

BREXIT

INFORME DE
SEGUIMIENTO

ABRIL 2019



ÍNDICE

DATOS MACROECONÓMICOS	3
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO UNIDO	10
EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....	12
IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS	17
APÉNDICES	29
REFERENCIAS.....	32
WHO IS WHO	33

DATOS MACROECONÓMICOS

Los últimos datos publicados por la Oficina para las Estadísticas Nacionales de Reino Unido (ONS por sus siglas en inglés) sobre las cifras definitivas en relación a **la variación anual del PIB** por trimestres hasta el primer trimestre de 2019, recogen un crecimiento respecto al ejercicio anterior del 1,8%. 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.

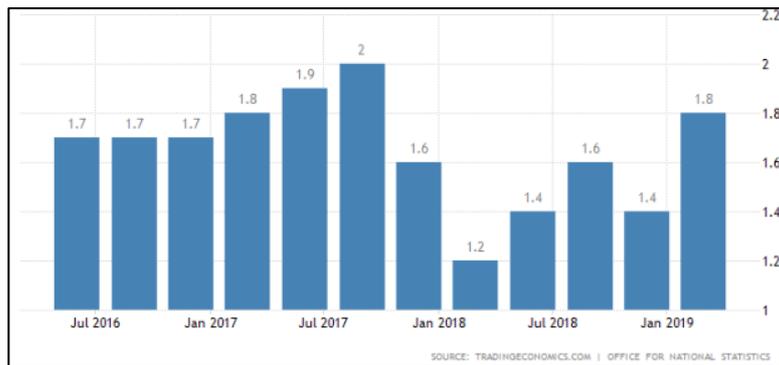


Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: Trading Economics

Por su parte, la **tasa de crecimiento trimestral del PIB** se sitúa en el 0,5% respecto al cuarto trimestre de 2018. Desde la celebración del referéndum, no se ha recuperado el nivel de crecimiento encadenado alcanzado el último trimestre de 2016.

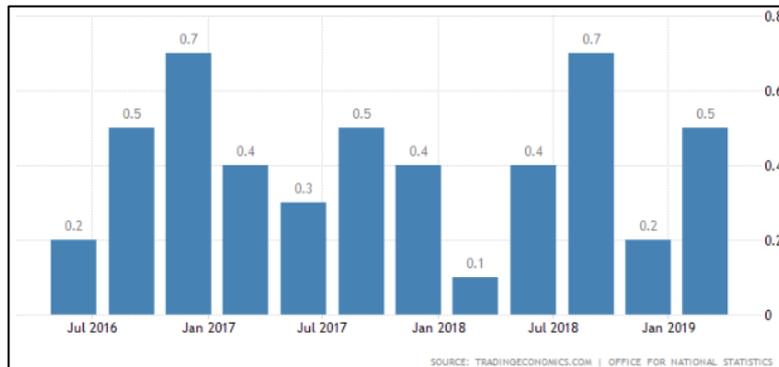


Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: Trading Economics

Recientemente, el Fondo Monetario Internacional ha hecho públicas sus predicciones sobre la evolución de la economía de Reino Unido, diferenciando distintos escenarios. En el primero de ellos, en caso de ocurrir un Brexit sin acuerdo que no ocasionase disrupción en las fronteras, la economía de Reino Unido decrecería durante 2019 y 2020, y se recuperaría en 2021, habiendo perdido un 3,5% de su tamaño durante los años anteriores.

En un escenario de Brexit sin acuerdo que además generase problemas en las fronteras, el FMI calcula una caída en el PIB del 1,4% el primer año y del 0,8% el segundo año.

Respecto al impacto en el resto de la UE, se estima que el impacto sería mucho menor en cualquiera de los escenarios, reduciendo el crecimiento en un 0,5% en 2021.

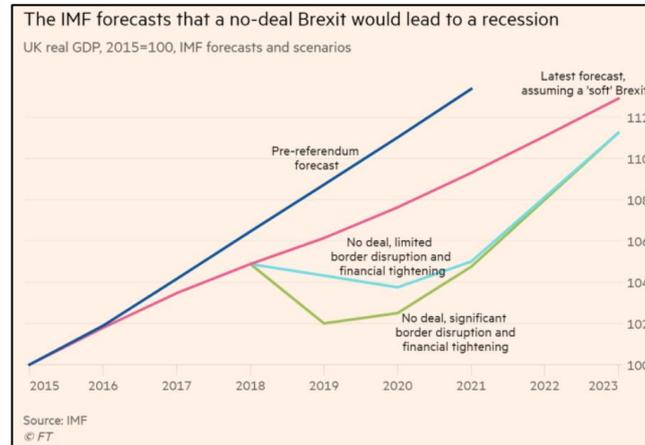


Ilustración 3: Previsiones del FMI, evolución economía de Reino Unido Fuente: Financial Times

De acuerdo con estas predicciones, la firma de consultoría EY indicó que la incertidumbre generada por el **Brexit ralentizará el crecimiento de la economía** durante el resto del año 2019, lo que impedirá que el Banco de Inglaterra eleve los tipos de interés. Se considera que el banco central está demorando aplicar esta medida hasta que se despejen las incógnitas sobre cómo concluirá finalmente el proceso de salida de Reino Unido de la UE.

Por su parte, el Monthly Growth Indicator realizado por la Confederación de la Industria Británica (CBI por sus siglas en inglés), reveló que la actividad económica en el sector privado se mantuvo plana en el primer trimestre del año, encadenando seis trimestres consecutivos en los que decrece o se mantiene. Este indicador se elabora a través de una encuesta realizada a 532 representantes de los sectores de distribución, producción y servicios.

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 2019 ligeramente por debajo, en concreto en el 1,9% a finales del mes de marzo. 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.

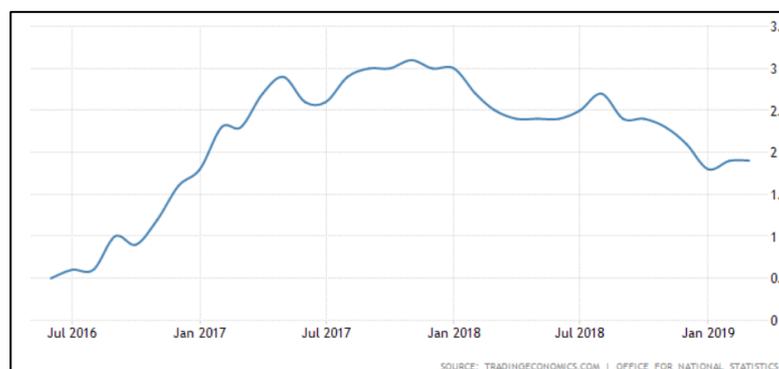


Ilustración 4: Tasa de inflación del Reino Unido Fuente: Trading Economics

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.

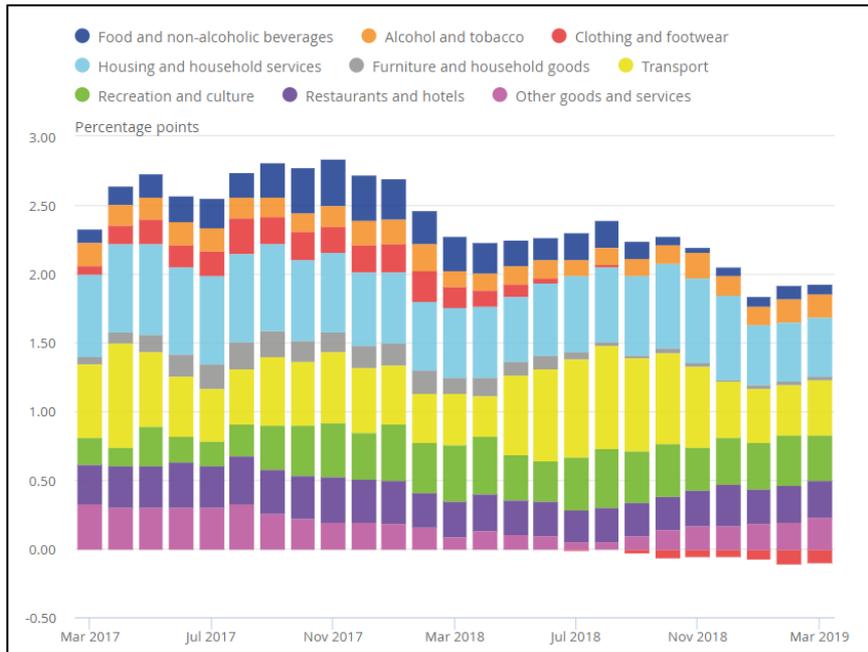


Ilustración 5: Contribución a la inflación por categoría de producto Fuente: ONS

La contribución de la mayoría de las categorías comenzó a descender durante los primeros meses de 2018, lo que provoca la caída de la tasa respecto al año anterior. Sin embargo, el patrón ha sido más variado desde la primavera de 2018, reflejando una relativa estabilidad. La contribución a la inflación de la ropa y el calzado se ha reducido continuamente desde entonces y hasta marzo de este año, mientras que la contribución de la vivienda y de los servicios domésticos aumentaron paulatinamente en 2018, reduciéndose en enero por la caída en los precios del gas y la electricidad. La contribución del transporte ha fluctuado, aumentando entre abril y agosto de 2018 y posteriormente retrocediendo gradualmente hasta experimentar un pequeño incremento en marzo de 2019. En contraposición, la contribución de la comida y las bebidas no alcohólicas cayeron de forma acentuada hasta noviembre de 2018 y se han incrementado lentamente desde entonces.

