

BREXIT

Informe de seguimiento

basque
trade &
investment

SEPTIEMBRE 2020

+ Oficina de Reino Unido e Irlanda
+ Unidad de Inteligencia Competitiva

 **BasqueTrade
& Investment**
Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia

GRUPO
spri
TALDEA

 **EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT



ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. DATOS MACROECONÓMICOS	4
3. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR	10
4. EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES.....	12
4.1. Fechas clave en el proceso de salida.....	13
5. IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS	17
5.1. Sector automotriz	17
5.2. Sector aeronáutico	19
5.3. Sector financiero	21
5.4. Sector ferroviario	22
5.5. Sector biotecnológico	25
5.6. Sector energético	26
5.7. Nuevas tecnologías	27
6. WHO IS WHO.....	29
7. REFERENCIAS.....	34



1. INTRODUCCIÓN

El 2020 está siendo un año complejo para el Reino Unido. Con la victoria del partido conservador de Boris Johnson en las elecciones generales el pasado mes de diciembre, se despejó el camino para que el Brexit pudiese ser llevado a cabo.

El proceso de salida del Reino Unido de la Unión Europea comenzó con el referéndum de 2016 y, tras años de negociaciones entre las distintas partes, cambios de gobierno dentro de Reino Unido y una gran incertidumbre que ha afectado tanto a la política como a la economía, el pasado 31 de enero el Brexit se hizo una realidad y Reino Unido dejó de ser un estado miembro de la Unión Europea.

Sin embargo, el proceso no acabó ahí. Esta fecha sólo supuso el principio del fin ya que el Reino Unido ha entrado en un periodo de transición que finalizara el próximo 31 de diciembre. Durante este periodo, Johnson tiene que ponerse de acuerdo con Europa para determinar las futuras relaciones que existirán entre los actuales 27 países miembros de la UE y Reino Unido.

Como se explicará más adelante, hasta ahora las negociaciones entre ambas partes no han sido muy fructíferas. Reino Unido tenía hasta finales de junio para pedir una prórroga del periodo de transición a la Unión Europea. No obstante, anunció que optaba por ceñirse al calendario establecido y no prorrogar el periodo de transición más allá del 31 de diciembre.

Destacar además, que el mismo día en el que la salida del Reino Unido de la UE se hacía efectiva, se diagnosticaron en el país los primeros casos de coronavirus. Desde entonces, estos casos no han hecho más que aumentar lo cual ha generado innumerables consecuencias negativas tanto en la economía como en la sociedad.

Finalmente, es importante mencionar que el foco de estudio de este informe es el Brexit. Sin embargo, es inevitable considerar y analizar, siquiera superficialmente, algunas de las consecuencias de la Covid-19 ya que tienen repercusiones tanto en los datos macroeconómicos de Reino Unido como en el proceso de salida del país de la Unión Europea.



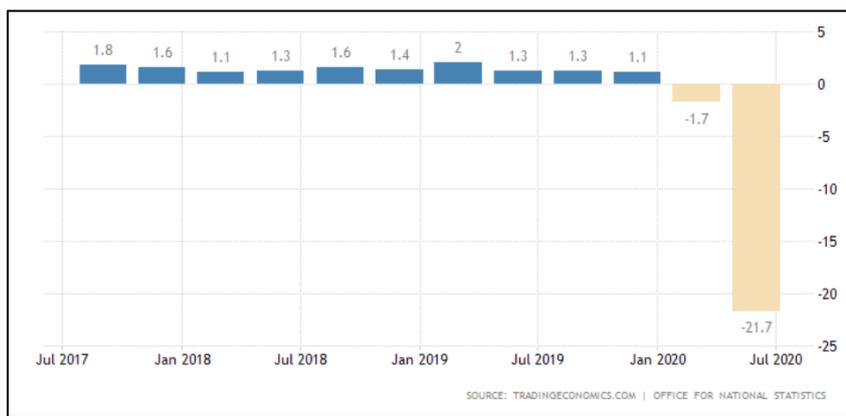
➔ 2. DATOS MACROECONÓMICOS

Los últimos datos publicados por la Oficina Nacional de Estadísticas de Reino Unido (ONS por sus siglas en inglés) sobre las cifras definitivas de la variación anual del PIB mensualmente, muestran que durante el mes de febrero, el PIB creció un 0,1% respecto al mes anterior. Sin embargo, desde entonces ha caído drásticamente. En un principio se había previsto que el PIB continuaría cayendo en torno a un 10% por el impacto del coronavirus ([PWC](#), 2020). No obstante, la caída ha sido mayor de la esperada y en el segundo semestre, el PIB registró cifras superiores al -20%.

Por otro lado, el gobierno británico ha publicado recientemente un documento que indica que se espera que el PIB sufra una caída anual de un -12,4% ([Gov](#), 2020).

Desde la celebración del referéndum sobre la salida de Reino Unido de la Unión Europea en el año 2016, el crecimiento más elevado se produjo en el cuarto trimestre de 2017, reduciéndose significativamente desde entonces. A principios del año pasado, esta tendencia se repitió: se produjo un fuerte crecimiento durante el primer trimestre de 2019 que se redujo a lo largo del año.

Gráfico 1: Variación anual del PIB



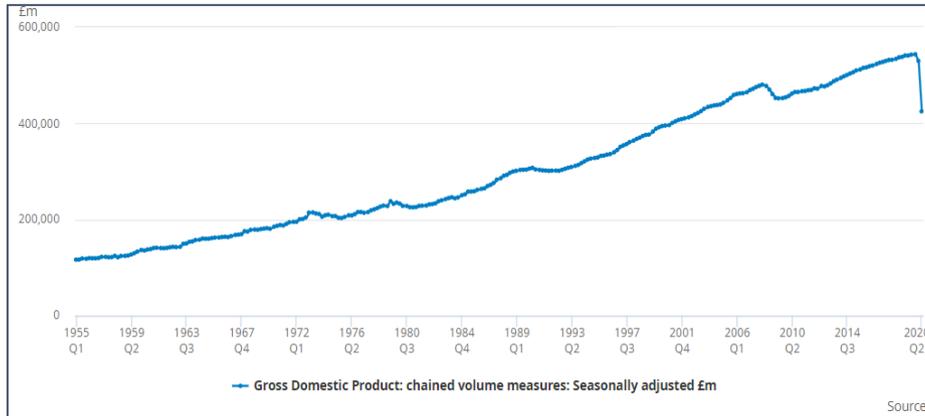
Fuente: [Trading Economics](#)

La tasa de crecimiento trimestral del PIB aumentó un 0,1% respecto al trimestre anterior. Febrero resultó ser un mes de inflexión ya que, aunque el PIB no se vio afectado en su conjunto, sí se observaron algunos efectos negativos en ciertas industrias como agencias de viajes y operadores turísticos porque el coronavirus ya había afectado a otros países como China o Corea del Sur.

Como muestra el siguiente gráfico, la caída del PIB que se dio en abril fue la más grande registrada en mucho tiempo. La economía ese mismo mes resultaba ser alrededor de un 25% más pequeña que en febrero. Esto se debió a que prácticamente todas las áreas de la economía se vieron afectadas por la Covid-19, especialmente los pubs, las ventas de automóviles y la fabricación y construcción de automóviles y viviendas. Además, el comercio del Reino Unido con el resto del mundo también se vio gravemente afectado por la pandemia con grandes caídas tanto en la importación como en la exportación de vehículos, combustibles y muchos otros productos.



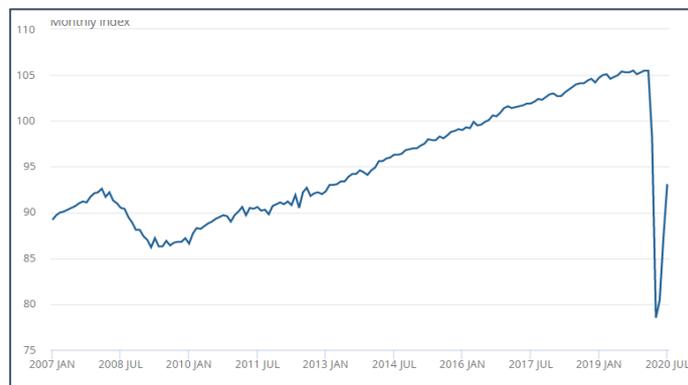
Gráfico 2: Registro del PIB desde enero de 1955 hasta julio 2020



Fuente: [ONS](#)

Durante los meses de verano, gracias a que el gobierno británico suavizó las restricciones impuestas para frenar los contagios de coronavirus, el PIB registro un ligero crecimiento. Desde que la economía británica alcanzó su mínimo en abril, ha crecido un 11,3%. Sin embargo, todavía se mantiene muy por debajo de los niveles registrados en febrero de 2020 ([ONS](#), 2020).

Gráfico 3: Registro del PIB de Reino Unido desde enero de 2007 hasta julio de 2020



Fuente: [Office for National Statistics](#)

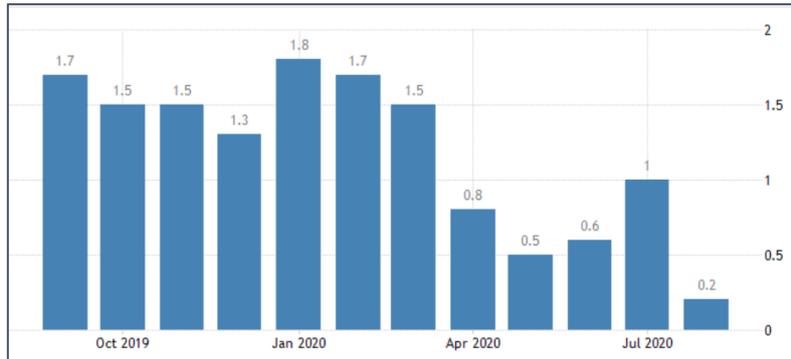
En julio de 2016, la inflación inició una tendencia ascendente que culminó a finales del 2017, alcanzando valores cercanos al 3,1%. A partir de entonces, se produjo un cambio de sentido y la tasa de inflación comenzó a disminuir.

Como indica el siguiente gráfico, a principios de este año se registró una inflación de 1,8% y ha ido disminuyendo desde entonces. Durante el mes de mayo la tasa continuó cayendo y se situó por debajo de las expectativas del mercado que habían previsto que rondase el 0,7%. No obstante, en julio, esta tasa alcanzó el 1%, superando las previsiones del mercado que la situaban en el 0,6%. Este aumento fue gracias a que poco a poco, durante el verano, se fueron aliviando las restricciones causadas por la pandemia de coronavirus.

