Daniel Palomo Martin

La gestión de los recursos humanos en la Autoritat Portuària de Tarragona en un contexto de crisis.

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Dirigit pel Sr. Daniel Miravet

Grau de Relacions Laborals i Ocupació

UNIVERSITAT ROVIRA i VIRGILI

Tarragona

2017

Índice

Apartado	Página
1. Introducción (Motivación)	3
2. Objetivos y Metodología	5
3. Marco teórico	7
3.1. Sistema Portuario a nivel Estatal	7
3.2. Historia APT	11
3.3 Autoridad Portuaria de Tarragona	13
3.4 Organigrama	19
3.5 Crisis económica	24
4. Análisis datos	30
4.1 Análisis de movimientos de toneladas en las Autoridades Portuarias	31
4.2 Análisis de la crisis económica en los gastos de personal de las AP	38
4.3 Análisis de la crisis en el número de trabajadores de la APT	45
5. Entrevistas	48
6. Conclusiones	53
7. Agradecimientos	56
8. Bibliografía y Web grafía	57
9. Anexos	58

1-Motivación

El motivo por el cual escogí la crisis y el sector portuario para realizar mi trabajo de fin de grado es por la importancia que ambos conceptos han tenido en mi vida. Hará unos años y ante la dificultad de introducirme en el mercado laboral en una empresa privada, opte por buscar alguna oposición que me permitiese compatibilizar mis estudios con el mundo laboral. Me presente a una oposición para ser Policía Portuario en la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Al preparar la oposición tuve que estudiar el funcionamiento del sistema portuario estatal, el modo de funcionamiento y organización de la Autoridad Portuaria de Tarragona y las tareas que en ella se realizan. El mundo portuario me resulto muy interesante, aprendí teóricamente todo su funcionamiento y engranajes además de todas sus labores y su organización. Todo aquel descubrimiento me apasiono.

Cuando aprobé la oposición y empecé a trabajar en la Autoridad Portuaria de Tarragona tuve la oportunidad de observar de primera mano lo que ocurría en cada muelle, aprender cada movimiento que se realizaba en las diferentes operativas y conocer los diferentes trabajos que se realizan en un puerto.

Desde aquel momento me propuse trabajar en la Autoridad Portuaria de Tarragona ya que, gracias al grado de Relaciones Laborales y Ocupación, podía optar a una plaza dentro de las oficinas. Con el tiempo y tras varios contratos eventuales en la Policía Portuaria conseguí un contrato de interinidad en las oficinas.

En la oficina descubrí la forma de gestionar el puerto desde dentro y todas las tareas administrativas que eso conlleva. Con mi experiencia en el muelle y mi experiencia en las oficinas obtuve una visión global y objetiva del funcionamiento de la Autoridad Portuaria de Tarragona y decidí intentar orientar mi futuro al sector portuario.

Cuando me toco elegir el tema para mi trabajo de fin de grado tuve muy claro hacerlo sobre el sector portuario, en primer lugar porque es un tema que me apasiona, y trabajar con un tema que te gusta es mucho más fácil que hacerlo con temas que no te apasionan, y en segundo lugar porque era un tema que podía orientarlo hacía diversas opciones y por lo tanto, encontrar la opción que me resultase más atractiva.

La opción que me resulto más atractiva fue relacionar la Autoridad Portuaria de Tarragona con la crisis económica. Tomé esa decisión por dos motivos: El primer motivo es porque la crisis económica es un tema de actualidad que nos afecta a todos de forma directa o indirecta. El segundo motivo es un estudio que leí en la prensa local, el cuál indicaba que entre las 5 empresas favoritas de los habitantes de Tarragona para trabajar estaba la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Me sorprendió enormemente que en plena época de crisis, en una zona geográfica claramente dominada por empresas petroquímicas, una de las 5 empresas que más valoraban los habitantes de Tarragona y en donde más les gustaría trabajar fuese la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Me interesó entender el porqué de esa positiva valoración por parte de la ciudadanía, saber cómo ha afectado la crisis a la Autoridad Portuaria de Tarragona y como consigue seguir siendo atractiva en una época donde la crisis ha afectado a todo el mercado laboral.

En conclusión, lo que me motivo para hacer este trabajo es entender profundamente cuál es el secreto de la Autoridad Portuaria para seguir siendo una empresa atractiva pese a la crisis, saber cómo le ha afectado (en caso de que le haya afectado) la crisis y por qué le ha afectado o porqué no.

2-Objetivo y Metodología

El objetivo de mi trabajo de fin de grado "La crisis en la Autoridad Portuaria de Tarragona" es averiguar que influencia ha tenido la crisis en la Autoridad Portuaria de Tarragona y como ha influido concretamente a los trabajadores.

Para ello, analizare el movimiento de toneladas de las diferentes Autoridades Portuarias de España, con el objetivo de observar si los movimientos en el total de toneladas movidas de forma anual sufren una variación conjunta o individual. Con estos datos podremos llegar a las siguientes conclusiones:

-Si hay un movimiento genérico del total de toneladas en la misma franja de tiempo en todas las Autoridades Portuarias la crisis estará influenciando a las mencionadas Autoridades y por lo tanto, a la Autoridad Portuaria de Tarragona.

-Si el movimiento es diverso en la misma franja anual (unos puertos suben y otros bajan) consideraremos que los movimientos se deben a otros motivos y no podemos responsabilizar a la crisis solamente de dichos movimientos.

- Si los movimientos no sufren apenas variación, determinaremos que la crisis no afecta a las Autoridades Portuarias.

Una vez tengamos estos datos, nos centraremos en analizar el total de gasto de personal de las Autoridades Portuarias de Barcelona, Valencia y Tarragona. Analizaremos solo los puertos del mar Mediterráneo debido a su similitud territorial y social. Con la comparación de gastos de personal y de tráfico marítimo en los diferentes puertos, observaremos en que años la crisis ha afectado, o no, a las Autoridades Portuarias.

Con los datos anteriores analizados, observaremos la evolución de la contratación en la APT durante los últimos años y lo compararemos con los resultados anteriores.

Con todos estos datos analizados solo nos quedará saber que opinan los trabajadores del sector marítimo de Tarragona, para ello realizare 2 entrevistas a diferentes personas del sector marítimo para conocer su visión sobre el tema tratado.

Analizados todos los datos, y conociendo la visión de distintas personas del sector, podremos llegar a la conclusión que responda a la pregunta que pretende responder este trabajo: ¿Ha afectado la crisis a la Autoritat Portuaria de Tarragona?

Es importante resaltar que este estudio se centra en las Autoridades Portuarias, es decir, en empresas públicas que dependen del Estado, por ello, nuestro análisis de datos girara entorno a las Autoridades Portuarias, descartando otras empresas de ámbito portuario como pueden ser las empresas privadas o los estibadores.

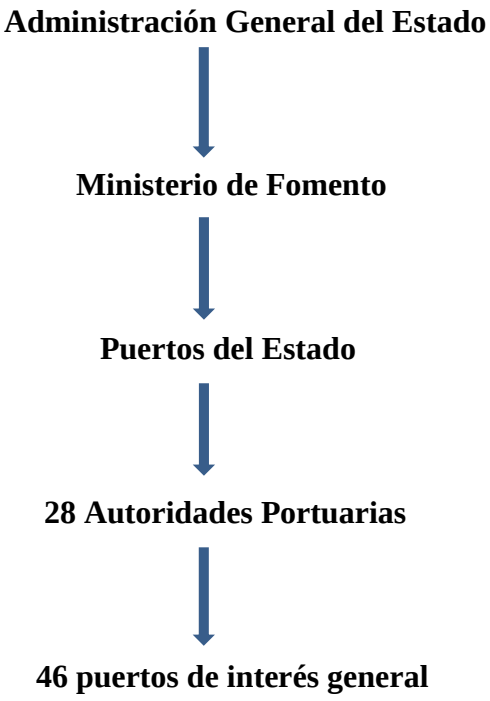
3-Marco teórico

En el apartado teórico explicare conceptos básicos de las Autoridades Portuarias y en concreto de la Autoritat Portuaria de Tarragona. Estos conceptos son esenciales para poder comprender como se gestiona una Autoridad Portuaria y cuáles son sus funciones.

3.1-Sistema Portuario a nivel Estatal

Antes de hablar del puerto de Tarragona, debemos entender cómo funciona y se gestiona todo el sistema portuario estatal:

En España nos encontramos con 46 puertos de interés general, estos puertos están dirigidos por 28 Autoridades Portuarias, y estás están bajo la dirección de Puertos del Estado, que es un ente público empresarial que depende del Ministerio de Fomento el cual pertenece a la estructura de la Administración General del Estado.



La **Administración General del Estado** tiene la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general. La Administración General del Estado se divide en varios ministerios, cada uno con diferentes funciones. En la materia portuaria, el Ministerio encargado es el **Ministerio de Fomento**, que tiene, entre otras muchas, las funciones de

preparar y ejecutar las políticas del gobierno en materia de infraestructura de transporte terrestre, aéreo y marítimo de competencia estatal. Por lo tanto, es el responsable de puertos del estado.

Puertos del Estado es un organismo público que depende del ministerio de fomento y por lo tanto del Estado. Entre sus funciones destacamos la ejecución de la política portuaria del gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, gestionar la formación y el desarrollo tecnológico en materias portuarias como pueden ser la economía, gestión, logística, etc.

Una cuestión esencial dentro del sistema portuario nacional es la gestión de los recursos económicos. Puertos del Estado será el encargado de gestionar todos los ingresos de las Autoridades Portuarias y determinar conjuntamente con el Ministerio de Fomento y la Administración General del Estado los presupuestos para cada Autoridad Portuaria.

Las Autoridades Portuarias tendrán autonomía para gestionar los presupuestos que le han otorgado Puertos del Estado, dentro de la lógica justificación y actuando bajo los límites que impone Puertos del Estado.

Dentro del organigrama de Puertos del Estado, debemos destacar la figura del Presidente de Puertos del Estado, que será nombrado a través de Real Decreto bajo propuesta del Ministerio de Fomento. El Presidente, se ocupará entre otras muchas funciones de representar el organismo público (Puertos del Estado), convocar y presidir reuniones, organiza y administrar Puertos del Estado, presentar para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y las cuentas anuales, disponer los gastos y ordenar los pagos, etc.

Las **Autoridades Portuarias** son organismos públicos que se encargan de gestionar los **puertos de interés general**. Para que se consideren puertos de interés general deben cumplir uno de los siguientes requisitos, tal y como indica el artículo 4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

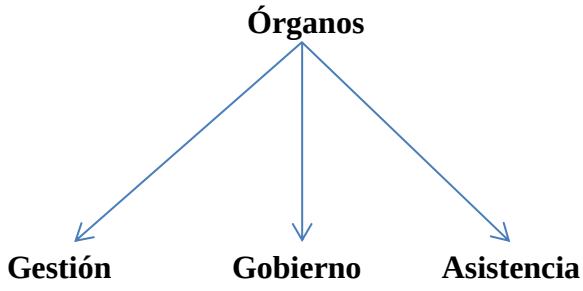
a) *Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.*
b) *Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.*
c) *Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional*

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

e) *Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.*[1]

Las Autoridades Portuarias, en el ámbito de contratación, deberán acogerse al sistema de contratación del sector público, además de cumplir funciones como gestionar servicios generales y de señalización marítima, proyectar y construir las infraestructuras necesarias para el correcto funcionamiento del puerto, aprobar las autorizaciones y las tarifas por los servicios comerciales.

Es muy importante, ya que toda la gestión gira entorno a ello, que tengamos claro los diferentes órganos de las Autoridades Portuarias:



Órgano de Gestión: Compuesto por el Director. El Director será elegido a propuesta del presidente y a través de mayoría absoluta simple del Consejo de Administración. Debe cumplir el requisito de tener titulación superior, reconocido prestigio profesional y como mínimo, experiencia de 5 años en gestión portuaria. Le corresponden las funciones de dirección y gestión de la Autoridad Portuaria, tramitación de expedientes administrativos cuando le correspondan y de las autorizaciones pertinentes y colaboración con el Presidente para temas internos o externos en relación con la Autoridad Portuaria de una importancia considerable.

[1] RD 2/2011 de 5 de Septiembre, Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, artículo 4.

Órgano de Gobierno: Compuesto por el Consejo de Administración y Presidente. El Consejo de Administración está formado por el Presidente, el Capitán Marítimo (el cuál supervisa todas las operaciones marítimas diarias del puerto) y por un número de vocales que estarán entre 10 y 13. No podrán formar parte del Consejo de Administración los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos que realicen su trabajo en el sector portuario, personas con cargos sindicales que realicen su trabajo en el ámbito portuario (se excluye cargos sindicales a nivel estatal, autonómico o local) y ciudadanos que no pertenezcan a la Unión Europea.

Entre todas las funciones que cumple el Órgano de Gobierno destacamos las funciones de regir y administrar el puerto en las funciones que no atañan al Presidente, aprobar la organización de la Autoridad Portuaria bajo autorización y orden del presidente, aprobar cuentas anuales y diferentes proyectos.

El cargo de Presidente se designa por órgano competente de la Comunidad Autónoma, y entre sus funciones principales encontramos la representación de la Autoridad Portuaria y del Consejo de Administración, establecer las directrices y métodos de actuación, comprobar que se cumple la normativa interna y que todas las actuaciones de cualquier ámbito de la Autoridad Portuaria se ajustan a lo dictado por Ley y presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa anual.