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 1,6% 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 marzo procede de la vivienda y los servicios domésticos, aportando un 0,43% al igual que en el mes anterior, e incrementándose los precios en el año un 1,4%. Dentro de esta categoría, los que mayor peso representan son los costes de la vivienda en régimen de propiedad y las tasas e impuestos.

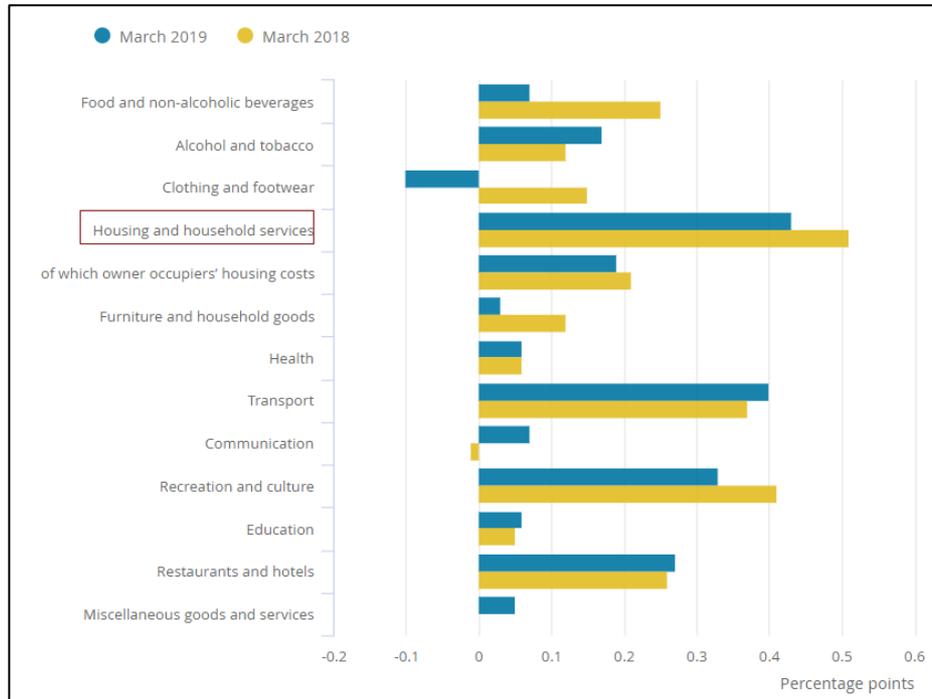


Ilustración 6: Contribución a la inflación por categoría de producto Fuente: ONS

Los precios del transporte y cultura y ocio han sido otros contribuyentes importantes, con precios aumentando un 3,2% y un 2,7% en el año y siendo los productos que han experimentado un mayor incremento de precios en los vehículos nuevos y en los paquetes vacacionales.

La contribución de los combustibles aumentó en marzo tras encadenar cuatro meses de caídas, pasando a ser la segunda mayor en el mes dentro del transporte.

Los datos más recientes disponibles sobre el **Índice de Producción Industrial** reflejan un cambio en la tendencia negativa iniciada en el mes de septiembre de 2018, situándose el indicador en febrero de 2019 un 0,1% por encima del valor registrado en el mismo periodo del año anterior.

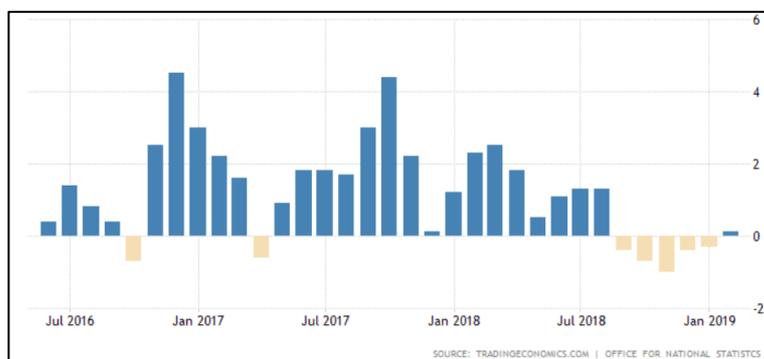


Ilustración 7 : Índice de Producción Industrial Interanual (%) Fuente: Trading Economics

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 30 de abril de 2019, la relación cambiaria se establece en 0,86248 EUR/GBP, un 0,48% superior a la existente a finales del mes anterior.



Ilustración 8: Tipo de cambio euro/libra Fuente: BdE

Según se muestra en la gráfica siguiente, **la libra esterlina ahora vale aproximadamente un 9% menos** que en la víspera del referéndum de la UE, ya que nunca recuperó su punto máximo en los últimos dos años.

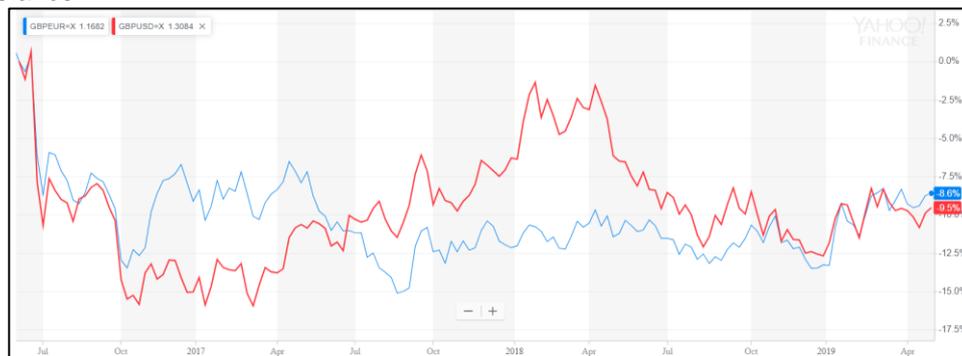


Ilustración 9: Euro v Libra, Dólar v libra Fuente: Yahoo Finance

El debilitamiento actual de la libra beneficia al índice **FTSE 100**, ya que 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.

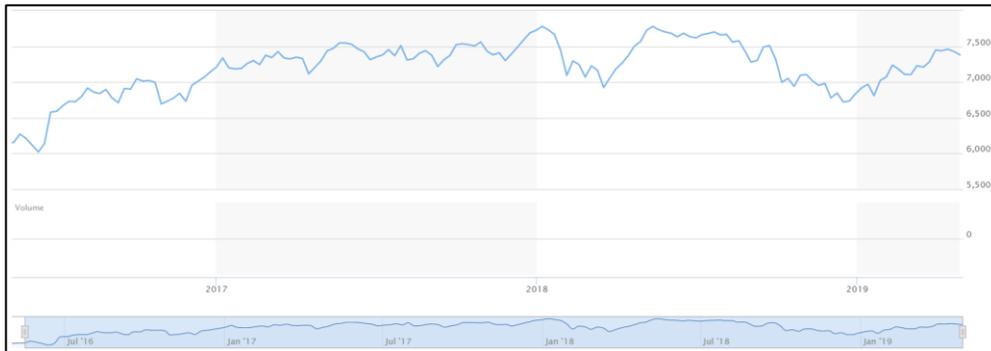


Ilustración 10: Evolución Índice FTSE 100

Fuente: MarketWatch

La debilidad actual de la libra podría conducir a la reducción en su uso como moneda de reserva. Según una encuesta realizada por Central Banking Publication, medio especializado en mercados financieros y políticas públicas, más de un tercio de las 80 personas encuestadas (directivos que trabajan en bancos centrales) podrían reducir el nivel de activos nominados en esta divisa. Actualmente, la libra es la cuarta moneda mundial preferida como activo de reserva, por detrás del dólar, el euro y el yen.

En cuanto al mercado laboral, desde junio de 2016 la **tasa de desempleo** ha experimentado un decrecimiento prácticamente constante, situándose en un 3,9% a finales de febrero del presente año.