En el mes de agosto, la tasa de inflación volvió a desacelerarse bruscamente al 0,2% siendo esta la cifra más baja desde diciembre de 2015.



Gráfico 4: Tasa de inflación del Reino Unido año 2019-2020



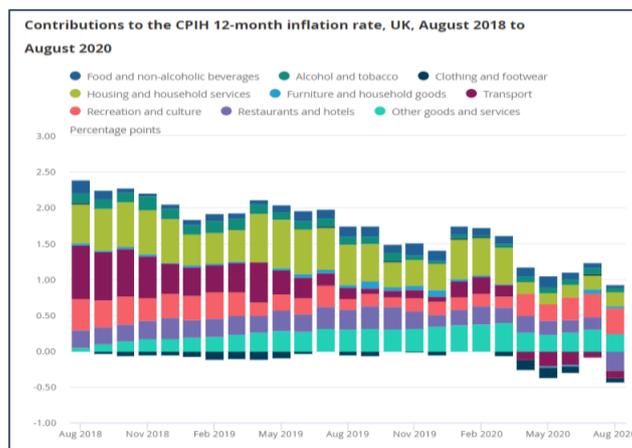
Fuente: Trading Economics

En la siguiente tabla 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. Las contribuciones de la mayoría de los grupos se moderaron en agosto, principalmente los restaurantes y hoteles que han registrado - 0,27 puntos porcentuales. Estos datos reflejan el programa “Eat Out to Help Out” que impuso el gobierno durante el mes de agosto. Gracias a este programa, los consumidores podrían obtener un descuento del 50% (hasta un máximo de 10£ por comensal) en alimentos y bebidas no alcohólicas en los establecimientos participantes. Además, la reducción del IVA del 20% al 5% en el sector de la hostelería también ha contribuido a la caída de los precios.

En los últimos dos años, la contribución del transporte ha mostrado más variación que cualquier otro grupo, desde una contribución al alza de 0,75 puntos porcentuales en agosto de 2018 a una contribución a la baja de 0,20 puntos porcentuales en mayo de 2020. Esto se debe en gran parte a los cambios de precio del combustible que ha habido, especialmente durante la pandemia.

Por último destacar que, entre noviembre de 2018 y marzo de 2020, la mayor contribución al alza a la tasa de inflación provino de la vivienda y los servicios domésticos. Sin embargo, la contribución de este grupo cayó de 0,51 puntos porcentuales en marzo a 0,16 puntos porcentuales en abril. Desde entonces, la contribución de este grupo ha aumentado gradualmente hasta 0,20 puntos porcentuales en agosto.

Gráfico 5: Contribución a la inflación por categoría de producto



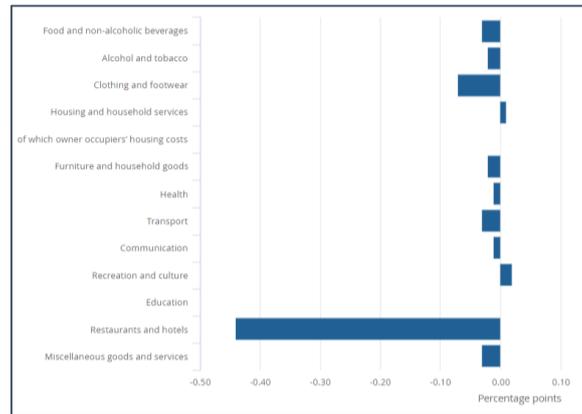
Fuente: ONS



A continuación, se muestra la comparación del mes de agosto de 2020 con el mes anterior. Como ya se ha explicado, la mayor contribución a la baja (de 0,44 puntos porcentuales) entre julio y agosto provino de los restaurantes, bares y hoteles. Esta caída refleja el efecto del ya mencionado programa “Eat Out to Help Out” y de la reducción del IVA en el sector hostelero.

También hubo una gran contribución a la baja (de 0,07 puntos porcentuales) de la ropa y el calzado, donde los precios aumentaron un 0,5% aproximadamente entre julio y agosto de 2020, en comparación con un aumento del 1,8% entre los mismos dos meses del año anterior.

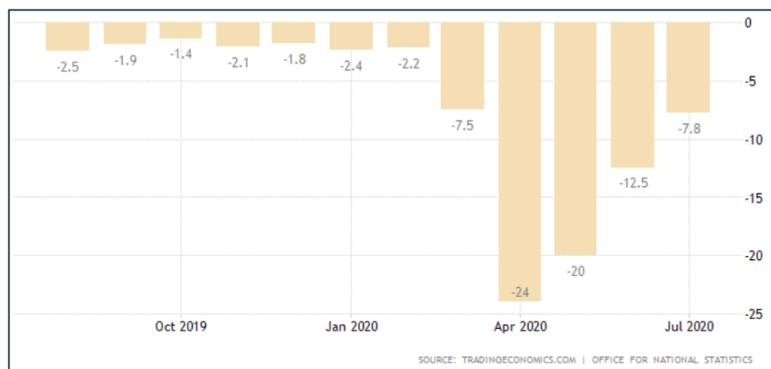
Gráfico 6: Comparativa contribución a la inflación



Fuente: [ONS](#)

Los datos más recientes disponibles sobre el Índice de Producción Industrial continúan con la tendencia negativa de los últimos años. La producción industrial en el Reino Unido disminuyó un 24% interanual en abril de 2020, lo cual ha significado la mayor caída en la producción industrial de todos los tiempos. Además, esta caída ha sido muy superior a las previsiones del mercado, que la situaban en un 19%. Esto se debe a las restricciones gubernamentales para poder detener la propagación del coronavirus. Durante los últimos meses, este índice ha mejorado y en el mes de junio se registró un -12,5% y un -7,8% en julio. Esta última cifra fue mejor a la prevista (-8,9%). Aun así, cabe destacar que es el decimosexto mes consecutivo en el que la actividad industrial cae.

Gráfico 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 julio de 2019, coincidiendo con el nombramiento de Boris Johnson como Primer Ministro, estableciéndose la relación cambiaria en 0,91623 EUR/GBP; un 2,15% superior a la del mes anterior. Sin embargo, desde ese momento la libra comenzó a apreciarse e incluso llegó a estar a 0,8351 EUR/GBP el 13 de diciembre, coincidiendo con los resultados de las últimas elecciones generales.

Durante los últimos meses, el tipo de cambio de GBP a EUR ha sido muy volátil ya que la libra ha caído más del 9% frente al euro. El tipo de cambio registrado a mediados de septiembre ha sido de 0,9123 libras por euro.

Gráfico 8: Tipo de cambio euro/libra



Fuente: Datosmacro

El debilitamiento de la libra ha beneficiado durante meses 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 en el último trimestre de 2018, recuperándose a lo largo de 2019.

Sin embargo, es inevitable hacer mención del gran impacto que el coronavirus ha dejado en estas empresas. Como se puede observar en la imagen a continuación, el pasado 31 de marzo, el FTSE 100 registró su peor trimestre desde 1987 ya que perdió el 24,8% de su valor en unos pocas semanas. La principal razón de este brusco cambio fue la caída del valor de las acciones de muchas de las empresas incluidas en esta lista. A pesar de esta reciente caída, el índice se ha ido recuperado ligeramente durante los últimos meses, aunque sigue lejos de los valores que registraba a principios de año.

Gráfico 9: Evolución Índice FTSE 100



Fuente: MarketWatch

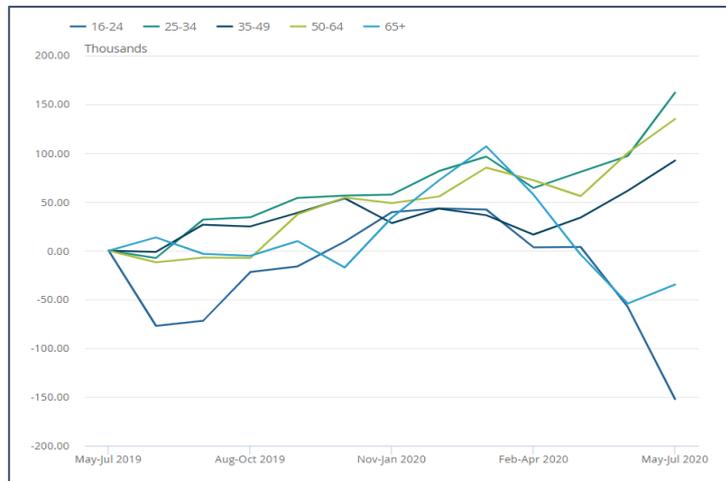


La tasa de desempleo está siendo también muy afectada por el coronavirus. El año pasado Reino Unido registraba un 3,7% de desempleo, pero esta cifra ha aumentado durante los últimos meses por la Covid-19 a pesar de las medidas que el gobierno británico ha tomado para tratar de reducir el número de despidos.

Las estimaciones de mayo a julio de 2020 muestran que aproximadamente 1,4 millones de personas estaban en el paro. Esto supone 62.000 personas más que en el trimestre anterior y 104.000 personas más si se compara con el mismo periodo de tiempo del año anterior, 2019.

Destacar que el gobierno británico introdujo el “Job Retention Scheme” a principios de año para tratar que los despidos por la pandemia fueran los mínimos posibles. Este esquema terminará el próximo 31 de octubre y, ante la perspectiva de que los despidos aumentasen por el fin de esta ayuda, el ministro de finanzas de Reino Unido, Rishi Sunak, ha anunciado un nuevo esquema. El nuevo “Job Retention Scheme”, que va a comenzar el 1 de noviembre, consiste en el que gobierno se hará cargo de parte de los salarios de los empleados que trabajan menos de las horas habituales ([The Guardian](#), 2020).