Órgano de Asistencia: El Consejo de Navegación y Puerto es un órgano que se ocupa de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria. En este órgano podrán estar representadas aquellas personas, ya sean físicas o jurídicas, que quieran y en las exista un interés en el buen funcionamiento del puerto y las tareas que en él se realizan.[2]

[2] RD 2/2011 de 5 de Septiembre, Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, artículo 29-34.

3.2-Historia del Puerto de Tarragona

Para hablar del origen y evolución del Puerto de Tarragona debemos empezar destacando su privilegiada situación desde un punto de vista territorial. La desembocadura del rio Francolí además de las playas hizo que este lugar fuese perfecto para negocios marítimos.

El pueblo griego fue la primera civilización que realizó negocios portuarios en Tarragona, de igual forma que los romanos fueron los primeros en realizar construcciones en la costa. El objetivo del pueblo romano no era favorecer con estas estructuras a los mercaderes, si no orientarles a través de la construcción de un faro, y protegerse de las posibles inundaciones que podría provocar la subida de la marea a través de la construcción de diques.

Con el tiempo y debido a su cercanía con las islas baleares, Tárraco se convirtió en un centro de negocios esencial para los romanos. Los romanos usaban este puerto para recibir mercancía a través del mar que después distribuían por las zonas interiores de la Península durante su expansión. En el puerto de Tárraco destacaban los negocios de productos agrícolas como aceite, vino y trigo.

Según consta, durante la época de conquista por parte de los árabes, el puerto de Tarragona estuvo abandonado y sin ningún tipo de utilidad. No fue hasta el siglo XIV donde el puerto de Tarragona resurgió y volvió a ser centro de negocios, de esta época, hay que destacar que se empezaron a exportar productos típicos de la zona gracias a la buena comunicación que empezaba a haber entre pueblos como Valls o Montblanc.

Más tarde, en el año 1484 se construyó un nuevo embarcadero, así como la habilitación perpetua del Puerto para el comercio. Se creó una junta formada por representantes del municipio que instauró una serie de pagos para poder comerciar en el puerto. Este hecho, y el total desacuerdo que se desato en la población y negociantes, provoco que el tráfico marítimo se desplazase a Salou.

En el siglo XVI, el puerto de Tarragona volvió a ser centro de negocios en detrimento de Salou y en el año 1786 se anunciaron nuevas obras para la prolongación del antiguo muelle y la construcción de un nuevo dique.

En el año 1835 las ampliaciones y gestión del puerto de Tarragona pasaron a ser responsabilidad del Ministerio de Fomento. En el 1869 se creó la Junta de Obras del Puerto con el encargo de administrar las subvenciones procedentes del Ayuntamiento, la Diputación Provincial y el Gobierno del Estado.

A partir del siglo XX el puerto de Tarragona sufre una evolución enorme, esto se debió al aumento del tráfico y negocios marítimos, además de la buena gestión de las subvenciones que el estado daba al puerto de Tarragona a través del Ministerio de Fomento. En esa época no solo se amplía el puerto sino que también se invierte en mejorar las infraestructuras ya existentes.

Durante el siglo XX, el puerto de Tarragona participo activamente en la creación de los puertos de Cambrils, Salou y la Ametlla de Mar; puertos que están agregados al de Tarragona.

Actualmente el puerto de Tarragona es uno de los más importantes de España, con una importancia económica vital para la Generalitat y el Ministerio de Fomento, es decir, para todo el Estado. La evolución del puerto de Tarragona ha sido y es contante, pasando de una humilde bahía donde atracaban los romanos para sus humildes negocios, hasta el día de hoy donde el puerto de Tarragona reúne múltiples muelles con diversos tráficos y mercados. [3]

[3] Alemany, Joan / Blay, Jordi / Roquer, Santiago. *Puerto de Tarragona. Historia y actualidad.* Tarragona. Barcelona. 1986.

Escoda,Coia. *El puerto de Tarragona*. Tarragona. Lunwerg. 2003.

3.3-Autoridad Portuaria de Tarragona

El puerto de Tarragona es un puerto pesquero, comercial y deportivo. El puerto es dirigido por la Autoridad Portuaria de Tarragona. Se considera Autoridad Portuaria de Tarragona a todo el recinto portuario, desde el edifico central hasta los muelles. La Autoridad Portuaria se gestiona desde su edifico central, donde los diferentes departamentos ejercen un concienzudo trabajo en sus respectivas áreas para que todo funcione a la perfección.

Imagen 1: Edificio Autoridad Portuaria de Tarragona.

Fuente: Archivos Port de Tarragona

Dentro de todo el recinto portuario debemos diferenciar las zonas públicas o de acceso al ciudadano y las zonas donde se realizan las operativas (carga, descarga, etc). Las zonas públicas, por ejemplo, son la zona de los tinglados y museos marítimos y la zona del paseo del faro. Para la ciudad de Tarragona estas zonas tienen un gran valor ya que son habitualmente utilizadas por la población para pasear, asistir a eventos o realizar deporte.

Dentro de las zonas públicas debemos destacar el puerto deportivo que está compuesto por diferentes restaurantes, un pequeño muelle para pequeñas embarcaciones y zonas de ocio nocturno.

Para entrar en el recinto portuario donde se realizan las operativas (muelles) hay que pasar por unos accesos vigilados por la Guardia Civil y la Policía Portuaria. Estos accesos están tanto a la hora de salir como al entrar. Las personas autorizadas tendrán

una tarjeta identificativa que permitirá su entrada y salida, tanto la Guardia Civil como la Policía Portuaria procederá al control y verificación de dichas tarjetas, además de ejecutar el procedimiento oportuno en caso de observar algún comportamiento extraño de algún individuo.

Una vez dentro del recinto portuario, nos encontramos con los siguientes muelles:

-Muelle de Reus (Dividido en Reus Norte y Reus Sur). Longitud: 349 metros/ Calado: 10,00 metros.

-Muelle de Cataluña. Longitud: 674 metros/ Calado: 20,00 metros.

-Muelle de Alcudia. Longitud: 127 metros/Calado: 14,40 metros.

-Muelle de Navarra. Longitud: 562 metros/Calado: 14,40 metros.

-Muelle de Aragón. Longitud: 1.070 metros/Calado: 12,40 metros.

-Muelle de Lleida Sur. Longitud: 169 metros/Calado: 9,00 metros.

-Muelle de Lleida Norte. Longitud: 207 metros/Calado: 9,00 metros.

-Muelle de Llevant. Longitud: 327 metros/Calado: 9,00 metros.

-Muelle de Costa. Longitud: 426 metros/Calado: 6,60 metros.

-Muelle de Rioja. Longitud: 234 metros/Calado: 11,10 metros.

-Muelle de Castilla Sur. Longitud: 696 metros/Calado: 14,40 metros.

-Muelle de Castilla Oeste. Longitud: 496 metros/Calado: 16,50 metros.

-Muelle Química. Longitud: 583 metros/Calado: 12,20 metros.

-Pantalán Asesa. Longitud: 408 metros/Calado: 14,40 metros.

-Muelle Andalucía. Longitud: 1.056 metros/Calado: 14,40 metros.

-Muelle Galicia. Longitud: 208 metros/Calado: 14,00 metros.

-Muelle Cantabria. Longitud: 246 metros/Calado: 16,50 metros.

-Muelle Repsol. Longitud: 285 metros/Calado: 18,30

Cada muelle se caracteriza por su tamaño (calado y longitud) y por sus instalaciones e infraestructuras. Estas características son muy importantes a la hora de decidir por parte de la Autoridad Portuaria en que muelle atracará el buque. En cada uno de estos muelles se realizan diversas operativas marítimas (carga, descarga, atraques, desatraque, etc.). Según el tipo de mercancía, tráfico y tamaño del buque, se opta por un muelle o por otro. Las mercancía se puede dividir en gráneles sólidos, gráneles líquidos, mercancía general y otros. Esta división está compuesta por los siguientes elementos:

Tabla 1: Tipo de Mercancías

Tipo de Mercancías	Gráneles Sólidos	Energéticos, Agroalimentarios , Materiales de construcción
	Gráneles Líquidos	Químicos, Petrolíferos y Grasas vegetales
	Mercancía General	Contenedores, Vehículos, Siderúrgico-Pasta papel, Fruta
	Otros	Pasajeros, Puerto deportivo, Pesca

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

Por lo tanto, cada muelle está preparado y acondicionado para un tipo de mercancía en concreto. Estas operativas son gestionadas por las empresas responsables, las cuáles son del sector privado, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Las principales empresas privadas del sector portuario en Tarragona que debemos destacar son:

- **Bergé:** Esta empresa se ocupa principalmente de la distribución de Automóviles en España y Sudamérica.

- **Euroports:** Ofrece prácticamente todos los servicios posibles, adaptándose a los potenciales clientes. Sus funciones son diversas, van desde almacenar mercancía en sus terminales, hasta transporte marítimo, gestión de documentación, aduanas, etc.

- **Codemar:** Ofrece servicios marítimos, logísticos y portuarios.

- **Ership y Sitasa:** Recientemente estas empresas se han fusionado. Ofrecen servicios genéricos a demanda del cliente.

- **DP World:** Sus servicios destacan por el movimiento de mercancía a través de contenedores.

- **Empresas Petroquímicas:** Dentro de las empresas químicas destacamos a Repsol, Dow, y Terquimsa entre otras. Estas empresas son de gran importancia en el sector portuario de Tarragona ya que aportan gran parte de los ingresos de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

La mano de obra de las operativas es contratada por las empresas privadas a través de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP). Los estibadores, es como se denomina la mano de obra portuaria que gestiona las SAGEP, conjuntamente a las empresas privadas y bajo la normativa de la Autoridad Portuaria de Tarragona se ocupan de todas las tareas de cualquier tipo de operativa.

Imagen 2: Operativas del puerto de Tarragona.

Fuente: Archivos Port de Tarragona

La principal fuente de ingresos de la Autoridad Portuaria de Tarragona se produce a través de las operativas en los muelles petroleros, donde buques petroleros utilizan las instalaciones portuarias para sus negocios con las petroquímicas de la zona DOW, Repsol, Basf, etc. Estas operativas se realizan a través de unas instalaciones especiales

que permiten descargar directamente el petróleo de los buques y almacenarlo rápidamente.

Dentro del recinto portuario encontramos naves industriales para almacenar mercancía, esta mercancía saldrá después en camión o ferrocarril del recinto portuario a las empresas o lugares que corresponda. También encontramos en los muelles diferentes tipos de maquinaria (por ejemplo grúas) para la realización de las operativas.

Además de por el tipo de mercancía, también se produce una clasificación según el tráfico. Podemos definir tráfico como el conjunto de mercancías que exportan o importan los buques. Estos son los diferentes tráficos de la Autoridad Portuaria de Tarragona:

-Sólid Bulk y Agribulk: Trabaja con gráneles tanto alimentarios como no alimentarios.

-**Liquid Bulk:** Tráfico de mercancías líquidas (petroquímicas).

-**Paper and pulp forest:** Tráfico que trae papel y pasta de papel.

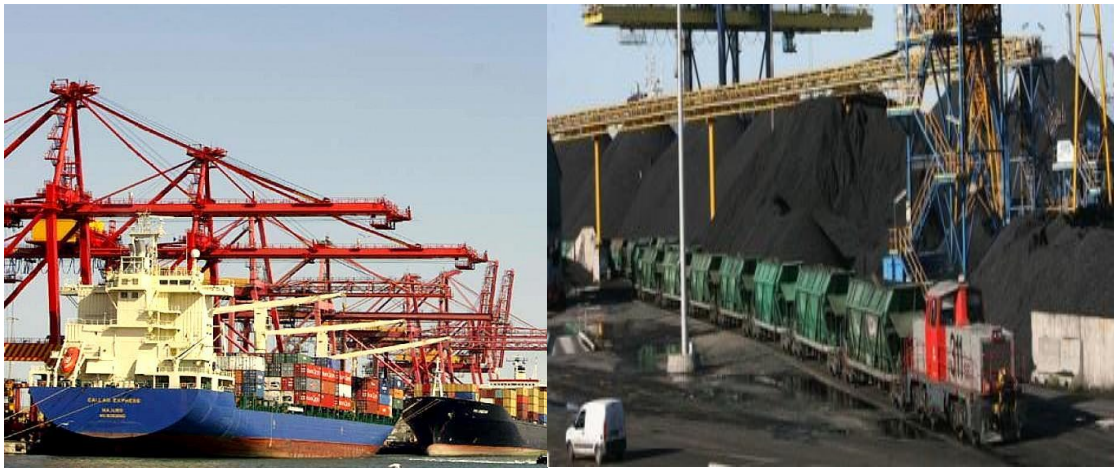
-**Breakbulk and Project Cargo:** Tráfico de productos sólido genéricos como pueden ser chatarra, bobinas metálicas, hierro, etc.

-**Containers**: Este tráfico se ocupa de traer contenedores con diversos productos dentro.

-**Fruits and Perishables**: Este tráfico trae fruta y vegetales. En ocasiones este tráfico va relacionado con el de contendedores, ya que muchas veces la fruta y vegetales viene en contenedores.

-**Cruise**: Cruceros es uno de los nuevos tráficos de la Autoridad Portuaria de Tarragona qué no deja de aumentar. Recientemente se ha firmado un acuerdo con “Costa Cruceros”. Este acuerdo convierte a Tarragona en puerto de salida de cruceros, beneficiando también a los negocios locales de Tarragona y promoviendo la buena imagen de la ciudad.

