

BREXIT

INFORME DE SEGUIMIENTO

NOVIEMBRE 2018



ÍNDICE

DATOS MACROECONÓMICOS	3
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO	7
EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....	9
IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS	13
APÉNDICES	22
REFERENCIAS.....	25
WHO IS WHO	26

DATOS MACROECONÓMICOS

Según se observa en el siguiente cuadro de **variación anual del PIB**, se alcanza un máximo en el primer trimestre de 2017 siendo del 1,8%, dándose el valor más bajo en el primer trimestre de 2018, con un valor de 1,2%, respectivamente.



Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: ONS

En la siguiente figura se muestra la **tasa de crecimiento del PIB** desde la fecha del referéndum (junio 2016) hasta la actualidad. Se observa una gran diferencia a principios de 2017 donde se alcanzó un valor de 0,7%, disminuyendo a tasas de crecimiento de 0,4 y 0,1% en los meses posteriores.



Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: ONS

La siguiente tabla muestra una tendencia ascendente de la **inflación** desde julio de 2016, alcanzando valores cercanos a 3,1% a finales de 2017. Durante los primeros meses de 2018 disminuyó hasta 2,4%, siendo del 2,5% en julio del presente año.



Ilustración 3: Tasa de inflación del Reino Unido Fuente: Trading economics

Es la **inflación** más alta registrada desde 2012, principalmente debido al aumento de los precios en el transporte, actividades de ocio, restaurantes y hoteles, alojamiento y comida. En la siguiente figura se muestra el alcance en el que los distintos bienes y servicios han contribuido a la tasa de inflación en los dos últimos años. En concreto, los precios del transporte, comida y de bebidas no alcohólicas, han sido factores importantes en el aumento de la tasa de inflación. La tasa de inflación empezó a estabilizarse en abril de 2017, donde la contribución de la comida y bebidas no alcohólicas continuó incrementándose, siendo compensado por una caída en los precios del transporte, en concreto por los motores de gasolina.

Hasta la actualidad en 2018, la contribución de cada una de las categorías se ha disminuido, dando lugar a una caída en la tasa de inflación de los últimos 12 meses. Esto fue real en el sector del transporte entre enero y abril, sin embargo, su contribución se ha más que duplicado entre abril y agosto, antes de que volviera a disminuir ligeramente en septiembre.

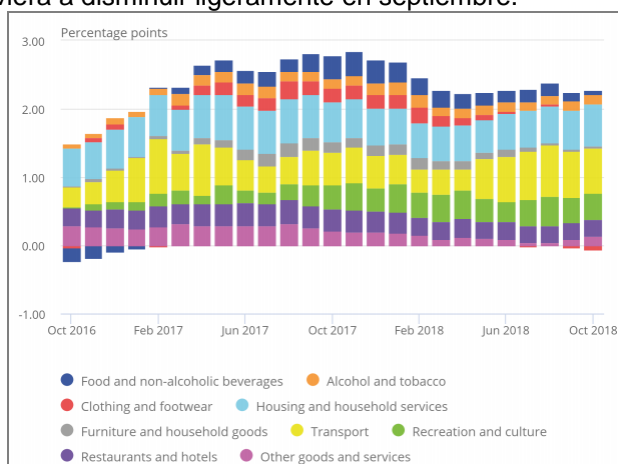


Ilustración 4: Contribución por sectores en la inflación

Fuente: ONS

En la siguiente imagen se muestra la contribución de cada uno de los sectores en la **inflación** para los meses de octubre de 2017 y 2018. El transporte continúa siendo uno de los principales contribuyentes en el aumento de los precios al consumidor, con precios aumentando en un 5,3%. La mayor contribución dentro del transporte es debido a los motores de gasolina.

Los precios del gas y la electricidad han aumentado respecto a octubre del año anterior un 7,6% y 9%, respectivamente. Respecto al apartado de cultura y ocio, los servicios culturales y los paquetes vacacionales son los que mayores contribuciones están aportando.

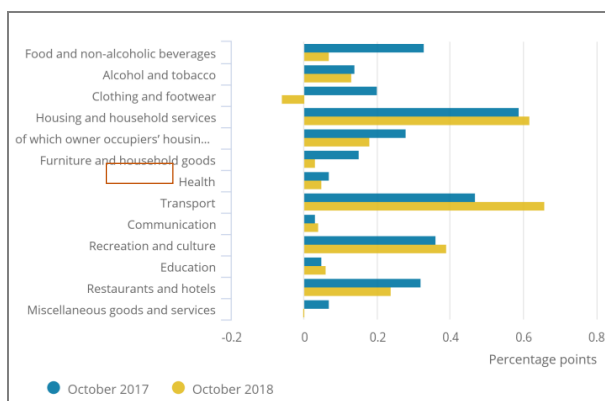


Ilustración 5: Contribución por sectores en la inflación

Fuente: UK trade

En cuanto al **Índice de Producción Industrial**, alcanza un máximo en diciembre de 2016 siendo de 7,5%, mientras que en octubre de 2016 y abril de 2017 alcanza valores negativos, siendo de -1,3% y -0,1%, respectivamente. En septiembre de 2018 volvió a alcanzar valores negativos de -0,1%, respectivamente.

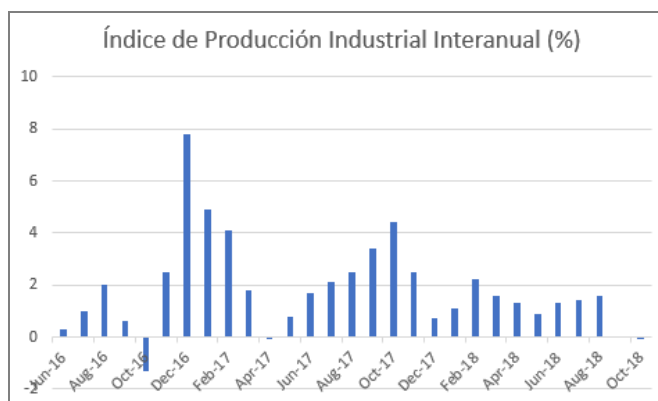


Tabla 1: Índice de Producción Industrial Interanual (%) Fuente: datos macro

A continuación, se muestra el **tipo de cambio euro/ libra** desde junio de 2016 hasta la actualidad. Se puede observar el máximo valor que alcanza el euro en agosto de 2017, mientras que el máximo valor de la libra se da en junio de 2016, mes en el que tuvo lugar el referéndum.

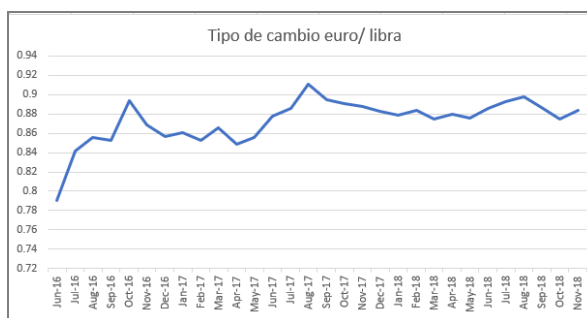


Ilustración 6: Tipo de cambio euro/libra Fuente: BOE

Según se observa en la siguiente imagen la **tasa de desempleo** más alta se dio en junio de 2016 alcanzando un valor del 4,9%, la cual ha ido descendiendo paulatinamente hasta alcanzar valores cercanos a 4,3% en octubre de 2017. En diciembre se produjo un ascenso llegando a valores de 4,4%, respectivamente. Entre los meses de julio y septiembre se han alcanzado valores de 4,1%.

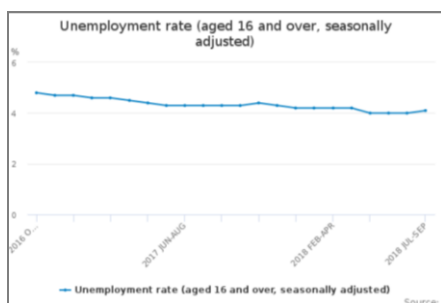
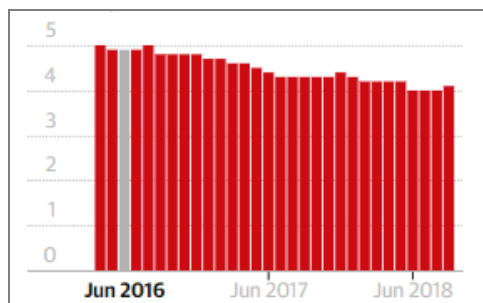


Ilustración 7: Tasa de desempleo



Fuente: ONS

Las renuncias del secretario del Brexit, Dominic Raab, y la secretaria de trabajo y pensiones, Esther McVey, provocaron una **venta masiva de la libra**, ya que los comerciantes especularon que Theresa May no conseguiría aprobar el acuerdo Brexit a través del parlamento. Según se muestra en la gráfica anterior, la libra esterlina ahora vale un 14% menos que en la víspera del referéndum de la UE, ya que nunca recuperó su punto máximo en los últimos dos años.