Gráfico 10: Evolución de la tasa de empleo



Fuente: [ONS](#)

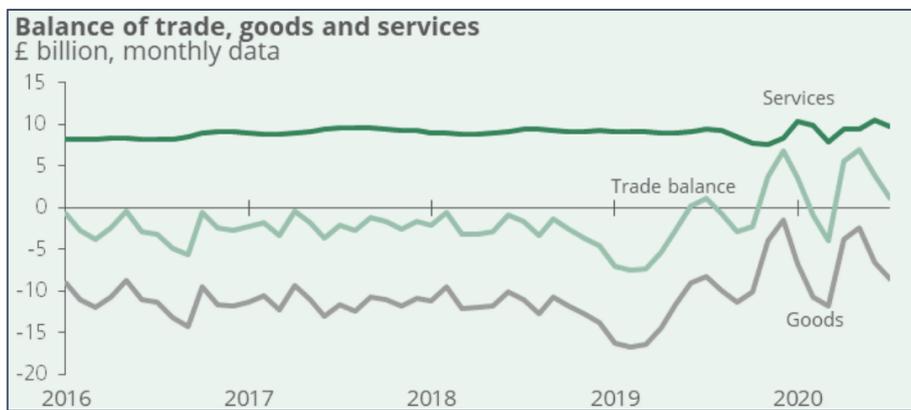


➔ 3. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR

En esta sección se analizará la balanza comercial del Reino Unido. La balanza comercial mide la diferencia entre las importaciones y exportaciones de un país. Cabe destacar que el Reino Unido es uno de los principales países del comercio internacional. A nivel mundial, es el sexto importador y el décimo exportador de mercancías.

La balanza comercial del Reino Unido con todos los países disminuyó en 19.300 millones de libras durante febrero, marzo y abril. Durante estos meses, las exportaciones cayeron un 24,9% y las importaciones un 15,7%. Sin embargo, en los tres meses hasta julio, las exportaciones cayeron un 0,3% y las importaciones un 8%. Estos datos muestran el impacto que ha tenido la Covid-19 en el comercio. Por último, destacar que el superávit comercial con todos los países aumentó a 12 mil millones de libras en este periodo (mayo-julio 2020).

Gráfico 11: Balanza comercial de bienes y servicios Reino Unido



Fuente: [UK Parliament](#)

Los productos que Reino Unido tiende a exportar son principalmente vehículos, productos médicos y farmacéuticos, aviones, maquinaria, productos químicos y manufacturados, alimentos y bebidas. En cuanto a los servicios que exporta, destacan los financieros, telecomunicaciones, viajes, transporte y otros muchos servicios empresariales. Los principales socios comerciales de Reino Unido son Estados Unidos, Alemania, Países Bajos, Francia, Irlanda, China, Italia, Suiza, Bélgica y España. En 2019, los países miembros de la Unión Europea representaron el 43% de las exportaciones de bienes y servicios y el 51% de las importaciones.

Generalmente, las importaciones de Reino Unido son productos y servicios parecidos a los que exporta. Además, los países miembros de la Unión Europea junto con China y Estados Unidos son sus principales proveedores.

Está previsto que estos socios comerciales cambien ya que la salida del Reino Unido de la UE va a complicar el existente acuerdo comercial que facilitaba el comercio sin ningún tipo de aranceles ni barrera comercial con la UE. Además, todo apunta a que Japón va a ganar terreno en el comercio con Reino Unido ya que el pasado 11 de septiembre ambos países firmaron un acuerdo comercial mediante el cual el 99% del comercio entre ambos países pasará a estar libre de aranceles. Este acuerdo estará vigente a partir del 1 de enero de 2021, una vez haya concluido el periodo de transición.



Como se explica más adelante en este informe, durante el mes de marzo la Unión Europea y el Reino Unido empezaron a negociar los acuerdos comerciales que definirán la futura relación entre ambas partes. Sin embargo, para saber con certeza cómo será esa relación futura habrá que esperar hasta concluyan las negociaciones entre ambas partes.



4. EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

El 1 de febrero comenzó una nueva etapa en la relación existente entre el Reino Unido y la Unión Europea ya que el 31 de enero, tras casi tres años de intensas negociaciones, se produjo el Brexit. Sin embargo, la salida de Reino Unido de la Unión Europea ha sido un proceso largo que aún no ha finalizado. Por ello, es importante contextualizar este proceso y destacar las fechas importantes:

El pasado fin de año parecía ser clave para el devenir del Brexit. Estaba previsto que el Reino Unido abandonase la UE a finales de octubre de 2019. Sin embargo, no fue posible por el colapso de las negociaciones entre las partes.

Finalmente, el 28 de octubre, la UE accedió a otorgar al Reino Unido una prórroga flexible del Brexit hasta el 31 de enero de 2020, con el objetivo de que el Parlamento británico pudiese convocar unas elecciones anticipadas que ayudasen a desbloquear la situación.

Johnson fue reelegido Primer Ministro en las últimas elecciones generales celebradas en diciembre de 2019 y su victoria confirmó que el 31 de enero de 2020 el Reino Unido abandonaría la Unión Europea.

Tras el Brexit, el Reino Unido ha entrado en un periodo de transición en el que se tiene que negociar su nueva relación con la Unión Europea y sus estados miembros. Durante este periodo, que en principio tiene una duración de 11 meses, no habrá ningún cambio en las leyes ni en la normativa, que se mantendrá alineada con la de la Unión Europea como ha estado hasta ahora.

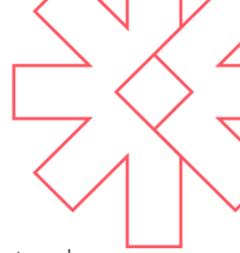
Los países implicados en estas negociaciones disponían de un margen de tiempo hasta el 1 de marzo para poder preparar los documentos de sus negociaciones, por lo que las negociaciones no comenzaron formalmente hasta el mes de marzo. A principios de ese mismo mes fue cuando el continente europeo comenzó a ver cómo el número de infectados por coronavirus crecía significativamente, haciendo que los países tuviesen que tomar medidas inminentes.

La pandemia ha complicado el proceso de negociaciones ya que, durante varios meses, no fue fácil desplazarse entre países, lo que ha hecho que parte de las negociaciones tuviesen que avanzar por vía telemática. Además, el proceso de negociación se ha ralentizado porque tanto Michael Barnier como Boris Johnson han pasado la enfermedad.

Por todo ello, a finales de marzo la Unión Europea dio un paso adelante manifestando la posibilidad de extender este periodo de transición. Igualmente, el Gobierno de Gales, el de Irlanda del Norte y el Partido Nacional Escocés (SNP) se pronunciaron solicitando extender dicho plazo. Reino Unido tenía hasta finales del mes de junio para aceptar esta extensión. No obstante, Michael Gove anunció el pasado 13 de junio que Reino Unido optaba por adherirse al calendario establecido.

Johnson ya había reiterado su rechazo a cualquier solicitud de extensión de este periodo de transición, ya que veía factible llegar a un acuerdo en el tiempo estipulado inicialmente. Además, el Gobierno británico considera que alargar este periodo de transición aumentaría la incertidumbre, alargaría las negociaciones y limitaría la capacidad del país para luchar contra la crisis derivada de la Covid-19.

Tras oficializar la no extensión del periodo, ambas partes acordaron que las negociaciones requerían un nuevo impulso. Los principales negociadores (David Frost y Michael Barnier) aceptaron intensificar las conversaciones



en julio para tratar de crear las condiciones más propicias para poder concluir y ratificar un acuerdo antes de que finalice el 2020. Además, ambas partes confirmaron su compromiso para lograr una relación que funcione en interés de los ciudadanos de la Unión y los del Reino Unido.

Tanto Londres como Bruselas han expresado que, tras finalizar ocho rondas de negociaciones, los progresos han sido limitados. Sin embargo, recientemente Barnier ha anunciado que, aunque siguen existiendo diferencias de opinión sustanciales, hay un ambiente más abierto en las negociaciones. Es por ello que Europa es optimista y sigue decidida a construir una buena y ambiciosa relación con Reino Unido.

La novena ronda de negociaciones tendrá lugar próximamente en Bruselas y se tocarán temas como el transporte de mercancías y de personas, el comercio de bienes y servicios, la pesca, la cooperación judicial y los problemas en la frontera de Irlanda del norte, entre otros.

Destacar que, hasta el 31 de diciembre, Reino Unido mantendrá la normativa europea de las condiciones y derechos de los ciudadanos y empresas que le han estado vigentes en los últimos 47 años y que no será hasta el fin de este periodo de transición cuando cambien.

4.1. Fechas clave en el proceso de salida

25 DE NOVIEMBRE, 2018: la cumbre de emergencia de la UE aprueba el borrador de salida de Theresa May.

15 DE ENERO, 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, 2019: Theresa May obtiene la confianza del Parlamento, con 325 votos a favor y 306 en contra. Inicia conversaciones con el resto de los grupos parlamentarios para consensuar una propuesta que logre el respaldo de la mayoría de la Cámara de los Comunes.

21 DE ENERO, 2019: May presenta en el Parlamento su plan B, sin apenas modificaciones respecto a la propuesta inicialmente presentada.

29 DE ENERO, 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.

12 DE MARZO, 2019: la Cámara de los Comunes rechazó por segunda vez el acuerdo de salida de Theresa May.

13 DE MARZO, 2019: el Parlamento de Reino Unido rechazó la posibilidad de un Brexit sin acuerdo.

14 DE MARZO, 2019: el Parlamento de Reino Unido acordó solicitar a la UE una extensión del artículo 50.

20 DE MARZO, 2019: Theresa May escribió a Donald Tusk solicitando formalmente una extensión del artículo 50 hasta el 30 de junio de 2019.

21 DE MARZO, 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.



29 DE MARZO, 2019: el Parlamento rechazó por tercera vez el acuerdo de salida de May.

3 DE ABRIL, 2019: el Parlamento acuerda solicitar a la UE una segunda extensión del artículo 50.

5 DE ABRIL, 2019: Theresa May escribe a Donald Tusk solicitando dicha extensión, hasta el 30 de junio de 2019.

11 DE ABRIL, 2019: la UE concede a Reino Unido una extensión del Brexit flexible, hasta el 31 de octubre de 2019.

22 DE MAYO, 2019: Theresa May presenta nuevas propuestas con las que obtener la aprobación del acuerdo de salida. Andrea Leadsom dimite.

23-26 DE MAYO, 2019: elecciones al Parlamento Europeo.

7 DE JUNIO, 2019: dimisión oficial de Theresa May.

23 DE JULIO, 2019: Boris Johnson derrota a su rival Jeremy Hunt por 92.153 votos a 46.656 y es elegido nuevo Primer Ministro del Reino Unido. En el discurso posterior a su victoria hizo hincapié en su lema, "do or die", asegurando que el país abandonará la UE el 31 de octubre con o sin acuerdo.

