

# BREXIT

## INFORME DE SEGUIMIENTO

FEBRERO 2019



# ÍNDICE

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| DATOS MACROECONÓMICOS .....                           | 3  |
| EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO ..... | 9  |
| EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....                   | 11 |
| IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS .....   | 15 |
| APÉNDICES .....                                       | 27 |
| REFERENCIAS.....                                      | 30 |
| WHO IS WHO .....                                      | 31 |

# DATOS MACROECONÓMICOS

Los últimos datos publicados por la Oficina para las Estadísticas Nacionales de Reino Unido (ONS por sus siglas en inglés) en relación a **la variación anual del PIB** por trimestres hasta el cuarto trimestre de 2018, recogen un crecimiento respecto al ejercicio anterior del 1,3%. Desde la celebración del referéndum sobre la salida de Reino Unido de la Unión Europea, el crecimiento más elevado se produjo en el cuarto trimestre de 2017, reduciéndose significativamente desde entonces.

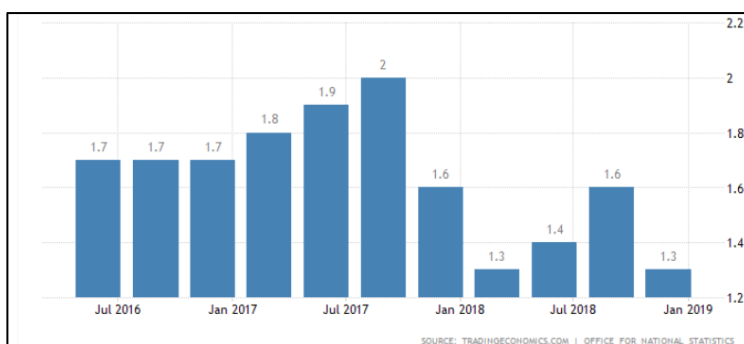


Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: Trading Economics

Por su parte, la **tasa de crecimiento trimestral del PIB** se sitúa en el 0,2% respecto al tercer trimestre de 2018. Desde la celebración del referéndum, no se ha recuperado el nivel de crecimiento encadenado alcanzado el último trimestre de 2016.

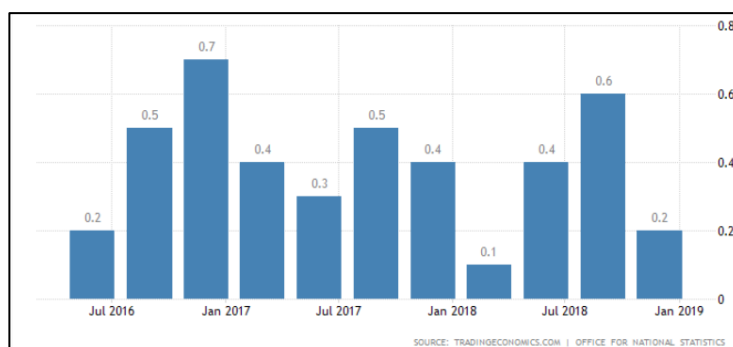


Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: Trading Economics

Desde julio de 2016, la **inflación** inicia una tendencia ascendente que culmina a finales de 2017, alcanzando valores cercanos al 3,1%. A partir de entonces, se produce un cambio de sentido comenzando a disminuir, cerrando el año con un 2,1% y situándose en el mes de enero en el 1,8%. 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 alimentación.



Ilustración 3: Tasa de inflación del Reino Unido

Fuente: Trading Economics

En la siguiente figura se muestra el grado en el que los distintos bienes y servicios han contribuido al aumento de la tasa de inflación en los dos últimos años. Los precios del transporte, comida y bebidas no alcohólicas han sido determinantes en esta evolución. A medida que el indicador empezó a estabilizarse en abril de 2017, la contribución de la comida y bebidas no alcohólicas continuó incrementándose, siendo compensado por una caída en la contribución de los precios del transporte, concretamente del combustible.

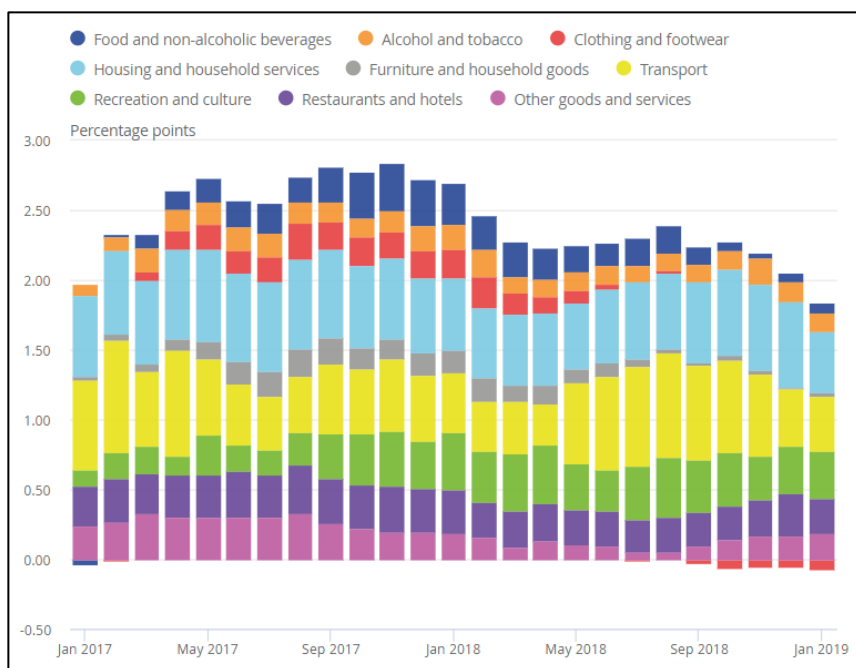


Ilustración 4: Contribución por categoría en la inflación

Fuente: ONS

La contribución de la mayoría de las 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. La contribución del transporte ha fluctuado, aumentando entre abril y agosto de 2018 y posteriormente retrocediendo gradualmente ante de caer con fuerza en diciembre, en contraposición a la contribución de la vivienda, que se incrementó ligeramente durante 2018, cayendo en enero 2019 debido a la reducción en los precios del gas y la electricidad.

En cuanto a la comparativa con el ejercicio anterior, en el siguiente gráfico puede comprobarse que exceptuando la ropa y el calzado, que han experimentado una caída del 1,3% durante el año, el resto de categorías de bienes han contribuido al incremento de la tasa. La mayor contribución al aumento de los precios al consumidor durante el mes de enero procede de la vivienda, aportando un 0,43%. Dentro de esta categoría, los que mayor peso representan son los precios de los gastos corrientes y las tasas e impuestos, reduciéndose este mes el peso relativo del gas y la electricidad.

Los precios del transporte, cultura y ocio, restaurantes y hoteles han sido otros contribuyentes importantes. Por su parte, las nuevas reducciones en los precios del combustible continuaron con la tendencia a la baja iniciada en septiembre de 2018.

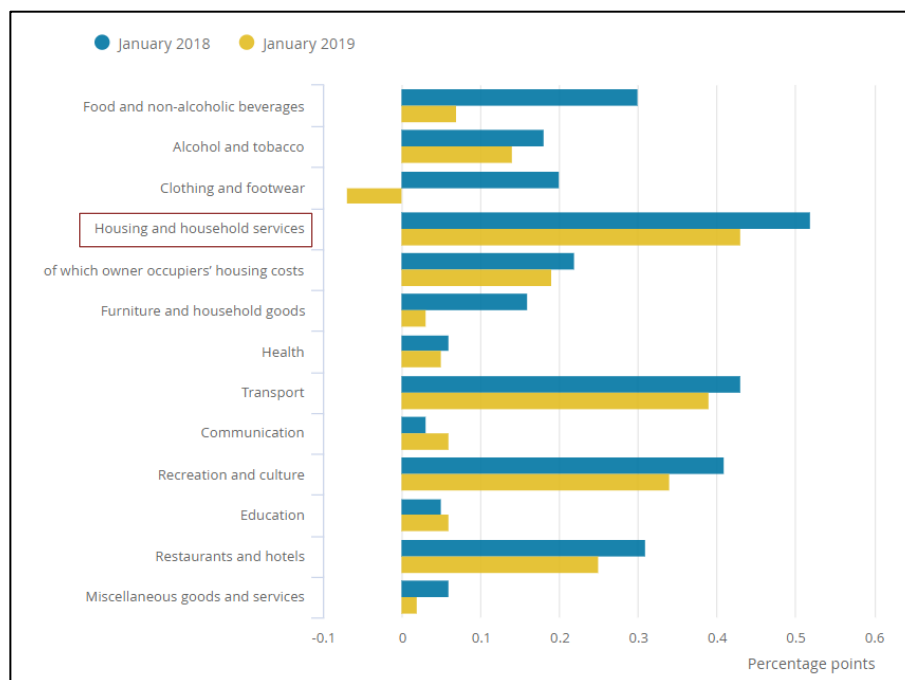


Ilustración 5: Contribución por categoría en la inflación

Fuente: ONS

Los datos más recientes disponibles sobre el **Índice de Producción Industrial** continúan reflejando la tendencia negativa iniciada en el mes de septiembre, situándose el indicador en un valor de -0,9% a cierre del año 2018.

