

BREXIT

INFORME DE
SEGUIMIENTO

JUNIO 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	16
APÉNDICES	29
REFERENCIAS.....	32
WHO IS WHO	34

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 segundo 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.

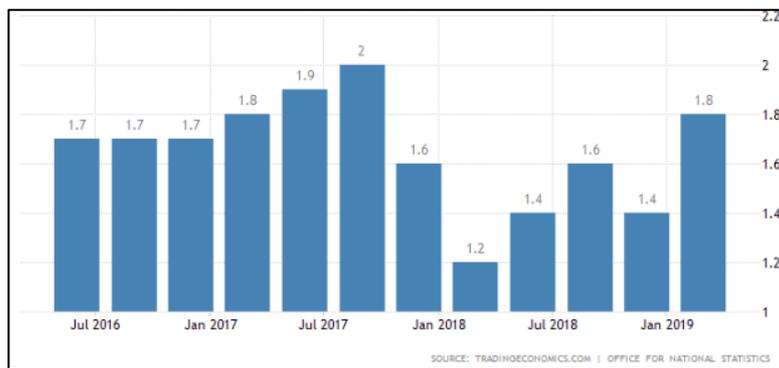


Ilustración 1: Variación anual del PIB

Fuente: Trading Economics

Por su parte, la **tasa de crecimiento trimestral del PIB** se sitúa en el 0,5% respecto al primer trimestre de 2019. Desde la celebración del referéndum, no se ha recuperado el nivel de crecimiento encadenado alcanzado el último trimestre de 2016.

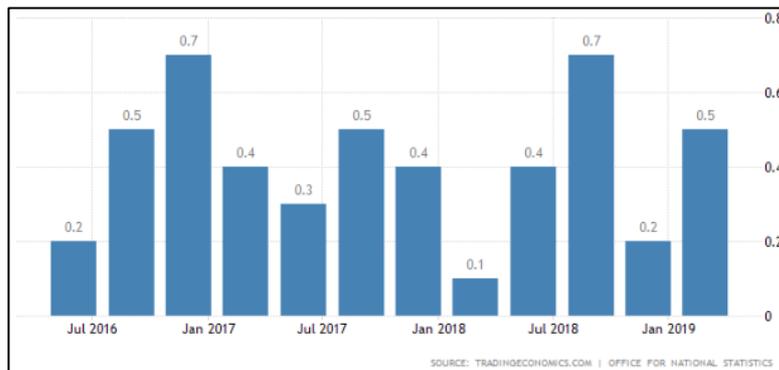


Ilustración 2: Variación trimestral del PIB

Fuente: Trading Economics

Tras la anunciada dimisión de Theresa May como primera ministra de Reino Unido, la Confederación de la Industria Británica (CBI por sus siglas en inglés), advirtió en una carta dirigida a todos los parlamentarios de que el próximo líder debe evitar que Reino Unido abandone la UE sin ningún tipo de acuerdo, ya que causaría un severo daño a las empresas, remarcando que la gran mayoría de empresas no puede prepararse para un escenario de salida sin acuerdo, especialmente las pequeñas y medianas empresas que no pueden permitirse la elaboración de complejos y costosos planes de contingencia.

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 a finales del mes de mayo en torno al 2%. 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.

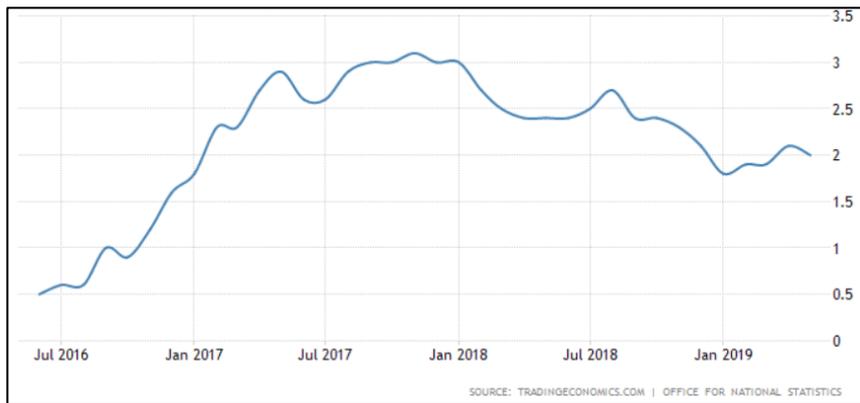


Ilustración 3: Tasa de inflación del Reino Unido Fuente: Trading Economics

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 compensada por una caída en la contribución de los precios del transporte, concretamente del combustible.

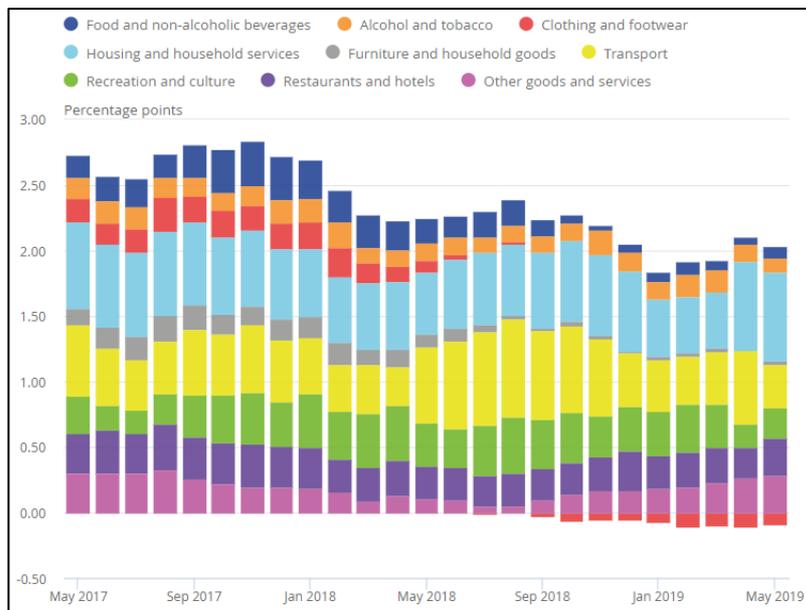


Ilustración 4: Contribución a la inflación por categoría de producto Fuente: ONS

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. Hasta diciembre de 2018, se dio un periodo en el que la tasa se mantuvo relativamente estable, ya que las variaciones en las contribuciones de las distintas categorías de producto prácticamente se compensaban unas con otras. La contribución de la ropa y el calzado ha descendido de manera continuada mientras que la contribución del transporte ha fluctuado, aumentando entre abril y agosto de 2018 y posteriormente retrocediendo gradualmente hasta experimentar un pequeño incremento en marzo y abril 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, registrando pequeñas caídas en marzo y abril de 2019. En enero de 2019, la caída en el precio del gas y la electricidad provocaron una reducción en la contribución de la vivienda y los servicios domésticos. Sin embargo, los precios de la energía se incrementaron en abril, llevando la tasa de inflación por encima del 2% por primera vez en el año 2019.