24 DE JULIO, 2019: Johnson toma oficialmente el cargo de Primer Ministro ante la Jefa de Estado, la reina Isabel II. También anuncia quienes asumirán los roles al frente de los ministerios de Hacienda (Sajid Javid), Interior (Priti Patel) y Asuntos Exteriores (Dominic Raab).

21-22 DE AGOSTO, 2019: Boris Johnson se reúne con Merkel y Macron en Berlín y París. El líder francés coincide con él en que debe respetarse la decisión del Reino Unido de abandonar la UE, aunque disiente en la cuestión irlandesa al considerar el backstop un punto indispensable del acuerdo.

24-26 DE AGOSTO, 2019: La reunión del G7 en Biarritz transcurrió sobre el guion esperado, con los principales líderes mundiales tratando de resaltar su unidad y positivismo ante las tensiones políticas y guerras comerciales actuales. En lo que respecta al Brexit, Donald Trump prometió un acuerdo rápido a Boris Johnson tras la fecha de salida.

28 DE AGOSTO, 2019: La reina Isabel II aprueba la propuesta de Johnson de suspender el Parlamento desde el 10 de septiembre hasta el 14 de octubre, lo que desata un gran revuelo en el Reino Unido. Los plenos se reanudarían a tan solo dos semanas de la fecha de salida, dejando poco margen de maniobra a los parlamentarios para encontrar una solución alternativa a una salida abrupta.

3 DE SEPTIEMBRE, 2019: El primer pleno del curso de la Cámara de los Comunes fue uno de los más trascendentales de los últimos años. El Parlamento aprobó con 328 votos a favor y 301 en contra una moción para debatir una iniciativa legal que impida una inminente salida de la UE sin acuerdo. La rebelión de 21 parlamentarios tories, a los que el Primer Ministro anunció que expulsaría del partido, fue clave para poder sacar esta propuesta adelante.

4 DE SEPTIEMBRE, 2019: El Parlamento aprobó, con 327 votos a favor y 299 en contra, la creación del instrumento legal que forzaría a Johnson a lograr un acuerdo sobre el Brexit con la Unión Europea o, en caso contrario, una nueva prórroga de la fecha de salida. Ante este callejón sin salida, el Primer Ministro trató de convocar elecciones generales, sin éxito.



24 DE SEPTIEMBRE, 2019: El Tribunal Supremo declaró ilegal la suspensión del Parlamento que estableció Boris Johnson en agosto. La orden fue declarada “ilegal, nula y sin efecto”, y la Corte estableció que las sesiones parlamentarias se reanudarían al día siguiente.

8 DE OCTUBRE, 2019: Se hizo visible el colapso de las negociaciones entre ambos bloques, tras una conversación telefónica poco fructífera entre Boris Johnson y Angela Merkel. La canciller alemana declaró que el planteamiento actual del Reino Unido era inviable. Johnson, por su parte, anunció la imposibilidad de lograr un acuerdo debido a la cuestión irlandesa.

17 DE OCTUBRE, 2019: El presidente de la Comisión Europea Jean-Claude Juncker anunciaba que la UE y el Reino Unido habían logrado pactar un acuerdo de salida. El documento todavía estaba pendiente de aprobación tanto en la cumbre europea de esa semana en Bruselas, como en el pleno del Parlamento británico de ese fin de semana. Los cambios más significativos se producen en el punto más conflictivo del acuerdo, la frontera entre la República de Irlanda e Irlanda del Norte.

28 DE OCTUBRE, 2019: La UE accede a otorgar al Reino Unido una prórroga flexible del Brexit hasta el 31 de enero de 2020, con el objetivo de que el Parlamento británico pueda convocar unas elecciones anticipadas que ayuden a desbloquear la situación.

12 DE DICIEMBRE, 2019: Se celebran las elecciones generales anticipadas en el Reino Unido, con el fin de desbloquear la situación con la Unión Europea. Victoria abrumadora para el partido conservador. Boris Johnson es reelegido como Primer Ministro.

31 DE ENERO, 2020: Reino Unido abandona la Unión Europea y entra en el periodo de transición que tendrá, en principio, una duración de 11 meses.

1 DE MARZO, 2020: Comienzo de las negociaciones entre Reino Unido y los países de la Unión Europea.

2 – 5 DE MARZO, 2020: Primera ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea en Bruselas, Bélgica.

PERIODO DE TRANSICIÓN: En marzo empezarán las conversaciones sobre las relaciones futuras entre el Reino Unido y la UE. Durante este periodo de transición 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.

30 DE MARZO, 2020: La UE manifiesta la posibilidad de extender el periodo de transición.

15 DE ABRIL, 2020: Segunda ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada de forma telemática.

16 DE ABRIL, 2020: David Frost anuncia que el Reino Unido rechazará toda extensión del periodo de transición.

11- 15 DE MAYO, 2020: Tercera ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada de manera telemática.

2- 5 DE JUNIO, 2020: Cuarta ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada de manera telemática.

12 DE JUNIO, 2020: Michael Gove anuncia oficialmente que el Reino Unido rechaza extender el periodo de transición.



29 DE JUNIO- 3 DE JULIO, 2020: Quinta ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada en Bruselas, Bélgica.

20- 23 DE JULIO, 2020: Sexta ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada en Londres.

18- 21 DE AGOSTO, 2020: Séptima ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada en Bruselas, Bélgica.

8- 10 DE SEPTIEMBRE, 2020: Octava ronda de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea celebrada en Londres.

11 DE SEPTIEMBRE, 2020: Reino Unido firma un acuerdo comercial histórico con Japón.

25 DE SEPTIEMBRE, 2020: La UE es optimista y manifiesta que todavía ve posible llegar a un acuerdo comercial con Reino Unido.

29 DE SEPTIEMBRE- 2 DE OCTUBRE, 2020: Novena ronda de negociaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea celebrada en Bruselas, Bélgica.

31 DE DICIEMBRE, 2020: El período de transición está programado para finalizar en esta fecha, aunque si queda algo por negociar podría volver a extenderse. Sin embargo, esta opción parece poco probable ya que el gobierno británico ya ha anunciado en reiteradas ocasiones que rechaza esta extensión.

Puede consultarse el timeline actualizado en la web <https://basquetrade.spri.eus/es/brexit-hoy/>

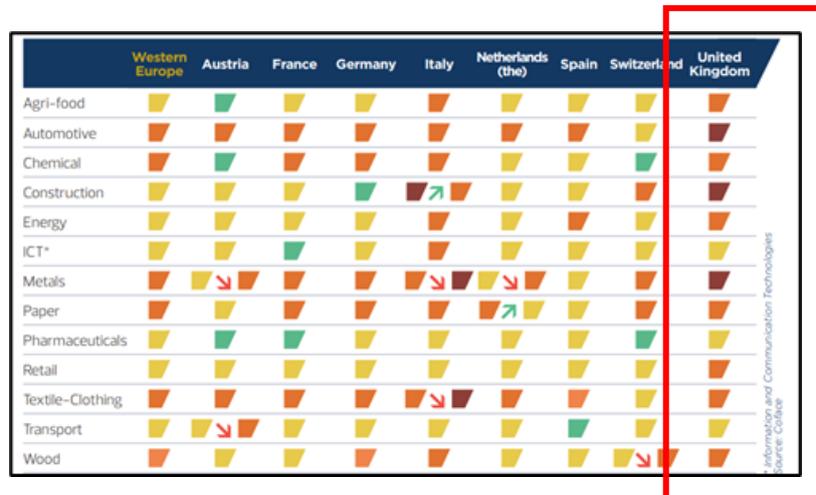


5. IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS

Como ya se ha explicado, el pasado 31 de enero, Reino Unido dejó la Unión Europea tras 47 años siendo un estado miembro y casi tres años de intensas negociaciones. Durante estos últimos años, el país ha estado sumergido en una incertidumbre que afectaba a todos los sectores económicos. Parecía que una vez el país abandonase la UE se iba a restablecer la confianza y la tranquilidad en Reino Unido. Sin embargo, esto no ha sido así ya que el mismo día que Reino Unido abandonaba la UE, dio comienzo el periodo de transición en el cual se está negociando el futuro acuerdo comercial que regulará las relaciones entre ambas partes.

Teniendo en cuenta el “Barometer: Country and Sector Risks Barometer 2020” publicado por Coface, los sectores con mayor riesgo dentro de Reino Unido son el automotriz (el 80% de los vehículos fabricados dentro de Reino Unido son exportados), el de construcción y la industria del metal, seguidos por otros como el sector de la energía y el químico. Sin embargo, el coronavirus ha afectado negativamente a otros sectores importantes del país (como el aeronáutico), los cuales serán analizados también a continuación.

Gráfico 12: Mapa de riesgos en cada sector económico, 2020



Fuente: [Coface](#)

5.1. Sector automotriz

El sector automotriz británico puede que nunca se recupere de la crisis derivada del coronavirus ya que, como se explica a continuación, es un sector muy vulnerable que ya estaba siendo muy afectado por el Brexit.

Según las últimas cifras publicadas por la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Vehículos (de ahora en adelante SMMT por sus siglas en inglés), la producción de vehículos en Reino Unido alcanzó su máximo en el año 2016 pero ha ido descendiendo desde entonces. Un informe publicado por esta misma sociedad aseguraba que la producción de vehículos hasta enero de este año había caído en 17 de 18 meses. Este prolongado descenso es el resultado de una caída del 10,7% en la demanda interna y de un 2,6% en las exportaciones respecto al año anterior.



A estas cifras habría que sumar las medidas tomadas para frenar el coronavirus en Reino Unido; las empresas responsables de dos tercios de la producción de vehículos dentro del país habían pausado sus líneas de ensamblaje antes del 18 de marzo y permanecían cerradas. Sin embargo, todas las plantas han ido poco a poco retomando la actividad. La última en hacerlo fue una de las dos plantas que Vauxhall tiene en Reino Unido (en Ellesmere Port) y que ha abierto sus puertas este mes de septiembre.

La producción de vehículos se ha visto muy afectada por la crisis de la Covid-19 durante el primer semestre de 2020, registrando 381.357 nuevas unidades, lo que supone un 42,8% menos respecto al mismo periodo del año anterior. Durante el mes de julio la producción ha mejorado ligeramente respecto a los meses anteriores, llegando a registrar un total de 85.696 nuevos vehículos. Sin embargo, esta cifra todavía se mantiene en un 20,8% por debajo respecto a julio de 2019.

Como se observa en la siguiente tabla, en agosto se han fabricado otros 51.039 vehículos nuevos, un 44,6% menos que hace un año.

