



EL IMPACTO DEL BREXIT SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Autores:

Pietro Costa – Verónica Rodríguez

EL IMPACTO DEL BREXIT SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Autores: Pietro Costa – Verónica Rodríguez

¿Cómo puede afectar realmente este cambio en el sector del transporte?

La decisión ya está tomada, y aunque llevará tiempo su implementación, Londres ha pedido al resto de estados miembro que no la aisle económicamente. De ahí que, ante esta nueva coyuntura, hayamos decidido profundizar sobre el tema para comprender la situación y ofrecer respuestas simples a aquellas preguntas que todos nos hacemos, muy especialmente en lo referente al sector del transporte.



Los antecedentes del Brexit: una historia de desamor entre Europa y Reino Unido

La historia más reciente de la política nos enseña que las relaciones entre las instituciones europeas y Londres ha sufrido siempre de altibajos y división de opiniones.

La reivindicación por parte de Reino Unido para ocupar un papel especial en el seno de la **Unión Europea** no es algo nuevo: desde que se constituyera la **Comunidad Económica Europea** en 1958, los británicos siempre han mantenido cierto descrédito ante las instituciones comunitarias, tratando de diseñar una Europa a su medida, en la que no soportar tanta presión fiscal ante las contribuciones a las arcas comunitarias y adhiriéndose solo a aquellas políticas que eran de su interés.

Esta ambigüedad institucional ha llevado a referendar, por parte de la ciudadanía británica, su voluntad expresa de interrumpir el vínculo institucional con la Unión Europea con un resultado a favor del 51,9%.



Continuar en la UE **48,1%**

Salir de la UE **51,9%**

¿Qué es el Brexit?

El término **Brexit** se compone de dos palabras: 'british' y 'exit' (en español, 'británico' y 'salida') y define la **salida de Reino Unido de la Unión Europea**, una realidad que se ha hecho efectiva en los últimos meses.

El proceso, iniciado oficialmente el **29 de marzo de 2017**, durará dos años, siendo dos las posibilidades de separación entre ambas partes:

SALIDA HARD

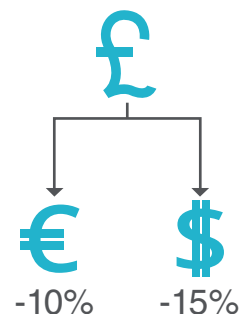
Prevé la salida completa de los programas de la Unión Europea y del mercado único, además del cese de la libre circulación de personas y mercancías, lo que afectaría directamente a las importaciones y exportaciones.

SALIDA SOFT

Esta opción propone una relación similar a la que mantienen países como Suiza y Noruega y que permitiría a Londres acceder a una parte del mercado único y de los programas europeos sin el nivel de implicación de un País miembro.

¿Qué impacto tendrá el Brexit en la sociedad y en la economía?

Para conocer qué **implicaciones** tendrá el **Brexit** tanto en el transporte como en la economía de la Unión Europea, hemos hablado con distintos agentes del sector que coinciden en señalar la **incertidumbre** como principal sentimiento. Unas implicaciones que, sin embargo, no se han hecho esperar con la **devaluación de la libra esterlina** respecto al Dólar (15%) y al Euro (10%), apuntando el riesgo de una recesión económica y la pérdida de poder adquisitivo de los ciudadanos británicos.



Éste es el principal obstáculo que nos señala **Ramón Valdivia**, Director General de **ASTIC** -Asociación del Transporte Internacional por Carretera - : *“La salida de un socio del calibre del Reino Unido no es una buena noticia para nadie, por supuesto tampoco para las empresas que operen en o con ese país”*. En su opinión, y salvo que las negociaciones entrasen en terreno pantanoso, *“el principal problema para que las exportaciones españolas a Reino Unido - que suponen cerca de 20 mil millones de euros anuales - dejen de crecer o incluso puedan declinar está relacionado con el cambio de la libra esterlina frente al euro. Ya se ha depreciado y, si esa tendencia se acen-túa, evidentemente el poder adquisitivo de los británicos se verá afectado y disminuirían los flujos de mercancías entre ambas orillas del Canal de la Mancha”*.



