

Los puertos franceses paralizados por las huelgas francesas de las pensiones

15/01/2020 PUERTOS Y NAVIERAS

Brittany Ferries se vio obligada a cancelar una docena de travesías de Portsmouth/Le Havre del 13 al 16 de enero, rotaciones realizadas por los buques Étretat y Baie de Seine, un ejemplo de las repercusiones de los paros de los estibadores y demás personal en los puertos que están desviando la mercancía a puertos como Barcelona o Génova.



Con la multiplicación de los movimientos de huelga que afectan al puerto de Le Havre, el tráfico marítimo se desvía desde hace varias semanas principalmente hacia el puerto competidor de Amberes, y las compañías marítimas prefieren asegurar sus puertos de escala, según informa paris-normandie.fr. Para Marsella, otro gran puerto marítimo afectado por los movimientos sociales, el tráfico se está desviando hacia Barcelona o Génova.

El sector de las mercancías es el primero en ser afectado por las operaciones de "puertos muertos" realizadas desde diciembre a petición de la Federación Nacional de Puertos y Dársenas (FNPD). Los profesionales del mercado de Le Havre no desean revivir el escenario que generó el derecho laboral en 2016, tal como lo recordó recientemente Michel Segain, presidente del Sindicato Marítimo y Portuario de Le Havre (Umep).

Para Léa Lassarat, presidenta de la Cámara de Comercio e Industria de Seine Estuaire, estas huelgas deben dejar su huella. "Inevitablemente, habrá repercusiones en las empresas a medio y largo plazo. Estoy preocupada por el futuro", ha reconocido. En el puerto de Le Havre, son principalmente los transitarios, los agentes de transporte, el sector de la logística y los transportistas por carretera los que están pagando actualmente el precio de estos movimientos repetidos.

En su opinión, la pérdida de ingresos es, por lo tanto, real y al mismo tiempo conlleva dificultades de organización, sobre todo porque los profesionales locales no tienen visibilidad al final de las huelgas. "Durante las vacaciones de Navidad, hubo una tregua. Pero en enero, normalmente entramos en un período de alta actividad. Por lo tanto, es un fenómeno que preocupa a la industria del transporte marítimo, con consecuencias para las empresas, especialmente las más pequeñas. Puede tener un impacto en el empleo, como la no renovación de los contratos de duración determinada, por ejemplo...".

Otra consecuencia es que los "malos hábitos" sean recogidos por las grandes compañías navieras o cargadores. "Si se ven obligados a cambiar sus hábitos durante varias semanas a su paso por el puerto de Amberes, ¡el tráfico no volverá a Le Havre con una varita mágica el día que cesen las huelgas! Si hay una pérdida de confianza con los transportistas, las cosas se complicarán. Habrá un efecto de bola de nieve".

En cuanto al tráfico a través del Canal de la Mancha, Brittany Ferries se vio obligada a cancelar una docena de travesías de Portsmouth/Le Havre del 13 al 16 de enero, rotaciones realizadas por los buques Étretat y Baie de Seine. Aproximadamente 1.000 pasajeros y conductores están afectados. En su mayoría, se desvían en los cruces entre Caen-Ouistreham y Portsmouth.

Es un grito de alarma que Philippe Bonneau, el representante normando de la Organización de Transportistas Europeos (OTRE), está enviando al gobierno. El transporte por carretera directamente vinculado a la actividad del puerto de Le Havre es uno de los sectores más afectados por las huelgas.

"Las empresas de transporte simplemente no pueden trabajar. Las PYMES en particular, que no necesariamente tienen la logística necesaria para dejar los buques en otros puertos, se ven afectadas. No pueden traer sus mercancías al puerto de Le Havre tanto para la importación como para la exportación. Esto conlleva costes para estas empresas, penalizaciones que sus clientes les piden que paguen. Tanto en el transporte como en la construcción, cuando usted se retrasa, se le cobra una multa. El tráfico se desvía a Amberes o Hamburgo... Le Havre volverá a tener una reputación terrible, mientras que su tráfico ha evolucionado positivamente en los últimos dos años. Pero lo que es aún más dramático es que hoy en día, las empresas de transporte por carretera están cerca de la quiebra, con pérdidas de facturación estimadas entre el 18 % y el 45 % en comparación con el año pasado. Esto es enorme, sobre todo porque el año pasado ya se había visto afectado por el movimiento de las chaquetas amarillas", explica Philippe Bonneau.

El gerente cree, además, que los medios de comunicación nacionales se centran en las huelgas en el transporte público de París. "Pero aquí, hay compañías que simplemente están muriendo. Morimos en silencio. Varias empresas ya se han puesto en contacto conmigo para tomar medidas para recurrir al desempleo técnico. Por todas estas razones nos hemos puesto en contacto con el Primer Ministro Édouard Philippe para plantear esta situación y pedirle ayudas concretas que, esperamos, puedan llegar a ser ayudas financieras para las empresas del sector. A finales del año pasado, el gobierno se esforzó en pedir a la URSSAF, a los impuestos y a las instituciones bancarias que tuvieran un poco de paciencia con respecto al pago de las fechas de vencimiento".

Noticia publicada en:

Puertos Navieras
y Transporte Marítimo