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 1,8% 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 abril procede de la vivienda y los servicios domésticos, aportando un 0,68% respecto al 0,43% del mes anterior, e incrementándose los precios en el año un 2,3%. Dentro de esta categoría, los que mayor peso representan son los precios de la electricidad, el gas y otros combustibles, los costes de la vivienda en régimen de propiedad y las tasas e impuestos.

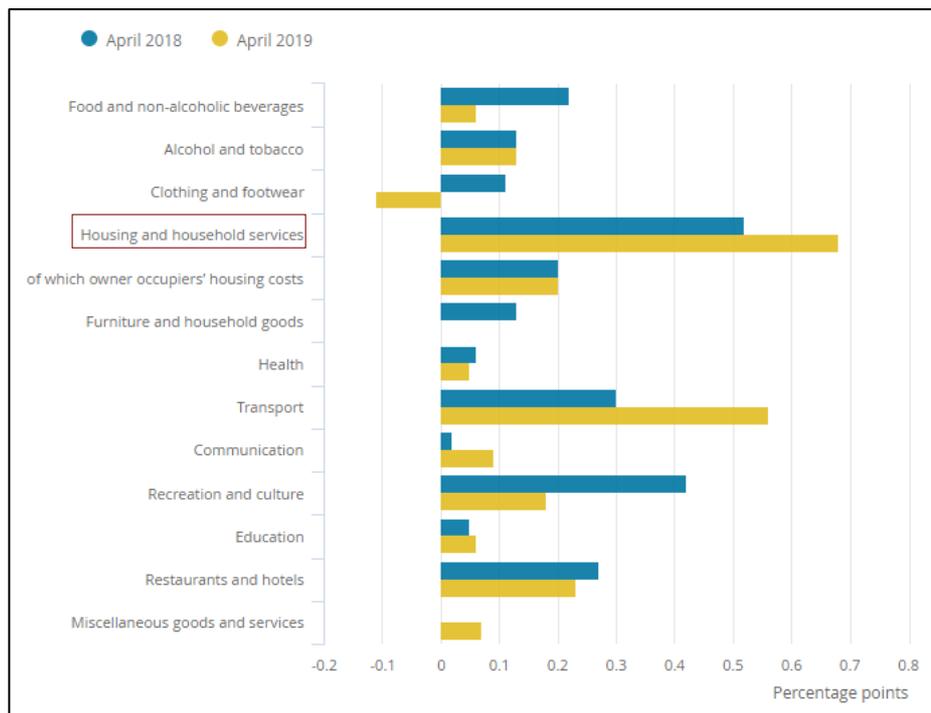


Ilustración 5: Comparativa contribución a la inflación Fuente: ONS

La siguiente categoría que más ha contribuido al aumento de precios en abril ha sido el transporte, con los precios aumentando un 4,6% en lo que va de año, principalmente por el aumento de precios en las tarifas aéreas, combustibles y vehículos nuevos.

Los datos más recientes disponibles sobre el **Índice de Producción Industrial** retoman en la tendencia negativa iniciada en el mes de septiembre de 2018, tras un primer trimestre de 2019 con datos positivos, situándose el indicador en abril de 2019 un 1% por debajo del valor registrado en el mismo periodo del año anterior.

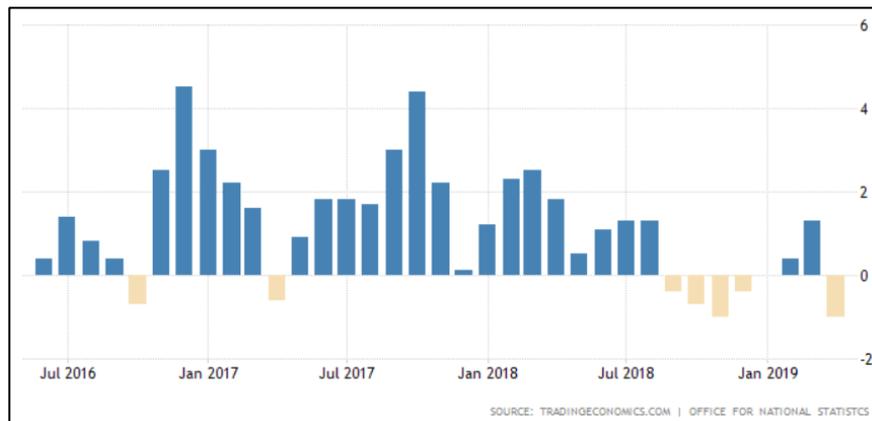


Ilustración 6 : Índice de Producción Industrial Interanual (%) Fuente: Trading Economics

Como consecuencia de la acumulación de stocks por parte de las empresas acontecida durante el mes de marzo y la fijación de la nueva fecha Brexit para el 31 de octubre, los niveles de producción industrial registrados en abril han sido los más bajos de los tres últimos años.

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 presentó un comportamiento más estable que en periodos anteriores, recuperando valor relativo en el año 2019. A 28 de junio de 2019, la relación cambiaria se establece en 0,89655 EUR/GBP, un 1,07% superior a la existente a finales del mes anterior.



Ilustración 7: Tipo de cambio euro/libra Fuente: BdE

La dimisión de Theresa May del pasado mes es uno de los motivos de la tendencia alcista de la libra durante el último periodo.

Según se muestra en la gráfica siguiente, la libra esterlina ahora vale aproximadamente un 12% 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: 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 hasta el segundo trimestre.

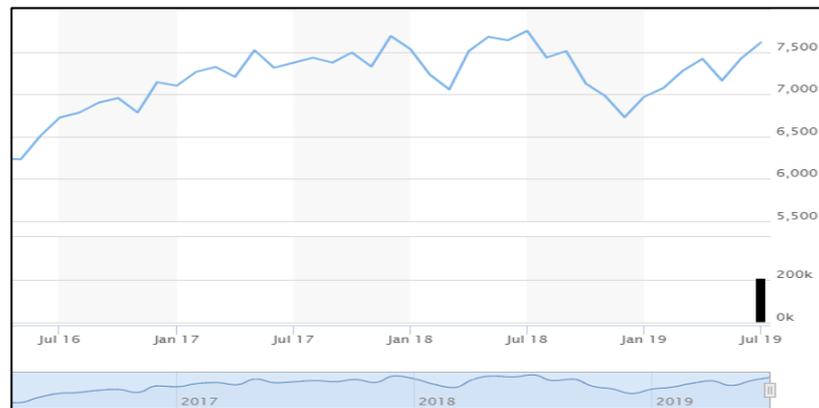


Ilustración 9: Evolución Índice FTSE 100

Fuente: MarketWatch

En cuanto al mercado laboral, desde junio de 2016 la **tasa de desempleo** ha experimentado un decrecimiento prácticamente constante, situándose en un 3,8% a finales de abril del presente año.