“La salida de un socio del calibre del Reino Unido no es una buena noticia.”

Ramón Valdivia
ASTIC



De hecho, este primer impacto ha llevado a expertos en macroeconomía a plantear la hipótesis que muchas empresas, con el objetivo de continuar operando en el mercado único europeo, **trasladen sus sedes en Reino Unido a otras capitales** y, concretamente en el sector del transporte, es muy probable que ello implique la renegociación de los contratos con el país británico, con el fin de actualizar la documentación bajo este nuevo marco normativo comunitario.

Una sensación que, sin embargo, **Nicolò Berghinz**, responsable de marketing y de desarrollo de la italiana **A.L.I.S. – Associazione Logistica dell’Intermodalità sostenibile**, matiza llamando a la calma: *“Es cierto que algunas empresas puedan haber trasladado sus sedes legales y fiscales a otros países europeos pero los números no son para nada alarmistas. Estos escenarios aún no se han presentado para el sector y las empresas con bases logísticas en Reino Unido aún están a la espera de ver cómo se desarrollan los acontecimientos”*



“El sector está a la espera de ver cómo se desarrollan los acontecimientos”

Nicolò Berghinz
A.L.I.S.



El acuerdo vigente hasta el momento, que data de 1972 y que se conoce como **European Community Act**, estipulaba supremacía del derecho europeo por encima del británico. Con el Brexit esto quedará anulado de modo que Reino Unido dejará de estar bajo la jurisdicción del Tribunal de Justicia Europeo. Esto significa que, en caso de que ambas legislaciones entren en conflicto sobre un tema específico, prevalecerá la ley británica. En consecuencia, se complica la posibilidad de recurrir a los tribunales europeos para impugnar una decisión local.

A nivel impositivo, Reino Unido no tendrá ninguna obligación de respetar las directivas europeas relacionadas con **tasas**, especialmente en lo referente a la **circulación de mercancías**. Ello seguramente irá acompañado de un aumento de los precios de importación y exportación de bienes y, muy presumiblemente, esto vea su reflejo en el transporte.

¿Qué opina el sector del transporte ante el Brexit?

Nos encontramos en el albor del proceso, ha pasado poco tiempo, pero las elecciones que se hagan a nivel político en los próximos meses acabarán arrojando luz, trayendo consigo información de la que actualmente no disponemos. Mientras tanto, solo podemos especular, concentrándose las dudas y los temores sobre el aspecto económico y del coste de las empresas.

Lo que sí podemos aventurar, sin embargo, es que la aplicación del Brexit llevará consigo nuevos impuestos en materia de exportaciones e importaciones, aunque ante esta nueva perspectiva el sector se mantiene con cierta confianza. Los expertos prevén que **Reino Unido saldrá de la Unión Europea de una manera soft**, manteniendo los acuerdos económicos vigentes, lo que supondría la libre circulación de personas y mercancías. Una salida más de *iure* que de facto, dando vida a una situación similar a Suiza, como ya hemos mencionado anteriormente.

La posibilidad de una salida *hard* parece ser más un juego político que Reino Unido no está en posición siquiera de llevar a cabo. Excluyendo todos los escenarios apocalípticos, no tendría sentido ni económicamente ni socialmente, siendo una isla que depende plenamente de las importaciones europeas.



¿Existen ya algunas señales de cambio?

José María Quijano, director de relaciones con la UE de la **CETM** – Confederación Española de Transportes de Mercancías –, se remonta a antes de hacerse oficial el Brexit para hablar de problemáticas a las cuales se enfrenta el **transporte de mercancías por carretera con Reino Unido**: *“Ya hemos tenido importantes problemas antes con los polizones a bordo de camiones, el control en aduana y las repercusiones sobre las empresas de transporte por sanciones y problemas con mercancías presuntamente contaminadas”*. En este sentido, Quijano concluye que **el Brexit podría suponer que se extremaran aún más los requisitos de los trámites aduaneros y los controles de vehículos y mercancías, así como “el problema que puede suscitar, en un futuro, la nacionalidad de los conductores contratados”**.



