



El Brexit cumple un año de trabas aduaneras y problemas de suministro en Reino Unido

Reino Unido sopla las velas de su primer aniversario fuera de la Unión Europea, un año marcado por la pandemia, nuevos requisitos aduaneros y dificultades de abastecimiento. La precipitada oficialización del divorcio británico el 27 de diciembre tras el cierre de negociaciones tres días antes no ayudó a que el sector del transporte hiciese frente a la avalancha de trámites aduaneros requeridos a partir del 1 de enero de 2021. Cabe destacar que Reino Unido es el quinto país que más volumen de mercancías recibe desde España, con un tránsito semanal aproximado de 8.000 viajes de camiones españoles, según cifras aportadas por Astic. Es una cifra que continúa disminuyendo por diversas razones, como la falta de conductores o los controles exigidos a las importaciones desde la UE, y que destacó en el primer mes de entrada en vigor de las nuevas medidas, en el que el intercambio de mercancías entre ambos países sufrió un descenso del 39%, hasta los 1.487 millones de euros, según los datos proporcionados por el ICEX. Ahora, en 2022, cargadores, transitarios y transportistas discrepan sobre la futura estabilización del comercio entre Reino Unido y el resto de la UE, entre ellos España, aunque sí mantienen la misma posición sobre ciertos asuntos.

Uno de los consensos gira alrededor de la preparación previa de las empresas españolas para afrontar los nuevos controles aduaneros. Hace apenas unos días, el 1

de enero de este año, se incorporaron medidas como la obligación de presentar certificados sanitarios o fitosanitarios, los controles físicos en la aduana y las declaraciones de importación en Reino Unido por almacenamiento temporal o despacho previo. A pesar del aumento de documentación, los cargadores manifiestan que las empresas españolas están preparadas desde hace meses. «Los nuevos controles no serán un problema para las empresas», destaca el secretario general de la asociación de cargadores Transprime, Jordi Espín, «lo serán para reiterar la fragilidad de la cadena de transporte global».

Desde la federación transitaria española Feteia-Oltra subrayan que «las empresas transitarias y representantes aduaneros han afrontado con éxito el Brexit» y añaden que, «al fin y al cabo, el Brexit ha supuesto que Reino Unido pase a ser un tercer país como cualquier otro, por lo que, más allá de las particularidades operativas que tenga cada territorio, como la frontera inteligente o el GVMS (Goods Vehicle Movement Service, un sistema donde es obligatorio registrar cada movimiento de mercancías para su entrada o salida del país), ha de aplicarse la normativa aduanera que ya se conoce». Los nuevos controles afectarán, según afirma la secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), Nuria Lacaci, «a las partidas mayoritarias de exportación desde nuestro país, como son los productos agroalimentarios, un sector que no está habituado a inspección y control en la frontera con Reino Unido».

Acordió

FECHAS CLAVE DEL BREXIT PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE

**21 de diciembre de 2020**

Francia cierra el Canal de la Mancha por la nueva cepa del coronavirus y colapsa durante varios días la frontera

**27 de diciembre de 2020**

Acuerdo entre Reino Unido y la UE

## **01 de enero de 2021**

Entrada en vigor del acuerdo de salida de Reino Unido

## **12 de marzo de 2021**

Reino Unido retrasa hasta comienzos del 2022 los nuevos controles sanitarios

## **27 de septiembre de 2021**

Desabastecimiento en supermercados y crisis en el sector cárnico por escasez de personal y de transportistas

## **30 de septiembre de 2021**

Desabastecimiento en gasolinas por falta de transportistas

## **02 de octubre de 2021**

Reino Unido despliega a 200 militares para distribuir gasolina

## **05 de octubre de 2021**

Reino Unido concede 5.000 visados temporales para camioneros, de los que sólo recibe 127 solicitudes

## **27 de noviembre de 2021**

Pescadores franceses bloquean los puertos del Canal de la Mancha y el acceso de camiones en el Eurotúnel a causa de las licencias que otorga Reino Unido por el Brexit

**01 de enero de 2022**

Entrada en vigor de las nuevas condiciones fitosanitarias de la mercancía comercializada con Reino Unido