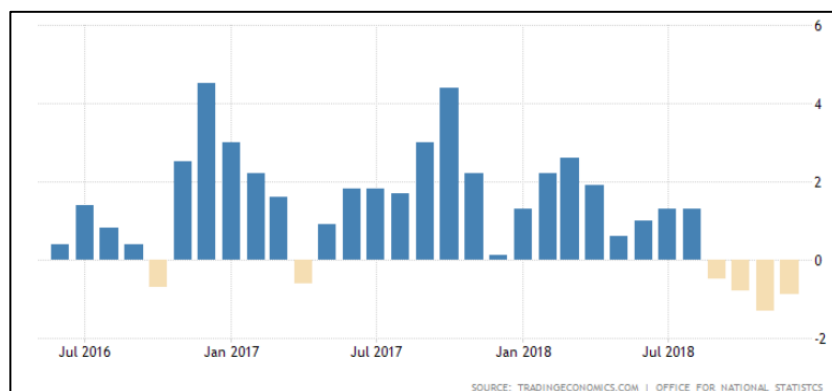


Ilustración 6 : Índice de Producción Industrial Interanual (%) Fuente: Trading Economics

Respecto a la evolución de la relación cambiaria entre el euro y la libra, puede observarse que el euro alcanzó su máximo valor relativo en el mes de agosto de 2017, mientras que la libra ha visto decrecer su valor desde la fecha de celebración del referéndum. Durante el año 2018 ha presentado un comportamiento más estable que en periodos anteriores, recuperando valor relativo en el año 2019. A 28 de febrero de 2019, la relación cambiaria se establece en 0,85835 EUR/GBP.

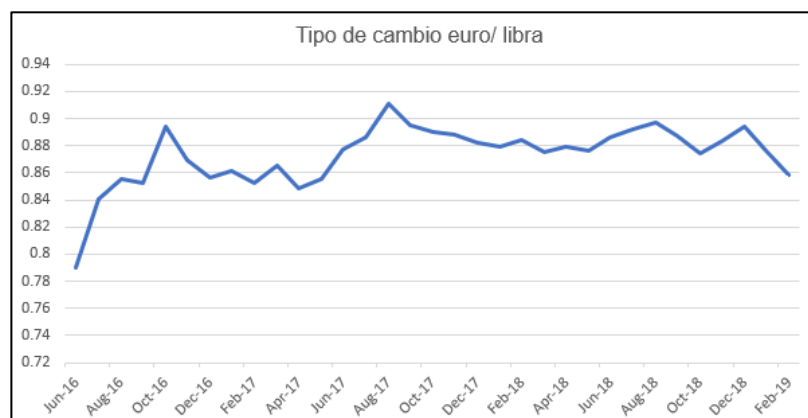


Ilustración 7: Tipo de cambio euro/libra

Fuente: BdE

Según se muestra en la gráfica siguiente, la libra esterlina ahora vale prácticamente un 10% menos que en la víspera del referéndum de la UE, ya que nunca recuperó su punto máximo en los últimos dos años.

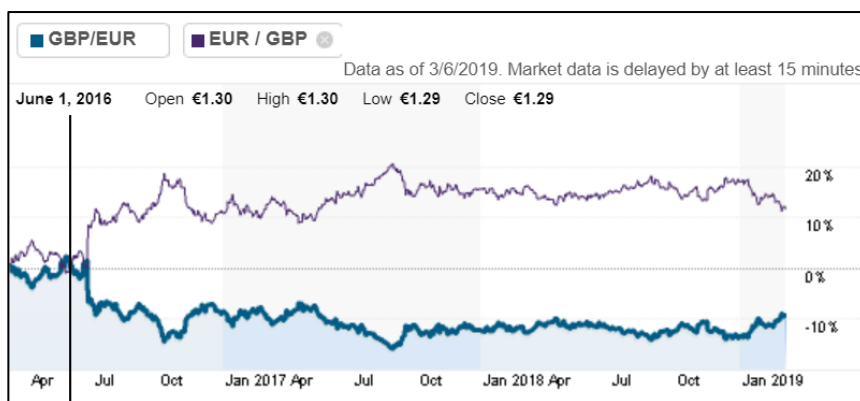


Ilustración 8: Euro v Libra, Dólar v libra

Fuente: 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 desde principios del año 2019.

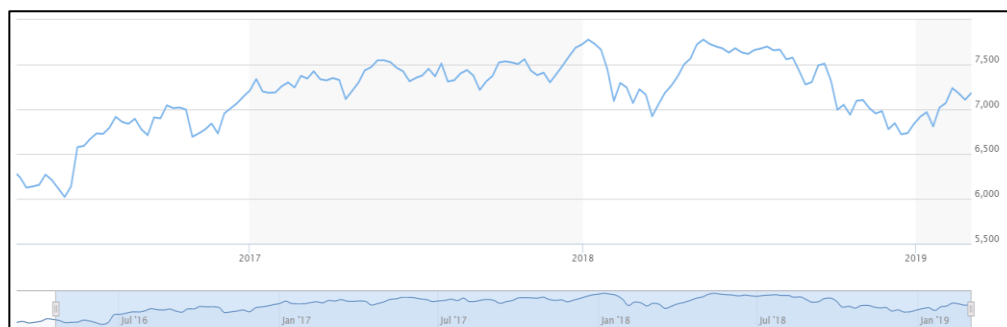


Ilustración 9: Evolución Índice FTSE 100

Fuente: MarketWatch

En cuanto al mercado laboral, desde junio de 2016 la **tasa de desempleo** ha experimentado un decrecimiento prácticamente constante, situándose en diciembre del pasado año en un 4%.

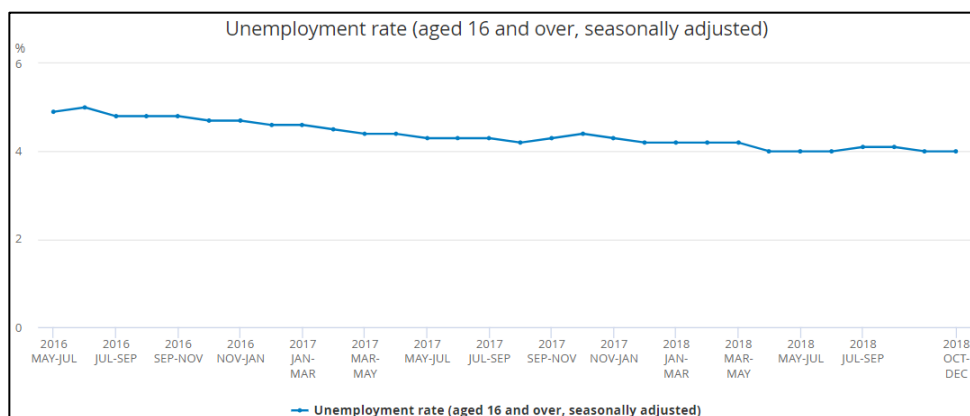


Ilustración 10: Tasa de desempleo

Fuente: ONS

El crecimiento de los salarios aumentó a la tasa más rápida durante casi una década, alcanzado en diciembre de 2018 un crecimiento en media trimestral del 3,4% 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. En diciembre de 2018, había 2,27 millones de trabajadores de la UE en Reino Unido, 61.000 menos que en diciembre de 2017.