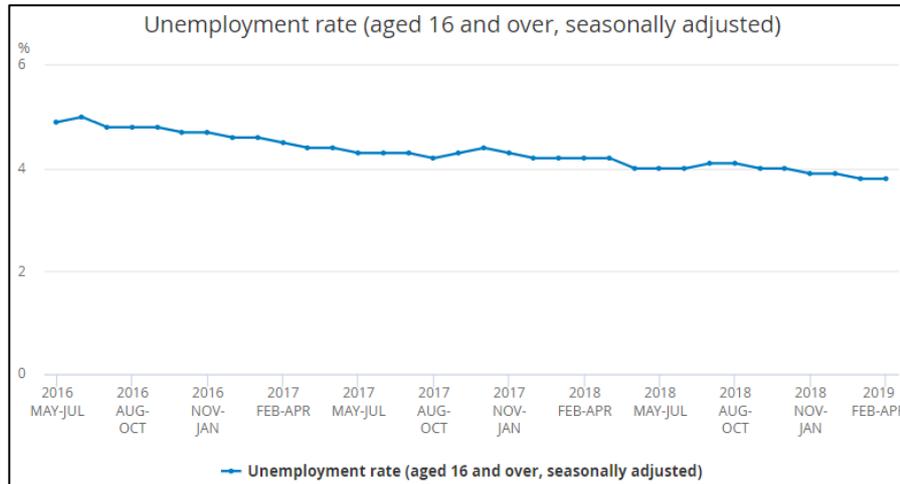


Ilustración 10: Evolución de la tasa de desempleo

Fuente: ONS

Es la tasa de desempleo más baja registrada desde el año 1974. A pesar de la incertidumbre provocada por el proceso de salida de Reino Unido de la UE, en el primer trimestre de 2019 se crearon prácticamente 100.000 nuevos puestos de trabajo. Sin embargo, existen ciertos datos que podrían indicar una ralentización futura del mercado laboral del país, como son la creación de menos puestos de trabajo que en el periodo anterior, o el aumento del número de trabajadores autónomos frente a la reducción de trabajadores por cuenta ajena a tiempo completo en 55.000 personas.

El **crecimiento de los salarios** aumentó a la tasa más rápida durante casi una década, alcanzado en el periodo febrero - abril de 2019 un crecimiento del 3,1% respecto al del año anterior, ligeramente inferior a los crecimientos registrados en el primer trimestre del año.

Respecto a **trabajadores nacionales de otros países de la UE**, según las últimas cifras publicadas por la ONS, a finales de abril de 2019 había 2,38 millones de trabajadores de la UE en Reino Unido, 98.000 más que en abril de 2018.

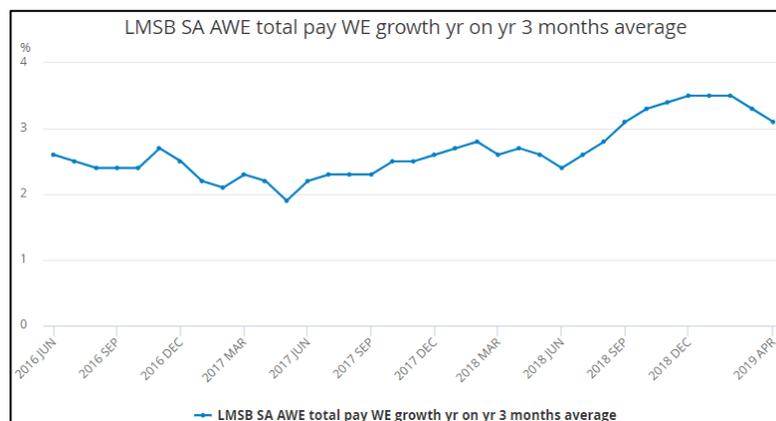


Ilustración 11: Crecimiento anual promedio de salarios (%)

Fuente: ONS

Respecto a la **inversión en Reino Unido**, medida en base al crecimiento de la inversión de las empresas (públicas y privadas) en Reino Unido, las últimas estadísticas publicadas reflejan un repunte positivo del 0,4% en el primer trimestre de 2019, después cuatro trimestres consecutivos de decrecimiento, lo que no ocurría desde el año 2009.



Ilustración 12: Evolución de la inversión empresarial en Reino Unido Fuente: ONS

Ben Broadbent, el gobernador del Banco de Inglaterra declaró que el Brexit está dañando a la economía de Reino Unido más de lo necesario debido a que las empresas tienen expectativas irreales sobre la velocidad a la que el proceso concluirá, lo que hace que lleven más tiempo del debido posponiendo inversiones en sus negocios.

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 abril de 2019, en comparación con los 3 meses anteriores a enero de 2019. El déficit total del comercio del Reino Unido tanto de bienes como de servicios aumentó en 2.700 millones de libras, llegando a un total de 15.600 millones de libras.



Ilustración 13: Balanza comercial del RU 3 meses anteriores a marzo Fuente: ONS

Respecto al **comercio de bienes**, el déficit ha aumentado en 2.800 millones de libras hasta alcanzar la cifra récord de 43.400 millones de libras, debido principalmente al aumento de las importaciones de bienes no específicos (incluyendo oro no monetario), que se incrementaron en 6.000 millones de libras. Las importaciones de este tipo de bienes llevan incrementándose ininterrumpidamente desde diciembre de 2018, especialmente las de oro no monetario.

Las importaciones de productos químicos (médicos y farmacéuticos) aumentaron en 600 millones de libras. Este incremento hasta abril responde al aumento de la actividad del sector en su preparación para la fecha inicial de la salida de Reino Unido de la UE.

Por su parte, las importaciones de maquinaria y equipamiento de transporte aumentaron en 2.700 millones de libras. El aumento de importaciones fue parcialmente compensado por la reducción en las importaciones de combustibles, que cayeron en 1.700 millones de libras.

Respecto a las exportaciones, las de maquinaria y equipamiento de transporte aumentaron en 700 millones de libras (maquinaria eléctrica, barcos y aeronaves), mientras que las de productos químicos lo hicieron en 600 millones de libras (productos médicos y farmacéuticos y otros químicos).

En cuanto al **comercio de servicios**, las exportaciones cayeron hasta abril en 100 millones de libras, registrándose los mayores descensos en otros servicios empresariales, telecomunicaciones y servicios de información e informática. Las importaciones de servicios también disminuyeron compensando parcialmente el déficit, en 200 millones de libras, siendo las principales responsables las importaciones de servicios de viajes, información e informática y telecomunicaciones.

Como puede observarse en la ilustración 14, en los 3 meses anteriores a abril de 2019, el déficit en el comercio de bienes con países no pertenecientes a la UE aumentó en 2.400 millones de libras, mientras que el déficit con países de la UE aumentó en 400 millones de libras.

