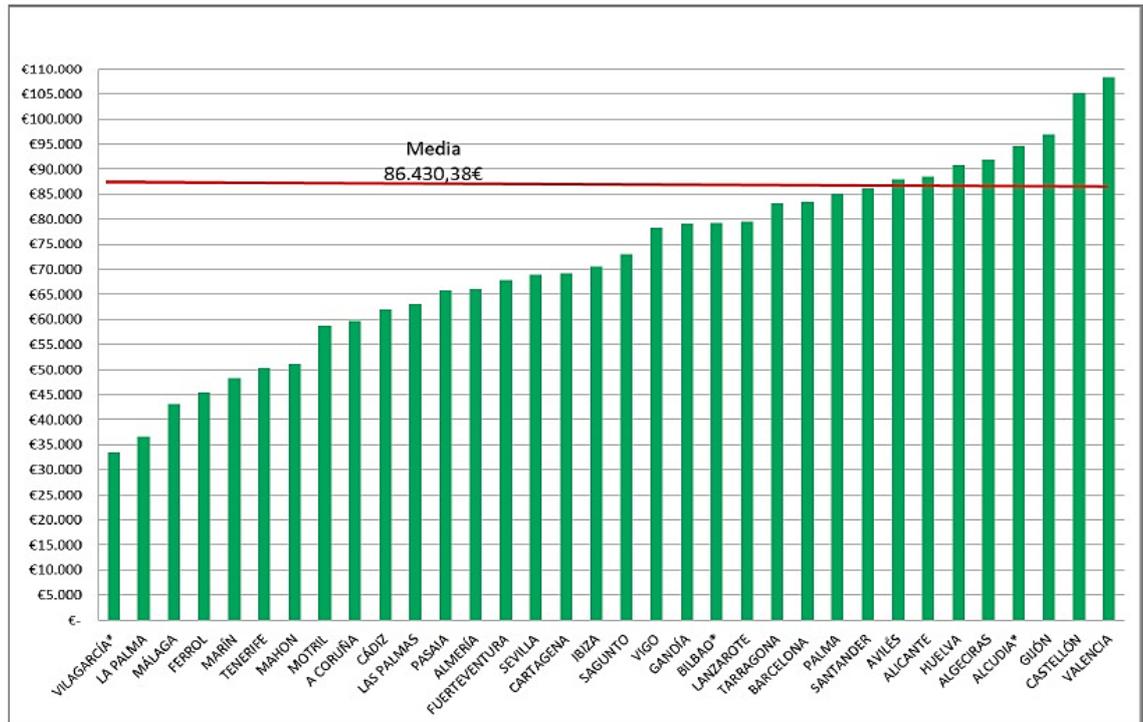
Para concluir, resulta necesario tratar de aumentar el nivel de productividad para poder ser competitivos no únicamente a nivel nacional y europeo, sino, además, a nivel internacional. Para ello, será necesario rejuvenecer la plantilla de trabajadores de forma continua, exigir un nivel de formación adecuado y, complementarla con cursos formativos mientras se trabaje.

#### 5.9. Costes laborales.

Los costes del personal de la estiba se obtienen mediante la suma de los costes directos, salarios y pluses, más los diferidos, seguridad social e inactividad. Es importante señalar que los costes de los jornales en los puertos españoles varían en gran medida de un puerto a otro, como consecuencia de las diferencias existentes en las bases salariales, en la productividad, en el tipo de mercancía manipulada, entre otros. Según datos ofrecidos por el Puerto de Barcelona, en el mes de mayo de 2017 el total de los costes laborales medios por estibador fue de 427.69€,

mientras que, en junio de ese mismo año, en el Puerto de Valencia esta cifra fue menor, 409.50€.

Gráfico 20. Coste unitario de estibadores en los distintos puertos (2015).



Fuente: Obtenido del informe “Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016” realizado por el Ministerio de Fomento.

El coste unitario por estibador del gráfico anterior se ha calculado obteniendo el “coste de personal” de las cuentas anuales de cada uno de los puertos y dividiéndolo por el número de trabajadores que hay en él, basándose en los datos más recientes del año 2015. Según se observa en él, únicamente ocho de los treinta y cuatro puertos que aparecen en el gráfico, sobrepasan la media, concretamente estos puertos son el de Valencia, Castellón, Gijón, Alcudia, Algeciras, Huelva, Alicante y Avilés, siendo el Puerto de Valencia y el de Algeciras los dos más importantes de España en términos de tráfico de mercancías y, por tanto, los que mayor número de mano de obra estibadora presentan.

