



**Universidad
Europea VALENCIA**

**Máster universitario de gestión del negocio
marítimo y del Derecho marítimo**

Trabajo Fin de Máster

**“Evolución e influencia de la estiba portuaria en el
Puerto de Las Palmas”**

Presentado por:

Nira Pulido Suárez

Dirigido por:

Prof. Francisco Bayarri Cebrián

(Noviembre, 2022)

**PULIDO
SUAREZ NIRA -
45333464G**

Firmado digitalmente por
PULIDO SUAREZ NIRA -
45333464G
Fecha: 2022.11.03
21:48:56 Z

RESUMEN

En el año 2011, la Unión Europea exige al Estado español la liberalización del sector de la estiba, entre otros motivos, por considerar que la normativa española restringe la libertad de establecimiento. Años más tarde, la Unión Europea declara que la reforma española que conlleva el fin de este monopolio llega con retraso. La reformulación del régimen de prestación de servicios de manipulación de mercancías en los puertos españoles derivada de estos cambios jurídicos ha generado conflictos en algunos puertos (huelgas de los estibadores). Asimismo, en el año 2020 se encontraban en curso acciones contra la negociación colectiva, condicionando la aprobación del V Acuerdo Marco de la estiba portuaria, finalmente aprobado en 2022. Este trabajo tiene como objetivo principal el análisis la evolución del sector desde una perspectiva jurídica y económica. Además, este trabajo se complementa con entrevistas realizadas en el Puerto de Las Palmas con el fin de evidenciar la vertiente social de la estiba portuaria, así como la vinculación de este servicio con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

PALABRAS CLAVE: estibadores, manipulación de mercancías, liberalización, reformas legislativas, Centro Portuario de Empleo, empresas estibadoras.

ABSTRACT

In 2011, the European Union demanded that the Spanish State liberalize the stevedoring sector, among other reasons, considering that Spanish legislation restricts the freedom of establishment. Years later, the European Union declares that the Spanish reform that entails the end of this monopoly is overdue. The reformulation of the regime for the provision of goods handling services in Spanish ports resulting from these legal changes has generated conflicts in some ports (dockers' strikes). Likewise, in 2020, actions against collective bargaining were under way, making the approval of the Fifth Framework Agreement for port stevedoring conditional, finally approved in 2022. The main objective of this paper is to analyze the evolution of the sector from a legal and economic perspective. In addition, this work is complemented by interviews conducted in the Port of Las Palmas in order to demonstrate the social aspect of port stevedoring, as well as the link of this service with the Sustainable Development Goals.

KEY WORDS: dockers, handling of goods, liberalization, legislative reforms, Port Employment Center, stevedoring companies.

ABREVIATURAS

ANESCO	Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo
APIE	Agrupación Portuaria de Interés Económico
ASEP	Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas
ASOPORT	Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias
CNMC	Comisión Nacional de Mercados y Competencia
CPE	Centro Portuario de Empleo
IPC	Índice de Precios al Consumidor
Núm.	Número
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OTP	Organización de Trabajos Portuarios
PIB	Producto Interior Bruto
p.	Página
pp.	Páginas
RDL	Real Decreto-Ley
SAGEP	Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios
SEED	Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba
TRLPEMM	Texto refundido de la ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Vid.	Véase

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	1
ANTECEDENTES	1
OBJETO	2
1. El servicio de manipulación de mercancías	4
1.1 Conceptualización del servicio de manipulación de mercancías	4
1.2 Desarrollo del sector estibador en el Estado español.....	7
1.3 Influencia de la reforma legislativa de la estiba en los puertos.....	11
2. El transporte de mercancías y las terminales de mercancías.....	14
2.1 Transporte de mercancías a nivel mundial	14
2.2 Las principales terminales de mercancías del Estado español.....	16
3. Caso estudio: La estiba en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.....	18
3.1 Objetivo del estudio	18
3.2 Metodologías para el análisis de la situación socioeconómica	18
3.3 Metodología seleccionada.....	19
4. Aspectos económicos.....	20
4.1 Empresas estibadoras y Centro Portuario de Empleo de Las Palmas	20
4.2 Evolución del empleo	23
4.3 Mercancías	26
5. Aspectos sociales y vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	28
5.1 El sector de la estiba y el desarrollo de Las Palmas de Gran Canaria.....	28
5.2 Implicación con los ODS	31
CONCLUSIONES.....	32
BIBLIOGRAFÍA.....	34

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Transformaciones de las Sociedades de Estiba en los principales puertos españoles.....	13
Tabla 2. Número de estibadores en los principales CPE, 2021.....	17
Tabla 3. Gastos de explotación del CPE, 2021	20
Tabla 4. Efectos directos del CPE, 2020.....	21
Tabla 5. Efectos directos de las empresas accionistas del CPE, 2020	22
Tabla 6. Efectos directos del sector de la estiba portuaria en el Puerto de Las Palmas, 2020	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución de la plantilla media de estibadores del Puerto de Las Palmas (2000-2021)	24
Figura 2. Evolución de los salarios de estibadores (euros/hora).....	25
Figura 3. Evolución de las mercancías que requieren servicio de estiba, Puerto de Las Palmas (Miles de Toneladas).....	26
Figura 4. Evolución del número de estibadores, turnos por estibadores y toneladas movidas por los estibadores en el Puerto de Las Palmas (2010-2021).....	27

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Principales rutas marítimas desde o hacia el Puerto de Las Palmas.....	17
--	----

INTRODUCCIÓN

El comercio a nivel internacional ha crecido debido a la globalización, abriendo paso a nuevas formas de comercio y nuevas rutas. Considerando el comercio que se realiza por vía marítima, se observa que tiene un origen muy antiguo. Los historiadores datan su inicio en los intercambios de bienes que realizaban los fenicios en el antiguo Egipto. También fue utilizado en la Grecia clásica para el transporte de bienes. Por ello, se podría afirmar que el comercio marítimo, entendido como intercambio de bienes en los puertos, ha estado presente en el día a día de la humanidad durante siglos.

Actualmente, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte (UNCTAD, 2021) más del 90% del comercio internacional se mueve por vía marítima. Un aspecto fundamental del comercio marítimo es la manipulación de las mercancías. Esta actividad se clasifica como servicio portuario y constituye un servicio de gran importancia en los puertos. La manipulación portuaria abarca las operaciones consistentes en cargar, descargar, estibar, desestibar y transbordar las mercancías objeto del tráfico marítimo que transportan los buques. Estas operaciones de estiba portuaria se llevan a cabo para la mercancía general transportada de manera convencional y en contenedores, teniendo en cuenta algunas excepciones también se realizan estas operaciones para la mercancía rodante y los graneles sólidos.

Las empresas estibadoras son las que prestan este servicio portuario y los trabajadores portuarios que realizan estas operaciones son los estibadores. Las empresas estibadoras, para poder realizar su actividad en los puertos gestionados por el Estado español, denominados puertos de interés general, deben ser titulares de un título habilitante otorgado por la Autoridad Portuaria correspondiente y en los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas estos permisos son otorgados por el organismo pertinente, por ejemplo, en Canarias esta facultad la tiene la entidad Puertos Canarios.

ANTECEDENTES

El sector de la estiba portuaria se ha visto afectado por diversos cambios normativos que han tenido como consecuencia diversas huelgas de estibadores en los diferentes puertos españoles y europeos. Las huelgas y protestas por parte de este colectivo forman parte de una lucha histórica, viéndose intensificadas en algunos períodos y teniendo como demandas principales las mejoras en las condiciones laborales. En España, estas huelgas han sido motivadas por los

diferentes intentos de reforma por parte del Gobierno español. La falta de entendimiento entre el legislativo y los colectivos afectados ha tenido como consecuencia el pronunciamiento de diferentes organismos europeos.

Por una parte, en 2011 la Unión Europea exigió al Estado español la liberalización de la estiba portuaria, puesto que hasta el momento se trataba de un monopolio, pero las reformas legislativas llegaron con retraso y, además, fueron insuficientes, lo que acarreó sanciones para el país en 2017 a partir de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Las reformas legislativas durante la última década en la estiba portuaria se han ido completando a lo largo de los años principalmente con los Reales Decretos 8/2017 de 12 de mayo y 9/2019 de 29 de marzo.

Por otra parte, este tema tiene su eco en la actualidad debido a las importantes manifestaciones que tuvieron lugar en torno al 2017 como protesta ante los diferentes intentos de reforma en materia portuaria. Además, en el año 2020 tuvieron lugar los pronunciamientos en contra del V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por considerar que este acuerdo incumplía con el principio de libre competencia. Actualmente, en el año 2022, el V Acuerdo Marco de la estiba está aprobado y en vigor, aunque sigue teniendo una parte del sector que no está a favor de esta normativa.

OBJETO

El objetivo marcado en este trabajo es conocer la evolución del sector de la estiba desde un punto normativo, así como evidenciar el impacto económico y social que produce en el Puerto de Las Palmas. Así, este trabajo se estructura en cinco epígrafes, inicia delimitando el concepto de la estiba portuaria a través de la normativa aplicable. En este primer punto se exponen las principales características para poder conocer el tipo de empresas que operan en el sector y sus trabajadores, además se realiza un breve acercamiento a la historia de los estibadores en el Estado español para comprender la situación en las diversas huelgas que han acontecido, sus motivos y consecuencias, así como la evolución en sí misma del sector. Asimismo, se trata la situación económica de la estiba ante la liberalización del sector, concretamente, el paso de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) a Centro Portuario de Empleo (CPE), se realiza una especial referencia a esta situación en el Puerto de Las Palmas.

En el segundo apartado, se explica el peso que representa el sector marítimo y la importancia que tiene la manipulación de mercancías dentro del comercio marítimo, analizando cifras a nivel internacional, europeo y español. Seguidamente, en el tercer epígrafe, se detalla la metodología a seguir para realizar el análisis económico y social de la estiba portuaria en el Puerto de Las Palmas. En cuanto al análisis económico la metodología utilizada es el análisis de los llamados efectos directos o propios que tiene el sector, se analizan aspectos relacionados con el CPE de Las Palmas, la evolución del empleo y el volumen de tráfico de mercancías estibadas. En cuanto al análisis social, se han realizado entrevistas a principales agentes del sector y se analizan diferentes aspectos, como la vinculación de la actividad estibadora con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con la finalidad de conocer el impacto social de este servicio portuario en la localidad donde se desarrolla.

1. El servicio de manipulación de mercancías

1.1 Conceptualización del servicio de manipulación de mercancías

El servicio de manipulación de mercancías, conforme al artículo 108 del 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 Mercante¹ (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011), se clasifica como un servicio portuario que incluye las operaciones de carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el transbordo de mercancías. Este servicio también es conocido como estiba portuaria, a modo de síntesis, consiste en colocar la carga a bordo de un buque con el objetivo de transportarla con la máxima seguridad y ocupando el mínimo espacio posible, a fin de evitar deterioros o daños en las mercancías y reducir el tiempo de descarga en el puerto de destino (De Rus, Tovar y González, 2009).

En los artículos 130 y siguientes del TRLPEMM se definen los servicios que incluye la manipulación de mercancías. Concretamente en el artículo 130.1 a) se detallan las actividades que incluye el servicio de estiba y carga, siendo estas en general todas las operaciones relacionadas con la colocación y distribución de la mercancía antes de iniciar la navegación del buque (Fernández-Quirós y López, 2012). Así, de conformidad con el precepto citado, estas operaciones son: la recogida de la mercancía en el almacén o depósito y su transporte hasta el buque, aplicar los dispositivos necesarios para poder izar y transferir la mercancía desde su ubicación en un transporte terrestre o zona del puerto hasta el costado del buque, la colocación y transferencia de esa mercancía dentro del buque siguiendo los planes de estiba y las indicaciones del capitán del buque o persona en la que se encuentre delegada esta responsabilidad, el embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque y el trincaje o sujeción de la mercancía cargada a bordo para evitar movimientos durante la navegación.