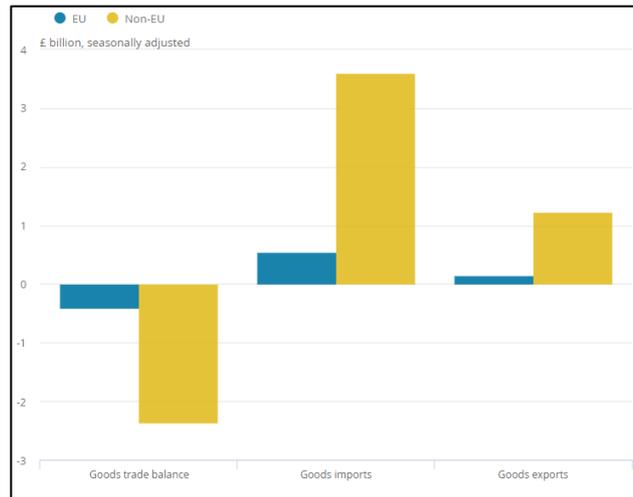


Ilustración 14: Exportaciones, importaciones y balanza de bienes Fuente: ONS

Respecto a **países de fuera de la UE**, las exportaciones aumentaron en 1.200 millones de libras, mientras que las importaciones procedentes de estos países aumentaron en 3.600 millones de libras en los 3 meses anteriores a abril de 2019.

El crecimiento en las exportaciones se debió principalmente al aumento en las exportaciones de productos médicos y farmacéuticos, que aumentaron en 800 millones de libras, donde destaca un crecimiento de 500 millones en el caso de exportaciones de productos farmacéuticos orgánicos.

Por su parte, las exportaciones a **países de la UE** aumentaron en 100 millones de libras, mientras que las importaciones lo hicieron en 600 millones de libras. En este caso, el aumento de las importaciones estuvo motivado por incrementos en manufacturas diversas y medicamentos de 500 y 200 millones de libras, respectivamente. Por contra, las importaciones de combustibles cayeron en 300 millones de libras.

Las exportaciones de maquinaria y equipamiento de transporte fueron las que más crecieron en el marco de las relaciones comerciales con la UE, aumentando en 700 millones, de los cuales 500 millones corresponden a exportaciones de barcos y aeronaves.

EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

El mes de junio ha estado marcado por la anunciada dimisión de Theresa May al frente del partido conservador, cuyo efecto tuvo lugar el pasado 7 de junio, y por las consiguientes candidaturas para sucederla como líder del partido conservador y como Primer Ministro.

Finalmente, fueron 10 los candidatos que se presentaron en primera instancia para recoger el testigo de May: Boris Johnson (el gran favorito), Jeremy Hunt, Michael Gove, Dominic Raab, Sajid Javid, Matt Hancock, Andrea Leadsom, Rory Stewart, Esther McVey y Mark Harper.

El 13 de junio tuvo lugar la primera ronda, tras la cual los candidatos precisaban del apoyo de al menos 16 parlamentarios para poder seguir en la carrera. Esther McVey, Andrea Leadsom y Mark Harper quedaron eliminados.

A continuación, se sucedieron rondas en las que el candidato menos votado iba siendo eliminado, hasta quedar únicamente dos candidaturas en pie:

- Segunda ronda: tiene lugar el 18 de junio por la tarde y el eliminado es Dominic Raab con 30 votos.
- Tercera ronda: tiene lugar el 19 de junio por la tarde y el eliminado es Rory Stewart con 27 votos.
- Cuarta ronda: tiene lugar el 20 de junio por la mañana y el eliminado es Sajid David con 34 votos.
- Quinta ronda: tiene lugar el 20 de junio por la tarde y el eliminado es Michael Gove con 75 votos.

Por tanto, durante el próximo mes de julio, los 160.000 afiliados al Partido Conservador serán llamados a las urnas para decidir quién será su futuro líder: Boris Johnson o Jeremy Hunt. A priori, el desenlace parece bastante claro.

Boris Johnson is the clear favourite to replace Theresa May *Implied probability to be the next Conservative leader*

◆ Johnson ◆ Hunt

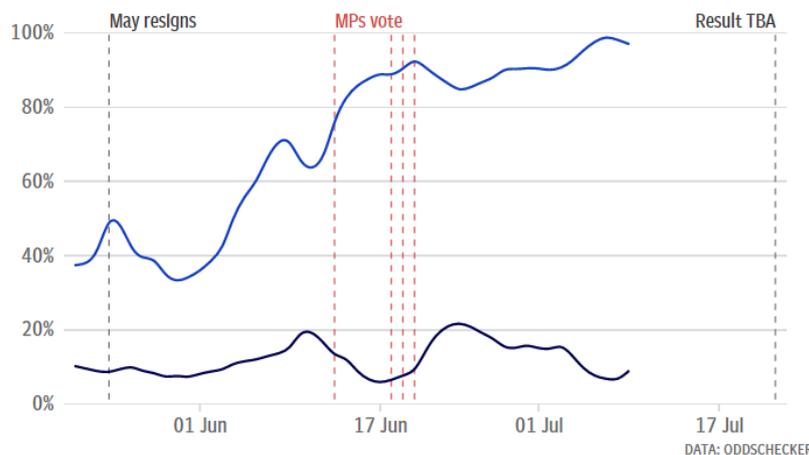


Ilustración 15: Probabilidades de victoria de los dos candidatos a Primer Ministro

Fuente: The Telegraph

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.
- 22 de mayo de 2019: Theresa May presenta nuevas propuestas con las que obtener la aprobación del acuerdo de salida. Andrea Leadsom dimite.
- 24 de mayo de 2019: Theresa May anuncia que dimitirá el 7 de junio de 2019.
- 23-26 de mayo de 2019: elecciones al Parlamento Europeo.
- 7 de junio de 2019: dimisión oficial de Theresa May.
- 10 de junio de 2019: fecha límite para que los miembros del partido conservador presenten sus candidaturas a la sucesión de Theresa May. Finalmente, se presentan 10 candidatos, entre los que Boris Johnson parte como claro favorito.

