

BREXIT

INFORME DE SEGUIMIENTO

DICIEMBRE 2018



ÍNDICE

DATOS MACROECONÓMICOS	3
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO	8
EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....	10
IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS	14
APÉNDICES	24
REFERENCIAS.....	27
WHO IS WHO	28

DATOS MACROECONÓMICOS

El siguiente gráfico muestra la **variación anual del PIB**, por trimestres, desde el mes de junio de 2016 (fecha del referéndum). Como puede observarse, se produce el máximo crecimiento durante el cuarto trimestre del ejercicio 2017, alcanzando un 2%, disminuyéndose significativamente desde entonces hasta situarse en el 1,5% actual, con el que se prevé cerrar el año 2018.

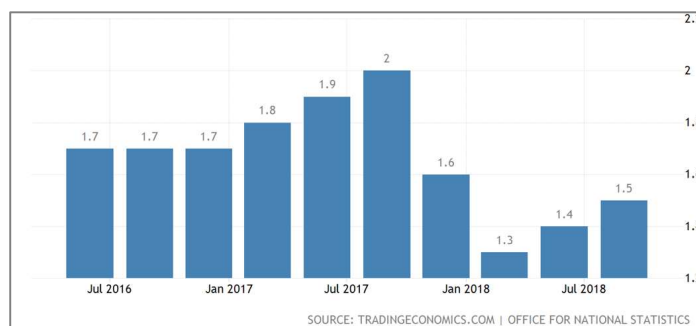


Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: ONS

En cuanto a la **tasa de crecimiento trimestral del PIB** desde junio de 2016, el crecimiento más elevado se produjo a principios del ejercicio 2017, reduciéndose en los trimestres siguientes y alcanzando un valor máximo desde entonces en el actual 0,6%.

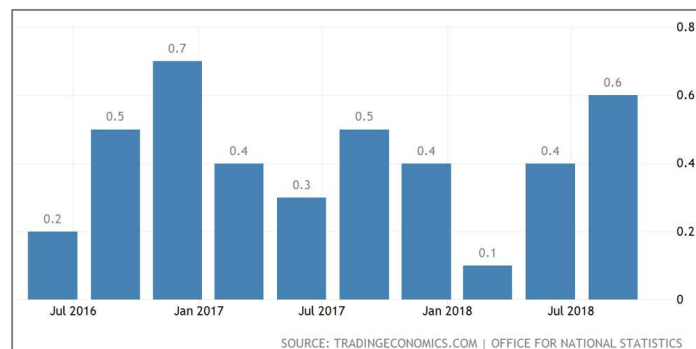


Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: ONS

Respecto al comportamiento de la **inflación**, desde julio de 2016 se inicia una tendencia ascendente que culmina a finales de 2017 alcanzando valores cercanos al 3,1. Desde entonces se produce un cambio de sentido, con un repunte en el mes de septiembre de 2018 (2,7%), cerrando el año con un 2,3%.



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, cuando la contribución de la comida y bebidas no alcohólicas continuó incrementándose, siendo compensado por una caída en los precios del transporte, en concreto de los motores de gasolina.

La contribución de la mayoría de categorías comenzó a descender a principios de 2018, lo que provoca la caída de la tasa respecto al año anterior. Sin embargo, el patrón ha sido más variado desde primavera, reflejando una relativa estabilidad. Por ejemplo, la contribución a la inflación de la comida, las bebidas no alcohólicas, la ropa y el calzado se ha reducido durante todo el año, en contraposición a la contribución de la vivienda, que se ha incrementado ligeramente.

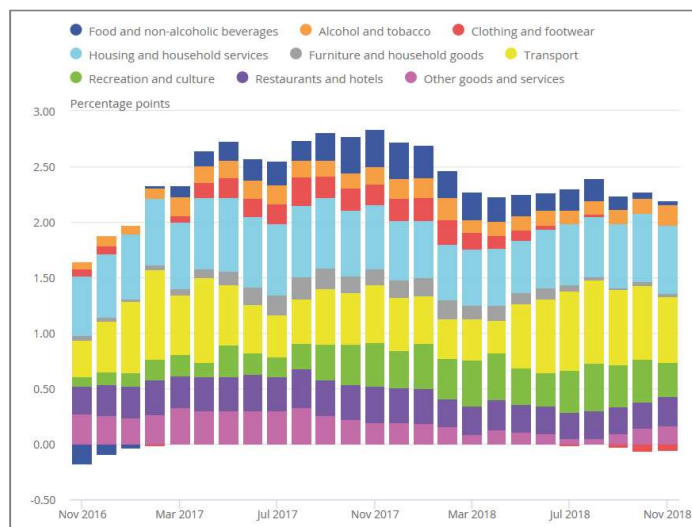


Ilustración 4: Contribución por sectores en la inflación

Fuente: ONS

En la siguiente imagen se muestra la contribución de cada uno de los sectores en la **inflación** para los meses de noviembre de 2017 y 2018 (últimos datos disponibles). La mayor contribución al incremento de los precios al consumidor durante el mes de noviembre procede de la vivienda, con un aumento que

ronda el 2% hasta noviembre. Dentro de esta categoría, los que mayor importancia tienen son los precios del gas y la electricidad.