“Brexit podría suponer que se extremaran aún más los requisitos de los trámites aduaneros”

José María Quijano
CETM

Desde **FENADISMER** - Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España – su Secretario General, **Juan José Gil**, señala que la salida del Reino Unido de la UE dificultará la libre circulación de mercancías: *“Traerá la derogación automática de la autorización de transporte europea (licencia comunitaria) que permite en la actualidad realizar ilimitadamente transportes entre España y Gran Bretaña”*. Esto significa, nos aclara Gil, que a partir de que el Brexit sea efectivo, **“cada país miembro deberá suscribir un convenio bilateral con Reino Unido que establezca un nuevo régimen de autorización para permitir el tránsito de vehículos de transporte”**.



“Traerá la derogación automática de la autorización de transporte europea”

Juan José Gil
FENADISMER

La posición de **José María Quijano** (CETM) va en la misma línea arrojando incertidumbre sobre las autorizaciones de transporte que regirán sobre las futuras relaciones con Reino Unido (bilateras, CEMT, carnet TIR, etc.), a lo que añade la casuística del **cabotaje** que *“se quedaría en el aire si se aplica el acuerdo de AETR frente a la legislación interna de la UE”*. Del mismo modo, Quijano hace referencia a los requisitos sobre los **trabajadores desplazados**, en el caso de que los conductores se contemplen como tales, y a la **legislación sobre pesos y dimensiones**.



¿Cómo se lo han tomado las empresas de transporte?

Según **FENADISMER**, el impacto de la salida de Reino Unido de la Unión Europea, salpicará a las **30.000 empresas de transporte españolas** que operan en el mercado único. Desde la Federación ponen de manifiesto la preocupación de sus asociados ante el desconocimiento de cómo deberán prestar su actividad una vez sea efectivo el Brexit, lo que, anticipan, previsiblemente conllevará nuevos trámites administrativos.

Desde **ASTIC**, recogen que las primeras reacciones han sido de perplejidad ante esta nueva coyuntura a la vez que existe cierta expectación por ver cómo termina de desarrollarse. *“Más allá de algunos episodios anecdóticos en relación al suministro hortofrutícola el pasado mes de enero o los ya tradicionales problemas de la inmigración ilegal desde el continente hacia las islas - comenta **Ramón Valdivia**-, no hemos notado ningún cambio”.*

De la misma opinión son los clientes de **Wtransnet** a quienes les hemos preguntado por el Brexit. **Ángel Castillo**, responsable comercial de **Grupo Caliche**, con sede en Murcia y un gran volumen de tráfico a Reino Unido, comenta: “El anuncio del Brexit no ha afectado al volumen de carga que estamos llevando a Reino Unido, incluso tenemos más expediciones que el año pasado.” Sin embargo, añade que “nuestros clientes que exportan o importan al mercado inglés han renegociado sus tarifas, ya que intentan imputarle al transporte los desajustes que está provocando el cambio de divisa.”

Celso Masegosa, gerente de **Grupo Masher**, con base operativa en Cuevas de Almanzora (Almería) afirma no haber notado ningún cambio, si bien están “muy expectantes” ante esta nueva perspectiva que “seguro afectará al transporte.”

Ante la pregunta de si se han planteado dejar de operar en Reino Unido, existe disparidad de opiniones. **Ángel Castillo** afirma estar preparándose para acoger este nuevo cambio legislativo: *“Grupo Caliche ya es Local Autorizado para Mercancías de Exportación y estamos adecuándonos para actuar como Depósito Aduanero de modo que se puedan realizar las inspecciones en nuestras propias instalaciones”.* Desde **Grupo Masher**, sin embargo, no lo tienen tan claro, según nos explica **Celso Masegosa**: *“Todos los trámites a los que obligue el Brexit ralentizarán las entradas y salidas a Reino Unido y esto, sumado a los problemas de barco o tren habituales, puede hacer que nos planteemos dejar de operar en Inglaterra”.*



“El anuncio del Brexit no ha afectado al volumen de carga que estamos llevando a Reino Unido”

Ángel Castillo
Grupo Caliche



“Puede hacer que nos planteemos dejar de operar en Inglaterra”

Celso Masegosa
Grupo Masher

¿Sembrará el Brexit un precedente en Europa?