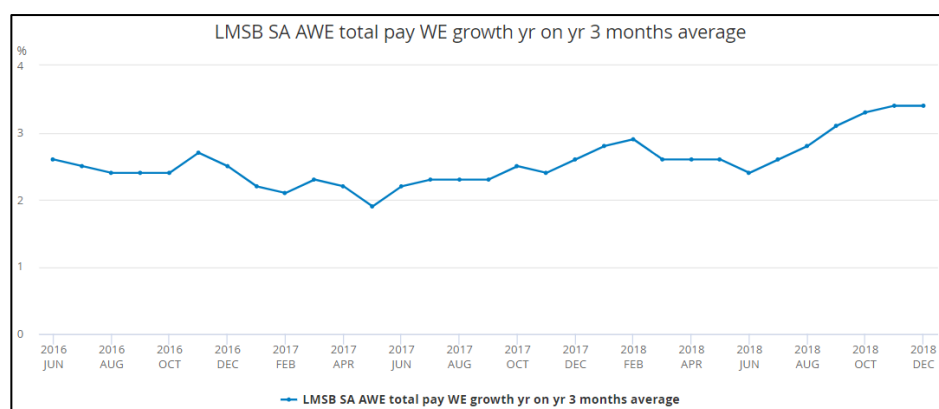


Ilustración 11: Crecimiento anual promedio de salarios (%)

Fuente: ONS

En el mes de febrero, la agencia de calificación crediticia Fitch puso bajo revisión negativa el rating de AA de RU, ante la creciente incertidumbre generada por el Brexit, lo que apunta a una previsible reducción del mismo en el futuro. Las otras principales agencias de calificación a nivel mundial, Moody's y S&P, no se han pronunciado sobre una posible revisión de su valoración.

Por su parte, recientes declaraciones de la OCDE indican que en caso de Brexit sin acuerdo, la economía de Reino Unido entraría en recesión. Incluso en caso de un Brexit suave, la economía podría crecer a un ritmo del 0,8% en 2019, por debajo del 1,4% registrado en 2018. La última vez que la economía de Reino Unido creció por debajo del 1% fue durante la crisis financiera global, cuando se alcanzaron tasas negativas del 4,2%.

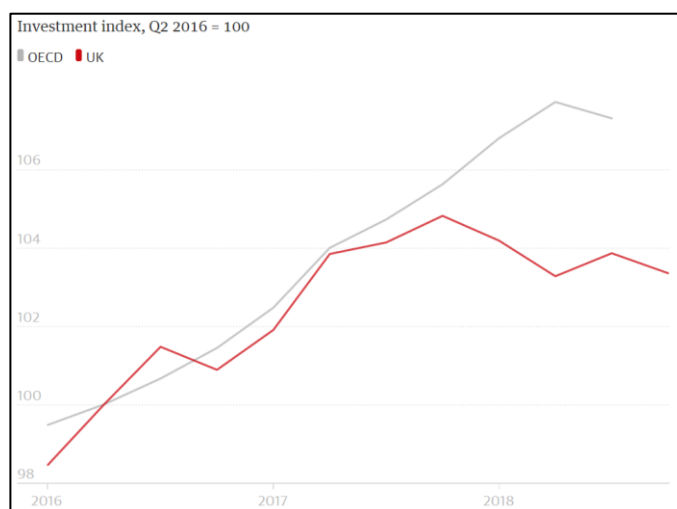


Ilustración 12: Comparativa inversión OECD – UK Fuente: The Guardian

# 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 diciembre de 2018, en comparación con los 3 meses anteriores a septiembre de 2018. El déficit total del comercio del Reino Unido tanto de bienes como de servicios aumentó en 900 millones de libras hasta los 10.400 millones de libras, debido principalmente a un aumento de las importaciones.

Respecto al comercio de bienes, el aumento de las importaciones se explica principalmente por el incremento en 1.500 millones de libras en las importaciones, mientras que las exportaciones no han registrado apenas variaciones, aumentando solamente en 50 millones de libras, de modo que el déficit en el comercio de bienes ha aumentado en aproximadamente 1.400 millones de libras.

El superávit en el comercio de servicios compensó parcialmente este aumento del déficit en el comercio de bienes en los tres meses anteriores a diciembre de 2018. Se incrementó en 600 millones de libras, aumentando las exportaciones en 900 millones hasta alcanzar los 70.100 millones de libras, mientras que las importaciones aumentaron en 300 millones de libras, cerrando el periodo en 43.800 millones de libras.

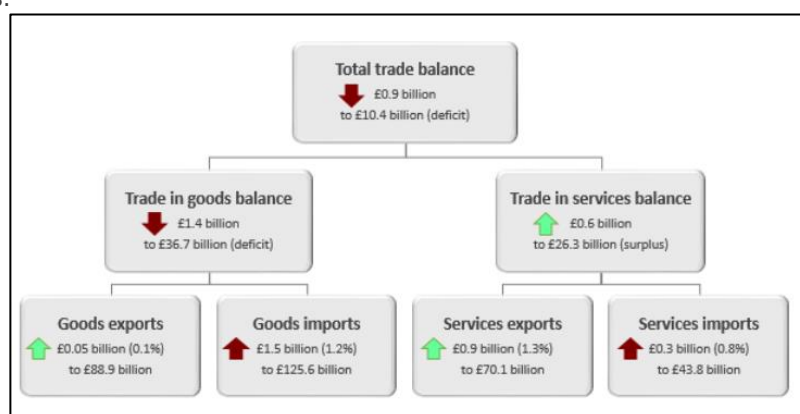


Ilustración 13: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a diciembre

Fuente: ONS

Como puede observarse en la ilustración 14, en los 3 meses anteriores a diciembre de 2018, el déficit en el comercio de bienes con países no pertenecientes a la UE se redujo en 200 millones de libras, mientras que el déficit con países de la UE aumentó en 1.600 millones de libras, principalmente por el aumento de las importaciones de vehículos.

Las importaciones desde países de la UE aumentaron en 1.700 millones de libras, mientras que las exportaciones lo hicieron en 40 millones de libras. 1.500 millones del incremento en las importaciones corresponden a maquinaria y equipamiento de transporte, debiéndose 1.000 millones a las importaciones de vehículos.

Las importaciones procedentes de países de fuera de la UE cayeron en 200 millones de libras, mientras que las importaciones se mantuvieron prácticamente estáticas. Las importaciones de bienes no específicos (incluyendo oro no monetario) y de combustible fueron las que más disminuyeron, con 1.000 millones y 700 millones de libras, respectivamente. Estos descensos fueron parcialmente compensados con aumentos en las importaciones de químicos y productos manufacturados, que se incrementaron en 500 y 400 millones de libras.

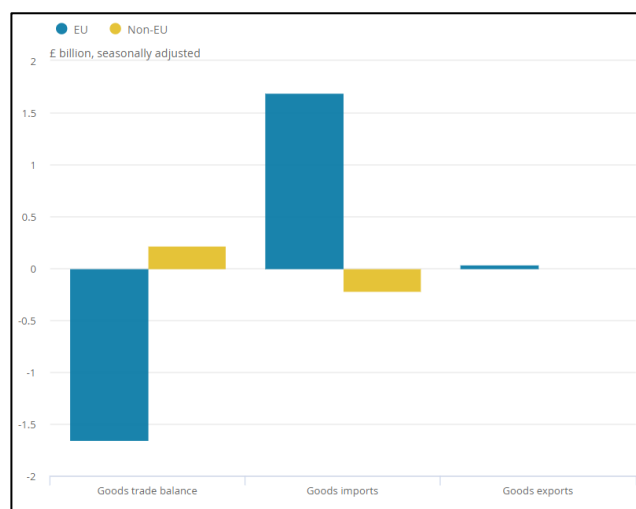


Ilustración 14: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes

Fuente: ONS

Al igual que en anteriores ocasiones, el comercio de vehículos tuvo un gran impacto en el balance de los 3 meses anteriores a diciembre de 2018. Las importaciones aumentaron y las exportaciones se redujeron, tanto con países de la UE como con países fuera del bloque comunitario. Como ya se ha indicado, las importaciones de vehículos de países de la UE aumentaron en 1.000 millones de libras, mientras que las exportaciones totales de coches cayeron en 1.100 millones de libras, debiéndose 1.000 millones a reducciones en las exportaciones a países de fuera de la UE.

El comercio de vehículos ha tenido un comportamiento irregular a lo largo de 2018. Las exportaciones cayeron desde febrero hasta mayo, aumentando posteriormente entre mayo y septiembre, en 400 millones de libras (las exportaciones a países de fuera de la UE aumentaron en 600 millones de libras, mientras que las dirigidas a la UE disminuyeron en 200 millones). Parte de la caída de las exportaciones en los tres meses anteriores a diciembre de 2018 se debe al alto valor registrado en septiembre 2018, por encima de lo estimado.