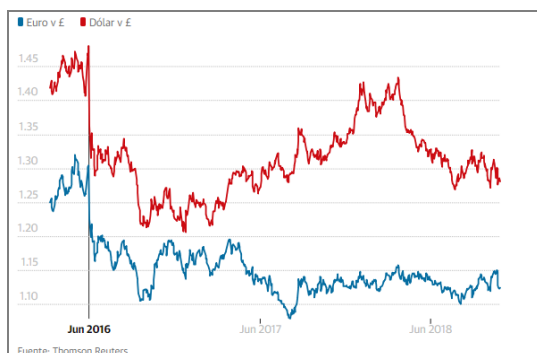


Ilustración 8: Euro v Libra, Dólar v libra

Fuente: Thompson Reuters

Aunque el debilitamiento de la libra beneficia al índice **FTSE 100**, porque muchas empresas en el índice de las compañías más grandes del Reino Unido obtienen la mayor parte de sus ganancias en el extranjero, el índice de acciones cayó el mes pasado. Los analistas declararon que la preocupación por el Brexit estaba actuando como un obstáculo para las acciones, en medio de los temores de que un escenario sin acuerdo pudiera desencadenar un shock económico. El FTSE100 ha caído más de un 2% en el último mes.



Ilustración 9: Índice FTSE 100

Fuente: Thompson Reuters

Sin embargo, el crecimiento de los salarios aumentó a la tasa más rápida durante casi una década. Los empleadores están cada vez más preocupados de que la escasez de habilidades esté frenando la economía, en medio de la mayor caída en el número de trabajadores de Europa. Las cifras mostraron que el número de trabajadores de la UE en el Reino Unido se redujo en 132.000 en el último año.

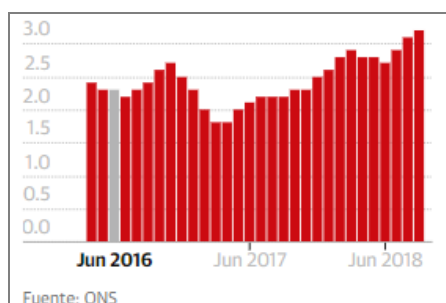


Ilustración 10: Crecimiento anual promedio de salarios (%)

Fuente: ONS

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO

En la siguiente imagen se muestra la **balanza comercial** del Reino Unido en los 3 meses anteriores a septiembre, en comparación con los 3 meses anteriores a junio de este año. Según se muestra en la siguiente figura el déficit total del comercio del Reino Unido tanto de bienes como de servicios, ha disminuido en 3.200 millones de libras hasta 2.900 millones de libras, debido a que los incrementos en las exportaciones fueron superiores a las de las importaciones tanto en bienes como en servicios.

El comercio de bienes fue el principal factor por el que disminuyó el déficit del comercio total, ya que el déficit de bienes disminuyó en 2.900 millones de libras a 31.900 millones de libras en los tres meses anteriores a septiembre de este año. Las exportaciones aumentaron 5.000 millones de libras mientras que las importaciones alcanzaron valores de 2.100 millones de libras.

El comercio de servicios también contribuyó en la disminución del déficit del comercio, ya que hubo un excedente en la balanza de servicios de 300 millones de libras, con un aumento de 1.000 millones de libras en las exportaciones y 700 millones de libras en las importaciones.

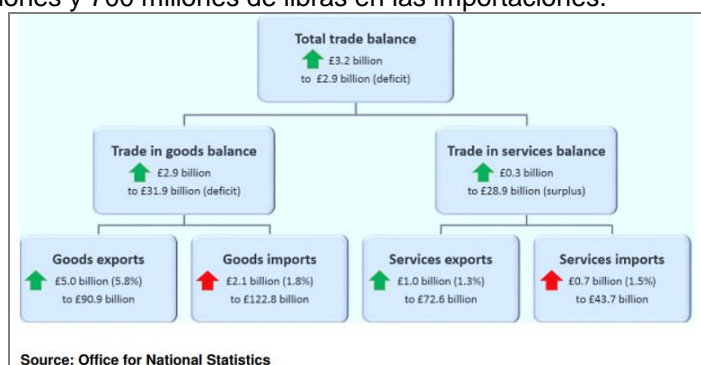


Ilustración 11: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a septiembre

Fuente: ONS

La siguiente figura muestra el cambio en las exportaciones, importaciones y balanzas comerciales con países de la UE y fuera de la UE durante los tres meses anteriores a septiembre.

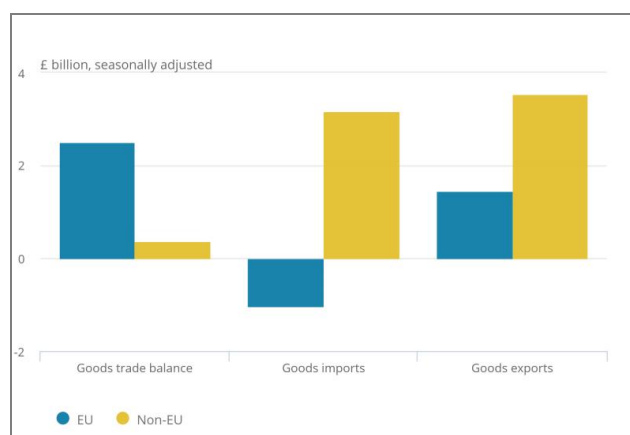


Ilustración 12: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes

Fuente: ONS

El déficit del comercio de bienes disminuyó 2.500 millones de libras con los países de la UE y 400 millones de libras con países de fuera de la UE en los tres meses anteriores a septiembre. El aumento de las exportaciones de bienes fue el principal factor para la disminución del déficit tanto con países de la UE como de fuera de la UE, aunque el descenso en las importaciones de bienes también tuvo un impacto en la balanza comercial con la Unión Europea.

Los principales contribuyentes en la disminución del déficit de bienes de 2.500 millones de libras con la UE, fueron el incremento de 1.100 millones de libras en las exportaciones de combustible, principalmente petróleo, y la caída de 1.200 millones de libras en las importaciones de maquinaria y equipamiento de transporte (principalmente coches).

El aumento de 2.200 millones de libras en las exportaciones de maquinaria y equipamiento de transporte (principalmente coches) a países de fuera de la UE fue la mayor contribución a la exportación en los 3 meses anteriores a septiembre. Mientras que las importaciones aumentaron principalmente debido a países de fuera de la UE, el descenso de 1.300 millones de libras en las importaciones de bienes sin especificar tuvo un gran impacto en el balance global con los países de fuera de la UE.

El descenso de las importaciones de coches de países de la UE y el aumento de las exportaciones de coches a países de fuera de la UE, provocaron que los coches fueran los principales contribuyentes en la disminución del déficit en el comercio de bienes.

EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

Periodo de transición

El acuerdo de salida prevé un período de transición para el Reino Unido hasta finales de 2020, que puede extenderse por un período de 2 años, en bloques de 1 año. Durante ese período, el Reino Unido seguirá siendo miembro del mercado único y la unión aduanera bajo la jurisdicción del Tribunal de Justicia Europeo, pero sin tener opinión en las reglas de la UE.

Si la UE y el Reino Unido prolongaran la transición más allá de diciembre de 2020, el Reino Unido tendría que negociar pagos adicionales al presupuesto de la UE. Si bien la cifra exacta es difícil de predecir, los funcionarios de la UE esperan una contribución neta de entre 10.000 - 15.000 millones de euros al año.

Según declaraciones recientes de Greg Clark, secretario de negocios del Reino Unido, el Reino Unido estaría abierto a una extensión máxima del periodo de transición hasta 2022, para garantizar un camino mas fluido para los negocios. Tanto el Reino Unido como la UE deben aceptar cualquier extensión y la decisión debe tomarse antes del 1 de julio de 2020.

Factura de divorcio

Reino Unido está de acuerdo en cubrir las contribuciones a las pensiones del personal y los compromisos con el programa de la UE que el Reino Unido realizó durante el período de financiación que se extiende hasta 2020. El proyecto de ley se estimó anteriormente en unos 39.000 millones de libras. Este año se prevé que la contribución del Reino Unido al presupuesto de la UE sea de 10.800 millones de libras netas. Si la transición se extiende, tendrá que haber pagos adicionales del Reino Unido al presupuesto de la UE, que se acordarán por separado.