- 13 de junio de 2019: elecciones primarias, donde 7 de los 10 candidatos iniciales logran llegar al mínimo de apoyos para continuar con opciones en las rondas sucesivas.
- 13 de junio de 2019: elecciones primarias, donde 7 de los 10 candidatos iniciales logran llegar al mínimo de apoyos para continuar con opciones en las rondas sucesivas.
- 18-20 de junio de 2019: tras cuatro rondas adicionales, y la eliminación de Michael Gove en la quinta, los afiliados al partido conservador tendrán que decidir durante el próximo mes quién será su próximo líder: Boris Johnson o Jeremy Hunt.
- Finales de julio: elección de nuevo líder del partido conservador y primer ministro de Reino Unido.
- 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 16: Evaluación de riesgos por sectores RU Fuente: Coface

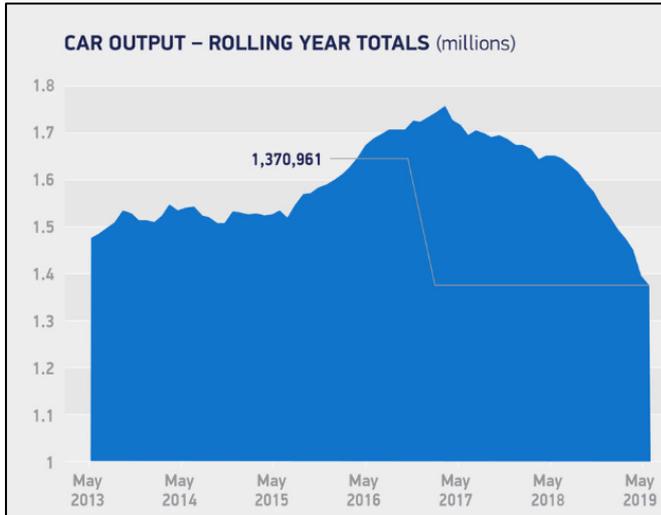


Ilustración 17: Mapa de riesgos en cada sector económico, tercer trimestre 2018

Fuente: Coface

PRINCIPALES SECTORES DE ESPECIAL INTERÉS PARA EUSKADI

Sector automovilístico



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 mayo un 15,5% respecto al mismo periodo del año anterior, encadenando doce 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 12,6%.

En cifras acumuladas, hasta el mes de abril de 2018 se habían vendido aproximadamente 21.200 vehículos más de los que se han vendido hasta abril de 2019.

Ilustración 18: Evolución producción vehículos, 2013-2019
Fuente: SMMT

Durante el mes de junio se vendieron 223.421 vehículos, lo que supone una disminución del 4,9% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Los vehículos diésel continúan en descenso, reduciéndose un 20,5% sus ventas respecto a las de junio de 2018. Por su parte, los vehículos de gasolina han aumentado un 3%, mientras que los vehículos de combustible alternativo, por contra, han reducido sus ventas en un 4,4% en comparación al año anterior y suponiendo un 13,5% de las ventas totales del año 2019.

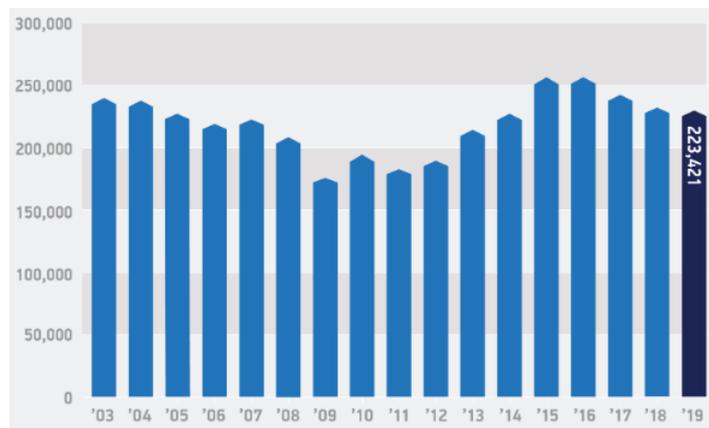


Ilustración 19: Ventas de vehículos durante el mes de mayo, 2003-2019 Fuente: SMMT

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 y otros 3.500 indirectos. En el mes de mayo confirmó que seguirá adelante con esta decisión, explicando que los recursos de la compañía deben centrarse en grandes mercados de vehículos eléctricos fuera de Reino Unido, sin hacer alusión al Brexit como el motivo principal.
- **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 libras de beneficio al año. Tras cerrar su año fiscal, en el mes de mayo reportó pérdidas por 3.600 millones de libras, con las ventas globales disminuyendo un 5,8% respecto al año anterior, debido principalmente a la ralentización del mercado chino, la negativa tendencia de las ventas de modelos diésel y la incertidumbre relacionada con el Brexit. La empresa declaró en junio que producirá vehículos eléctricos en el Reino Unido para salvaguardar el empleo de 2.700 trabajadores.
- **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. El grupo presentó en mayo los resultados financieros de su último año fiscal, en los que se registró un beneficio un 57% inferior al del periodo anterior. Desde la compañía se apuntaron a distintos motivos, como el escándalo de la detención de su expresidente Carlos Ghosn, la caída generalizada de ventas y producción, la incertidumbre del Brexit o los planes de reestructuración en Europa.
- **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. El grupo presentó en mayo sus resultados financieros, en los que se reconoció una provisión de 1.400 millones de euros por una potencial sanción impuesta por las autoridades de competencia de la UE, ante las evidencias de que BMW, junto con otros cuatro fabricantes de vehículos alemanes, podría haber retrasado deliberadamente el despliegue de tecnología de

emisiones limpias. La empresa ha declarado en junio que moverá la fabricación de motores con destino a su planta de Sudáfrica de Reino Unido a Alemania, debido a la incertidumbre provocada por el Brexit.

- **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. En mayo, el fabricante, que ya había anunciado planes en este sentido en el mes de marzo, especificó que a nivel global prescindirá de 7.000 empleados (lo que supone un 10% de la fuerza laboral con la que cuenta) con el objetivo de ahorrar 11.000 millones de dólares en costes. Entre trabajadores asalariados, trabajadores a tiempo parcial y contratados por horas, se espera que el grupo recortará aproximadamente 2.300 puestos en EEUU y 5.000 en Alemania. Se espera que en Reino Unido la medida afecte a 500 trabajadores. El fabricante declaró en junio que cerrará su planta de Gales, que emplea a 1.700 trabajadores, aunque no lo achaca directamente al Brexit.

Por otro lado, algunos fabricantes han anunciado otros planes:

- **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. La compañía anunció en junio que construirá en Reino Unido la planta Astra, su modelo más vendido, en caso de que el primer ministro evite una salida sin acuerdo; lo que podría crear hasta 1.000 empleos
- **Aston Martin.** Andy Palmer, CEO de la compañía, declaró en abril que sus vehículos podrían abarataarse 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. Sin embargo, en el mes de mayo, se dieron a conocer los resultados del primer trimestre del año, reconociéndose pérdidas antes de impuestos por valor de 17 millones de libras y señalándose al coste de promoción de nuevos modelos y la inversión en una planta para construir un nuevo vehículo como principales causas. El fabricante declaró en junio que abrirá una nueva fábrica en el sur de Gales para fabricar SUVs.

Durante el mes de abril, ciertos fabricantes cerraron 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 pudieron 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 quedaron inoperativas en un momento en el que Reino Unido aún seguía siendo miembro de la UE y los fabricantes podrían haber seguido aprovechando las ventajas del mercado común. Fue el caso de Jaguar Land Rover, BMW, Honda y PSA.