Imagen: Operativas del puerto de Tarragona.



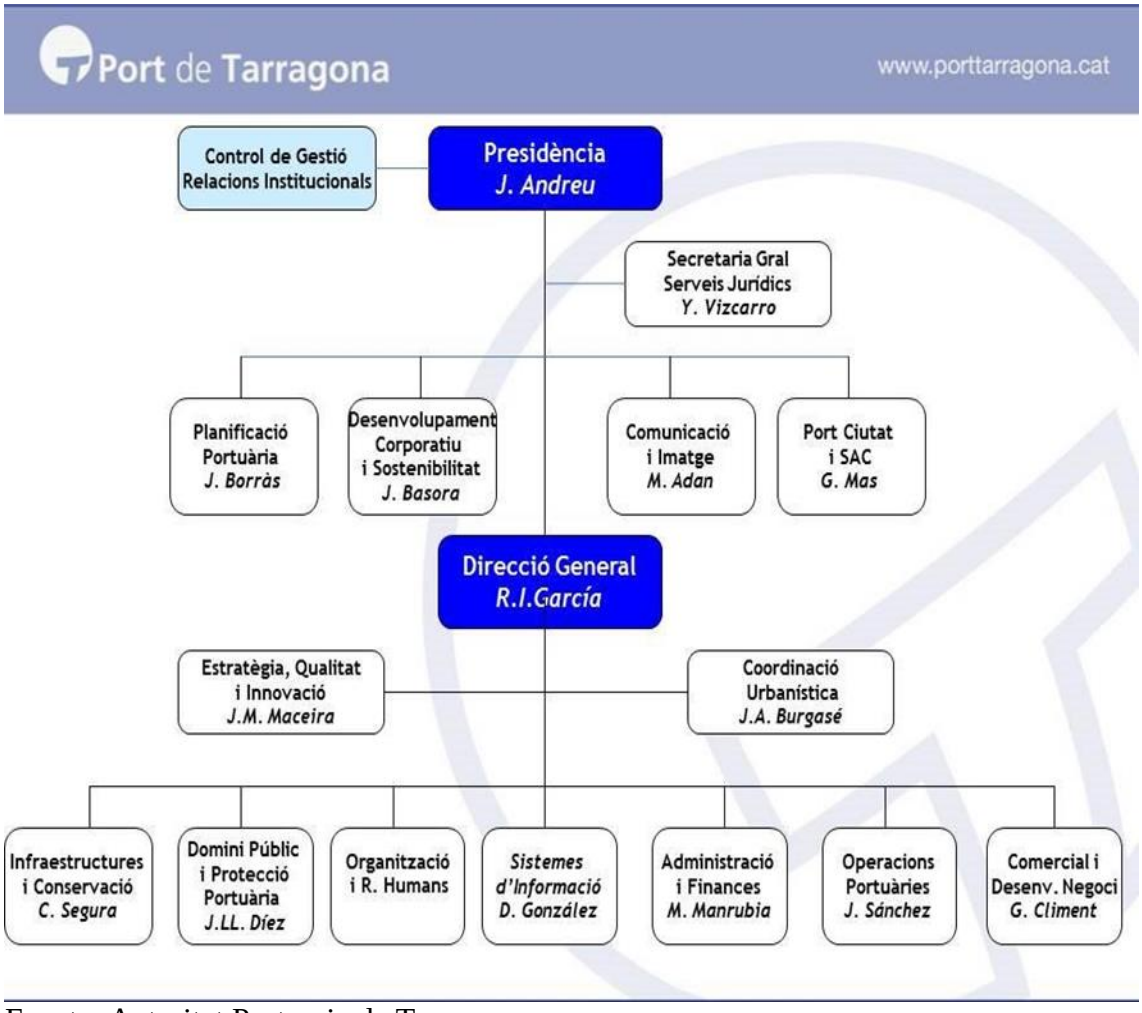
Fuente: Archivos Port de Tarragona

Tal y como hemos ver la Autoridad Portuaria es un mundo apasionante a la vez que complejo, donde una simple operativa de fruta (por ejemplo) activa a muchísimas piezas del engranaje portuario incluyendo a empresas privadas, públicas (APT), uso de infraestructuras y mano de obra. Es por todo esto por lo que el puerto de Tarragona aporta a la ciudad no solo beneficios económicos, sino también beneficios sociales, como pueden ser la creación de puestos de trabajo, mejora de infraestructuras públicas del ámbito público portuario o ampliar la oferta de entretenimiento, como por ejemplo, las zonas de ocio del puerto o el reciente acuerdo con "Costa Cruceros" que traerá el tráfico de cruceros al puerto de Tarragona.

3.4-Organigrama APT

La Autoritat Portuária de Tarragona (APT) divide su funcionamiento y responsabilidades en diferentes departamentos, cada departamento tiene un director del departamento, un jefe o responsable principal, técnicos y administrativos. El número de trabajadores por departamento depende de la tarea que realicen y de la dificultad de la misma.

El organigrama de la Autoridad Portuaria de Tarragona es el siguiente:



Fuente: Autoritat Portuaria de Tarragona

Cada departamento tiene las siguientes funciones:

- **Presidéncia**: Es un puesto que es designado por el Órgano competente de la Comunidad Autónoma. Las funciones del presidente són la representación de la Autoritat Portuaria y la autorización de todas las gestiones importantes y relevantes que se realicen. Es un cargo político, lo que significa que el releevo

en este tipo de puestos tiene relación con el estado político de la Comunidad Autónoma.

- **Dirección General:** El director general se ocupa de la gestión interna de la Autoridad Portuaria, tratando temas como la organización, supervisión y gestión de los departamentos y las funciones que en ellos se realiza. El Director General no es un cargo político como si lo es el de Presidencia, para acceder has de cumplir los requisitos de tener 5 años de experiencia en la gestión y administración de labores portuarias y titulación superior.

- **Secretaría General y Servícios Jurídicos:** Su función es participar y dar fe de su correcto procedimiento dentro de la legalidad en todos los procedimientos oficiales que se realicen. Además, se encarga de todos los temas jurídicos que puedan surgir. También se ocupan del registro de documentación entrante en la Autoridad Portuaria, por ejemplo curriculums o solicitudes de cualquier tipo de empresas o personas.

- **Planificación Portuária:** Este departamento tiene la función de planificar a nivel general la posible evolución del negocio portuário, planeando a través de los estudios correspondientes en que ámbitos operar y que operaciones y gestiones serán los más productivos y eficientes.

- **Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad:** Su función es trabajar en que los medios de la Autoridad Portuario se ajusten perfectamente en materia de medio ambiente y sostenibilidad. Dentro del ámbito del medio ambiente no solo se ocupan del control de contaminación maritima de los buques que atracan y operan en la Autoridad Portuaria, sino que tambien llevan el control de plagas y control animal. En los muelles del puerto, debido a la cantidad de mercancia que se descarga de distintos destinos, se producen invasiones de insectos de otros paises y se crean plagas. Tambien existen plagas propias del puerto de Tarragona como pueden ser las palomas o incluso en algunas ocasiones, ratones.

Este departamento lleva el control pertinente y se encarga de tmar tanto las medidas de precaución oportunas, como las soluciones al problema.
Tambien se ocupan de las relaciones institucionales.

- **Comunicación y Imagén:** El departamento de Comunicación y Imagén es el responsable de las comunicaciones oficiales y eventos que se produzcan y organize la Autoritat Portuaria. Es decir, se pone en contacto con la prensa para transmitir cualquier comunicado o publicitar cualquier evento y se ocupa de que se cumplan el protocolo adecuado en cada situación oficial y/o pública. Es el departamento que se ocupa de la parte periodística. También realizan laborales de diseño y edición de imágenes, creación de photocall, etc.

- **Puerto, Ciudad y SAC:** Este departamento tiene la función de gestionar la relación entre el puerto de Tarragona y la ciudad. Es el filtro de las solicitudes y peticiones de los ciudadanos a la Autoridad Portuaria de Tarragona. Cualquier cuestión que entra al puerto es gestionada en primera instancia por este departamento, posteriormente es enviada al departamento pertinente.

- **Estratégia, Calidad y Innovación**: Este departamento gira entorno a la ISO 9001, por lo que se centra en la calidad de las diferentes tareas y procedimientos de la Autoritat Portuaria. No obstante, esta no es su única tarea, ya que también trabaja las formas de mejorar el rendimiento de los trabajos y busca como innovar en el proceso productivo y en las tareas que se realizan, con el objetivo de mejorar su resultado y rendimiento.

- **Coordinación Urbanística:** Coordina todos los temas urbanísticos relacionados con la Autoritat Portuária de Tarragona, es decir, se ocupa de permisos, futuras construcciones, etc.

- **Infraestructuras y Conservación:** Vela por la conservación de las infraestrucutras, además de encargarse de la reparación o creación de nuevas infraestructuras.

- **Dominio Público y Protección Portuária:** Es el departamento encargado de la seguridad portuaria y de la gestión de los permisos y autorizaciónes a clientes del uso del recinto portuario. La policia portuaria es dirigida desde este departamento.

- **Organización y Recursos Humanos:** Realiza la gestión del personal de la Autoritat Portuaria de Tarragona. Realiza trámites como planes formación, procesos de selección (oposición), confirmación y gestión de necesidades (viajes, compra de material, etc.), evaluación de rendimiento y estudios de puestos de trabajo, y estudio de perfiles profesionales entre otros.

- **Sistemas de Información:** Este departamento es el encargado de los sistemas internos de comunicación y información. Su función es encargarse de la gestión, correcto funcionamiento y, en caso de que hiciese falta, la reparación de estos sistemas (telefonos, internet, tablets, pc, etc..).

- **Administración y Finanzas:** Su función es gestionar todo el sistema económico de la Autoritat Portuaria, incluyendo nóminas, facturación, bonificaciones a empresas, etc. Cualquier situación que requiera un gasto económico debe realizarse a través de este departamento.

- **Operaciones Portuárias:** Su función es la gestión del negocio portuário, es decir, toda operación que los buques realizan en terreno portuário. Este departamento se encarga de establecer el funcionamiento de cada operativa, incluyendo costes, medios y supervisión de la tarea. Es un departamento básico y imprescindible ya que supervisa y gestiona cada descarga y carga que se realiza, es decir, cada trabajo que se lleva a cabo en el puerto de Tarragona. También controla que todas las empresas que operan dentro del terreno portuario cumpla los permisos pertinentes, además, de que no realicen tareas si se les acaba el plazo de cualquier permiso y no esta renovado.

- **Comercial y Desarrollo de Negocio:** Este departamento se dedica a la tarea de estudiar nuevas posibilidades comerciales que permitan captar nuevos clientes, a la vez que estudian que aspectos dentro del negocio portuário se podrían mejorar o en que aspectos se podría innovar. Todo ello tiene el objetivo de desarrollar nuevas vías comerciales dentro del sector portuário donde ser más operativos y eficientes dentro del mercado, y por lo tanto aumentar el número de operaciones que se realizan además de ampliar el número de clientes. Este departamento realiza sus tareas a nivel global, hablando con empresas portuarias de distintos ámbitos (navieras, consignatarias, estibadoras) para poder crear nuevas vías de negocio en nuevos mercados o ampliar los que ya existian.

3.5-Crisis Económica

Después de haber explicado unos conceptos básicos de las Autoridades Portuarias y en concreto de la Autoridad Portuaria de Tarragona, es importante que también tengamos claros unos conceptos básicos sobre el origen de la crisis y las medidas que tomo el Estado para combatirlas.

La principal causa de la crisis fue la llamada "burbuja inmobiliaria". La "burbuja inmobiliaria" se basó en la especulación inmobiliaria y en la facilidad de dar crédito por parte de los bancos: Viviendas con un precio excesivo que prácticamente cualquiera podía comprar gracias a los créditos que fácilmente daban los bancos. Este sistema fue rentable hasta que la economía no pudo aguantar la masiva producción de viviendas. Había un exceso de oferta y se produjo una reducción de la demanda, esto afecto al mercado laboral y financiero y se empezaron a perder puestos de trabajo del sector de la construcción. Esto afecto a otros sectores, se produjo un aumento en el número de desempleados y la capacidad adquisitiva de la población se redujo, por lo que toda la economía y todos los negocios se vieron afectados por la crisis.

Para entender la crisis debemos estudiar tres conceptos: El Producto Interior Bruto (PIB), El Producto Interior Bruto Per Cápita y el nivel de paro. El PIB muestra el valor monetario de la producción de bienes y servicios de un país (o una región) durante un período de tiempo. El nivel de paro en España es la cantidad de gente en edad activa que está desempleada.

Estudiaremos estos conceptos observando su evolución tanto en España como en Cataluña para tratar de encontrar cualquier tipo de relación que posteriormente nos ayude a entender la crisis y sus consecuencias.

PIB

El PIB sufrió una reducción continua durante el último semestre del año 2008[4], esto provoco que España entrase en una recesión. Entendemos el concepto de recesión como la pérdida de la actividad económica de un país durante dos trimestres consecutivos.[5] Estos son los datos de la evolución anual del PIB en España y Cataluña entre los años 2006 y 2016:

[4] Gay, Jose María. *España se escribe con E de endeudamiento*. Madrid. Deusto. 2012.
[5] Abadía, Leopoldo. *La crisis ninja y otros misterios de la economía actual.* Madrid. Espasa. 2009.