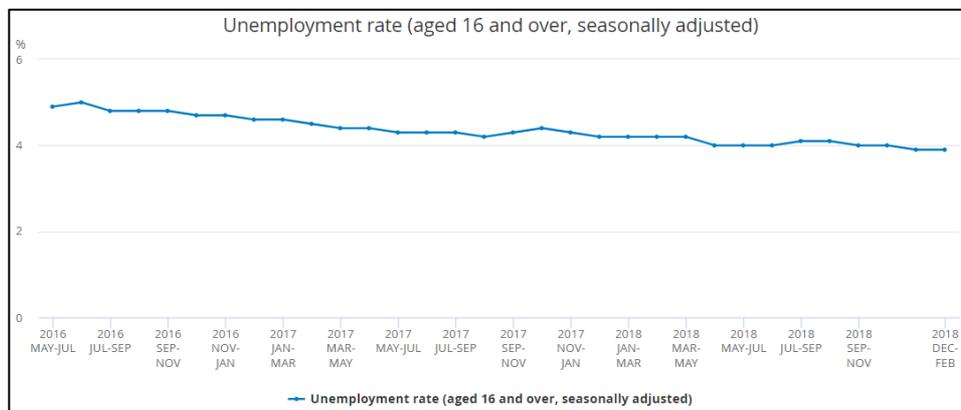


Ilustración 11: Evolución de la tasa de desempleo

Fuente: ONS

El **crecimiento de los salarios** aumentó a la tasa más rápida durante casi una década, alcanzado en enero de 2019 un crecimiento en media trimestral del 3,4% respecto al año anterior. 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. Según las últimas cifras publicadas por la ONS, en diciembre de 2018, había 2,27 millones de trabajadores de la UE en Reino Unido, 61.000 menos que en diciembre de 2017.

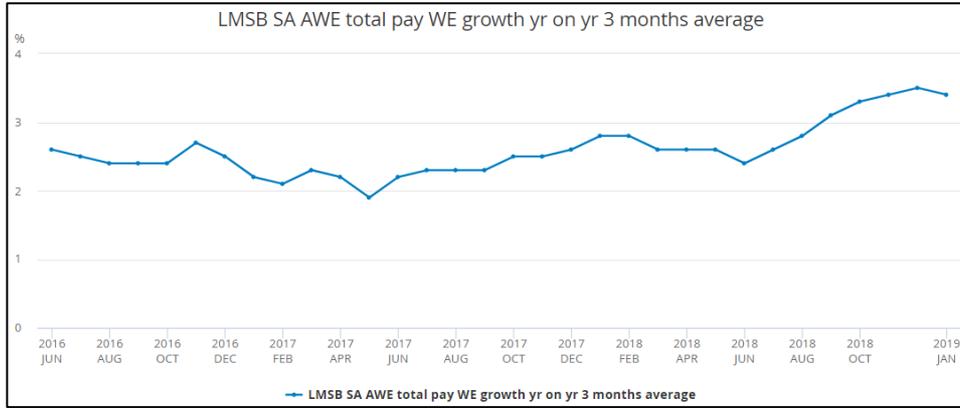


Ilustración 12: Crecimiento anual promedio de salarios (%)

Fuente: ONS

Respecto a la **inversión en Reino Unido**, las últimas estadísticas publicadas reflejan la tendencia negativa en el crecimiento de la inversión de las empresas (públicas y privadas) en Reino Unido, encadenándose cuatro trimestres de decrecimiento a cierre del año 2018, lo que no ocurría desde el año 2009:

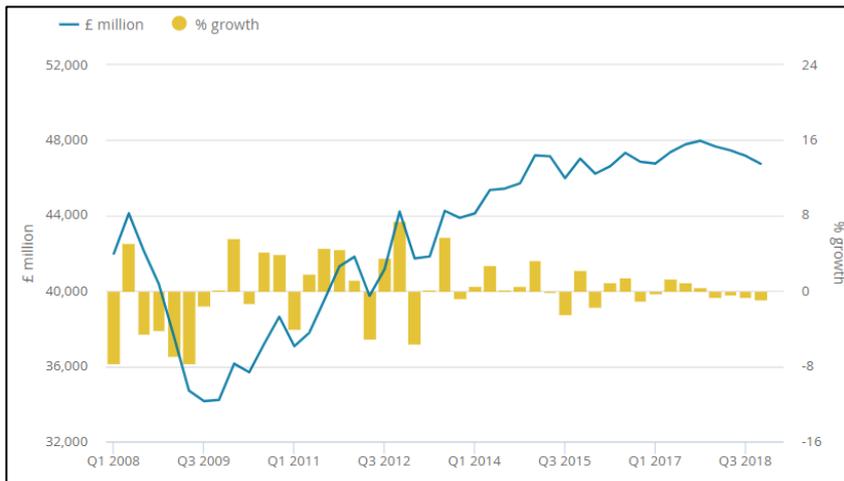


Ilustración 13: Evolución de la inversión empresarial en Reino Unido Fuente: ONS

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 febrero de 2019, en comparación con los 3 meses anteriores a noviembre de 2018. El déficit total del comercio del Reino Unido tanto de bienes como de servicios aumentó en 5.500 millones de libras hasta alcanzar los 13.600 millones de libras.

Respecto al **comercio de bienes**, el déficit ha aumentado en 6.500 millones de libras hasta alcanzar la cifra récord de 41.400 millones de libras, fundamentalmente por el aumento en 3.200 millones de las importaciones de bienes no específicos (incluyendo oro no monetario). **Las importaciones de maquinaria y equipamiento de transporte aumentaron en 1.300 millones de libras** en los 3 meses anteriores a febrero de 2019, principalmente por el aumento de 800 millones de libras en las importaciones de vehículos. Las importaciones de productos químicos aumentaron en 900 millones, debido en su mayor parte a las importaciones de productos médicos, farmacéuticos, orgánicos y otros químicos. Estos aumentos se vieron parcialmente compensados por la caída en las importaciones de combustibles, por valor de 1.800 millones de libras.

Por su parte, la caída en las exportaciones se explica básicamente por **la reducción en la exportación de combustibles, por un valor de 1.400 millones de libras**.

El aumento del superávit en el **comercio de servicios** compensó parcialmente este aumento del déficit en el comercio de bienes en los tres meses anteriores a febrero de 2019. Se incrementó en 900 millones de libras, aumentando las exportaciones en 1.900 millones hasta alcanzar los 74.400 millones de libras, mientras que las importaciones aumentaron en 1.000 millones de libras, cerrando el periodo en 46.500 millones de libras.

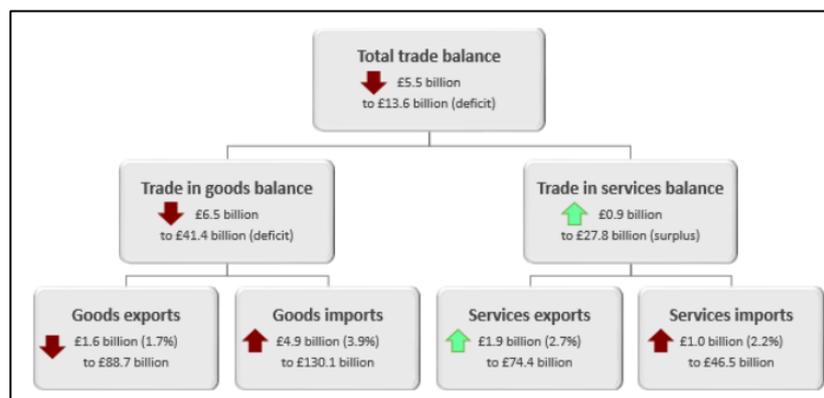


Ilustración 14: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a febrero Fuente: ONS

Como puede observarse en la ilustración 15, en los 3 meses anteriores a febrero de 2019, el déficit en el comercio de bienes con países no pertenecientes a la UE aumentó en 5.200 millones de libras, mientras que el déficit con países de la UE aumentó en 1.300 millones de libras.

Respecto a **países de fuera de la UE**, las exportaciones se redujeron en 3.100 millones de libras, mientras que las importaciones procedentes de estos países aumentaron en 2.100 millones de libras en los 3 meses anteriores a febrero de 2019.

La caída en las exportaciones se explica por la reducción en las exportaciones de combustibles (1.200 millones), maquinaria (1.100 millones) y equipamiento de transporte (1.000 millones), como consecuencia de la reducción de exportaciones de vehículos.

Las importaciones de bienes no específicos fueron las principales contribuyentes al aumento de las importaciones de países de fuera de la UE, aumentándose en 3.300 millones, principalmente de oro no monetario. La importación de combustibles cayó en 1.400 millones de libras, mientras que la importación de maquinaria y equipamiento de transporte lo hizo en 500 millones de libras, de modo que compensaron parcialmente el efecto del incremento del oro no monetario.

Por su parte, las importaciones desde **países de la UE** aumentaron en 2.800 millones de libras, mientras que las exportaciones lo hicieron en 1.500 millones de libras. El aumento de las importaciones se debe principalmente a un incremento de 1.800 millones de libras en maquinaria y equipamiento de transporte, de los cuales 800 millones corresponden a vehículos. Respecto a las exportaciones, las partidas de mayor importancia corresponden igualmente a maquinaria y equipamiento de transporte (maquinaria eléctrica, barcos y aeronaves), que aumentaron en 1.100 millones de libras.