También se registra una gran contribución de los precios del transporte, aumentando en el último año prácticamente un 4,8%, siendo los relacionados con los motores de gasolina los más representativos. En cuanto al apartado de cultura y ocio, los servicios culturales y los paquetes vacacionales son los que mayores contribuciones están aportando.

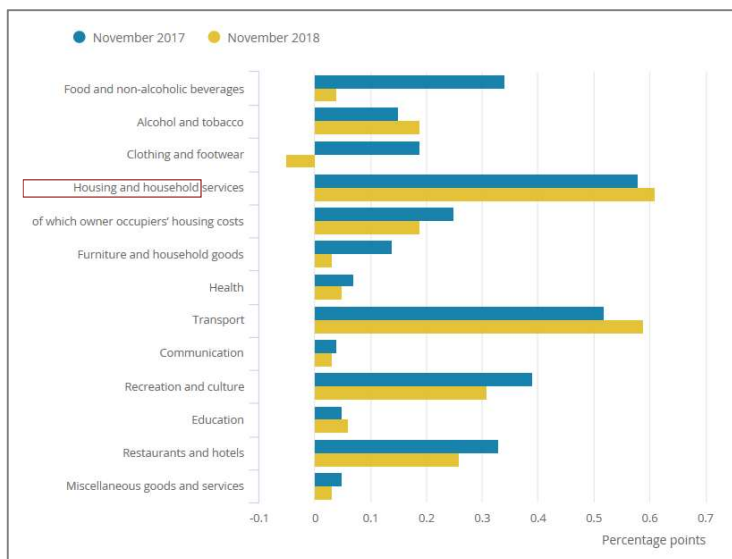


Ilustración 5: Contribución por sectores en la inflación

Fuente: ONS

Por su parte, el **Índice de Producción Industrial**, alcanzó su valor 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 y octubre de 2018 volvió a alcanzar valores negativos de -0,1% y -0,8%, respectivamente.

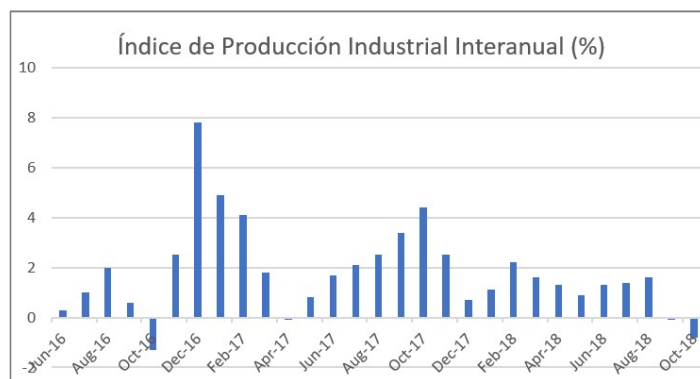


Tabla 1: Índice de Producción Industrial Interanual (%)

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. Durante el último año se ha mantenido una relación de cambio relativamente estable.

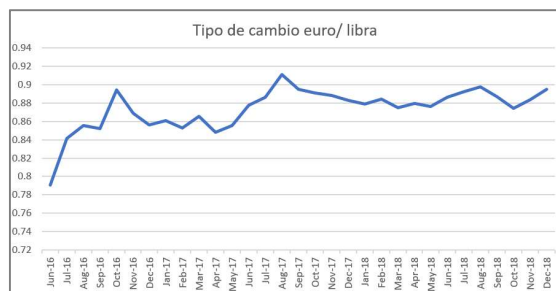


Ilustración 6: Tipo de cambio euro/libra Fuente: BOE

Según se observa en la siguiente imagen la **tasa de desempleo** más alta se dio en junio de 2016 alcanzando un valor del 5%, iniciándose desde entonces un paulatino descenso prácticamente ininterrumpido.

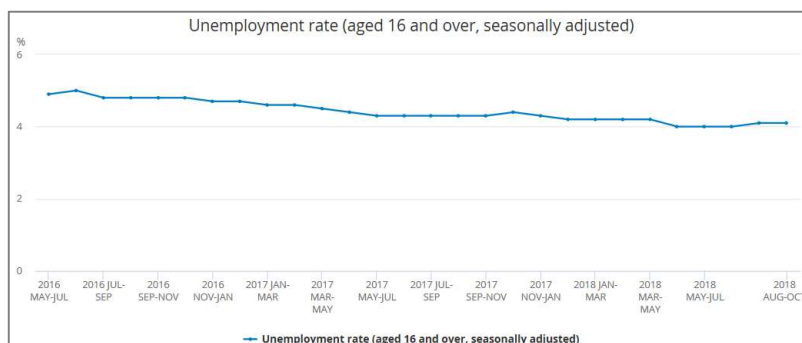


Ilustración 7: Tasa de desempleo Fuente: ONS

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 siguiente, la libra esterlina ahora vale un 15% menos que en la víspera del referéndum de la UE, ya que nunca recuperó su punto máximo en los últimos dos años.