A continuación, mostraremos el coste de personal en varios puertos españoles a lo largo de estos últimos años, de manera que podamos conocer más en detalle la evolución de este. Podemos ver que, de acuerdo con lo visto en el gráfico anterior, de los puertos que se muestran en la tabla 5, Valencia es el que tiene un coste por estibador más elevado, seguido por Algeciras, Barcelona, Bilbao y Las Palmas. A su vez, un hecho interesante a señalar es que en los últimos años, este coste medio ha aumentado en todos los puertos excepto en el de Las Palmas, a pesar de los avances tecnológicos que se han producido en estos años.

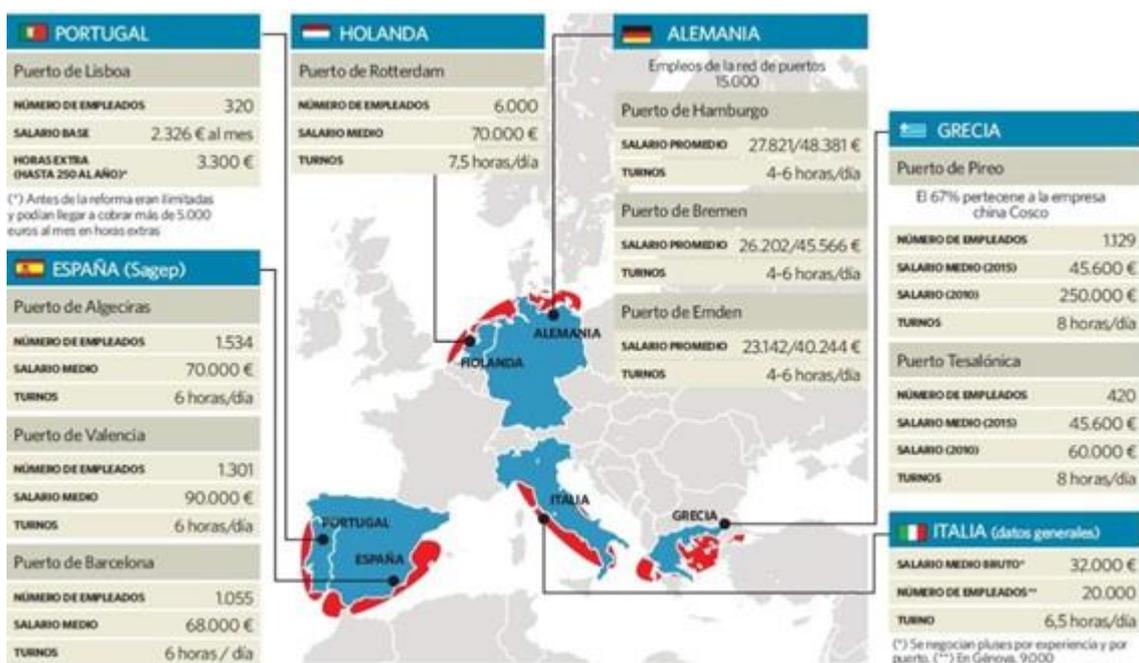
*Tabla 5. Evolución del coste de personal de los estibadores en los principales puertos de España.*

| <b>Bahía de Algeciras</b>        | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>-</b>    | <b>Variación 2012-2014</b> |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|
| Plantilla media                  | 1.291       | 1.557       | 1.542       | -           | 19,44%                     |
| Gasto de personal (mill.€)       | 111,07      | 135,02      | 144,16      | -           | 29,79%                     |
| Coste medio por estibador (€)    | 84.557      | 85.322      | 91.985      | -           | 8,78%                      |
| <b>Valencia</b>                  | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>Variación 2012-2015</b> |
| Plantilla media                  | 1.296       | 1.326       | 1.321       | 1.332       | 2,78%                      |
| Gasto de personal (mill.€)       | 134,61      | 135,23      | 134,82      | 144,22      | 7,14%                      |
| Coste medio por estibador (€)    | 103.865     | 101.983     | 102.059     | 108.273     | 4,24%                      |
| <b>Barcelona</b>                 | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>Variación 2012-2015</b> |
| Plantilla media estibadores      | 1.077       | 1.054       | 1.047       | 1.049       | -2,60%                     |
| Plantilla media total            | 1.099       | 1.047       | 1.067       | 1.069       | -2,73%                     |
| Gasto de personal (mill.€)       | 86,03       | 84,03       | 83,47       | 87,63       | 1,86%                      |
| Gasto de personal total (mill.€) | 89,42       | 85,54       | 84,98       | 89,09       | -0,37%                     |
| Coste medio por estibador (€)    | 79.877      | 79.724      | 79.723      | 83.566      | 4,62%                      |
| <b>Puerto de Bilbao</b>          | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>-</b>    | <b>Variación 2012-2014</b> |
| Plantilla fija                   | 273         | 274         | 274         | -           | 0,37%                      |
| Plantilla media                  | 263         | 263         | 264         | -           | 0,38%                      |
| Gasto de personal (mill.€)       | 20,60       | 20,40       | 21,60       | -           | 4,85%                      |
| Coste medio por estibador (€)    | 75.457      | 74.452      | 78.832      | -           | 4,47%                      |
| <b>Puerto de las Palmas</b>      | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>Variación 2012-2015</b> |
| Plantilla media                  | 513         | 494         | 479         | 478         | -6,82%                     |
| Gasto de personal (mill.€)       | 33,60       | 28,79       | 28,89       | 29,90       | -11,01%                    |
| Coste medio por estibador (€)    | 65.497      | 58.793      | 60.313      | 62.552      | -4,50%                     |