Tabla 2: Evolución anual PIB España (2006-2016)

Año	PIB	Crecimiento PIB %
2006	1.007.974M.€	4,20%
2007	1.080.807M.€	3,80%
2008	1.116.207M.€	1,10%
2009	1.079.034M.€	-3,60%
2010	1.080.913M.€	0,00%
2011	1.070.413M.€	-1,00%
2012	1.039.758M.€	-2,90%
2013	1.025.634M.€	-1,70%
2014	1.037.025M.€	1,40%
2015	1.075.639M.€	3,20%
2016	1.113.851M.€	3,20%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

Tabla 3: Evolución anual PIB Cataluña (2006-2016)

Año	PIB	Crecimiento PIB%
2006	189.854M.€	4,00%
2007	203.403M.€	3,50%
2008	209.005M.€	0,40%
2009	202.028M.€	-3,50%
2010	203.324M.€	0,30%
2011	200.185M.€	-2,00%
2012	196.011M.€	-2,50%
2013	194.268M.€	-1,40%
2014	197.004M.€	1,60%
2015	204.666M.€	3,30%
2016	212.033M.€	3,60%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

Tal y como podemos observar, desde el año 2006 hasta el año 2008 se produce un decrecimiento del PIB tanto en España como en Cataluña: España crece en el año 2006 un 4,20%, en el año 2007 un 3,80% y 1,10% año 2008, y en Cataluña un 4,00% en el 206, un 3,5% en el 2007 y un 0,40% en el 2008. Tal y como observamos, el PIB va descendiendo de forma anual.

En el año 2009 es cuando se produce un decrecimiento en el PIB del país del -3,60% y en Cataluña del -3,50%. Este decrecimiento nos indica la entrada del país en una recesión económica. En los años siguientes no se produce ningún aumento, de hecho el país sigue en recesión en los años 2011, -1,00%; 2012, -2,90% y 2013, -1,70%. El PIB de Cataluña actua igual que el de España y continua decreciendo hasta el año 2013, excepto en el año 2010 que se produce un crecimiento en el PIB del 0,30%.

En el año 2014 se produce el primer crecimiento en España (1,40%) del PIB anual desde el año 2009. Catalunya sufre un aumento del PIB prácticamente igual (1,60%). En el año 2015 y 2016 se produce el mismo aumento en España (3,20%), mientras que en Cataluña el aumento es también prácticamente idéntico (3,30% en el año 2015 y 3,60% en el año 2016. Por lo tanto, podemos observar que la recesión en el España y Cataluá duro entre los años 2009 y 2013 y que desde el año 2014 hasta el año 2016, el PIB está en constante crecimiento.

Para acabar de estudiar la evolución del PIB durante los años 2006 y 2016, también analizaremos el PIB Per Cápita en España y Cataluña. El PIB Per Cápita se obtiene de la división entre PIB y población y es esencial para saber cómo ha afectado a la población el periodo de recesión en valores absolutos.

Tabla 4: Evolución anual del PIB Per Cápita en España

Año	PIB Per Cápita	Var. Anual
2006	22.700	6,60%
2007	23.900	5,30%
2008	24.300	1,70%
2009	23.300	-4,10%
2010	23.200	-0,40%
2011	22.900	-1,30%
2012	22.562	-1,50%
2013	22.518	-0,20%
2014	22.780	1,20%
2015	23.200	1,80%
2016	24.000	3,50%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

Tabla 5: Evolución anual del PIB per Cápita en Cataluña

Año	PIB	Crecimiento PIB%
2006	26.828 €	6,40%
2007	28.124 €	4,80%
2008	28.332 €	0,70%
2009	27.128 €	-4,30%
2010	27.192 €	0,20%
2011	26.677 €	-1,90%
2012	26.147 €	-2,00%
2013	26.099 €	-0,20%
2014	26.624 €	2,00%
2015	27.663 €	3,90%
2016	28.590 €	3,35%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

La evolución del PIB per Cápita es similar a la evolución del PIB, entre el año 2006 y el 2008 se produce un descenso progresivo. En el año 2009 se produce una reducción anual respecto al 2008 de un 4,10% en España, en valores absolutos se pasó de 24.300 euros a 23.300. En Cataluña, el descenso fue de un -4,30% y se pasó de 28.332 euros a 27.192 euros. Podemos observar tanto en el PIB de España como en el PIB per Cápita que en el año 2009 el país dio inicio la recesión que origino, junto a otros factores ya mencionados, la crisis.

En los años posteriores sigue habiendo una reducción constante: En España;2010, -0,40% y 23.200 euros; 2011, -1,30% y 22.900 euros; 2012, -1,50% y 22.562 euros; 2013, -0,20% y 22.518 euros. En Cataluña: 2010, 0,20% y 27.192 euros; 2011, -1,90% y 26.677 euros; 2012, -2,00% y 26.099 euros; 2013, -0,20% y 26.624 euros.

De igual forma que en el PIB de Cataluña, en el año 2010 también encontramos el PIB per Cápita en positivo, con un aumento del 0,20% respecto al año 2009. Posteriormente el descenso del PIB per Cápita catalán fue igual que el PIB de Cataluña y el de España.

A partir del año 2014 se produce un incremento del PIB Per Cápita en España del 1,20%, pasando de 22.518 euros del PIB Per Cápita en el año 2013 a los 22.780 euros en el 2014. En Cataluña el aumento en el año 2014 fue del 2% respecto al año 2013.

En el año 2015 se produce un aumento del 1,80% y un valor total de 23.200 euros en España, mientras que en Cataluña el aumento es del 3,90% y un valor total de 27.663.

En el año 2016 se produce un aumento en España del 3,50% y un valor absoluto de 24.000 euros. En Cataluña el aumento fue del 3,35% y un valor total de 28.590 euros.

Paro

La principal consecuencia de la crisis fue el aumento de la tasa de paro desde el año 2007 hasta el 2013. En los años posteriores (los que se consideran el fin de la crisis) se produce una reducción en la tasa de parados, pero muy alejados aun de los números previos a la crisis:

Tabla 6: Tasa de paro anual en España y Cataluña (2007-2016)

Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
España	8,23	11,25	17,86	19,86	21,39	24,79	26,09	24,44	22,06	19,63
Cataluña	6,47	8,89	16,22	17,66	19,16	22,51	23,12	20,33	18,6	15,72

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

Como podemos observar en la tabla, en el año 2007 había en España una tasa de paro del 8,23% que alcanza su máximo en el año 2013 con una tasa del 26,09%. En Cataluña en el año 2007 se registra un 6,47% de paro y una máxima n el 2013 de 23,12%. A partir del año 2014 la tasa empieza a descender de forma progresiva hasta el 2016. En España se registra la tasa más baja desde el año 2009, con un 19,63 % de tasa de parados. En Cataluña la tasa más baja es de 15,72% y se registra también en el año 2009.

Si comparamos la evolución de la tasa de parados en Cataluña y España observamos que los valores son semejantes, y su evolución es prácticamente idéntica. Ambas tablas nos muestran un aumento constante de la tasa de parados desde el año 2006 hasta el año 2013 y una reducción a partir de ese año, no obstante hay que destacar que los valores siguen lejos de los registrados en el año 2006.

Tal y como observamos, el 19,63% registrado en España y el 15,72% registrado en Cataluña en el año 2016 sigue muy lejos de los valores registrados en el año 2007. Con estos datos podemos sacar la conclusión de que el desempleo mejoro a partir del 2014, pero es importante también mencionar que las condiciones actuales no son iguales a los años previos a la crisis.

Por lo tanto, podemos concluir este apartado viendo una relación conceptos estudiados, ya que tanto España como Cataluña sufren un descenso entre el año 2009 y el 2013, produciéndose un aumento continuo durante los años posteriores pero lejos de los niveles registrados en lso años previos a la crisis.

En Cataluña se produce una pequeña recuperación en el PIB y el PIB Per Cápita en el año 2010, pero el aumento fue muy pequeño, y en el año siguiente volvió a producirse un descenso.

Por lo tanto ese pequeño aumento no es sinónimo de recuperación ante la crisis que afecto al país a partir del 2009. La relación en el periodo de recesión como en su recuperación en los conceptos estudiados y entre España y Cataluña es clara.

Una vez analizado el concepto de crisis y los diferentes datos, procederemos al análisis de datos relacionados directamente con la Autoridad Portuaria de Tarragona.

4-Análisis datos

En este apartado analizaremos diferentes datos de varias Autoridades Portuarias y lo relacionaremos con los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona, con ello pretendemos observar si existe o no alguna relación entre ellas.

En primer lugar analizare el movimiento de toneladas en las principales Autoridades Portuarias. Estas Autoridades Portuarias son: Tarragona, Barcelona, Valencia, Cartagena, Bilbao y Algeciras. También analizaremos el total de gasto de personal de las Autoridades Portuarias del sector del Mediterráneo: Valencia, Tarragona y Barcelona durante varios años (2005-2016) y como ha influido la crisis a los puestos de trabajo de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Para realizar este estudio he seleccionado los datos más concretos posibles, evitando así analizar datos que puedan llevar a equívocos o a desviar el estudio del objetivo inicial, que es responder a la cuestión de la relación entre la crisis y las Autoridades Portuarias, concretamente la Autoridad Portuaria de Tarragona. Este trabajo consiste en analizar las Autoridades Portuarias, es decir, empresas públicas. Por lo tanto, solo se analizarán datos de las Autoridades Portuarias, descartando así empresas privadas del ámbito portuario o estibadores

4.1-Análisis del movimiento de toneladas en las Autoridades Portuarias

En este apartado analizaré el volumen total de toneladas movidas de las Autoridades Portuarias que más movimiento han registrado en el año 2015 según Puertos del Estado:

Tabla 7: Ranking Autoridades Portuarias

Posición	Puerto	Cantidad tonelaje año 2015
1	Algeciras	98.164.203
2	Valencia	70.083.977
3	Barcelona	46.844.019
4	Tarragona	33.005.870
5	Bilbao	32.876.518
6	Cartagena	32.669.844

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

.Con los datos analizados pretendo averiguar si se ha producido un descenso en el total de toneladas movidas en alguna de las Autoridades Portuarias, si este descenso se produce de forma global o particular, si se produce en el periodo donde da comienzo la crisis (2007-2008) o si no lo hace, saber si afecta a los principales tráficos por igual o no, si el total de gastos de personal sufre variaciones o no y si existe relación entre unos datos y otros.

Una vez analizados todos estos datos explicaré las conclusiones de mi estudio.

Para averiguar cómo ha afectado la crisis al tráfico marítimo en las Autoridades Portuarias de Tarragona he comparado sus datos con los datos de las Autoridades Portuarias de Valencia, Algeciras, Barcelona, Bilbao y Cartagena, que son los de más importancia a nivel estatal. He realizado un estudio de la evolución del movimiento de toneladas con la intención de comparar los resultados de la Autoridad Portuaria de Tarragona con la de otros puertos, además de con sus propios datos, para poder entender como afectado a nivel de tráficos la crisis a la Autoridad Portuaria de Tarragona.

El estudio se ha realizado comparando el total de toneladas movidas (toneladas totales de todas las operativas de todos los tráficos que se han realizado en el puerto, incluyendo carga y descarga de cualquier tipo de material) de forma total, en base 100 y en variaciones anuales.

Tabla 8. Evolución del movimiento de toneladas

Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tarragona	29.850.064	31.182.472	31.515.518	36.139.837	33.151.679	31.527.739	32.772.822
Barcelona	40.198.330	45.022.498	47.657.520	51.397.672	51.809.245	42.963.550	43.678.608
Valencia	37.848.256	40.937.468	47.540.374	53.592.909	59.772.221	57.784.702	64.028.807
Cartagena	23.364.533	26.853.757	25.659.562	24.040.702	25.752.898	20.571.788	19.230.019
Bilbao	33.336.335	34.100.494	38.590.828	40.014.326	39.397.955	32.180.133	34.666.185
Algeciras	65.742.512	68.316.941	71.708.675	74.514.162	74.845.714	69.769.459	70.275.993
Año	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	
Tarragona	31.945.482	33.241.576	28.060.661	31.881.438	33.034.593	31.351.542	
Barcelona	43.936.353	42.463.701	42.420.522	46.353.638	47.049.743	48.836.368	
Valencia	65.767.162	66.193.894	65.009.905	67.019.769	70.083.977	71.281.004	
Cartagena	22.733.854	30.411.589	29.508.082	32.524.327	32.670.388	31.902.733	
Bilbao	32.002.547	29.507.186	30.072.879	31.009.013	32.874.742	32.069.207	
Algeciras	82.848.726	88.744.994	90.905.069	95.049.417	98.224.216	102.852.944	

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

Tabla 9.Evolución del movimiento de toneladas en base 100 (Año 2008=100)

Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tarragona	90,0	94,1	95,1	109,0	100,0	95,1	98,9
Barcelona	77,6	86,9	92,0	99,2	100,0	82,9	84,3
Valencia	63,3	68,5	79,5	89,7	100,0	96,7	107,1
Cartagena	90,7	104,3	99,6	93,4	100,0	79,9	74,7
Bilbao	84,6	86,6	98,0	101,6	100,0	81,7	88,0
Algeciras	87,8	91,3	95,8	99,6	100,0	93,2	93,9
Año	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	
Tarragona	96,4	100,3	84,6	96,2	99,6	94,6	
Barcelona	84,8	82,0	81,9	89,5	90,8	94,3	
Valencia	110,0	110,7	108,8	112,1	117,3	119,3	
Cartagena	88,3	118,1	114,6	126,3	126,9	123,9	
Bilbao	81,2	74,9	76,3	78,7	83,4	81,4	
Algeciras	110,7	118,6	121,5	127,0	131,2	137,4	