Por otro lado, se espera que las ventas de automóviles disminuyan un 30% en 2020 en relación con el año anterior y que la recuperación de estas sea muy progresiva hasta mediados del año que viene.

CAR MANUFACTURING						
	Aug-19	Aug-20	% change	YTD-19	YTD-20	% change
Total	92,153	51,039	-44.6%	866,913	518,092	-40.2%
Home	18,710	7,795	-58.3%	173,281	93,575	-46.0%
Export	73,443	43,244	-41.1%	693,632	424,517	-38.8%
% export	79.7%	84.7%		80.0%	81.9%	

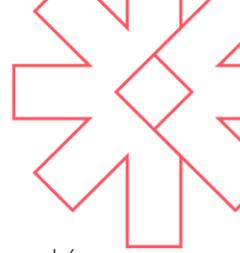
Fuente: [SMMT](#), 2020

A pesar de esta caída en la producción de vehículos, como consecuencia del Brexit y del coronavirus, Reino Unido sigue siendo uno de los mayores fabricantes europeos.

Respecto al Brexit, la mayoría de los fabricantes de vehículos se han opuesto a la salida de la Unión Europea durante estos últimos años ya que amenaza con crear barreras comerciales y aranceles con terceros países. Estas barreras dificultarían en gran medida el modelo de producción actualmente utilizado, conocido como "Just in time", en el que las piezas llegan en el momento justo en el que tienen que ser manipuladas. Las piezas de vehículos no sólo saldrían perjudicadas por los retrasos que sufrirían al cruzar fronteras desde o hacia un tercer país, sino que también dejarían de ser tan competitivas por un probable aumento de precio por esos aranceles. Además, según han publicado medios británicos recientemente, las piezas de vehículos de Japón y Turquía utilizadas en Reino Unido no podrán ser tratadas como británicas ya que no cumplirían con los requisitos mínimos de componente local o "rules of origin". Esto hará que aumenten los aranceles de algunos vehículos exportados.

Por todo ello SMMT estimó que, en caso de producirse una salida de Reino Unido de la UE de forma ordenada, la producción de vehículos en el país se reduciría, pudiendo volver a incrementar la cifra en 2021 con 1,42 millones de unidades. Sin embargo, estas cifras podrían variar dependiendo el acuerdo comercial al que lleguen las dos partes y cómo evolucione la Covid-19.

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 el pasado año que cerraría en 2021 su fábrica de Swindon (suroeste de Inglaterra). Esto pondría en peligro unos 3.500 puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos. Recientemente se ha anunciado que la empresa está planeando transferir parte de la producción del modelo Civic de Reino Unido a Japón ya que, en principio, el próximo mes de julio (2021) cerrará. La compañía no ha hecho alusión al Brexit como el motivo principal al tomar esta decisión, sino que explicó que los recursos de la compañía deben centrarse en grandes mercados de vehículos eléctricos fuera de Reino Unido.

Por su parte **Jaguar Land Rover**, que actualmente emplea a unas 40.000 personas en Reino Unido, anunció el año pasado que iba a prescindir de unas 4.500 personas. Aunque Jaguar Land Rover cerró el pasado año fiscal con pérdidas por la disminución de ventas globales y la incertidumbre que estaba generando el Brexit, la compañía finalizó el 2019 declarando que había vuelto a obtener beneficios. No obstante, la mayor empresa fabricante de automóviles en Reino Unido se prepara para recortar más de 1.000 empleos después de perder más de 500 millones de libras en tres meses por la pandemia. Se espera que esta decisión afecte a las fábricas de Halwood, Merseyside, Solihull y Castle Bromwich.

Otras empresas como **BMW, Aston Martin y Ford**, con plantas en Reino Unido, también están pendientes de los acuerdos que se establecerán este año ya que todas coinciden en que un mal acuerdo que establezca unas barreras comerciales y aranceles altos encarecerían mucho los costes de los vehículos y podrían obligar a relocalizar las plantas en países o regiones más competitivas dentro de la Unión Europea. Además, todas estas empresas han sido también afectadas por la Covid-19 y van a tener que recortar empleos. Recientemente se ha anunciado que unos 400 de los 950 empleados de BMW en Reino Unido podrían perder su empleo en el próximo año.

Por otro lado, **Nissan** que había dado a conocer su intención de trasladar la producción de varios modelos fuera de su planta en Sunderland, parece que ha cambiado de estrategia. Durante el mes de febrero, la compañía japonesa invirtió más de 50 millones de libras en la planta, que se prepara para fabricar el nuevo modelo de Qashqai. Además, como aseguran medios ingleses, Nissan mantendrá su planta en Sunderland y su objetivo podría ser, incluso, aumentar su cuota de mercado dentro del país del 4% a, aproximadamente, un 20%.

Recientemente, se ha publicado que la construcción de ese modelo se va a retrasar hasta mediados del año que viene. Esta decisión, que ha sido tomada en gran parte por las consecuencias de la Covid-19, permitirá también a Nissan estudiar cómo adaptarse a las nuevas reglas comerciales que se impongan tras el Brexit.

Por otro lado, Nissan ha anunciado que no extenderá los contratos de 248 trabajadores temporales de Reino Unido ya que durante los últimos meses han registrado una menor demanda de vehículos por el brote de coronavirus ([Automotive News](#), 2020). Esto demuestra que el sector no está pasando por su mejor época y que, como anunció SMMT, este año se van a perder muchos empleos en esta industria ([SMMT](#), 2020).

5.2. Sector aeronáutico

La mayoría de las aerolíneas se han ido preparando durante estos últimos años para poder sobrevivir al peor escenario posible del Brexit. Sin embargo, la pandemia ha afectado tan rápidamente que no ha dejado margen para que ningún sector pudiese adaptarse. Al igual que en la industria automotriz, la aeroespacial en el Reino Unido está pasando por uno de sus peores momentos por la suma del Brexit y la Covid-19.

A pesar de que el Reino Unido abandonase la Unión Europea el pasado 31 de enero, las aerolíneas han podido seguir funcionando con normalidad ya que, durante el periodo de transición, estas no van a sufrir ningún cambio en la forma en la que operan. Además, las aerolíneas confían en que la incertidumbre se reduzca



durante el periodo de transición ya que Johnson tiene la mayoría absoluta y esto hará que cualquier acuerdo al que este llegue, se apruebe en el Parlamento británico.

Cabe recordar acontecimientos que han ocurrido dentro del sector durante los últimos meses de duras negociaciones:

El 7 de marzo del 2019, 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 Unión Europea continuar volando al país durante un periodo transitorio.

Tras el 31 de enero de 2020, día en el que el Reino Unido dejó de ser parte de la Unión Europea, el gobierno volvió a pronunciarse asegurando que los vuelos iban a continuar con normalidad incluso después del periodo de transición que finalizará el próximo 31 de diciembre de 2020.

Además, desde Reino Unido se indicó el compromiso de fijar unas reglas menos estrictas que las europeas con respecto a la propiedad de las aerolíneas. Mientras que la actual normativa comunitaria establece que las aerolíneas que tienen su sede dentro de la Unión 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. Esto hace 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.

Como ya se ha mencionado, algunas aerolíneas británicas, por miedo a un mal acuerdo han tomado una serie de medidas en los últimos meses:

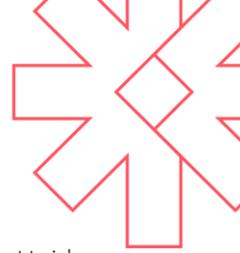
EasyJet ha limitado el número de accionistas de países no miembros de la Unión Europea en su capital consiguiendo que un 51% se quede en manos de accionistas de la Unión Europea. Además, en 2017, la aerolínea de mayor presupuesto de Reino Unido anunció que crearía una nueva compañía, easyJet Europe, con sede en Austria (Viena) para mantener su sede europea y evitar problemas tras el Brexit. Así, EasyJet está dentro de la política de la UE de los cielos abiertos, que como se ha explicado, obliga a que una acción más del 50% del total esté en manos de miembros de la UE para poder beneficiarse de dicha política.

Respecto a la pandemia, EasyJet se vio obligada hace unos meses a tomar medidas drásticas como pedir un préstamo de 600 millones de libras, cerrar tres de sus bases en Reino Unido o vender más de un 30% de los aviones que poseía a principios de año.

El consejo de administración de la aerolínea irlandesa, Ryanair, 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 abandonase la UE sin ningún acuerdo. Además, el año pasado solicitó un certificado de operador aéreo (en adelante AOC, por sus siglas en inglés) para conseguir una filial dentro de Reino Unido que le pudiese garantizar el operar tanto vuelos dentro de Reino Unido como internacionales a países de la UE.

Como ya se ha introducido, estas empresas han tenido que tomar importantes decisiones en las últimas semanas por la gran caída en el número de vuelos que han operado debido a la pandemia. Por poner algún ejemplo, Virgin Atlantic ha tenido que recibir el respaldo de compañías como Airbus o Rolls-Royce para evitar hundirse y Flybe (empresa adquirida por Virgin Atlantic) quebró a principios de marzo.

Respecto a los fabricantes más relevantes con presencia en el país, Airbus parecía que era una empresa contraria al Brexit ya que manifestó en retiradas ocasiones que estaban preocupados por un mal acuerdo. Sin



embargo, tras el Brexit, el CEO (Guillaume Faury) dijo que la empresa estaba comprometida con Reino Unido y que no pensaban abandonar el país.

Este año Airbus ha tenido que cerrar temporalmente su planta por la Covid-19 durante unas semanas y planeó, en un principio, acceder al Job Retention Scheme para cubrir el 80% de los sueldos de sus empleados y ofrecer una baja voluntaria a 500 trabajadores de Reino Unido ya que los pedidos se habían reducido drásticamente debido a la pandemia. Sin embargo, parece que estas medidas no han sido suficientes ya que Faury, ha anunciado que el tráfico aéreo durante los meses de verano no ha estado al nivel que se esperaba. En el mismo comunicado, Faury anunciaba que Airbus eliminará alrededor de 15.000 puestos de trabajo en todo el mundo, de los cuales 1.670 serán en Reino Unido (principalmente en las instalaciones de Broughton, al norte de Gales). Cabe mencionar que actualmente la empresa emplea a unas 14.000 personas en Reino Unido.

Por su parte, el grupo canadiense **Bombardier** vendió en octubre de 2019 las instalaciones con las que contaba en Belfast, y que empleaban a casi 4.000 personas, a la empresa Spirit Aerosystems por 850 millones de libras.