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del periódico El Economista.*

Volviendo al gráfico 20, se observa que el coste medio unitario en España es de 86.430,38€, el cual se puede considerar elevado comparándolo con el resto de países europeos. Por ejemplo, en la figura 6 se puede comprobar como los estibadores holandeses<sup>22</sup>, a pesar de cobrar un salario medio de 70.000€ anuales, trabajan unos turnos de 7,5 horas al día, mientras que en España los turnos son de 6 horas diarias. Esto tiene como resultado que los holandeses, a pesar de tener un sueldo similar a los españoles, el coste de mano de obra representa aproximadamente un 40% de los costes de manipulación de mercancías, mientras que en España ronda el 53%. Si nos fijamos en Grecia, el coste por estibador es muy inferior al de España ya que los salarios son notablemente menores y, además, trabajan turnos de 8 horas al día.

Figura 6. Características de la estiba por países.



Fuente: Obtenido del periódico El Economista.

<sup>22</sup> El puerto de Rotterdam es el principal puerto de Europa y se caracteriza porque sus instalaciones presentan un nivel de automatización muy superior al resto de puertos europeos y, además, existe una elevada libertad de contratación.

## 6. Perspectivas futuras y posibles soluciones.

Los principales sindicatos de estibadores españoles, han iniciado reuniones con colectivos de estibadores que pertenecen a otros países de la Unión Europea, con el fin de estudiar las nuevas tácticas/maniobras de la UE que se van a llevar a cabo en el sector portuario. Además, José Llorca Ortega, presidente de Puertos del Estado se reunió con Dimitrios Theologitis, responsable de transporte marítimo de la UE en Bruselas, con el objetivo de mostrarle un esquema de la nueva reforma sobre el futuro del sector.

Tal y como sabemos, se aproximan novedades legislativas, ya que se ha producido un principio de acuerdo que habrá que tratar de plasmarlo en un convenio. A su vez, la sentencia del TSJUE, como hemos dicho a lo largo del trabajo, es de obligado cumplimiento. La CE puso como fecha límite el mes de abril de 2016 para que España aprobara dicho marco legislativo, pero como hemos podido observar se han solicitado prórrogas.

En el borrador, se indica que la SAGEP será sustituida por centros portuarios de empleo (CEP), las cuales absorberán sus plantillas. Además, se abre un proceso de transición, que culminará en un año y medio desde la promulgación de la nueva ley. Una vez se finalice el plazo, los antiguos contratos serán “novados” bajo otras condiciones legales, que aún están por determinar.

Este nuevo modelo que quieren aplicar, dice que el CPE conserve el carácter de empresario, mientras que la empresa de estiba tendrá los mandos de dirección y el control de la actividad laboral.

### 6.1. Entrevista personal a un miembro de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios de Valencia.

Con el fin de completar, matizar y ampliar el estudio realizado sobre el sector de la estiba español, he realizado una entrevista a Rafael Egea, estibador perteneciente al sindicato Coordinadora. Durante esta

entrevista, tomé nota de toda la información relevante que me permitiese detallar y ampliar las respuestas anteriores.

Las preguntas que se le plantearon al entrevistado son las siguientes:

**1. Considera que la sentencia del TSJUE es justa para el sector de la estiba. Realmente, ¿es un sector con tan poco liberalizado?**

Considero que la sentencia evidencia la mala defensa que hizo el gobierno de España de un modelo de estiba aprobado por consenso entre las partes, ante el tribunal europeo. El modelo de estiba español se ajusta perfectamente a lo establecido en el convenio 137 de la OIT, del cual es firmante el estado español. Lo que nos plantea la contradicción entre las diferentes normas y la clara tendencia desregularizadora del gobierno español y de las instituciones europeas.