En cuanto a la desestiba y descarga, el artículo 130.1 b) recoge operaciones relacionadas con el momento en que el buque llega a puerto con el objetivo de depositar allí toda la mercancía transportada o parte de ella (Fernández-Quirós y López, 2012). Estas operaciones incluyen actividades opuestas a las anteriormente expuestas: destrincar o soltar la carga del buque cuando no realice esta actividad la tripulación, colocar toda la mercancía llevando a cabo todas las operaciones necesarias para facilitar su recogida con los medios de izado o transferencia y actividades relacionadas con la aplicación y manejo de estos dispositivos a fin

¹ En adelante TRLPEMM.

de depositar la mercancía en el puerto o sobre vehículos para su transporte a las zonas de almacenamiento o depósito y las operaciones de desembarque de mercancías por medios rodantes.

Por otra parte, con relación a la manipulación de mercancías, se recoge en el artículo 130.1 c) las operaciones relacionadas con el transbordo. Estas operaciones son el destrincaje o suelta de la mercancía del buque, la transferencia de esa mercancía hacia otro buque y las operaciones que precisa este segundo buque en relación con la estiba o colocación adecuada de la mercancía. Por último, esta legislación relaciona todas aquellas mercancías que no se consideran objeto del tráfico marítimo en el artículo 130.2, como los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias o los bienes de servicio postal o mensajería. Además, en el artículo 130.3 de este cuerpo legal se enumeran las operaciones que no constituyen el servicio de manipulación de mercancías, como el traslado de mercancías para el avituallamiento de la tripulación (Eguinoa, 2020). Ambas delimitaciones, por objeto y por operaciones, son necesarias para poder distinguir el servicio portuario de manipulación de mercancías de otros servicios clasificados como comerciales.

La prestación de este servicio de manipulación de mercancías se lleva a cabo por iniciativa privada en el marco de libre competencia, su prestación está condicionada a la obtención de una licencia otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente. Así como en los casos que no exista iniciativa privada o esta no sea suficiente, las Autoridades Portuarias deben asumir su prestación de conformidad con el artículo 109.3 del TRLPEMM. De otra parte, para poder prestar este servicio portuario, se precisa de una concesión administrativa por la Autoridad Portuaria a fin de instalar la maquinaria necesaria para realizar las operaciones dentro de la zona portuaria² (Checa y Foncubierta, 2014).

Las empresas estibadoras desempeñan sus servicios en régimen de oligopolio. Ello es debido a que solo estas empresas pueden realizar el servicio de manipulación de mercancías, salvo en determinados supuestos excluidos en la ley como que el armador decida realizar estas operaciones con medios y personal propios. En caso de recurrir a empresas externas, el armador debe contratar obligatoriamente este servicio a empresas estibadoras. Es importante destacar que solo aquellas empresas que obtienen el título habilitante pueden ejercer esta actividad económica en el puerto de interés general correspondiente. Además, en cada puerto

² La obligatoriedad de obtención de licencia y concesión de dominio público se recoge en los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada Autoridad Portuaria de acuerdo con la normativa vigente.

se pueden otorgar un número limitado de autorizaciones. Este régimen supone una limitación a la libre competencia mercantil, pero esta limitación no ha sido objeto de controversia como la libertad de contratación laboral por las empresas estibadoras (Cruz, 2019).

De conformidad con el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria³ (BOE núm. 26, de 30 de enero de 2014, pp. 6257 a 6296), las empresas que realizan las operaciones de manipulación de mercancías se conocen como empresas estibadoras. En el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios de Puertos del Estado (2021) figuran 168 empresas autorizadas para prestar el servicio de manipulación de mercancías en los puertos de interés general en España. Son puertos de interés general aquellos que reúnan de las características recogidas en el artículo 4 del TRLPEMM. Entre ellas destacan la realización de actividades vinculadas con el comercio marítimo internacional y su importancia tanto estratégica como económica. Los puertos de interés general se gestionan por las Autoridades Portuarias, organismos dependientes del ente público Puertos del Estado, que a su vez depende del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Existe un número considerable de empresas prestadoras de este servicio que, considerando las diferentes mercancías y especialización que requieren, cuentan con diferentes modelos de negocio y estructuras de coste. El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (2018) afirma que son tres los factores que influyen en la competitividad de estas empresas. Estos factores son el coste del personal, el coste de la maquinaria y el importe de las tasas de la concesión, dependiendo su cuantía de la superficie ocupada en la zona portuaria.

En el sector de la estiba portuaria tiene gran relevancia la legislación en materia laboral. En esta materia es donde se han dado la mayoría de las problemáticas en relación a las reformas para adaptarse a las exigencias de la Unión Europea y, a su vez, se dan los principales motivos de las huelgas y protestas organizadas por el colectivo de los trabajadores portuarios. De conformidad con el IV Acuerdo Marco, en el artículo 3 de este convenio colectivo se define al trabajador portuario o estibador como aquel que realiza las tareas de carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el transbordo de mercancías en los puertos.

³ En adelante IV Acuerdo Marco.

La delimitación de los trabajos de estiba y desestiba no ha sido un tema muy controvertido por lo que la jurisprudencia en este sentido es escasa. En la jurisprudencia destaca la sentencia del Tribunal Supremo en la Sala de lo Contencioso, Sección 4, de 2 de noviembre de 2012. En esta sentencia se unifican diferentes pronunciamientos acerca de la delimitación de “estibadores portuarios”. En este caso, se rechaza el recurso presentado por considerar que los trabajos de clasificación, inspección y control de la calidad no se incluyen en los trabajos de estiba y desestiba. Los fundamentos de esta sentencia se basan en jurisprudencia reiterada hasta el momento reproducida en la Sección 4ª de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo. Así, esta sentencia expone que los trabajos de estiba y desestiba se encuadran en el Régimen de los Trabajadores del Mar cuando estas actividades se encuentran directamente relacionadas con la manipulación de las mercancías. Es decir, se clasificará como estibador aquel trabajador portuario que realice labores directamente relacionadas con las operativas de estiba, desestiba y transbordo de mercancías (Mancebo y Padrós, 2014).

1.2 Desarrollo del sector estibador en el Estado español

Las primeras noticias sobre la estiba en el Estado español se producen en 1282 en el Puerto de Barcelona donde se cargaban alpacas de algodón. Más tarde, en 1398 se habla de los estibadores de toneles en las bodegas en el Puerto de Bayona. Por lo que se refiere a Canarias, la historia del colectivo de los estibadores se inicia a partir de noticias que datan del año 1888 (Quintana, 2013).

Los primeros estibadores se distribuían según el tipo de faena a realizar o dependiendo del tipo de mercancías a cargar o descargar. Progresivamente todas estas tipologías de trabajadores se fundieron en la figura conocida actualmente como estibador. Aunque en sus inicios, los estibadores portuarios que se encargaban de la manipulación de la carga carecían de cualificación, hoy en día la situación ha cambiado y entre ellos se encuentran especialistas en idiomas e ingenieros, entre otros (Quintana, 2013).

Es importante señalar que los primeros estibadores procedían en su mayoría de las zonas rurales. Como explica Menéndez (2015), la imparable llegada de trabajadores procedentes del sector primario a los puertos a finales del siglo XIX redujo considerablemente el jornal percibido por los estibadores y acarreo una mayor precariedad en las condiciones laborales. Como expone Castillo (2017), entre los estibadores se originaban constantes disputas para ser elegidos por las empresas y así conseguir un jornal. A finales del siglo XIX y principios del siglo XX este sector se caracterizaba por unas condiciones laborales muy desfavorables. Las

medidas de seguridad eran escasas lo que tenía como consecuencia principal una alta siniestralidad en la profesión. Estas operaciones de manipulación de mercancías requerían de fuerza bruta, se realizaban de forma manual sin apenas medios auxiliares y se llevaban a cabo por las clases más desfavorecidas (Vázquez, 2019).

En la década de los 70, en España, se lleva a cabo la mecanización progresiva de todas las tareas portuarias, apareciendo así los primeros contenedores en España (Vázquez, 2019). El proceso de mecanización trajo consigo grandes cambios estructurales en los puertos. La llegada del contenedor supuso una notable reducción del número de trabajadores que conformaban las manos⁴. Entre los cambios tecnológicos se pueden destacar la utilización de elevadores y grúas, la *paletización* de los cargamentos o la aparición de los buques Ro-Ro⁵. Con estos avances tecnológicos se consiguió reducir el esfuerzo físico en las labores portuarias y como consecuencia el número de estibadores necesarios también se redujo. Esta mecanización del trabajo favoreció la alta cualificación y formación de los estibadores en detrimento de muchos puestos de trabajo (Suárez, 2008). En este período hubo avances para una mejor coordinación en las reivindicaciones. Se dieron pasos decisivos para la cohesión de los trabajadores portuarios. En esta línea Cabrera (2006) expone que primero fue la unión de los puertos canarios con los de Barcelona y seguidamente se unieron otros puertos como los del País Vasco y Galicia. Así, en 1978 se creó la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios con el objetivo de coordinar y planificar la actividad reivindicativa en los puertos y establecer canales de comunicación con los colectivos de estibadores europeos.

En los años 80, la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios promovió un convenio estatal en el que pretendían incluir un aumento del salario del 22%. De otra parte, ANESCO⁶ planteaba la creación de un convenio en cada puerto, eliminar las Organizaciones de Trabajo Portuario (OTP) y suprimir el censo de estibadores a favor de crear organismos autónomos en cada puerto. La negociación del convenio colectivo fue complicada y se produjeron numerosas revueltas, ya que los estibadores consideraban que la propuesta de ANESCO de contratar mediante empresas públicas no les garantizaba su puesto de trabajo. El Gobierno intervino en la reestructuración del sector portuario con la publicación de un Real Decreto en

⁴ Las manos son los equipos de trabajo en los que se organizan los estibadores y que cambian en composición y número en función del tipo de mercancía a manipular.

⁵ Se trata de un tipo de buque que transporta la denominada mercancía rodada, esta mercancía pueden ser coches o camiones.

⁶ ANESCO es una asociación empresarial y patronal cuyo objetivo principal es la defensa de los intereses de las empresas estibadoras. Es el interlocutor laboral respecto a los sindicatos y ante las Administraciones Públicas.

1980. Este decreto suponía la transformación de las OTPs en oficinas especiales de empleo, lo que tendría como consecuencia directa muchos despidos de estibadores. Este decreto se anuló en 1985 por el Tribunal Supremo debido a un defecto de forma en su publicación (Martin, 2003).

Al amparo de reales decretos publicados en los años 1986 y 1987, las OTPs pasaron a ser las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEED). La puesta en marcha de estas sociedades tuvo como consecuencia jubilaciones forzosas y anticipadas entre los estibadores (Quintana, 2013). Esta regulación supuso una mayor flexibilidad a la hora de contratar e introdujo dos modalidades de contratación: el contrato laboral común (gestionado por la empresa estibadora) y el contrato laboral especial (gestionado por la SEED), para ambos tipos de contratación la SEED tenía un papel obligatorio ya que todos los estibadores debían ser miembros de esta y las empresas estibadoras estaban obligadas a contratar prioritariamente a través de estas ellas (Camarero, Pery y Tarsitani, 2018).

Finalmente, en 1988, se firmó el primer Acuerdo Marco de la estiba portuaria a nivel estatal, este documento dio paso a una nueva estrategia de los estibadores que se centró en la contratación laboral, manteniendo la defensa de la unidad, rotación y exclusividad (Quintana, 2013).

