Publicado en Madrid el 20/02/2019

Los representantes del transporte denuncian que el Brexit aboca al sector a un precipicio

El sector pone sus expectativas en el Reglamento que aprobará el Parlamento y la Comisión Europa, pero que tendrá que ser ratificado por el Reino Unido para que las licencias y permisos actuales estén vigentes hasta el 31 de diciembre

El sector del transporte de mercancías por carretera ha mostrado su enorme preocupación ante la situación de incertidumbre que supone el Brexit, según ha quedado patente en la jornada de la Fundación Corell 'Brexit: Una amenaza para el transporte por carretera de viajeros y mercancías'.

Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell, ha abierto el turno de ponencias, definiendo los posibles escenarios que se plantean ante el Brexit: que se produzca un acuerdo antes del 29 de marzo, aplazando la situación actual hasta finales de 2020, opción que parece poco probable; que se acuerdo una prórroga en las negociaciones, situación que podría ser posible, pero que a día de hoy no parece que vaya a producirse y una salida sin acuerdo.

La posibilidad de permanecer de forma parcial en la Unión Aduanera Europea, como el caso de Turquía o de ser miembro del espacio económico europeo y de la EFTA, como Noruega, son opciones imposibles. Por otro lado, la opción de establecer acuerdos bilaterales con la Unión Europea, como es el caso de Suiza, ha sido denostada por ambas partes. Con todas estas opciones como improbables, el escenario más cercano, en este momento, es que el Reino Unido se convierta en un país tercero sin acuerdo.

Ramón Valdivia, Director General de ASTIC, ha manifestado su gran preocupación ante esta situación, destacando la incertidumbre en la que se encuentra el sector: "En este momento no puede transmitirse información fiable, porque todo cambia cada día. En el transporte nos preocupan las implicaciones para la importación y la exportación con Reino Unido fuera de la UE. Habrá una frontera y consecuencias aduaneras, de normativa, de permisos, etc. La incertidumbre es lo peor para las empresas, porque no permite planificar y tomar decisiones. Para nosotros es una situación lamentable. No podemos entender que se aboque a un sector al precipicio".

Según Valdivia, los transportistas británicos sacan muy pocas mercancías del país y son las empresas de transporte del resto de países europeos los que realizan esta tarea. "Tuvimos una reunión con representantes británicos para tranquilizarnos y nos aseguraron que podremos entrar en el país sin problema. La cuestión es que tenemos que estar seguros de que podremos salir". Para Valdivia, no sólo el sector transporte tiene preocupación: "El tejido empresarial está asustado, sobre todo las PYMES, que tienen una capacidad limitada para hacer planes de contingencia".

A pesar de la caótica situación, algunas iniciativas siembran una cierta esperanza, como la del puerto de Calais, que ha creado un sistema electrónico para poder declarar los bienes, asociarlos al vehículo y que se pueda pasar con cierta facilidad, gracias a que las formalidades aduaneras sean realizadas

de forma automática. "Se calcula que, si aumenta 2 minutos el tiempo de espera de los camiones durante los trámites, se formarán colas de 17 kilómetros", ha afirmado Valdivia.

La solución de que se produzca una prórroga también plantea límites y dificultades, puesto que las elecciones al Parlamento Europeo complican la situación y la posibilidad de que se acepte dicha opción.

Ante esta situación, el sector del transporte pone sus expectativas en el plan de contingencia diseñado por la UE, mediante una propuesta de Reglamento en la que se pacta que los procesos actuales, licencias, permisos, etc. sean válidos hasta el 31 de diciembre. Este Reglamento será aprobado por el Parlamento Europeo y el Consejo, pero está sujeto a reciprocidad por parte del Reino Unido. "Verbalmente han dicho que sí, pero hay que plasmarlo en textos y normativas. Por ahí vemos cierta esperanza, al margen del tema aduanero", ha afirmado Ramón Valdivia.

Por otro lado, existen elementos digitales que pueden ayudar a facilitar la situación del transporte, pero que no han sido tenidos en cuenta. El CMR digital pone en contacto al remitente, al destinatario y al transportista, con datos de todo tipo sobre la carga y funciona a través de Internet, sin demasiadas implicaciones tecnológicas. Este sistema, soportado por la empresa TransFollow de Holanda, registra todos los datos, con la garantía de las normas ISO. Sin embargo, el sistema CMR, que es un pacto mundial, no ha sido firmado por Reino Unido y sigue fuera de este convenio.

Además, está el convenio TIR, vigente desde 1947 y creado por Naciones Unidas para facilitar el tránsito de mercancías por carretera, por lo que tiene alcance mundial. Este sistema fija la seguridad de los datos y de la capacidad impositiva, con unas cadenas de garantías. El sistema tiene su versión electrónica en dos vertientes: el TIR EPD, que en España no está funcionando y que es una declaración previa electrónica para que los aduaneros sepan que la mercancía va a pasar por ese punto con garantías, lo cual ahorra tiempo y el eTIR, basado en datos electrónicos, sin papeles, con la garantía de que dichos datos son seguros e inviolables. Este sistema podría ser utilizado en el caso de una frontera dura con el Reino Unido.