**2. Según su opinión, ¿el colectivo de los estibadores goza de mayores privilegios?**

Primero, no entiendo que nuestras condiciones laborales sean privilegios. Son el reflejo de la fuerza y unidad sindical que tiene el colectivo, que entiendo que no sea del agrado de muchos empresarios no acostumbrados a esto, pero en todo caso, son fruto de pactos con los empresarios del sector; recordemos, trabajadores y empresas privadas que pactan en convenio sus condiciones laborales. En cuanto a las condiciones, depende con quien las comparemos, si lo hacemos con los estibadores de otros países europeos, son similares. Si las comparamos con otros trabajadores españoles, son superiores. Entonces, ¿el problema es que nuestras condiciones son muy buenas, o que las del resto son muy malas?

**3. Según los datos mostrados por los diferentes medios, los estibadores del Puerto de Valencia son unos de los que mayores salarios reciben. ¿Es eso cierto? En caso de ser así, ¿cómo se podría justificar este mayor nivel de salarios?**

No es posible dar ninguna veracidad a esos datos, todos sabemos quién mueve los hilos de esos medios. En cualquier caso, nuestro salario viene condicionado a la productividad. Por lo que, si tenemos un buen salario, es porque somos muy productivos y las empresas, a su vez, ganan mucho dinero con nuestro trabajo.

**4. ¿Qué condiciones laborales tienen los estibadores? (turnos de trabajo, vacaciones, pagas extra, etc.)**

Nuestras condiciones son muy variables, es decir, trabajamos a la intemperie, 24 horas al día, 362 días al año, en turnos de 6 horas. Además, conociéndolo con tan solo 24 horas de antelación (algunas veces con una hora) nuestro turno de trabajo, lo que hace muy difícil la conciliación de la vida laboral y familiar. El trabajo de la estiba, es un trabajo que ha pasado de ser de una altísima exigencia física, a requerir un alto grado de formación, al manipular maquinaria de última tecnología. Aun así, la peligrosidad, la nocturnidad y la turnicidad, hacen que tengamos unos índices de accidentabilidad muy elevados, y, por desgracia, todos los años debemos lamentar el fallecimiento de algún compañero.

**5. ¿Podría explicarme la posición/punto de vista que defiende la Coordinadora en el conflicto actual existente en la estiba?**

No puedo hablar en nombre de Coordinadora, pero sí puedo decirte que mantiene la defensa de una profesión y un sistema que viene acumulando crecimientos de tráfico y productividad en las últimas décadas, datos refrendados por las inversiones extranjeras en muchos puertos españoles, cosa que según los tribunales europeos no facilita nuestro sistema portuario.

**6. Se ha producido un principio de acuerdo por lo que hay que tratar de plasmarlo en un convenio. ¿Cómo prevé que se desarrollen las negociaciones entre los diferentes agentes (CETM, Gobierno, UE, Anesco)? ¿Será posible llegar a un acuerdo en el que todos estén de acuerdo?**

De eso tratan los acuerdos, de que todo el mundo ceda un poco y lleguemos a un consenso. Nuestra cesión ya está encima de la mesa, pero parece que los diferentes intereses de los operadores dificultan el acuerdo.

**7. ¿El futuro del sector es la liberalización completa de éste? (libre acceso, etc.)**

Desde mi punto de vista, el futuro del sector no es muy diferente a la actualidad, evidentemente necesitamos hacer algunos ajustes y erradicar las ineficiencias, pero justo de eso tratan nuestras propuestas de acuerdo. Pero parece que, para otros, el futuro del sector es precarizar y desregularizar la mano de obra, que es a lo que están acostumbrados cuando no tienen delante un sindicato fuerte.

Realizar esta interesante entrevista ha sido de gran utilidad ya que nos ha permitido observar como muchas de las ideas desarrolladas a lo largo del trabajo han sido corroboradas; permitiéndonos profundizar en ellas (el impacto de la productividad en los salarios de los estibadores, el crecimiento del tráfico de contenedores en España, las condiciones laborales del sector de la estiba, etc.), al mismo tiempo que nos ha permitido complementar y enriquecer el trabajo con nuevas ideas. Algunas de estas ideas son conocer de manera interna tanto los procesos de reestructuración a los que han tenido que enfrentarse los estibadores como el proceso de adaptación a las exigencias de los empresarios o principios de acuerdo. El nuevo reto al que se enfrentará dicho sector como consecuencia de la clara tendencia desregularizadora del gobierno español, las instituciones y exigencias de la Unión Europea, ya que consideran que es un sector bastante regularizado, etc.