En la década de los 90, según comenta Martin (2003), las huelgas y protestas se fundamentaron en la desigual respuesta en los procesos de reforma de las estructuras portuarias y servicios de manipulación de mercancías a nivel europeo. La firma del II Acuerdo Marco de la estiba portuaria tuvo lugar en 1994. Con este convenio sobre la regularización de las relaciones laborales se afrontó el excedente de estibadores en todos los puertos. Así, en el caso de Las Palmas supuso una reducción en el censo de trabajadores portuarios de 818 a 265 (De Rus et al., 2009).

A finales de esta misma década, se firmó el III Acuerdo Marco de la estiba portuaria que puso de manifiesto el malestar entre los sindicatos del sector frente a las nuevas políticas de la Unión Europea por considerar que estaban implantando una política privatizadora a conveniencia de la Unión. Los conflictos surgidos en diferentes puertos europeos pusieron de manifiesto la creciente necesidad de implantar estrategias a nivel internacional en defensa de los puestos de trabajo de los estibadores (Martín, 2003). Se constituyó el Consejo Internacional de Estibadores (International Dockworkers Council) en la isla de Tenerife con el firme objetivo de coordinación y solidaridad interportuaria.

Realizando un breve resumen de los acontecimientos del siglo XXI previos a la intervención de la Unión Europea en materia de contratación de la estiba portuaria en el Estado español, explican Camarero et al. (2018) que las SEED fueron sustituidas por las Agrupaciones de Interés Económico (APIE) y que posteriormente se transformaron en las SAGEP. Estas sociedades, a pesar de los cambios de denominación, tenían las mismas funciones. La única diferencia que presentaron fue que con las APIE se suprimió la intervención en estas sociedades por parte del Estado.

Por otra parte, las negociaciones del IV Acuerdo Marco de la estiba portuaria no estuvieron exentas de polémica, ya que como explica Naucher (2013) las pretensiones de ANESCO intensificaron el malestar de los estibadores. En este sentido, la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios consideraba que la reforma laboral planteada por ANESCO tendría como consecuencia la precarización de las condiciones laborales de la estiba. Finalmente, este acuerdo se suscribió por ambas entidades en 2013 y su vigencia se mantendría inicialmente hasta 2017 con posibilidad de prórrogas anuales si no se presenta objeciones, pero este acuerdo fue denunciado en el 2019. Con relación a la denuncia de este convenio colectivo, se encuentra la reciente sentencia de la Audiencia Nacional en Sala de lo Social de 31 de mayo de 2021. En esta sentencia se pronuncian sobre diferentes aspectos que contravienen los Reales Decretos-Ley 8/2017 y 9/2019, estimando así la demanda presentada por ASOPORT⁷. Se analizaron todos los preceptos incluidos en el IV Acuerdo Marco y se procedió a declarar la nulidad de pleno derecho de muchos de estos artículos y disposiciones.

El V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria en 2021 no contaba con la aprobación de la CNMC por considerar que obstaculizaba la libre competencia. Además, ANESCO y la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios junto a otras organizaciones sindicales y empresas han sido sancionadas por la CNMC por incumplir la legislación estatal sobre defensa de la competencia. Esta sanción fue rebajada en 2020 a 77 millones de euros porque la CNMC consideró que la voluntad que presentaban estas organizaciones en los borradores del V Acuerdo Marco de la estiba portuaria seguían la vía para la liberalización del sector (Rodríguez, 2020).

En la actualidad se encuentra en vigor el V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria⁸ (BOE núm. 118, de 18 de mayo de 2022, páginas

⁷ Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias.

⁸ En adelante V Acuerdo Marco.

68980 a 69042), firmado finalmente el 8 de abril del año 2022⁹. Con este acuerdo ANESCO considera que adaptan las disposiciones al marco jurídico español y comunitario, así como a la reforma normativa de los Centros Portuarios de Empleo y a la reforma laboral.

1.3 Influencia de la reforma legislativa de la estiba en los puertos

La estiba portuaria se ha visto afectada por diferentes reformas legislativas que han influido en la gestión de este servicio portuario. El primer intento de reforma fue el Real Decreto-Ley 4/2017, de 24 de febrero, sobre modificación del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 2017, pp. 13168 a 13177). El Gobierno decidió retrasar la convalidación del real decreto por el Congreso ya que no contaba con los apoyos parlamentarios suficientes (Gutiérrez y Garea, 2017). Los apoyos estaban condicionados a la aceptación del texto por agentes de la estiba portuaria, aspecto que no se dio y por ello la convalidación fue rechazada por el Congreso en marzo del 2017¹⁰, un mes después de su aprobación (Alonso, 2017). Entorno a los intentos de liberalización mediante la reformulación del régimen de prestación del servicio de manipulación de mercancías se sucedieron diferentes huelgas en los puertos españoles protagonizadas por estibadores portuarios.

El segundo intento de liberalización de la estiba portuaria se produce con el 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)¹¹ (BOE núm. 114, de 13 de mayo de 2017). Este texto contó con los apoyos necesarios para su convalidación, entró en vigor el 14 de mayo de 2017.

Tras la entrada en vigor del RDL 8/2017, el conflicto entre el colectivo de los estibadores y el Gobierno español no finalizó. Las huelgas acontecidas en 2017 provocadas por la falta de

⁹ Vid. Resolución de 4 de mayo de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria.

¹⁰ Vid. Resolución de 16 de marzo de 2017, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de derogación del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, 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) (BOE núm. 71, de 24 de marzo de 2017, p. 20718).

¹¹ En adelante, RDL 8/2017.

acuerdos ante los intentos de reforma con el objetivo de liberalizar la estiba continuaron con un preaviso en 2018 debido al retraso en la articulación del reglamento que desarrolla el RDL 8/2017 (Magariño, 2018). Finalmente se evitaron las huelgas porque se llegó a un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la Coordinadora Estatal de estibadores en el que se recogió un plazo en el que se haría efectiva la implantación de la reforma que liberaliza el sector (Ginés, 2018).

En el RDL 8/2017 se recogió la posibilidad de crear los CPE y que a estos centros le fuera de aplicación la Ley 14/1994, de 1 de junio, que regula las empresas de trabajo temporal. Este aspecto provocó la necesidad de adecuar la anterior normativa, esto se consiguió con el Real Decreto-Ley 9/2019, de 29 de marzo, por el que se modifica la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las Empresas de Trabajo Temporal, para su adaptación a la actividad de la estiba portuaria y se concluye la adaptación legal del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías¹² (BOE núm. 77, de 30 de marzo de 2019, pp. 32836 a 32849).

Se han introducido diferentes modificaciones sobre todo en la regulación de la contratación y formación que afectan a la economía de las empresas estibadoras. Actualmente, las empresas estibadoras contratan a los trabajadores portuarios a través de los CPE, aunque con la nueva legislación tienen la posibilidad de contratar a personal externo al CPE y acudir a otras empresas de trabajo temporal que cuenten con estibadores con la formación requerida.

La última reforma consistió en el paso de SAGEP a CPE, esta reforma eliminó las obligaciones de las empresas a participar en el capital de las Sociedades de Estiba y de contratar su personal prioritariamente. Debido a esta reforma, en el año 2017 existían 36 SAGEP de las cuales se han extinguido 5 y entre el 2018 y 2019 se han transformado en CPE las 31 restantes (Puertos, Navieras y Transporte Marítimo, 2021).

La tabla 1 recoge la transformación de las Sociedades de Estiba en los principales puertos españoles, no se recoge la transformación de SEED a APIE porque en la mayoría de los puertos no llegaron a transformarse. Para poder elaborar esta tabla se han consultado las publicaciones en el BORME en cuanto al cambio de razón social de las Sociedades de Estiba en estos seis puertos.

¹² En adelante, RDL 9/2019.

Tabla 1. Transformaciones de las Sociedades de Estiba en los principales puertos españoles

Puertos	SEED	SAGEP	CPE
Algeciras	1988	2011	2018
Las Palmas	1987	2011	2019
Barcelona	1986	2011	2018
Bilbao	1987	2011	2019
Valencia	1987	2011	2018
Santa Cruz de Tenerife	1987	2011	2019

Fuente: BORME. Elaboración propia.

Con el fin de lograr la adaptación de las SAGEP a los CPE, la regulación estableció la obligación de las empresas estibadoras de emplear a trabajadores de la SAGEP y cubrir los gastos derivados de sus contratos hasta que finalizara el régimen transitorio de adaptación. Esta obligación incluía un horizonte temporal de tres años, previsto su inicio en 2018 y su finalización en 2020, y se establece un porcentaje sobre la actividad de la empresa que decrece (75%, 50% y 25%) (Eguinoa, 2020).

Por otra parte, con el cambio en la legislación se suprime la relación laboral especial, quedando únicamente la relación laboral común. Este cambio supone la contratación eventual de personal del CPE por parte de las empresas estibadoras donde realizarán todos los turnos necesarios para llevar a cabo la operativa. Sin embargo, para cubrir las peticiones de las empresas estibadoras se sigue utilizando el sistema de rotación, sistema anteriormente utilizado para la relación laboral especial (Navarro, 2017). Además, las empresas estibadoras deberán contar con un número mínimo de trabajadores con un contrato de duración indefinida que se denominan personal de estructura (conocido como Personal en Relación Laboral Común antes del cambio legislativo). En cuanto a la relación con los estibadores, las empresas estibadoras tienen facultades de dirección, organización y control sobre la actividad de los estibadores contratados mientras que el CPE actúa como intermediario en la contratación (Gómez, 2019).

En el CPE los socios y clientes son las mismas empresas estibadoras con licencia. El funcionamiento del CPE se estructura en tres fases. En primer lugar, las empresas realizan una petición mediante la que solicitan el personal para realizar las operaciones de manipulación de mercancía. Recibida esa petición, los listeros¹³, mediante el sistema de

¹³ Los listeros son las personas encargadas de elaborar las listas diferenciando entre grupos profesionales y llevan a cabo los nombramientos en base a esas listas utilizando el sistema de rotación.

rotación, realizan los llamamientos y los estibadores acuden a la ubicación del buque correspondiente para realizar la operativa. Durante la realización de estas actividades, los estibadores cumplimentan un parte que deberán entregar en el CPE, una vez firmado por la empresa estibadora, para proceder al pago de las nóminas y liquidaciones a las empresas.

Por lo general la financiación de estos CPE es mediante las liquidaciones a las empresas que utilizan el personal estibador más la participación de estas empresas estibadoras en el CPE. Con la reforma establecida en el RDL 9/2019 los CPE están obligados a perseguir un beneficio al cierre del año porque se rigen por la Ley de Sociedades de Capital, a diferencia de las SAGEP y sus antecesoras las SEED que se regían por la Ley de Empresas Temporales de Empleo y debían perseguir un equilibrio económico que suponía cerrar el año con resultado cero. Dado que los socios y clientes son las mismas empresas estibadoras, los gastos del CPE son repercutibles a estas empresas.

Especial referencia al Puerto de Las Palmas. En el Puerto de Las Palmas la sociedad constituida en 1987 para gestionar la contratación de los estibadores se denominó Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de La Luz y Las Palmas, S.A. (SESTIBA), se debe tener en cuenta que SESTIBA no pudo convertirse en APIE como preveía la Ley 48/2003 porque arrastraba una cuantiosa deuda que debía subsanar para poder convertirse y facilitar la salida de la Autoridad Portuaria de la Sociedad de Estiba, traspasando este organismo el 51% de su participación en SESTIBA a las empresas estibadoras. Posteriormente, con la Ley 33/2010, finalmente SESTIBA se convierte en el año 2011 en Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de La Luz y Las Palmas (SAGEP Las Palmas) y asume la deuda o déficit histórico de la primera. Por último, en el año 2019 esta sociedad adaptó sus estatutos y denominación a la normativa vigente, pasando a llamarse Centro Portuario de Empleo de Las Palmas, S.A. (CPE Las Palmas). La deuda o déficit histórico que asumió la SAGEP, actualmente, está siendo subsanada por el CPE.