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

Tabla 10. Tasas de variaciones anuales

Año	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10
Tarragona	4,5%	1,1%	14,7%	-8,3%	-4,9%	3,9%
Barcelona	12,0%	5,9%	7,8%	0,8%	-17,1%	1,7%
Valencia	8,2%	16,1%	12,7%	11,5%	-3,3%	10,8%
Cartagena	14,9%	-4,4%	-6,3%	7,1%	-20,1%	-6,5%
Bilbao	2,3%	13,2%	3,7%	-1,5%	-18,3%	7,7%
Algeciras	3,9%	5,0%	3,9%	0,4%	-6,8%	0,7%

Año	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16
Tarragona	-2,5%	4,1%	-15,6%	13,6%	3,6%	-5,1%
Barcelona	0,6%	-3,4%	-0,1%	9,3%	1,5%	3,8%
Valencia	2,7%	0,6%	-1,8%	3,1%	4,6%	1,7%
Cartagena	18,2%	33,8%	-3,0%	10,2%	0,4%	-2,3%
Bilbao	-7,7%	-7,8%	1,9%	3,1%	6,0%	-2,5%
Algeciras	17,9%	7,1%	2,4%	4,6%	3,3%	4,7%

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

En las tablas analizadas podemos observar que el total de toneladas movidas entre todos los tráficos a nivel anual va en aumento. La diferencia de toneladas movidas entre puertos no es un dato significativo, ya que cada puerto mueve una cantidad diferente dependiendo de muchos factores: tráficos, localización, etc. No obstante, el principal factor para determinar porque varían estos datos, lo encontramos en la especialización de cada puerto[6]. Cada puerto tiene diferentes factores políticos y sociales dependiendo de su localización, y eso determina que tráficos tienen más o menos afluencia en una Autoridad Portuaria. Por ejemplo, la Autoridad Portuaria de Tarragona destaca por el servicio y las instalaciones que tiene para el tráfico petroquímico, este tráfico no solo es importante para el puerto de Tarragona, sino para toda la provincia. Esto se debe a que el contexto laboral de la provincia de Tarragona gira en torno al sector petroquímico, y como no podía ser de otra manera, el puerto de Tarragona está directamente relacionado con este hecho. Otra Autoridad Portuaria con una situación laboral, social y política diferente a la de Tarragona y concretamente a la de la Autoridad Portuaria de Tarragona no podrá tener la misma especialización ni basar su economía e inversiones de la misma forma que lo haría la Autoridad Portuaria de Tarragona.

En las tablas analizadas debemos destacar el dato significativo de que en todos los puertos se produce un aumento en el volumen de toneladas movidas entre el año 2004 y el año 2005. Esto se debe a que el país aún no había entrado en periodo de recesión ni había hecho aparición la crisis económica.

En los años 2005, 2006 y 2007 observamos que el aumento del total de toneladas movidas sigue en aumento de una forma regular, excepto la Autoridad Portuaria de Cartagena, que disminuye constantemente partiendo desde el año 2005 hasta el 2007. El

[6] Miravet, Daniel/Margalef, Joaquim. *L'abans i el després de la crisi de 2008 a l'economia de Tarragona*. Tarragona. Publicacions URV. 2017.

aumento constante del resto de puertos hace que el descenso de la Autoridad Portuaria de Cartagena se deba a situaciones concretas y específicas. No podemos considerar su descenso como un efecto generalizado a causa de la crisis u otro factor externo, ya que si observamos el resto de puertos analizados, observamos que siguen su aumento de una forma regular y constante. Este hecho tiene relación con lo mencionado anteriormente, la diferente especialización de cada puerto.

En el año 2008 se observa un aumento anual menor en comparación con los años anteriores, la crisis empezaba a afectar al negocio marítimo. El año 2009 es donde se produce un descenso general en todos los puertos analizados. Las Autoridades Portuarias más perjudicadas fueron Bilbao, Barcelona y Cartagena con un descenso entre el 2008 y el 2009 de un -18,3%, -17,3% y -20,1% respectivamente.

Las Autoridades Portuarias de Tarragona (-4,9%), Valencia (-3,3) y Algeciras (-6,8%) sufrieron menos perdidas que las de Bilbao, Barcelona y Cartagena.

Con estos datos analizados observamos claramente como la crisis económica si afecto a las Autoridades Portuarias. Lo verdaderamente interesante es como el descenso sufrido ha sido tan diferente en las Autoridades Portuarias analizadas:

La cantidad de movimiento de las toneladas movidas no tiene relación con los efectos de la crisis, por ejemplo, Cartagena es la Autoridad que menos movimiento de toneladas registra y es la que más descendió sus movimientos (-20,1%), por el contrario, Algeciras es el puerto que más movimiento registra y es uno de los que menos descenso noto en sus movimientos (-6,8%). Por el contrario, también tenemos a Barcelona, que es uno de las principales Autoridades Portuarias en movimiento de toneladas, que sufre uno de los mayores descensos (-17,1%), y a Tarragona que es de las Autoridades Portuarias que menos registra y sufre un descenso menor que las demás Autoridades Portuarias analizadas (-4,9%).

¿Cuál es entonces el motivo de un descenso tan diferente en las Autoridades Portuarias? Tal y como hemos explicado anteriormente, la razón es la especialización de cada puerto y las diferencias sociales y políticas que se encuentran en los diferentes territorios de las Autoridades Portuarias.

Entre el año 2010 y el año 2012 observamos una recuperación del impacto sufrido en el año 2009:

Puertos como Algeciras, Valencia y Cartagena han aumentado el total de toneladas de tráfico portuario durante estos años, Tarragona y Barcelona sufren pequeñas variaciones y Bilbao tras la subida en el año 2010 sufre un descenso del total de toneladas. Tarragona mejora los movimientos totales de toneladas respecto al 2009, no obstante, el ascenso no ha sido constante ya que en el año 2010 se produce un aumento, en el 2011 un pequeño descenso y otro aumento en el 2012. Cartagena, Algeciras y Valencia si aumentan de forma progresiva durante esos años mientras que Barcelona y Bilbao sufren una recuperación irregular, igual que la Autoridad Portuaria de Tarragona. No obstante, todas las Autoridades Portuarias mejoraron el nivel registrado en el año 2009.

Desde el año 2013 hasta el año 2016 se repite el mismo patrón que hemos explicado entre el año 2009 hasta el 2012. Los movimientos que se producen en el total de toneladas movidas en tráfico portuario sufren variaciones dependiendo del puerto, por lo tanto, observamos que en ciertos puertos se produce un constante aumento en el total de toneladas (Algeciras, Valencia y Barcelona) y en otras Autoridades Portuarias se producen aumentos o descensos dependiendo del año (Tarragona, Cartagena y Bilbao). Por lo tanto, podemos extraer la conclusión de que la crisis afecto a todas las Autoridades Portuarias en el año 2009 y los años posteriores han sido una constante recuperación, ya que en ningún caso el total de toneladas movidas fueron iguales o inferiores a los obtenidos en el año 2009.

Una vez analizados los diferentes datos de las 6 Autoridades Portuarias más importantes, analizaremos de forma más detallada la evolución de los tráficos principales de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Una vez estudiados estos datos podremos relacionar toda la información analizada para llegar a la conclusión:

Tabla 11. Evolución principales tráficos en la Autoritat Portuaria de Tarragona

Toneladas	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Líquidos	17.907	18.646	20.595	19.017	18.349	19.493
Sólidos	11.903	11.238	13.626	12.421	9.830	9.452
Tráfico general	1.176	1.444	1.699	1.531	3.130	3.653
Contenedores	81	108	410	430	2.456	2.864
Toneladas	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	
Líquidos	18.700	19.050	17.925	19.387	22.315	

Sólidos	9.279	10.889	7.375	9.708	8.365
Tráfico general	3.756	3.134	2.590	2.677	2.266
Contenedores	2.561	2.027	1.569	1.610	936

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

Tabla 12. Base 100 Evolución principales tráficos en la Autoritat Portuaria de Tarragona (Año 2009=100)

Variación	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Líquidos	97,59	101,62	112,24	103,64	100	106,24
Sólidos	121,09	114,32	138,61	126,35	100	96,15
Tráfico general	37,57	46,12	54,26	48,9	100	116,7
Contenedores	3,29	4,39	16,7	17,5	100	116,61
Variación	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	
Líquidos	101,91	103,81	97,69	105,66	121,61	
Sólidos	94,39	110,77	75,02	98,76	85,1	
Tráfico general	119,97	100,11	82,73	85,51	71,09	
Contenedores	104,26	82,52	63,88	65,56	38,12	

Fuente: "*L'abans i el després de la crisi de 2008 a l'economia de Tarragona"* de Daniel Miravet, y Joaquim Margalef.

El dato más importante lo encontramos en el año 2008. Todos los tráficos descienden, excepto el tráfico de contenedores que después de varios años con un gran crecimiento anual sufre un crecimiento mínimo.

Si observamos los datos analizados previamente (Total toneladas movidas y los datos relacionados con la crisis: PIB y paro) y los comparamos con los tráficos concretos de la Autoridad Portuaria podemos indicar que el inicio de la crisis, la subida del paro y la recesión en el año 2008 tiene una relación directa con el descenso del movimiento sufrido el mismo año en las toneladas movidas en las Autoridades Portuarias y concretamente en la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Si observamos las tablas observamos que en los años posteriores al 2008 se produce un aumento o descenso de forma irregular en los distintos tráficos, destacando el tráfico de contenedores que tiene un gran aumento entre el año 2008 y 2009. Justamente el año 2008 es donde el resto de tráficos se ven afectados por la crisis de forma directa.

Estos datos debemos analizarlos teniendo muy claro que las Autoridades Portuarias, concretamente en este caso la Autoridad Portuaria de Tarragona, llevan sus negocios a cabo con otros países, variando los negocios de carga o descarga dependiendo de la situación económica del propio país.[7]

Con esto, quiero decir que la Autoridad Portuaria de Tarragona busca tener las mayores ganancias posibles en sus tráficos y que en determinados momentos puede fortalecer un tráfico y reducir su interés en otro o viceversa. Por ejemplo durante los últimos años la Autoridad Portuaria de Tarragona, tal y como podemos observar, decidió apostar por el tráfico de contenedores. Esta apuesta se realizó hasta el año 2015, año donde sufre un gran descenso en las toneladas movidas.

Todo esto se trata de cuestiones comerciales y de desarrollo de negocio que no se analizan en este estudio pero que es importante tener en cuenta para entender estas tablas.

Por lo tanto, no debemos centrarnos en los aumentos o descensos que sufren en distintos años los diferentes tráficos sino centrarnos en el único momento que todos sufrieron un descenso, año 2008.

Ese año y el año inmediatamente posterior (2009), relacionados con los datos estudiados anteriormente nos muestra una clara relación entre la crisis en España y Cataluña y como afecto a los tráficos de todas las Autoridades Portuarias analizadas.

Por lo tanto, si existe una relación entre la aparición de la crisis y un descenso en el negocio de movimiento de toneladas de las Autoridades Portuarias.

[7] Miravet, Daniel/Margalef, Joaquim. *L'abans i el després de la crisi de 2008 a l'economia de Tarragona*. Tarragona. Publicacions URV. 2017.

4.2-Análisis de la crisis económica en el personal laboral de las AP

En este apartado, y una vez observado cómo ha afectado la crisis al tráfico marítimo de las Autoridades Portuarias, analizaremos si la crisis ha afectado al área de Recursos humanos (Gastos de personal).

Este análisis lo realizaremos con las principales Autoridades Portuarias del mar Mediterráneo (Tarragona, Valencia y Barcelona). Estas Autoridades Portuarias operan en el mismo territorio y tienen una gran competencia entre ellas, y aunque sus tráficos y el gasto de personal serán diferente dependiendo del tamaño del puerto y los tráficos en los que opera (especialización), su evolución durante los años dependerán de unos factores sociales, políticos y territoriales muy similares. Por lo tanto, el aumento o descenso del gasto de personal en estos puertos nos indicara si tiene relación con los datos analizados anteriormente.

Si comparáramos estos puertos con puertos de otras localizaciones, por ejemplo en Bilbao, la crisis podría ser un indicativo de un descenso en los gastos de personal, pero también podría serlo de un problema social o político del territorio. En Valencia, Barcelona y Tarragona el concepto territorial y social es igual o muy semejante al menos, y esto hace que tengamos una visión más real de la influencia de la crisis en el ámbito de Relaciones Laborales.

Una vez tengamos los datos del total de gasto personal de las Autoridades Portuarias de Valencia, Barcelona y Tarragona, podremos relacionar estos datos con los gastos del total de toneladas movidas en cada puerto que hemos analizado en el apartado anterior.

Con los tres datos analizados, pretendo establecer una relación entre los datos, extrayendo una clara conclusión sobre si la crisis ha afectado al sector portuario y a sus trabajadores.