**7. Conclusiones, limitaciones del trabajo y futuras líneas de investigación.**

Tras la realización del presente trabajo hemos podido comprobar que el sector de la estiba en España juega un papel clave sobre el conjunto de la economía

española, siendo este uno de los principales motores del sector marítimo en el país. Esto se puede observar tanto en su peso total sobre el PIB, como en el número de empleo directo e indirecto que proporciona, la recaudación impositiva que genera y los altos niveles de robotización y de I+D que presenta el sector.

Hay indicios de que, durante la Edad Media, las actividades que se llevaban a cabo de carga y descarga de los buques se realizaban a través de organizaciones de carácter gremial. El gremio determinaba las aplicaciones de los privilegios y de los fueros, por lo que nos podemos hacer una idea de la importancia económica que tiene esta actividad en el desarrollo de determinadas ciudades con acceso al mar en el territorio español.

Entre los siglos XV y XIX la regulación de estas actividades en España se caracterizaba por la gran segmentación y dispersión normativa existente, hecho que provocaba grandes diferencias en la forma de gestionar los distintos puertos españoles. Sin embargo, esta situación se vio revertida con la codificación, la cual supuso un avance en numerosos aspectos de la organización portuaria, la superación de los privilegios locales y la unificación normativa.

En 1986 se produjo un cambio importante con la creación de las Sociedades de Estiba y Desestibas, las cuales se caracterizaron por dar una mayor flexibilidad en el sistema de contratación de los trabajadores, se consiguió entrar en una fase de paz social y laboral. No obstante, cabe señalar la dificultad de crear una política de puertos común a la UE debido a la pluralidad de estructuras financieras, diferentes objetivos políticos y distintas fórmulas de propiedad que existen sobre el sector de la estiba en el conjunto de países que la forman.

Centrándonos en la época más reciente, en el año 2011, no se cumplió el objetivo propuesto por la Unión Europea consistente en la liberalización de los servicios portuarios. A pesar de la modificación de las condiciones de acceso al censo tras la creación de la SAGEP, no se cambiaron los rasgos estructurales del modelo anterior, por lo que las empresas todavía se ven obligadas a cumplir dos requisitos imprescindibles: por un lado, si quieren acceder a la prestación de los servicios de manipulación de mercancías han de incorporarse a la SAGEP y,

por otro lado, han de contratar a trabajadores inscritos previamente en la Sociedad de Gestión. Por tanto, con el fin de liberalizar el sector lo que se pretende es sustituir la SAGEP por los CPE, los cuales absorberán sus plantillas; sin embargo, esto no significa que no se continúen manteniendo ciertas limitaciones tanto en lo referente al acceso de los trabajadores como para las empresas que pretendan acceder a la prestación de servicios.

A continuación, resumimos brevemente los resultados obtenidos a través del estudio del sector marítimo a nivel mundial, europeo y español, realizado a través de datos ofrecidos por ANESCO y UNCTAD. Como hemos podido observar a lo largo del trabajo, un 90% del volumen del comercio mundial se realiza por mar, y esto se debe principalmente a la fuerte inversión en I+D realizada en el sector, la cual permite que se reduzcan los costes por unidad transportada a través del contenedor. A su vez, cabe mencionar que es muy difícil cuantificar el volumen total que presenta la industria marítima a nivel mundial ya que es un sector que afecta a una gran cantidad de economías y sociedades. En cuanto a Europa, el sector marítimo contribuye con 56.000 millones de euros al PIB de la UE y emplea a un total de 615.000 personas, cifras que nos permite deducir la importante posición que ocupa Europa en el sector marítimo a nivel mundial. Finalmente, en lo referente al caso español, podemos afirmar que España es un país marítimo ya que tres cuartas partes del perímetro de su territorio son litoral. Además, el sector marítimo español es considerado un sector de importancia estratégica para la economía española debido a que cuenta con 1.300.000 empleados y aporta un valor añadido bruto de 186.000 millones de euros.

Por lo que respecta a los problemas de la actualidad, la conflictividad que existe hoy en día en el sector de la estiba proviene del marco jurídico español. Por una parte, los estibadores nacionales defienden el modelo laboral fordista, mientras que la UE apoya un modelo contrario, ya que su objetivo es conseguir una armonización de la regulación del transporte marítimo comunitario. En cuanto al régimen de la Unión Europea, podemos decir que las políticas portuarias de los países miembros siguen sin ser totalmente homogéneas, a pesar del empeño y esfuerzo realizado por conseguirlo. Para lograr este fin, se publicó el Libro Verde,

cuya finalidad era conseguir un sector moderno, competitivo eficaz y común aprovechando la relevancia de Europa dada su posición estratégica a escala mundial.