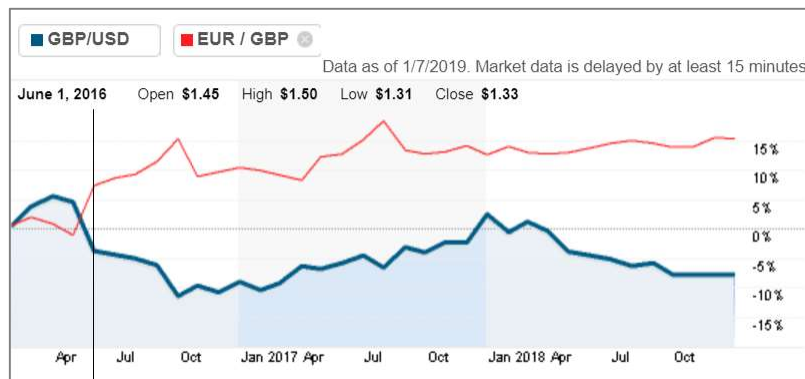


Ilustración 8: Euro v Libra, Dólar v libra Fuente: Thompson Reuters

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. 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, lo que provocó caídas del índice durante los meses de noviembre y diciembre, recuperándose levemente a principios de enero de 2019.



Ilustración 9: Índice FTSE 100

Fuente: MarketWatch

El crecimiento de los salarios aumentó a la tasa más rápida durante casi una década, alcanzado en octubre de 2018 un crecimiento en media trimestral del 3,3% respecto al año 2017. 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, a noviembre de 2018, 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 octubre, en comparación con los 3 meses anteriores a julio 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 aumentado en 3.100 millones de libras hasta 10.300 millones de libras, debido al aumento del déficit en el comercio de bienes y a la reducción del superávit en el comercio de servicios.

El déficit en el comercio de bienes aumento en 1.700 millones de libras en los 3 meses anteriores a octubre, debido a un aumento de las importaciones en 3.600 millones de libras acompañado de un aumento de las exportaciones en 1.900 millones de libras.

Por su parte, el comercio de servicios también contribuyó al aumento del déficit total, ya que el superávit anteriormente registrado se redujo en 1.300 millones de libras, provocado por una caída de 1.000 millones de libras en las exportaciones y un aumento de 300 millones de libras en las importaciones.

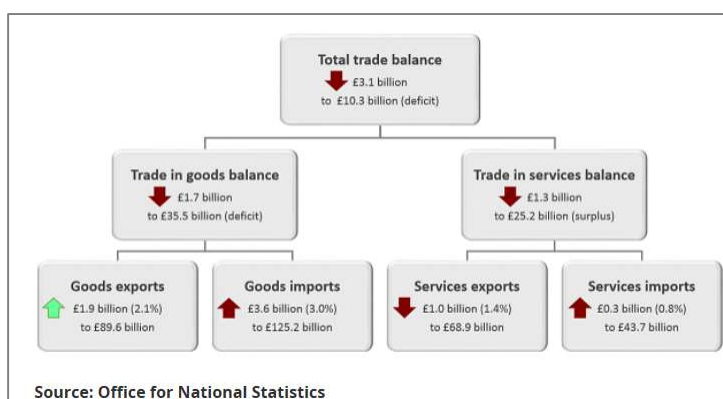


Ilustración 11: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a octubre

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 octubre.

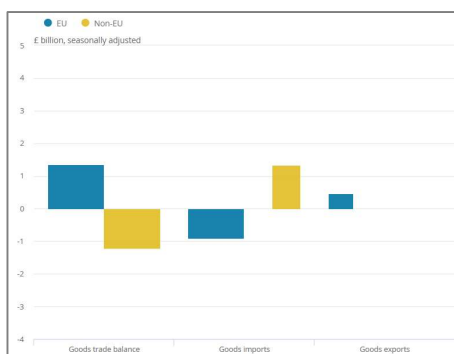


Ilustración 12: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes

Fuente: ONS

El déficit del comercio de bienes aumentó en 3.100 millones de libras con países de fuera de la UE y se redujo en 1.400 millones de libras con países de la UE en los tres meses anteriores a octubre.

El principal contribuyente al aumento del déficit con países de fuera de la UE fue in incremento de 1.600 millones de libras en el balance de bienes no específicos (incluyendo oro no monetario); tanto las importaciones como las exportaciones aumentaron en 800 millones de libras.

Las importaciones procedentes de países de fuera de la UE aumentaron en varias categorías de productos, siendo los mayores contribuyentes las importaciones de maquinaria y equipamiento de transporte y combustible, que crecieron en 1.600 y 1.000 millones de libras, respectivamente.

El aumento de las importaciones de combustible procedentes de países de fuera de la UE se compensó ampliamente, ya que las exportaciones de combustible también aumentaron en 800 millones de libras. El aumento de las importaciones de maquinaria y equipamiento de transporte aumentó en 1.000 millones de libras.