Tabla 13: Total Gastos de personal año 2005-2015

Año	Tarragona	Valencia	Barcelona
2005	7.940.399	13.890.666	24.006.000
2006	8.539.763	14.947.694	24.852.000
2007	8.809.680	16.141.238	27.321.000
2008	9.679.285	17.787.541	31.397.000
2009	10.300.304	19.411.892	34.213.000
2010	10.139.251	19.877.919	34.360.000
2011	9.867.679	19.066.082	32.353.000
2012	9.301.232	17.651.599	31.239.000
2013	9.738.323	18.472.308	29.622.000
2014	10.062.433	18.679.973	29.837.000
2015	10.318.971	19.789.442	31.000.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

Tabla 14: Total Gastos de personal año 2005-2015 en base 100 (Año 2008=100)

Año	Tarragona	Valencia	Barcelona
2005	82,03	78,09	76,46
2006	88,23	84,03	79,15
2007	91,02	90,74	87,02
2008	100,00	100,00	100,00
2009	106,42	109,13	108,97
2010	104,75	111,75	109,44
2011	101,95	107,19	103,04
2012	96,09	99,24	99,50
2013	100,61	103,85	94,35
2014	103,96	105,02	95,03
2015	106,61	111,25	98,74

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

Tabla 15: Tasa de variaciones anuales en el gasto de personal

Año	Tarragona	Valencia	Barcelona
2005-2006	7,55	7,61	3,52
2006-2007	3,16	7,98	9,93
2007-2008	9,87	10,2	14,92
2008-2009	6,42	9,13	8,97
2009-2010	-1,56	2,4	0,43
2010-2011	-2,68	-4,08	-5,84
2011-2012	-5,74	-7,42	-3,44
2012-2013	4,7	4,65	-5,18
2013-2014	3,33	1,12	0,73
2014-2015	2,55	5,94	3,9

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

Para analizar estos datos, he realizado la comparación desde 3 formas analíticas diferentes: Comparación simple de datos, comparación según la variación del porcentaje y total de gastos de personal en base 100.

Analizando las tres tablas observamos que en los años 2005,2006 y 2007, se produce un aumento constante en los 3 puertos del sector Mediterráneo. El aumento no es equitativo ya que el aumento de Barcelona y Valencia es mucho mayor que el de Tarragona, pero lo importante es observar que estamos en una época donde el gasto de personal aumenta, por lo tanto hay una mayor contratación y un mayor volumen de trabajo.

En los años 2008, 2009 y 2010 el aumento de gasto salarial sigue aumentando. Tal y como hemos visto anteriormente, a partir del año 2008 el total de toneladas movidas en los puertos sufre una regresión coincidiendo con la aparición de la crisis económica. Por lo tanto, podemos extraer que el estallido de la crisis en los años 2007/2008 no afecto de forma inmediata a los trabajadores de las Autoridades Portuarias del Mediterráneo.

Este hecho es debido a que al tratarse de empleos públicos la contratación depende del gobierno y de la convocatoria de plazas, tal y como hemos visto anteriormente, una medida del Estado para enfrentarse a los efectos negativos de la crisis fue la llamada "Reforma del Sector Público". Esta reforma busco reducir el gasto público a través de varias medidas.

Tabla 16. Gasto Público anual en Millones de Euros

Año	Gasto Público (Mill. Euros)
2006	385.793
2007	420.680
2008	459.294
2009	493.865
2010	493.106
2011	490.261
2012	500.071
2013	467.450
2014	465.610
2015	470.702
2016	472.248

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE

Como observamos en la evolución del gasto público anual, los niveles previos al año 2009 van en constante aumento. A partir del año 2009 la tendencia cambia, se produce un nivel prácticamente similar en el año 2009 y 2010 (493.865 y 493.106 millones de euros respectivamente), un descenso a 490.000 en 2011, un aumento a 500.000 en 2010 pero de nuevo un descenso en los años 2014 y 2014 (467.450 y 465.610 respectivamente. Por último, podemos observar como en los años 2015 y 2016 el gasto público vuelve a aumentar estando aún lejos de los niveles previos a la crisis.

De las muchas medidas que el Estado estableció para reducir el gasto público, explicaremos las que afectaron directamente a las Autoridades Portuarias.

Una de las medidas que explicaremos de una forma más concreta en el siguiente apartado, es la congelación de oferta pública. Este concepto nos lleva directamente a las tasas de reposición.

Las tasas de reposición es el porcentaje de trabajadores que sufren una baja (jubilación, defunción, etc.) en su puesto de trabajo y son sustituidos por otros. En las empresas públicas estás bajas se sustituyen a través de convocatorias públicas, al producirse la congelación de la oferta pública las tasas de reposición van disminuyendo y provoca que muchos lugares de trabajo público de las Autoridades Portuarias se vayan perdiendo. Este tema lo trataremos más a fondo en el siguiente apartado.

Otra medida que se aplicó y afecto directamente a los trabajadores de las Autoridades Portuarias fue la retención del 5% del sueldo a los empleados públicos, esta reducción se realizó a través del RD 8/2010 y aún sigue vigente.

Volviendo al análisis del gasto de personal, en los años 2011 y 2012 sí que observamos un descenso del gasto de personal como consecuencia directa de la crisis y de la reforma del sector público que aplico el gobierno. Las Autoridades Portuarias siguiendo las indicaciones del Ministerio de Fomento, reducen sus plantillas, dejan de publicar oposiciones públicas, no renuevan los contratos de interinidad y eventualidad, etc. Consiguiendo así reducir el gasto en personal laboral.

A partir del año 2013 y siguiendo con los años 2014 y 2015, el gasto de personal vuelve a aumentar de forma progresiva en los 3 puertos analizados de igual manera que el total de toneladas movidas en los puertos del Mediterráneo también aumentaron. Por lo tanto podemos decir sin riesgo de equivocación que existe una clara relación entre el total de toneladas movidas en las Autoridades Portuarias y el total de gasto de personal:

A más cantidad de trabajo → más ganancias → más contratación de personal.

A menos cantidad de trabajo → menos ganancias → menos contratación de personal.

Es importante que observemos la evolución de los beneficios e inversiones de la APT:

Tabla 17. Inversiones y Beneficios anuales en millones de euros de la APT

Año	Beneficio	Inversión
2005	23,3	27,1
2006	15,5	25,3
2007	16,1	31,4
2008	15,5	36,5
2009	43,0	56,0
2010	87,2	32,7
2011	20.9	46,0
2012	15,3	35,2
2013	2,7	25,8
2014	5,3	18,3
2015	6,3	36,0

Tal y como podemos observar, los beneficios e inversiones anuales de la APT tienen una evolución diferente a la del gasto de personal.

En la tabla de inversiones y beneficios, podemos observar como entre los años 2005 y 2006 se produce un descenso en el beneficio (23,3 a 15,5 millones de euros) y una estabilidad en la inversión. Del año 2006 al año 2010 hay un aumento constante en el beneficio, pasando de 15,5 millones en el año 2006 a 87,2 en el año 2010. La inversión de la APT sufren un aumento entre el año 2006 y el año 2009, pasando de 25,3 a 56 millones, pero en el año 2010 la inversión realizada es de 32,7 millones, reduciendo su inversión en un año en 23,3.

A partir del año 2011 los beneficios descienden pasando de 20,9 millones en el año 2011 a 2,7 en el año 2013. La inversión también desciende llegando a 25,8 millones en el año 2013. Posteriormente se produce un aumento en el beneficio en los años 2014 y 2015 (5,3 y 6,3 millones respectivamente). La inversión sigue descendiendo en el 2014 (18,3 millones), volviendo a incrementarse en el año 2015 (36 millones).

Con estos datos analizados observamos que la evolución anual entre los principales tráficos, el gasto de personal y los beneficios e inversiones ha sido muy diferente. Esta diferencia se debe en primer lugar, a que el puerto realiza sus negocios con otros países por lo que al estar muy relacionado con el exterior, no le afectan tanto las dinámicas de crisis interna del país. Por otra parte, debemos saber que los tráficos tienen distintos valores, y que un descenso en un tráfico no tiene el mismo valor que en otro tráfico, de igual forma que depende de la oferta y demanda del producto el precio y valor de una mercancía se modifica[8].

Esto implica que un descenso de las mercancías no tiene por qué significar un descenso en los beneficios. Todo depende del contexto económico de los países implicados y de la oferta y demanda del producto.

Lo realmente importante de los beneficios e inversiones observadas es que por muchos beneficios que diese la Autoritat Portuaria o por mucho que creciesen las inversiones, el gasto salarial y los puestos de trabajo (que veremos en el próximo apartado) han seguido descendiendo (el aumento del año 2010 lo consideramos algo puntual, ya que en los años posteriores sigue descendiendo).

[8] Romero, Rosa. *Transporte marítimo de mercancías.* Madrid. Marge Books. 2017.

Esto se debe a que la contratación y gestión de personal (gastos) no depende solamente de la situación económica de las Autoridades Portuarias, si no del Estado.

Por lo tanto, aunque la economía de las Autoridades Portuarias estén en un mejor o un peor momento, la gestión de personal dependerá del Estado Central.

Esto nos indica, que las medidas del Estado ante la crisis afectaron directamente a los trabajadores, ya que mientras el gasto de personal se reduce anualmente, la APT obtiene beneficios y realiza grandes inversiones.

4.3-Análisis de la crisis en el número de trabajadores de la APT

Tras analizar el total de toneladas movidas en diferentes Autoridades Portuarias y el gasto de personal en las Autoridades Portuarias del Mediterráneo podemos extraer varias conclusiones, pero el dato que acabara de darnos la información necesaria para poder llegar a la conclusión es el total de trabajadores de la Autoridad Portuaria entre los años 2007 y 2016.

Con estos datos podremos ver reflejado si existe relación entre los periodos anuales donde hubo un descenso de movimiento y de gasto de personal con el número de trabajadores contratados.

En esta tabla, solo reflejare los trabajadores fijos de la Autoridad Portuaria de Tarragona, ya que los trabajadores eventuales dependen de muchos y diversos factores (bajas por enfermedad, temporadas de verano, excedencias, bajas de maternidad, etc.) y no reflejan una estabilidad útil para este estudio. Tampoco he tenido en cuenta los contratos referentes a puestos de confianza, ya que tanto la duración como el salario dependen de factores políticos que de igual forma que los contratos eventuales, no representan unos puestos de trabajo estables que vayan a ser de utilidad en este estudio.

Tabla 17. Evolución de los trabajadores fijos en la APT

Número de trabajadores fijos	Año	Número Trabajadores fijos
	2007	200
	2008	196
	2009	194
	2010	189
	2011	185
	2012	182
	2013	179
	2014	175
	2015	171
	2016	172

Diferencia trabajadores entre año 2007 y 2016	-28

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Autoritat Portuaria de Tarragona

La tabla nos muestra un descenso anual desde el 2007 hasta el año 2016 en el número de trabajadores fijos de la Autoridad Portuaria de Tarragona. En el año 2007 la APT tenía contratados a 200 trabajadores, en el año 2016 a 172.

El descenso entre años se muestra muy par, descendiendo en 2 y 5 trabajadores cada año desde el 2007, no obstante, también hay que destacar que el año 2016 es el primer año donde se produce un aumento en el número de trabajadores (1) y que por lo tanto, acaba en positivo en la materia de contratación.

Estos datos no significan que cada año la Autoritat Portuaria de Tarragona haya despedido entre 2 y 5 trabajadores, si no que no se han sustituido las bajas. Debido a la congelación de la oferta pública por parte del Gobierno, no se han ofertado plazas en la Autoridad Portuaria, no obstante, las jubilaciones, bajas voluntarias y defunciones si han seguido ocurriendo. Esto nos lleva directamente a las tasas de reposición, que tal y como se ha mencionado en el apartado anterior, es el porcentaje de puestos de trabajo que sufren una baja y son reemplazados. Los datos exactos de los puestos de trabajo que se han perdido (tasa de reposición) en la APT no son públicos, pero nos podemos hacer una idea viendo el número de puestos de trabajo perdidos que la tasa de reposición no ha sido muy alta.

La ausencia de una alta tasa de reposición en la APT ha provocado que esas plazas fijas se pierdan y por lo tanto no haya un relevo. Esto nos lleva al problema, que también tiene relación con el objetivo de este estudio, del clima laboral.

Al no salir ofertas públicas e ir quedando vacantes, el volumen de trabajo sigue igual (o aumenta) pero el número de empleados para llevar a cabo las tareas disminuye. Esto provoca mucha más presión y tensión para los trabajadores, que hace empeorar el clima laboral, que puede llevar a crear problemas de salud que deriven en una baja. Esta baja será asumida por un trabajador eventual que cuando conozca bien sus funciones deberá irse y que, al estar en un periodo de aprendizaje, no puede realizar su tarea de la misma forma que un trabajador que lleve tiempo realizando esas tareas. Este hecho aún da más trabajo al resto de trabajadores.

Este clima puede derivar en una baja voluntaria, o lo que es lo mismo, otro puesto de trabajo perdido que habría que incluir en nuestros datos.

No obstante, también debemos mencionar en este apartado el concepto de “externalización". Muchos de los puestos de empleo que no se han sustituido a través de la oferta pública de empleo se han hecho a través de la contratación de servicios externos (servicios privados).

Privatizando los puestos de empleo público el Estado busca reducir el gasto público en convocatorias y contratos indefinidos. Esta privatización de algunos puestos de empleo público es una medida temporal contra los efectos de la crisis y la baja de reposición.

La externalización no modifica lo explicado anteriormente, ya que si se producen 5 bajas de forma anual y se sustituyen con 2 nuevas contrataciones (ya sean públicas o privadas) sigue produciéndose la problemática explicada en el apartado anterior.