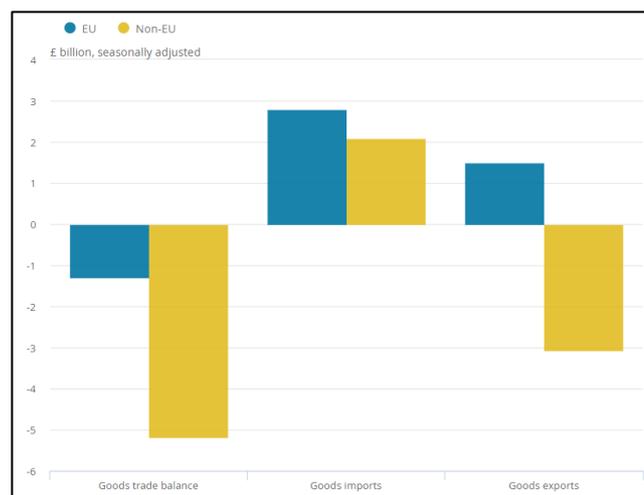


Ilustración 15: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes Fuente: ONS

Las **exportaciones de vehículos** se redujeron en 900 millones de libras, principalmente por la disminución en las exportaciones a países de fuera de la UE en 1.000 millones de libras, tras haberse registrado un inusual alto valor en septiembre de 2018. El aumento en las importaciones de vehículos procede principalmente de países de la UE, que se incrementaron en 800 millones. Este comportamiento sigue la tendencia de crecimiento mensual tras los descensos registrados entre abril y agosto de 2018.

EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

Una vez concedida la prórroga del Brexit hasta el 12 de abril, y tras conocerse el rechazo por tercera vez del Parlamento de Reino Unido al plan de salida negociado por Theresa May, los líderes europeos acordaron reunirse en una cumbre de emergencia el pasado 10 de abril para decidir cómo actuar ante estos acontecimientos.

La primera ministra de Reino Unido había vuelto a escribir al presidente del Consejo Europeo, Donald Tusk, solicitando una nueva extensión del Brexit hasta el 30 de junio de 2019, reconociendo en su escrito que si el 23 de mayo de 2019 el país aún continuaba siendo miembro de la UE, se presentaría a las elecciones al Parlamento Europeo, circunstancia que desde el gobierno británico se pretendía evitar.

La reunión de la UE concluyó con la concesión a Reino Unido de una extensión flexible, nuevamente distinta a la solicitada por May. **Reino Unido dispone ahora hasta el próximo 31 de octubre de 2019 para aprobar un plan de salida**, ya sea éste el borrador de acuerdo varias veces rechazado o una solución alternativa, como podría ser la revocación unilateral del artículo 50 con la consiguiente permanencia del país en la UE.

En caso de que el Parlamento aprobase una de estas opciones, y ésta fuese ratificada por la UE, Reino Unido podría abandonar el bloque europeo antes de la mencionada fecha límite. Theresa May declaró que su intención es abandonar la UE cuanto antes, ya que si el Parlamento lograra aprobar un acuerdo de salida antes del 22 de mayo, el país no tendría que participar en las elecciones europeas. No obstante, el 7 de mayo su gobierno confirmó que Reino Unido participaría en los comicios europeos.

May ha indicado su compromiso de someter por cuarta vez a votación el borrador de acuerdo de salida negociado en las próximas dos semanas, confiando en alcanzar hasta entonces un acuerdo con los laboristas que garantice que la legislación obtenga el respaldo parlamentario. Sin embargo, las negociaciones no parecen avanzar.

Donald Tusk declaró en una reunión del Consejo Europeo en Estrasburgo que soñaba con que Reino Unido decidiese dar marcha atrás y permanecer en la UE. Por su parte, el presidente de la Comisión Europea Jean-Claude Juncker declaró que Reino Unido no podría permanecer en el mercado único como parte de las negociaciones entre conservadores y laboristas, si los parlamentarios británicos no aprobaban antes el borrador de acuerdo de salida negociado. Indicó que la UE no puede continuar aplazando la salida de forma indefinida, y lamentó no haber intervenido en el referéndum de 2016, tras la solicitud del por aquel entonces primer ministro británico David Cameron de que Bruselas no hiciera campaña a favor de la permanencia.

El escenario de bloqueo continúa, y la presión sobre Theresa May para que renuncie a su puesto se incrementa. En abril, a pesar de no tener éxito en sus pretensiones, varios diputados conservadores se reunieron para tratar de modificar las leyes internas del partido que impiden que quien ha superado una moción de confianza pueda volver a tener que enfrentarse a ésta en el plazo de un año.

Por otro lado, el pasado 2 de mayo tuvieron lugar las elecciones locales en Reino Unido, con resultados muy negativos para el partido conservador, perdiendo 1.269 puestos y el control de 45 ayuntamientos.

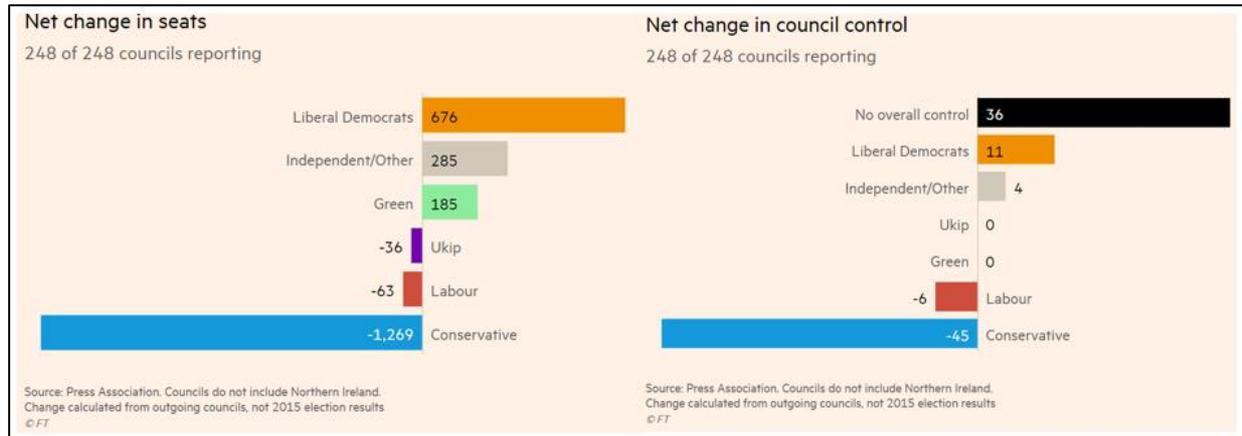


Ilustración 16: Resultados elecciones locales Reino Unido Fuente: Financial Times

El partido laborista también ha perdido representación, a pesar de que la expectativa general era que recogiese gran parte de las pérdidas del partido conservador. Los claros beneficiados han sido los liberadles demócratas, ganando 676 puestos y el control de 36 ayuntamientos.

El diario Financial Times realizó un análisis sobre los resultados de estas elecciones, concluyendo que los conservadores han perdido un tercio de sus puestos en zonas partidarias del “remain” en el referéndum de 2016, mientras que en áreas donde más del 70% de la población votó “leave”, el voto cayó un 8% de media. Es el peor resultado de unas elecciones para el partido conservador desde el año 2005. Por su parte, el partido laborista concentra sus mayores pérdidas en zonas donde al menos el 70% de la población votó “leave”.

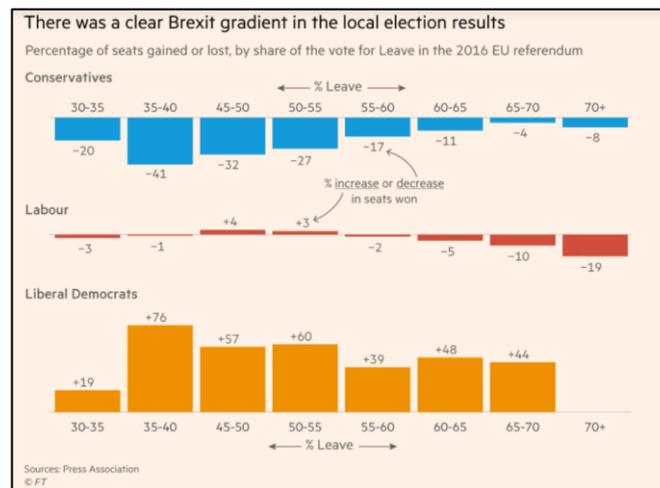


Ilustración 17: Relación voto Brexit y elecciones locales Fuente: Financial Times

Se prevé que estos resultados generen más presión sobre Theresa May y el líder de la oposición laborista Jeremy Corbyn para alcanzar un acuerdo sobre el Brexit.