La disminución del déficit de comercio de bienes con países de la UE en 1.400 millones de libras se debe principalmente a la mejora en el balance de maquinaria y equipamiento de transporte (principalmente coches, 900 millones de libras, aumentando las exportaciones 200 millones de libras y reduciéndose las importaciones en 700 millones de libras) y a la mejora en 500 millones de libras en el balance de combustibles, aumentando las exportaciones de este producto en 300 millones de libras y reduciéndose las importaciones en 200 millones de libras.

Como en meses anteriores, el comercio de coches ha tenido un impacto positivo tanto en el comercio de bienes con países de la UE como en el comercio de bienes total. La caída en las importaciones de coches de países de la UE y el aumento de las exportaciones tanto a países de la UE como a países de fuera de la UE han supuesto una mejora de 1.400 millones de libras en el comercio total de bienes durante los 3 meses anteriores a octubre 2018.

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 decidiría 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:

- 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.
- 10 de diciembre: Theresa May anuncia el retraso de la votación del acuerdo de salida de la UE por parte del Parlamento británico.
- 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.
- 19 de diciembre: Presentación del “libro blanco” sobre política migratoria a aplicar a partir del año 2021.
- 15 de enero de 2019: La cámara de los comunes votará sobre si acepta o no el acuerdo de salida de la UE.
- 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 período 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 Q3 2018*” publicado por Coface. Los sectores de la construcción y el metal son los que presentan un nivel de riesgo muy alto. Haciendo una comparativa con el mismo periodo del ejercicio anterior, se observa un aumento de riesgo en los sectores agroalimentario, automoción y construcción.



Ilustración 13: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2018

Fuente: Coface



Ilustración 14: 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), durante el mes de diciembre se vendieron 153.089 vehículos, lo que supone una disminución del 5,5% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. En términos anuales, a cierre de 2018 se han vendido 2.367.147 vehículos, cifra un 6,8% inferior a la registrada durante todo el año 2017 y que supone la más baja desde el inicio de la crisis financiera de 2008.

Según declaraciones de Mike Hawes, Director Ejecutivo de SMMT, la caída en las ventas se debe a una combinación de variables, entre las que destaca la baja confianza de los consumidores tras descubrirse la manipulación en los test de emisiones de vehículos diésel y los requerimientos de nuevos test de emisiones, que provocan cuellos de botella en las cadenas de suministro. Reconoce el impacto del Brexit, pero no lo identifica como justificación principal.

Por otra parte, en 2018 ha habido un fuerte crecimiento en las ventas de vehículos de combustible alternativo, con registros combinados de híbridos enchufables y eléctricos de batería de hasta un 20,9% por encima de los registros de 2017, suponiendo ya un 6% sobre el total de vehículos vendidos en 2018. Sin embargo, la SMMT advirtió que los recortes del gobierno a la subvención para automóviles enchufables podrían afectar al futuro crecimiento.

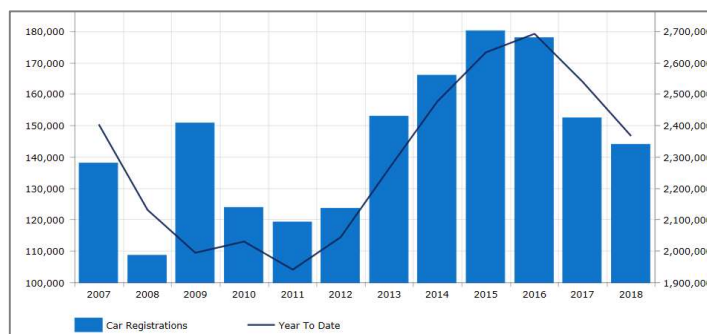


Ilustración 15: Evolución matriculación de vehículos hasta diciembre 2018

Fuente: SMMT

- **Jaguar Land Rover**

Según declaraciones recientes de JLR las ventas de automóviles han caído bruscamente, llevándolas a incurrir en pérdidas por importe de 354 millones de libras durante los seis primeros meses de su ejercicio fiscal (que abarca hasta el 31 de marzo de 2019).

JLR declaró que llevará a cabo distintos programas para mejorar la eficiencia operativa de su negocio, habiendo identificado potenciales reducciones de costes por valor de 2.500 millones de libras, por lo que se prevé que se anuncien miles de despidos, barajándose por los analistas cifras que rondan los 5.000 trabajadores.

Respecto a la planta de Solihull, donde se fabrican los modelos Range Rover y Jaguar SUVs, JLR planea no renovar a los 1.000 empleados temporales que actualmente trabajan en ella, lo que supone un 10% de la fuerza de trabajo de la planta.

- **Aston Martin**

Según declaraciones recientes del director ejecutivo de Aston Martin, Andy Palmer, la compañía ha activado su plan de contingencia ante el escenario de un Brexit sin acuerdo.

Entre las medidas elegidas, se encuentran la contratación de un nuevo responsable de la cadena de suministro, la firma de acuerdos con el proveedor DHL para utilizar otros puertos alternativos al de Dover, la autorización expedida a su equipo de compras para reservar transportes aéreos, y el mantenimiento de un stock de coches terminados en Alemania, que podría incrementarse en función de cómo se desarrollen los acontecimientos.

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.