En el caso de **Aernnova**, la empresa adquirió en octubre a General Electric su división de aeroestructuras en Reino Unido, Hamble Aerostructures. El grupo vasco integrará esta filial en su estructura, complementando su actual oferta industrial. La compañía comprada cuenta con 700 trabajadores y aportará una facturación de 200 millones de dólares a Aernnova.

Otras empresas fabricantes como **Rolls-Royce**, se han visto muy afectadas por el cierre de proveedores internacionales y han tenido que tomar medidas. Rolls-Royce ha anunciado que va a despedir a 9.000 empleados en todo el mundo, lo que supone casi una quinta parte del total de su plantilla. Uno de los países más afectados es Reino Unido ya que la empresa planea despedir a 2.000 personas. Además, asegura que otros 1.000 empleados dentro del país estarán también en riesgo de perder su empleo.

Por último, cabe destacar que el 8 de junio, el gobierno británico introdujo una cuarentena obligatoria de 14 días a cualquier persona que llegue al Reino Unido desde cualquier país (exceptuando la República de Irlanda). Las empresas del sector advirtieron que esta medida iba acabar con cualquier esperanza de reanudación de los viajes internacionales y suponía una gran amenaza para el sector. Tras varias semanas con la medida implantada, el gobierno británico optó por eliminar esta cuarentena obligatoria para la mayoría de países, lo que parecía un alivio para la industria ya que podrían retomar los vuelos casi con normalidad.

Sin embargo, al aumentar los casos de Covid-19 en algunos países y gobierno británico ha retomado la cuarentena obligatoria para las personas que regresen desde ciertos países con un gran número de casos positivos. Estos países pueden consultarse en la página [web oficial del gobierno británico](#). Esta medida no facilita la pronta recuperación de las aerolíneas y algunas están teniendo que tomar medidas como Ryanair que, se ha visto obligada a recortar el número de vuelos que tenía previsto operar durante los próximos meses.

5.3. 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 constante. Como consecuencia directa de este proceso, el año pasado, la Autoridad Bancaria Europea (EBA por sus siglas en inglés) abandonó su sede en Londres para trasladarse a París.

Asimismo, varios grupos de inversión británicos y norteamericanos como Aviva Investors, BNY Mellon o JPMorgan Asset Management obtuvieron el año pasado los permisos de los reguladores de Dublín y Luxemburgo para realizar operaciones de inversión fuera del territorio de Reino Unido. Desde el año pasado,



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 compraventa diaria de activos, lo que podría derivar en mayores transferencias de activos actualmente bajo gestión en Londres a las otras dos ciudades ya citadas.

El sector inmobiliario también está siendo muy afectado ya que las compras de edificios de oficinas de Londres se han visto reducidas durante este último año debido a la incertidumbre provocada por el Brexit. La reducción en el volumen de inversiones se ha dado principalmente en inversiones de origen extranjero.

La pandemia está teniendo un impacto muy negativo en este sector ya que la gran mayoría de los trabajadores han dejado de ir a trabajar a las oficinas y optan por trabajar desde casa para tener menos probabilidades de contagiarse. La concurrida City de Londres ha sido recientemente bautizada por algunos medios como la “Ghost City” o la ciudad fantasma por la pandemia.

El Banco de Inglaterra alertó que se podía sufrir una crisis crediticia en caso de un Brexit sin acuerdo, ya que estimaban que prácticamente la mitad de las empresas de la Unión Europea que cuentan con financiación de los bancos británicos se verían afectadas. El mismo Banco instaba hace unos meses a estas empresas a que estuviesen preparadas para el peor de los escenarios y en julio el gobernador del banco, Andrew Bailey, pidió a la banca que reforzase sus preparativos para un Brexit sin acuerdo. Bailey anunció que, teniendo en cuenta cómo habían evolucionado las negociaciones hasta ese momento y la decisión de no extender el periodo de transición, no se podía asegurar un acuerdo comercial favorable para finales del 2020 y por ello los bancos debían estar preparados. A partir del 31 de diciembre, fecha en la que termina el periodo de transición, los bancos, aseguradoras y los administradores de activos británicos se limitarán al tipo de acceso que actualmente tienen Estados Unidos, Japón y Singapur.

Dada la actual situación creada por la pandemia de coronavirus, el Banco de Inglaterra anunció en verano un recorte de emergencia en los tipos de interés para apoyar a la economía. Se han reducido los tipos del 0,75% al 0,1%. Esta bajada ha sido la más importante en los últimos 325 años. Sin embargo, el Banco podría estar planteándose incluso bajar estos tipos a cifras negativas para impulsar más la actividad.

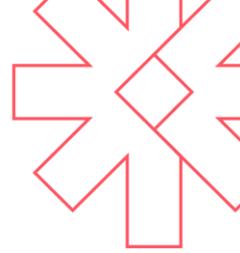
Por último, el Banco también ha liberado miles de millones de libras para ayudar a que el resto de los bancos pudiesen respaldar a las empresas más afectadas por la pandemia.

5.4. 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 del año pasado 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 suman 17.600 millones de libras invertidos por el momento) fuese 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 conociesen específicamente las razones que habían provocado su retraso, sino que todas las explicaciones se achacasen a “fallos en los sistemas”.

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 generaron especulaciones acerca de su posible dimisión y fue a finales del 2019, cuando Mike Brown anunció que dejaría su cargo en mayo de 2020.

El mismo, meses antes, criticó 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.

A finales del verano de 2019, Boris Johnson declaró que varios proyectos de infraestructura británicos se habían retrasado y que habría que impulsarlos; entre ellos Crossrail. El Primer Ministro podría solicitar nuevos préstamos para financiarlo.

Se prevé que Crossrail finalmente empiece a operar en 2021, aunque se seguirá trabajando en el proyecto hasta el año siguiente. Sin embargo, el pasado 24 de marzo, Crossrail tomó la decisión de pausar durante 53 días los trabajos físicos en toda la red, como medida preventiva para la Covid 19. Las obras pudieron retomarse antes de verano y Wild aseguró que estaban haciendo todo lo posible para entregar el proyecto el próximo verano (2021) aunque son muchos los que dudan de que esté preparado para entonces.

Según las últimas publicaciones, Crossrail asegura que 3.600 trabajadores han trabajado 1.250.000 horas desde el 27 de julio para tratar de conseguir avanzar lo máximo posible y que la pausa de 53 días por la Covid-19 no retrase el proyecto.

HS2. Se trata de un proyecto muy polémico en Reino Unido, 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. 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.

A finales del mes de marzo del 2019 los ministros decidieron retrasar la autorización de la primera mitad del gasto para el HS2, ante la preocupación por sus crecientes costes. 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 de ese mismo año, un comité de la Cámara los Loes indicó a través de un informe que los trabajos que se están ejecutando en relación con este proyecto deberían paralizarse, demandando que los servicios de tren del norte del país requieran mejoras que deben ser priorizadas y remarcando que los costes del HS2 estaban fuera de control y que no existía evidencia suficiente de que la ruta entre Londres y Birmingham estuviese saturada como para justificar tal inversión. HS2 y DfT se pronunciaron contrariamente al informe, destacando las bondades del proyecto y el crecimiento económico que generará en el país.

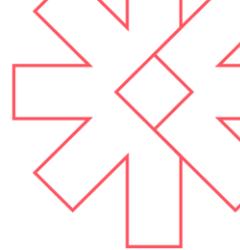


Gráfico 13: Inversión de HS2



A principios de septiembre de 2019 el Ministro de Transporte Grant Shapps declaró que la primera fase del HS2 entre Londres y Birmingham se iba a retrasar hasta cinco años. De esta manera, parece que la línea se abrirá a finales de 2026, y los primeros trenes no circularán por ella hasta 2028-2031.

Además, a finales de octubre Boris Johnson declaró que el HS2 debía ser descartado y que el gobierno tenía que poner el foco en otros proyectos como la nueva línea de alta velocidad TransPennin. Sin embargo, meses más tarde (en febrero de 2020) el Primer Ministro anunció su decisión que esta línea de trenes siguiese adelante a pesar de que los costos podrían superar los 100 mil millones de libras.

Cabe destacar que, en este mismo comunicado, Johnson criticó la gestión del proyecto y aseguró que iba a poner un ministro a cargo de supervisar la obra de esta línea de tren para evitar que vuelva a ascender el precio.

A pesar de las medidas de bloqueo que se han tomado en todo el Reino Unido como consecuencia de la Covid-19, el pasado 15 de abril el DfT (Department for Transport) del Reino Unido, reiteró su compromiso de que el proyecto continuase y el gobierno dio su aprobación para que las obras de construcción de este proyecto ferroviario siguiesen. Tanto el DfT como el gobierno apuntan que este proyecto supone ahora un gran empujón y un voto de confianza hacia las empresas encargadas de su construcción y las suministradoras, ya que el sector de la construcción se está enfrentando a muchas incertidumbres. Además, Johnson ha asegurado recientemente que el proyecto HS2 va a crear 22.000 nuevos puestos de trabajo calificados y que impulsará el crecimiento económico, así como ayudará a reequilibrar las oportunidades en todo el país.

Eurotúnel. El túnel ferroviario que une Reino Unido con Francia cruzando el canal de la Mancha va a tener un papel importante a partir del 1 de enero del próximo año ya que será un paso fronterizo entre la Unión Europea y el Reino Unido.

Desde su inauguración, el 6 de mayo de 1994, este túnel ha funcionado uniendo los dos países europeos. Por él circulan unos 20 millones de pasajeros y millones de coches y camiones cada año (2,6 y 1,6 respectivamente). Además, en torno al 25% del comercio de RU y Europa pasa por el Eurotúnel. Teniendo en cuenta estas cifras, es de vital importancia que el túnel siga funcionando sin muchas complicaciones una vez Reino Unido deje de ser un estado miembro.



Como indican en su página web, el Eurotúnel ha estado preparándose para las posibles consecuencias del Brexit desde el referéndum de 2016 bajo el lema “Todo cambia para que nada cambie” y, como se ha venido explicando, durante el periodo de transición nada va a cambiar. Además, aseguran que no importa el acuerdo comercial al que lleguen las partes, el túnel seguirá funcionando ya que tienen la protección del Tratado de Canterbury (firmado por Francia y Reino Unido en 1986). Este tratado establece que ambos países tienen que facilitar el viaje a través del túnel durante 100 años, es decir hasta el año 2086.

