



# Impacto del Brexit en el sector del transporte desde el punto de vista operativo

**Jornada Brexit e impacto sobre el transporte**

—

1 Febrero de 2019

# 1. Situación actual de la exportación de bienes a UK

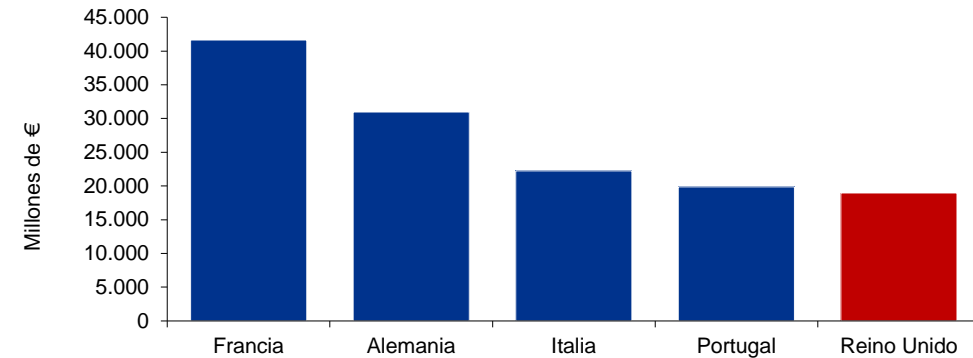
**Reino Unido** es el quinto principal destino de las exportaciones españolas de bienes, con un valor relativamente estable por debajo de los **20.000 millones de € anuales** y por encima de los **4 millones de toneladas** de mercancías.

Un **57%** del valor de las exportaciones **viaja a UK por carretera**, mientras que la vía marítima representa un **23%**, un **10%** la aérea y un **8%** la ferroviaria.

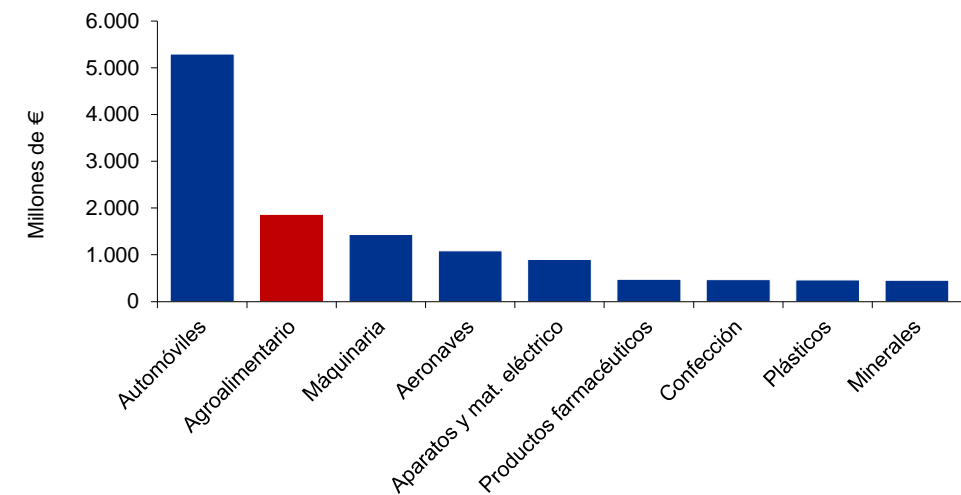
En torno a un 8% de esas exportaciones son **productos agroalimentarios**, alrededor de 1.900 millones de € en 2017.

En un principio, **la exposición del transporte terrestre de productos agroalimentarios a UK** no parece que vaya a ser muy alta para **el sector en su conjunto**.

## Principales destinos de exportación de bienes



## Principales tipos de bienes exportados a UK



## 2. El caso de Murcia

En el caso específico de **Murcia**, el agroalimentario cobra un peso especial, representando un **78%** del total de las exportaciones a UK, un valor muy por encima de la media nacional.

Además, el **90%** de los bienes exportados desde **Murcia** a UK lo hacen por **carretera**.

El transporte por carretera de productos agroalimentarios **especialmente sensible** a las potenciales consecuencias de un **Brexit duro** (aduanas, controles sanitarios, tiempos de transporte, etc).

Por tanto **la exposición del sector del transporte terrestre murciano al Brexit es muy relevante**