La compañía confía en que sus clientes puedan absorber el sobre coste que las potenciales barreras arancelarias supongan en el producto final, pero está especialmente preocupada por los retrasos que puedan derivarse en el intercambio de mercancías.

- **McLaren**

El pasado mes de noviembre, McLaren inauguró el Centro de Tecnología de Materiales Compuestos (MCTC), en el que se realizarán pruebas con fibra de carbono, en un esfuerzo para ahorrar peso y mejorar la eficiencia energética de sus automóviles. La fábrica empleará a 200 personas cuando esté completamente operativa en 2020, aunque desde la compañía que se recurrirá en la medida de lo posible a la automatización para aumentar la eficiencia en la producción.

Sector aeronáutico

En caso de producirse una salida de la UE sin acuerdo, las aerolíneas que no tengan la mayoría de su control en manos de países comunitarios perderían la posibilidad de operar dentro de la UE.

La Comisión Europea aprobó una propuesta de reglamento que permitirá durante 9 meses que las aerolíneas británicas puedan operar entre Reino Unido y Europa, a fin de evitar una interrupción brusca del tráfico aéreo. Esta medida está sujeta a la adopción por parte de Reino Unido de una similar.

- **Airbus**

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, ya que 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.

En este sentido, desde IAG se ha afirmado que Iberia debe considerarse como una empresa española. Cuando se consumó la fusión entre ésta y British Airways, Iberia pasó a ser propiedad 100% de Ib Opco Holding. En este proceso, se separaron los derechos económicos de los políticos (de decisión), siendo el 100% de los primeros propiedad de IAG, y repartiéndose los segundos en un 49,9% para IAG y en un 50,1% para Garanair, sociedad propiedad 100% de El Corte Inglés, de modo que la mayor parte de los derechos de decisión sobre las políticas de gestión del negocio son propiedad de una empresa española.

En caso de aceptarse por parte de la Comisión Europea esta argumentación, serviría también para que Vueling, compañía propiedad de Iberia, continuase operando con normalidad.

- **Bombardier**

En el mes de noviembre, Bombardier anunció la decisión de reducir su plantilla de la planta de Belfast en aproximadamente 500 empleados. Según declaró el ministro de negocios Richard Harrington, esta decisión no está motivada por el 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, e indirectamente influye en 20.000 empleos en todo el país dentro de la cadena de suministro del Reino Unido.

En diciembre, la aerolínea estadounidense Moxy, firmó un acuerdo de compra de 60 aviones A220-300, cuyas alas se fabrican en Belfast, y supone una involucración de alrededor del 25% de los empleados de la planta.

- **Ryanair**

Recientemente, Ryanair ha confirmado que la autoridad de aviación civil británica (CAA), ha emitido a la aerolínea irlandesa un Certificado de Operador Aéreo, lo que supone que podrá operar rutas dentro de Reino Unido y fuera de la Unión Europea tras el Brexit en caso de una salida sin acuerdo.

Ryanair indicó que eliminaría los derechos de voto de sus accionistas no pertenecientes a la UE para cumplir con las exigencias de Bruselas con relación a una mayoría de propiedad y control por parte de países de la UE.

Desde la compañía se ha reiterado la importancia de un periodo de transición a partir del 31 de marzo de 2019, advirtiendo de la disrupción que en caso contrario podría producirse en el sector.

Sector financiero

La firma de consultoría EY ha publicado recientemente los resultados de una encuesta realizada a 222 de las más grandes empresas del sector financiero con importantes operaciones en Reino Unido, entre las que se incluyen bancos comerciales, bancos de inversión, brokers, gestores patrimoniales, empresas aseguradoras y fintechs, entre otras.

De esta encuesta se desprende que un gran número de compañías continúan con su compromiso de desplazar personal y activos desde Reino Unido a otros países de la UE, en un intento por proteger a sus clientes e inversores de las consecuencias de una salida sin acuerdo y mantener la continuidad del negocio con la mayor normalidad posible. En este sentido, se han contratado alrededor de 2.000 nuevos empleados en otros países de la UE (siendo Dublín, Luxemburgo, Frankfurt y París las ciudades en las que más se ha contratado) y, desde la celebración del referéndum, se han reportado transferencias de activos desde Londres hacia otros países de la UE por valor de 800.000 millones de libras.

Desde EY, se indica que este sector está muy por delante de muchos otros en relación al despliegue de los planes de contingencia ante el Brexit, preparándose para el peor escenario posible, y recuerdan que sus cifras únicamente reflejan los datos que se han hecho públicos, sugiriendo que los desplazamientos de personal y activos probablemente sean mayores a los reportados.

El Gobierno de Reino Unido publicó el 19 de diciembre una guía sobre el funcionamiento de la industria financiera en caso de una salida sin acuerdo. Se establece el compromiso de introducir un régimen de permiso temporal que permitirá a las empresas de otros países de la UE que actualmente operan en Reino Unido continuar con su actividad durante tres años más, mientras obtienen una licencia de los reguladores de Reino Unido.