Por otra parte, el mes de abril fue el elegido por Nigel Farage, antiguo líder del UKIP (Partido de la Independencia de Reino Unido) y figura clave en la celebración, campaña y resultado del referéndum

de pertenencia a la UE del año 2016, que renunció a su puesto una vez conocida la elección mayoritaria, para fundar un nuevo partido político, el Partido del Brexit, con el que planea presentarse de nuevo a las elecciones al Parlamento Europeo. En apenas tres semanas desde su fundación, el partido alcanzó los 75.000 socios y una recaudación próxima a los 2 millones de libras.

Como contrapunto a este partido, en abril se anunció también la constitución de Change UK, un nuevo partido político formado por antiguos conservadores, laboristas y activistas liberales demócratas y verdes, que se presentará a las elecciones europeas y persigue la paralización del proceso de salida de Reino Unido de la UE.

La concesión de una nueva extensión del Brexit por parte de la UE sitúa una vez más el futuro del proceso en las decisiones que adopte el Parlamento de Reino Unido, pudiendo dar lugar a multitud de escenarios distintos, **incluyendo la posibilidad de una salida desordenada de la UE el 31 de octubre en caso de no aprobarse ninguna opción alternativa** para entonces.

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 rechazó por segunda vez el acuerdo de salida de Theresa May.
- 13 de marzo de 2019: el Parlamento de Reino Unido rechazó la posibilidad de un Brexit sin acuerdo.
- 14 de marzo de 2019: el Parlamento de Reino Unido acordó solicitar a la UE una extensión del artículo 50.
- 20 de marzo de 2019: Theresa May escribió a Donald Tusk solicitando formalmente una extensión del artículo 50 hasta el 30 de junio de 2019.
- 21 de marzo de 2019: la UE respondió concediendo dos posibles prórrogas: hasta el 22 de mayo de 2019 o hasta el 12 de abril de 2019, en función de si el Parlamento aprobase o no el acuerdo de salida negociado por May.
- 25 de marzo de 2019: los diputados tomaron el control del orden del día para celebrar distintas votaciones sobre alternativas al plan del Brexit de May.
- 27 de marzo de 2019: en una primera ronda de votaciones, ninguna de las opciones debatidas contó con el respaldo parlamentario.
- 29 de marzo de 2019: el Parlamento rechazó por tercera vez el acuerdo de salida de May.
- 1 de abril de 2019: se produce una segunda sesión de votaciones sobre alternativas al Brexit de May, sin aprobarse ninguna de las propuestas debatidas.
- 3 de abril de 2019: el Parlamento acuerda solicitar a la UE una segunda extensión del artículo 50.
- 5 de abril de 2019: Theresa May escribe a Donald Tusk solicitando dicha extensión, hasta el 30 de junio de 2019.
- 10 de abril de 2019: Reunión de emergencia de la UE, en la que se espera que se alcance una decisión sobre la concesión o no de la extensión solicitada.

- 11 de abril de 2019: la UE concede a Reino Unido una extensión del Brexit flexible, hasta el 31 de octubre de 2019.
- 7 de mayo de 2019: Reino Unido confirma que participará en las elecciones al Parlamento Europeo.
- Hasta el 22 de mayo de 2019: se prevé que el Parlamento de Reino Unido vote una vez más sobre el acuerdo de salida negociado con la UE.
- 23-26 de mayo de 2019: elecciones al Parlamento Europeo.
- 31 de octubre de 2019: actualmente, es la fecha límite que Reino Unido tiene para alcanzar un acuerdo sobre el proceso de salida y obtener la aprobación de la UE. En caso de alcanzarse un acuerdo, antes de poder entrar en vigor, también debería ser aprobado por el Parlamento Europeo. Cualquier elemento legalmente cuestionable del tratado de retirada podría ser remitido por los eurodiputados al Tribunal de Justicia Europeo. En caso de no alcanzarse un acuerdo, se produciría la salida desordenada.
- Tras el Brexit: negociaciones comerciales y transición. 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.
- 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.

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 realizada por Coface a principios del año 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 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 18: Evaluación de riesgos por sectores RU Fuente: Coface



Ilustración 19: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2017

Fuente: Coface

PRINCIPALES SECTORES DE ESPECIAL INTERÉS PARA EUSKADI

Sector automovilístico

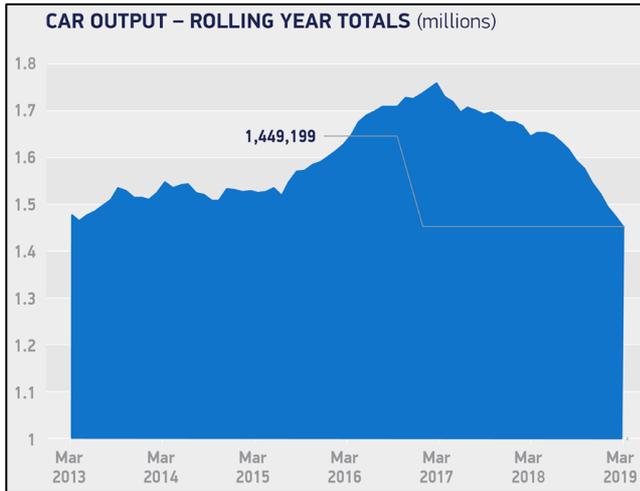


Ilustración 20: Evolución producción vehículos, 2013-2019
Fuente: SMMT

Según las últimas cifras publicadas por la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Motores (SMMT por sus siglas en inglés), **la producción de vehículos en Reino Unido se redujo en marzo un 14,4%** respecto al mismo periodo del año anterior, encadenando diez 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, habiéndose reducido la producción para exportación un 13,4%.

En cifras acumuladas, hasta el mes de abril de 2018 se habían vendido aproximadamente 24.300 vehículos más de los que se han vendido hasta abril de 2019.

Durante el mes de abril se vendieron 161.064 vehículos, lo que supone una disminución del 4,1% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los vehículos diésel continúan en descenso, reduciéndose un 9,4% sus ventas respecto a las de abril de 2018. Por su parte, los vehículos de gasolina han disminuido un 3%, mientras que los vehículos de combustible alternativo continúan con la tendencia del pasado año, aumentando sus ventas un 12,7% en comparación al año anterior y suponiendo un 5,9% de las ventas totales del año 2019.

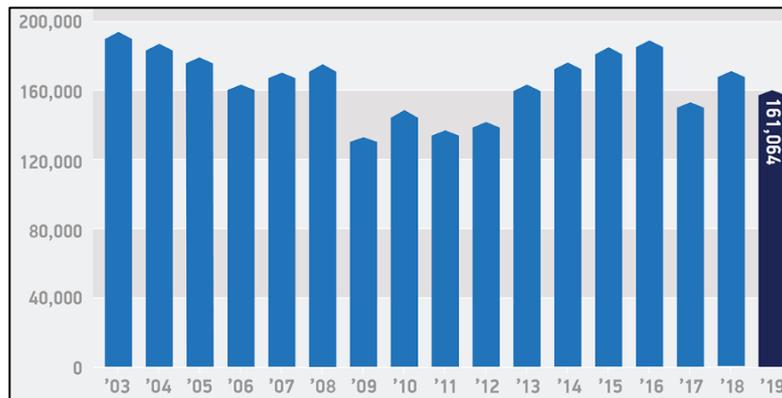


Ilustración 21: Ventas de vehículos durante el mes de abril, 2003-2019 Fuente: SMMT

La SMMT estimó que, en caso de producirse una salida de Reino Unido de la UE de forma ordenada, con un acuerdo y un periodo de transición, la producción de vehículos en el país se reduciría desde 1,52 millones de unidades fabricadas en 2018 a 1,36 millones en 2019, volviendo a incrementarse en 2021, llegando a los 1,42 millones de unidades.

No obstante, **en caso de que la salida se produjese sin acuerdo** y se aplicasen reglas OMC durante un periodo de tiempo indeterminado, se calcula que la producción se resentiría alrededor del 30%, situándose en 1,07 millones de unidades producidas en el año 2021, lo que **la equiparía a los niveles registrados a mediados de la década de los 80.**

Un estudio realizado recientemente por la Universidad de Oxford concluyó que **la industria del automóvil de Reino Unido ya había perdido un 9% de su volumen como consecuencia directa del Brexit**, y que la inversión en el sector se había reducido el 80% en los últimos tres años.