Por su parte, Nerea Rodríguez, Subdirectora General de Gestión Aduanera, que ha explicado que nadie sabe, a día de hoy, qué ocurrirá tras el Brexit. El impacto aduanero es diferente en los diversos países. En España, el mayor impacto se concentra en los puertos de Santander y Bilbao, desde los que salen los Ferry hacia Inglaterra. Según Nerea Rodríguez, los tipos de productos más afectados por la nueva situación son los vehículos, las frutas y hortalizas, así como los productos farmacéuticos, ya que no sólo están sujetos a las Aduanas, si no que requieren autorizaciones por parte de otros organismos y que en este momento no está claro cuáles serán exigibles. "Este tipo de mercancías son muy sensibles y trabajan con plazos cortos de tiempo, por lo que los retrasos tienen consecuencias".

Según la Subdirectora General de Gestión Aduanera: "La Comisión Europea ha sido transparente, pero todo está en manos del Reino Unido y no hay una alternativa real. La Comisón ha transmitido que cualquier opción de extensión en los plazos debe tener una finalidad concreta, pero en el Reino Unido no saben lo que quieren. Por otro lado, las elecciones de mayo plantean un problema, ya que pase lo que pase, puede ponerse en duda la legalidad del Parlamento". "La salida sin acuerdo el día 30 de

marzo es un escenario muy factible y se está trabajando en el ámbito aduanero. Toda la mercancía que llegue a partir del 30 de marzo es mercancía no comunitaria".

Según Nerea Rodríguez, el principal problema es la frontera con Irlanda del Norte. La Comisión había previsto que Irlanda del Norte se quede dentro de la unión aduanera, pero el Reino Unido no quiere tener una frontera interna.

La preparación de la Unión Europea se está centrando en los operadores y en las administraciones, con planes de contingencia. Se está informando a los operadores de que deben prepararse ante la peor situación. Para ello se han realizado seminarios sectoriales, guías para operadores y en diciembre se publicó el plan de contingencia, diferenciando las competencias de la Unión de las competencias nacionales y pidiendo a las administraciones de cada país que tomasen medidas. Sin embargo, el plan de contingencia no supone que se trate a Reino Unido como miembro de la UE; solamente es un conjunto de medidas transitorias y se va a un escenario en el que Reino Unido será un tercer país. En España está en marcha la gestión de un Real Decreto Ley para las actuaciones de ámbito nacional, que se aprobará próximamente.

Por otro lado, se está trabajando en la desconexión de los sistemas informáticos, realizando test de conformidad para desconectar del sistema a Reino Unido, de tal manera que a partir del día 30 de marzo las autorizaciones del Reino Unido dejarán de ser válidas. Con esta situación habrá declaraciones previas de entrada y salida. "Estamos en un sistema de declaraciones electrónicas para la que los operadores no están preparados. Las empresas que no tengan EORI deben tramitarlo. La Comisión está preocupada por los operadores que sólo trabajan con Reino Unido. Si los operadores están preparados, no deberían producirse parones en las aduanas".

A partir del Brexit, uno de los temas más complicados será la gestión del origen de las mercancías. Todas las mercancías de Reino Unido serán extracomunitarias y si son incorporadas a mercancías de otro país para ser distribuidas a un tercero, tendrán que ser tenidas en cuenta en el proceso productivo y en el producto final. "La posibilidad de trabajar con garantías globales, autorización de ADT, simplificaciones de tránsito o regímenes especiales deben ser analizadas por parte de las empresas y no se gestionan en un mes". "La Agencia Tributaria ha estimado un incremento de efectivos, pero todo no estará disponible para el 30 de marzo. El mayor impacto desde el punto de vista aduanero en España se producirá en el transporte de viajeros, con aeropuertos que pasan a ser no comunitarios".

La segunda parte de la jornada ha tratado sobre las posibles aplicaciones del Blockchain al sector del transporte. Samir Awad, Ingeniero Socio de Hécate Ingeniería S.L. y Juan Manuel Martínez Mourín, Director General de Eurogestión han explicado el funcionamiento y las ventajas de esta tecnología, que aporta importantes ahorros de costes por la eliminación de intermediarios, inmediatez y total seguridad en las transacciones, así como imposibilidad de que la información sea robada, extraviada o destruida.

Según Samir Awad, para el sector de la logística y el transporte, Blockchain permite un control estricto de la mercancía a lo largo de todo el ciclo de producción y suministro, con una trazabilidad completa, tanto dentro de la empresa, como hacia los proveedores y los clientes.

Por su parte Juan Manuel Martínez Mourín ha afirmado que Blockchain es una oportunidad para los que se sumen y una amenaza para los que no lo hagan, especialmente en la logística y el transporte, ya que todos los negocios basados en la intermediación están en riesgo. "Las empresas de transporte por carretera se enfrentan a grandes presiones para ser más eficientes y rentables. Blockchain puede ayudar a desarrollar nuevos modelos de negocio, sobre todo con alto margen, construir estructuras digitales para agilizar y digitalizar el corazón del negocio y la gestión de ingresos".

La jornada ha finalizado con una mesa redonda, a la que se han unido, además de Samir Awad y Juan Manuel Martínez Mourín; Pedro Conejero, Consejero de Transportes Caudete y Ramón Valdivia, Director General de ASTIC, en la que se ha retomado el clima de preocupación del sector ante el Brexit. Según Pedro Conejero: "Por mucho empeño que tengamos en hacerlo bien, esta situación va a generar más coste, tiempo perdido, problemas de desafecto de los conductores, etc. Si se llega a una situación de acuerdos bilaterales, el fondo de comercio de una empresa será el número de permisos que pueda aportar".

Datos de contacto:
Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: Madrid

Categorías: Internacional Finanzas Logística Consumo Industria Automotriz

NotasdePrensa
https://www.notasdeprensa.es