Los problemas que surgieron a raíz de la implantación del Brexit conforman otro punto de conexión entre cargadores, transitarios y transportistas. «Durante los tres primeros meses del año, la experiencia fue muy negativa», recuerda Nuria Lacaci. A pesar de la preparación previa de los cargadores y los carriers a los nuevos procedimientos, «la realidad es que ni las aduanas estaban suficientemente coordinadas, ni la cadena de suministro estaba preparada para unos trámites que muchas empresas nunca antes habían realizado». Desde Feteia-Oltra añaden que «el hecho de que el Acuerdo de Comercio y Cooperación se publicara con tan poca antelación tampoco ayudó». También sostienen que, si bien es cierto que la pandemia tuvo «un impacto muy importante» en el Brexit, «el tiempo ha demostrado que ha faltado previsión y planificación por parte de las autoridades británicas», a excepción de la embajada británica en España.

#### CONGESTIONES EN LA FRONTERA Y AUMENTO DE COSTES

La tardía firma del acuerdo alcanzado 'in extremis' entre Reino Unido y la UE provocó, tal y como rememora el vicepresidente ejecutivo de Astic, Ramón Valdivia, «retrasos y elevados costes, en su mayoría debidos a la introducción de nuevos reglamentos y trámites aduaneros», pero también por el incremento de las cargas en vacío procedentes del Reino Unido: «Antes del Brexit se situaban en torno al 25-30% y, de enero a marzo, fue del 50%, lo que disparó los costes de las empresas de transporte». A las cuentas de resultados de las empresas, se sumaron los costes en sistemas de seguridad, alarmas y formación de los conductores para evitar que personas cruzasen al país británico escondidos en los bajos de los vehículos, así como la mano de obra adicional para afrontar la carga de trabajo debido a los requisitos de documentación y a las inversiones en modificaciones informáticas para el intercambio de información.

En total, los costes han subido el 20%, que repercuten, cuando es posible, «en el margen de beneficio del productor o en el cliente final, con el encarecimiento de los productos en las cadenas de alimentación inglesas». Todas estas circunstancias han provocado que pequeñas empresas españolas de transporte renunciasen a estas rutas.

Meses antes de la entrada en vigor del Brexit, el principal miedo del que alertaban los transportistas era el posible colapso de la aduana a principios de 2021. El adelanto de estas congestiones se vivió a finales de diciembre, cuando Francia cerró el Canal de La Mancha a causa de la nueva variante del coronavirus y dejó varios miles de camiones en las carreteras. A los atrasos provocados por esta situación, se añadieron los nuevos procedimientos aduaneros en enero de 2021. «Cierto es que en la entrada a la UE no hubo tantos colapsos», aseguran desde Feteia-Oltra, «pero sí hubo rechazos de mercancías, porque estas no venían con toda la documentación en regla desde Reino Unido». El gerente de Estrategia Corporativa de Suardiaz, José Riva Gómez-Jordana, sostiene que «se cumplió la previsión de congestiones, pero nos quedamos muy cortos en la envergadura y complicación que ello supondría».

#### DESABASTECIMIENTOS EN REINO UNIDO POR ESCASEZ DE TRANSPORTISTAS

A partir del pasado mes de septiembre, surgieron nuevas dificultades para las empresas exportadoras, esta vez desde dentro del Reino Unido. Primero fueron los desabastecimientos en supermercados británicos, después la falta de personal en diversos sectores y sus respectivas consecuencias, y la escasez alcanzó a las gasolineras. Todos ellos compartían un mismo origen: la falta de transportistas, que se hizo visible a partir del despliegue de 200 militares para suministrar carburante a todo el país.

La escasez de camioneros no es algo nuevo, explican desde la Road Haulage Association (RHA, la asociación británica de transportistas por carretera): «Antes de la pandemia, estimamos que en Reino Unido había una escasez de 60.000 conductores. Era un tema importante para la industria, pero la supply chain era capaz de manejarlo» hasta que se convirtió en un problema de preocupación nacional. Durante

el 2021 y a causa de la pandemia, se cancelaron 40.000 exámenes de conducción de camiones, que se sumaron al éxodo de 15.000 conductores europeos, la mayoría por los nuevos requisitos para los visados de trabajo post-Brexit. En total, RHA estima que la escasez de conductores alcanzó la cifra de 100.000, que junto a la creciente demanda de productos desencadenó desabastecimientos en cadenas alimentarias y en gasolineras. Para paliar esta crisis, el primer ministro de Reino Unido, Boris Johnson, anunció en octubre la concesión de 5.000 visados de trabajo temporales para atraer a transportistas extranjeros, de los cuales solo se solicitaron 127, y comenzó a organizar 'bootcamps' para formar nuevos conductores. «Nos anima el compromiso del Gobierno británico», sostienen desde RHA, «pero aún quedan muchos retos por superar para acabar con la escasez de conductores».