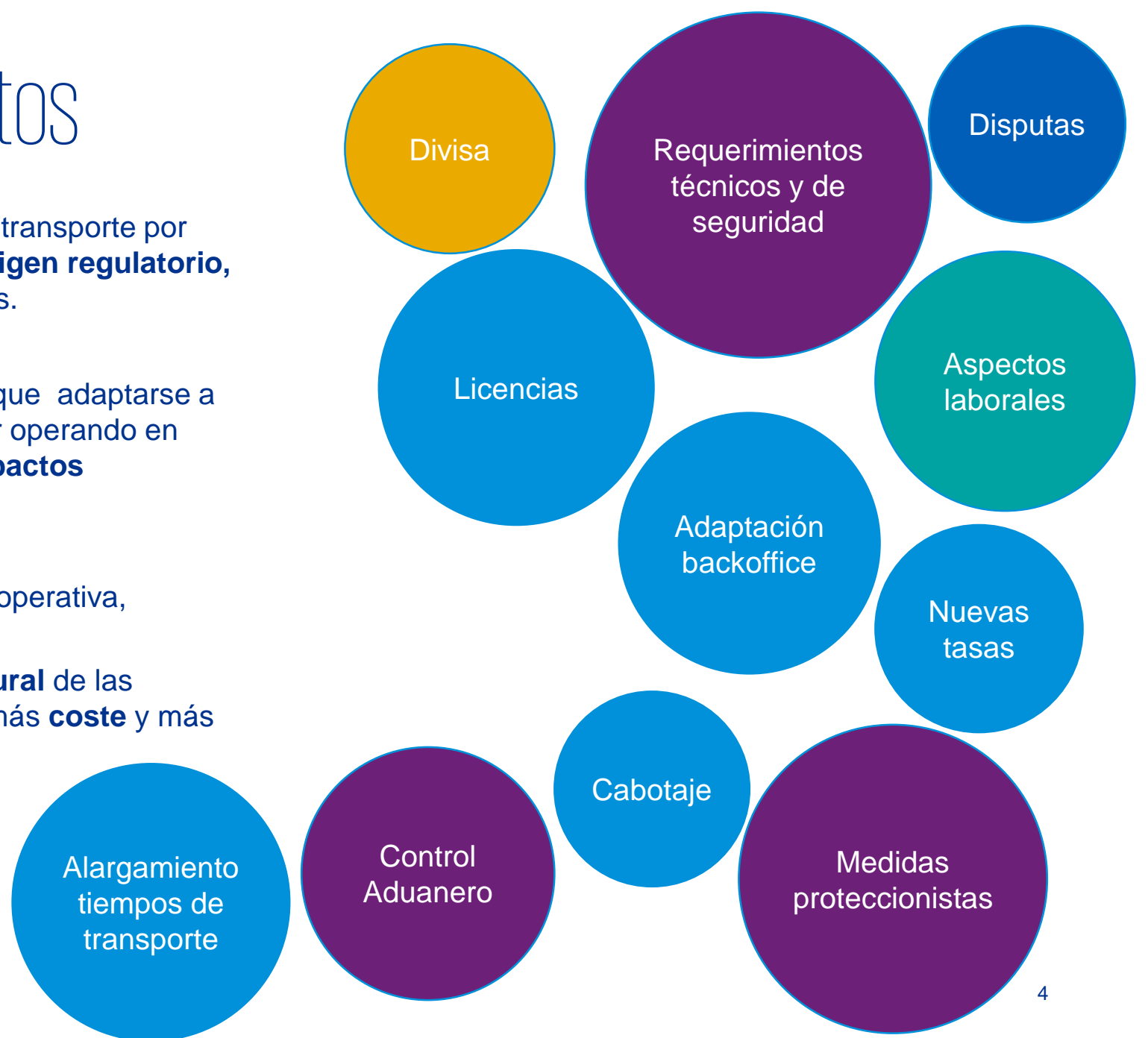


# 3. Potenciales impactos

Los potenciales impactos en el sector de transporte por carretera tienen fundamentalmente un **origen regulatorio**, pero con claras consecuencias operativas.

Las empresas de transporte van a tener que adaptarse a un **nuevo marco regulatorio** para seguir operando en UK. Lo que va a originar dos tipos de **impactos relevantes**:

- Necesidad de **adaptación** de la operativa, compliance y backoffice.
- Una mayor **ineficiencia estructural** de las operaciones logísticas con UK: más **coste** y más **tiempo**.



# 4. Razones para el optimismo

Las empresas españolas de transporte ya tienen la **capacidad** y la **experiencia** para operar en terceros países (p.e. Marruecos).

UK tiene una larga tradición y cultura como **economía de mercado abierta**.

Desde una perspectiva local, británica, existe una **preocupación por minimizar el impacto** específicamente en el flujo de mercancías. Se ha previsto trabajar en fundamentalmente en 3 ejes:

La mejora de las infraestructuras

La aplicación de sistemas de información avanzados

Un marco legal basado en acuerdos de colaboración con UE-27, especialmente Francia

El gobierno británico ha planeado y está ejecutando una serie de actuaciones muy centradas en el puerto de Dover, que concentra más de un 40% del tráfico de mercancías. Algunos ejemplos:

Desarrollar el “**Lower Thames Crossing**”. En la actualidad, el único paso existente por el estuario del río Támesis, situado a los alrededores de la ciudad de Dartford, se encuentra operando al 117% de su capacidad y, por tanto, el desarrollo de este nuevo acceso a través del río es fundamental. Este paso está situado al Este de Gravesend y Tilbury y conectará las ciudades de Essex y Kent. La inversión prevista se sitúa entre **4.400 y 6.200 millones de libras**.

**Incrementar la capacidad de las carreteras M20, M2 y A2** a través de la reforma y ampliación de carriles de circulación. En la actualidad la carretera M20, vía principal que conecta el puerto de Dover, se encuentra altamente congestionada. Del mismo modo, la carretera A2 deberá doblarse para poder acoger el tráfico recibido del nuevo paso a través del Támesis creando, de esta forma, una vía de acceso alternativa al puerto..

Crear un aparcamiento de camiones cercano a la ciudad de Standford en la carretera M20, con capacidad para albergar 3.600 camiones y con una inversión prevista de **250 millones de libras**.

# 5. Alternativas para el medio y largo plazo

Existen alternativas logísticas que pueden contribuir a **redistribuir mejor** los tráficos de mercancías a UK y **mitigar** algunos de los potenciales efectos del Brexit.

Las **Autovías del Mar** tienen un claro potencial para mover mercancía a UK desde los puertos del Norte de España, capturando carga de del sur de la península y aprovechando los hubs y plataformas logísticas que conectan los distintos corredores.

Para que resulten opciones eficiente, deben conectar **puertos alternativos en UK** y hacerlo con **frecuencias lo suficientemente intensas**.

Los proyectos de **Autopistas Ferroviarias** que se van a desplegar en España también pueden contribuir a eficientar el movimiento de los camiones hacia UK, a agilizar trámites o superar barreras.

En ambos casos, la **apuesta de las administraciones** en su desarrollo es clave para que puedan constituir una alternativa real.





Muchas gracias