Por su parte, la Comisión Europea llegó a la conclusión de que se requerían pocas medidas para asegurar la estabilidad financiera de los países de la UE, y acordó garantizar la inexistencia de interrupciones en los servicios de depositaria prestados por operadores de Reino Unido durante 24 meses, así como otras medidas relacionadas con instrumentos derivados, sujetas a la adopción por parte de Reino Unido de medidas similares.

Durante el proceso de negociación, Reino Unido ha intentado mantener el flujo comercial de servicios financieros existente tras el Brexit. En el borrador del acuerdo, existe una sección que cubre las relaciones de los países de la UE 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 en el mes de noviembre el plan de Network Rail de gastar 35.000 millones de libras en la mejora y mantenimiento de los ferrocarriles del Reino Unido durante el periodo 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 16: 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) aprobó 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 elevó 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 establecidos 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 17: Periodo de control 6, años 2019 - 2024

Fuente: Network rail

- **Talgo**

En noviembre, el fabricante de trenes Talgo informó de sus planes para implantar una instalación productiva en Longannet, Escocia, en el emplazamiento de una antigua fábrica eléctrica cerrada en 2016. Se espera emplear a unas 1.000 personas en estas nuevas instalaciones.

La construcción comenzará en febrero de 2020 y está programada que se extienda durante un periodo de 18 meses, con un coste aproximado de 40 millones de libras.

La compañía también ha declarado su intención de establecer un centro de innovación en Chesterfield (Derbyshire).

- **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.

Recientemente, la compañía ha solicitado disculpas públicas y ha establecido un plan de compensación por la deficiencia en la prestación del servicio, que incluye el abono parcial del importe pagado por billete en un viaje que se haya retrasado más de 30 minutos, así como seis fines de semana para viajar gratis en los meses de marzo, abril y mayo de 2019 para los viajeros con pases de temporada.

- **Proyectos relevantes**

El Director de Crossrail, Mark Wild, ha indicado que el plan de apertura programado para otoño de 2019 (ya retrasado frente a su planteamiento original en diciembre de 2018), sufrirá un nuevo retraso, al menos hasta el año 2020. Aún deben completarse partes cruciales de la infraestructura de la línea este-oeste de la capital, incluyendo estaciones, túneles interiores y la revisión de las medidas de seguridad.

Se han anunciado préstamos adicionales por parte del Ayuntamiento de Londres y el Departamento de Transportes, por un importe superior a los 2.000 millones de libras, lo que implica que el proyecto, por el momento, tendrá un coste total de 17.600 millones de libras, 2.800 millones de libras superior a lo estimado en junio. El anterior presidente de Crossrail, que también ocupaba dicha posición en HS2, Terry Morgan, dimitió en diciembre de ambos puestos.

Respecto a este último proyecto, diseñado para operar trenes a 400 km/h desde Londres a Birmingham en 2026 y posteriormente a Leeds y Manchester a partir de 2033, se ha especulado con la posibilidad de que no llegue a construirse, a raíz de las recientes declaraciones de la Secretaria Principal del Tesoro, Elizabeth Truss. Actualmente, se encuentra realizando una revisión sobre las partidas de gasto del gobierno, especialmente de aquellos proyectos que suponen comprometer una gran cantidad de recursos, analizando su conveniencia. En este sentido, ha indicado que los ministros

deben estar preparados para detener los grandes proyectos con costes disparados, lo cual ha generado la sospecha de que se refiera al proyecto HS2.

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

Sector biotecnológico

El Presidente de la Asociación de la Industria Farmacéutica Británica (ABPI en inglés), Mike Thompson, ha declarado que las consecuencias de una salida sin acuerdo serían catastróficas, e insta a que los parlamentarios a pensar en que deberían evitarla a toda costa. En sus propias palabras, las compañías farmacéuticas se están preparando lo mejor posible, pero prevé que surgirán problemas, ya que existen ciertas variables que no pueden preverse.

Todas las empresas que forman parte de la asociación (compañías como Pfizer, Merck&Co, Sanofi, GlaxoSmithKline y AstraZeneca) están acumulando stocks y enfrentándose a un gran reto logístico como medida de prevención. La prioridad es 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.

Los líderes de la industria farmacéutica se han visto afectados por el borrador del acuerdo Brexit, argumentando 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.

Reino Unido es el tercer cluster mundial especializado en la investigación y el desarrollo farmacéuticos. En caso de salida sin acuerdo, 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.

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.

Desde la industria, se ha expresado que es necesario saber 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 su parte, la Agencia Reguladora de Medicamentos de Reino Unido (MHRA) ha actualizado su guía sobre cómo se regularán los medicamentos, material médico y clínico en caso de no aprobarse el acuerdo de salida.

Sector energético

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.

Respecto a la evolución del sector energético, según las cifras más recientes publicadas por el Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS) del gobierno, prácticamente un tercio de la energía producida en el tercer trimestre de 2018 procedía de fuentes renovables (33,10%), lo que supone un incremento del 3,1% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, debido principalmente al aumento de la capacidad instalada.

