



POR BLOOMBERG

Justo cuando las autoridades estadounidenses cambian su foco de atención a apuntalar el mercado laboral, la economía enfrenta una sacudida que amenaza con provocar la interrupción de la cadena de suministro y aumentar el descontento de los consumidores.

Unos 45 mil trabajadores portuarios estadounidenses de todos los principales puertos de la costa este y del Golfo –incluidos Nueva York, Savannah, Houston, Miami y Nueva Orleans– amenazan con hacer huelga el 1 de octubre. Con las negociaciones estancadas desde junio, los funcionarios de la industria ahora creen que una huelga es inevitable, y los transportistas marítimos y los operadores portuarios han comenzado a enviar avisos a los clientes y a elaborar planes de contingencia.

Dichas instalaciones manejan el 41% del volumen portuario de contenedores del país, por lo que una huelga de una semana podría costarle a la economía hasta US\$ 7.500 millones, según una estimación. Además, los analistas advierten que los efectos dominó se extenderían globalmente a medida que la congestión portuaria reduzca la capacidad de transporte marítimo y aumente las tarifas de flete.

En detalle, el sindicato exige un aumento salarial de casi el 80% en seis años, argumentando que los trabajadores merecen una parte de las ganancias obtenidas por las empresas de transporte de contenedores de propiedad extranjera durante la pandemia. “Un gigante dormido está listo para rugir el martes 1 de octubre de 2024, si no se firma un nuevo Acuerdo Marco”, dijo el líder de la Asociación Internacional de Estibadores, Harold Daggett.

Los operadores de terminales y transportistas marítimos, representados por la Alianza Marítima



Puertos de EEUU que manejan más del 40% de la carga podrían irse a huelga

■ Unos 45 mil trabajadores portuarios de los principales puertos de la costa este y del Golfo amenazan con hacer huelga el 1 de octubre.

clave como Michigan y Georgia.

Asimismo, el impacto sobre los productos básicos de uso diario se vería más pronto en los artículos que no se pueden almacenar.

Como centro de distribución clave para Dole Fresh Fruit Co. y Chiquita Fresh North America, Port Wilmington en Delaware es la puerta de entrada número uno del país para las bananas y una vía de entrada para una variedad de otras frutas: uvas de Chile, clementinas de Marruecos, peras de Argentina y kiwis de Nueva Zelanda. Y si es que estos productos se dejan en los muelles demasiado tiempo, es probable que se echen a perder o afrontarán costos más altos debido a las demoras y las necesidades de refrigeración adicionales.

“Cualquier fruta que llegue después del 1 de octubre será condenada a la basura” si los trabajadores portuarios se retiran, dijo el importador de productos agrícolas Peter Kopke. “Y todas las personas que han invertido en ese negocio perderán una fortuna”.

de Estados Unidos (USMX, por su sigla en inglés), dijeron en agosto que su oferta contiene un aumento salarial “líder en la industria”, más cercano al 32% obtenido por los trabajadores portuarios de la costa oeste, el verano pasado.

Pero hay otra cuestión en juego, aún más insoluble. Daggett exige un lenguaje más restrictivo sobre la automatización, alegando que ciertas empresas están utilizando la tecnología en violación del contrato actual.

Industrias afectadas

El experto en cadenas de suministro de la Universidad Estatal de Michigan, Jason Miller, evaluó los productos que más dependen de los puertos afectados y descubrió que las piezas de automóviles se verían especialmente damnificadas. Esto podría poner en apuros a los fabricantes de automóviles en estados

BLOOMBERG