Los indicadores de evolución de la industria y las previsiones sobre su desempeño futuro se materializan en declaraciones y decisiones concretas tomadas por los distintos fabricantes a lo largo de los últimos meses:

- **Honda.** Anunció en febrero que terminaría con la producción de su fábrica de Swindon y cerraría la instalación en el año 2021, poniendo en riesgo 3.500 puestos de trabajo directos. El grupo BMW reconoció que estaría interesado en adquirir dicha fábrica, pero actualmente no se ha concretado más acerca de esta posibilidad, sino que se ha indicado que la decisión no se tomará hasta tiempo después de que se confirme la futura relación entre Reino Unido y la UE.
- **Jaguar Land Rover.** La compañía reveló el pasado mes de enero que prescindiría de 4.500 trabajadores, principalmente de Reino Unido. Actualmente emplea aproximadamente a 40.000 personas en el país. En abril declaró que necesitaba más certeza sobre el Brexit, y avisó de que una salida sin acuerdo le costaría más de 1.200 millones de £ de beneficios al año.
- **Nissan.** En enero dio a conocer que trasladaría la producción de la versión del SUV X-Trail de su planta de Sunderland a Japón, debido a la incertidumbre generada por el Brexit. Además, en marzo anunció que detendría la producción de su marca de lujo Infiniti en Reino Unido en el mes de julio de 2019, abandonando el mercado europeo para centrarse en mercados de mayor crecimiento para la marca, como Norte América y China. A nivel de grupo, la compañía emitió en abril el segundo “profit warning” en dos meses.
- **BMW.** El directivo del grupo responsable de las marcas Mini y Rolls-Royce declaró en marzo que en caso de producirse una salida de Reino Unido de la UE sin acuerdo, la compañía podría dejar de fabricar la marca Mini en la planta de Cowley, donde actualmente se produce.
- **Ford.** Su presidente declaró en abril que reconsideraría la planificación de sus inversiones a largo plazo en Reino Unido si los parlamentarios no son capaces de garantizar una salida ordenada de la UE. Estas declaraciones se suman a las del pasado mes de marzo, en las que se anunciaron 5.000 despidos en Alemania y una cifra no especificada en Reino Unido, como parte de un programa de reducción de costes y mejora de la eficiencia productiva en Europa.

Por otro lado, algunos fabricantes han anunciado planes en otro sentido:

- **Toyota.** Anunció en marzo que produciría un nuevo modelo de la marca Suzuki en su planta de Burnaston, en Derbyshire. Se tratará de un vehículo híbrido que utilizará el motor procedente de la fábrica de Toyota en Deeside, Gales, con componentes eléctricos importados de Japón. La decisión forma parte del acuerdo alcanzado entre Toyota y Suzuki para compartir tecnología y colaborar en distintos proyectos. A pesar de que no implicará la creación de nuevos puestos de trabajo, sí que supondrá una mayor utilización de las instalaciones, lo que derivará en un incremento de su productividad y aumentará sus posibilidades de continuar operativa por más tiempo.
- **Vauxhall.** Cuenta en el país con dos plantas productivas, en Luton y en Ellesmere Port. El futuro de la fábrica de Ellesmere Port es incierto, ya que a pesar de que el CEO de PSA (grupo propietario de Vauxhall) ha indicado en repetidas ocasiones que la fábrica precisa mejorar su productividad para sobrevivir, también ha sugerido que PSA podría emplear las instalaciones para fabricar vehículos de otras marcas del grupo para el mercado de Reino Unido, en caso de producirse un Brexit sin acuerdo que imponga aranceles y controles aduaneros. Respecto a la fábrica de Luton, PSA invirtió 100 millones de libras el pasado año para producir en ella una nueva generación de furgonetas y vehículos híbridos.
- **Aston Martin.** Andy Palmer, CEO de la compañía, declaró en abril que sus vehículos podrían abaratarse en caso de un Brexit sin acuerdo, ya que la caída en el valor de la libra podría compensar el encarecimiento que afronten tras la imposición de aranceles. Indicó que al dedicarse al segmento de los vehículos de lujo, la compañía está menos expuesta que otras a esta situación, ya que son más elásticos respecto al precio de los productos.

Durante el mes de abril, ciertos fabricantes han cerrado sus fábricas de Reino Unido para realizar las tareas anuales de mantenimiento, con la idea de intentar cuadrar estos cierres con los primeros días posteriores al Brexit, en un intento de minimizar la disrupción inicial, ya que en un primer momento la fecha fijada para la salida de Reino Unido de la UE fue el 29 de marzo de 2019.

A pesar de los cambios en la fecha, los fabricantes no han podido reprogramar estas pausas, ya que las decisiones se tomaron meses atrás, y ya se habían comprometido periodos de descanso de los empleados y contratos con terceras empresas para realizar los servicios pertinentes en las plantas. De este modo, las instalaciones han quedado inoperativas en un momento en el que Reino Unido aún pertenece a la UE y los fabricantes podrían seguir aprovechando las ventajas del mercado común. Es el caso de Jaguar Land Rover, BMW, Honda y PSA.

Sector aeronáutico

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, 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 europeo 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. Las **compañías aéreas** han ido tomando distintas acciones:

- **IAG.** Vetó la entrada en su capital a accionistas no europeos, para que éstos no superasen el 47,5% que aproximadamente representan en la actualidad. Sin embargo, dentro de la categoría de inversores comunitarios, sigue 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. Desde la UE se clasificó de sinsentido la pretensión de considerar a los accionistas de Reino Unido como comunitarios tras el Brexit.

Como consecuencia de esta decisión, la aerolínea fue eliminada del índice bursátil MSCI y su cotización sufrió un duro castigo durante el mes de marzo, recuperándose parcialmente tras el anuncio de la prórroga del Brexit, pero continuando con la tendencia descendente.



Ilustración 22: Cotización acciones IAG Fuente: BME

En abril se dio a conocer que el grupo relevará en junio a su actual director financiero, el español Enrique Dupuy, por Steve Gunning, de nacionalidad inglesa.

Iberia y Vueling, compañías pertenecientes al grupo IAG, entregaron el pasado 10 de abril a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sus planes de contingencia de cara al Brexit. Este organismo dispondrá hasta el 12 de junio para evaluarlos y remitir a la Comisión Europea un informe sobre su idoneidad para asegurar que ambas aerolíneas seguirán cumpliendo con las exigencias regulatorias de la UE tras el Brexit.

- **Ryanair.** Su consejo de administración aprobó en marzo la restricción de los derechos de voto de los accionistas británicos, y se les prohibió igualmente que pudieran adquirir nuevos títulos ante la posibilidad de que Reino Unido abandone la UE sin ningún acuerdo.

Bajo este supuesto, la compañía acordó que tras el día del Brexit todas las acciones mantenidas por accionistas no pertenecientes a la UE (entre los que se incluyen los nacionales de Reino Unido), o las mantenidas en su nombre, será, consideradas 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.

Ryanair continuará 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.

- **EasyJet.** La compañía ha estado acumulando stock de componentes para sus aviones en Europa continental. Además, se han realizado traspasos de aviones al ritmo de tres a la semana a su nueva empresa subsidiaria en Austria, que cuenta en estos momentos con una flota de 130 aviones, como parte de sus preparativos para un potencial Brexit sin acuerdo, que han supuesto hasta el momento un desembolso de 10 millones de libras.

El traspaso supone un porcentaje importante de la flota total de EasyJet, que contaba con 315 aviones a finales del pasado año. Respecto a su personal, de los 4.000 pilotos con los que cuenta la compañía, 1.400 ya cuentan con registro en Austria.

Respecto a los **fabricantes** más relevantes con presencia en el país, en abril se produjo el cambio de CEO de **Airbus**. Tom Enders dejó paso a Guillaume Faury, quien anteriormente había ocupado el cargo de presidente en la división de aviones comerciales de la compañía.

Por su parte, el grupo canadiense **Bombardier** anunció en abril su intención de vender las instalaciones con las que cuenta en Belfast y en Marruecos, en el marco del plan de consolidación y reestructuración del grupo. La planta situada en Irlanda del Norte emplea en la actualidad aproximadamente a 4.000 personas, siendo uno de los principales empleadores. Si bien no se espera que la decisión afecte al empleo de la fábrica, desde el gobierno de Reino Unido se han pedido garantías sobre el futuro de las instalaciones en el largo plazo.

El fabricante **GKN** informó que discontinuará la producción y cerrará su fábrica en Kings Norton (Birmingham) en el año 2021, tras comprobar que el negocio carecía de viabilidad en el largo plazo. Esta decisión afectará de forma directa a los 170 trabajadores con los que cuenta actualmente.

Sector financiero

El Gobierno de Reino Unido anunció que inyectará 200 millones de libras en el British Business Bank, su banco de desarrollo para pequeñas y medianas empresas, ante la reducción en el número de acuerdos entre el Fondo Europeo de Inversiones y los distintos grupos de capital riesgo y otros inversores en más de dos tercios desde la celebración del referéndum, y la consiguiente preocupación de que el Brexit pueda suponer limitaciones a la disposición de financiación de los negocios, especialmente de las start-ups.