Tanto el superávit con países de la UE como el déficit con países de fuera de la UE respecto al comercio de combustibles se redujeron, principalmente por un descenso en los precios. Una reducción en el precio del petróleo implica una caída en el valor de las exportaciones de Reino Unido. Por su parte, los importadores de petróleo de Reino Unido se encuentran con importaciones más baratas. El Reino Unido es exportador neto de combustible a la UE e importador neto de combustible de países de fuera de la UE, así que cualquier caída en el precio del petróleo es probable que resulte en un aumento del balance con países de fuera de la UE y una disminución del balance con países de la UE, suponiendo que el volumen de importaciones y exportaciones de petróleo se mantiene constante

# EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

El pasado martes 12 de febrero Theresa May compareció ante la Cámara de los Comunes para informar sobre el grado de avance de las conversaciones con la UE, en relación al mandato que recibió por parte de ésta de reemplazar en el borrador de acuerdo de salida de la UE el contenido referente al backstop (la medida de respaldo para evitar el establecimiento de una frontera física en Irlanda del Norte en caso de que Reino Unido y la UE no lleguen a un acuerdo sobre cómo serán sus relaciones futuras al término del periodo de transición) por “acuerdos alternativos para evitar una frontera dura”. Indicó a los parlamentarios que al menos necesitaría un plazo de dos semanas para tratar de conseguir un cambio sobre el backstop, ya fuese el establecimiento de un límite temporal o de un mecanismo de salida unilateral para RU.

En su comparecencia, igualmente dijo que si para el día 26 de febrero no hubiera avanzado en sus negociaciones, los MPs podrían plantear enmiendas sobre su propuesta y votar sobre ellas y sobre la propia propuesta el día siguiente, el 27 de febrero.

El líder de la oposición Jeremy Corbyn acusó a May de estar agotando el tiempo para chantajear a los MPs y forzarles a apoyar su propuesta ante el temor de salir de la UE sin un acuerdo. May alegó que tan pronto como dispusiese de una propuesta que pudiera ser aprobada por la cámara, la presentaría y sometería a votación.

El 18 de febrero siete diputados laboristas que abogaban por la convocatoria de un segundo referéndum renunciaron a sus puestos en el partido, señalando el antisemitismo del líder laborista como una de las principales justificaciones de su actuación. Estos diputados formaron el Grupo Independiente en el Parlamento.

En los siguientes días, se produjeron diversas renunciaciones: el 20 de febrero, otra diputada laborista más renunció, indicando su falta de confianza en Jeremy Corbyn para poder ocupar el cargo de primer ministro, uniéndose al Grupo Independiente. El mismo día, tres diputadas conservadoras renunciaron mediante una carta dirigida a Theresa May, para unirse al grupo de laboristas disidente, convencidas de que su partido estaba llevando al país a un Brexit sin acuerdo. El 22 de febrero, otro diputado laborista, Ian Austin, renunció a su cargo, cuestionando nuevamente la capacidad de liderazgo del líder laborista. En su caso, renunció por completo a la política; no pasó a formar parte del Grupo Independiente.

El 22 de febrero, considerando que la salida sin acuerdo continúa siendo una opción posible, el gobierno de Irlanda presentó un proyecto de ley con un paquete de medidas destinadas a proteger los derechos de los ciudadanos y reducir en las empresas la disrupción que originaría un Brexit duro. Se espera que dicho proyecto este tramitado antes del 29 de marzo.

Por su parte, la tramitación del reglamento comunitario en el que se recogería la exención de visados entre Reino Unido y la UE tras el Brexit ha sido frenada, debido principalmente a la disconformidad con la calificación de Gibraltar como “colonia de la corona británica” en la redacción del borrador del texto legal. En caso de no completarse la tramitación de este reglamento, los ciudadanos de Reino Unido quedarían expuestos al abono de un visado cada vez que quisieran visitar la UE, siendo previsible la adopción por los británicos de medidas en el mismo sentido.

El pasado 1 de marzo, el Gobierno de España aprobó un Decreto Ley con una serie de medidas encaminadas a minimizar los efectos de un potencial Brexit sin acuerdo, entre las que destacan la garantía a los nacionales de Reino Unido residentes en España, así como a los turistas, al acceso a cobertura sanitaria hasta el 31 de diciembre de 2020. Igualmente, recoge asuntos como la libertad de

movimiento para los trabajadores en Gibraltar, permisos de residencia y trabajo y el reconocimiento de cualificaciones profesionales, entre otros. Estas medidas están supeditadas a la adopción por parte de Reino Unido de normas similares para los ciudadanos españoles.

Tal como se había acordado, el 26 de febrero Theresa May volvió a comparecer en el Parlamento, planteando esta vez la posibilidad de que la fecha de salida de Reino Unido de la UE se retrasase más allá del 29 de marzo.

Declaró que los parlamentarios votarán de nuevo sobre el acuerdo de salida el día 12 de marzo. En caso de que el Gobierno no consiguiese el apoyo necesario para aprobarlo, presentará una moción el día 13 para preguntar al Parlamento si está a favor de abandonar la UE sin un acuerdo de salida y sin haberse establecido un marco regulatorio de las relaciones futuras entre los dos bloques, indicando que Reino Unido solamente abandonará la UE el 29 de marzo de 2019 sin acuerdo si hay un consentimiento explícito del Parlamento para ello.

En caso de que el Parlamento rechazase la propuesta de May, y rechazase igualmente la salida de la UE el 29 de marzo sin disponer de un acuerdo entre ambas partes, el Gobierno presentaría el 14 de marzo una nueva moción en la que preguntaría al Parlamento si quiere solicitar una “extensión limitada” del artículo 50, que no iría más allá del mes de junio, de modo que Reino Unido no pueda participar en las elecciones europeas.

El mismo día 26 de febrero, el Gobierno publicó un documento sobre el impacto económico que tendría un Brexit sin acuerdo en la economía de Reino Unido, en el que se advertía de que las empresas no estaban lo suficientemente preparadas para esta situación y que los precios de los alimentos podrían incrementarse.

Tras las declaraciones de May, el 27 de febrero los parlamentarios votaron una serie de enmiendas, rechazando la propuesta laborista de salir de la UE con un acuerdo de pertenencia a la unión aduanera y aproximación al mercado común, así como la propuesta de SNP de descartar totalmente la posibilidad de que se produzca una salida sin acuerdo.

Por otro lado, se aprobaron las enmiendas de la diputada laborista Yvette Cooper y del conservador Oliver Letwin, para garantizar la promesa de May de celebrar una votación sobre la extensión del artículo 50 bajo los términos anteriormente descritos y la propuesta del conservador Alberto Costa (que dimitió tras presentarla) que abogaba por la implementación en la legislación británica del apartado del acuerdo de retirada de la UE relativo a los derechos de los ciudadanos.

El 11 de marzo se hizo público que Theresa May había negociado con el presidente de la Comisión Europea Jean-Claude Juncker añadir nuevas aclaraciones al acuerdo con el fin de evitar un backstop indefinido, sin haberse modificado el texto del borrador de acuerdo aprobado el pasado noviembre. Juncker declaró que no se realizarían más interpretaciones ni aclaraciones, sino que ésta sería la última revisión sobre el asunto.

## FECHAS CLAVE EN EL 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 vota sobre el acuerdo de salida de la UE negociado por Theresa May. La propuesta es rechazada por 432 votos en contra frente a 202 votos a favor. El líder de la oposición Jeremy Corbyn, presenta una moción de censura contra la Primera Ministra.
- 16 de enero de 2019: Theresa May obtiene la confianza del Parlamento, con 325 votos a favor y 306 en contra. Inicia conversaciones con el resto de grupos parlamentarios para consensuar una propuesta que logre el respaldo de la mayoría de la Cámara de los Comunes.
- 21 de enero de 2019: May presenta en el Parlamento su plan B, sin apenas modificaciones respecto a la propuesta inicialmente presentada.
- 28 de enero de 2019: El ministro del Interior expone las limitaciones al tráfico de personas que se impondrán ante un Brexit sin acuerdo.
- 29 de enero de 2019: Los parlamentarios rechazan nuevamente la propuesta de Theresa May. Se aprueba una enmienda a la misma que incluye el mandato de modificar el backstop en el borrador del acuerdo por un acuerdo alternativo para evitar una frontera dura en Irlanda del Norte.
- 26 de febrero de 2019: Theresa May anuncia la próxima fecha en la que el Parlamento votará sobre su propuesta de salida de la UE. Se plantea por primera vez la posibilidad de retrasar el Brexit más allá del 29 de marzo de 2019.
- 12 de marzo de 2019: La Cámara de los Comunes votará de nuevo sobre el acuerdo de salida de Theresa May.