Sector aeronáutico

El 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 indicó 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 dio 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 superen 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 y, aunque ha tenido recuperaciones parciales tras el anuncio de la prórroga del Brexit, ha continuado con su tendencia descendente hasta caer por debajo de los 5 puntos a principios de julio.

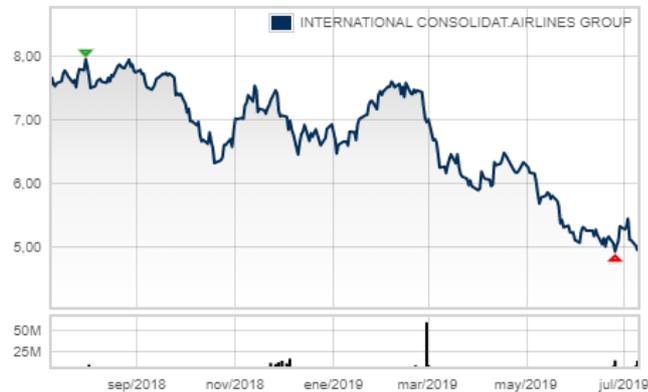


Ilustración 20: Cotización acciones IAG Fuente: BME

En junio, como ya dio a conocer el grupo en abril, ha cobrado efecto el relevo del español Enrique Dupuy por el del británico Steve Gunning al frente de la dirección financiera.

Iberia y Vueling, compañías pertenecientes al grupo IAG, entregaron el 10 de abril a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sus planes de contingencia de cara al Brexit. Fomento, por su parte, ha aprobado en junio estos planes, que ya están en proceso de evaluación por parte de la Comisión Europea, quien determinará en última instancia si ambas compañías son solventes de cara a seguir cumpliendo con las exigencias regulatorias de la UE tras el Brexit.

En mayo IAG reportó un beneficio de 135 millones de euros durante el primer trimestre del año, un 60% inferior al del mismo periodo del ejercicio anterior, debido principalmente al impacto del precio del combustible en sus márgenes.

- **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.

La compañía presentó en mayo los resultados financieros del primer trimestre del año, reportando el nivel de beneficio más bajo en cuatro años, achacando esta circunstancia a la caída en el precio de las tarifas aéreas debido a la elevada competencia en Europa y a la incertidumbre generada por el Brexit.

La aerolínea ha anunciado en junio un cambio en la política de recompra de acciones para asegurarse de que la mayoría de sus títulos estén en manos de accionistas británicos en caso de que haya una salida sin acuerdo.

- **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.

EasyJet ha registrado una pérdida de 275 millones de libras durante el primer trimestre del año, señalando la incertidumbre económica en Europa incrementada por el Brexit, los elevados precios de los combustibles y la cancelación de vuelos el pasado diciembre en el aeropuerto de Gatwick ante la interferencia de varios drones.

Respecto a los **fabricantes** más relevantes con presencia en el país, el pasado mes de 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, que se encuentra en conversaciones con diferentes compañías entre las que espera hallar un comprador, se han pedido garantías sobre el futuro de las instalaciones en el largo plazo.

El fabricante **GKN** informó en abril 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

Desde el inicio de las negociaciones del Brexit, la preocupación sobre la pérdida de protagonismo de la City de Londres como centro financiero de referencia mundial ha sido una constante. Como consecuencia directa de este proceso, el pasado 30 de mayo la Autoridad Bancaria Europea (EBA por sus siglas en inglés) abandonó su sede en Londres para trasladarse a París.

En este sentido, también se ha visto afectado el sector inmobiliario, ya que las compras de edificios de oficinas de Londres se han visto reducidas durante el primer semestre del año en 3.000 millones de libras, debido a la incertidumbre provocada por el Brexit. Y es que, el volumen de inversiones registrado en el mismo periodo de 2018 fue de 8.100 millones de libras, frente a los 5.000 millones de estos seis primeros meses. La reducción se ha dado principalmente en inversiones de origen extranjero.

El Banco de Inglaterra alertó en junio de la crisis crediticia que podrían sufrir las empresas europeas en caso de un Brexit sin acuerdo, ya que estiman que prácticamente la mitad de empresas de la UE que cuentan con financiación de bancos británicos se verían afectadas. El principal riesgo pasa porque estas compañías puedan quedarse sin financiación de la noche a la mañana, con los colapsos que ello provocaría. Ante esta tesitura, el informe de estabilidad publicado por el Banco insta a estas empresas a prepararse de cara al peor de los escenarios; diversificando sus riesgos.

La industria continúa con sus preparativos ante un potencial Brexit sin acuerdo, y varios grupos de inversión británicos y norteamericanos como Aviva Investors, BNY Mellon o JPMorgan Asset Management han obtenido permisos de los reguladores de Dublín y Luxemburgo para realizar operaciones de inversión fuera del territorio de Reino Unido. En los últimos meses se ha registrado un incremento en las solicitudes de licencias Mifid (directiva sobre mercados de instrumentos financieros), que permiten a las empresas de inversión continuar operando con grandes clientes europeos. Dublín y Luxemburgo son destinos tradicionales de operaciones de inversión de middle y back-office, pero estas licencias permiten a los gestores el mantenimiento de una cartera de inversión y la compra-venta diaria de activos, lo que podría derivar en mayores transferencias de activos actualmente bajo gestión en Londres a las otras dos ciudades.

Sector ferroviario

En los últimos meses, 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 en abril 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 se sabía que no se iba a cumplir, 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 pronunció al respecto, indicando que Mike Brown cuenta con su total confianza.

Por su parte, Mike Brown criticó en mayo a la antigua dirección de Crossrail por no haber comunicado de forma clara los retrasos que el proyecto estaba sufriendo. Según las estimaciones de la agencia de calificación crediticia Moody's, este retraso le costará a TfL 1.000 millones de libras en ingresos no generados y aumentará las dificultades financieras de la institución.

En mayo se dio a conocer también que es posible que la estación de Bond Street no esté operativa cuando los trenes comiencen a circular, ya que es preciso invertir 80 millones de libras en la adecuación de la estación de Canary Wharf, construida en 2015, a los requerimientos de seguridad necesarios. Mark Wild, presidente de Crossrail, indicó que incluso el diseño de la estación estaba incompleto, y que no estaría listo hasta los próximos meses de septiembre u octubre.

- **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.

