



La nueva cepa del coronavirus en Reino Unido multiplica el caos en vísperas del Brexit

El cierre decretado por el Gobierno francés en el tránsito por tierra, mar y aire con el Reino Unido se ha sumado a las retenciones kilométricas por la inminente llegada del Brexit. La amenaza de colapso que sufre el sector del transporte de mercancías por carretera en las fronteras con Francia desde hace semanas por el Brexit se ha visto acentuado ante el descubrimiento de una nueva cepa del virus del Covid-19 en Reino Unido. El anuncio del Ejecutivo de Emmanuel Macron de bloquear durante 48 horas todo tipo de tráfico en el Canal de la Mancha ha generado largas colas de espera y miles de camiones parados a la espera de una solución en Dover y Calais.

Los puertos británicos de Dover y Kent anunciaron su cierre el pasado domingo a raíz del anuncio francés por el nuevo brote de coronavirus. También el Eurotúnel de Folkestone permanecerá cerrado durante al menos 48 horas, es decir, hasta el

martes. En este sentido, el secretario británico de Transporte, Grant Shapps, ha hecho un llamamiento a ciudadanos y transportistas para evitar desplazamientos a estas instalaciones durante las próximas 48 horas, “ya que se espera un bloqueo significativo del tráfico en esa zona”, ha asegurado el secretario.

“Es la tormenta perfecta” ha lanzado el director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia. Según ha explicado, “el paso por estas fechas siempre suele ser problemático, sobre todo cuando hay mal tiempo y los ferries no pueden circular y todo el tráfico se acaba concentrando en el Eurotúnel”. No obstante, este año, debido a las restricciones a la movilidad por la pandemia, “la falta de pasajeros ha generado una reducción de la frecuencia de estos ferries, por lo que los camiones tienen menos oportunidades para cruzar”. Todo ello, unido a la temporada alta hortofrutícola y la inminente llegada de un Brexit sin acuerdo, “ha generado que los importadores británicos hayan intentado acelerar la llegada de las mercancías antes de la entrada en vigor de los aranceles”.

Asimismo, la época de las festividades navideñas ha generado una mayor demanda de productos, “por lo que hay más camiones que nunca y menos oferta para transportar dichos vehículos de un lado a otro del Canal de la Mancha”, ha asegurado Valdivia. En opinión del director general de Astic, “el cierre del túnel también puede ser una maniobra de presión para que el Gobierno británico firme un acuerdo cuanto antes, ya que no podemos dejar a los británicos sin productos hortofrutícolas en víspera de fiestas”.

Las largas colas y la imposibilidad de paso han generado un acrecentado miedo al desabastecimiento de mercancías de cara a las Navidades. Por su parte, el departamento de Transporte británico ha asegurado que el aeropuerto de Manston, en Kent, “está preparado para recibir hasta 4.000 camiones para aliviar la congestión en el condado”. Otro motivo de preocupación ante dicha congestión es la inminente llegada de la vacuna de Pfizer tras la aprobación de su distribución de la Agencia Europea del Medicamento. Respecto al reparto de la

vacuna en Reino Unido, Francia ha asegurado que “se abrirá un corredor sanitario” para facilitar la llegada de las esperadas dosis.

Por su parte, la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) ha solicitado a los gobiernos de Francia, el Reino Unido y otros países que “mantengan las fronteras abiertas para el transporte de mercancías y que se aclaren las nuevas medidas de Covid-19”. Según ha destacado la IRU, la prohibición de la entrada a todos los camiones desde el Reino Unido “pone en riesgo hasta el 85% de todas las importaciones del Reino Unido desde la UE y literalmente corta la cadena de suministro desde la UE hasta Irlanda”.

El secretario general de IRU, Umberto de Pretto, ha afirmado que “la actual acción francesa no tiene sentido y solo empeorará las cosas en un período ya incierto debido a la inminente transición de Brexit”. En este sentido, ha recordado que “los camiones se han estado moviendo a través de Europa durante toda la pandemia, ya que todos los miembros de la UE, incluida Francia, dejaron claro que la continuidad de las cadenas logísticas es crucial y debe protegerse”. Por ello, la IRU ha solicitado que el Gobierno francés “exima a los camiones y a sus cargas de las restricciones en los cruces de frontera, y que se les aporte bienestar a aquellos conductores que se haya quedado atascados en el Reino Unido”.