- 13 de marzo de 2019: En caso de rechazar la propuesta de May, los parlamentarios votarán sobre si están de acuerdo en que Reino Unido pueda salir de la UE sin un acuerdo negociado.
- 14 de marzo de 2019: En caso de haberse rechazado en el Parlamento la propuesta de salida de May, y haberse rechazado igualmente la posibilidad de un Brexit sin acuerdo, se preguntará a los parlamentarios si están de acuerdo con solicitar una extensión limitada del artículo 50, que retrase el Brexit más allá del 29 de marzo, fijándose como límite para esta extensión finales de junio de 2019.
- Marzo 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.
- 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. Considerando que el Brexit ocurre el 29 de marzo de 2019 con un acuerdo negociado, empezarán las conversaciones sobre las relaciones futuras 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.
- Abril de 2019: Si, por el contrario, Reino Unido finalmente abandona la UE sin un acuerdo negociado, las conversaciones sobre las relaciones entre los dos bloques se reiniciarán, apremiadas por la previsible disrupción que se producirá en distintas áreas, como puertos o fronteras. Para el día 18 de abril, Reino Unido debe haber comunicado a la UE si ejecutará la contribución de 7.000 millones de € al presupuesto de 2019 de la UE, estando programado el primer pago para el día 30 de abril de 2019.
- 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.

Puede consultarse el timeline actualizado en la web [brexit.eus](https://brexit.eus).

# IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS

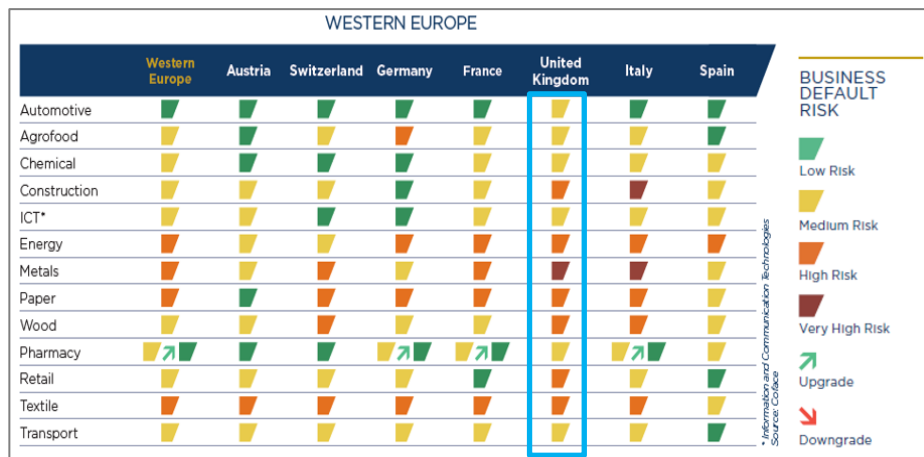
A continuación, se muestra la evaluación de riesgos de los principales sectores de actividad de Reino Unido más reciente publicada por Coface, realizada para el mes de enero de 2019.

|                  |           |
|------------------|-----------|
| AGRI-FOOD        | HIGH      |
| AUTOMOTIVE       | HIGH      |
| CHEMICAL         | MEDIUM    |
| CONSTRUCTION     | VERY HIGH |
| ENERGY           | HIGH      |
| ICT*             | MEDIUM    |
| METALS           | VERY HIGH |
| PAPER            | HIGH      |
| PHARMACEUTICAL   | MEDIUM    |
| RETAIL           | HIGH      |
| TEXTILE-CLOTHING | HIGH      |
| TRANSPORT        | MEDIUM    |
| WOOD             | HIGH      |

Los resultados para el primer mes del año no difieren de los publicados en su último informe "Barometer country and sector risk Q3 2018", continuando los sectores de construcción y las industrias relacionadas con el metal como los que presentan un nivel de riesgo más alto.

Comparando con los últimos resultados publicados para el año anterior, se observa un aumento del riesgo en los sectores agroalimentario, automoción y construcción.

*Ilustración 15: Evaluación de riesgos por sectores RU, enero 2019 Fuente: Coface*



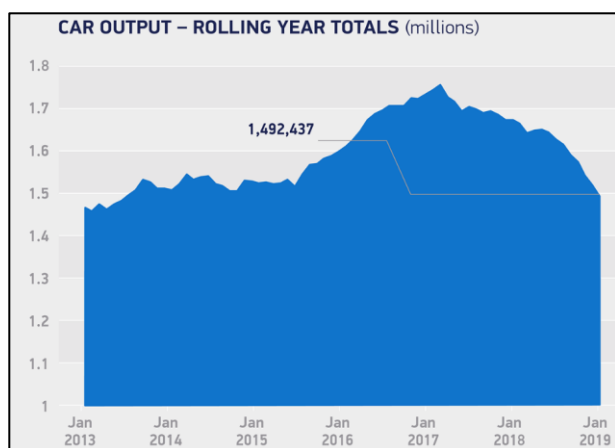
*Ilustración 16: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2017*

*Fuente: Coface*

## PRINCIPALES SECTORES DE ESPECIAL INTERÉS PARA EUSKADI

### Sector automovilístico

La producción de vehículos en Reino Unido cayó prácticamente un 20% en el mes de enero, encadenando ocho meses de caídas, coincidiendo con un fuerte deterioro en algunos de los mercados de exportación más importantes para el país, como son China o Europa continental.



Según las últimas cifras publicadas por la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Motores (SMMT por sus siglas en inglés), durante el mes de febrero las ventas de vehículos han experimentado un crecimiento marginal tras encadenar cinco meses consecutivos de descensos.

A pesar de ello, en cifras acumuladas, hasta el mes de febrero de 2018 se habían vendido aproximadamente 1.400 vehículos más de los que se han vendido hasta febrero de 2019.

Ilustración 17: Evolución producción vehículos, 2013-2019

Fuente: SMMT

Durante el mes de febrero, se vendieron 81.969 vehículos, lo que supone un aumento del 1,4% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los vehículos diésel continúan en descenso, reduciéndose un 14,3% sus ventas respecto a las de febrero de 2018. Por su parte, los vehículos de gasolina han experimentado un crecimiento del 8,3%, mientras que los vehículos de combustible alternativo continúan con la tendencia del pasado año, aumentando sus ventas un 34% en comparación al año anterior y suponiendo un 5,5% de las ventas totales del año 2019.

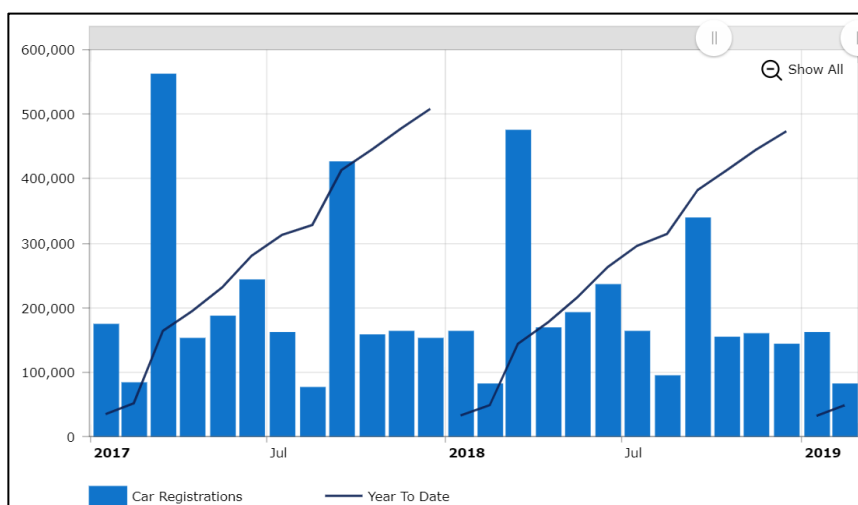


Ilustración 18: Evolución mensual matriculación vehículos, 2017-2019 feb. Fuente: SMMT

Durante el mes de febrero, han tenido lugar ciertos acontecimientos de especial relevancia para la industria automovilística de Reino Unido:

- **Honda**

El fabricante japonés anunció en febrero su decisión de cerrar su fábrica de Swindon, al suroeste de Inglaterra, en el año 2021, cuando concluya el ciclo de producción del actual modelo Civic. Actualmente se producen en ella unos 150.000 vehículos al año.

Su CEO Takahiro Hachigo insistió en que el cierre no se debe al Brexit, sino a las nuevas tendencias de la industria, entre las que destacó la irrupción del vehículo eléctrico, y al tamaño del mercado europeo, indicando que la compañía debe centrar sus inversiones en mercados de mayor volumen para que éstas sean rentables, comparando la producción europea con la china y estadounidense. Esta decisión afectará directamente a los 3.500 trabajadores de la fábrica de Swindon, e indirectamente a otros 3.500 empleos de compañías suministradoras de Honda, según declaraciones de un alto ejecutivo de la empresa.

Honda también ha anunciado que prescindirá de su fábrica en Turquía, que cuenta con 1.100 personas en plantilla y produce aproximadamente 38.000 coches al año.

- **Jaguar Land Rover**

Ante la incertidumbre sobre la disrupción que pueda causar el Brexit, JLR declaró que detendrá la producción de sus plantas en el país durante la semana del 8 al 12 de abril.