Llegados a este punto, en el que ya es una realidad que Reino Unido dice adiós a Europa, nos queda la duda de si se producirá un contagio y habrá cola para abandonar el barco. El avance de la ultraderecha en centro-europa no ha hecho otra cosa que alentar la idea de nuevos referéndums, dejando en cuarentena países como Francia, Holanda y Suecia.

Sin embargo son muchos que opinan que quizás el Brexit sea la **medicina de choque** para combatir los males que aquejan a una Europa maltrecha que, en cuanto a transporte se refiere, aún tiene que encontrar el modo de estrechar lazos, dejando a un lado las políticas proteccionistas que están llevando algunos Países Miembro en los últimos tiempos.

En este sentido, **Ramón Valdivia (ASTIC)** afirma: *“En nuestro sector, ni siquiera hace falta mirar a extremistas para ver tensiones proteccionistas y aislacionistas en Francia, Alemania, Austria, Bélgica e incluso Italia. Si no hay liderazgo fuerte en Bruselas y buena voluntad por parte de los principales líderes europeos, **corremos el riesgo de nuevas salidas de la Unión**”.*

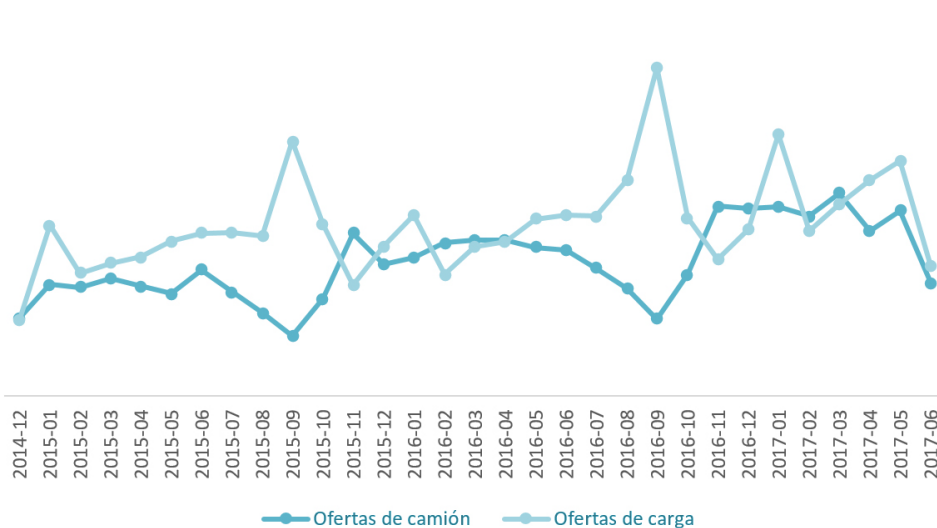
José María Quijano (CETM) también le pone deberes a la UE: *“Ahora **le toca revisar cuales son los posibles focos de desencanto de los países integrantes** y buscar soluciones pactadas que signifiquen un mayor grado de armonización”.* En cuanto al sector del transporte, añade que *“habrá que estar atentos a todos los movimientos reglamentarios que de forma unilateral vienen desarrollando los distintos países para defender los intereses de sus mercados y sus flotas: salarios mínimos, prohibición de dormir en las cabinas, Euroviñeta, restricciones al tráfico, etc. Es necesario volver a unificar criterios dentro de la propia Unión Europea”.*



¿Se han producido cambios en los flujos de mercancías dentro de la Bolsa de Cargas de Wtransnet?