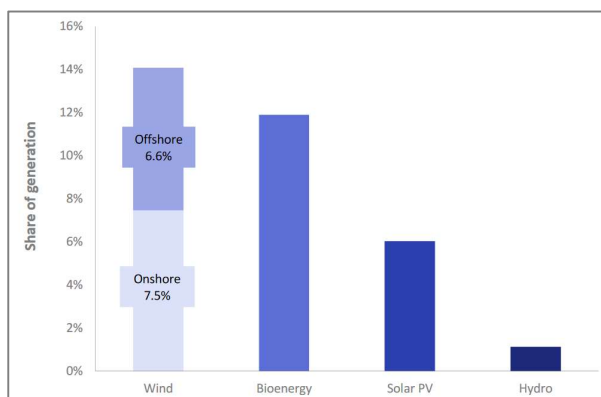


Ilustración 18: Generación de electricidad 3Q 2018 Fuente: BEIS

La generación de energía renovable fue de 25 TWh en el tercer trimestre de 2018, un 10% superior al tercer trimestre de 2017, pero algo inferior a la generación del segundo trimestre de 2018.

La generación de bioenergía aumentó un 15% (1,2 TWh), registrando el mayor incremento de entre las distintas tecnologías, hasta alcanzar los 9,0 TWh, como resultado de la capacidad de las plantas de biomasa. La generación eólica onshore se redujo levemente (0,6%) debido a menores velocidades del viento. Sin embargo, la generación offshore aumentó un 26%, como consecuencia del incremento del 30% en la capacidad instalada.

La capacidad renovable fue de 43,2 GW al final del tercer trimestre del año, un aumento del 10% con respecto al mismo periodo del año anterior y del 2,3% respecto al trimestre anterior, con prácticamente la mitad del incremento anual proveniente de la energía eólica marina y alrededor de un cuarto procedente de bioenergía.

El consumo de biocombustibles líquidos aumentó un 45%, pasando de 357 millones de litros en el tercer trimestre de 2017 a 519 millones de litros en el tercer trimestre de 2018. El consumo de bioetanol aumentó un 9,4% mientras que el consumo de biodiesel lo hizo en un 83%.

La contribución de la energía renovable a la generación total pasó del 30,3% en el tercer trimestre de 2017 al 33,1% del tercer trimestre de 2018. Este aumento supone tanto un incremento en la generación de renovables como una disminución en la generación total de energía, que cayó un 0,4%.

La bioenergía experimentó la mayor cuota de generación de energía (36%), donde el 23% procedió de parques onshore, un 20% de offshore, 18% de paneles fotovoltaicos y un 3,4% debido a generación hidroeléctrica.

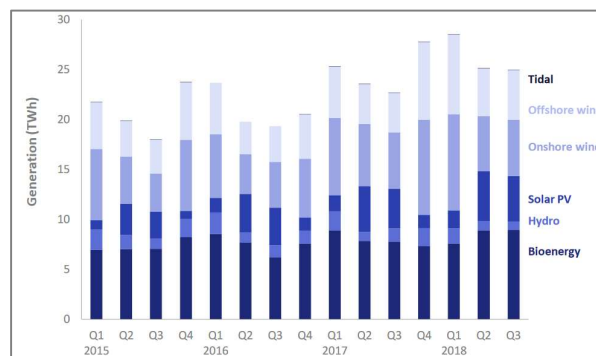


Ilustración 19: La generación de electricidad en TWh

Fuente: BEIS

A final del tercer trimestre de 2018, la energía eólica onshore, con 13,3 GW, representaba el 30,8% de la capacidad renovable total, seguida de la energía solar fotovoltaica (30,3%), la eólica offshore (18,4%) y la bioenergía (16,1%).

Nuevas tecnologías

En el mes de octubre, el canciller británico Philip Hammond anunció la creación de un impuesto especial aplicable a las grandes compañías tecnológicas americanas, entre las que se incluyen Google, Facebook o Amazon. La tasa consistiría en la aplicación de un 2% sobre los ingresos procedentes de los buscadores, plataformas social media y marketplaces online, a partir del mes de abril de 2020. Las primeras estimaciones calculan una recaudación adicional de cada una de estas compañías de unos 30 millones de libras.

Otros países a nivel internacional están estudiando medidas similares.

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 20: 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.

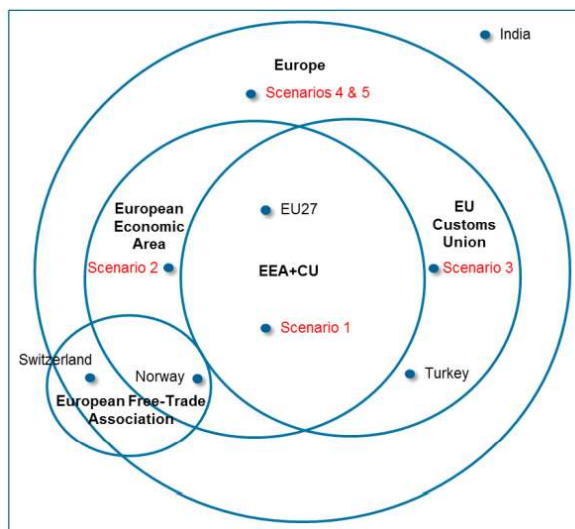


Ilustración 21: Posibles escenarios

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 22: Relaciones comerciales futuras entre la UE y Reino Unido