Derechos de los ciudadanos

Se mantiene prácticamente sin cambios respecto al borrador inicial del acuerdo de retiro que se emitió en marzo. El documento establece los derechos de los ciudadanos de la UE que viven en el Reino Unido y viceversa. Los ciudadanos de la UE que han vivido en el Reino Unido continuamente durante cinco años, y los británicos que han vivido en países de la UE, tendrán derecho a permanecer permanentemente en el Reino Unido, junto con sus familiares.

Sin embargo, existen limitaciones al respecto: el estado anfitrión no estará obligado a otorgar el derecho a asistencia social en ciertas áreas, y no estará obligado a otorgar becas o préstamos estudiantiles a personas que aún no tienen residencia permanente. El acuerdo también significa el fin de la libre circulación, aunque habrá viajes sin visa a los países de la UE.

Mercado financiero

El borrador del acuerdo de salida otorga al centro financiero de Londres solo un nivel básico de acceso a los mercados de la UE similar al que disfrutaban las empresas estadounidenses y japonesas.

El acuerdo incluye una sección que cubre las relaciones con la ciudad de Londres, pero la UE decidirá unilateralmente qué tipo de acceso al mercado ofrecerá a las empresas del Reino Unido mediante su régimen de equivalencia. El Reino Unido se comprometió a tratar de completar las evaluaciones de equivalencia para 2020, pero la UE no promete mejorar o ampliar sus acuerdos existentes, como esperaba el Reino Unido.

Acuerdos financieros

El Reino Unido pagará a los presupuestos de la UE en 2019 y 2020 como si todavía estuviera en el bloque. Posteriormente, aportará su parte de la financiación para los pasivos pendientes de la UE a medida que vayan venciendo. Si bien la mayoría de las contribuciones se realizarán en 2025, algunos pagos podrían continuar hasta 2064, en particular con respecto a las pensiones de los funcionarios de la UE.

Gibraltar

Los 27 socios de la Unión y la Comisión Europea han asumido el compromiso político de que nunca firmarán un acuerdo con el Reino Unido que incluya al Peñón de Gibraltar en su ámbito territorial. España tendrá la última decisión en cuanto a la relación de Europa con Gibraltar.

Unión aduanera Reino Unido- UE

El borrador del acuerdo de salida indica que ambas partes harán todo lo posible para que un futuro acuerdo comercial se concluya seis meses antes del final del período de transición en diciembre de 2020, pero en caso de no llegar a un acuerdo, la UE y el Reino Unido podrían conjuntamente extender el período de transición por un período no especificado.

En caso de que no se llegara a un acuerdo, la solución de respaldo para Irlanda e Irlanda del Norte dirigida a prevenir una frontera dura entraría en vigor. El respaldo, que consiste en un territorio aduanero único entre la Unión Europea y el Reino Unido, se aplicará desde el final del período de transición hasta que se aplique un acuerdo posterior.

Mientras que en Irlanda del Norte se va a aplicar un código aduanero completo, que establece la frontera para la libre circulación de mercancías dentro de la UE, el Reino Unido aplicaría un modelo de unión aduanera más básico, evitando así las necesidades de aranceles y certificados de origen en el comercio entre el Reino Unido y la UE. El territorio aduanero único abarcaría todos los productos, excepto la pesca hasta que se alcance un futuro acuerdo entre el Reino Unido y la UE sobre el acceso recíproco a las aguas.

Respecto a la finalización del respaldo, el acuerdo establece que si cualquiera de las partes considera que el respaldo ya no es necesario, puede notificar a la otra parte sus razones. Un comité conjunto debe reunirse en un plazo de seis meses y ambas partes deben acordar conjuntamente poner fin al respaldo.

Acuerdos sobre la salida de la UE

Una vez que finalice el período de transición, el acuerdo de retiro final será controlado por una estructura basada en un comité conjunto que tomará las decisiones por consentimiento mutuo y cuyos veredictos serán vinculantes. Se convocaría un panel de arbitraje de cinco miembros para manejar las disputas. Sin embargo, cualquier asunto relacionado con la legislación de la UE no puede ser resuelto por el panel de arbitraje, sino que deberá presentarse ante el tribunal de justicia europeo.

Sector pesquero

La UE ha mencionado en repetidas ocasiones que sólo permitiría a los exportadores británicos de productos pesqueros el acceso libre de aranceles y cuotas a los mercados de la UE, a cambio de un acuerdo recíproco de que las flotas pesqueras de la UE puedan continuar operando en aguas británicas. Sin embargo, el borrador de salida de la UE indica que la UE aplicaría aranceles hasta que se llegara a un acuerdo por separado sobre el acceso a la pesca de la UE en las aguas del Reino

Unido. Por otro lado, se establecerá un comité entre el Reino Unido y España para debatir con las autoridades competentes sobre Gibraltar.

Futuros acuerdos comerciales

El borrador del acuerdo de salida establece que el Reino Unido y la UE quieren establecer acuerdos ambiciosos en esta área en su futura relación. Existirá un territorio aduanero único hasta el final del período de transición el 31 de diciembre de 2020. El Reino Unido permanecerá en una unión aduanera con la UE indefinidamente si no se llega a un nuevo acuerdo comercial en ese momento. El territorio aduanero único abarcaría todos los productos, excepto la pesca.

Fechas clave del proceso de salida:

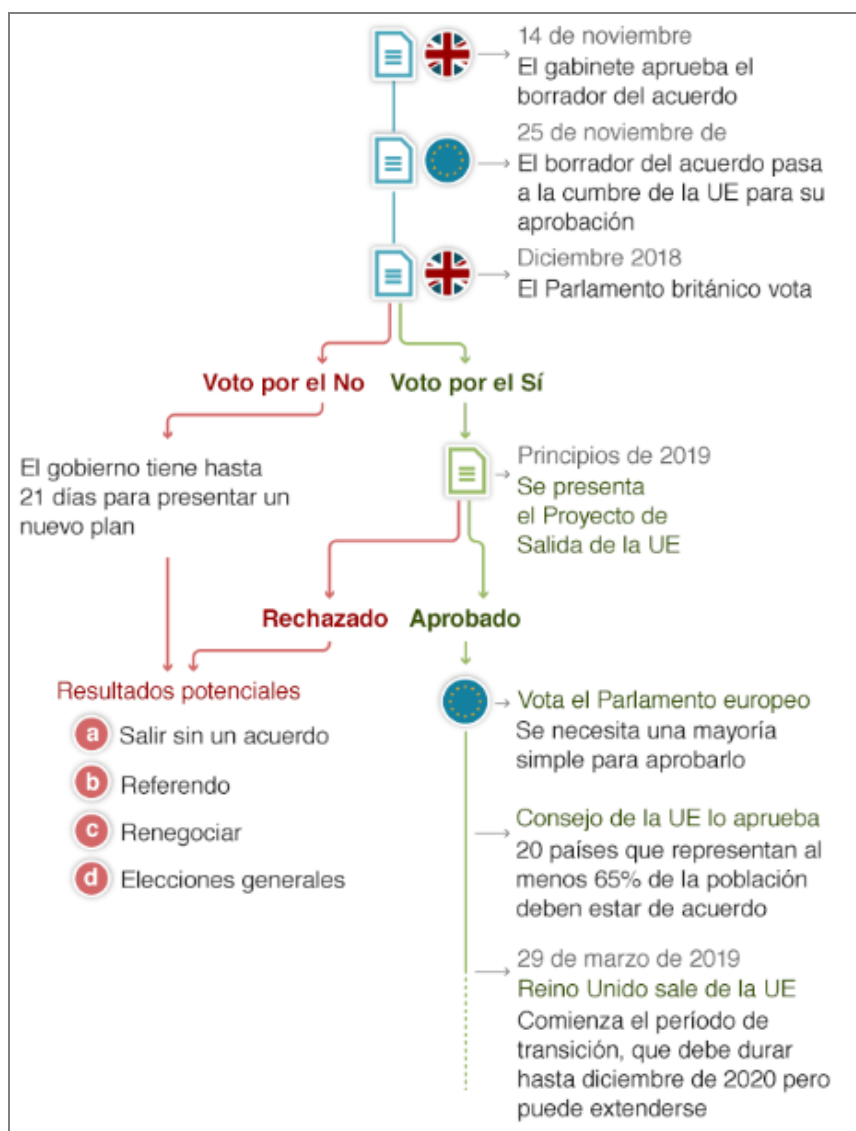


Ilustración 13: Fechas clave del proceso de salida

Fuente: BBC

- 14 de noviembre: se convocó una reunión de gabinete de emergencia para tomar la decisión de aprobar el borrador del tratado de salida de la UE provisionalmente acordado el martes por la noche con Bruselas.
- 25 de noviembre: la cumbre de emergencia de la UE aprueba el borrador de salida de Theresa May.
- 3 de diciembre: publicación de la nueva política de inmigración. Este documento entrará en vigor una vez que finalice el periodo de transición del Reino Unido.
- 11 de diciembre: la cámara de los comunes votará si está a favor o en contra del acuerdo de salida de la UE.
- 13 - 14 de diciembre: último consejo europeo de 2018. El acuerdo ya está aprobado por los miembros de la UE. Los líderes de la UE insisten en que no tienen la intención de reabrir el tratado de salida de 585 páginas, pero podrían aceptar cambiar la declaración política en caso de que Theresa May pierda el voto en la cámara de los comunes.
- Enero - febrero 2019: si la cámara de los comunes aprueba el acuerdo de salida de la UE, el gobierno presentará una nueva legislación: el proyecto de ley de la UE (acuerdo de salida). Esto convertiría en ley algunos de los problemas más importantes del Brexit, como el acuerdo sobre los derechos de los ciudadanos, el acuerdo financiero y los detalles del periodo de la transición. Si la cámara de los comunes no aprueba el acuerdo, el gobierno tiene 21 días para presentar un nuevo plan.
- Hasta el 29 de marzo de 2019: ratificación de la UE. Antes de que el acuerdo del Brexit pueda entrar en vigor, también debe ser aprobado por el parlamento europeo. Cualquier elemento legalmente cuestionable del tratado de retirada también podría ser remitido por los eurodiputados al Tribunal de Justicia Europeo.
- 29 de marzo de 2019: día del Brexit. Es el día oficial de la salida del Reino Unido de la UE teniendo lugar a las 11 de la noche.
- Después del 30 de marzo de 2019: negociaciones comerciales y transición. Empezarán las conversaciones comerciales entre el Reino Unido y la UE. Durante el periodo de transición de 21 meses permanecerá en vigor la libre circulación a través de las fronteras y la adhesión a la unión aduanera y al mercado único, aunque el Reino Unido ya no tendrá voto.
- 31 de diciembre de 2020: el periodo de transición está programado para finalizar en esta fecha, aunque podría cambiarse por la sugerencia de Michael Barnier, principal negociador de la UE, al 31 de diciembre de 2022.
- 31 de diciembre de 2022: el tratado de salida provisional deja claro que si, al final de la transición, no hay un acuerdo para evitar una frontera dura con Irlanda del Norte, entonces el llamado respaldo se activará automáticamente. Esto mantendrá a todo el Reino Unido en una unión aduanera temporal con la UE, aunque Irlanda del Norte se integrará más profundamente en el bloque.

IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS

A continuación, se muestra el **mapa de riesgos** de cada uno de los sectores del Reino Unido de acuerdo con el informe “*Barometer country and sector risk barometer Q2 2018*” publicado por Coface. Según se observa en la siguiente figura el sector del metal tendría un riesgo muy alto seguido de la construcción. Haciendo una comparativa entre las tablas de riesgo del tercer trimestre de 2017 con el segundo trimestre de 2018, se observa un aumento de riesgo en el sector agroalimentario, automoción y construcción.

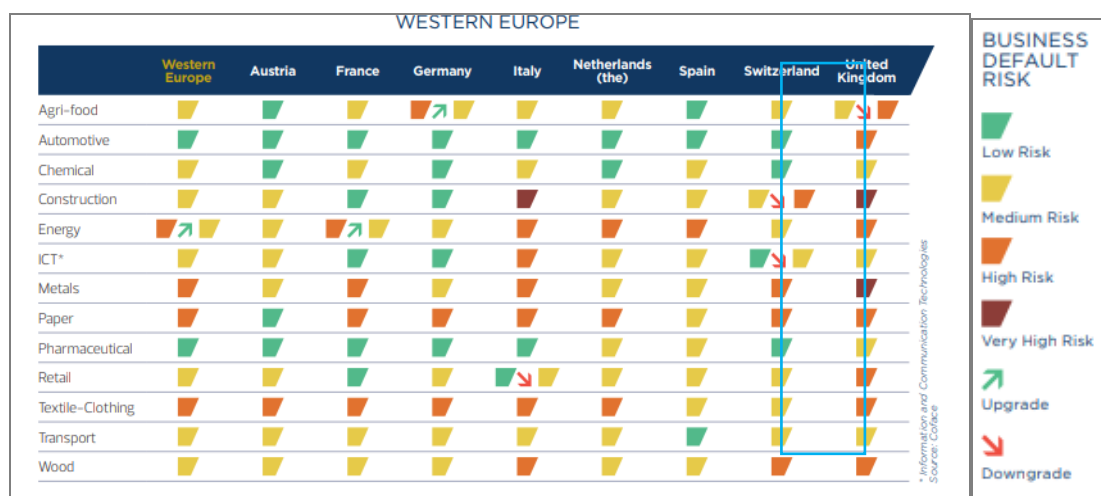


Ilustración 14: Mapa de riesgos en cada sector económico, segundo trimestre 2018

Fuente: Coface

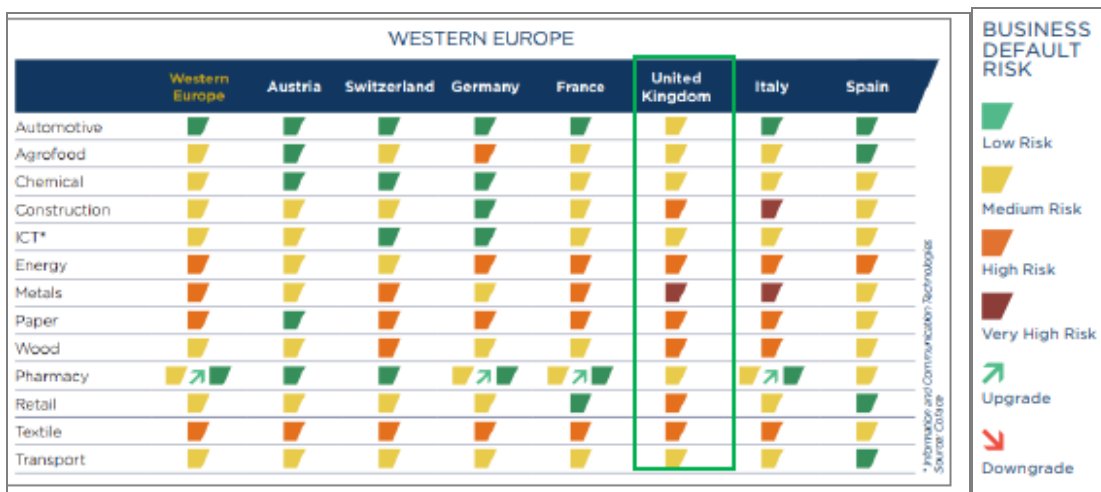


Ilustración 15: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2017

Fuente: Coface

- Principales sectores de especial interés para Euskadi:

Sector automovilístico

Según la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Motores (SMMT), las ventas disminuyeron en 153.000 unidades durante el mes de octubre, una caída de aproximadamente un 3% año tras año. Esta cifra representa una mejora respecto al mes de septiembre, donde se registró una caída en las ventas del 20,5%.

Según la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Motores ha habido un fuerte crecimiento en los vehículos de combustible alternativo, con registros combinados de híbridos enchufables y eléctricos de batería de hasta un 30%. Sin embargo, advirtió que los recortes del gobierno a la subvención para automóviles enchufables podrían afectar al futuro crecimiento.

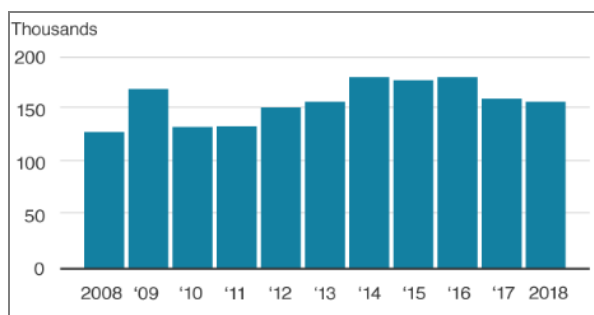


Ilustración 16: Registro de vehículos en el mes de octubre

Fuente: SMMT

Según declaraciones recientes de JLR las ventas de automóviles han caído bruscamente, llevándolas a una pérdida durante los tres meses anteriores a octubre. Sus ingresos fueron de 5.600 millones de libras en ventas de 129.887 vehículos en los tres meses hasta finales de septiembre. Como resultado, la empresa matriz de JLR, Tata Motors, reportó una pérdida neta de 110.000.000 de libras en dicho trimestre.

Respecto a la planta de Solihull, donde JLR fabrica los modelos Range Rover y Jaguar, la empresa declaró que quería lograr eficiencias operativas y alinear la oferta para reflejar la fluctuación de la demanda global según sea necesario.