En contraposición al movimiento adoptado por Honda, JLR planea realizar fuertes inversiones en Reino Unido como parte de su estrategia para electrificar su gama de vehículos, con el objetivo de que para el año 2020 todos ellos estén impulsados en cierta medida por energía eléctrica.

La noticia se produce tras haber anunciado en el mes de enero hasta 4.500 despidos en los próximos dos años, debido al declive de popularidad de los motores diésel, que actualmente incorpora el 90% de su gama y a la disminución de las ventas en China, que venía siendo su mercado más rentable. No obstante, desde JLR se ha declarado que existen visos de recuperación en el mercado chino, aunque no se ha especificado cómo la decisión de inversión afectará al anuncio de estos despidos.

- **Ford**

El fabricante Ford declaró que un Brexit sin acuerdo resultaría catastrófico para las operaciones de su empresa en Reino Unido, y que realizaría “lo que fuese necesario” para proteger su negocio. Actualmente, emplea a 13.000 personas en Reino Unido, en sus fábricas de Bridgend, Dagenham, Halewood y Dunton.

En el mes de enero, ya anunció que como parte de su plan de ahorro de costes por valor de 14.000 millones de dólares, despediría a miles de trabajadores en Europa. En este sentido, el diario The Times publicó que en una llamada telefónica con Theresa May, la compañía indicó que se estaba preparando para mover la producción fuera de Reino Unido. Estas declaraciones no han sido confirmadas por el fabricante.

- **Nissan**

El pasado mes de enero el fabricante Nissan anunció el traslado de la producción de la versión del SUV X-Trail de la planta de Sunderland a Japón debido a la incertidumbre generada por el Brexit. En marzo se ha dado a conocer que en consecuencia está considerando recortar líneas de producción en la planta, lo que podría implicar la pérdida de 400 puestos de trabajo, aunque desde Nissan se han tachado estas afirmaciones de rumores. Actualmente la fábrica de Sunderland emplea a unas 7.000 personas.

- **Vauxhall**

Recientemente, Carlos Tavares, el CEO de PSA, propietaria de Vauxhall, declaró que desde que se anunció el Brexit, la rentabilidad del fabricante se ha doblado, y tanto la cuota de mercado como la satisfacción de los consumidores han aumentado.

Durante su pertenencia a General Motors, Vauxhall era una compañía que arrojaba pérdidas desde el año 1999, pero la adquisición por parte de PSA dio la vuelta a la situación, reportando beneficios el pasado año por importe de 736 millones de libras.

El fabricante anunció que durante el mes de marzo, cerrará temporalmente su fábrica de Luton, mientras adapta las líneas de producción para la nueva furgoneta Vivaro, lo que garantiza la actividad en la planta durante al menos una década, con el objetivo de aumentar la producción desde las actuales 60.000 hasta las 100.000 unidades anuales.

- **BMW**

El Grupo BMW, que actualmente cuenta con 4 plantas en Reino Unido (Hams Hall, Swindon, Oxford y Goodwood) y ocupa a 8.600 empleados en ellas, declaró que en caso de producirse un Brexit sin acuerdo, podría dejar de fabricar el modelo Mini en el país. Según palabras de Peter Schwarzenbauer, el directivo responsable de las marcas Mini y Rolls Royce, la empresa necesitaría considerar trasladar la producción fuera de Reino Unido ya que no podría soportar los sobrecostes a los que necesariamente deberán hacer frente, en caso de un Brexit sin acuerdo. Además, indicó que la producción de ciertos motores que actualmente se realiza en Hams Hall, Birmingham, podría perderse y trasladarse a Austria.

- **Toyota**

El fabricante Toyota en declaraciones recientes en el Salón Internacional del Automóvil en Ginebra indicó que un Brexit sin acuerdo podría poner en riesgo las futuras inversiones en su fábrica de Derby. Abogó por un marco legal entre Reino Unido y la UE igual al actual, y admitió que a falta de tan pocos días para el 29 de marzo, ya esperaba que se supiera qué iba a ocurrir con el Brexit.

También indicó que Toyota se sobrepondrá en el corto plazo a cualquier problema que se produzca en caso de una salida sin acuerdo. Sin embargo, recordó que los preparativos para ese escenario han sido caros, y dijo que si el efecto a largo plazo del Brexit es muy negativo, eso podría implicar la pérdida de trabajo en su planta de Derby.

- **Aston Martin**

El CEO de Aston Martin Andy Palmer declaró en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra que las ventas de vehículos de lujo están evolucionando positivamente, habiendo crecido el beneficio el pasado año un 25% y el volumen de ventas un 26%, destacando el crecimiento en China con un 31%.

Preguntado sobre la implicación del Brexit en su negocio, respondió que no podrían fabricar Aston Martin fuera de Reino Unido, ya que la pertenencia al país forma parte de la marca, y que su futuro está ligado al de éste, ocurra lo que ocurra con el desenlace del Brexit. En este sentido, ha anunciado la creación de un fondo de 30 millones de libras para paliar la disrupción provocada por esta situación.

- **Porsche**

La marca Porsche, propiedad del grupo alemán Volkswagen, que no cuenta con planta productiva en Reino Unido y por tanto todas las ventas de sus vehículos en el país son importaciones, avisó a sus clientes de que los precios de sus vehículos podrían aumentar un 10% como consecuencia de la salida de Reino Unido de la UE. Se ha advertido a los clientes cuyos vehículos se espera que lleguen al país con posterioridad al 29 de marzo de que podrían verse afectados por este arancel, dándoles la oportunidad de modificar la orden de compra si lo desean.

## Sector aeronáutico

### **Fabricantes**

- **Airbus**

Airbus anunció durante el mes de febrero que dejaría de fabricar el modelo A380 en el año 2021, 14 años después de entrar en producción y tras conocerse la decisión de la aerolínea Emirates, el principal comprador de este modelo, de recortar drásticamente su pedido, reduciéndolo en 39 unidades, ante las dificultades de llenar el avión en ciertas rutas. El modelo tiene capacidad para más de 500 pasajeros y necesita volar completo para ser rentable.

Tom Enders, el CEO de la compañía, declaró que ante la falta de pedidos debían detener la producción. Las últimas estimaciones apuntan a una inversión realizada por la compañía para desarrollar este modelo de 18.000 millones de libras. Varios gobiernos europeos participaron en el lanzamiento del programa, entre ellos, el gobierno de Reino Unido, con préstamos iniciales por valor de 530 millones de libras, y posteriormente con otros 200 millones de libras prestados a Rolls-Royce para el desarrollo de los motores Trent 900 instalados en el avión. Estos préstamos se devuelven con las ventas de cada avión.

Enders descartó prácticamente el reembolso de los principales pendientes de pago a los distintos gobiernos, indicando que participaron en la inversión sabiendo que ésta entrañaba un riesgo, en función del éxito comercial que el modelo tuviera en el mercado.

- **Bombardier**

Recientemente, el fabricante canadiense, que es el principal empleador en Irlanda del Norte, contando con 4.000 empleados en sus cuatro fábricas de Belfast, y que hasta ahora había adoptado una política más discreta respecto al Brexit que otros fabricantes de Reino Unido, ha advertido al DUP (Partido Unionista Democrático sus siglas en inglés, el partido político más grande de Irlanda del Norte) de las serias consecuencias que podría tener para sus operaciones en la zona un Brexit sin acuerdo, haciendo mención directa a un incremento sustancial en el desempleo, limitaciones respecto a la disponibilidad de alimentos y el consiguiente malestar social.

Actualmente, Bombardier representa aproximadamente el 10% de las exportaciones de Irlanda del Norte.

### **Operadores**

El pasado 7 de marzo el gobierno de Reino Unido anunció que en caso de producirse un Brexit sin acuerdo, para no interrumpir el tráfico aéreo a partir del 29 de marzo, permitiría a las aerolíneas de la UE continuar volando al país durante un periodo transitorio, en línea con la medida excepcional planteada por Bruselas, pero extendiendo el horizonte temporal hasta marzo de 2020.

No obstante, desde Reino Unido se ha indicado el compromiso de fijar unas reglas menos estrictas que las europeas en relación a la propiedad de las aerolíneas. Mientras que la actual normativa comunitaria establece que las aerolíneas que vuelan dentro del espacio aéreo europea deben ser controladas en más de un 50% por accionistas nacionales de la UE, desde Reino Unido se indica que lo importante en una aerolínea es que ésta sea segura y esté regulada de manera apropiada, no la nacionalidad de sus dueños, haciendo alusión directa a que las restricciones de propiedad y control están anticuadas, no reflejan la realidad de los mercados globales y solamente dificultan la capacidad de las aerolíneas para captar capital.