Llegados a este punto, resulta necesario esquematizar los resultados obtenidos tras la comparativa realizada entre los puertos de España. Cada Autoridad Portuaria (28) se encarga de ofrecer los servicios portuarios y cuenta con su propia personalidad jurídica y órganos de gestión individuales. España cuenta con un total de 46 puertos y, gracias al trabajo realizado por el conjunto de ellos, el tráfico de mercancías alcanzó los 508 millones de toneladas. Sumando el tráfico portuario de los tres puertos más importantes (Algeciras, Valencia y Barcelona) obtenemos un valor de 222.970.316 toneladas, lo cual representa el 44% del total de tráfico de mercancías movidas. Los puertos que mayor variación han experimentado en el tráfico de mercancías, se pueden dividir en dos categorías: en cuanto a variación porcentual, encontramos que el Puerto de Alicante, el Puerto de Málaga, el de Ceuta, el de Melilla y el de Huelva son los que han registrado un mayor cambio porcentual; mientras que en términos de crecimiento bruto del tráfico, destacan el Puerto de Algeciras seguido por el Puerto de Huelva, Puerto de Barcelona, Puerto de Baleares y Puerto de Valencia.

En cuanto a la carga estibada por puerto, es importante resaltar que aquellos puertos en los que las actividades que mayor peso tienen son aquellas relacionadas con los graneles líquidos, el avituallamiento y la pesca fresca, requieren de un menor personal estibador. Sin embargo, cuando las actividades están relacionadas con los graneles sólidos, la mercancía general y el tráfico interior, se requieren un mayor número de estibadores.

Unos de los aspectos que más llama la atención en el sector de la estiba es que se trata de uno de los pocos sectores donde la mano de obra femenina es prácticamente inexistente, ya que se calcula que aproximadamente solo un 6% de los trabajadores son mujeres. A pesar de que en varios puertos españoles se

han realizado grandes esfuerzos con el fin de introducir a las mujeres en las plantillas, todavía falta mucho por conseguir.

En cuanto a los salarios, la forma de fijación de ellos responde a un razonamiento lógico si tenemos en cuenta las reglas de la oferta y la demanda de trabajo, por lo que la liberalización total de estos servicios podría dar lugar a una reducción de los salarios y un aumento de las jornadas laborales. La estructura salarial, se divide en un salario base junto con unos complementos salariales. En general, podemos afirmar que el salario de un estibador va a depender principalmente de tres aspectos: el tráfico de mercancías, la organización del trabajo y el poder que tenga cada SAGEP.

Además, existe la idea de que la productividad de los estibadores es baja, principalmente por dos motivos: por un lado, por el hecho de que el sistema de estos trabajadores es rotatorio y, por otro lado, porque a la hora de contratar a un estibador, se considera que tiene una productividad determinada. Por tanto, sería necesario tanto rejuvenecer la plantilla de los trabajadores como exigir un nivel de formación adecuado con el fin de aumentar el nivel de productividad de los estibadores para ser competitivos a nivel internacional.

Otro punto a resaltar del estudio realizado son los costes laborales de los puertos españoles, siendo el Puerto de Valencia el que encabeza la lista al tener un coste por estibador más elevado. Asimismo, el coste medio unitario en España es de 86.430,38€, el cual es bastante elevado si lo comparamos con el resto de países europeos.

Finalmente, como futuras líneas de investigación para el estudio realizado acerca del sector de la estiba en España, se pueden señalar dos:

- Complementar este estudio con una investigación de tipo cuantitativo, es decir, mediante la realización de encuestas a nivel nacional. Sería de gran utilidad encuestar a una muestra significativa de los principales sindicatos de estibadores de los puertos españoles ya que esto nos permitiría obtener ideas relevantes de hacia dónde va dirigido el futuro de la estiba en España y así, ser capaces de diseñar una estrategia acorde con ello.

- Para solucionar los problemas actuales del sector de la estiba y desestiba en España, es necesario una nueva y profunda regulación, lo que supone un cambio en el modelo, en el que el éxito dependerá no solo de las decisiones que se tomen, sino de cómo estas se pongan en práctica.

Como conclusión final, los Estados deberían garantizar la prestación de servicios, y adoptar un papel de coordinación. Es cierto que la estiba y la desestiba han sufrido un proceso de liberalización del servicio pasando estas a manos privadas, las Autoridades Portuarias; el problema es que estas no han sabido adaptarse a sus nuevas funciones como son la supervisión del servicio y flexibilizar las exigencias a los operadores.

