



## El transporte por carretera confía en la tecnología para paliar los efectos de un Brexit duro

A menos de dos meses para que se haga efectiva la salida de Reino Unido como miembro de pleno derecho de la Unión Europea, la posibilidad de un Brexit sin acuerdo toma cada día más cuerpo y genera un escenario de incertidumbre en todos los sectores. El Gobierno británico ha decretado no permanecer en la Unión Aduanera Europea y en el Mercado Único. Esta decisión implica alteraciones en las relaciones comerciales y de distribución a nivel europeo. Ante las imprevisibles consecuencias, la Fundación Corell en colaboración con Astic, está buscando soluciones para minimizar los efectos en el transporte por carretera de mercancías a través de las nuevas tecnologías, han explicado en el acto de presentación de la jornada 'El Brexit, una amenaza para el transporte por carretera de viajeros y mercancías' que se celebrará el próximo 19 de febrero en Madrid.

El director general de Astic, Ramón Valdivia, ha declarado que "la digitalización

garantiza que los datos estén recogidos en un sistema fiable de entrada y de salida, además que permite agilizar todos los procesos y con menos posibilidades de error". Por lo tanto, las nuevas tecnologías podrían jugar un papel relevante para paliar los efectos contraproducentes de un Brexit duro para el sector del transporte por carretera tales como el CMR o TIR electrónico y el blockchain.

Actualmente, gran parte de los sistemas de las empresas ya están automatizados, pero el director general de Astic sostiene que "aún queda trabajo por hacer, la digitalización ahorraría costes, pero el proceso es lento y laborioso, mientras que el Brexit está cerca". En este sentido, el presidente del patronato de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa, ha explicado que el CMR internacional electrónico "podría ser una herramienta efectiva, dado que en su inicio agilizó de una forma importante la libre circulación de mercancías en los países de Europa". Por otra parte, acordar el régimen TIR electrónico, que se utiliza actualmente para los países que no están dentro de la Unión Europea, "podría también favorecer el tráfico de las mercancías entre ambos bloques". No obstante, ha añadido que "no todos los camiones están homologados ahora mismo y tienen el registro habilitado de TIR electrónico". Además, el blockchain "podría agilizar toda la gestión manual al pasar el proceso de forma digital, con una serie de adaptaciones legislativas entre países".

Por otra parte, Ramón Valdivia ha recordado que el 8% es la media nacional de camiones que salen de España hacia Reino Unido, además, que el comercio de mercancías de bienes y servicios entre ambos países se posiciona como el cuarto en el ranking por detrás de Francia, Alemania e Italia. De esta forma, estima en un total de 1,4 millones de vehículos españoles los que pueden transitar el Eurotunnel anualmente con dirección a Reino Unido, "una cifra apabullante en comparación con la de Algeciras". En consecuencia, esto implica que la decisión británica podría suponer "una gran pérdida directa de competitividad e incremento de los costes en el transporte de carretera de mercancías españoles".

El transporte de mercancías supone el 30% del PIB español, "dado que la exportación tiene mucho peso sobretodo en bienes y servicios", ha apuntado Ramón Valdivia. En

consecuencia, “es una buena ocasión para demostrar que el transporte por carretera es vital para nuestra economía”. En este sentido, el director general de Astic ha señalado que para el transporte británico “no es tan dramática esta situación como para nosotros, dado que ellos apenas operan el 5% fuera de Reino Unido”, no obstante, afectará en gran medida a las cadenas de distribución, textil y alimenticias. Los grandes almacenes se verán perjudicados por la depreciación de la libra, la falta de suministros, además del incremento de los costes que lo estiman en el 10%, entre otras circunstancias adversas.

La Comisión Europea emitió el pasado 18 de diciembre un plan de contingencia, donde se exponen medidas legislativas que extiende la posibilidad de que hasta el 31 de diciembre de 2019 se mantengan las actuales condiciones en tráfico terrestre. De esta forma, la normativa presenta una firme condición de reciprocidad por ambas partes. No obstante, este reglamento deberá ser aprobado previamente por el Parlamento Europeo y el Consejo de los Estados miembros. Por lo tanto, ante la incertidumbre de su aprobación, ha explicado que la mayoría de las empresas que conforman el sector del transporte, “se ven abocadas a tomar medidas sobre la marcha y no quieren dejar de operar para Reino Unido dado que sería una caída muy fuerte en su facturación”.

Desde la administración británica, en lo que respecta al tráfico por carretera, han confirmado que continúan siendo válidos en la zona británica tanto los carnets de conducir, así como los pesos y dimensiones y capacitación técnica de los transportistas europeos. Sin embargo, Ramón Valdivia ha concluido que “con o sin acuerdo el próximo 30 de marzo de 2019, Reino Unido pasará a ser a todos los efectos un tercer Estado, por lo tanto, habrá una aduana y tendrá que cumplirse con una serie de tramitaciones”. Asimismo, añade que “es de esperar que haya cierta presión sobre las inspecciones fitosanitarias, la nacionalidad de los conductores y el tema de los polizones”. Este escenario en el sector del transporte derivará en un incremento en las sanciones, retrasos en las mercancías y problemas con los seguros de las compañías. Mientras que en materia aduanera, las empresas transportistas deberán elegir en cumplimentar los documentos correspondientes ellos mismos o externalizarlos a terceros o a transitarios.