Fuente: Euler Hermes

REFERENCIAS

Algunos artículos e informes de interés publicados recientemente:

- [Brexit: All you need to know about the UK leaving the EU](#)
- [Brexit: Your simple guide to the UK leaving the EU](#)
- [Brexit: What's in the political declaration?](#)
- [Immigration: White Paper sets out post-Brexit rules for migrants](#)
- [Brexit: Date for vote on Theresa May's deal confirmed](#)
- [City firms prepare to shift £800bn out of UK as Brexit looms](#)
- [UK must avoid no-deal Brexit, says British pharma group](#)
- [Delayed Crossrail could cost almost £3bn more than planned](#)
- [UK's HS2 to be dropped?](#)
- [New aircraft orders provide welcome boost for Belfast Bombardier staff](#)

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 Junker**

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. Gove lideró la campaña Leave para Brexit junto con Boris Johnson. Luego decidió no respaldar a Johnson para el cargo de Primer Ministro en 2016. Puede ser una maniobra política motivada por el poder en ambas situaciones, respaldando a Johnson y ahora respaldando a May.

- **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.

- **Boris Johnson**

Político del partido conservador, nacido en Estados Unidos quien en 2008 se convirtió en el segundo alcalde electo y posteriormente sirvió como secretario de Estado de Asuntos Exteriores (2016 - 2018) bajo el mandato de Theresa May. Fue el principal portavoz de la campaña "Leave" en el periodo previo al 23 de junio de 2016, enfrentándose a Cameron, quien fue el defensor de que el Reino Unido permaneciera en la Unión Europea. Tras la convocatoria de la primera ministra a su gabinete el 6 de julio sobre el plan Checkers para tratar de alcanzar un consenso sobre la salida del Reino Unido de la UE, Johnson presentó su dimisión el 9 de julio declarando que el plan Checkers no permitía retomar el poder de la democracia del Reino Unido.

- **Jeremy Corbyn**

Líder del partido laborista desde el 12 de septiembre de 2015. El 28 de junio de 2016 (tras el referéndum), los parlamentarios laboristas respaldaron una moción de censura contra Corbyn, pero él afirmó que no tenía intención de renunciar como líder laborista. Corbyn se enfrenta al partido conservador de Theresa May con más de 260 parlamentarios. Los sentimientos anti-UE de Corbyn se remontan a la era de Tony Benn del euroescepticismo de izquierda, donde se llevó a cabo una campaña para abandonar la CEE en el referéndum de 1975.

- **Jacob Rees - Mogg**

Jacob William Rees-Mogg es un político británico del Partido Conservador. Se convirtió en el miembro de parlamento por el noreste de Somerset en las elecciones generales del Reino Unido de 2010. Bajo el gobierno de David Cameron, Rees-Mogg fue uno de los miembros más rebeldes del Partido Conservador parlamentario. Se unió a los grupos de presión pro-Brexit, Leave Means Leave y el Grupo de investigación europeo, convirtiéndose en presidente de este último. Ha sido promovido como un posible sucesor en el caso de la dimisión de la primera ministra. El 15 de noviembre, Jacob entregó

una carta para llevar cabo una moción de censura en contra de Theresa May, tras haber el presentado el acuerdo sobre la salida del Reino Unido de la UE el día anterior.

- **Stephen Barclay**

Es el tercer secretario del Brexit en los 6 últimos meses tras la renuncia de David Davis, quien renunció al cargo el 8 de julio de 2018, y Dominic Raab quien renunció el 15 de noviembre de 2018. Stephen Barclay apoyó la campaña para abandonar la UE y es diputado por North East Cambridgeshire. En la Elección General de 2017, Barclay ganó con el 64,4% de los votos. En 2016 votó a favor de la salida del Reino Unido de la UE. Stephen sea convertido en secretario del Brexit tras el rechazo al cargo por parte de Michael Gove, secretario de medio ambiente y Geoffrey Cox, fiscal general.

- **Chris Grayling**

Es el secretario de estado de transportes del Reino Unido. Grayling ha sido descrito como la mano derecha de Theresa May. Él es otro Brexiteer, ha maniobrado dentro y fuera del gabinete y ha ocupado varios cargos dentro de dos gobiernos, incluido el Secretario de Justicia y el Líder de la Cámara de los Comunes a las órdenes de Cameron.

- **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. El secretario de relaciones exteriores formaba parte de la parte pro-UE que dominaba el gabinete en el referéndum, pero The Guardian informó en octubre que Hunt declaró que cambiaría su voto a favor de Brexit si se realizaba un segundo referéndum.

- **Donald Tusk**

Ex ministro polaco y presidente del consejo europeo. Como presidente del Consejo Europeo, su desafío es mantener a los líderes de Europa unidos mientras negocian la salida de Gran Bretaña. El gobierno nacionalista de Polonia detesta al Sr. Tusk, un ex primer ministro polaco, que intentó derribarlo. Sin embargo, tiene el respeto de otros líderes europeos por su manejo del conflicto en el este de Ucrania, la crisis de los migrantes y las negociaciones de la deuda griega.