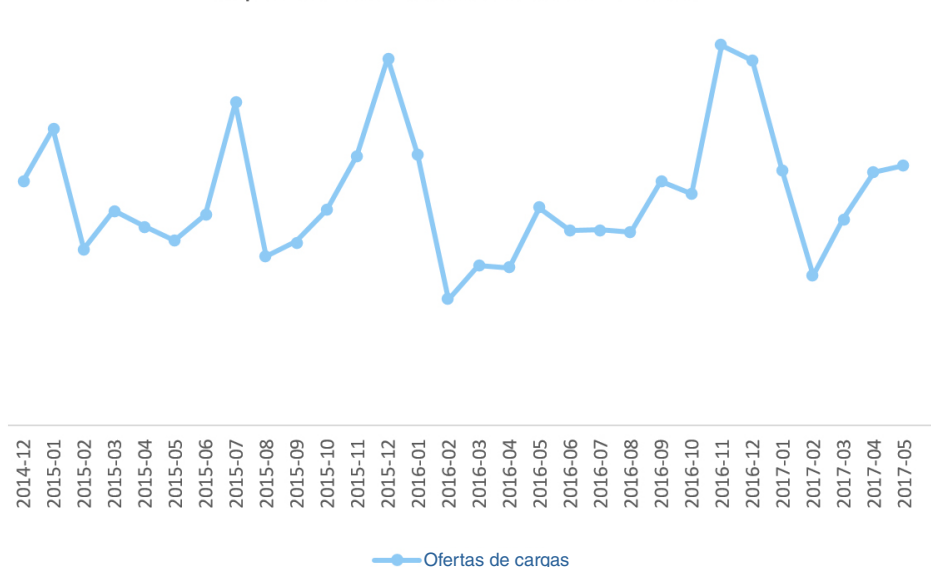
Si tuviéramos que analizar el **Brexit** desde el punto de vista de las ofertas de cargas y camiones desde o hacia Reino Unido podríamos decir que nada ha cambiado. Los flujos de mercancías hacia Reino Unido desde el viejo continente se han mantenido de forma lineal, siguiendo la temporalidad que afecta al sector, con sus respectivas puntas de trabajo desde el 2015 hasta el pasado mes de mayo.

Exportaciones desde Reino Unido



Esto es palpable en el pico de ofertas de cargas que tienen lugar, tanto si hablamos de importación como de exportación, en el mes de septiembre y entre los meses de Enero y Febrero, independientemente de la noticia de la futura salida de Reino Unido de la Unión Europea.

Importaciones hacia el Reino Unido



¿QUÉ HEMOS APRENDIDO?



Reino Unido ha iniciado el pasado 27 de marzo un **proceso de salida de la Unión Europea**, transición que durará dos años y para la que se prevén dos escenarios: una **salida hard**, que implicaría una ruptura total, y otra **soft** que permitiría a Londres acceder a una parte del mercado único dentro de un régimen similar al que tienen países como Suiza.



Para conocer qué **implicaciones** tendrá el Brexit en el **transporte** hemos hablado con distintos agentes del sector, los cuales coinciden en señalar la **incertidumbre** como principal sentimiento mientras no se lleven a cabo las negociaciones de salida del país británico.



La **devaluación** de la **libra esterlina** y la **pérdida de poder adquisitivo** de los británicos vaticinan una disminución de los flujos de mercancías entre el continente y las islas.



En lo que se refiere al transporte, aunque aún es pronto para señalar perjuicios directos derivados del Brexit, nos enfrentamos a un **endurecimiento** de los **requisitos aduaneros** y a un mayor control de circulación de vehículos y mercancías.



Otros aspectos que podrían verse afectados son la regulación del **cabotaje**, la normativa de **trabajadores desplazados** y la legislación sobre **pesos y dimensiones**.



Ante la idea que el Brexit siembre un precedente entre otros estados miembro, las asociaciones llaman a la **armonización de la Unión Europea** para reforzar una posición común.



Los **flujos de mercancías**, según las ofertas de cargas y camiones desde y hacia Reino Unido, dentro de la **Bolsa de Cargas de Wtransnet**, descartan que, de momento, el proceso de Brexit haya afectado a las transacciones comerciales.