## 8. Bibliografía.

- ANESCO. (29 de septiembre de 2016). *Datos de estiba*. España.
- Forum Logístico. Transporte XXL. (15 de abril de 2017). *Estiba*.
- González-Laxe, F. (Septiembre de 2015). *La política portuaria Europa y los nuevos objetivos a cubrir en un espacio de redes globales*. España.
- Harvard Deusto Business Research (Diciembre de 2016). *Procesos de planificación estratégica de sistemas portuarios: un análisis comparativo de Brasil y España*.
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social (Octubre 2013). *Informe anual de accidentes de trabajo en España 2013*. Madrid.
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social (Septiembre de 2015). *Informe anual de accidentes de trabajo en España 2014*. Madrid.
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social (Septiembre de 2016). *Informe anual de accidentes de trabajo en España 2015*. Madrid.
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado (18 de diciembre de 2013). *El Sistema Portuario Español. Características generales*. España.
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. (Junio de 2017). *Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016 – versión 02*. España
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado (Junio de 2017). *Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016 (versión 02)*. España.
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado (2016). *Memorias de las Autoridades Portuarias y Anuario Estadístico de Puertos del Estado (año 2015)*. España.
- Oxford Economics. (Abril de 2014). *The economic value of the EU shipping industry*.
- Oxford Economics. (Febrero de 2015). *The economic value of the EU shipping industry – update*.

- Oxford Economics. (Febrero de 2017). *The economic value of the EU shipping industry – 2017 update*.
- Rúa, C. (Enero de 2006). *El sistema portuario español*. España.

#### **Artículos de prensa:**

- Á.M. “Los estibadores reducen la productividad del Puerto un 30% pese al acuerdo con Fomento”. *Las Provincias*. (17 de febrero de 2017). Recuperado de: <http://www.lasprovincias.es/economia/201702/17/estibadores-reducen-productividad-puerto-20170217002846-v.html>
- Anónimo. “El puerto de Valencia prevé una caída del 50% de la productividad de la estiba por la huelga”. *Valencia plaza*. (2 de junio de 2017). Recuperado de: <http://valenciaplaza.com/ElpuertodeValenciaprevunacadadel50delaproductividaddelaestibaporlahuelga>
- Anónimo. “El sector marítimo es el tercero de la economía nacional con “un peso sobre el valor añadido bruto nacional del 7,2%”. *Blog Clúster Marítimo*. (20 de Junio de 2016). Recuperado de: <http://www.clustermaritimo.es/blog/web/2016/06/20/el-sector-maritimo-es-el-tercero-de-la-economia-nacional-con-un-peso-sobre-el-valor-anadido-bruto-nacional-del-72/>
- Anónimo. “El transporte marítimo, indispensable para el mundo”. *Revista del sector marítimo – ingeniería naval*. (26 de septiembre de 2016). Recuperado de: <https://sectormaritimo.es/transporte-maritimo-indispensable-mundo>
- Anónimo. “Estibadoras de toda España se manifiestan para “desmentir” que el sector es machista”. *Expansión*. (30 de abril de 2017). Recuperado de: <http://www.expansion.com/empresas/industria/2017/04/30/5905d72aca47410b278b45b3.html>
- Anónimo. “Estudio sobre la importancia del sector de transporte marítimo”. *Diario de náutica – el digital marítimo de referencia*. (10 de julio de 2014).

- Recuperado de: <http://www.diariodenautica.com/estudio-sobre-la-importancia-del-sector-de-transporte-maritimo>
- Anónimo. “Fomento rompe con el monopolio de los estibadores de los puertos”. *El Economista*. (3 de febrero de 2017). Recuperado de: <http://www.economista.es/economia/noticias/8130376/02/17/Fomento-rompe-el-monopolio-de-los-estibadores-de-los-puertos.html>
  - Arévalo, A. “Conflicto en los puertos. ¿Cuánta importancia tienen los puertos en España?”. *Cinco Días*. (15 de febrero de 2017). Recuperado de: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/02/14/economia/1487081975\\_397749.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/02/14/economia/1487081975_397749.html)
  - Barahona, P. y Ruso, F. “La carga de ser mujer estibadora: su calendario contra el machismo”. *El Español*. (18 de diciembre de 2016). Recuperado de: [http://www.lespanol.com/espana/sociedad/20161218/179232471\\_0179262074\\_1.html](http://www.lespanol.com/espana/sociedad/20161218/179232471_0179262074_1.html)
  - Castillo, D. “Estibadores, una visión desde la Historia”. *El diario.es*. (20 de febrero de 2017). Recuperado de: [http://www.eldiario.es/tribunaabierta/Estibadores-vision-Historia\\_6\\_614598560.html](http://www.eldiario.es/tribunaabierta/Estibadores-vision-Historia_6_614598560.html)
  - Estévez, M. “Casi todo lo que querías saber sobre los estibadores”. *El Diario*. (17 de febrero de 2017). Recuperado de: [http://www.eldiario.es/economia/estibadores-colectivo-privilegiado-empresas-intereses\\_0\\_613488903.html](http://www.eldiario.es/economia/estibadores-colectivo-privilegiado-empresas-intereses_0_613488903.html)
  - García, J. “El puerto de Barcelona para por la muerte de un estibador”. *El País*. (23 de noviembre de 2016). Recuperado de: [https://elpais.com/ccaa/2016/11/23/catalunya/1479888584\\_384762.html](https://elpais.com/ccaa/2016/11/23/catalunya/1479888584_384762.html)
  - Grasso, D. “Puertos, sueldos y sindicatos: preguntas para entender la protesta de los estibadores”. *El Confidencial*. (13 de febrero de 2017). Recuperado de: [https://www.elconfidencial.com/economia/2017-02-13/huelga-trabajadores-portuarios-claves-conflicto-sueldo-estibadores\\_1330249/](https://www.elconfidencial.com/economia/2017-02-13/huelga-trabajadores-portuarios-claves-conflicto-sueldo-estibadores_1330249/)