Respecto a los salarios, no se ha sufrido modificación alguna ya que todos los puestos de trabajo han de seguir lo marcado por el Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

El Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias se publicó en el año 2004, con vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2009. No obstante, en la actualidad sigue vigente. Estaba prevista su actualización en el año 2010 pero debido a la crisis y las reformas del gobierno central se pospuso su renovación.

A los salarios dictados por el Convenio Colectivo de Puertos del Estado, hay que reducirles el 5% dictado por el *Real Decreto 8/2010 por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público*. Esta reducción se aplica a todo tipo de contrato firmado en cualquier Autoridad Portuaria, y su aplicación es una de las medidas del Estado para reducir el gasto público.

Por lo tanto, podemos decir que la crisis no ha modificado los salarios de los empleados de las Autoridades Portuarias pero sí que ha retrasado la mejora de los salarios que se habría producido en la modificación del convenio colectivo. Además, de la reducción del 5% que se ha producido a través del RD 8/2010.

En este apartado podemos observar que la crisis ha afectado de forma profunda a los trabajadores y, en general, al ambiente de trabajo de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

5-Entrevistas

Antes de realizar las conclusiones a las que he llegado con mi estudio, he creído oportuno saber la opinión de 2 personas muy vinculadas con la Autoridad Portuaria de Tarragona y con el sector portuario.

Para ello, he realizado 2 entrevistas con el objetivo de saber que opinan ellos, desde sus distintos puntos de vista, sobre la Autoridad Portuaria y la crisis.

Las 2 personas entrevistadas son: Manuel Ángel Valero, sindicalista de CSI-F y Juan Ramón Martínez, Responsable del departamento de Recursos Humanos y Ocupación.

Para la realización de la entrevista he realizado 10 preguntas con el objetivo de obtener dos visiones totalmente subjetivas de dos personas con ocupaciones distintas y en muchos casos enfrentadas: Sindicatos y RRHH. Las preguntas planteadas fueron las siguientes:

- ¿Qué opina de la crisis actual?

-¿Cómo ha afectado la crisis a la APT?

- ¿Se ha notado en el número de contrataciones de los últimos años?

- ¿Se ha recortado en ventajas sociales, sueldos, etc?

- ¿Cree que ha afectado de igual forma a la APT y a empresas privadas?

- ¿Qué medidas ha tomado el sindicato/RRHH?

- ¿Qué opina de la función de los sindicatos en la APT?

- ¿Por qué cree que pese a la crisis, los ciudadanos de Tarragona catalogan la Autoritat Portuaria como una de los 5 mejores lugares de la provincia donde trabajar?

- ¿Qué opina sobre las últimas noticias donde indican que ha habido quejas de los trabajadores por la cantidad de contratos temporales?

- ¿Cómo ve el futuro laboral de la APT?

Con estas preguntas pretendo valorar diferentes puntos de vista sobre el problema de la crisis y juntamente con los datos estudiados poder extraer unas conclusiones habiendo

analizado tanto los datos estadísticos como las opiniones de los que han vivido la crisis en la Autoridad Portuaria de Tarragona de primera mano.

Las entrevistas completas las podemos encontrar en el apartado "anexos", pero ahora explicare los puntos de vista de los entrevistados en cada una de las preguntas:

- *"¿Qué opina de la crisis actual?"*:

Ambos han coincidido en que ha sido devastadora para todas las clases sociales y para todo tipo de empresa.

- *"¿Cómo ha afectado la crisis a la APT?"*:

Los dos han opinado que la crisis ha afectado muchísimo a los trabajadores de la APT, han destacado la reducción de salarios, la reducción y eliminación de diferentes ventajas sociales. Manuel Ángel Valero ha mencionado también que debido a la crisis se han visto paralizados o limitados los planes de carrera profesional, Juan Ramón indica que todas estas medidas han venido predeterminadas de Madrid.

- *"¿Se ha notado en el número de contrataciones de los últimos años?"*:

Manuel Ángel Valero opina lo mismo que Juan Ramón Martínez, la crisis ha afectado sobre todo a las contrataciones de los últimos años. Manuel argumenta que las jubilaciones y defunciones no se han suplido y por lo tanto, son plazas que se han perdido. Opina que las pocas plazas que han ido saliendo durante estos años han sido insuficientes para cubrir las vacantes que ha habido.

Juan Ramón, se mueve en la misma línea que Manuel, pero él aporta datos concretos: En el 2016, hay 28 puestos de trabajo fijo menos que en el año 2007. Este dato que nos aporta el responsable de Recursos Humanos, demuestra que la crisis ha afectado directamente a la contratación de la APT e indirectamente a la calidad de vida laboral, ya que al haber menos activos para realizar las mismas tareas, puede producirse un aumento de estrés que también acaben afectando a la vida personal de los trabajadores.

- *"¿Se ha recortado en ventajas sociales, sueldos, etc?"*:

Juan Ramón nos explica que las ventajas sociales son las que más han recortado, y nos menciona de forma rápida algunas ventajas sociales que se han eliminado o reducido: Cheque anual con una cantidad determinada que se daba a cada trabajador para gastar

en el centro comercial "Corte Ingles", plan de pensiones congelado y reducción del fondo social del 1% al 0,25%. Manuel destaca también la reducción del fondo social y la congelación del plan de pensiones y destaca que estos recortes son los de mayor importancia ya que no afectan al presente de los trabajadores, sino al futuro.

- *"¿Cree que ha afectado de igual forma a la APT y a empresas privadas?"*:

En esta pregunta se han producido dos respuestas totalmente opuestas, lo cual me ha resultado muy interesante.

Manuel opina que la empresa privada ha sufrido más los efectos de la crisis, especialmente las PYMES. José Ramón en cambio opina que la crisis ha afectado mucho más a la Autoritat Portuaria de Tarragona. Para argumentarlo cita algunos de los recortes salariales y sociales que han sufrido los trabajadores de la APT y añade que en la empresa privada si te va bien, estas muy bien, y si te va mal, pierdes el empleo, pero en la APT van "apretando y no sabes en que momento dejaran de apretar".

Esta expresión utilizada por Juan Ramón, ha de entenderse como una pérdida constante de la calidad de vida laboral a través de recortes sociales y laborales sin que se sepa en qué momento los recortes cesarán.

-*"¿Qué medidas se han tomado desde el departamento de RRHH/Sindicato?"*:

Juan Ramón nos indica que desde el departamento de Recursos Humanos no pueden hacer nada ante las medidas impuestas desde Puertos del Estado, ya que al tratarse de empleos públicos todas las decisiones dependen del Gobierno.

Manuel si nos explica las medidas que su sindicato, CSI-F, realizan para que los trabajadores tengan las mejores condiciones laborales posibles y para intentar recuperar las ventajas pérdidas durante la crisis. Entre las medidas que menciona, destaca la iniciación de un plan a nivel estatal para aglutinar a todas las empresas con empleados públicos, con el objetivo de tener más fuerza a la hora de negociar con el ministerio de fomento y diferentes administraciones públicas.

-*"¿Qué opina de la función de los sindicatos en la APT?"*:

Manuel hace autocrítica y explica que el Comité de Empresa, al estar formado por representantes de diferentes sindicatos, no está lo suficientemente unido como para

luchar por los derechos de los trabajadores de forma eficiente. No obstante, también destaca la lucha de su sindicato para que el Comité acerque posturas y se luche por los intereses de los trabajadores.

Juan Ramón opina que los sindicatos realizan una función muy interesante, destaca la lucha que realizan diariamente por mejorar las condiciones laborales de los trabajadores.

-*"¿Porque cree que pese a la crisis, los ciudadanos de Tarragona catalogan la Autoritat Portuaria como una de los 5 mejores lugares de la provincia donde trabajar?"*:

El responsable del departamento de Recursos humanos, Juan Ramón, opina que la razón por la que la Autoritat Portuaria esta tan bien considerada es por la estabilidad laboral que da el trabajar en un organismo público. También destaca la buena relación que hay entre la APT y la ciudad, lo cual da una buena imagen externa de la empresa. Otro factor clave, bajo su punto de vista, es la creencia de que en la Autoridad Portuaria los salarios son muy elevados. Esa creencia, tal y como nos dice, está totalmente alejada de la realidad. Manuel también opina que la estabilidad es el motivo de que la APT este tan bien valorado en Tarragona.

-*"¿Qué opina de las últimas noticias que indican que ha habido quejas de los trabajadores por la cantidad de contratos eventuales y la falta de personal?"*:

Manuel está de acuerdo con las quejas de los trabajadores por la cantidad de contratos eventuales y la falta de personal, también nos explica como desde su sindicato se lucha para reducir los contratos de interinidad y de temporalidad. Juan Ramón también opina que hay un exceso de contratos eventuales y de falta de personal, todo esto viene determinado desde Madrid y tal y como nos indica, el departamento de Recursos Humanos no puede hacer nada.

-*"¿Cómo va el futuro laboral de la APT?"*:

Manuel y Juan Ramón finalizan la entrevista lanzando un mensaje de total optimismo. Manuel nos destaca como Puertos del Estado ha finalizado los años 2015 y 2016 con 202 y 204 millones respectivamente de ganancias, y como durante este año está previsto un aumento en la oferta de empleo público. Juan Ramón también destaca que durante este año está prevista una alta reposición de plazas fijas además de la firma del nuevo

Convenio Colectivo de Puertos del Estado, el cual se ha ido posponiendo debido a la crisis. Ambos finalizan la entrevista siendo muy positivos a medio plazo con el futuro de la APT y del fin de la crisis y de sus consecuencias.

6-Conclusiones

Una vez realizado el estudio de la evolución del PIB y de los niveles de paro en España y Cataluña, el estudio del total de movimiento de toneladas movidas en diferentes Autoridades Portuarias, el total gasto de personal en las Autoridades Portuarias del Mediterráneo, la evolución del número de trabajadores en la APT y entrevistas al responsable del departamento de Recursos Humanos Juan Ramón Martínez y Miguel Ángel Valero he extraído las siguientes conclusiones:

La crisis ha afectado al total de toneladas movidas en la Autoritat Portuaria de Tarragona.

Como hemos observado en el apartado de la crisis, España y Cataluña entraron en recesión en el año 2009, con unos valores de -3,60% y -3,50% respectivamente. Ese mismo año el nivel de paro en España aumento de 11,25% en el año 2008 a un 17,86% en el año 2009, mientras que en Cataluña el paro aumento de 8,80% a 16,22%. Por lo tanto observamos como la recesión económica del país influyo de forma directa en el aumento de la tasa de paro.

En el total de toneladas movidas en las principales Autoridades Portuarias se produce un descenso generalizado de todas las AP en el año 2009. En el resto de años el total de toneladas movidas puede variar dependiendo de la especialización de cada puerto y su contexto geográfico, social y político, pero un descenso generalizado de las principales Autoridades Portuarias el mismo año que el país entra en recesión y que la tasa de parados sufre un gran aumento tiene una relación clara. La recesión económica afecto directamente a los tráficos (negocios) de las Autoridades Portuarias.

Para acabar de reafirmar esta conclusión, podemos observar la evolución anual de los tráficos en la Autoridad Portuaria de Tarragona. Tal y como hemos mencionado en el apartado correspondiente todos los tráficos descienden en el año 2009.

Por lo tanto, la crisis si afecto a las Autoridades Portuarias en general, y en concreto, a la Autoridad Portuaria de Tarragona.

-La crisis ha afectado a los trabajadores de la Autoritat Portuaria de Tarragona.

Tal y como hemos observado, en el año 2009 no se produce un descenso en el gasto de personal de las Autoridades Portuarias del Mediterráneo. Lo que ocurre en el año 2009

es que los gastos de personal se estabilizan, aumentando respecto al 2008 pero de una mucho más estable que en los años anteriores al 2009.

En los años posteriores si se produce un descenso en las 3 Autoridades Portuarias del Mediterráneo del gasto de personal. Esto ocurre porque al entrar en recesión en el año 2009 el gasto de personal se estabilizó, al producirse ese año (2009) un descenso en las toneladas movidas el gasto de personal se de los años posteriores se vio afectado. Esto provocó que el gasto de personal total fuese reduciéndose hasta el año 2013, donde ya se observa de nuevo una trayectoria ascendente.

Por lo tanto el gasto de personal se vio estabilizado en el año 2009, y como consecuencia del descenso de toneladas movidas en los puertos y de las medidas del Estado en el sector público para hacer frente a la crisis, el total de gastos de personal fue reduciéndose en los años posteriores. Por lo tanto, la crisis también afecto a los trabajadores ya que menos gasto de personal es igual a menos puestos de trabajo.

¿Cómo afecto la crisis a los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Tarragona?

Hemos observado que la Autoridad Portuaria perdió 28 puestos de trabajo entre los años 2007 y 2017. El motivo de esta pérdida de puestos de trabajo es la baja tasa de reposición que han sufrido las administraciones públicas por parte del gobierno central como medidas ante la crisis.

La congelación de convocatorias de empleo público provoco una baja tasa de reposición, aumentando el estrés y la presión en los trabajadores. El trabajo de la APT no ha disminuido, pero el número de trabajadores sí. Esta situación afecta directamente al clima laboral y a la propia salud de los trabajadores.

La crisis no solo ha afectado al clima laboral y al aumento de la carga de trabajo de los empleados, si no que tal y como nos explican en las entrevistas se ha reducido un 5% el sueldo y se han perdido ayudas sociales. Con esta información podemos darnos cuenta que los trabajadores han visto reducido su sueldo, han aumentado su carga de trabajo y encima han perdido beneficios sociales. Sin duda alguna son los principales perjudicados por la crisis.