- **Aston Martin**

Según declaraciones recientes del director ejecutivo de Aston Martin, el acuerdo de salida del Reino Unido de la UE parece cumplir con todos los requisitos de la industria del motor del Reino Unido. La industria había exigido el acceso a los mercados europeos sin aranceles ni retrasos en las fronteras, algo que es crucial no solo para evitar que suban los precios de los automóviles, sino también para mantener las cadenas de suministro internacionales de las plantas del Reino Unido.

Los fabricantes de automóviles británicos habían advertido sobre el posible impacto de un mal acuerdo con respecto al Brexit, y Jaguar Land Rover declaró que costaría decenas de miles de empleos y obligaría a la empresa a cerrar una de sus tres plantas en el Reino Unido. Otros como Honda, ya habían comenzado a almacenar componentes, mientras que Toyota y BMW declararon que planeaban cerrar sus plantas inmediatamente después de la salida el próximo abril.

No obstante, Aston Martin está preparado para trasladar piezas de automóviles al Reino Unido y cambiar a nuevas rutas de suministro a través del canal, con objeto de garantizar que pueda continuar con la producción si no se aprueba el acuerdo del Brexit. Aston Martin está impulsando los planes de contingencia si el Reino Unido deja la UE sin un acuerdo el próximo marzo. Está considerando el cambio de Dover como su principal puerto de suministro a otros centros, como Cardiff, Southampton o

Sunderland. Sus motores y cajas de engranajes están fabricados en Alemania y las 3.900 piezas utilizadas por su línea de producción tienen que transportarse desde el extranjero.

- **Mc Laren**

El 14 de noviembre se inauguró oficialmente la segunda planta de producción de McLaren. El Centro de Tecnología de Materiales Compuestos de McLaren (MCTC) de 50 millones de libras se convertirá en el centro de pruebas de fibra de carbono del fabricante con sede en Woking, como parte del esfuerzo de la compañía para ahorrar peso y mejorar la eficiencia energética de sus automóviles. La fábrica empleará a 200 personas cuando esté completamente operativa en 2020.

El centro tecnológico se anunció en febrero de 2017, y la construcción comenzó en julio del mismo año. Se convierte en la primera planta de la empresa fuera del Centro de Tecnología McLaren en Woking, Surrey.

Según declaraciones recientes del director ejecutivo de Mc Laren, Mike Flewitt, la compañía espera utilizar la automatización en el MCTC, haciendo que la producción de componentes de fibra de carbono, que requieren mucha mano de obra, sea más eficiente.

Sector aeronáutico

Tom Enders, director ejecutivo de Airbus y uno de los principales fabricantes británicos, calificó el borrador del acuerdo de retirada de Brexit como un primer paso hacia adelante, pero añadió que falta mucho trabajo por delante.

Airbus, que emplea a unas 14.000 personas en el Reino Unido, advirtió en junio que las graves consecuencias negativas del Brexit podrían obligarlo a abandonar el Reino Unido. En una evaluación de riesgo que supondría el Brexit publicada en junio, estimó que podría perder hasta 1.000 millones de euros por semana en ventas si el Reino Unido abandona la UE sin acordar los términos de una futura relación comercial con Bruselas.

- **British Airways**

El propietario de British Airways, IAG, ha estado buscando el apoyo del gobierno español para continuar sus operaciones en el caso de un Brexit sin acuerdo. El gobierno de España y Bruselas dudan de que IAG pueda seguir cumpliendo con las normas de propiedad de las aerolíneas de la UE. Las aerolíneas podrían tener que demostrar que están controladas dentro de la UE. Un portavoz declaró que IAG no tenía planes de trasladar su administración, ubicada en la actualidad cerca del aeropuerto de Heathrow.

Sin embargo, los competidores, principalmente Michael O'Leary de Ryanair, han afirmado que IAG no podría sobrevivir al Brexit en su forma actual. EasyJet ha reubicado muchos aviones en la UE y ha creado "easyJet Europe" como una aerolínea independiente.

- **Bombardier**

Según declaraciones recientes del ministro de negocios Richard Harrington, la decisión de Bombardier de eliminar casi 500 empleos en la planta de Belfast no es una decisión debido al Brexit. Más de una décima parte del personal principal se enfrenta a los planes de reducción de costos destinados a mejorar la competitividad a largo plazo de la empresa con sede en Canadá.

Por otro lado, Barry Gardiner, advirtió de que habría implicaciones significativas para todo el Reino Unido si la firma continúa reduciendo sus operaciones. La presencia de Bombardier en Irlanda del Norte es vital para la economía, ya que representa el 8% del PIB de Irlanda del Norte y alrededor del 40% de la producción manufacturera de la provincia. La empresa emplea a unas 4.000 personas en todo el norte de Irlanda, por lo que este recorte será un golpe no solo para las 490 familias que se verán afectadas directamente en la campaña hasta la Navidad, sino también para los 20.000 empleos en todo el país dentro de la cadena de suministro del Reino Unido.

- **Ryanair**

La mayor aerolínea de Europa por número de pasajeros había advertido de que podría surgir un caos después de la salida de Gran Bretaña de la UE, por ello ha modificado sus términos y condiciones de reserva para cubrir esa eventualidad.

Según declaraciones recientes director ejecutivo de Ryanair, Michael O'Leary, las ventas no se han visto afectadas, incluidos los vuelos en los días inmediatamente posteriores al 29 de marzo de 2019, fecha prevista para la partida de Gran Bretaña. La aerolínea registró un nuevo pico de 5,25 millones de visitas en su sitio web.

El borrador del acuerdo de salida del Reino Unido de la UE significaría, si se ratifica, que los vuelos continúen normalmente durante un período de transición. Un documento publicado por la comisión europea la semana pasada también declaró que los vuelos podrían continuar entre el Reino Unido y Europa en caso de que no se logre un acuerdo, aunque deberían resolverse las cuestiones de propiedad y control, que podrían afectar los derechos de las aerolíneas individuales para operar.

Las normas de la UE establecen que sus aerolíneas deben ser de propiedad mayoritaria y estar controladas por ciudadanos de la UE. Mientras que Ryanair es 54% de propiedad de la UE, poco más del 20% de su participación está basada en el Reino Unido y se clasificará como extranjera después de Brexit. La aerolínea declaró que había llegado a un acuerdo con la UE al comprometerse a restringir los derechos de voto de sus accionistas no pertenecientes a la UE.

Sector financiero

Los bancos y otras empresas de servicios financieros han respaldado con cautela el progreso en torno al acuerdo del Brexit, aunque las empresas están impulsando los movimientos de trabajo y la expansión en otros estados de la UE hasta que se firme un acuerdo formal. John McFarlane, presidente del grupo de defensa de servicios financieros "*The City UK*", declaró que el borrador de acuerdo de retirada del Brexit marca un progreso constructivo y presenta una solución viable.

El mercado de seguros "*Lloyd's of London*" inauguró oficialmente su centro de la UE en Bruselas el miércoles, siguiendo los planes de contingencia que aseguran que sus miembros puedan atender a los clientes de la UE después del Brexit.

Por otro lado, el mes pasado, la firma estadounidense Citigroup, describió los planes para trasladar 63 puestos de trabajo de Londres a las oficinas de la UE, incluidos Dublín, Frankfurt, Luxemburgo y París. Un memorándum interno comunicó que las medidas afectarían al personal en sus divisiones de ventas, comercio y banca privada, que deberán realizarse desde el interior de la UE a partir de marzo de 2019, suponiendo que no haya un período de transición.

El sector de servicios financieros del Reino Unido, ha estado luchando por encontrar una manera de preservar el flujo comercial existente después de que abandone la UE. Al principio, la UE se resistió a la idea del Reino Unido de una sección especial para los servicios financieros en un futuro acuerdo comercial. El acuerdo incluye una sección que cubre las relaciones con la ciudad de Londres, pero se basa en la UE utilizando su régimen de “equivalencia”, donde decidiría unilateralmente qué tipo de acceso al mercado ofrecerá a las empresas del Reino Unido. El Reino Unido se comprometió a tratar de completar las evaluaciones de equivalencia para 2020, pero la UE no promete mejorar o ampliar sus acuerdos existentes, como esperaba el Reino Unido.

Sector ferroviario

La oficina de ferrocarriles y carreteras (ORR) aprobó recientemente el plan de Network Rail de gastar 35.000 millones de libras lo que hace que los ferrocarriles del Reino Unido sean más confiables y se centren en las necesidades de los pasajeros durante 2019 – 2024.