- <http://www.lasprovincias.es/economia/201702/17/estibadores-reducen-productividad-puerto-20170217002846-v.html>
- Molina, M. “Estibadores: claroscuros de un conflicto que ha puesto en jaque a Fomento”. *El Huffington Post*. (15 de febrero de 2017). Recuperado de: [http://www.huffingtonpost.es/2017/02/15/fomento-estibadores\\_n\\_14748392.html](http://www.huffingtonpost.es/2017/02/15/fomento-estibadores_n_14748392.html)
  - Morán, C. “Las seis claves para entender el conflicto de la estiba”. *Expansión*. (13 de febrero de 2017). Recuperado de: <http://www.expansion.com/empresas/2017/02/13/58a1897eca47416c0c8b45a4.html>
  - Ordaz, P. y Cañas, J. “Estibadores: lucha en los muelles de carga”. *El País*. (21 de febrero de 2017). Recuperado de: [https://economia.elpais.com/economia/2017/02/18/actualidad/1487442912\\_911821.html](https://economia.elpais.com/economia/2017/02/18/actualidad/1487442912_911821.html)
  - Pereda, R. “¿Qué sucede con los estibadores en España?”. *Cargo Flores Global Logistics Partner in Spain*. (3 de marzo de 2017). Recuperado de: <http://www.cargoflores.com/sucede-los-estibadores-espana/>
  - Rivero, S. “El comercio marítimo, gran motor de la economía mundial, reclama profesionales cualificados”. *Universia España*. (27 de julio de 2016). Recuperado de: <http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html>
  - S.F. “Claves para entender el conflicto de los estibadores”. *El Mundo*. (9 de febrero de 2017). Recuperado de: <http://www.elmundo.es/economia/2017/02/09/589b4b3722601d59558b45d5.html>
  - Salvador, C. “El conflicto de los estibadores en 9 claves”. *Público*. (24 de febrero de 2017). Recuperado de: <http://www.publico.es/economia/conflicto-estibadores-conflicto-estibadores-claves.html>

- Semprún, Á y Vegezzi, G. “España y Bélgica obstaculizan la liberalización de la estiba en Europa”. *El Economista*. (8 de marzo de 2017). Recuperado de: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8205837/03/17/Espana-y-Belgica-obstaculizan-la-liberalizacion-de-la-estiba-en-Europa.html>
- Semprún, Á. “El salario de los estibadores sube un 24% en el puerto más conflictivo”. *El Economista*. (10 de abril de 2017). Recuperado de: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8284354/04/17/El-salario-de-los-estibadores-sube-un-24-en-el-puerto-mas-conflictivo.html>

### **Páginas Web:**

- Clúster Marítimo Español. <http://www.clustermaritimo.es> [Consulta: Julio – Octubre, 2017]
- Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Noticias: <http://www.coordinadora.org/noticias/nacional/12457-prevestiba-reduce-en-diez-anos-la-siniestralidad-de-los-estibadores-de-un-indice-de-141-4-a-47-6?server=1>
- Diputación Foral de Gipuzkoa. <http://www.oficiostradicionales.net/es/mar/estibadores/europeo.asp> [Consulta: Agosto, 2017]
- Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat> [Consulta: Agosto]
- La estiba. <http://www.laestiba.info/> [Consulta: Agosto, 2017]
- Ministerio de Fomento: Puertos del Estado. <http://www.puertos.es/es-es/nosotrospuertos> [Consulta: Agosto – Septiembre, 2017]
- Puertos del Estado. <http://www.puertos.es/es-es> [Consulta: Julio – Noviembre 2017]
- Real Academia Española. <http://www.rae.es/> [Consulta: Agosto, 2017]
- Wind Rose Network. <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo> [Consulta: Julio – Septiembre , 2017]