Desde Bruselas se ha dado un plazo de 6 meses a partir de la fecha del Brexit para ajustar la estructura accionarial a las exigencias normativas.

- **IAG**

El grupo IAG informó en febrero que había establecido un límite a la cantidad de inversores no comunitarios que pueden poseer acciones en caso de que se produzca un Brexit sin acuerdo, suponiendo éstos en el momento actual un 47,5% del accionariado aproximadamente.

Sin embargo, dentro de la categoría de inversores comunitarios, se seguía considerando a los accionistas de Reino Unido, estimándose que el porcentaje de control en manos de accionistas de fuera de la UE podría ascender hasta el 70% en caso de tratar a los británicos como no comunitarios. Los inversores de RU no estarán sujetos a estas restricciones a no ser que IAG les notifique lo contrario.

Como consecuencia de esta decisión, la aerolínea ha sido eliminada del índice bursátil MSCI y su cotización está sufriendo un duro castigo.



Ilustración 19: Cotización acciones IAG Fuente: BME

Desde la UE se ha clasificado la pretensión de considerar a los accionistas de Reino Unido como comunitarios tras el Brexit como un sinsentido.

- **Ryanair**

Ryanair anunció que estaba trabajando de forma acelerada en planes de contingencia para garantizar que más del 50% de su capital esté en manos europeas. Entre las medidas acordadas, se ha indicado que todas las acciones en posesión de no nacionales de la UE, incluyendo las que están en manos de inversores del Reino Unido, serán tratadas como “acciones restringidas”, lo cual implicará que sus propietarios no tendrán derecho de asistir, intervenir o votar en ninguna de las reuniones de la compañía.

Igualmente, anunció que continuaría aplicando la prohibición de adquirir acciones para no nacionales de la UE, vigente desde 2002. Por tanto, desde la fecha en que se produzca la salida de Reino Unido de la UE, los nacionales de Reino Unido no tendrán posibilidad de adquirir acciones ordinarias.

- **Flybmi**

La compañía anunció el 16 de febrero el cese de operaciones por bancarota, debido al encarecimiento de los carburantes y de los derechos de emisión, pero citando fundamentalmente la incertidumbre causada por el Brexit como razón principal, indicando que la inestabilidad le ha impedido asegurar contratos en Europa.

La aerolínea empleaba a 376 personas entre Reino Unido, Alemania, Suecia y Bélgica. La firma BDO ha sido designada como administrador concursal.

## Sector financiero

A finales del mes de febrero, la UE actualizó sus normas sobre acceso a su mercado financiero para terceros países ajenos al bloque comunitario. Estas medidas serán de aplicación a las empresas de

servicios financieros de Reino Unido que quieran seguir operando en el bloque comunitario en caso de que se produzca un Brexit sin acuerdo.

Las medidas se han diseñado considerando la necesidad de asegurar la equivalencia regulatoria en un centro financiero mundial tan arraigado en la economía comunitaria como lo es la City de Londres, que quedará fuera de la jurisprudencia de la UE en ese escenario.

En esta normativa, se regula el acceso a la prestación de servicios de asesoramiento financiero, la organización de ofertas públicas iniciales, gestión de activos y apoyo en procesos de fusiones y adquisiciones empresariales. El acuerdo está pendiente de aprobación en el Parlamento Europeo, y se espera que su aplicación comience en el año 2020.

Un reciente estudio del think tank New Financial ha revelado que más de 275 empresas han trasladado o están trasladando parte de sus negocios, empleados o activos desde Reino Unido a otros países de la UE, como preparación ante el Brexit. A fecha actual, los bancos, gestores y compañías de seguros han trasladado fuera de Reino Unido activos por valor superior al billón de libras. Desde la organización se indica que estas cifras únicamente corresponden a datos que las compañías han hecho públicos, y estiman que pueden existir otros movimientos a los que no se les haya dado publicidad.

Entre los principales destinos de estas inversiones destacan Dublín, con 100 compañías trasladadas, seguida de Luxemburgo, París, Frankfurt y Ámsterdam, con 60,41, 40 y 32, respectivamente.

A finales de febrero, JP Morgan, HSBC y Barclays dejaron de operar en España como filiales de entidades británicas para hacerlos como filiales dependientes de esos mismos bancos, domiciliados en otros Estados miembros de la UE, siendo Francia para HSBC, Irlanda para Barclays y Luxemburgo para JP Morgan, que ha fusionado la filial británica de la que dependía la sucursal española con la entidad luxemburguesa.

Por su parte, Barclays anunció que ha provisionado 150 millones de libras en anticipación a la incertidumbre económica generada por el Brexit, reportando un beneficio para el año 2018 de 3.5000 millones de libras.

Por otro lado, el Banco de Inglaterra y el Banco Central Europeo han activado un acuerdo especial para garantizar que los mercados financieros puedan funcionar sin problemas durante los meses que comprenden la salda de Reino Unido de la UE.

Se trata de la activación de una línea de acuerdos de swaps de divisas semanales orientados a suministrar liquidez en euros a los bancos británicos, como preparación ante el Brexit

## Sector ferroviario

Según un reciente análisis realizado por Transport for London (TfL), en caso de producirse un Brexit sin acuerdo, podrían darse colas diarias de hasta 15.000 pasajeros en el servicio de trenes Eurostar, en la estación de St. Pancras. Se podría llegar a esta situación si Francia impusiese a los nacionales de Reino Unido y de países de fuera de la UE controles de pasaporte rigurosos. En la actualidad, las autoridades francesas llevan a cabo controles mínimos ya que se hace un uso intensivo de las puertas mediante pasaporte electrónico, y las colas no suelen ser de más de 200 personas al día, por lo que no se producen retrasos significativos.

Desde el gobierno de Reino Unido se ha indicado que esta situación no podría permitirse, por lo que sería necesario cancelar trenes y avisar con antelación a los pasajeros, estimándose una reducción en los servicios de Eurostar que podría alcanzar el 60%, para evitar estas colas. Por su parte, Eurostar ha declarado que la compañía no sería comercialmente viable durante más de 12 semanas en el peor escenario posible.

## **Proyectos**

- **Crossrail**

El director ejecutivo de Crossrail, Mark Wild, declaró recientemente ante el Parlamento de Reino Unido que desde el año 2016 ya se era consciente de que los proyectos de las estaciones se estaban retrasando, y afirmó que no había ninguna posibilidad de que la apertura de Crossrail se produjese este año, planteando la duda de que incluso pueda estar finalizado y en condiciones de abrirse el próximo año. En este sentido, desde la compañía se indicó que durante el mes de abril se haría público un calendario con la fecha de apertura, pero que no se establecería una fecha concreta, sino una franja temporal.

- **HS2**

Se trata de un proyecto dirigido a conectar mediante una red de alta velocidad 8 de las 10 ciudades más pobladas de Reino Unido (Birmingham, Londres, Leeds, Manchester, Liverpool, Sheffield, Edimburgo y Glasgow). Cuenta con un coste presupuestado de 56.000 millones de libras.

No obstante, en declaraciones recientes, el presidente de la compañía Mark Thurston declaró que al tratarse de un proyecto de inversión tan a largo plazo, con un horizonte temporal de 25 años, el precio real no puede conocerse aún, hasta que se hayan establecido todos los contratistas. Una reciente investigación ha detectado que el coste de la compra de terrenos para la Fase 1 se ha triplicado en seis años, hasta alcanzar los 3.000 millones de libras.

El pasado mes de diciembre, se especuló sobre la posibilidad de que este proyecto no llegase a construirse, tras las declaraciones realizadas por la Secretaria Principal del Tesoro, Elizabeth Truss, que en el marco de la revisión sobre las partidas del gasto del gobierno que se encontraba realizando, dijo que el Parlamento debía estar preparado para detener grandes proyectos que supusiesen costes disparatados.

Theresa May indicó que no sería candidata del partido Conservador en las próximas elecciones del año 2022, dando fuerza a la especulación sobre la posible cancelación del proyecto, ya que los principales favoritos a sucederla, como son Boris Jhonson, Adrea Leadsom, Liz Truss o David Lidington, no son partidarios de seguir con él. Un cambio en el gobierno, en su primera ministra, o la existencia de presiones para reducir el gasto público podrían llevar a que el HS2 se abandonase.

A día de hoy, se han gastado más de 4.000 millones de libras en los trabajos de preparación para la primera fase del HS2, desde Londres a Birmingham, que se espera esté completa para 2026. Por su parte, la legislación para aprobar las extensiones a Crewe, Manchester y Leeds se han retrasado hasta 2020.