Durante el mes de mayo, un comité de la Cámara los Loes indicó a través de un informe que los trabajos que se están ejecutando en relación a este proyecto deberían paralizarse, demandando que los servicios de tren del norte del país requieren mejoras que deben ser priorizadas y remarcando que los costes del HS2 están fuera de control y que no existe evidencia suficiente de que la ruta entre Londres y Birmingham esté saturada como para justificar la inversión. HS2 y DfT se han pronunciado contrariamente al informe, destacando las bondades del proyecto y el crecimiento económico que generará en el país. Hasta el momento, en la preparación para la primera fase (recorrido desde Londres a Birmingham) se han invertido en el proyecto 4.300 millones de libras:

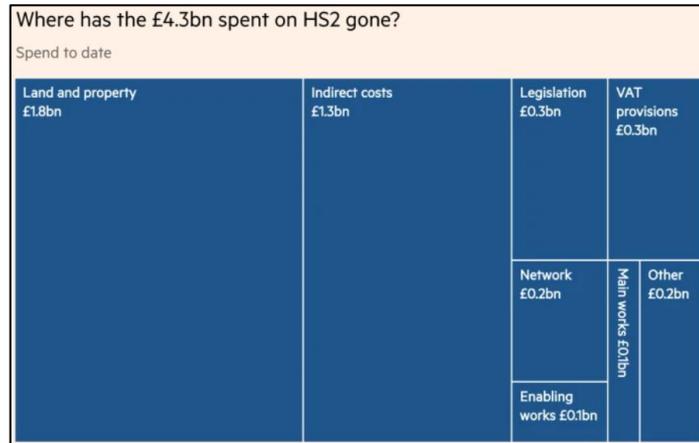


Ilustración 21: Destino inversión HS2 Fuente: Financial Times

El inicio de la construcción se ha retrasado hasta finales de año. Por su parte, la legislación para aprobar la segunda fase del proyecto (recorrido Crewe – Manchester – Leeds) ha sido aplazada hasta al menos el año 2020.

En plena carrera hacia Downing Street, en un debate realizado a principios de julio entre los candidatos Jeremy Hunt y Boris Johnson, ambos coincidieron en apostar por el proyecto y no abandonarlo cuando fueron preguntados por el tema.

Sector biotecnológico

Desde que se dio a conocer el resultado del referéndum de 2016, quedó claro que la Agencia Europea de Medicamentos (EMA por sus siglas en inglés) debía abandonar el Reino Unido e instalarse en otra ciudad europea. El pasado mes de marzo, concluyó el traslado de Londres a Ámsterdam. Esta pérdida supone un duro golpe para el sector en el país, tanto a nivel reputacional como económico, puesto que actualmente la industria de Reino Unido absorbe el 3,5% de la inversión mundial en ciencias de la salud.

En declaraciones recientes de las que se hizo eco el diario Financial Times, Guido Rasi, presidente de la EMA, estimó que entre 1.000 y 2.000 empresas se establecieron en Londres debido a su interés en estar conectadas con la agencia. Indicó que estaban identificando y aproximándose a esas compañías, especialmente a aquellas más susceptibles de trasladarse a Ámsterdam. En concreto, declaró que la agencia se encuentra actualmente en conversaciones con 30 compañías farmacéuticas que están planteándose el traslado debido al Brexit y al cambio de ubicación de la EMA. Entre estas compañías, se encuentran también empresas que no cuentan con presencia en Londres, pero que consideraban como la capital británica como destino prioritario de sus inversiones en el marco de sus planes de expansión por Europa.

En este sentido, dos grandes compañías como Sanofi y Novartis ya han abierto oficinas en Ámsterdam, trasladando a parte de sus empleados de otras zonas de los Países Bajos. Ambas empresas reconocen que encontrarse físicamente cerca de la EMA supone una ventaja.

Las declaraciones de Guido Rasi han avivado los temores sobre la potencial salida de empresas farmacéuticas de Reino Unido. Si bien no es probable que empresas que actualmente cuentan con sus oficinas centrales en el país se trasladen a otro con una población más reducida, es de esperar que el Brexit afecte a la influencia de Reino Unido en el sector en el panorama internacional.

Steve Bates, director ejecutivo de la BioIndustry Association (BIA) de Reino Unido, advirtió en junio de las amenazas a corto y largo plazo de un Brexit sin acuerdo en el sector biotecnológico. La principal preocupación pasa por ver si el actual sistema de créditos fiscales para el I+D del sector es capaz de mantenerse con un Brexit duro.

Por otro lado, Bates instó al gobierno británico a que el organismo regulador de medicamentos del Reino Unido, MHRA, se mantenga estrechamente alineado con la Agencia Europea de Medicamentos (EMA).

Finalmente, Bates también alertó de que la capacidad del almacenamiento de medicamentos será más escasa en octubre que en marzo (la fecha original de Brexit), ya que las industrias aumentan los preparativos para el período navideño.

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 abril de 2019, revelan que un 29,21% de la energía producida procede de fuentes renovables, frente al 27,22% que suponía en el mismo periodo del ejercicio anterior.

La generación de energía renovable en abril fue de 6,08 TWh, lo que supone un aumento del 3,47% respecto a la energía generada con estas fuentes durante el mes de abril de 2018, que fue de 5,87 TWh. El mayor crecimiento se registró en la generación de energía solar, que aumentó un 38,25% respecto a los registros del mes anterior, alcanzando los 0,45 TWh.

El uso del resto de medios de generación de energía, por su parte, que disminuyeron respecto al mes anterior, destacando la hidroeléctrica, que se redujo un 59,87% respecto al dato de marzo de 2019.

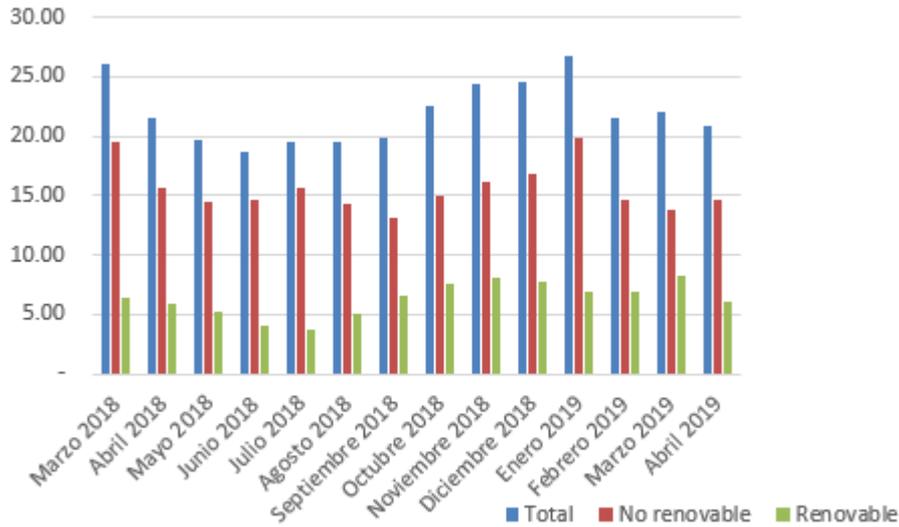


Ilustración 22: Producción energía en Reino Unido (TWh) Fuente: Gov.uk

Nuevas tecnologías

Tech Nation, una red de Reino Unido dedicada al aceleramiento de startups y al asesoramiento de emprendedores y compañías con una fuerte base tecnológica durante todas las fases de vida del negocio, presentó en noviembre su informe TechNation 2019, aportando datos sobre la evolución del ecosistema tecnológico del país.