CP5/CP6 spending plans £m (17/18 prices)				
	England and Wales		Scotland	
	CP5	CP6	CP5	CP6
Operations	£2,607m	£3,186m	£235m	£239m
Support	£1,768m	£2,314m	£219m	£295m
Maintenance	£6,040m	£6,977m	£121m	£715m
Renewals	£12,535m	£14,581m	£1,683m	£2,061m

Ilustración 17: Periodo de control 6, años 2019 - 2024

Fuente: Network rail

La división de gastos será de 31.000 millones de libras para Inglaterra y Gales y de 4.000 millones para Escocia. El regulador (ORR) ha aprobado 24.300 millones de libras para gastar en el Reino Unido: 7.700 millones de libras en mantenimiento y 16.600 millones en la renovación del ferrocarril existente, con trabajos de renovación que suponen un aumento del 17% respecto de los 14.200 millones de libras destinados en el periodo de control 5 (CP5). El gasto en renovación se ha elevado después de que ORR desafiara a Network Rail para avanzar más hacia la sostenibilidad de los activos a largo plazo.

Por otro lado, los planes quinquenales harán que Network Rail se centre más en cada una de sus ocho rutas geográficas, tendrá su propio presupuesto, planes de entrega y tarjetas de puntuación, según se muestra en la siguiente tabla:

England & Wales geographic route spend, total CP6 (£m)				
Region	Operations & Maintenance	Renewals	Other	Total
Anglia	1,185m	1,588m	1,054m	3,826m
LNEEM	2,624m	3,322m	1,985m	7,931m
LNW	3,411m	3,203m	2,109m	8,724m
Southeast	2,018m	2,346m	1,689m	6,052m
Wales	678m	957m	349m	1,984m
Wessex	1,030m	1,455m	964m	3,449m
Western	1,286m	1,627m	933m	3,846m

Ilustración 18: Periodo de control 6, años 2019 - 2024

Fuente: Network rail

- **Talgo**

El fabricante de trenes Talgo planea construir trenes en Longannet, en Escocia, después de confirmar que la ubicación para su fábrica en el Reino Unido será el sitio donde se localiza la central eléctrica cerrada en la actualidad.

Se espera que trabajen alrededor de 1.000 personas en las instalaciones de Escocia. La construcción comenzará en febrero de 2020, y la fábrica costará alrededor de 40 millones de libras.

El nuevo emplazamiento fue elegido debido a la proximidad del ferrocarril, la carretera y el mar (los puertos de Grangemouth y Rosyth están cerca), mientras que la empresa declaró que también hay trabajadores cualificados disponibles en esa zona. El objetivo de Talgo es establecer una verdadera fabricación en el Reino Unido, en lugar de ensamblar a partir de piezas fabricadas en otros lugares.

- **ScotRail**

La firma holandesa Abellio, que dirige la franquicia de trenes sigue sin lograr un aumento en la venta de billetes debido a los retrasos e interrupciones causadas por la actualización de la principal plataforma de Edimburgo - Glasgow. ScotRail ha estado bajo una gran presión después de que sus pérdidas se dispararan desde 2,6 millones de libras en 2016 a 17,9 millones de libras el año pasado. Los retrasos en la electrificación de su ruta principal han perjudicado a los trenes más rápidos y más largos. También se cree que ha sufrido un empeoramiento en la puntualidad, causado principalmente por el clima extremo, y los problemas de seguimiento y señalización, que son responsabilidad de sus socios, Network Rail.

Los 23 millones de libras que recibió ScotRail por parte del gobierno escocés deberían pagarse durante el quinto año de la franquicia de diez años, entre 2019-20.

- **Proyectos relevantes**

Respecto al proyecto ferroviario de Crossrail, se perderán alrededor de 20 millones de libras con el retraso en su apertura la cual tendrá lugar en otoño de 2019. El proyecto de infraestructuras más grande de Europa ya presenta un sobrecoste de casi 600 millones de libras. Por otro lado, TfL advirtió que Crossrail 2 podría retrasarse una década hasta 2040, para recaudar los fondos necesarios para el proyecto de infraestructura de 31.000 millones de libras.

HS2 está diseñado para operar trenes a 400 km/h desde Londres a Birmingham en 2026 y posteriormente a Leeds y Manchester a partir de 2033, aunque según declaraciones recientes de un

periódico conservador podría no llegar a construirse. Un tercio del apoyo del gobierno (6.400 millones de libras) al sector ferroviario ha sido destinado al HS2 durante los años 2017 y 2018, según el informe estadístico anual de la Oficina de Ferrocarriles y Carreteras (ORR).

En cuanto al metro de Birmingham, la extensión de 840 metros se encuentra actualmente en construcción y se abrirá hacia finales del próximo año. Una extensión adicional de 1,35 kilómetros tomará el tranvía a Hagley Road, Edgbaston y se completará en 2021.

Biotecnología

Los líderes de la industria farmacéutica se han visto afectados por el borrador del acuerdo Brexit, argumentando de que no explica cómo se protegerá a los pacientes respecto a la seguridad de los medicamentos, los desastres en la salud pública y el control de enfermedades infecciosas.

En una declaración conjunta con la “*NHS Confederation*”, que representa a organizaciones en todo el sector de la salud, se mencionó que el enfoque clave debe ser garantizar la seguridad y el suministro de casi 1.000 millones de paquetes de medicamentos entre el Reino Unido y Europa cada año, para proteger a los 500 millones de pacientes existentes en ambos lados del canal.

Theresa May, declaró a principios de este año que esperaba que el Reino Unido pudiera ser miembro asociado de la Agencia Europea de Medicamentos, que actualmente evalúa y aprueba medicamentos en toda la UE. Sin embargo, el borrador del acuerdo no proporcionó ningún detalle respecto a la membresía. Los líderes de la industria también quieren una declaración clara sobre cómo cooperarán el Reino Unido y la UE para proteger a los ciudadanos de enfermedades infecciosas y medicamentos falsificados, y la garantía de que el Reino Unido y la UE acordarán una colaboración más estrecha en cuanto a ciencia e innovación.

Por otro lado, en el caso de que el Reino Unido saliera de la UE sin ningún tipo de acuerdo sobre su futura relación, el país perdería instantáneamente el acceso a al menos 1 de las 3 principales fuentes de financiación de investigación del programa Horizonte 2020, y probablemente se interrumpiría la importación y exportación de productos esenciales, incluidos alimentos y productos científicos, equipos y medicinas.

Según lo establecido en el acuerdo, durante el período de transición, los científicos del Reino Unido seguirán siendo elegibles para las becas de investigación bajo Horizonte 2020 hasta que finalice el programa. Sin embargo, la capacidad de Reino Unido para participar en el próximo gran programa de financiación de investigación de la UE, “*Horizon Europe*”, que comienza en 2021 y tiene un valor de 100.000 millones de euros (113.000 millones de dólares), se abordará adecuadamente como parte de un acuerdo comercial posterior. Esto se determinará después de marzo de 2019.

El acuerdo de retirada confirma que el Reino Unido abandonará la Comunidad Europea de la Energía Atómica, Euratom, cuando salga de la UE. Sin embargo, el documento no aborda una preocupación clave para algunos investigadores: si el Reino Unido puede ser miembro del experimento de fusión nuclear más grande del mundo, ITER, en el sur de Francia, que actualmente tiene a través de Euratom. Tampoco da ninguna indicación sobre si el banco de pruebas con sede en el Reino Unido para este proyecto, el Joint European Torus (JET) cerca de Oxford, que es en gran parte financiado por la UE, recibirá efectivo después de que expire su contrato actual a finales de este año.

- **Eisai**

En la sede europea de la compañía japonesa Eisai se están produciendo medicamentos adicionales para protegerse contra la escasez posterior al Brexit y al mismo tiempo garantizar que pueda satisfacer la creciente demanda de un nuevo medicamento contra el cáncer destinado a pacientes en China.

Solo Eisai ha transferido a Alemania licencias para aproximadamente 60 medicamentos, a un costo de aproximadamente 7.200 euros cada uno, simplemente para cambiar el nombre del titular de la licencia de "Eisai Europe" en Hatfield a "Eisai GmbH en Frankfurt.

Matt Hancock, secretario de salud del Reino Unido, ha ordenado que todas las empresas deben mantener un suministro de seis semanas para garantizar que ningún paciente se quede sin medicamentos vitales. Sin embargo, Eisai, ha decidido acumular lo suficiente durante seis meses. La empresa estima que los preparativos del Brexit le costarán hasta 10 millones de libras.

David Meek, director ejecutivo de "Ipsen", declaró la semana pasada que su empresa estaba gastando en decenas de millones de euros en los preparativos del Brexit, dinero que se podría haber invertido en la investigación de una nueva medicina.