La falta de conductores también ha afectado a empresas españolas, tanto en la importación de productos desde Reino Unido como en la distribución interna por el país. «Hay graves colapsos debido a la alteración de las densidades de la demanda», expone Jordi Espín (Transprime), «con centenares de miles de contenedores en los puertos británicos que no pueden ser distribuidos y que acumulan problemas de costes en los puertos por ocupaciones y demoras», además de «la pérdida de ventas de productos que los ciudadanos británicos desean adquirir y no pueden por estar almacenados en contenedores». Los transitarios (Feteia) destacan la ralentización del movimiento de mercancías entre ambos países y añaden que «las empresas estaban acostumbradas a trabajar con unos planes logísticos muy ágiles, por lo que es un asunto de gran impacto».

Nuria Lacaci subraya que las empresas más afectadas por la escasez de conductores son aquellas que suben los camiones a buques Ro-Ro en transporte marítimo de corta distancia: «Cuando los vehículos van sin conductor, los acarreos en destino se complican por la falta de transportistas en Reino Unido». Lo confirma José Riva Gómez-Jordana (Suardiaz), quien ha sufrido este problema añadido y manifiesta que «se acentúa sobre todo en una fluctuación sin precedentes de los precios». Mientras tanto, Nuria Lacaci (ACE) explica que «se está cubriendo con transportistas españoles que, desde el 28 de octubre de 2021 y hasta el 30 de abril de 2022, pueden hacer

cabotaje ilimitado durante un periodo de 14 días desde la llegada del vehículo al país».

## BALANCE POSITIVO A LA ESPERA DE LA COMPLETA ESTABILIZACIÓN

Tras un año de trabas aduaneras mezcladas con la pandemia, las empresas se han acostumbrado a la incertidumbre derivada de los continuos aplazamientos de nuevas fases en las aduanas y a posibles retrasos en los primeros meses. «Desde el punto de vista logístico de las operaciones entre España y Gran Bretaña, el balance es bastante positivo en cuanto a volúmenes de movimientos, sobre todo en las exportaciones», asegura José Riva Gómez-Jordana, «aunque muy negativo desde el punto de vista operativo, confirmando nuestras sospechas iniciales de que el Brexit, lejos de facilitar las transacciones comerciales, lo que ha hecho ha sido empeorar la operativa y la rapidez de las transacciones».

Desde Feteia-Oltra sostienen que «las administraciones han trabajado muy duro y su colaboración ha sido total». Por este motivo, y aunque las cifras prepandémicas todavía queden lejos de alcanzarse, el balance hasta ahora «es positivo». «Todavía no podemos hablar de absoluta normalidad y hay cuestiones aún no resueltas en las que hemos de seguir trabajando», explican, y añaden que «tras esa primera etapa, la perspectiva que tenemos los transitarios y representantes aduaneros es que la situación se ha estabilizado». Por su parte, Nuria Lacaci discrepa y apunta que «probablemente seguirá empeorando», porque «habrá que pasar por un nuevo periodo de adaptación con los inevitables inconvenientes provocados por retrasos e ineficiencias en el transporte». «Los cargadores somos conscientes de que el comienzo de los controles físicos provocará tiempos de tránsito más largos, especialmente en el período inmediatamente posterior a la implantación, con los consiguientes costes añadidos».

Los retrasos en los primeros meses de 2022 también están previstos por Feteia-Oltra: «Prevedemos inestabilidad durante algunos meses y posteriormente tenderemos ya a la estabilidad definitiva, que será necesaria para que recuperemos los niveles de intercambio comercial anterior al Brexit, lo cual es muy importante para nuestra economía». El Brexit, expone Jordi Espín, «ha ayudado a poner de manifiesto que las

cadena logística global es vulnerable y que el regulador nunca prioriza el flujo de mercancías», y por eso «ante esta evidencia sólo podemos confiar en que cambiará para mejorar, pero todo ello sólo depende de la voluntad política».