En una encuesta realizada por la firma de consultoría Deloitte a 89 directores financieros de compañías que forman parte de los índices FTSE 100 y FTSE 250, se reveló que el pesimismo continúa imperando respecto a los efectos del Brexit en el corto plazo, con prácticamente la mitad de los responsables financieros esperando reducir sus inversiones de capital en un 22% y teniendo que postponer las decisiones sobre fusiones y adquisiciones y contratación de nuevo personal debido a la incertidumbre que envuelve el proceso de salida de Reino Unido de la UE.

Dos de las principales instituciones financieras instaladas en el país, RBS y Goldman Sachs, hicieron declaraciones en el mismo sentido, indicando que la incertidumbre está causando que los clientes pausen sus inversiones, lo cual tiene impacto en sus propias cifras de préstamos concedidos e ingresos generados.

En este sentido, la consultora de selección Morgan McKinley ha publicado los resultados de una encuesta que indican que Londres continúa perdiendo puestos de trabajo en el sector financiero. En el primer trimestre de 2019, Londres cuenta con la mitad de puestos de trabajo y personas buscando trabajo en el sector financiero de las que contaba en el año 2017. Por su parte, otro estudio realizado por la firma KPMG corroboró estos datos, concluyendo que el 65% de la población de Reino Unido no considera un empleo en finanzas.

Una investigación realizada por el diario Financial Times descubrió que los grandes bancos internacionales instalados en Londres solamente han desplazado a unos 1.500 empleados, una cifra muy inferior a la esperada inicialmente. Ciudades como Dublín, París, Frankfurt, Ámsterdam, Milán o Madrid han sido las principales receptoras de estos trabajadores.

Esta publicación también se hizo eco de la evolución de la inversión en acciones de Reino Unido. A pesar de que en, en dólares americanos, los precios de las acciones de Reino Unido han aumentado un 5% desde 2016 frente al 40% de aumento de precio que han registrado las acciones americanas, los inversores no están adquiriendo demasiadas acciones británicas. En el mes de febrero los flujos de inversión volvieron a valores positivos, tras las grandes salidas de fondos registradas en la segunda mitad de 2018:



Ilustración 23: Flujos de inversión extranjera en acciones británicas Fuente: Financial Times

Al parecer, la oportunidad de infravaloración y los beneficios potenciales derivados no parecen compensar los riesgos causados por la incertidumbre sobre la resolución del Brexit. Además, las acciones de Reino Unido apenas alcanzan el 6% del valor del índice mundial MSCI, mientras que las acciones americanas suponen prácticamente dos tercios de dicho índice.

Los inversores en busca de precios baratos con menor incertidumbre futura disponen de opciones en otros mercados continentales europeos, mientras que aquellos que busquen compañías de rápido crecimiento puede optar por empresas americanas.

La Financial Conduct Authority (FCA), la autoridad supervisora del sector en Reino Unido, presentó en abril su plan de actuación para el periodo 2019/2020, destacando como principal prioridad la consecución de una transición ordenada tras la salida del país de la UE, anunciando que espera gastar 22 millones de libras en actividades relacionadas con este proceso.

El regulador ha indicado recientemente que a pesar de que los conservadores acordasen con los laboristas la adhesión de Reino Unido a una unión aduanera con la UE tras el Brexit, este acuerdo solamente solucionaría el problema del comercio de bienes, pero no supondría ninguna solución para el comercio internacional de servicios, en especial, la importante industria financiera de la City de Londres. Ha lamentado que el sector servicios ha sido dejado a un lado en las negociaciones con la UE, y que Londres compite actualmente de forma más encarnizada por alojar los centros financieros del mundo:



Ilustración 24: Principales hubs financieros mundiales Fuente: Financial Times

Por su parte, el ministro de Hacienda de Reino Unido, Philip Hammond, anunció que el Banco de Inglaterra busca nuevo gobernador, relevando a Mark Carney a partir de febrero de 2020. El anuncio se produce en una época de serias dudas sobre la evolución de los tipos de interés, ya que a la incertidumbre sobre el Brexit se le añaden los contradictorios indicadores que presenta la economía británica, con un nivel de empleo récord, pero un crecimiento de la producción y una evolución de la productividad lentos. El proceso será llevado a cabo por una firma de headhunting independiente.

Sector ferroviario

En el mes de abril, se han dado a conocer ciertas novedades sobre los proyectos de infraestructura ferroviaria más relevantes que se están desarrollando actualmente en Reino Unido:

- **Crossrail.** El Comité de Cuentas Públicas de la Cámara de los Comunes publicó un informe sobre el proyecto, originalmente planificado para abrirse al público a finales de diciembre de 2018, concluyendo que no estaba convencido de que los servicios estarán en funcionamiento

para el año 2020, ni que la financiación adicional concedida (2.800 millones de libras, lo que totalizan 17.600 millones de libras invertidos por el momento) sea suficiente para poder completarlo.

En su investigación, el Comité remarcó que Department for Transport (DfT), Transport for London (TfL) y Crossrail (sociedad), los tres agentes involucrados en el desarrollo de la obra, ignoraron las señales de que no se cumpliría con el plazo ni el presupuesto programados para el proyecto, ya que antes de agosto de 2018 ya podía conocerse que no se cumpliría, pero no se alertó de ello. Además, indicó que era inaceptable que aún no se conozcan específicamente las razones que han provocado su retraso, sino que todas las explicaciones se achaquen a “fallos en los sistemas”. A finales del mes de abril Crossrail declaró que debido a ciertos problemas informáticos en el software de los trenes y los sistemas de señalización, la apertura podría retrasarse hasta finales del año 2021.

Según un informe del Comité de Transporte de Londres, la dirección ejecutiva de Crossrail informaba semanalmente a TfL sobre los avances del proyecto. Los mensajes de alarma sobre el incumplimiento de plazos eran suavizados por Mike Brown, el responsable de TfL, antes de remitirse a la oficina del ayuntamiento de Londres. Estas acusaciones han generado especulaciones acerca de su posible dimisión, pero el alcalde de Londres se ha pronunciado al respecto, indicando que Mike Brown cuenta con su total confianza.

- **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, 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.

En este sentido, a finales del mes de marzo los ministros decidieron retrasar la autorización de la primera mitad del gasto para el HS2, ante la preocupación por sus crecientes costes. La orden de pago, que habría liberado 27.000 millones de libras para la primera fase y se esperaba para junio, pasará a realizarse en diciembre de 2019. La decisión se produjo tras las declaraciones del Secretario de Transporte en las que dejó claro que HS2 debía ajustarse al presupuesto previsto.

En abril, gracias a una consulta realizada por la organización StopHS2, se supo que el proyecto había gastado 600 millones de libras en la compra de terrenos y edificios ubicados lugares coincidentes con el trazado proyectado.

Por otro lado, **Siemens informó sobre sus planes de construir una planta de fabricación de trenes** en Goole, Yorkshire, que crearía 700 puestos de trabajo directos, 1.700 indirectos y estaría lista para iniciar la producción en el año 2023, estando completamente operativa en 2025. Estas instalaciones fabricarán la nueva generación de trenes de la línea Picadilly del metro de Londres.

Por su parte, **la empresa española Sacyr se adjudicó en abril el contrato de obras para la ampliación del tranvía de Edimburgo** en Escocia, por un importe estimado de 207 millones de libras. El proyecto consistirá en la construcción de un tramo de tranvía de 4,7 km de longitud y ocho nuevas estaciones, con la finalidad de incrementar la red de tranvía en el norte de la ciudad que actualmente conecta el aeropuerto con el centro.

Sector biotecnológico

Como respuesta a la concesión por parte de la UE de una nueva prórroga del Brexit hasta el 31 de octubre de 2019, la NHS (el sistema de sanidad pública de Reino Unido) ha declarado que la nueva extensión supone un alivio para la industria, pero recuerda que el riesgo de una salida sin acuerdo sigue existiendo, de modo que se debe seguir adelante con los preparativos.

En este sentido, el mayor fabricante de insulina del mundo, Novo Nordisk, mantiene stocks a niveles por encima del doble de los habituales, a pesar del coste que esta política implica. Por su parte, la empresa francesa Sanofi acumula reservas para 16 semanas aproximadamente, teniendo como objetivo llegar a las 18 semanas, y tiene planes de transportar sus productos en avión a Reino Unido en caso de que las rutas habituales colapsen. En declaraciones recogidas por Bloomberg, su presidente asumía los costes derivados de estas decisiones, y se preguntaba durante cuánto tiempo tendrían las empresas farmacéuticas que actuar de esta manera, planteando que Reino Unido podría obtener de nuevo una extensión adicional.

La necesidad de mantener stock de reserva es solamente uno de los desafíos a los que se enfrenta la industria con el proceso de salida de Reino Unido de la UE, ya que el Brexit podría poner en entredicho los planes de inversión de los fabricantes en el país, así como dificultar de atraer y contratar a los mejores trabajadores posibles.