Respecto al anuncio de la adaptación del aeropuerto de Manston, la asociación ha valorado que “puede no ser suficiente, los conductores atascados en Francia y en el Reino Unido necesitan comida adecuada, agua, instalaciones sanitarias y acceso a servicios médicos”. Además de las medidas a corto plazo de reapertura en la movilidad, la IRU ha solicitado a las autoridades británicas y francesas que se pongan en práctica “las medidas de principios de la pandemia para facilitar los movimientos fronterizos, incluidas las vías verdes para dar prioridad a los camiones en las colas fronterizas, y para impulsar soluciones de tránsito como la TIR”.

TRANSPORTISTAS BLOQUEADOS SIN AVITUALLAMIENTO NI SERVICIOS

MÍNIMOS

Las asociaciones españolas de transportistas como Astic, Fenadismer y CETM han mostrado su preocupación ante la situación de los conductores profesionales españoles que llevan dos días bloqueados en retenciones de más de 30 kilómetros a ambos lados del Eurotúnel. Astic ha asegurado “estar en conversaciones con las embajadas de España en el Reino Unido y Francia para saber si podrán finalmente pasar por los pasos fronterizos de Calais y Dover”, así como para solicitar protección policial y atención humanitaria. “Es indignante que recibamos palmaditas en la espalda y nos llamen héroes de la crisis del coronavirus y luego se olviden de nosotros en los pasos fronterizos, sin la más mínima atención de avituallamiento de comida y bebida y servicios mínimos mientras esperamos interminables horas en la carretera, sin saber si al final podremos pasar con las mercancías que llevamos en los camiones”, ha lamentado Valdivia.

En cuanto a Fenadismer, la federación ha instado a las autoridades europeas a “adoptar una solución urgente para posibilitar el retorno de los transportistas a sus países de origen ante la proximidad de las fiestas navideñas”. Además, Fenadismer, a través de la asociación europea UETR, ha solicitado a la Comisión Europea y gobiernos nacionales la aprobación de una medida excepcional para flexibilizar el cumplimiento de la regulación de cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, al igual que lo ha llevado a cabo el Ejecutivo belga.

Finalmente, Astic ha recordado que, a partir del 1 de enero con el Brexit, se necesitarán “unos 30.000 aduaneros extras para gestionar los millones de operaciones arancelarias en los pasos fronterizos con aduana, que harán aumentar las horas de retenciones sufridas por los más de 10.000 camiones al día que tratan de llegar a Reino Unido”.

EL EUROPARLAMENTO APRUEBA MEDIDAS TEMPORALES PARA EL TRANSPORTE POST-BREXIT

Pese a la falta de acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido sobre el Brexit, el Parlamento Europeo ha adoptado varias medidas temporales para el transporte, en caso de que no hubiese acuerdo en los próximos días. Para

asegurar las conexiones aéreas y por carretera con el Reino Unido, el órgano europeo prevé mantener la regulación establecida otros seis meses para evitar interrupciones tras el 1 de enero de 2021. A partir del primer día del próximo año, las normas de la UE dejarán de aplicarse en Reino Unido, pero estas medidas de contingencia “pretenden evitar graves trastornos del tráfico y considerables retrasos en caso de no pactar los términos de la futura relación bilateral”, ha explicado el Parlamento. De esta forma, “estas medidas excepciones se suspenderán si hubiese acuerdo”. Antes de su entrada en vigor, estas medidas deberán ser previamente aprobadas a su vez por el Gobierno británico.

Conectividad aérea básica

Se mantienen las rutas directas de aerolíneas europeas y británicas, así como sobrevuelos y paradas técnicas. También incluye un número limitado de vuelos de carga relacionados con la pandemia.

Seguridad aérea

El reglamento que asegura la validez de los certificados de productos, componentes, dispositivos y compañías seguirá vigente para evitar que las unidades de la UE y el Reino que utilizan esos productos y servicios tengan que quedarse en tierra.

Conectividad básica por carretera

Se ha extendido por un máximo de seis meses las reglas temporales para permitir la circulación entre la UE y el Reino Unido de mercancías y pasajeros.