Sector energético

La proporción de energías renovables en la generación eléctrica del Reino Unido alcanzó un récord del 31,7% en el segundo trimestre de 2018, mientras que el carbón disminuyó a un mínimo histórico del 1,6%. Las cifras publicadas por el Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS) del gobierno también revelan que el gas representó el 42% del mercado, mientras que la contribución nuclear fue del 21,7%, siendo un 6,7% menor debido a las interrupciones de varios reactores de grandes capacidades.

La capacidad renovable fue de 42,2 GW al final del segundo trimestre de este año, un aumento del 10% con respecto al mismo periodo del año anterior, con más de la mitad del incremento anual proveniente de la energía eólica marina. La participación en la generación de electricidad, de la electricidad baja en carbono se mantuvo por encima del 50% en el segundo trimestre en un 53,4%, en comparación con el 53,7% en el segundo trimestre del 2017.

La generación total de energía renovable del segundo trimestre de 2018 aumentó en un 0,7 TWh (3%) en el segundo trimestre de 2017 hasta 24,3 TWh, pero permaneció un 14% más baja que el cuatrimestre anterior, donde se alcanzaron valores de 28,2 TWh. A pesar del descenso respecto al trimestre anterior, el porcentaje de electricidad generada por fuentes renovables aumentó ya que la generación total fue considerablemente menor.

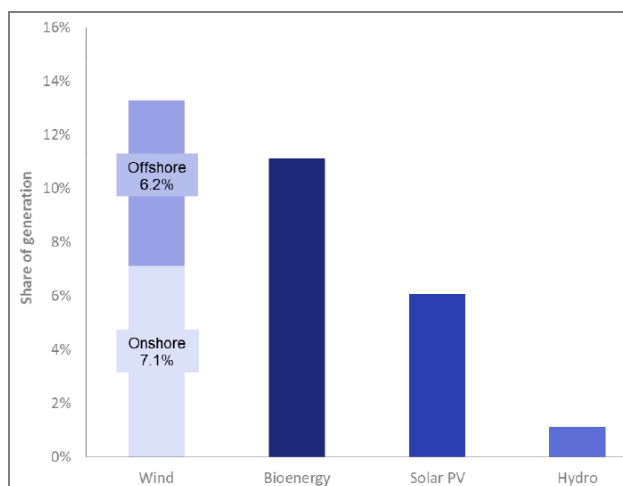


Ilustración 19: Generación de electricidad

Fuente: BEIS

En el segundo trimestre de 2018, la electricidad generada en onshore decreció en un 12%, de 6,2 TWh en el segundo trimestre de 2017 a 5,5 TWh. Sin embargo, la generación de energía eólica marina

creció un 19% (0,8 TWh), a 4,8 TWh pero fue un 40% más baja que el primer trimestre donde las velocidades medias de viento eran bastante superiores.

La generación de energía solar fotovoltaica aumentó un 0,9% hasta 4,6 TWh en comparación con el segundo trimestre de 2017, lo que supuso un récord para la generación solar debido al aumento en el número de horas de luz al día. Sin embargo, la generación de energía hidroeléctrica disminuyó un 4,5% manteniéndose en 0,9 TWh.

La bioenergía experimentó la mayor cuota de generación de energía (35%), donde el 22% procedió de parques onshore, un 20% de offshore, 19% de paneles fotovoltaicos y un 3,6% debido a generación hidroeléctrica.

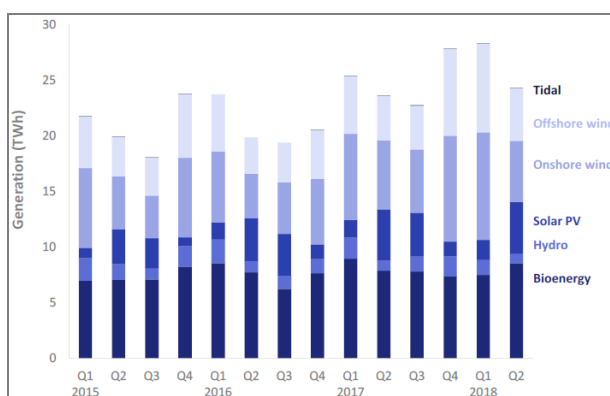


Ilustración 20: La generación de electricidad en TWh

Fuente: BEIS

En términos de capacidad instalada, la energía eólica es la mayor fuente de energías renovables con más de 20 GW, seguida de la energía fotovoltaica y la biomasa.

Nuevas tecnologías

El impuesto a los servicios digitales propuesto por el Reino Unido reduciría el flujo de efectivo de las grandes compañías tecnológicas en los próximos años. Si se aprueba la legislación, a empresas como Alphabet, Facebook, Amazon y Uber se les cobrará un impuesto del 2% sobre ciertos ingresos generados en el Reino Unido desde abril de 2020, según declaraciones recientes del canciller británico Philip Hammond. Como resultado, el gravamen sería negativo para las empresas afectadas, aquellas que son rentables y hacen que los ingresos globales anuales sean de 500 millones de libras utilizando los datos de clientes recopilados en el Reino Unido.

De acuerdo con este último criterio Alphabet y Facebook parecen ser los objetivos principales del impuesto. Estas empresas generan cerca de dos tercios de los ingresos de publicidad digital global, que dependen en gran medida de los datos del usuario para producir publicidad altamente dirigida para sus clientes.

La propuesta de impuestos del Reino Unido no evitará que empresas como Alphabet y Facebook continúen recopilando los datos necesarios para ofrecer publicidad. No obstante, representa un nuevo costo para administrar el negocio. En el caso de no poder pasar este potencial aumento de costo a los clientes, se reducirá el flujo efectivo libre en los próximos años.

APÉNDICES

Se plantean 5 posibles escenarios para la salida del Reino Unido de la UE:

Scenario	Two-year 'status quo' transition period from March 2019	Single Market membership	Customs union membership	EU/UK trade deal
1 – Continued SM and CU membership from March 2019	N/A	Y	Y	N/A
2 – Two-year transition followed by SM membership without CU	Y	Y	N	N/A
3 – Two-year transition followed by CU membership without SM	Y	N	Y	N/A
4 – Two-year transition followed by no membership of the SM or CU and falling back to WTO rules	Y	N	N	WTO rules
5 – No transition, no membership of the SM or CU, and no preferential EU/UK trade agreement	N	N	N	WTO rules

Ilustración 21: Posibles escenarios

Fuente: Cambridge econometrics

Escenario 1: en este escenario se contempla la opción de permanecer en el mercado único y en la unión aduanera.

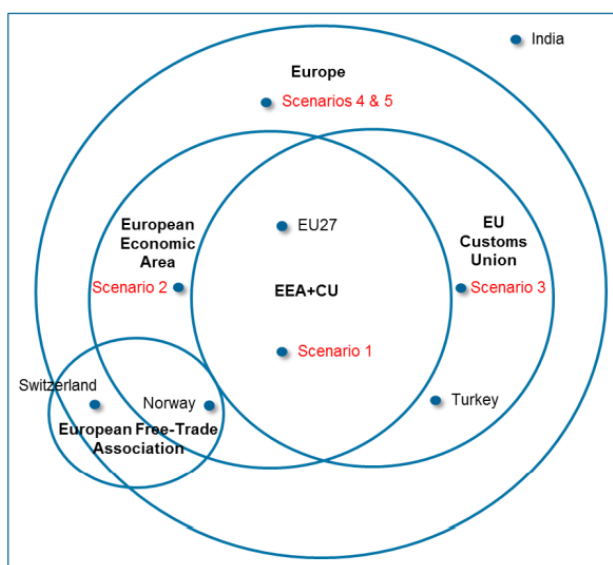


Ilustración 22: Posibles escenarios

Fuente: Cambridge econometrics

Escenario 2: en este escenario habría 2 años de transición y en el 2021 seguiría habiendo libre movimiento de servicios, capitales, personas y mercancías dentro del mercado único. El Reino Unido cumpliría las normas económicas de la UE, incluyendo legislación en cuanto empleo, protección del consumidor, productos estándar y medio ambiente pero el Reino Unido no tendría ningún poder para decidir sobre la legislación. El Reino Unido ya no formaría parte de la unión aduanera, y podría establecer sus propios aranceles externos y negociar sus propios acuerdos de comercio con países fuera de la UE.

Escenario 3: en este escenario habría 2 años de periodo de transición y en 2021 el Reino Unido formaría parte de la Unión Aduanera, pero no estaría dentro de la unión económica europea. Como resultado, no habría aranceles en el comercio de bienes entre UK y UE, pero el Reino Unido no podría aplicar sus propios aranceles o negociar sus propios acuerdos de libre comercio con países fuera de la UE. El Reino Unido tendría que hacer frente a las barreras comerciales de servicios en la UE, y consecuentemente, es probable que aumenten las barreras arancelarias.

Escenario 4: en este escenario, habrá una transición de dos años y en el 2021 el Reino Unido ya no será parte la unión económica europea ni de la unión aduanera. El Reino Unido será capaz de establecer criterios económicos sin tener en cuenta las preferencias de los miembros de la UE. Los acuerdos comerciales entre UE y el Reino Unido seguirán las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Escenario 5: este escenario es similar al 4, pero en este caso no habría un periodo de dos años de transición. El Reino Unido empezaría a experimentar el comercio, la inversión y el impacto de la migración sin seguir siendo parte de la unión económica europea ni de la unión aduanera desde 2019. Los acuerdos comerciales entre UE y el Reino Unido seguirán las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

A continuación, se muestra una tabla comparativa de cada uno de los estados en los que ya existen ciertos acuerdos comerciales y que podrían servir de ejemplo para el Reino Unido:

País	Miembro del mercado único	Aranceles	Libre movimiento de personas	Unión aduanera	Contribuye al presupuesto de la UE
Miembros de la UE	Completo	Ninguno	Sí	Sí	Sí
Noruega	Completo	Ninguno	Sí	No	Sí
Suiza	Parcial	Ninguno	Sí	No	Sí (pero menores que Noruega)
Turquía	No	Ninguno sobre bienes industriales	No	Sí	No
Corea del Sur	No	Eliminación de derechos arancelarios para productos industriales, pesqueros y agrícolas	No	No	No
Canadá	No	Aranceles reducidos a través de un acuerdo de libre comercio	No	No	No

Tabla 2: Modelos alternativos para el Brexit

Fuente: BBC

Theresa May en su discurso de Florencia declaró que no quería copiar el actual modelo noruego ni canadiense. Suiza tiene una red de acuerdos con la UE que permite la participación sector por sector en el mercado único, pero sin instituciones para supervisar y hacer cumplir los acuerdos. Esta disposición también podría parecer atractiva para el Reino Unido, pero se ha vuelto cada vez más impopular en Bruselas por lo que es poco probable que acepte la oferta.

La UE ha utilizado una “forma limitada de reconocimiento mutuo” para eliminar algunas barreras comerciales con países como Estados Unidos, Nueva Zelanda o Israel. Pero insiste en que un acuerdo con el Reino Unido basado en “reconocimiento mutuo más amplio” es altamente improbable, ya que la falta de supervisión e instituciones contradiría el enfoque de comercio comunitario.

En la siguiente imagen, se muestra el modelo de relaciones comerciales que se podría adoptar entre el Reino Unido y la UE, así como los modelos implantados en otros países.

		EU	Norway model / EEA	Swiss option	Canada- EU CETA	WTO	UK wishlist
Freedoms	Goods	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	Services	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	People	✓	✓	✓	✗	✗	✗
	Capital	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Duties	Payments to EU	✓	✓	✓	✗	✗	✗
	Subject to EU rules & regulations	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Rights	Influence over EU regulations	✓	✗	✗	✗	✗	✗
	Ability to independently agree FTAs	✗	✓	✓	✓	✓	✓

Ilustración 23: Relaciones comerciales futuras entre la UE y Reino Unido

Fuente: Euler Hermes

REFERENCIAS

Algunos artículos e informes de interés publicados recientemente:

- [Brexit timeline: Key dates in UK's divorce with EU](#)
- [Toyota says no-deal Brexit would affect investment](#)
- [BMW plan to shut Mini plant for a month after Brexit day](#)
- [Car sales fall in UK](#)
- [Europe's refusal to discuss post-Brexit aviation risks flight chaos, industry warns](#)
- [Suppliers buckle up for Brexit blow to logistics chain](#)
- [EU drafts tough contingency plans for no-deal Brexit](#)
- [Drax to buy £700m of assets from Iberdrola](#)
- [First new trains in £500 million northern investment unveiled by Northern Powerhouse minister](#)

Referencias comunes

- <http://www.bbc.co.uk/news/politics>
- <https://www.ft.com/world/uk/politics>
- <https://www.telegraph.co.uk/brexit/>
- <https://www.theguardian.com/politics>
- <https://www.instituteforgovernment.org.uk/our-work/brexit>
- <https://www.standard.co.uk/news/politics>
- <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics>
- <https://www.iod.com/news-campaigns/brexit>
- <https://www.prospectmagazine.co.uk/topics/brexit>
- <http://www.nhsconfed.org/brexithealthalliance>
- <https://blogs.sussex.ac.uk/uktpo/>

WHO IS WHO

A continuación, se muestran las personas más influyentes en las noticias relacionadas con el Brexit:

- **Jean Claude Juncker**

Presidente de la comisión europea desde 2014, sucedió a José Manuel Barroso el 1 de noviembre de 2014. De 1995 a 2013 fue el 23º Primer Ministro de Luxemburgo. El 8 de diciembre de 2017 Juncker y Theresa May cerraron un primer acuerdo que abre la puerta a la segunda fase de negociaciones para la salida del Reino Unido de la Unión Europea.

- **Liam Fox**

Político británico del partido Conservador y actual secretario de Estado de Comercio Internacional del Reino Unido. Desde 1992 ha sido miembro de la cámara de los Comunes por Woodspring.

- **Theresa May**

Primera ministra del Reino Unido y líder de partido conservador desde 2016. Como primera ministra, May comenzó el proceso de salida del Reino Unido de la Unión Europea, lo que dio lugar al artículo 50 en marzo de 2017. El Parlamento británico aprobó el 12 de septiembre de 2017 la tramitación del proyecto de ley de retirada de la UE, bautizada como Gran Ley Derogatoria con 326 votos a favor y 290 en contra.

- **Michael Gove**

Político conservador británico, que se convirtió en secretario de estado de medio ambiente, alimentación y asuntos rurales en la reorganización del gabinete el 11 de junio de 2017. Ha sido miembro del Parlamento (MP) de Surrey Heath desde 2005 y es uno de los autores y columnistas de "The Times". Está considerado como uno de los brexiters del gobierno.

- **Michel Barnier**

Político francés que actúa como negociador jefe europeo para la salida del Reino Unido de la Unión Europea a partir de diciembre de 2016. El 27 de julio de 2016, fue anunciado como el principal negociador de la Comisión Europea con el Reino Unido al abandonar la Unión Europea, de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea.

- **Leo Varadkar**

Político irlandés que ha desempeñado la labor de Taoiseach, ministro de defensa y líder del partido Fine Gael desde junio de 2017. Varadkar mantiene la postura de que Irlanda del Norte permanezca en el mercado único y de que la unión aduanera es "inútil y obstructiva" en términos de las negociaciones del Brexit.

- **Sadiq Khan**

Político británico del partido laborista. Actual alcalde de Londres desde 2016, sucediendo al alcalde del Partido Conservador, Boris Johnson. Durante la preparación del referéndum sobre la permanencia del Reino Unido en la Unión Europea (UE), Khan se posicionó a favor de la permanencia.

- **Nigel Farage**

Fue el principal líder del Partido de la Independencia del Reino Unido (UKIP), que aboga por la separación del Reino Unido de la Unión Europea. En 2016, Farage fue una de las principales figuras de la campaña para que el Reino Unido dejara la Unión Europea en el contexto del Referéndum sobre la permanencia del Reino Unido en la Unión Europea, en el cual el electorado votó por dejar la UE. El 4 de julio anunció su renuncia como líder del UKIP, tras declarar que ya había logrado su objetivo de ver salir a Reino Unido de la UE.

- **Nicola Sturgeon**

Primera ministra de Escocia y líder del partido nacional escocés (SNP), en funciones desde noviembre de 2014, Nicola quiere convocar un segundo referéndum entre el otoño de 2018 y la primavera de 2019 para Escocia, pero Theresa May ha rechazado la propuesta. Sin embargo, Sturgeon insiste en que hará una evaluación sobre un posible referéndum en Escocia una vez se vea el resultado de la próxima etapa de las negociaciones del Brexit.

- **Dominic Raab**

Político británico del partido conservador, actual secretario de Estado para la salida de la Unión Europea. Tras las elecciones generales de 2017, Raab fue nombrado Ministro de Estado para los Tribunales y la Justicia. En enero de 2018, Theresa May reorganizó el Gabinete y Raab pasó a dirigir el Ministerio de Vivienda, Comunidades y Gobierno Local. En julio de 2018, Raab fue nombrado secretario para el Brexit por la primera ministra Theresa May tras la dimisión de David Davis.

- **Jeremy Hunt**

Político británico del partido conservador y miembro del parlamento del Reino Unido. Ha sido nombrado secretario de estado para relaciones exteriores y de la mancomunidad de las naciones Unidas del Reino Unido tras la dimisión de Boris Johnson.