Novo Nordisk abrió en la Universidad de Oxford un centro de investigación el año pasado con la intención de contratar a 100 investigadores. Por el momento no se han realizado declaraciones en relación a cómo afecta el Brexit a esta inversión, pero existe un riesgo potencial de que se vea afectada.

La compañía ha empezado a trabajar con la Asociación de la Industria Farmacéutica Británica para hacer presión sobre el gobierno de Reino Unido y obtener directrices sobre cómo prepararse para el Brexit ante las últimas novedades, así como obtener una evaluación de sus planes de contingencia.

Por otro lado, la Agencia Europea de Medicamentos (EMA por sus siglas en inglés) ha publicado recientemente el primer informe anual desde que se produjese el cambio de emplazamiento de Londres a Ámsterdam como consecuencia del Brexit. Según indica el director de la agencia Guido Rasi, los preparativos para el Brexit han impedido que la institución se centre en otras tareas, como el desarrollo y revisión de directrices que constituyen uno de los instrumentos clave de los que dispone para mejorar la eficiencia en la elaboración de medicamentos en Europa. Igualmente, la publicación de datos clínicos y las actualizaciones de los sistemas de información han tenido que ser retrasados.

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 expiraba el día 28 de marzo de 2019, un día antes de la fecha inicialmente fijada para el Brexit. Recientemente se ha dado a conocer que JET recibirá al menos 100 millones de euros procedentes de la UE durante los próximos 2 años, de modo que se garantizan sus operaciones hasta finales de 2020.

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 mes de febrero de 2019, revelan que un 32,52% de la energía producida procede de fuentes renovables, frente al 24,86% que suponía en el mismo periodo del ejercicio anterior.

La generación de energía renovable en febrero fue de 6,89 TWh, al igual que el mes anterior, lo que supone un aumento del 13,93% respecto a la energía generada con estas fuentes durante el mes de febrero de 2018, que fue de 6,05 TWh. El mayor crecimiento se registró en la generación de energía solar, que aumentó un 128,10% respecto a los registros del mes anterior, alcanzando los 0,22 TWh.

Por su parte, el mayor descenso se produjo en la generación de bioenergía, que se redujo un 16,27% respecto al dato de enero de 2019.

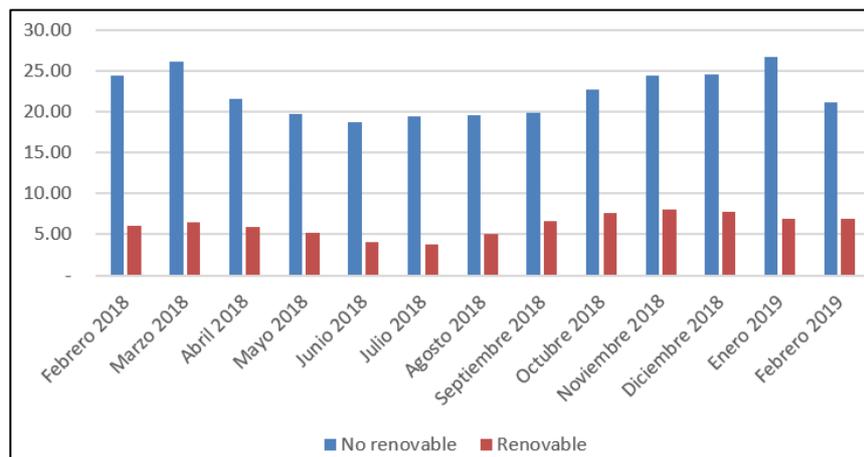


Ilustración 25: Producción energía en Reino Unido (TWh) Fuente: Gov.uk

Nuevas tecnologías

Según un reciente informe realizado por la firma de consultoría de selección Robert Walters en colaboración con Vacancy soft, empresa especializada en el análisis del mercado de recursos humanos, el Brexit es el principal riesgo para la potente industria fintech de Reino Unido, que cada año genera aproximadamente 20.000 millones de libras en ingresos y actúa atrayendo más capital inversor que en cualquier otro país de Europa. En el año 2018, el 61% de los puestos creados en la industria se originaron en Londres, y supone el sector de empleo que más rápido crece en el país.

El informe refleja que aproximadamente el 25% de las personas trabajando en el sector de tecnologías de la información son extranjeros, trabajando principalmente en Londres, que históricamente ha sido un imán para profesionales informáticos de alta cualificación procedentes de otros países europeos. Con la actual situación de incertidumbre, continuar con esta tendencia se está convirtiendo en un desafío.

Como consecuencia, los salarios en el sector se han incrementado, ya que las compañías están teniendo dificultades para encontrar las habilidades que precisan, no solamente en cuanto a nuevas contrataciones, sino también en cuanto a reemplazos de antiguos trabajadores. Se estima que el salario ha aumentado entre un 6 y un 8% en ciertas especialidades, y que las contraofertas son más frecuentes. Al mismo tiempo, los candidatos son menos propensos a cambiar de puestos de lo que eran en años anteriores.

Por otro lado, la compañía aseguradora Hiscox publicó un estudio que revela que más de la mitad de las empresas británicas han reportado ciberataques durante el presente año, frente al 40% el año pasado. Las conclusiones se han alcanzado tras encuestar a más de 5.400 pequeñas, medianas y grandes empresas de Reino Unido, Alemania, Estados Unidos, Bélgica, Francia, Países Bajos y España.

Las pérdidas medias por cada ataque se estiman en 176.000 £, un incremento del 61% respecto al año anterior. A pesar de ello, el informe destaca que el porcentaje de empresas con mejor desempeño en ciber seguridad ha caído, siendo especialmente grave el caso de las empresas de Reino Unido, que disponen de los presupuestos más bajos en esta materia, contando de media con 900.000 dólares, frente a los 1,46 millones de dólares del resto de la muestra que compone el estudio.

En abril se dio a conocer también que el gobierno de Reino Unido ha autorizado la participación de la compañía de telecomunicaciones china Huawei en la construcción de la red 5G del país, en aquellas áreas no centrales. La decisión se tomó a pesar de las reticencias de ciertos ministros, ante las dudas sobre cómo afectará a la relación con Estados Unidos, ya que en febrero el ministro del interior americano advirtió que su país no podría seguir compartiendo información con aquel país que aceptase que Huawei participase en el proyecto.

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 26: 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.

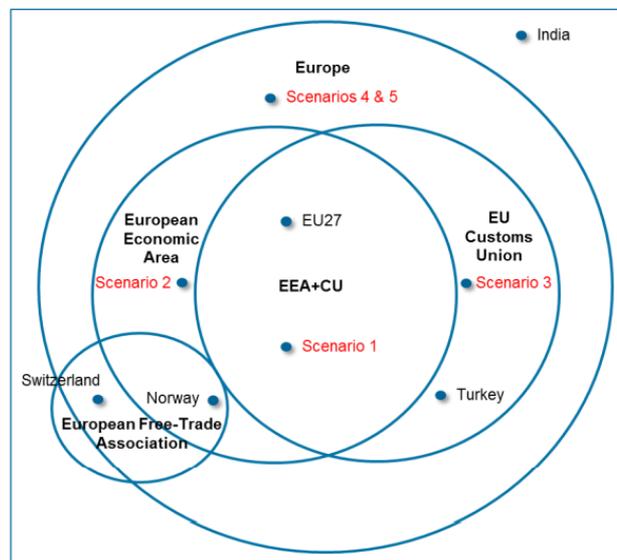


Ilustración 27: Posibles escenarios

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 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 28: 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: UK and EU agree delay to 31 October](#)

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

[Brexit: What happens now?](#)

[UK to hold European elections on May 23](#)

[May promises new vote on Brexit deal in next two weeks](#)

[UK local elections: Tories and Labour suffer losses](#)

[BMW, Peugeot go ahead with UK plant shutdowns despite Brexit delay](#)

[Bombardier puts Belfast wing-making plant up for sale](#)

[Drugmakers stockpiling for Brexit ask, how long do we wait?](#)

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 Juncker**

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

- **Liam Fox**

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

- **Theresa May**

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

- **Michael Gove**

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

- **David Lidington**

Político británico del partido conservador y miembro del parlamento del Reino Unido por Aylesbury desde 1992. Ocupa el cargo de secretario de Estado para la oficina del gabinete y canciller del ducado de Lancaster desde el 8 de enero de 2018. Se le suele describir como el vice primer ministro de Reino Unido. Entre 2010 y 2016, trabajó como secretario de Estado para Europa. Durante el referéndum de 2016, Lidington votó a favor de la permanencia de Reino Unido en la UE y ha jugado un papel clave en el desarrollo del plan de May, presentándolo ante la UE y tratando de solucionar las discrepancias internas en el partido conservador. Es una persona muy leal a la primera ministra, que siempre ha respaldado su propuesta para el Brexit.

- **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.