Durante la pandemia los servicios del Eurotúnel se han reducido ya que el servicio sólo estaba disponible para viajes esenciales. Durante el mes de mayo, circularon unos 41.000 coches por el túnel. Sin embargo, este número ha aumentado durante los meses de verano. Cabe destacar que la cuarentena impuesta a las personas que entren en Reino Unido desde determinados países con un gran número de contagios de la Covid-19 ha afectado al tráfico de personas por el túnel. Sin embargo, el túnel ha retomado los servicios sin ninguna restricción.

5.5. 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. En marzo de 2019, concluyó el traslado de Londres a Ámsterdam. Esta pérdida ha supuesto un duro golpe para el sector en el país, tanto a nivel reputacional como económico, puesto que la industria de Reino Unido absorbe aproximadamente el 3,5% de la inversión mundial en ciencias de la salud.

En unas declaraciones 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 Reino Unido debido a su interés en estar conectadas con la agencia. Rasi indicó que estaban identificando y aproximándose a esas compañías, especialmente a aquellas más susceptibles de trasladarse a Ámsterdam. Algunas de estas empresas que se planteaban el traslado debido al Brexit y al cambio de ubicación de la EMA, ya han abierto sus oficinas en Ámsterdam. Este es el caso de Sanofi y Novartis, entre otras, que reconocen que encontrarse físicamente cerca de la EMA supone una gran ventaja.

Las declaraciones que dio Guido Rasi avivaron 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 el año pasado de las amenazas tanto a corto como a largo plazo que el Brexit podría tener en el sector biotecnológico. La principal preocupación pasa por ver si el actual sistema de créditos fiscales para la 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 mantuviese estrechamente alineado con la Agencia Europea de Medicamentos (EMA).

A principios de enero un informe de UK BioIndustry Association (BIA) revelaba que la inversión en empresas biotecnológicas del Reino Unido estaba disminuyendo. A 31 de agosto de 2019 se habían recaudado 870 millones de libras, cifra preocupante teniendo en cuenta que, en 2018, en el mismo periodo, se alcanzó una cifra récord de 2.200 millones de libras.

Durante el periodo de transición en el que Reino Unido ha entrado en febrero, la regulación de medicamentos y dispositivos se mantendrá alineada con la de la Unión Europea. Como BIA asegura en su página web, hasta



el 1 de enero de 2021 no habrá ningún cambio en el acceso al mercado, en las licencias ni en el empaquetado de los productos. Además, BIA asegura que lo más beneficioso sería un acuerdo que supusiese una relación lo más cercana posible entre las dos partes en lo que a las regulaciones de medicamentos y dispositivos médicos se refiere.

A pesar del transcurso de las negociaciones BIA confía en ver un progreso pronto que pueda asegurar una relación pragmática y favorable en los negocios relativos a este sector entre el Reino Unido y la UE. Para ello, la asociación ha habilitado un portal en su página web dedicado al Brexit (<https://www.biabrexit.org/>) en el que publican noticias relevantes, así como proporcionan asesoramiento para que las empresas del sector puedan tomar decisiones adecuadas. En este mismo portal, BIA ha publicado el anuncio del gobierno británico de principios de septiembre que indica que la Agencia Reguladora de Medicamentos y Productos Sanitarios (MHRA, por sus siglas en inglés) será la que regulará los medicamentos y dispositivos médicos del Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021. Este gesto permite al Reino Unido ofrecer decisiones independientes tanto a nivel nacional como internacional.

Respecto a la pandemia, Bate ha asegurado que la industria del Reino Unido ha demostrado su fuerza durante estos últimos meses. El sector ha trabajado para proporcionar vacunas, terapias y tests de Covid-19 para ayudar a la sociedad. Como él mismo asegura, esto ha sido posible gracias a la confianza de los inversores porque los flujos de capital se han mantenido fuertes a pesar de la pandemia. Además, BIA asegura que invertir en este sector en Reino Unido nunca ha sido más atractivo.

5.6. Sector energético

El sector energético es muy diverso, y el impacto del Brexit variará para los diferentes sectores de esta industria. Muchas compañías de petróleo y gas establecidas en el Reino Unido tienen operaciones globales y ya están analizando todos los distintos escenarios que se pueden dar por el Brexit.

El gas y la electricidad han sido durante mucho tiempo la principal fuerza impulsora del Reino Unido. Impulsado por el carbón, el petróleo, el gas, la energía eólica, solar e hidroeléctrica, el sector energético sustenta todo el ecosistema en el que ha florecido la economía británica.

Al retirarse de la Unión Europea, el Reino Unido también se retiró de Euratom, ya que es el tratado que rige la industria nuclear civil de la Unión Europea. Esto significa que, como con muchos otros aspectos de la relación entre el Reino Unido y la UE, el pasado 1 de febrero comenzó un período de transición de 11 meses, con el objetivo de que ambas partes aprovecharan este tiempo para acordar un acuerdo sobre su relación futura.

El gobierno del Reino Unido ya ha anticipado varias cuestiones que continuarán tras el periodo de transición, por ejemplo, la Ley de Cambio climático así como las regulaciones para el monitoreo y verificación de gases de efecto invernadero permanecerán vigentes en todo el Reino Unido a partir de 2021. No obstante, se espera que el Brexit plantee desafíos tanto para los proyectos actuales como los futuros del Reino Unido con respecto a las salvaguardas, seguridad, I + D, suministro, movimiento de materiales nucleares a través de las fronteras e intercambios de electricidad con la UE.

Además, el Brexit puede generar problemas en las cadenas de suministro transfronterizas ya que, si no se negocia un buen acuerdo, los movimientos de bienes entre el Reino Unido y la Unión Europea se convertirían en importaciones y exportaciones que implicarían obligaciones en las aduanas. Asimismo, podrían surgir retrasos en las fronteras que afectarían al sector. Por último, tras el Brexit, las leyes de energía de la UE dejarán de aplicarse en el Reino Unido y el sector se tendrá que regular de forma distinta. Destacar, además que es



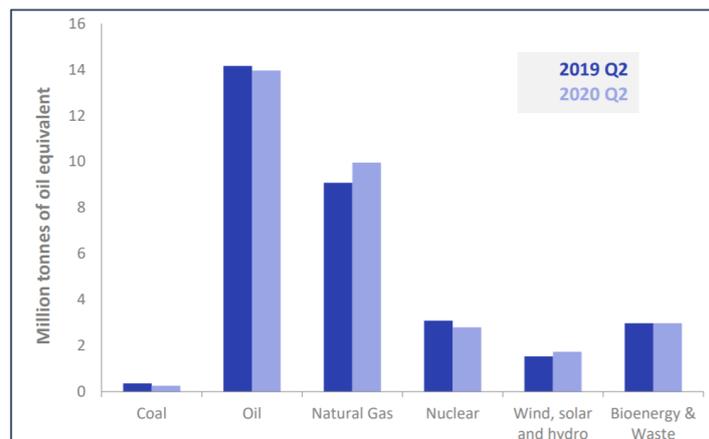
muy probable que el país también se vea obligado a abandonar las asociaciones y proyectos dirigidos por la Unión Europea.

El Reino Unido ha dejado claro durante muchos meses que le gustaría seguir siendo parte del proyecto ITER ya que el país ha sido un líder en la investigación dentro de la comunidad. En las negociaciones que se están llevando a cabo durante el periodo de transición, el Reino Unido podría tratar de definir una nueva relación con Euratom, o establecer una forma diferente de acuerdo legal con el ITER, siempre con la previa aprobación de la Unión Europea y del resto de miembros del ITER. Por su parte, Bigot, el director general, ha declarado frecuentemente que tiene esperanza de que el Reino Unido permanezca dentro del proyecto.

Tampoco está claro si el banco de pruebas con sede en el Reino Unido, el Joint European Torus (JET), que es en gran parte financiado por la UE, recibirá efectivo después de que expire su contrato actual.

A continuación, se muestra un gráfico que recoge la energía total producida en Reino Unido desde abril hasta junio de 2020 y la compara con los mismos meses del año anterior, 2019. Se puede observar que en el segundo cuatrimestre de este año, la producción total de energía ha sido un 1,5% más alta que en 2019. Destacar que la producción de energía eólica y solar fotovoltaica ha aumentado en un 13%, alcanzado niveles récord. Además, también ha habido un aumento en la producción de gas natural (+9,7%) y una caída en la producción de petróleo (-1,4) y en nuclear (-9,2%).

Gráfico 14: Energía generada en Reino Unido



Fuente: [Gov](#), 2020.

5.7. 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, publica todos los años un informe que indica el crecimiento del sector y aporta información sobre oportunidades y desafíos dentro del mismo.

El informe de este año se centra en la tecnología del Reino Unido para un mundo cambiante. Este informe revela que el Reino Unido es la nación tecnológica líder dentro de Europa y, además, está aumentando su liderazgo en el mundo. En el último año, se realizaron unas inversiones en el sector de 10.100 millones de libras, lo cual fue todo un récord.



Cinco de las 20 principales ciudades europeas en cuanto a inversión tecnológica, se encuentran dentro del país (Londres, Manchester, Oxford, Bristol y Cambridge). Además, de entre estas cinco, Manchester destaca como la principal ya que durante el último año ha tenido el mayor crecimiento con una inversión que creció desde 48 millones de libras a 181 millones (un 277%). Igualmente, Tech Nation afirma que Reino Unido es el tercer país del mundo con más unicornios tecnológicos (empresas tecnológicas que alcanzan una valoración de mil millones de dólares sin cotizar en bolsa) y está solo por detrás de Estados Unidos y China.

Por último, las empresas tecnológicas del Reino Unido alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas han recaudado más de 2,2 mil millones de libras en los últimos 6 años, siendo esta la cifra más alta de Europa.

Innovate Finance, el organismo de la industria que representa al sector FinTech del Reino Unido, publicó un informe que demuestra que la gran mayoría de las empresas tecnológicas continúan haciendo negocios como de costumbre a pesar del Brexit y de la incertidumbre que le rodea. Como asegura Dominic Harvey, director de CWJobs, aunque la confianza está en riesgo por factores externos como el ya mencionado Brexit, hay mucho talento dentro del país, lo que hace que el sector pueda seguir desarrollándose y creando valor.