El informe revela que Reino Unido atrajo en 2018 el 5% de la inversión global destinada al crecimiento de empresas tecnológicas, alcanzando los 5.000 millones de libras y situándose el cuarto a nivel mundial, por detrás de EEUU, China e India. Este nivel fue superior en más de dos veces al esperado, considerando el tamaño de la economía de Reino Unido.

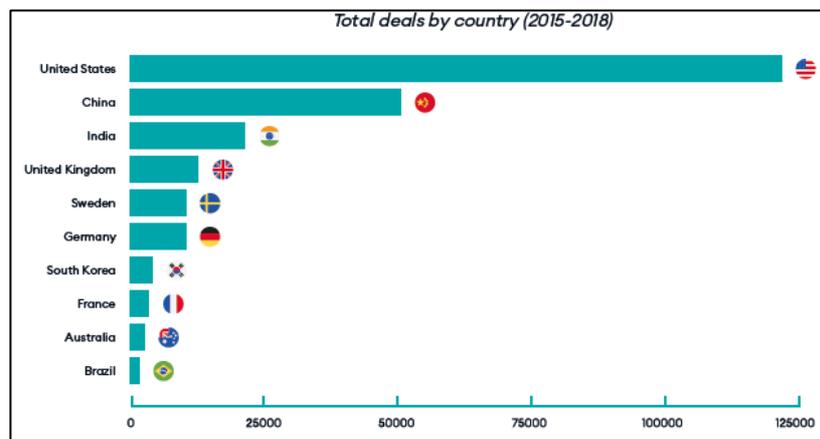


Ilustración 23: Transacciones totales por países (USD) Fuente: Tech Nation

Igualmente, afirma que el 35% de los unicornios de Europa (empresas tecnológicas que alcanzan una valoración de mil millones de dólares sin cotizar en bolsa) han sido creados en Reino Unido. En cuanto a la inversión en investigación y desarrollo, fuertemente correlacionada con la productividad de las empresas tecnológicas, Reino Unido se sitúa en un 1,6% del PIB, por debajo del 2% marcado como objetivo por la UE.

Sobre el mercado laboral, Insurtech (seguros y tecnología) y Fintech (finanzas y tecnología) son los principales empleadores de este sector, contando con el 24% y el 18% respectivamente de la fuerza laboral.

En cuanto al marco regulatorio, varias compañías tecnológicas han rechazado la propuesta del ICO (Informational Commissioner's Office por sus siglas en inglés) para limitar las prácticas online que puedan perjudicar a los usuarios menores de edad, entra las que se incluyen la geolocalización, la personalización de contenidos y recomendaciones, o el seguimiento de contenido publicitario. Para que las compañías cumplieren con dicha propuesta, deberían crear una versión "para niños" de sus páginas web, o alguna clase de acceso limitado para mayores de edad, para lo cual deberían recabar documentación que la justifique, como copias de pasaportes, tarjetas de crédito o permisos de conducir. La regulación se aplicaría a cualquier compañía a cuyos servicios online pueda acceder un niño, como plataformas de comercio electrónico, portales de noticias o redes sociales. De aplicarse, incorporaría sanciones similares a las establecidas en el reglamento general de protección de datos europeo, con multas que podrían alcanzar el 4% del beneficio global para las compañías que no cumplan con la normativa. La propuesta se encuentra actualmente en fase de consulta, y se espera que gigantes tecnológicos como Google y Facebook se pronuncien sobre ella.

UKTN recordó en junio que una de las mayores amenazas del sector tecnológico en un escenario de no acuerdo es la atracción de talento, temiéndose las barreras que podrían crearse en términos de contratación transfronteriza. Los puestos de trabajo que generan mayor preocupación son los desarrolladores, posiciones que actualmente en Londres requieren de esfuerzos por parte de las empresas contratantes, y muchas veces cubiertas por extranjeros.

Además, los trabajadores europeos se sienten atraídos por el Reino Unido debido a su tejido de compañías tecnológicas innovadoras y transformadoras, por lo que una posible fuga de estas empresas influiría directamente en su interés.

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 24: 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.

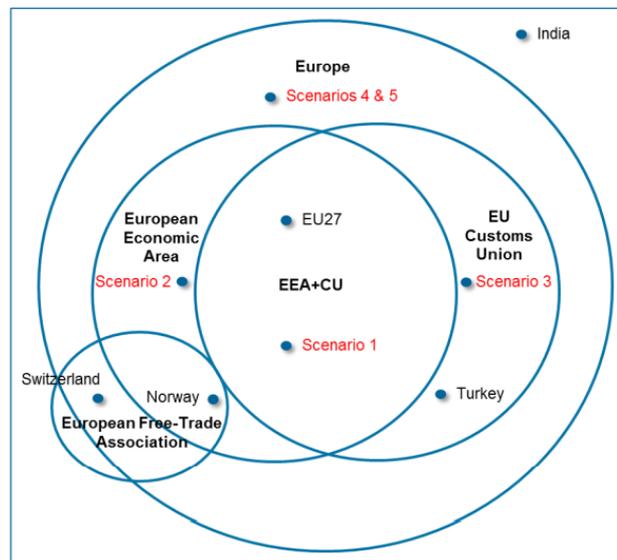


Ilustración 25: Posibles escenarios

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
Freedom	Goods	✓	✓	✓	✓	x	✓
	Services	✓	✓	✓	✓	x	✓
	People	✓	✓	✓	x	x	x
	Capital	✓	✓	✓	x	x	✓
Duties	Payments to EU	✓	✓	✓	x	x	x
	Subject to EU rules & regulations	✓	✓	✓	x	x	x
Rights	Influence over EU regulations	✓	x	x	x	x	x
	Ability to independently agree FTAs	x	✓	✓	✓	✓	✓

Ilustración 26: 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 timeline: key dates in UK's divorce from EU](#)

[Pressure mounts on Theresa May to quit as Tory support collapses](#)

[Labour-Tory Brexit talks end without deal](#)

[Theresa May quits: UK set for new PM by end of July](#)

[Tory leadership: Who will replace Theresa May?](#)

[Jaguar Land Rover reports record £3.6bn loss](#)

[Top banking regulator stresses UK should not be a 'rule taker' post-Brexit](#)

[Brexit woes help New York overtake London as global financial hub](#)

[Colluding drug firms 'cost the NHS millions of pounds'](#)

Herramientas relacionadas con el [EU Settlement Scheme](#):

- [Employer toolkit](#)
- [Community leader toolkit](#)
- [ID document scanner locations](#)
- [Assisted Digital Service](#)
- [Organisations awarded grant funding](#)
- [Citizens' Rights in a no deal](#)
- [Sign up for EUSS updates](#)

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/>
- <https://basquetrade.spri.eus/es/brexit-hoy/>

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.