2. El transporte de mercancías y las terminales de mercancías

2.1 Transporte de mercancías a nivel mundial

De conformidad con el estudio realizado por Oxford Economics (2021), el sector marítimo aporta cerca de 54.000 millones de euros al PIB de la Unión Europea. El transporte de mercancías es uno de los subsectores más importante dentro del sector marítimo, ya que representa 30.900 millones de euros del mencionado total por lo que representa un 57%

dentro del sector marítimo. En cuanto al sistema portuario español, según Puertos del Estado, aporta el 20% del PIB del sector del transporte de mercancías, lo que supone un 1,1% del PIB español.

El servicio de transporte por vía marítima es un aspecto esencial para la competitividad económica a nivel mundial. Así, comenta Vázquez (2019), el éxito del transporte marítimo se encuentra ligado a las operaciones de estiba portuaria. Las consecuencias de una mala estiba son muy graves, entre ellas se puede destacar la pérdida de las mercancías en el mar, por lo que las personas que realizan esta labor tienen un papel fundamental en el comercio marítimo.

Las mercancías que precisan servicios de estiba son la carga transportada de manera convencional, la mercancía en contenedores y los graneles sólidos. Las operaciones exentas de estiba se enumeran en artículo 130.3 del TRLPEMM, entre ellas se recogen las operaciones realizadas a través de tuberías. Es decir, las mercancías que no necesitan estibadores portuarios para su carga o descarga son los graneles líquidos y algunos tipos de graneles sólidos¹⁴ por tratarse de operativas realizadas mediante tuberías. Por otra parte, atendiendo a este mismo precepto, la mercancía rodada que se transporta en buques Ro-Ro se encuentra exenta del servicio de estiba cuando los vehículos a motor sean embarcados o desembarcados por las personas de las que dependen estos vehículos. Además, con relación a la mercancía rodada, también está exento de manipulación portuaria el manejo de vehículos que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques cuando esta operación se realice de manera continua desde la ubicación externa al puerto hasta el embarque.

Más del 90% del comercio internacional se mueve por vía marítima (UNCTAD, 2020). Gran parte de estas mercancías requieren de un servicio especializado de manipulación de mercancías. Así, en concreto y según la UNCTAD, en 2019 se transportaron por vía marítima 11.080 millones de toneladas de mercancías de las cuales necesitaron servicios de estiba portuaria el 68% (UNCTAD, 2020). En 2019 los principales puertos europeos¹⁵ manejaron un total de 3.529.630 miles de toneladas de mercancías (Eurostat, 2021). La mercancía que necesitó servicios de manipulación portuaria ascendió a 2.237.006 miles de toneladas, lo que

¹⁴ Los graneles sólidos que se manipulan mediante sistemas de succión son los exentos de estiba portuaria (Trujillo, Tovar y González, 2015).

¹⁵ Los principales puertos europeos según el volumen de mercancías manipuladas son el Puerto de Rotterdam (Países Bajos), Puerto de Amberes (Bélgica), los Puertos de Hamburgo y Bremerhaven (Alemania), el Puerto sito en El Pireo (Grecia), los Puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona (España) y el Puerto de Goia Tauro (Italia) (Statista, 2020).

supuso un 52% de la mercancía transportada por vía marítima. La mayoría de las mercancías se transporta en contenedores, representando el 47% de la mercancía manipulada frente a la carga convencional que supone un 11% y los graneles sólidos que representan el 42%.

En cuanto a los datos de mercancías estibadas en los principales puertos europeos, destaca que el número uno es Países Bajos en cuanto a la estiba de graneles sólidos y mercancía convencional. Con relación a la mercancía contenerizada, el mayor volumen de esta mercancía se manipula en el conjunto de puertos españoles seguidos en segundo lugar por el conjunto de los puertos situados en Alemania (Eurostat, 2021). Sin embargo, el Puerto internacional de Rotterdam, situado en Países Bajos, es el puerto europeo que más volumen de contenedores manipula (Pinedo, 2020).

2.2 Las principales terminales de mercancías del Estado español

En 2021 el tráfico portuario en los puertos españoles registró 544.536.918 toneladas de mercancías y hasta agosto 2022 el tráfico acumulado ha sido 380.154.713 toneladas de mercancías (Puertos del Estado, 2022). De las mercancías correspondientes a 2021, el 74% necesitaron servicios de estiba y/o desestiba. En este año, se prestó este servicio a más de trescientos millones de toneladas de mercancías en el conjunto de estos puertos. Más de la mitad de la mercancía manipulada en los puertos españoles es transportada en contenedores y representa un 62% del total de mercancías estibadas frente al resto de las mercancías que precisan de este servicio portuario (la mercancía transportada de manera convencional, la mercancía rodante y los graneles sólidos).

En el Estado español, según el Informe anual de Estibadores (Puertos, Navieras y Transporte Marítimo, 2021), a finales de 2019 se registraron un total de 6.103 estibadores pertenecientes a los Centros Portuarios de Empleo existentes. Además, los estibadores contratados por las SAGEP fueron 279 y los trabajadores contratados por Empresas de Trabajo Temporal fueron 293. Por último, los trabajadores portuarios contratados por empresas estibadoras fueron 614.

Por lo que se refiere al servicio de manipulación de mercancías destacan por volumen manipulado los puertos de interés general situados en Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria y Bilbao. En la tabla 2 se presenta el número de estibadores que pertenecen al CPE que ofrecen sus servicios en los puertos anteriores.

Tabla 2. Número de estibadores en los principales CPE, 2021

Puertos	Algeciras	Las Palmas	Barcelona	Bilbao	Valencia
Estibadores	1.784	350	1.006	400	1.563

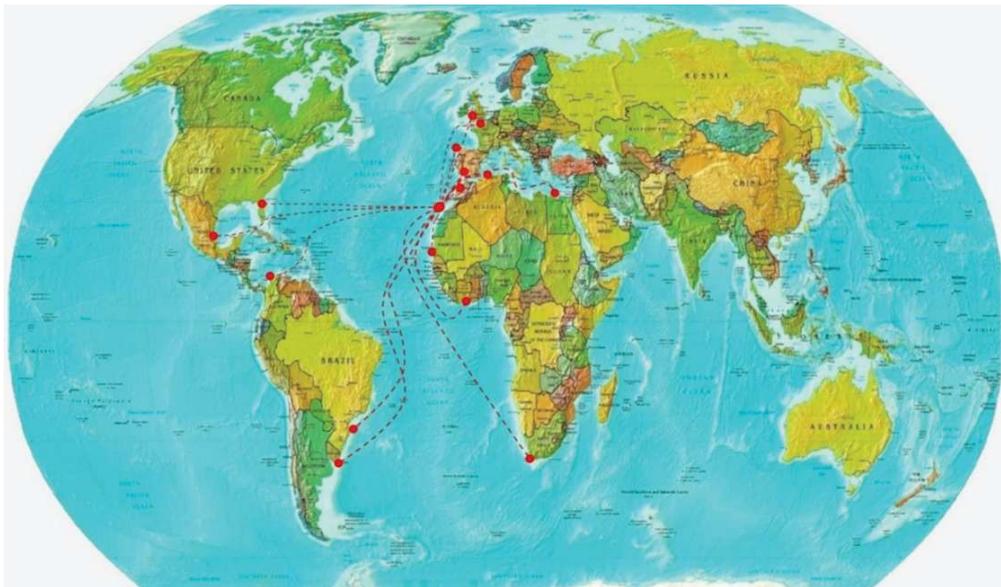
Fuente: SABI. Elaboración propia.

Como se comenta anteriormente, los cinco puertos principales que sitúan al Estado español en el número once del ranking mundial en cuanto al transporte de mercancías son los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria y Bilbao.

El Puerto de Las Palmas aprovecha su privilegiada posición como puente entre tres continentes, América, Europa y África, este puerto se conecta con 180 puertos de los cinco continentes a través de numerosas líneas marítimas (Canaryports, 2018). Asimismo, el Puerto de Las Palmas es el primer puerto del Atlántico Medio y el cuarto en el ranking español. Por otra parte, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife presenta un progresivo repunte en el comercio marítimo, llegando a ocupar en 2020 el sexto puesto a nivel estatal.

El Puerto de Las Palmas, como se comenta anteriormente, tiene líneas abiertas principalmente con Europa, África y América. Además, tiene rutas con Australia y Asia, sobre todo con Japón. En las múltiples líneas abiertas de este puerto operan diferentes navieras como MSC y Maersk, entre otras. En la ilustración 1 se recogen las principales rutas que se realizan de manera regular desde o hacia este puerto.

Ilustración 1. Principales rutas marítimas desde o hacia el Puerto de Las Palmas



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia.

En este mapa se evidencia el contacto con el continente europeo (Portugal, Francia o Países Bajos), también tiene vínculos comerciales con Reino Unido, con el continente africano (Marruecos, Egipto o Sudáfrica) y con el continente americano, tanto en puertos estadounidenses como en puertos sudamericanos.

3. Caso estudio: La estiba en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria

3.1 Objetivo del estudio

El objetivo principal de los estudios de impacto socioeconómico en el ámbito portuario es cuantificar y evaluar los beneficios que aportan una infraestructura o un proyecto en la zona de servicio del puerto o en la localidad donde se encuentra esa infraestructura o se desarrolla un determinado proyecto o actividad. Desde un punto de vista económico, como afirman De Rus, Tovar y González (2009), estos estudios consisten en calcular la contribución económica en un área determinada de distintas macromagnitudes, como son el número de empleados, el valor añadido o el excedente de explotación.

En este estudio, en la parte económica, el objetivo es evaluar la evolución del sector de la estiba portuaria teniendo en cuenta tres ejes principales: efectos directos o propios de las empresas estibadoras y el CPE, evolución del empleo y evolución del tráfico de mercancías. En la parte social de este estudio, el objetivo es analizar el impacto que tiene en la sociedad este servicio portuario concretamente en la localidad donde se desarrolla. El área geográfica del estudio en sus dos vertientes es el Puerto de Las Palmas, situado en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

3.2 Metodologías para el análisis de la situación socioeconómica

Existen diferentes metodologías para la evaluación del impacto económico, la elección de uno u otro modelo dependerá del objetivo del estudio y la disponibilidad de los datos necesarios para llevar a cabo el estudio. Así, los principales modelos empleados para el impacto económico son: modelo input-output, modelo de base exportación, modelos econométricos regionales, modelo de demanda portuaria y el modelo keynesiano del multiplicador de la renta (Robusté, F. y Clavera, C. 1997).

Así, el modelo input-output analiza el impacto económico a través del efecto que tienen las relaciones entre empresas en un determinado momento del tiempo y en una zona geográfica específica, partiendo de la base que las empresas para poder llevar a cabo sus procesos de

producción necesitan adquirir factores productivos de otras empresas. Por su parte, los modelos económicos regionales representan la relación entre variables y permiten determinar el efecto o influencia que tiene una variable sobre otras, así como estimar el valor futuro de estas variables. El modelo de base exportación, permite el diseño de estrategias de desarrollo regional, se basa principalmente en la hipótesis que defiende que el crecimiento regional viene determinado por las actividades de producción cuya finalidad es la exportación de bienes o servicios, este modelo se puede aplicar tanto a cambios a corto plazo como al análisis de crecimiento de la actividad a largo plazo (Robusté, F. y Clavera, C. 1997). Por último, modelo keynesiano del multiplicador de la renta parte de la hipótesis que afirma que la inversión o mayor gasto provoca un aumento en la producción y en la renta, así estima que la decisión de invertir generará un efecto multiplicador del dinero que tiene como consecuencia una mayor liquidez y ahorro.

Existe a su vez una manera de realizar un análisis de efectos directos o también denominados como efectos propios, estos efectos se obtienen a través de la información ofrecida directamente de las empresas o sus cuentas registrales (De Rus et al, 2009).

Por otra parte, para los estudios más enfocados hacia un ámbito sociológico, nos encontramos con las técnicas de investigación cualitativas. Estas técnicas se componen de un conjunto de métodos cuyo objetivo es analizar la conducta de las personas y por lo general consisten en entrevistas no estructuradas, con un carácter profundo y fines exploratorios. Concretamente se habla de tres técnicas generales: observación, entrevista y grupos focales (Beerli, 2012).

3.3 Metodología seleccionada

La metodología empleada para el cuarto epígrafe consistirá en un análisis de los efectos directos para conocer los beneficios que aportan las empresas estibadoras al Puerto de Las Palmas. Se ha seleccionado esta metodología debido a la facilidad para la obtención de datos por medio de las empresas estibadoras. Además, se ha seleccionado porque se trabaja con datos reales y no con hipótesis o previsiones, es una metodología que permite analizar las cifras reales tanto de las empresas estibadoras como del sector en su conjunto, y este aspecto reduce considerablemente el margen de error en cuanto al análisis e interpretación de los resultados obtenidos. Así, se podrá analizar la evolución del sector desde diversas perspectivas como la influencia de los cambios normativos tratando datos tanto de las empresas estibadoras como del propio Centro Portuario de Empleo, la evolución de la plantilla y el volumen de mercancías estibadas, entre otros aspectos.

Los datos utilizados corresponden a ejercicios económicos cerrados, es decir, en los comentarios se hará referencia a la actualidad, pero para poder comparar datos anuales se utilizarán los datos del último año disponible. A su vez, los datos se han obtenido de la base de datos del SABI y de la página web de Puertos del Estado.

De otra parte, la metodología empleada en el quinto epígrafe es la entrevista en profundidad. Consiste en un método indirecto de exploración cuyo objetivo principal es que la persona entrevistada se exprese con libertad a fin de conseguir la información que se pretende analizar (Beerli, 2012). Las entidades donde se han desarrollado las entrevistas son una empresa estibadora que gestiona una terminal portuaria y la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios en Canarias.

4. Aspectos económicos

4.1 Empresas estibadoras y Centro Portuario de Empleo de Las Palmas

El objeto social y de actividad del CPE Las Palmas, atendiendo a la memoria de esta sociedad anónima, es “el empleo de trabajadores de estiba portuaria para su puesta a disposición, de forma temporal, de empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o autorización de servicios comerciales portuarios, así como la formación profesional de aquellos”. Para la estimación de la actividad económica de la actividad del CPE, se ha utilizado la información proporcionada por la base de datos del SABI. La tabla 3 presenta los gastos de explotación del CPE en el ejercicio 2021, último año disponible.

Tabla 3. Gastos de explotación del CPE, 2021

Gastos de explotación	Euros	%
Aprovisionamiento	220.429	0,007
Gastos de personal	31.251.969	0,959
Amortización	27.595	0,001
Otros gastos de explotación	1.084.851	0,033
Total	32.584.844	

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La estructura de costes reflejada en la tabla 3 está en consonancia con la actividad principal del CPE, que es la cesión de personal a las empresas, ya que prácticamente todos sus gastos corresponden al rubro “gastos de personal”, que representan el 95,9% del total.

El capital social del CPE Las Palmas se divide en acciones de las empresas estibadoras, aunque actualmente la obligación de participación en el capital y la compra-venta forzosa de acciones ha sido eliminada con las reformas legislativas. El número de empresas estibadoras en el Puerto de Las Palmas y su participación en estas sociedades también ha ido variando a lo largo de los años. Así, en 2005 formaban parte de SESTIBA seis empresas, sin embargo, desde 2020 por diferentes circunstancias solo forman parte del CPE cuatro empresas estibadoras con licencia. De estas cuatro empresas estibadoras, tres de ellas cuentan con una concesión administrativa y gestionan una terminal portuaria, mientras que la cuarta empresa estibadora apenas tiene actividad y no cuenta con una terminal propia.

El primer cierre positivo del CPE se realizó en 2019 tras adaptar sus estatutos a la Ley de Sociedad de Capitales y, además, se ha conseguido disminuir el déficit histórico que presentaba SESTIBA. Los ingresos que percibe el CPE provienen principalmente del objeto de su actividad que consiste en la cesión de personal para la actividad de las empresas estibadoras. Además, recibe la aportación de las empresas estibadoras al coste de estructura del CPE. En la tabla 4 se presentan las cifras de empleo, ventas, valor añadido y la descomposición de este último entre remuneración de asalariados y excedente bruto de explotación. Las cifras se han obtenido a partir de la información registrada en la base de datos SABI y se recogen los datos del ejercicio 2020 para posteriormente poder hacer una imagen global del sector teniendo en cuenta los datos de las empresas estibadoras.

Tabla 4. Efectos directos del CPE, 2020

CPE	Empleo (número)	Remuneración asalariados (euros)	Excedente bruto explotación (euros)	Valor añadido (euros)	Facturación (euros)
Total	332	30.580.859,17	300.183,03	30.881.042,20	32.185.097,30

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Con los valores de la tabla 4 se evidencia que el 95% de la facturación corresponde al valor añadido de la empresa y este valor añadido se destina mayoritariamente a cubrir la remuneración del personal. Con relación al número de operadores portuarios, el CPE Las Palmas contaba en 2020 con un total de 332 estibadores y en el año 2021 contaba con un total de 350 estibadores.

Asimismo, en la tabla 5 se presentan las cifras de empleo, ventas, valor añadido y su descomposición en remuneración de asalariados y excedente bruto de explotación. Los

mismos conceptos que se recogen para estimar los efectos directos del CPE, pero para las empresas socias de este Centro. Las cifras estimadas se han obtenido a través de la base de datos SABI y se han tratado las cifras del ejercicio 2020 porque es el último año disponible de la mayoría de los informes.

Tabla 5. Efectos directos de las empresas accionistas del CPE, 2020

Empresas estibadoras	Empleo (número)	Remuneración asalariados (euros)	Excedente bruto de explotación (euros)	Valor añadido (euros)	Facturación (euros)
GESPORT	19	869.667	5.932.053	1.552.283	8.354.003
La Luz Market	2	193.242	210.912	-201.052	203.102
La Luz Terminal de Contenedores	46	2.223.496	10.704.361	3.800.244	16.728.101
OPCSA	96	5.880.147	22.652.255	9.448.514	37.980.916
Total	163	9.166.552	39.499.581	14.599.989	63.266.122

Fuente: SABI. Elaboración propia.

La empresa GESPORT gestiona una terminal polivalente y realizan operativas de manipulación de mercancía general, en contenedores y mercancías rodantes. El 19% de la facturación de la empresa se corresponde con valor añadido y este, a su vez, se destina mayoritariamente a cubrir la remuneración de los trabajadores fijos. En el caso de la empresa La Luz Market no cuenta con una terminal propia, además apenas tiene actividad y manipula sobre todo carga general, en este caso los ingresos de explotación no generan valor añadido para la empresa. Esta última empresa se encuentra en un proceso de adquisición por parte de Boluda Corporación Marítima, S.L.

En el caso de las empresas La Luz Terminal de Contenedores y OPCSA estas cuentan cada una con una terminal portuaria y su actividad se basa sobre todo en las operativas relacionadas con contenedores. En el caso de La Luz Terminal de Contenedores el valor añadido es el 23% de la facturación y, en este caso, se destina un 59% a la remuneración de asalariados. En el caso de OPCSA, es la empresa estibadora que mayores ingresos de explotación presenta, el 25% de la facturación se corresponde al valor añadido y este se destina en un 62% a la remuneración de asalariados.

Para poder tener una visión global del sector de la estiba en el Puerto de Las Palmas, en la tabla 6 se presentan los efectos directos del sector, teniendo en cuenta las cifras del CPE y las cuatro empresas estibadoras accionistas.

Tabla 6. Efectos directos del sector de la estiba portuaria en el Puerto de Las Palmas, 2020

	Empleo (número)	Remuneración asalariados (euros)	Excedente bruto explotación (euros)	Valor añadido (euros)	Facturación (euros)
CPE	332	30.580.859,17	300.183,03	30.881.042,20	32.185.097,30
Empresas estibadoras	163	9.166.552	39.499.581	14.599.989	63.266.122
Total	495	39.747.411	39.799.764	45.481.031	95.451.219

Fuente: Elaboración propia.

A partir de la tabla 6 se desprende que el sector de la estiba registró en 2020 un total de 495 puestos de trabajo en el Puerto de Las Palmas. Los ingresos que genera este sector en el puerto alcanzaron los 95 millones de euros, el 48% de la facturación se corresponde con el valor añadido. Este valor añadido se destina en un 87% a la remuneración del personal.

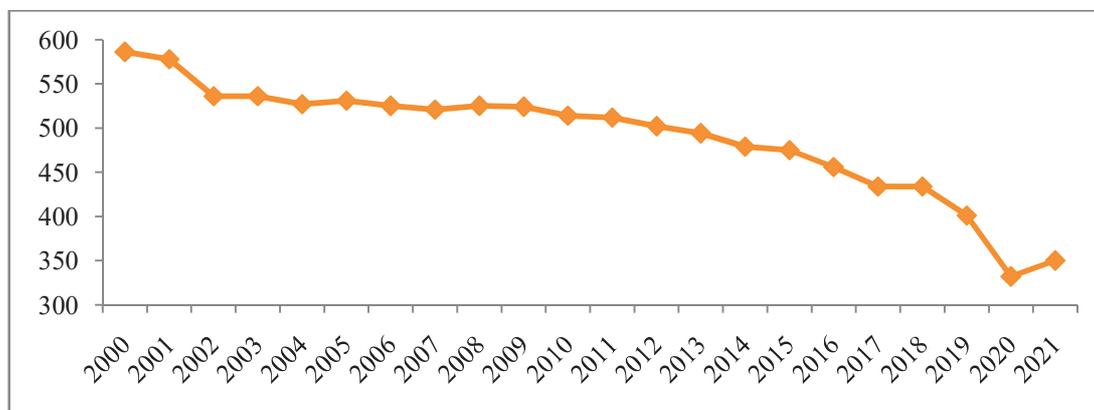
4.2 Evolución del empleo

Por otra parte, y por lo que se refiere al número total de estibadores en el Puerto de Las Palmas, este ha sufrido variaciones importantes en las últimas décadas. Así, en torno al año 1988 la plantilla estaba formada por más de 800 estibadores. Sin embargo, esta contratación decayó hasta alcanzar su mínimo histórico, alrededor de 250 estibadores en 1994. Estas variaciones en la plantilla se deben, generalmente, a las variaciones de tráfico generadas por cambios en acuerdos comerciales en el puerto. Por ejemplo, cuando finalizó el acuerdo de pesca entre el Estado español y Marruecos en 1986 debido a la modificación de la posición negociadora de España al incorporarse a la Unión Europea, quedando así las competencias pesqueras sometidas a la regulación comunitaria. La consiguiente reducción en las descargas originó un excedente de personal estibador en el Puerto de Las Palmas que obligó a reducir la plantilla. Sin embargo, cuando se cerraron otros acuerdos con importantes navieras para tráfico de contenedores en tránsito se tuvo que contratar más personal y así ampliar el número de estibadores. En 2018 la SAGEP contaba con 440 estibadores que pasaron a ser 401 en 2019 coincidiendo con la transformación al CPE (Fernández, 2019). La reducción en estos años se vio favorecida por las ayudas a las jubilaciones y prejubilaciones que se aprobaron tras la entrada en vigor del RDL 8/2017, el segundo intento de liberalizar el sector.

Asimismo, la cifra de estibadores en 2020 descendió a 332 y en el año 2021 se aumentó a 350 estibadores, la plantilla está compuesta por hombres salvo una mujer. La figura 1 resume la

evolución en las dos últimas décadas y muestra una tendencia decreciente en el número de efectivos hasta el año 2020.

Figura 1. Evolución de la plantilla media de estibadores del Puerto de Las Palmas (2000-2021)



Fuente: SABI. Elaboración propia.

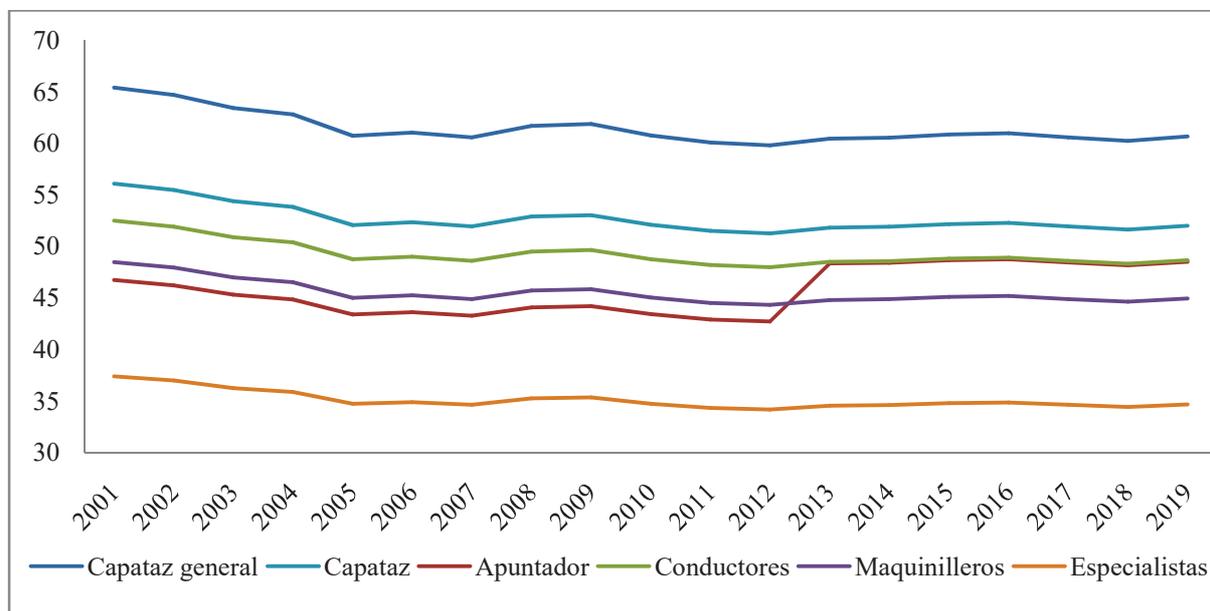
El trabajo del personal portuario se estructura en turnos de, normalmente, 6 horas, aunque si la operativa no se finaliza existe la posibilidad de realizar horas extras o la empresa estibadora deberá contratar otros estibadores para finalizar el servicio. Además, la jornada se estructura en cuatro tramos horarios: de 08:00 a 14:00, de 14:00 a 20:00, de 20:00 a 02:00 y de 02:00 a 08:00 (Trujillo et al, 2015). La media anual teórica de turnos por estibador es de 264, toda vez que cada estibador realice al menos 22 turnos al mes. Sin embargo, normalmente estos 22 turnos mensuales se ven incrementados en el Puerto de Las Palmas debido al reenganche que realizan los estibadores en algunas operativas.

Con relación al salario percibido por los estibadores, este varía dependiendo del horario del turno realizado. Así, se parte del salario base correspondiente a un turno realizado de diurno que se incrementa en los turnos nocturnos y, también, se ve incrementado si se realiza un turno los sábados, domingos o en días festivos. También el salario varía dependiendo del grupo profesional al que pertenezca cada trabajador, así el salario será mayor para el grupo profesional IV e inferior para el grupo profesional I. Los grupos profesionales se recogen en los convenios marcos del sector de la estiba, actualmente el convenio que se encuentra en vigor es el V Acuerdo Marco. Atendiendo al artículo 17 de este convenio, los grupos son: Grupo I (Especialista), Grupo II (Oficial Manipulante), Grupo III (Controlador de Mercancía) y Grupo IV (Capataz).

En la figura 2 se presenta la evolución real del salario por hora de un turno diurno desde el año 2001 hasta el 2019 diferenciando entre capataz general, capataz, motores, maquinillero y

apuntador. Se ha seleccionado este periodo dado que son los datos facilitados por el CPE de Las Palmas.

Figura 2. Evolución de los salarios de estibadores (euros/hora)



Fuente: CPE. Elaboración propia.

De acuerdo con la normativa actual ambos tipos de capataces forman parte del grupo profesional IV, los apuntadores al grupo profesional III, los maquinilleros conductores pertenecen al grupo II y los especialistas de bordo y tierra al grupo profesional I. Para la realización de la figura 2, los salarios han sido deflactados utilizando un IPC con base en 2019 para analizar su evolución en términos reales. La figura 2 muestra una tendencia decreciente reflejando que el salario real en 2019 es inferior que el salario percibido en 2001. La reducción más significativa se produce desde el año 2001 hasta aproximadamente el año 2006, lo que se debe a que, en estos años, el valor del IPC superó al incremento salarial que figura en el convenio colectivo que se encontraba vigente (II Acuerdo Marco). Se aprecia un leve incremento del salario real desde el año 2008 hasta el 2011, debido a que, durante este periodo el incremento salarial pactado en el III Acuerdo Marco fue superior al IPC, permitiendo de este modo recuperar parte de la capacidad adquisitiva perdida durante el periodo anterior. El incremento salarial más notable se corresponde con el del salario de los apuntadores en el año 2013. Su salario aumentó en 6 €/hora tras la firma del IV Acuerdo Marco debido a su clasificación dentro del grupo profesional III.

Por lo general la tendencia de los salarios es constante con ligeras variaciones. Las diferentes reformas legislativas no han afectado a la evolución de los salarios reales. Estos solamente se

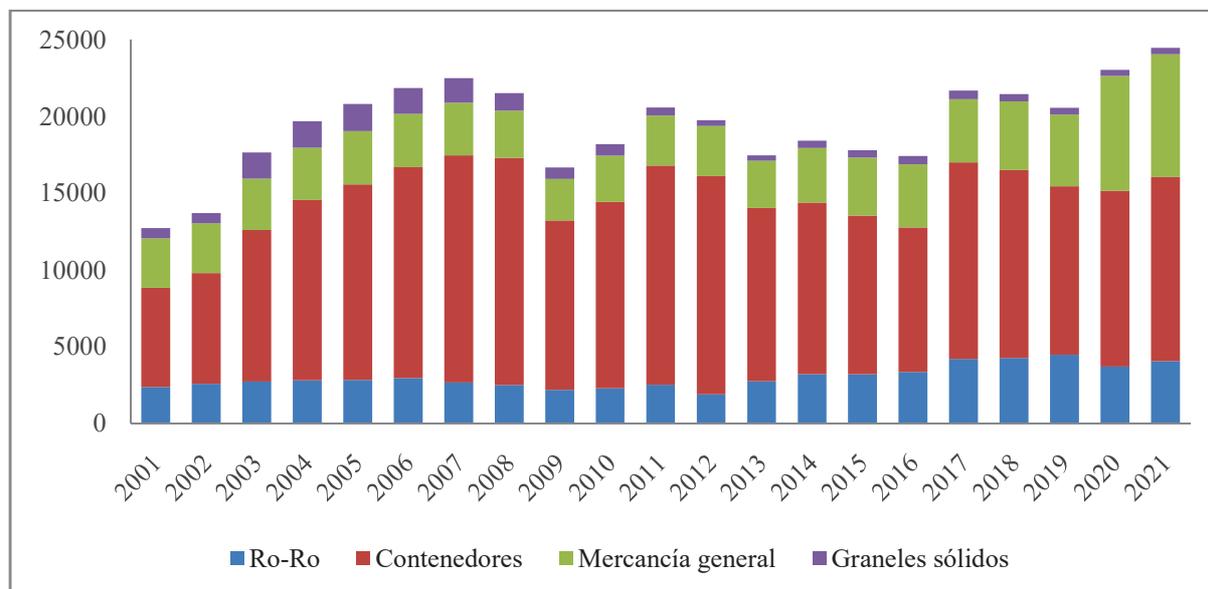
han visto modificados por los incrementos en los salarios nominales recogidos en los cinco convenios colectivos aprobados a nivel estatal y la evolución del IPC.

4.3 Mercancías

Para comprender la evolución del trabajo de los estibadores portuarios es conveniente analizar a grandes rasgos el tráfico portuario en el Puerto de Las Palmas. En este puerto las principales mercancías objeto de las operativas de las empresas estibadoras son las transportadas en contenedores, la mercancía general y las mercancías rodantes, entre otras como la realización de operativas exclusivamente de transbordo. En el caso de los graneles sólidos, una parte de estas mercancías precisan de servicios de estiba portuaria mientras que la otra parte se encuentra exenta de este servicio portuario porque su manipulación se lleva a cabo mediante sistemas de tuberías.

En la figura 3 se recogen las toneladas movidas en el Puerto de Las Palmas diferenciando entre mercancías en contenedores, mercancía general, mercancía rodante y graneles sólidos. En estos últimos se incluye el total del tráfico portuario debido a la dificultad para diferenciar entre las mercancías que precisaron de estiba portuaria y la mercancía exenta de este servicio portuario. Los datos en cuestión abarcan desde el año 2001 hasta el año 2021.

Figura 3. Evolución de las mercancías que requieren servicio de estiba, Puerto de Las Palmas (Miles de Toneladas)



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Elaboración propia.

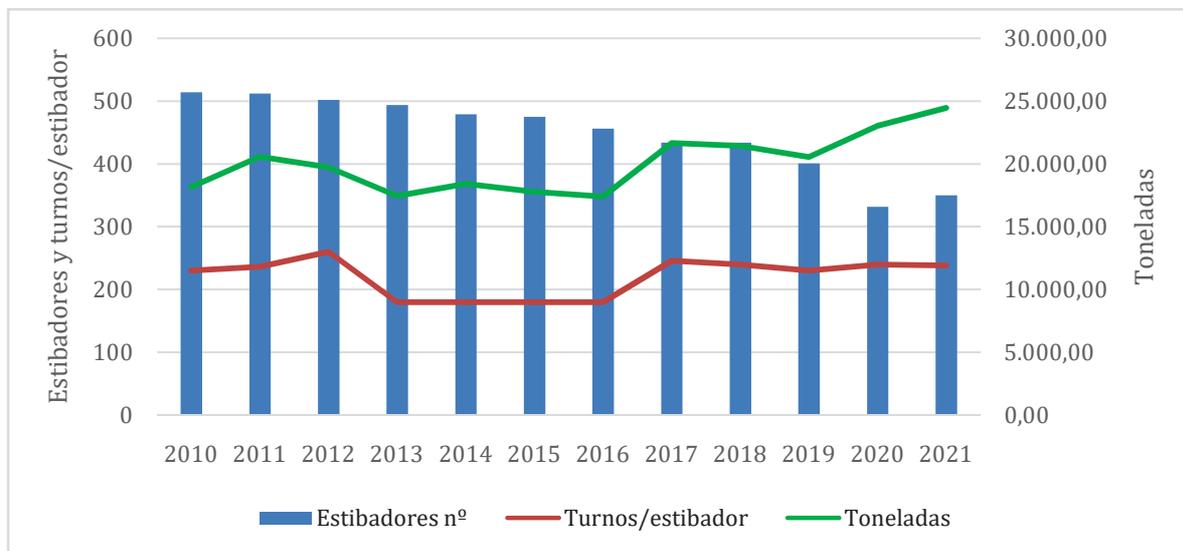
Los datos se han podido comparar dado que se encuentran en toneladas, aunque el cálculo para el tráfico portuario en rodantes normalmente se calcula en unidades y la medida de los

contenedores más habitual es el TEU, acrónimo correspondiente a la expresión *Twenty Equivalent Unit*. Como se evidencia en la figura 3, las toneladas movidas en contenedores superan a la mercancía general, la mercancía rodante y los graneles sólidos. Por este motivo no es de extrañar que la empresa que más estibadores solicita anualmente al CPE es aquella que más contenedores manipula en el puerto.

En la figura 4 se presenta la evolución de los turnos reales realizados por los estibadores, el número medio anual de estibadores y las toneladas por ellos manipuladas en el Puerto de Las Palmas durante la última década.

Procede recordar que la variable “toneladas” que se representa en la figura 4 es el resultado de agregar los diferentes tipos de mercancías que han requerido el uso de estibadores en su manipulación, y que no todas estas mercancías suponen la misma carga de trabajo para los estibadores. Así, por ejemplo, la manipulación de un contenedor no supone el mismo esfuerzo que la manipulación de la mercancía general o los graneles sólidos.

Figura 4. Evolución del número de estibadores, turnos por estibadores y toneladas movidas por los estibadores en el Puerto de Las Palmas (2010-2021)



Fuente: CPE. Elaboración propia

Atendiendo a la figura 4, llama la atención la caída pronunciada en las toneladas en 2013, que, aunque revierte en alguna medida en los años posteriores, no recupera los volúmenes del inicio de la década hasta el año 2017. Por lo que se refiere al número de turnos realizados por los estibadores, tras descender significativamente en 2013, presenta una tendencia constante hasta el año 2017 que aumenta para posteriormente presentar una tendencia estable hasta el último año analizado. En el caso de los estibadores, como se evidenció en la figura 1, el

número de los estibadores en este puerto decrece. La relación existente entre el decrecimiento del número de estibadores y la variación de los turnos evidencia que los estibadores en 2013 realizaron menos turnos debido a la reducción de las mercancías estibadas y, por el contrario, en 2017 tuvieron que realizar más turnos debido al aumento del tráfico y la disminución de la plantilla. Por otra parte, la evolución del tráfico portuario ha seguido una tendencia que, por sí sola, no justifica las reducciones de la plantilla ya que incluso en el año 2017 el tráfico aumenta y el número de estibadores continúa decreciendo. Esta evolución decreciente de la plantilla media podría deberse también a la progresiva automatización que están experimentando diferentes puertos del mundo. La implantación de estos avances tecnológicos podría explicar la reducción de estibadores con relación al aumento del tráfico, ya que cada vez serán necesarios menos recursos humanos y más tecnología.

5. Aspectos sociales y vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

5.1 El sector de la estiba y el desarrollo de Las Palmas de Gran Canaria

La primera entrevista se realizó a una empresa estibadora titular de una concesión administrativa. El objetivo de esta primera entrevista fue conocer el funcionamiento de una terminal portuaria, la evolución del sector desde el punto de vista de los empleadores y conocer la implicación de la empresa estibadora con la sociedad.

En un primer lugar, se preguntó sobre la operativa en general de una terminal portuaria. Se explica que para explotar una terminal portuaria primero se necesita una concesión que otorga el departamento de Dominio Público de la Autoridad Portuaria. Esta concesión por lo general es de 20 años prorrogables por 10 años más y su adjudicación puede ser directa o por concurso público. Una vez obtienen este permiso, se inicia la explotación del negocio instalando la maquinaria. Cuando la terminal portuaria está funcionando, se busca negocio en el mercado contactando con diferentes navieras. Esta empresa estibadora en concreto tiene una terminal portuaria polivalente¹⁶ y además se dedica a poner en marcha terminales portuarias que luego gestiona o transfiere según los casos.

Teniendo en cuenta la amplia trayectoria profesional en el ámbito portuario de la persona entrevistada se le pregunta sobre los diferentes cambios normativos, la influencia de estos en las terminales portuarias y su relación con los estibadores. Se realiza un breve acercamiento

¹⁶ Una terminal polivalente combina infraestructura, mano de obra y servicios para cubrir la demanda de determinados tipos de buques y mercancías. Estas terminales reciben mercancías heterogéneas lo que no implica que puedan recibir cualquier tipo de mercancías (Tovar, 2004).

histórico comentando que anteriormente al año 1986 existía la Organización de Trabajo Portuario que es el origen del modelo de estiba existente hasta el día de hoy. Las leyes que regulan la estiba portuaria se han ido modificando y los cambios más sustanciales se han dado principalmente en las formas de organizar el trabajo y no tanto en la relación con los trabajadores. Antes del año 1986 las consignatarias eran estibadoras y cualquiera nombraba los barcos, en ese año cambia la ley y se establecen unas condiciones para ser empresa estibadora.

Se comenta que indudablemente los mayores cambios en el sector se dieron con el RDL 8/2017, este real decreto establece que la participación en los CPE es voluntaria y se pueden contratar trabajadores externos al CPE. Sin embargo, existe una cierta “obligatoriedad” de pertenecer al CPE por la posible conflictividad laboral. En 2018 se dio un plazo a las empresas que desearan abandonar el CPE para comunicarlo. Cuando una empresa se va tiene que llevarse un porcentaje de estibadores proporcional a su participación en el CPE.

Con relación a los diferentes planteamientos sobre acercar el puerto a la ciudad, intentado que la sociedad se implique y conozca este espacio, se le pregunta acerca de la implicación que tienen como empresa con la sociedad. Se podría afirmar que participan desde dos enfoques, el deportivo y el cultural. Por la parte del deporte apoyan a los equipos o clubes deportivos en general a través de patrocinios. En la vertiente cultural, participan en las visitas guiadas al puerto que son organizadas por la Autoridad Portuaria e intentan que se fomente el conocimiento del puerto a través de estudios o libros. Ahora mismo uno de los estudios que se publicará analiza el impacto de los ruidos de las diferentes maquinarias en la población que vive cercana al puerto.

La segunda entrevista tuvo lugar con el representante de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios en Canarias y la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas. El objetivo principal de esta segunda entrevista fue conocer la evolución del sector desde la óptica del trabajador y las diferentes actividades que realizan desde la asociación.

En un primer lugar, se le pregunta sobre la actividad de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios en Canarias y la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios de Las Palmas. La actividad de Coordinadora en los puertos va más allá de un sindicato al uso, se conciben como una organización de trabajadores que defiende la estiba y se implica no solo con los estibadores sino con las empresas porque consideran que si las empresas crecen las condiciones del trabajador serán mejores. En su actividad la base son los trabajadores por ello

velan por unas condiciones laborales acordes con el volumen de negocio que hay en el puerto. Antes de formarse la Coordinadora los estibadores en el Puerto de Las Palmas formaban parte de Intersindical Canarias, después se formó Coordinadora uniendo los estibadores que estaban en otros sindicatos. El Puerto de Las Palmas fue un puerto puntero en la organización de la Coordinadora y tuvo un papel muy importante en la internacionalización del sindicato.

Partiendo de los diferentes cambios normativos en el sector de la estiba portuaria a nivel estatal, se le pregunta acerca de la influencia de estos cambios en el trabajo de los estibadores, cómo han afectado a las condiciones laborales, número de estibadores, los turnos realizados, etc. Se afirma que el cambio normativo no ha afectado al número de estibadores, la normativa ha influido en la relación entre estibadores y empresarios. El aspecto que más ha influido en la composición de la plantilla es la automatización y la llegada de nuevas tecnologías a los puertos, un aspecto inevitable al que han tenido que adaptarse con formación y especialización. En perspectiva histórica, en el año 80 había un total de 5.000 estibadores, ya que la manera de realizar el trabajo lo exigía por ser todo manual. Posteriormente y a medida que se va modernizando el puerto se va reduciendo el número de estibadores. Por ejemplo, con la llegada del *spreader*¹⁷ las manos se redujeron en al menos cuatro estibadores. Como consecuencia de este proceso continuo los portuarios se han ido especializando y adquiriendo un nivel de cualificación mayor para adaptarse a los niveles crecientes de mecanización y automatización, lo que se traduce en plantillas más reducidas de profesionales cada vez más cualificados.

En esta segunda entrevista, también se pregunta sobre las tendencias de acercar el puerto a la sociedad y los diferentes proyectos que se encuentran en desarrollo, para conocer implicación social del sector. Tanto desde la Coordinadora como desde la Asociación se llevan a cabo diferentes campañas, por ejemplo cuando se acerca el mes de diciembre organizan una recogida de juguetes, en la víspera del Día de Reyes llevan esos juguetes a los diferentes puntos de reparto que hay en la ciudad. También, organizan recogidas de material escolar cuando se acerca el principio del curso. Asimismo, han publicado varios libros sobre la historia del puerto en los que han participado. Además, han colaborado en la formación de estibadores en África, con quienes siempre ha habido una relación muy estrecha y un intercambio de conocimientos y tecnología.

¹⁷ El *spreader* es un sistema de sujeción instalado entre la carga y el equipo de elevación (grúa).

5.2 Implicación con los ODS

En el año 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible (Naciones Unidas, 2022). Estos objetivos son un total de 17 y derivaron de una negociación entre los 193 Estados miembros de la ONU y una amplia representación de la sociedad civil.

El plazo para cumplir con los ODS fue de quince años, es decir, deberían cumplirse en 2030. Siguiendo lo expuesto por las Naciones Unidas, los objetivos persiguen finalizar con la pobreza y el hambre, buscan garantizar salud y bienestar, igualdad de géneros e igualdad entre países, educación de calidad y trabajo decente con crecimiento económico. A su vez, recogen otras temáticas como son el agua limpia y saneamiento, energía asequible y no contaminante, acción por el clima, producción y consumo responsable, industria, innovación e infraestructura, ciudades y comunidades sostenibles, vida de ecosistemas terrestres, vida submarina y paz, justicia e instituciones sólidas. El objetivo número 17 consiste en formar alianzas para lograr los restantes objetivos.

Vinculando los ODS con la actividad de estiba portuaria, los objetivos que más se relacionan con este servicio son el 8, 9, 10, 12 y 14. El objetivo 8 se vincula con las diferentes protestas en el entorno de la estiba con relación a las reformas laborales llevadas a cabo en el sector, este objetivo tiene como fin “promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos”. Dada la creciente transformación del sector en cuanto a especialización y tecnología, el objetivo 9 persigue “construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”. Teniendo en cuenta el intercambio de conocimientos entre estibadores de diferentes países, facilitados por las organizaciones a nivel internacional, el objetivo 10 pretende “reducir la desigualdad en y entre los países”. Por último, los objetivos 12 y 14 se vinculan con el sector marítimo en general puesto que su fin es “garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles” y “conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos”.

CONCLUSIONES

El servicio portuario de manipulación de mercancías o estiba portuaria es fundamental para la competitividad de los puertos tanto a nivel nacional como internacional. Sin duda, las operativas que engloban las actividades de carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito y transbordo de mercancías son imprescindibles para poder realizar el transporte marítimo de mercancías con éxito. Además, durante el trabajo se ha reflejado la importancia de este servicio portuario para las economías estatales por la cantidad de mercancías estibadas en el comercio internacional, europeo y español.

Durante este trabajo se ha analizado la evolución de la estiba portuaria a través de la normativa aplicable a este servicio portuario de manipulación de mercancías, realizando un acercamiento al concepto y las actividades que engloba. La contratación de los estibadores actualmente se realiza a través del CPE, este es el aspecto que más se ha tratado a lo largo de los cambios en la regulación del sector.

Atendiendo a la reforma del sector de la estiba, destaca la evolución en la contratación de las empresas estibadoras a los estibadores. Partiendo de la evolución expuesta sobre la regulación de este servicio portuario en el Estado español, se puede concluir que, a pesar de las diferentes leyes y reales decretos leyes, se ha seguido un régimen para la contratación de estibadores similar. Así, el sistema ha consistido en contratar prioritariamente a estibadores que forman parte de la Sociedad de Estiba determinada en cada cambio de regulación.

