



## El transporte de mercancías con el Reino Unido cierra un primer trimestre muy negativo tras el Brexit

El acuerdo de salida del Reino Unido de la Unión Europea, firmado in extremis el 24 de diciembre, ha supuesto la entrada en vigor de una nueva frontera con aduana efectiva desde el pasado 1 de enero. Esto ha impactado muy negativamente en el transporte por carretera entre el ex socio europeo y España en los meses de enero y febrero, provocando retrasos y elevados costes, en su mayoría debidos a la introducción de nuevos reglamentos y trámites aduaneros. Esta situación empieza a mostrar signos de normalización desde marzo, a pesar de que el sector continúa sufriendo las nuevas normas administrativas post-Brexit. Esta una de las conclusiones del balance que realiza la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) en el marco del webinar '100 días de Brexit', organizado ayer por Propeller Madrid.

Más del 70% de las exportaciones españolas hacia Europa viajan por carretera y Reino Unido representa un mercado clave para nuestro país. Actualmente, España es el quinto país, por volumen de mercancías, que introduce productos en el país británico con un tránsito semanal aproximado de 8.000 viajes de camiones españoles. A nivel europeo, más de 2,3 millones de camiones viajan entre el Reino Unido y la UE cada año.

### Exportaciones

Según datos provisionales del ICEX, en enero de este año, el primer mes de salida efectiva del Reino Unido de la UE, las exportaciones españolas de bienes al Reino Unido cayeron un 23% en tasa interanual; mientras que las importaciones españolas de bienes procedentes del país británico durante este mes disminuyeron incluso más, un 64,9% en tasa interanual.



Emilio Sanz, presidente de ATEIA Barcelona

"Los nuevos trámites administrativos están generando un incremento de las cargas en vacío procedentes del Reino Unido. Antes del Brexit se situaban en torno al 25-30% y actualmente es del 50%, lo que está disparando los costes de las empresas de transporte. Hay que recordar que un camión sin carga no está exento de pagar peajes y, además, sigue consumiendo combustible, junto a otros gastos improductivos que impactan directamente en las cuentas de resultados de estas compañías, algunas de las cuales están renunciado a esas rutas que van y vuelven de Gran Bretaña a raíz de esta nueva situación", explica Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

Abriendo el foco al continente europeo, se observa que la situación es similar: en enero de 2021 el volumen de exportaciones de bienes (excluyendo el oro no monetario y otros metales preciosos) desde el país británico hacia la UE disminuyó un 40,7% respecto a las cifras de diciembre; mientras que las importaciones procedentes de la UE con destino al Reino Unido cayeron un 28,8%, según la Oficina de Estadística del Reino Unido (ONS, por sus siglas en inglés).



En febrero las exportaciones de bienes a la UE se recuperaron parcialmente, aumentando en más de 4.200 millones de euros (46,6%) y las importaciones de la UE mostraron un aumento de 1.390 millones de euros (7,3%).

Por su parte, el Eurotúnel transportó el pasado mes de enero 82.484 camiones, un 37% menos que en enero de 2020; una cifra que subió en febrero hasta los 99.787 camiones, lo que supone un 24% menos en relación a febrero de 2020; y en marzo se situó en los 122.832 camiones, lo que representa una caída del 2% respecto a marzo del año pasado, según datos de la empresa concesionaria Getlink.

La organización patronal europea Business Europe, en la que participa ASTIC a través de la CEOE, acaba de publicar el informe 'Principales problemas relacionados con el comercio y la inversión entre la UE y el Reino Unido desde el final del periodo de transición'. Este documento incluye los principales obstáculos a los que actualmente se tiene que enfrentar el transporte de mercancías por carretera tras el Brexit; entre los que destacan el aumento de las tarifas al contado en el transporte tanto dentro como fuera del Reino Unido; los costes adicionales relacionados con retrasos en la aduana; con el cambio de ruta de los camiones o con el desabastecimiento; o los plazos de espera prolongados para obtener números de IVA y EORI del Reino Unido.

#### **Aduana**

Este informe también pone de relieve que ahora es necesario pagar derechos de aduana sobre productos que no cumplen con los requisitos de origen y que cada envío de importación debe ser despachado de aduana, con un coste aproximado de 58-70 euros por entrada. Otros obstáculos sobre los que pone el foco este trabajo de Business Europe son la mano de obra adicional necesaria para hacer frente al aumento de la carga de trabajo debido a los requisitos de documentación; el coste de inversión en modificaciones informáticas para intercambiar información con corredor y aduana; así como los costes adicionales relacionados con la formación del personal sobre las reglas para los requisitos de exportación e importación fuera de la Unión Europea.