## Sector biotecnológico

Según un estudio de la consultora PwC, los sectores farmacéutico, de tecnología médica, biotecnología, investigación clínica y los organismos reguladores emplean directamente a 140.000 personas, ascendiendo la cifra a medio millón al incluir la totalidad de la cadena de suministro. Sin embargo, dos tercios de los medicamentos que se usan en Reino Unido se importan de la UE, y el 90% de ellos entran por Dover y Folkestone actualmente.

Las compañías farmacéuticas comenzaron a acumular stock de medicamentos, duplicar tests, transferir licencias y planificar transportes marítimos de medicamentos de y hacia la UE en barcos alquilados por el gobierno a través de seis rutas portuarias nuevas (Immingham, Felixstow, Poole, Plymouth, Portsmouth y Ramsgate).

La amenaza de un Brexit sin acuerdo ha forzado a la compañía GlaxoSmithKline (GSK), que cuenta con 17.000 empleados en Reino Unido, a construir nuevos laboratorios para realizar pruebas paralelas sobre sus productos y trasladar licencias para asegurarse de que sus productos puedan seguir vendiéndose en la UE. La empresa está gastando 70 millones de libras en la aplicación de medidas, entre las que se encuentra el alquiler de espacio de almacenamiento adicional. Un Brexit sin acuerdo podría suponer un sobre coste de 50 millones de libras por año en aranceles.

Por su parte, AstraZeneca, con 6.500 empleados en Reino Unido, está destinando 50 millones de libras a la aplicación de medidas que incluyen la revisión de las rutas comerciales y el acopio de stock de medicamentos, llegando a acumular existencias para hasta tres meses en la UE y de 4 meses en Reino Unido.

Pfizer, que planea cerrar la planta de empaquetado de Havant en la que trabajan 270 empleados, y llevar el trabajo a Bélgica, estima costes de 78 millones de libras por el Brexit. Por su parte, Novartis también ha anunciado para 2020 el cierre de su fábrica de Grimsby, que actualmente cuenta con 395 empleados. Si bien ambas decisiones fueron anunciadas con posterioridad al mes de junio de 2016, las dos compañías han declarado que no fueron motivadas por el Brexit.

Otras compañías llevan meses realizando los preparativos necesarios para aumentar su nivel de stock, como Roche y MSD, que planean acumular existencias adicionales a las habituales para seis semanas, o Sanofi, que pretende abastecerse para un periodo mínimo de 16 semanas.

Los ejecutivos de la industria están preocupados sobre su capacidad después del Brexit para contratar científicos cualificados en Reino Unido, mientras que los investigadores están preocupados por quedarse fuera de los acuerdos de colaboración para la investigación financiados por la UE. Un Brexit sin acuerdo recortaría prácticamente a la mitad la financiación de Reino Unido procedente del programa de la UE Horizonte 2020.

Reino Unido también ha perdido la Agencia Europea de Medicamentos (AEM), que en enero pasó a instalarse en Ámsterdam, y supuso la pérdida de 900 empleos en el país. A pesar de este movimiento, la AEM debe continuar pagando por el alquiler de su sede en Londres, que se formalizó en un contrato de 25 años de duración.

## 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. En el mes de enero, se concedió una prórroga del contrato anterior que expira el día 28 de marzo de 2019, un día antes de la fecha fijada para el Brexit. La UE quiere extender el contrato hasta finales de 2020, pero las conversaciones se han estancado hasta conocerse el desenlace del Brexit.

Respecto a la evolución del sector energético, los últimos datos provisionales publicados por el Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS) del gobierno de Reino Unido, relativos al cuarto trimestre de 2018, revelan que un 32,64% de la energía producida procede de fuentes renovables, frente al 25,67% que suponía en el último trimestre de 2017.

La generación de energía renovable en el último trimestre fue de 23,36 TWh, lo que supone un aumento del 51% respecto a la energía generada con estas fuentes durante el trimestre anterior, que fue de 15,52 TWh. El mayor crecimiento se registró en la generación de energía hidroeléctrica, que aumentó un 146% respecto a los registros del trimestre anterior, alcanzando los 1,49 TWh.

Por su parte, la generación de energía solar se redujo un 67%.

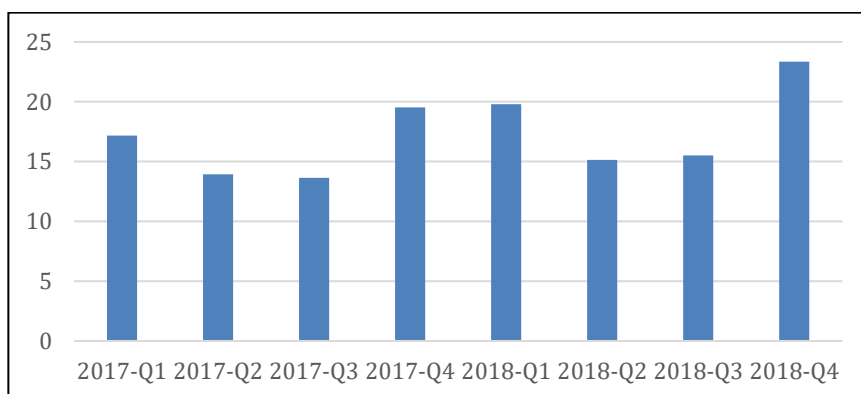


Ilustración 20: Producción energía fuentes renovables

Fuente: Gov.uk

## Nuevas tecnologías

Un reciente estudio de la consultora Forrester ha revelado que un Brexit sin acuerdo impactaría significativamente en el crecimiento de la industria tecnológica de Reino Unido. En su informe, se indica que durante 2017 y la primera mitad de 2018, el sector ha experimentado a nivel global un crecimiento por encima de lo esperado, pero se alerta de que la ralentización de la economía, especialmente de Europa y China, está teniendo un efecto negativo en el mercado tecnológico global.

Según su análisis, se espera que el sector reduzca su ritmo de crecimiento al 4,5% en 2019 y al 3,8% en 2020, desde el 5% alcanzado en el año 2018.

La inversión en la adopción del cloud computing, nuevas tecnologías de análisis como la inteligencia artificial, blockchain, o la necesidad de las empresas de invertir en tecnología para poder aumentar su competitividad son las fuerzas que principalmente han impulsado este crecimiento. No obstante, un crecimiento económico más lento podría condicionar la inversión en tecnología. En este sentido, el potencial Brexit sin acuerdo actuaría como un factor que empeoraría el desempeño global de las economías, ralentizando el crecimiento, especialmente de Reino Unido y sus principales socios comerciales.

Por otra parte, continúa sin estar claro cómo fluirán los datos entre Reino Unido y la UE tras el Brexit, lo cual es un punto crucial para esta industria con compañías que operan a nivel internacional.

Por otro lado, la firma de asesoramiento GP Bullhound dio a conocer que Londres es la ciudad que cuenta con más unicornios de Europa. Se conoce como unicornios a las compañías que exceden la valoración de mil millones de dólares en su etapa inicial. Según sus datos, Londres cuenta con 13 de estas compañías, que trabajan en áreas como la inteligencia artificial, machine learning, big data, ciberseguridad, marketing digital, cloud computing, Fintech, health tech... Se indica que la inversión en Londres ha caído en 2018 respecto a 2017, mientras que se ha incrementado en otras ciudades europeas. Para las fintechs es particularmente interesante estar ubicadas en la UE, para poder disfrutar del pasaporte financiero y poder prestar sus servicios en todo el bloque comunitario bajo una única regulación.



**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 1: 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: All you need to know about the UK leaving the EU](#)

[Brexit deal vote: What do I need to know?](#)

[Brexit timeline: key dates in UK's divorce from EU](#)

[May accepts reality and executes Brexit U-turn](#)

[Who are the MPs resigning to join the Independent Group?](#)

[Honda says up to 7.000 jobs at risk from closure of UK plant](#)

[Flights protected in no deal Brexit scenario](#)

[What are Brexit contingency plans for pharmaceutical industry?](#)

[EU agrees tough post-Brexit financial services rules](#)

[Prepare your business for EU Exit](#)

## 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/>
- <http://blog.basquetrade.net/>

# 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.

- **Philip Hammond**

Philip Hammond ocupa el puesto del ministro de Hacienda y Administraciones Públicas desde 2016 y es un político británico del partido conservador. Hammond estuvo a favor de la permanencia durante el referéndum y es visto como uno de los líderes que defiende una versión más suave del Brexit que la que el resto del gabinete quiere. Está a favor del acuerdo de Brexit de May y en contra del escenario de un no-deal Brexit debido al aumento en la incertidumbre en la economía, pérdida de empleo y calidad de vida que generaría.

- **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 Estado 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.