La importancia del sector de la estiba en el Puerto de Las Palmas se pone de manifiesto a través del volumen de negocio que genera. Así, se ha estimado que en 2020 el sector en su conjunto generó un total de 495 puestos de trabajos directos y una facturación de 95 millones de euros, correspondiendo el 48% de la misma a valor añadido, del cual, la mayor parte corresponde con remuneración del personal.

El análisis de la evolución de las variables clave: salario, número de estibadores, turnos realizados y tráfico portuario de mercancías, permite concluir que las reformas legislativas no han tenido impacto en el salario ni en la carga de trabajo de los estibadores en el Puerto de Las Palmas. En el caso del salario, la razón estriba en que se regula a través de los diferentes convenios colectivos. Por otra parte, la reducción del número de estibadores probablemente se haya visto más afectada por la tendencia, observable a nivel mundial, de introducción de nuevas tecnologías que por la liberalización del sector. Además, estas modificaciones en la

plantilla se han visto favorecidas por las reformas legislativas que han incluido ayudas para las jubilaciones de los estibadores.

Las dos entrevistas en profundidad realizadas han sido fundamentales para la comprensión del funcionamiento de este sector y sus implicaciones en la sociedad. En perspectiva histórica se puede afirmar que el colectivo de estibadores se caracteriza por tratarse de un colectivo luchador y reivindicativo que no ha dudado en convocar huelgas y paralizar los puertos para defender sus condiciones laborales desde principios del siglo XX. Se llevan a cabo diferentes acciones tanto desde las empresas estibadoras como de los estibadores que involucran a la sociedad, así también estas acciones contribuyen a alcanzar los ODS relacionados con las condiciones laborales, la innovación, la igualdad entre países, fomentar modalidades de consumo y producción sostenible o utilizar de manera respetuosa los diversos recursos marinos.

El histórico peso que ha tenido el sector de la estiba portuaria se evidencia principalmente por la importancia estratégica de este servicio, demostrado con los diferentes problemas derivados de las huelgas de estibadores. El conflicto más reciente de los estibadores se encuentra en la adecuación de su negociación colectiva a las exigencias europeas. La estiba desde un punto de vista jurídico se encuentra liberalizada y desde el sector se ha conseguido renegociar el V Acuerdo Marco de la estiba portuaria para contar con la aprobación de la CNMC. Asimismo, el volumen de negocio que genera y el carácter esencial de este servicio en los puertos, pone de manifiesto uno de los principales motivos que sitúan al sector en una buena posición negociadora.

BIBLIOGRAFÍA

- Beerli, M.A. (2012). Unidad de aprendizaje 5. Métodos de investigación cualitativos. *Investigación de los mercados turísticos*. (pp. 129-153). Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Cabrera, J. (2006). *Un año de labor* (pp. 85-94). Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Idea.
- Camarero A., Pery P. y Tarsitani F. (2018). Adecuación de los horarios de trabajo y contratación de la estiba en los puertos españoles. *El sector marítimo en la economía y el comercio*, 901, 81-92.
- Checa, E. y Foncubierta, M.J. (2014). Novedades en el marco jurídico de la actividad de la estiba tras el R.D. Legislativo 2/2011: su aplicación en el puerto Bahía de Algeciras. *Revista de estudios fronterizos del estrecho de Gibraltar*, 1/2014.
- Cruz, J. (2019). El derecho de la competencia como límite de la negociación colectiva. *Temas laborales*, 147, 13-46.
- De Rus, G., Tovar, B. y González, M.M. (2009). *Impacto económico del Puerto de Las Palmas*. Navarra, España: Aranzadi, S.A.
- Eguinoa, R. (2020). Consideraciones sobre la reforma del servicio portuario de manipulación de mercancía. *Revista de Administración Pública*, 211, 319-348.
- Gómez, R. (2019). La negociación colectiva en las reformas de 2018 y 2019. *Temas Laborales*, 147/2019, 151-174.
- Martín, U. (2003). *Cien años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de cultura popular canaria.
- Pinedo, J. (2020). El Puerto de Rotterdam afianza su posición de liderazgo en el arco Hamburgo-Le Havre. *Diario del puerto*, 12 de marzo del 2020.
- Quintana, J. (2013). *Huella de los estibadores. Puerto de La Luz. La Isleta*. Las Palmas de Gran Canaria: Asociación Sindical De Estibadores Portuarios.

Robusté, F. y Clavera, J. (1997). *Impacto económico del aeropuerto de Barcelona*. Barcelona, España: Civitas.

Suárez, M. (2008). Conflictividad y concertación en el Puerto de Las Palmas durante la transición (1976-1986). *Observatorio Laboral Revista Venezolana*, 1 (1), 43-64.

Tovar, B. (2004). *Las terminales de contenedores del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Trujillo, L. Tovar, B y González, M. (2015). Impacto económico y social de las actividades de consignación y estiba del Puerto de Las Palmas. Documento de trabajo. Departamento de Análisis Económico Aplicado. ULPGC.

Legislación española

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE núm. 284, de 27 de noviembre de 2003, pp. 42126 a 42238).

Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (BOE núm. 191, de 7 de agosto de 2010, pp. 68986 a 69113).

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 (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011).

Resolución de 17 de enero de 2014, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria (BOE núm. 26, de 30 de enero de 2014, pp. 6257 a 6296).

Real Decreto-Ley 4/2017, de 24 de febrero, sobre modificación del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 2017, pp. 13168 a 13177).

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) (BOE núm. 114, de 13 de mayo de 2017).

Real Decreto-Ley 9/2019, de 29 de marzo, por el que se modifica la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, para su adaptación a la actividad de la estiba portuaria y se concluye la adaptación legal del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías (BOE núm. 77, de 30 de marzo de 2019, pp. 32836 a 32849).

Resolución de 4 de mayo de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria (BOE núm. 118, de 18 de mayo de 2022, páginas 68980 a 69042).

Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso (Sección 4), de 2 de noviembre de 2012 (STS 7009/2012).

Sentencia de la Audiencia Nacional. Sala de lo Social (Sección 1), de 31 de mayo de 2021 (SAN 2161/2021).

Otras fuentes (webgrafía)

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (2011) Boletín Oficial del Registro Mercantil. BORME diario 2011. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_borme/calendarios.php?a=2011

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (2021) Boletín Oficial del Registro Mercantil. BORME diario 2018. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_borme/calendarios.php?a=2018

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (2021) Boletín Oficial del Registro Mercantil. BORME diario 2019. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_borme/calendarios.php?a=2019

Bureau van Dijk (2021). SABI: Sistema de Análisis de Balances Ibéricos [Base de datos]. Recuperado de: <https://sabi.bvdinfo.com/version-2021531/Home.serv?product=sabineo&setlanguage=es>

- Castillo, D. (2017, febrero, 20). Estibadores, una visión desde la historia. *El Diario*. Recuperado de: https://www.eldiario.es/opinion/tribuna-abierta/estibadores-vision-historia_129_3567753.html
- Eurostat (2021). Country level - gross weight of goods handled in main ports, by type of cargo. Recuperado de: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_mg_am_cwhc/default/table?lang=en
- Fernández, S. (2019, marzo, 15). La estiba pierde en La Luz 3.200 turnos al caer el tráfico. Canarias7. Recuperado de: <https://www.canarias7.es/economia/puerto/la-estiba-pierde-en-la-luz-3-200-turnos-al-caer-el-trafico-FG6800896>
- Fernández-Quirós, T. y López, J. (2012). *Guía sobre Legislación Portuaria*. Recuperado de: <https://docplayer.es/2792127-Guia-sobre-legislacion-portuaria.html>
- Ginés, G. (2018, mayo, 14). Los estibadores suspenden las huelgas tras alcanzar un acuerdo con el Gobierno. *ABC*. Recuperado de: https://www.abc.es/economia/abci-estibadores-suspenden-huelgas-tras-alcanzar-acuerdo-gobierno-201805141942_noticia.html
- Gutiérrez, H. y Garea, F. (2017, febrero, 16). El Ejecutivo decide retrasar la reforma de la estiba y los sindicatos anulan la huelga. *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/economia/2017/02/15/actualidad/1487173881_876673.html
- Informe anual Estibadores. Documento de análisis de la evolución de la liberalización del sector de la estiba en España (2021, febrero, 05). *Puertos, Navieras y Transporte Marítimo*, 1-3. Recuperado de: <http://audax.eus/resumendeprensa/wp-content/uploads/2021/02/Estiba-Puertos-Navieras-transporte-maritimo-barcos-buques-contenedores-p%C3%A1ginas-1-3.pdf>
- Las pretensiones de ANESCO sobre el IV acuerdo marco enfurecen a la estiba (2013, mayo, 23). *Naucher Global*. Recuperado de: <https://www.naucher.com/las-pretensiones-de-anesco-sobre-el-iv-acuerdo-marco-enfurecen-a-la-estiba/>
- Los 5 puertos más importantes de España (2018, julio, 30). *Canary Ports*. Recuperado de: <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/1149470/5-puertos-importantes-espana>

- Magariño, J. F. (2018, mayo, 09). La estiba amenaza al Gobierno con parar de nuevo los puertos. *Cinco Días*. Recuperado de: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/05/09/companias/1525889257_547415.html
- Mancebo, O. y Padrós, C. (2014). *La delimitación legal del trabajo de estiba portuaria*. Recuperado de: https://www.oleartabogados.com/pdf/Delimitacion_legal_trabajo_estiba_portuaria.pdf
- Menéndez, C. (2015) *La estiba y desestiba portuaria, un estudio desde el derecho administrativo* (Tesis doctoral). Universidad de Valencia. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=78335>
- Naciones Unidas (2022). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Navarro, S. (2017, abril, 21). La estiba y su reforma laboral (obligada). *Centro financiero de estudios (CEF)* Recuperado de: <https://www.laboral-social.com/estibadores-portuarios-reforma-urgente-evitar-sanciones-comunitarias-liberalizacion-sector-sin-rebaja-condiciones-laborales-dialogo-social.html>
- Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (2019). *Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios*. Recuperado de: <https://asecob.org/wp-content/uploads/2019/06/Observatorio.-Servicios-Portuarios-2018-Final.pdf>
- Oxford Economics (2021). The Economic Value of the EU Shipping Industry. Recuperado de: <https://www.ecsa.eu/images/Studies/150220%20European%20Shipping%20Update.pdf>
- Puertos del Estado (2021). Estadísticas mensuales. Recuperado de: http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx
- Puertos del Estado (2021). Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios. Recuperado de: <http://www.puertos.es/es-es/Paginas/Consulta-Registro-General-Empresas-Prestadoras-de-Servicios.aspx>

- Rodríguez, D. (2020, septiembre, 21). Competencia recula y rebaja a “simbólicas” las sanciones a la estiba por el IV Acuerdo Marco. *Naucher global*. Recuperado de: <https://www.naucher.com/competencia-recula-y-rebaja-a-simbolicas-las-sanciones-a-la-estiba-por-el-iv-acuerdo-marco/>
- Statista (2020). Ranking de los puertos de contenedores más grandes de la Unión Europea en 2021, según rendimiento. Recuperado de: <https://es.statista.com/estadisticas/864375/puertos-de-contenedores-mas-grandes-de-europa-por-volumen-de-carga-manipulada/>
- UNCTAD (2020). Review of maritime transport. Recuperado de: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
- UNCTAD (2021). Review of maritime transport. Recuperado de: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf
- Vázquez, M. (2019, octubre, 26). Una historia de la estiba. *El Mercantil*. Recuperado de: <https://elmercantil.com/2019/10/26/una-historia-de-la-estiba/>