Opinión social y futuro de la APT

Ahora que sabemos que la crisis si afecto a la APT y a sus trabajadores debemos saber porque la Autoritat Portuaria de Tarragona tiene tan buena imagen pública.

Uno de los motivos, tal y como hemos podido extraer en las entrevistas, es que se trata de una administración pública y aporta mucha más estabilidad laboral que las empresas privadas. Otro motivo es la concepción equivocada de los altos sueldos de la APT. La Autoritat Portuaria de Tarragona sigue lo dictado por el Convenio, por lo tanto, los salarios están muy alejados de la creencia de la sociedad.

Tal y como hemos podido extraer en las entrevistas, tanto desde la visión del responsable de RRHH como desde la visión de los sindicatos, la situación laboral de la APT está en pleno proceso de recuperación. Este hecho tiene relación también con el constante aumento del volumen de movimiento de los tráficos marítimos y el aumento en gasto salarial a partir del año 2013, el descenso de la tasa de paro en el año 2013 y con el aumento del PIB en el año 2013.

El futuro laboral parece esperanzador según nos han comentado en las entrevistas, ya que se espera que la tasa de reposición aumente próximamente.

Por lo tanto, cuando el país se ha empezado a recuperar de la crisis la APT también ha empezado a recuperarse en todos los ámbitos.

7-Agradecimientos

Creo que en esta vida hay que ser lo más justo posible, y por ello, el primer y más importante agradecimiento debe ser para el tutor de este trabajo, Daniel Miravet.

Este trabajo ha resultado complejo y fatigoso, al ser una tema muy abierto en muchos momentos me desvié del objetivo inicial, y acabe analizando distintos conceptos y datos que acababan aportando poco al objetivo de este trabajo de fin de grado.

Daniel tuvo mucha paciencia tanto en temas relacionados con la temática del trabajo como con mí poco conocimiento del Excel. Nunca podre agradecerle lo suficiente los ánimos cuando sentía que el trabajo me superaba y la cantidad de tutorías que llegamos a realizar. Que este trabajo se haya entregado es un 50% mérito suyo.

Quiero agradecer también a todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Tarragona que me hayan ayudado a acceder y entender datos estadísticos que me resultaban muy complejos, gracias a ellos pude convertirlos en datos fácilmente analizables y entendibles para cualquier persona que lea mi estudio.

No puedo olvidarme de todos los administrativos del Ministerio de Fomento y de Puertos del Estado que atendieron mis llamadas y emails de una forma muy profesional, haciéndome llegar datos de diversos puertos que me permitieron realizar este trabajo.

Por último quiero dar las gracias también a todo aquel que haya llegado hasta aquí. A todo aquel que haya leído mi trabajo de fin de grado, ya que de ese modo, podrá valorar justamente todo el trabajo que he realizado y la cantidad de horas que he invertido.

8-Bibliografía y web grafía

-Puerto de Tarragona. Historia y actualidad. Alemany, Joan / Blay, Jordi / Roquer, Santiago. Editorial: Barcelona: Junta del Puerto de Tarragona, 1986. (1986)

-El puerto de Tarragona. Escoda, Coia. Editorial: Lunwerg.

-Memorias anuales Puertos del Estado.

-España se escribe con E de endeudamiento. Gay, Jose Maria. Madrid. Deusto. 2012

-L'abans i el després de la crisi de 2008 a l'economia de Tarragona. Miravet, Daniel/Margalef, Joaquim. Tarragona. Publicacions URV.2017

- Transporte marítimo de mercancías. Romero, Rosa. Madrid. Marge Books. 2017

-www.puertos.es

-www.porttarragona.cat

9-ANEXOS

Entrevista a Manuel Ángel Valero, miembro del sindicato CSI-F

Pregunta: ¿Que opina de la crisis actual?

Respuesta: Ha sido devastadora para la clase trabajadora, clase media y baja, hemos retrocedido muchísimo perdiendo poder adquisitivo y sufriendo todo tipo de recortes.

Pregunta: ¿Cómo ha afectado la crisis a la APT?

Respuesta: A nivel salarial, nos han reducido un 5% nuestro sueldo, nos han quitado el complemento por IT, han dejado de aportar dinero al plan de pensiones que teníamos pactado antes de la crisis, hemos perdido el 1% de la masa salarial destinado al fondo social, se ha visto reducido el horario de verano, se ha paralizado el desarrollo profesional interno y un largo etcétera de pequeñas ayudas sociales pactadas a nivel local.

Pregunta: ¿Se ha notado en el número de contrataciones de los últimos años?

Respuesta: Efectivamente, se ha perdido la reposición de personal debido a jubilaciones y defunciones, saliendo una Oferta de Empleo Público que no llega a suplir las bajas que antes te he comentado

Pregunta: ¿Se ha recortado en ventajas sociales, sueldos, etc.?

Respuesta: Tal y como te he mencionado en una pregunta anterior, sí que ha afectado, y mucho… Los recortes más importantes han sido la reducción del fondo social y la congelación del plan de pensiones. Estos recortes no atentan contra nuestro presente, sino contra nuestro futuro.

Pregunta: ¿Cree que ha afectado de igual forma a la APT y a empresas privadas?

Respuesta: Quizás en la empresa privada aún ha sido más duro, sobre todo para las PYMES y los autónomos, aunque como te he respondido anteriormente en la APT también se ha notado muchísimo

Pregunta: ¿Qué medidas ha tomado el sindicato?

Respuesta: En nuestro caso, la CSI-F (Central Sindical Independiente y de Funcionarios), el sindicato al que pertenezco, ha reclamado y sigue reclamando todo lo que se nos ha arrebatado. Ha llevado enmiendas al congreso. Otras acciones, concretamente, desde nuestra Sección Sindical se ha propuesto e iniciado un plan a nivel estatal para aglutinar a todas las empresas con empleados públicos, que sin ser funcionarios, dependemos de la Administración General del Estado. Esto ha culminado en un apartado dentro de la propia CSI-F llamado EPE (Entidades Públicas Estatales) entre estas entidades están Puertos del estado, las AAPP, ADYF, AENA, y un largo etcétera. Con todo ello hemos conseguido tener más fuerza a la hora de negociar ante el Ministerio de Fomento y las diferentes administraciones públicas.

Pregunta: ¿Qué opina de la función de los sindicatos en la APT?

Respuesta: Deberíamos ser la herramienta que tiene el personal para canalizar sus reivindicaciones, reclamaciones y conseguir mejoras a nivel local. Digo deberíamos, porque por desgracia y es una opinión muy personal, debido a la composición de nuestro Comité de Empresa (CSI-F, CGT, SPPLB, CCOO, UGT) no siempre hemos estado unidos, o a la altura de lo que se esperaba del Comité en la APT. No obstante, por nuestra parte y solo con dos componentes de 9 que forman la totalidad del Comité, CSI-F ha conseguido unir, de momento… asumiendo la presidencia y la secretaría del Comité de Empresa. Intentamos unir a los diferentes sindicatos, con muchísima paciencia y constancia. Dentro de poco hará un año intentando que no se disgregue el Comité…

Pregunta: ¿Por qué cree que pese a la crisis, los ciudadanos de Tarragona catalogan la Autoritat Portuaria como una de los 5 mejores lugares de la provincia donde trabajar?

Respuesta: Como te comentaba antes, comparados con la empresa privada, la APT ofrece la seguridad de un empleo para toda la vida, al menos de momento… Y a la hora de independizarse buscar una estabilidad esto es importante.

Pregunta: ¿Que opina sobre las últimas noticias donde indican que han habido quejas de los trabajadores por la cantidad de contratos temporales?

Respuesta: Como podrás comprobar si entras en la web de la CSI-F, hemos sido pioneros en forzar, dentro de nuestra posibilidades, una tasa de reposición del 100% en el ámbito público. Intentamos que se acabe con la interinidad y la temporalidad en los centros de trabajo en los que estamos presentes.

Pregunta: ¿Cómo ve el futuro laboral de la APT?

Respuesta: Como ya te habrán comentado desde comercial el futuro parece, no solo estable, si conseguimos que la tasa de reposición del 100% se aplique también a las AAPP habrá un incremento de empleo fijo. A nivel estatal PPEE ha cerrado los ejercicios 2015 con 202 millones de euros de beneficio, el 2016 con más de 204 millones. Si sigue creciendo la economía deberíamos estar ante un futuro alentador.

Entrevista a Juan Ramón Martínez, responsable del departamento de RRHH

Pregunta: ¿Qué opina de la crisis actual?

Respuesta: Ha sido un golpe muy duro para todo el país. Me gustaría concretar y decirte que las administraciones públicas, o las privadas o cualquier sector en concreto han sido los que más han sufrido pero, por desgracia, esta crisis ha afectado a todo el mundo. Lo peor no son las consecuencias económicas, si no las grandes secuelas que esta crisis ha dejado en nuestra sociedad.

Pregunta: ¿Cómo ha afectado la crisis a la APT?

Respuesta: Ha afectado muchísimo…Desde Madrid nos han congelado el sueldo, nos han quitado ventajas sociales, se han tomado medidas como la congelación de empleo público y muchas otras. La verdad que las Autoridades Portuarias hemos perdido mucha calidad de vida laboral.

Pregunta: ¿Se ha notado en el número de contrataciones de los últimos años?

Respuesta: ¿Que si se ha notado? 28 puestos fijos menos desde el 2007 hasta finales del 2016. Las plazas que perdemos por baja voluntaria, jubilación o, por desgracia,

defunción no las recuperamos. El volumen de trabajo es como mínimo el mismo pero la plantilla es cada vez menor. Esto afecta al clima laboral, a la productividad…

Pregunta: ¿Se ha recortado en ventajas sociales, sueldos, etc.?

Respuesta: Mira, te diré de forma rápida algunas de las ventajas sociales que teníamos y ya no tenemos: Cheque Corte Ingles, este cheque se daba de forma anual y tenía una cantidad de dinero (aproximadamente unos 300 euros) que servía como ayuda para comprar ropa o lo que el trabajador considerase. Plan de Pensiones congelado. Fondo Social reducido del 1% al 0,25%... Como puedes ver si se ha recortado…

Pregunta: ¿Cree que ha afectado de igual forma a la APT y a empresas privadas?

Respuesta: Por supuesto que no. Ha afectado muchísimo más a la Autoridad Portuaria de Tarragona. En la Autoridad Portuaria de Tarragona se han tomado medidas drásticas, tal y como te comentaba antes, ayudas sociales, congelación de sueldos… En las empresas privadas si te va bien, estas muy bien, si te va mal, pues te quedas sin empleo, pero aquí van apretando por diferentes frentes y nunca sabes cuándo pararan de apretar todo empezará a recuperarse.

Pregunta: ¿Qué medidas ha tomado el departamento de RRHH?

Respuesta: Intentamos aguantar el temporal y en lo que podemos, apretar a Madrid. Al final somos una empresa pública y todas las medidas vienen del Estado, por lo que poco podemos hacer por nuestra cuenta.

Pregunta: ¿Qué opina de la función de los sindicatos en la APT?

Respuesta: Realizan una función muy positiva. Luchan e intentan que tengamos la menor pérdida de derechos posibles. La negociación y su función es esencial y más en estos tiempos que corren. Su lucha es muy importante, sobre todo en los derechos "diarios", ¿Un ejemplo? La reducción de la jornada en verano.

Pregunta: ¿Por qué cree que pese a la crisis, los ciudadanos de Tarragona catalogan la Autoritat Portuaria como una de los 5 mejores lugares de la provincia donde trabajar?

Respuesta: Se debe a diferentes factores, en primer lugar es una empresa importante de la zona, con muy buena relación con la ciudad de Tarragona, lo que provoca que la ciudadanía tenga una buena visión de la Autoridad Portuaria. Otro factor es que es un organismo público y por lo tanto, si consigues un contrato fijo y no pasa nada raro tienes un trabajo de por vida. Y por último, se debe a que la gente cree que en la Autoridad Portuaria se ganan 2.000 o 3.000 euros…la gente confunde a los estibadores con cualquier trabajador del puerto. Nosotros somos empleados públicos, y nuestro trabajo tiene la ventaja de ser para toda la vida y tener ayudas sociales, al menos antes de la crisis. Si por algo no destaca precisamente es por el sueldo.

Pregunta: ¿Qué opina sobre las últimas noticias donde indican que han habido quejas de los trabajadores por la cantidad de contratos temporales?

Pues que tienen razón. Nosotros dependemos del gobierno, tenemos manos atadas. Tenemos menos retribuciones y más carga de trabajo, lo que supone que las poquísimas plazas que han salido durante estos años no han servido para arreglar la situación ni facilitar el trabajo.

Pregunta: ¿Cómo ve el futuro laboral de la APT?

Soy muy positivo al respecto. Todo irá a mejor. Según los últimos informes de Puertos del Estado se espera este año una alta reposición de plazas fijas, aumento de los salarios, y lo que para mí es aún más importante: la firma del nuevo Convenio Colectivo de Puertos del Estado, el cuál debería haberse firmado en el año 2010 y aun no se ha hecho…Otra consecuencia de la crisis. Como conclusión te diré que preveo una recuperación a medio plazo de las condiciones anteriores a la crisis, aunque sin llegar de nuevo a aquellos niveles de empleo y salarios.