Respecto al 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. Tal y como afirma un nuevo informe de JWJobs, aunque el índice de confianza general de los profesionales del sector es positivo, más de un tercio considera el Brexit como una gran preocupación. No obstante, los profesionales de la industria creen que el Reino Unido se encuentra en una posición sólida gracias a que el país es uno de los líderes en TIC. Sin embargo, UKTN recordó que una de las mayores amenazas que presenta el Brexit a este sector es la atracción de talento ya que se podrían crear barreras en la contratación transfronteriza.

Los puestos de trabajo que generan mayor preocupación son los desarrolladores ya que muchas veces están cubiertas por extranjeros.

Como se ha explicado anteriormente, el periodo de transición en el que entró el Reino Unido el pasado 31 de enero parece que no va a afectar excesivamente a este sector. Sin embargo, las empresas han empezado ya a prepararse para las posibles relaciones futuras que habrá entre Reino Unido y la Unión Europea. Además, TechUK se ha comprometido con los gobiernos de Reino Unido y la Unión Europea para tratar de garantizar el mejor resultado posible para el sector tecnológico dentro del país. Por último, cabe destacar que esta misma organización ha habilitado en su [página web un espacio](#) en el que hablan sobre el Brexit, dan consejos para que las empresas del sector puedan estar preparadas y publican todas las noticias de interés relacionadas con el sector.



6.WHO IS WHO

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

- **Boris Johnson**

Político del partido conservador. Nació en Estados Unidos y en 2008 se convirtió en el segundo alcalde electo de Londres. Posteriormente sirvió como Secretario de Estado de Asuntos exteriores bajo el mandato de Theresa May y es el actual Primer Ministro. Su victoria en las pasadas elecciones generales fue abrumadora gracias a su promesa de llevar a cabo el Brexit y ha conseguido la mayoría Tory en el Parlamento.

El Reino Unido dejó de ser un estado miembro de la Unión Europea el 31 de enero y Johnson es un actor clave en todo el proceso. Durante la campaña ha prometido revitalizar la economía del país, renovando sus infraestructuras y generando grandes inversiones públicas.



- **Ursula Von Der Leyen**

Ursula Von Der Leyen es la actual presidenta de la Comisión Europea. Su papel en el proceso del Brexit es fijar los términos de la relación entre Reino Unido y la Unión Europea.

Hasta el momento, se había desempeñado como ministra de defensa en Alemania desde 2013. Fue la primera mujer de la historia alemana en ocupar este cargo y es, también, la primera mujer en ser presidenta de la Comisión Europea.



- **Michael Gove**

Político conservador británico. Actualmente es el ministro del gabinete con más experiencia. El pasado verano de 2019 perdió ante Johnson la campana del liderazgo conservador. Sin embargo, ambos lideraron juntos la campana Leave para El Brexit.

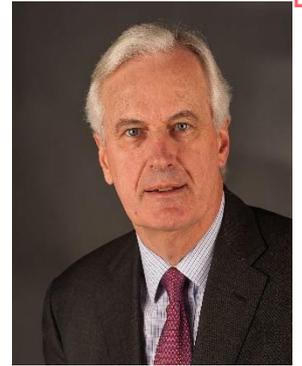
Gove se convirtió en secretario de estado de medio ambiente, alimentación y asuntos rurales en 2017 y demostró ser un defensor clave del acuerdo Brexit de Theresa May. Además, fue un aliado del ex Primer Ministro David Cameron. Es miembro del Parlamento (MP) por Surrey Heath desde 2005 y es uno de los autores y columnistas de "The Times".





- **Michel Barnier**

Político francés elegido por el ex presidente de la Comisión Europea, Juncker, para llevar las negociaciones de la salida de Reino Unido de la Unión Europea. Consiguió convertirse en la única voz de Europa para lidiar con el Brexit. Es por ello que, el pasado año, Ursula von der Leyen, nueva presidenta de la Comisión, renovó su cargo para que siguiese al frente de las nuevas relaciones entre el país y la UE.



- **Micheál Martin**

Micheál Martin es un político irlandés que se desempeña como Taoiseach (Primer Ministro) desde el 27 de junio de 2020 y líder de Fianna Fáil desde 2011. Fue líder de la Oposición en Irlanda de 2011 a 2020, Ministro de Asuntos Exteriores de 2008 a 2011 y Ministro de Salud e Infancia de 2000 a 2004. Ha sido Teachta Dála (parlamentario) por la circunscripción de Cork South-Central desde 1989.



- **Leo Varadkar**

Político irlandés, líder del partido conservador democristiano Fine Gael, actual Tánaiste (Viceprimer Ministro) y que ha desempeñado la labor de Taoiseach (Primer Ministro) y ministro de defensa. 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.





- **Nicola Sturgeon**

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



- **Dominic Cummings**

Actualmente es uno de los principales asesores de Boris Johnson. Anteriormente, asesoró al entonces secretario de educación y actual ministro, Michael Gove.

Durante los años 2015-2016 fue el director de la campaña Leave del Brexit y es, además, el responsable de los dos principales eslóganes políticos que han marcado el Brexit: "Take back control" y "Get Brexit Done".



- **Rishi Sunak**

Es el actual Canciller (ministro de finanzas) del Reino Unido en el equipo de gobierno de Boris Johnson desde febrero de 2020.

Fue elegido candidato del partido conservador por Richmond (Yorkshire) en octubre de 2014. También fue elegido diputado en las elecciones generales de 2015. Apoyó al Reino Unido a dejar la Unión Europea en 2016 y en 2017 fue reelegido diputado. Por último, fue subsecretario parlamentario entre enero de 2018 y julio de 2019.



- **Dominic Raab**

Dominic Raab es el actual Secretario de Estado para Relaciones Exteriores y de la Commonwealth desde julio de 2019 en el nuevo gabinete de Boris Johnson.

Anteriormente, tras las elecciones de 2017, Raab fue nombrado Ministro de Estado para los Tribunales y la Justicia. En enero de 2018, Theresa May reorganizó el gabinete y Raab pasó a dirigir el Ministerio de Vivienda, Comunidades y Gobierno Local. En julio de 2018, fue nombrado secretario para el Brexit por la primera ministra Theresa May tras la dimisión de David Davis.

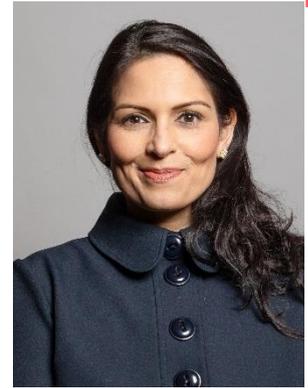




- **Priti Patel**

Priti Patel es la actual ministra de Interior del gobierno liderado por Boris Johnson desde julio del 2019. Patel se ha posicionado siempre en contra de la membresía del Reino Unido en la UE.

Fue diputada por Witham desde 2010 y en 2015 fue reelegida. Después, fue secretaria para el Desarrollo Internacional desde julio de 2016 hasta noviembre de 2017, cuando dimitió por las críticas recibidas.



- **Liz Truss**

Liz Truss es la actual Secretaria de Estado para el Comercio Internacional y Presidenta de la Comisión de Comercio desde julio de 2019 en el gabinete de Boris Johnson.

Miembro del Partido Conservador, ha sido miembro de parlamento por South West Norfolk desde las elecciones generales del Reino Unido de 2010. Truss fue Secretaria de Estado para el Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales desde 2014 a 2016, Secretaria de Estado para la Justicia y Lord Canciller desde 2016 a 2017 y Secretaria Parlamentario del Tesoro desde 2017 a 2019.



- **Keir Starmer**

Keir Starmer es un abogado especializado en derechos humanos y político británico del Partido Laborista, miembro de la Cámara de los Comunes desde 2015. Desde el 4 de abril 2020 es el nuevo líder del Partido Laborista sucediendo a Jeremy Corbyn.



- **Stephen Barclay**

Es actual secretario principal del tesoro desde febrero de 2020. Hasta el momento, se había desempeñado como secretario de estado para salir de la Unión Europea desde noviembre de 2018 hasta enero de 2020.

Político británico del partido conservador. Se convirtió en el tercer secretario del Brexit en menos de seis meses cuando Theresa May lo designó para el puesto en noviembre de 2018, un puesto que retuvo cuando Boris Johnson asumió el cargo.

El diputado de North East Cambridgeshire, que votó para abandonar la UE en 2016, respaldó a Johnson en el concurso de liderazgo Tory el verano de 2019.





- **David Frost**

David Frost es el actual líder de negociación comercial entre RU y la UE. Es un fiel defensor del Brexit y es uno de los diplomáticos que cree rotundamente que el Brexit será bueno para el país.

Anteriormente, fue asesor de Boris Johnson cuando este era Secretario de Relaciones Exteriores del Reino Unido y también como embajador en Dinamarca o director de la UE en la Secretaría de Exteriores.



- **Charles Michel**

Hasta hace poco, era el Primer Ministro belga. Sin embargo, en 2019 reemplazó a Tusk como presidente del Consejo Europeo, órgano en el que se define la orientación y las prioridades políticas generales de la Unión Europea.

Michel ocupará una posición clave para establecer la agenda, guiar a los líderes hacia una posición común y hablar en nombre de todos ellos.



- **Ben Wallace**

Ben Wallace es Secretario de Estado para la Defensa desde julio de 2019 en el gabinete de Boris Johnson.

Anteriormente, fue ministro de seguridad desde 2016 hasta 2019. Miembro del Partido Conservador, ha sido miembro de parlamento por Wyre and Preston North desde las elecciones generales del Reino Unido de 2010.





7. 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](#)

[El Reino Unido abandona la Unión Europea](#)

[La empresa española ante el Brexit](#)

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

[Bank of England urges lenders to bolster no-deal Brexit plans](#)

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

[Periodo de transición- noticias](#)

[Eurotunnel le shuttle- Brexit & Beyond 2020](#)

[HS2 to go ahead, Boris Johnson tells MPs](#)

[Prime Minister address to the nation: 31 January 2020](#)

[The Future Relationship between the UK and the EU](#)

[UK general election 2019: full results](#)

[UK Trade in Numbers- Department for International Trade](#)

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 utilizadas en este informe:

<http://www.bbc.co.uk/news/politics>

<https://www.gov.uk/eubusiness>

<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/>

<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-international-trade>

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/uk/Documents/international-markets/deloitte-uk-brexit-flyers-brexit-insights-energy.pdf>

<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-uk-negotiations-on-the-future-relationship/>

© Agencia Vasca de Internacionalización
Basque Trade and Investment S.A.



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT