

BREXIT

Informe de seguimiento

basque
trade &
investment

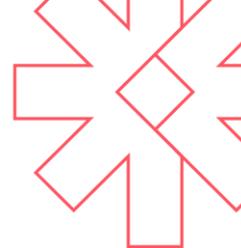
NOVIEMBRE 2020

+ 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	9
4.	EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES	10
4.1.	FECHAS CLAVE EN EL PROCESO DE SALIDA	10
5.	¿CÓMO PREPARARSE PARA EL BREXIT?	14
5.1.	MERCANCÍAS Y BIENES	14
5.2.	SERVICIOS	15
5.3.	DERECHO DE SOCIEDADES	16
5.4.	VIAJES Y TURISMO	16
5.5.	ACUERDOS INTERNACIONALES	16
6.	IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS	17
6.1.	SECTOR AUTOMOTRIZ	17
6.2.	SECTOR AERONÁUTICO	20
6.3.	SECTOR FINANCIERO	22
6.4.	SECTOR FERROVIARIO	23
6.5.	SECTOR BIOTECNOLÓGICO	25
6.6.	SECTOR ENERGÉTICO	26
6.7.	NUEVAS TECNOLOGÍAS	27
7.	WHO IS WHO	29
8.	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 de diciembre de 2019, 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 entró en un periodo de transición que finalizará el 31 de diciembre de 2020. Durante este periodo, Johnson debe 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, los líderes de ambas partes se han reunido para negociar el futuro acuerdo 9 veces. Sin embargo, hasta el momento, las negociaciones 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, los contagios de Covid-19 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.

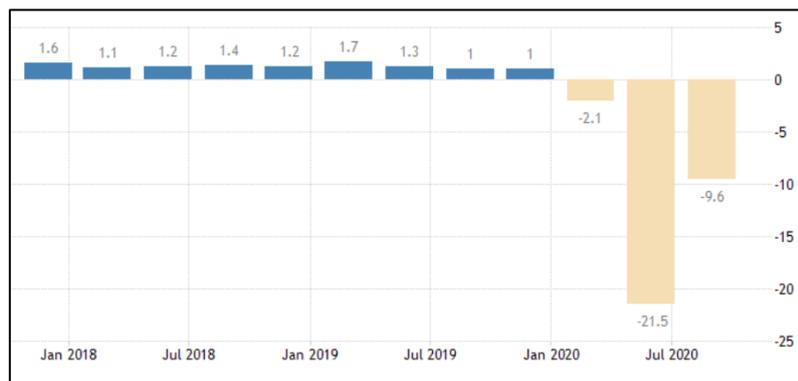


➔ 2. DATOS MACROECONÓMICOS

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, llegando a registrar cifras superiores al -20% durante el segundo semestre (PWC, 2020). Esto se debió a que prácticamente todas las áreas de la economía se vieron afectadas por la Covid-19, especialmente la hostelería, las ventas de automóviles y la fabricación y construcción de vehículos 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 algunos productos.

El gobierno británico publica mensualmente un documento que recoge las previsiones económicas realizadas por distintas empresas e instituciones. Este documento prevé que el PIB británico va a sufrir una **caída anual** de un -11,0% (Gov, 2020).

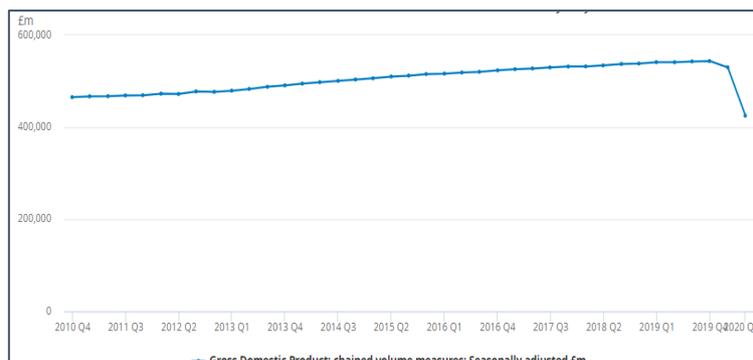
Gráfico 1: Variación anual del PIB



Fuente: [Trading Economics](#)

Respecto a la caída de -2,1 que se observa en el gráfico 1, 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.

Gráfico 2: Registro del PIB de los últimos 10 años.

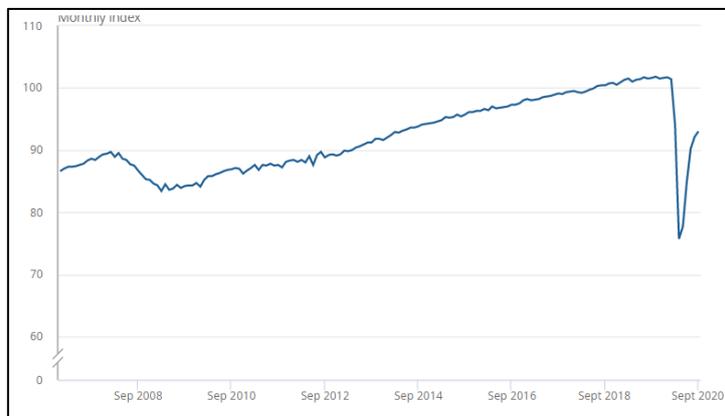




Fuente: [ONS](#)

Aunque la información no se recoge en el gráfico 2, durante los meses de verano, el PIB registró un ligero crecimiento ya que el gobierno británico suavizó las restricciones impuestas para frenar los contagios de Covid-19 (visible en el gráfico 3). En septiembre se registró un crecimiento del 1,1%, siendo este el quinto mes consecutivo en el que el PIB británico crecía (en agosto creció un 2,1%, en julio un 6,4%, en junio un 9,1% y un 2,7% en mayo) aunque, como se puede observar, el crecimiento fue menor que en los meses anteriores. A pesar de este crecimiento, la economía aún se mantiene un 8,2% por debajo del nivel registrado en febrero de este mismo año ([ONS](#), 2020). Considerando los distintos sectores económicos, el sector servicios es el más afectado ya que registra un 8,8% menos que en febrero, seguido del de construcción (7,3% menos) y el de producción (5,6% menos).

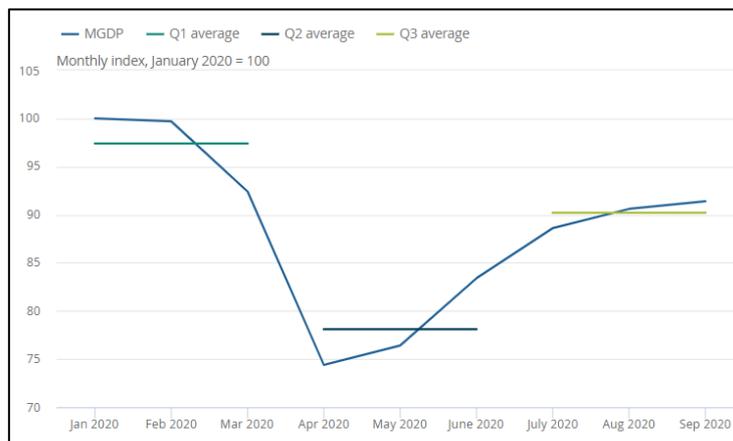
Gráfico 3: Registro del PIB de Reino Unido desde septiembre de 2007 hasta septiembre de 2020



Fuente: [Office for National Statistics](#)

El siguiente gráfico muestra la evolución del PIB durante el año 2020. Las líneas horizontales marcan la media trimestral del PIB. Como se puede observar, en el tercer trimestre (línea amarilla) de 2020, el producto interior bruto creció un 15,5% a medida que el gobierno atenuó las restricciones derivadas de la pandemia.

Gráfico 4: Registro del PIB de Reino Unido trimestralmente en 2020

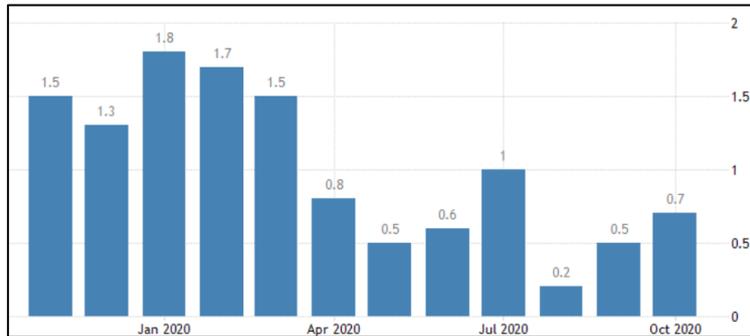


Fuente: [Office for National Statistics](#)



A principios de este año Reino Unido registró una **inflación** de 1,8% pero esta cifra fue disminuyendo desde entonces hasta volver a aumentar a partir de junio. Este aumento fue en parte gracias a que en 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. Desde entonces, la tasa ha vuelto a crecer registrando de un 0,5% y en octubre un 0,7% ([ONS](#), 2020).

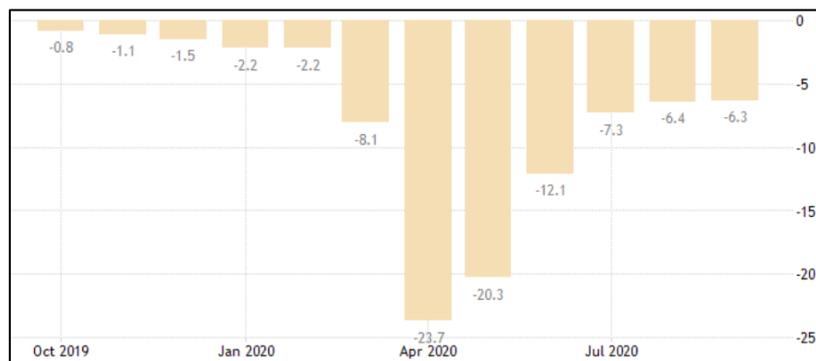
Gráfico 4: Tasa de inflación del Reino Unido año 2019-2020



Fuente: *Trading Economics*

Los datos más recientes disponibles sobre el **Índice de Producción Industrial** continúan con la tendencia negativa de los últimos años. Debido a las restricciones gubernamentales para tratar de detener la propagación del virus, la producción industrial en el Reino Unido disminuyó un 24% interanual en abril de 2020. Durante los últimos meses, este índice ha mejorado; en junio se registró un -12,5%, en julio un -7,8%, en agosto un -6,4% y en septiembre un -6,3%. Sin embargo, es el decimoctavo mes consecutivo en el que la actividad industrial británica cae.

Gráfico 7: Índice de Producción Industrial Interanual (%)

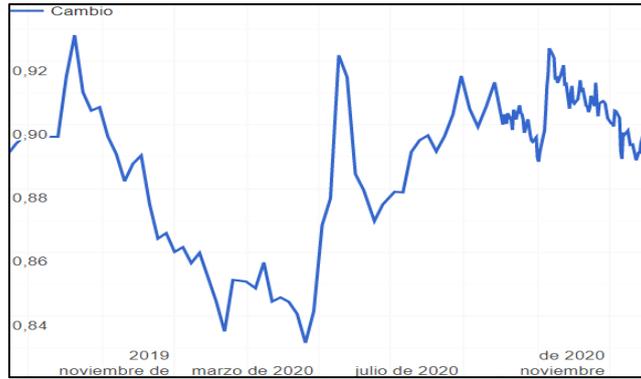


Fuente: *Trading Economics*

Respecto a la evolución de la relación cambiaria entre el **euro y la libra**, puede observarse que, durante los últimos meses, el **tipo de cambio** ha sido muy volátil. El 13 de diciembre de 2019 se registró un 0,8352 EUR/GBP coincidiendo con los resultados de las últimas elecciones generales. No obstante, la divisa se apreció a principios de 2020 y a mediados de diciembre se ha registrado un cambio de 0,91 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. Sin embargo, el coronavirus ha tenido un gran impacto en estas empresas. Como se puede observar en el gráfico 9, el 31 de marzo, el FTSE 100 registró su peor trimestre desde 1987 ya que perdió el 24,8% de su valor en unas pocas semanas. A pesar de esta reciente caída, el índice se ha ido recuperado ligeramente durante los últimos meses, aunque aún sigue lejos de los valores que registraba a principios de año.

Gráfico 9: Evolución Índice FTSE 100 durante el último año



Fuente: MarketWatch

La **tasa de desempleo** está siendo también muy perjudicada 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.

Una de estas medidas es el *“Job Retention Scheme”* introducido a principios de año para tratar que los despidos por la pandemia fueran los mínimos posibles. Este esquema terminaba a finales de octubre, por ello, el ministro de finanzas de Reino Unido, Rishi Sunak, anunció un nuevo paquete de medidas aplicable a partir del 1 de noviembre. El nuevo *“Job Retention Scheme”* 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).

A pesar de estas ayudas, la tasa de desempleo de Reino Unido prevista de julio a septiembre de 2020 es de un 4,8%. Esta cifra supone un 0,9% más que el año anterior y un 0,7% más que el trimestre anterior. Por otro



lado, el documento del gobierno que recoge distintas previsiones muestra que en el cuarto trimestre habrá un desempleo de 6,4% ([Gov](#), 2020).

Gráfico 10: Evolución de la tasa de empleo



Fuente: [ONS](#)

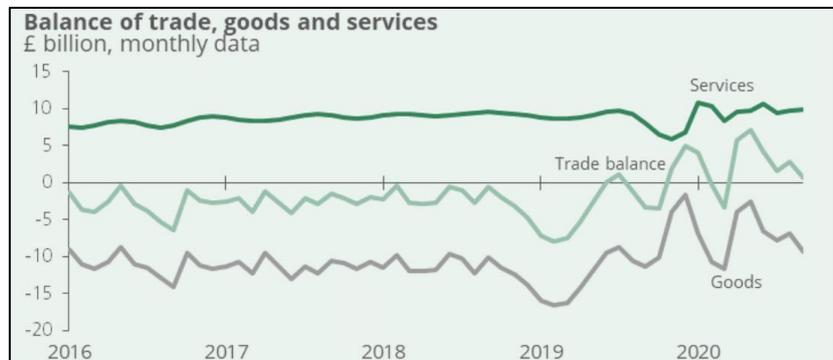


3. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR

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. 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 el resto del mundo 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%. Por otro lado, en los tres meses hasta septiembre, las exportaciones aumentaron un 6,9% mientras que las importaciones aumentaron un 8%. Todos estos datos muestran el impacto negativo que está teniendo la pandemia de Covid-19 en el comercio.

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. 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 barreras comerciales con los países miembros de 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.



4. EVOLUCIÓN DE LAS NEGOCIACIONES

El 1 de febrero de 2020 comenzó una nueva etapa en la relación 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:

Durante el periodo de transición que dio comienzo en febrero, no va a haber ningún cambio en las leyes ni en la normativa, que se mantiene alineada con la de la Unión Europea.

Tanto Londres como Bruselas han expresado que, tras finalizar nueve rondas de negociaciones, los progresos han sido limitados y, a un mes de que acabe el periodo de transición, los líderes consideran que se ha llegado a un momento crítico. Barnier ha anunciado que aún siguen existiendo diferencias de opinión sustanciales. Europa ha sido optimista durante todo el periodo y, aunque sigue decidida a construir una buena y ambiciosa relación con Reino Unido, lo ve difícil a escasas semanas de que termine el periodo. No obstante, ambas partes continúan negociando.

Recientemente se debatieron propuestas controvertidas para cambiar la ley y garantizar que los bienes puedan moverse con facilidad entre las cuatro naciones del Reino Unido tras el Brexit. Este proyecto de nueva ley, publicado el 9 de septiembre, fue muy polémico ya que anulaba partes del Acuerdo de Retirada, que entró en vigor el pasado 31 de enero.

El proyecto de **ley de mercado interno** tenía como objetivo crear unas reglas comunes que se aplicasen en el Reino Unido en su conjunto reemplazando el papel que hasta ahora tenía la Unión Europea como árbitro final de la mayoría de las políticas comerciales. Así, se conseguiría mantener un mercado unido con unos **mismos estándares y reglas** que se aplicarían en todo el territorio evitando que cada gobierno delegado pudiese implantar las suyas propias garantizando que la comunidad internacional pudiese tener acceso al Reino Unido en su conjunto.

Uno de los principales problemas de este proyecto de ley era cómo se podría aplicar en **Irlanda del Norte** cuando comparte una frontera con la República de Irlanda (estado miembro de la Unión Europea). Por ello, finalmente, Reino Unido ha optado por retirar estas polémicas cláusulas legales que violaban el acuerdo con la UE.

Destacar que la pandemia mundial ha complicado el proceso de negociaciones, ya que no está siendo fácil desplazarse entre países. Por ello, parte de las negociaciones han tenido que avanzar por vía telemática.

A continuación, se analizan las fechas clave en el proceso de salida del Reino Unido de la Unión Europea.

4.1. FECHAS CLAVE EN EL PROCESO DE SALIDA

23 DE JUNIO, 2016: Los ciudadanos de Reino Unido se someten a un referéndum. La pregunta a la que se enfrentan es “¿Debería el Reino Unido seguir siendo miembro de la Unión Europea o abandonar la Unión Europea?”. El resultado de este referéndum es 51,9% (“*Leave*”) y 48,1% (“*Remain*”). El entonces Primer Ministro, David Cameron, que había dirigido la campaña para permanecer en la Unión Europea anuncia su dimisión.



13 DE JULIO, 2016: Tras ganar las elecciones del partido conservador, Theresa May se convierte en la Primera Ministra de Reino Unido.

27 DE JULIO, 2016: El excomisario de la UE y ministro de Asuntos Exteriores francés, Michel Barnier, es nombrado negociador jefe de la UE para las negociaciones del Brexit.

29 DE MARZO, 2017: Theresa May envía una carta al presidente del Consejo Europeo, Donal Tusk solicitando formalmente la salida de la UE, poniendo en marcha el proceso recogido en el artículo 50 del Tratado de la UE.

18 DE ABRIL, 2017: May anuncia inesperadamente unas elecciones generales anticipadas en el Reino Unido que se celebran en junio de ese mismo año.

8 DE JUNIO, 2017: Los conservadores pierden su mayoría en las elecciones generales. Theresa May se ve obligada a apoyarse en el Partido Unionista Democrático de Irlanda del norte, DUP por sus siglas en inglés, para mantenerse en el poder.

17 DE JULIO, 2017: Las negociaciones sobre el Brexit comienzan oficialmente entre los negociadores de la UE y el Reino Unido.

22 DE SEPTIEMBRE, 2017: Theresa May detalla la postura del Brexit sobre ciertos puntos clave. Estos temas importantes son, entre otros, un periodo de transición, la frontera entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda y la salida del mercado único europeo.

19 DE MARZO, 2018: Reino Unido y la Unión Europea emiten declaraciones diciendo que han acordado ya varios temas claves incluido el estatus de los ciudadanos europeos residentes en el Reino Unido.

14 DE NOVIEMBRE, 2018: Theresa May publica el acuerdo de retirada “withdrawal agreement”. Este acuerdo se enfrenta a muchas críticas tanto de la oposición como del propio partido de 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.

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

14 DE MARZO, 2019: El Parlamento de Reino Unido acuerda solicitar a la UE una extensión del artículo 50 y días más tarde, May escribe a Tusk solicitando formalmente esta extensión.



21 DE MARZO, 2019: La UE responde 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 aprueba o no el acuerdo de salida negociado por May.

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.

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 hace hincapié en su lema, "*do or die*", asegurando que el país abandonará la UE el 31 de octubre con o sin acuerdo.

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 en diciembre.

12 DE DICIEMBRE, 2019: Se celebran las elecciones generales anticipadas en el Reino Unido, con el fin de desbloquear la negociación 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 un periodo de transición que tendrá, en principio, una duración de 11 meses.

1 DE FEBRERO, 2020: Comienza el periodo de transición.

1 DE MARZO, 2020: Comienzo de las negociaciones sobre la relación futura entre Reino Unido y los países de la Unión Europea. Hasta ahora, lo negociado ha sido el acuerdo de salida.

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

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.

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. Se debate en sede parlamentaria el nuevo proyecto de ley de mercado interno británico publicado el 9 de septiembre. Algunas de las cláusulas de esta nueva ley contravendrían algunos de los puntos acordados en el acuerdo de salida de la UE.

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.

16 DE OCTUBRE, 2020: Cumbre de la UE. Johnson suspende las negociaciones sobre relaciones futuras y dice que la UE no se está tomando en serio las conversaciones y pide que haya un replanteamiento fundamental por parte de la UE.

30 DE NOVIEMBRE, 2020: La UE anuncia que, probablemente, el documento del acuerdo no será traducido a los 24 idiomas oficiales antes de ratificarse ya que sino no daría tiempo.

6 DE DICIEMBRE, 2020: Las negociaciones del Brexit se reanudan en Bruselas después de que Johnson y Von der Leyen, acordasen que aún es posible un acuerdo comercial y de seguridad.

8 DE DICIEMBRE, 2020: Reino Unido anuncia la retirada de las polémicas cláusulas legales del proyecto de ley de mercado interno que violaban el acuerdo con la UE.

9 DE DICIEMBRE, 2020: Reunión entre Ursula Von der leyen y Boris Johnson en Bruselas, Bélgica.

14 DE DICIEMBRE- 20 DE DICIEMBRE, 2020: Última sesión del Parlamento Europeo antes de fin de año. La votación de ratificación de un acuerdo comercial está programada para esta semana.

31 DE DICIEMBRE, 2020: El período de transición está programado para finalizar en esta fecha.

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



5. ¿CÓMO PREPARARSE PARA EL BREXIT?

Como se ha explicado a lo largo del documento, la decisión que tomó el Reino Unido de dejar de ser un estado miembro de la Unión Europea va a poner fin, entre otras cosas, a la libre circulación de personas, bienes y servicios con el resto de países miembros a partir del 31 de diciembre de 2020. Por ello, ambas partes están actualmente negociando cómo va a ser la relación futura entre el país y la UE.

A pesar de que las negociaciones no han avanzado como se esperaba y aún quedan muchos asuntos por decidir, el hecho que de Reino Unido vaya a dejar de participar en las políticas de la UE traerá consigo, inevitablemente, unos obstáculos y cambios en el comercio de bienes y servicios. Estos cambios se producirán en ambas direcciones, es decir, desde el Reino Unido hacia la UE y viceversa. Por ello, es fundamental que todas las empresas, las administraciones públicas y los ciudadanos se preparen para estos cambios y tomen las decisiones y medidas necesarias antes del 31 de diciembre de 2020 a fin de minimizar las perturbaciones en la mayor medida posible.

Los cambios que se recogen en esta sección del documento abordan los problemas más comunes a los que se enfrentarán las empresas a partir del 1 de enero de 2021 y que estos cambios son independientes del resultado final de las negociaciones. Es decir, van a producirse tanto si la Unión Europea y el Reino Unido llegan a un acuerdo, como si no. No obstante, habría que mencionar que si, finalmente, las partes no llegan a un acuerdo, estos cambios y perturbaciones serían mayores.

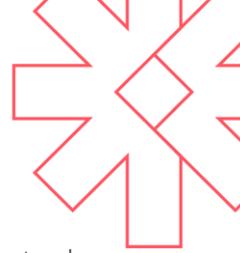
Para más información sobre estos cambios, se recomienda leer la comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité económico y social Europeo y al Comité de las regiones: [COM 2020 \(324\)](#). Además, el gobierno británico ha lanzado una campaña llamada “*Keep Business Moving*” con la que informan y ayudan a las empresas de la Unión Europea que tienen relaciones comerciales con el Reino Unido. El elemento principal de esta campaña es una [página web](#) con información en distintos idiomas oficiales de la Unión Europea que se va actualizando. Por otro lado, la Unión Europea ha habilitado también una [página web](#) con información relevante relativa al Brexit y las negociaciones.

Recientemente, la Embajada Británica en Madrid también ha lanzado un documento con preguntas frecuentes sobre el Brexit con la finalidad de informar a las partes interesadas. En dicho documento se resuelven cuestiones relacionadas con impuestos, embalajes, transferencia de datos, etiquetado de productos, regímenes de aduanas y circulación de personas entre otros. Este documento se puede encontrar en el [siguiente enlace](#).

Por último, mencionar que Basque Trade and Investment tiene también en su propia [página web](#) un apartado para el Brexit en el que se publican noticias sobre el proceso de salida, documentos con información importante así como webinarios relacionados con el Brexit.

5.1. MERCANCÍAS Y BIENES

Según la legislación de la Unión Europea, las empresas tienen diferentes responsabilidades según su posición en la cadena de suministro (por ejemplo, fabricante, importador, distribuidor mayorista, etc.). A partir del 1 de enero de 2021, las empresas de la UE que actualmente compran productos del Reino Unido y los introducen en el mercado de la UE se convertirán en **importadores**, mientras que los que actualmente distribuyen productos en el Reino Unido se convertirán en **exportadores**. Por ello, las operaciones que se realicen entre Estados Miembros de la UE y el Reino Unido perderán su actual estatus de **operaciones intracomunitarias**, y



pasarán a convertirse en exportaciones e importaciones que deberán cumplir con un nuevo conjunto de obligaciones de acuerdo con las normas de la Unión aplicables (trámites aduaneros y controles de mercancías...).

A partir del 1 de enero de 2021, las **normas aduaneras** exigidas por la legislación de la UE se aplicarán a todas las mercancías que entren en el territorio aduanero de la Unión Europea desde el Reino Unido o que salgan del territorio aduanero hacia el Reino Unido. Esto sucederá incluso si se establece una zona de libre comercio con el Reino Unido, sin aranceles ni contingentes sobre las mercancías y con cooperación aduanera. Por ello, antes del 1 de enero de 2021 se deberían conocer las formalidades aduaneras de la Unión Europea y cabría estudiar si las cadenas de suministro de cada empresa están preparadas para periodos de tiempo más largos.

Además, las empresas que deseen realizar operaciones de importación o de exportación con el Reino Unido deberán asegurarse de que disponen de un número de registro e identificación de los operadores económicos (**EORI** por sus siglas en inglés) para poder cumplir los trámites aduaneros. Ya está abierto el plazo para que las empresas que comercializan con el Reino Unido puedan solicitar un número EORI online.

Por otro lado, la Directiva del **IVA** ya no será de aplicación en el Reino Unido y los comerciantes deberán poder demostrar el **carácter originario** de las mercancías comercializadas. La Agencia Tributaria española ha recogido los cambios aplicables al IVA a partir de 1 de enero de 2020 en su [página web](#). Así mismo, también ha lanzado varias comunicaciones de preparación. Por su parte, la Comisión Europea también ha publicado varios informes: [IVA aplicado a los bienes](#), [preparativos para el fin del periodo transitorio](#) y [cómo prepararse para el final del periodo transitorio](#).

No hay que olvidar que, a partir del 1 de enero de 2021, el Reino Unido y la Unión Europea van a ser dos espacios reguladores y jurídicos distintos. Por ello, los **certificados y autorizaciones de productos** van a estar regulados de manera distinta a la actual. Todos los productos exportados desde la UE a Reino Unido deberán cumplir la normativa del país y estarán sujetos a controles e inspecciones. De igual modo, los productos de Reino Unido que vayan a ser importados a la UE, tendrán que cumplir con las reglas y normas de esta. Además, el marcado o etiquetado de las mercancías deberá ser el correspondiente (el de la UE o del Reino Unido dependiendo de dónde vaya a ser introducida esa mercancía). Por ejemplo, los bienes con el marcado CE (de la UE) podrán comercializarse en el Reino Unido tan sólo hasta el 1 de enero de 2022 ya que necesitarán el marcado de Reino Unido: **UKCA**.

Se puede obtener información más detallada en los documentos que ha publicado recientemente el gobierno británico sobre cómo [importar](#) y [exportar](#) productos de la UE a Reino Unido.

5.2. SERVICIOS

Como ya se ha explicado, durante el período transitorio, el Reino Unido sigue participando en el mercado único. Esto incluye también los servicios. Por lo tanto, las empresas del Reino Unido gozan de **libertad de establecimiento** y de la posibilidad de **prestar servicios** en cualquier Estado miembro de la UE. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 2021, estas libertades dejarán de aplicarse a los particulares y a las empresas del Reino Unido que operen en la UE y viceversa.

Los servicios de **transporte** también se verán modificados con el fin del periodo de transición ya que las empresas del Reino Unido dejarán de poder prestar servicios de transporte en la UE. Las posibilidades y las condiciones para que los operadores de transporte de la UE y del Reino Unido presten servicios entre la Unión y el Reino Unido dependerán en gran medida de las negociaciones sobre las relaciones futuras a las que lleguen ambas partes tras las negociaciones.



Por último, a partir del 1 de enero, el **reconocimiento de cualificaciones profesionales** va a ser también modificado. Los ciudadanos británicos y los ciudadanos de los países miembros de la UE que hayan adquirido cualificaciones en Reino Unido, deberán reconocerlas formalmente en un Estado miembro de la UE en caso de querer utilizarlas dentro de la Unión Europea.

5.3. DERECHO DE SOCIEDADES

Actualmente, por la **libertad de establecimiento**, una empresa puede estar registrada en Reino Unido y tener su administración o su centro de actividad principal en cualquier Estado miembro de la Unión Europea. Sin embargo, con el fin del periodo de transición, esto no continuará siendo así. Las empresas de Reino Unido pasarán a ser consideradas empresas de terceros países dentro de la UE y su reconocimiento dependerá de la legislación aplicable de cada país. Por ello, las empresas constituidas en Reino Unido que quieran pasar a ser empresas de la Unión Europea, deberán constituirse como sociedad en cualquiera de los estados miembros de la Unión Europea.

Las sucursales de empresas británicas en países de la UE serán consideradas sucursales de terceros países mientras que las filiales serán, en principio, consideradas empresas de la UE y estarán bajo la legislación del país donde se encuentren y de la UE.

5.4. VIAJES Y TURISMO

Durante el periodo de transición los ciudadanos británicos están siendo tratados como ciudadanos de la Unión. Por ello, disfrutan de **libertad de movimiento** para poder entrar y salir de cualquier país de la Unión Europea y el espacio Schengen. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 2021, estos ciudadanos serán tratados como ciudadanos de terceros países. Esto significa que su estancia en los países de la Unión Europea no podrá superar los 90 días en un periodo de 180 y que los británicos tendrán que cumplir una serie de condiciones de entrada. Además, recientemente se han establecido unas medidas que regulan que los nacionales de Reino Unido estarán exentos del requisito de poseer un **visado** al cruzar las fronteras de la Unión Europea para estancias de corta duración. Sin embargo, esta exención no da derecho a trabajar en los países de la Unión y podría suspenderse si no es recíproco, es decir, si los ciudadanos europeos dejarán de tener acceso sin visado al ir a Reino Unido para una estancia corta de las mismas características.

Por lo tanto, es importante que las personas que viajen entre Reino Unido y los países de la UE, tengan en cuenta todos los cambios con respecto a controles fronterizos, así como pasaportes de animales de compañía, permisos de conducción, documentos de viaje, seguros y cobertura sanitaria, etc.

5.5. ACUERDOS INTERNACIONALES

Durante el periodo de transición el Reino Unido sigue participando en los **acuerdos internacionales** de los que forma parte la Unión Europea. Sin embargo, cuando termine este periodo, Reino Unido no podrá beneficiarse de los múltiples acuerdos internacionales (de libre comercio, reconocimiento mutuo, bilaterales...) de la UE. No obstante, el país seguirá formando parte de los acuerdos internacionales en los que es miembro por derecho propio como es, por ejemplo, la Organización Mundial del Comercio y los que firme de ahora en adelante como, por ejemplo, el acuerdo que firmó con Japón el pasado 11 de septiembre.

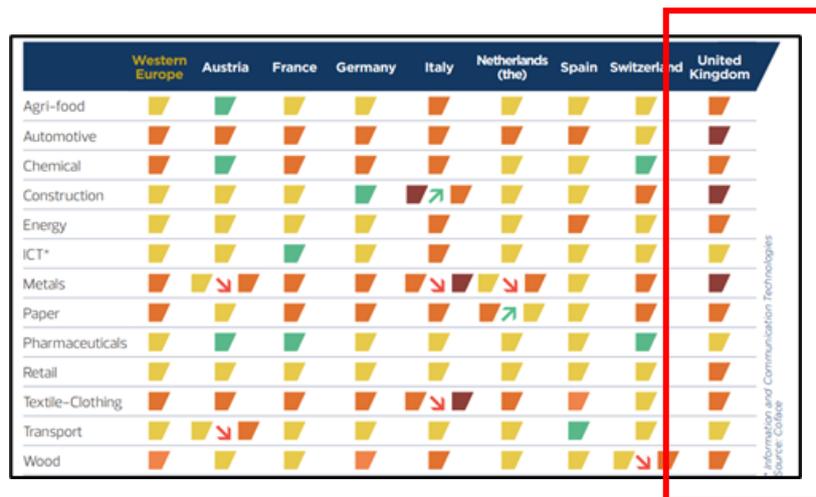


➔ 6. IMPACTO DEL BREXIT EN LOS SECTORES ECONÓMICOS

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 y que aún hoy continua ya que se sigue 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](#)

6.1. 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 tratar de frenar el coronavirus en Reino Unido; las empresas responsables de dos tercios de la producción de vehículos dentro del país tuvieron que interrumpir sus líneas de ensamblaje antes del 18 de marzo y permanecieron cerradas durante varias semanas. Sin embargo, todas las plantas han ido poco a poco retomando la actividad. A pesar de que el 31 de octubre el gobierno británico anunció un segundo confinamiento, vigente del 5 de noviembre al 2 de diciembre, los fabricantes de vehículos han podido mantener activas sus líneas de producción ya que la actividad industrial no se ha visto suspendida.

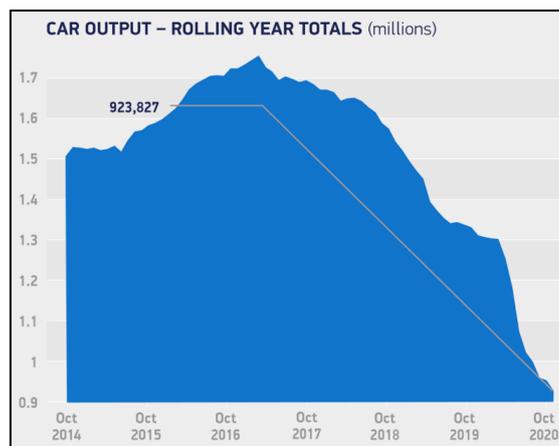
Desde enero de 2020 hasta octubre, la producción total de automóviles en el Reino Unido ha caído un 33,8% respecto a 2019, con un total de 743.003 vehículos producidos en lo que va de año. Por otro lado, si se considera sólo el mes de **octubre** de 2020, se han producido 110.179 automóviles. Estos datos muestran que la fabricación de automóviles se mantiene un 18,2% por debajo a la del mismo mes el año pasado. Además, en 2020 se han registrado los peores datos interanuales desde septiembre de 1995.

Gráfico 13: Datos producción de vehículos en Reino Unido, octubre 2019- 2020

CAR MANUFACTURING						
	Oct-19	Oct-20	% change	YTD-19	YTD-20	% change
Total	134,669	110,179	-18.2%	1,122,311	743,003	-33.8%
Home	21,550	18,629	-13.6%	218,590	139,399	-36.2%
Export	113,119	91,550	-19.1%	903,721	603,604	-33.2%
% export	84.0%	83.1%		80.5%	81.2%	

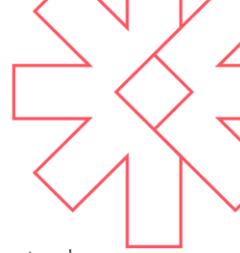
Fuente: [SMMT](#), 2020

Gráfico 14: Datos producción vehículos en Reino Unido (2014-2020)



Fuente: [SMMT](#), 2020

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 los componentes llegan en el momento justo en el que tienen que ser manipulados. Los componentes de vehículos no sólo saldrían perjudicados por los retrasos que sufrirían al cruzar fronteras



desde o hacia un tercer país, sino que también dejarían de ser tan competitivos por un probable aumento de precio por los 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.

Según un nuevo informe, este sector corre el riesgo de perder 55.000 millones de libras en valor de fabricación en los próximos 5 años si Reino Unido y la Unión Europea no llegan a un acuerdo. Por ello, la industria del automóvil se ha manifestado en reiteradas ocasiones en contra a un Brexit sin acuerdo que implemente unos aranceles del 10% y que supondrían un aumento medio de 1.900 libras a cada automóvil importado de la UE ([The Guardian](#), 2020).

Reino Unido está haciendo un gran esfuerzo para tratar de que todos los nuevos vehículos vendidos en el Reino Unido a partir de 2030 sean eléctricos o híbridos. Por ello, recientemente, el país realizó una petición a la Unión Europea para conseguir unas concesiones especiales para las exportaciones post-Brexit de **automóviles eléctricos**. Sin embargo, la Unión Europea ha terminado por rechazarla formalmente por lo que estos bienes tendrán aranceles al ser exportados a terceros países.

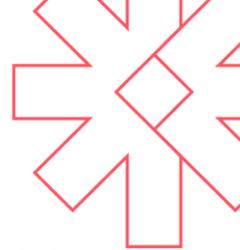
Por todo ello, las distintas empresas fabricantes de vehículos que tienen sedes en Reino Unido han tomado una serie de decisiones y han hecho declaraciones durante los últimos meses:

Nissan, que había dado a conocer su intención de trasladar la producción de varios modelos fuera de su planta de Sunderland, parece que finalmente ha cambiado de estrategia. A principios de 2020, la compañía japonesa invirtió más de 50 millones de libras en la planta, además, se prepara para fabricar el nuevo modelo de Qashqai. La producción de este modelo se va a retrasar hasta mediados del año que viene para dar margen a que la empresa se recupere de las consecuencias de la Covid-19 y para permitir a Nissan estudiar cómo adaptarse a las nuevas reglas comerciales que se impongan tras el Brexit. Recientemente la compañía ha anunciado que, si Reino Unido no llegase a un acuerdo con la Unión Europea, su planta podría no ser sostenible ya que cualquier retraso en el suministro de piezas al extranjero por los controles aduaneros ralentizaría la producción.

Honda anunció que en 2021 cerraría una fábrica que tiene en Swindon (suroeste de Inglaterra) y que se plantea transferir parte de la producción del modelo Civic a Japón. El cierre de su fábrica supondría la pérdida de unos 3.500 puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos. Además, esta empresa se ha visto obligada a detener la producción en su planta debido a la escasez de piezas de automóviles causada por los retrasos en envíos. Esto se debe a que los puertos están congestionados desde las últimas semanas ya que muchas empresas desean abastecerse de bienes antes de que finalice el periodo de transición. Honda ya ha anunciado que pretende retomar la producción lo antes posible ([The Guardian](#), 2020).

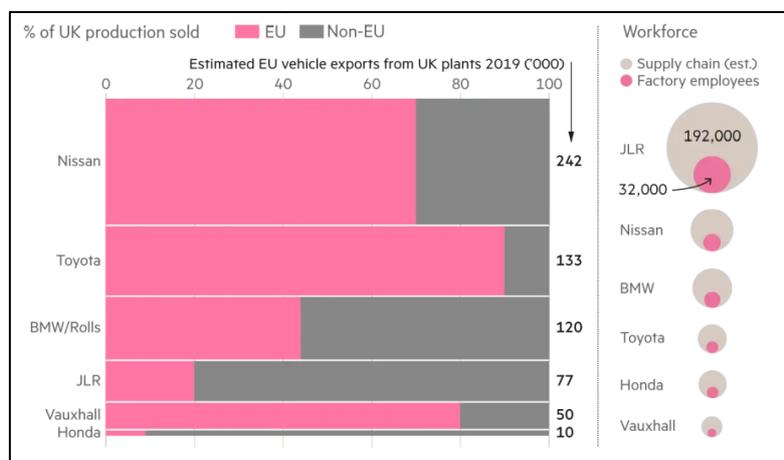
Por su parte, **Jaguar Land Rover**, se prepara para recortar más de 1.000 empleos después de haber perdido más de 500 millones de libras este año por la pandemia. Además, la mayor empresa fabricante de automóviles de Reino Unido, lleva meses trabajando con sus proveedores para asegurarse de que estén listos para cambios en los procesos aduaneros ([Automotive news](#), 2020).

Otras empresas como **BMW 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. **Aston Martin** ha asegurado recientemente que nunca dejaría el Reino Unido, a pesar de los posibles desafíos comerciales que pudiesen darse tras el Brexit ya que consideran que el país “*es una parte muy importante de su ADN*”.



Todas estas empresas fabricantes exportan un gran porcentaje de los vehículos que producen a distintos países, entre los que se incluyen los miembros de la Unión Europea. En caso de no acuerdo con la Unión Europea, se aplicarán los aranceles establecidos por el gobierno británico el pasado mes de mayo, del 10% para vehículos de menos de 10 pasajeros o un 16% si es de 10 o más pasajeros. Además, los componentes de automoción tendrían unos aranceles que varían entre un 0% y un 4%, en función de la partida arancelaria aplicable. Todos estos aranceles harán menos competitivos estos vehículos perjudicando así a las empresas fabricantes. Los fabricantes de vehículos más perjudicados serían, en principio, aquellos que tienen un mayor volumen de exportaciones a los países miembros de la UE.

Gráfico 15: Datos exportación de vehículos fabricados en Reino Unido



Fuente: [Financial Times](#), 2020

Como se puede observar en el gráfico, **Nissan** sería la empresa más afectada ya que exporta cerca de un 70% a Estados miembros de la UE. Unos 240.000 vehículos en 2019. **Toyota** exporta incluso un porcentaje mayor a la Unión Europea, cerca de 130.000 vehículos nuevos durante el año pasado. Unas cifras menores pero que siguen siendo de gran importancia registran empresas como **BMW** y **Rolls Royce**. Por su parte, **Jaguar Land Rover** tiende a exportar sus vehículos a China o Rusia y sólo un 20% a Europa.

Es difícil predecir el impacto que tendrán en el empleo los elevados aranceles sobre las exportaciones de la UE en estas 6 principales empresas fabricantes ya que las ventas podrían aumentar en Reino Unido tras el Brexit. No obstante, parece probable que Nissan y Toyota vayan a sufrir mucho las consecuencias en caso de que no se firme un acuerdo de salida favorable.

6.2. 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 ninguna empresa pudiese adaptarse. Al igual que 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 pueden 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, Reino Unido indicó el compromiso de fijar unas reglas menos estrictas que las europeas con respecto a la propiedad de las aerolíneas para cuando finalice este periodo de transición. 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.

No obstante, algunas aerolíneas, temiendo un mal acuerdo y las consecuencias de la Covid-19, han tomado una serie de medidas durante 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. Durante los últimos meses, EasyJet se ha visto obligada a tomar medidas drásticas como pedir un préstamo de 600 millones de libras, cerrar tres de sus bases en Reino Unido y vender más de un 30% de los aviones que poseía por la pandemia.

El consejo de administración de la aerolínea irlandesa, **Ryanair**, aprobó 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. Debido a la pandemia, Ryanair, al igual que otras compañías, se ha visto obligada a recortar el número de vuelos que tenía previsto operar durante el 2020.

Para mantener su condición de aerolínea europea, **IAG** (propietaria de **British Airways**, **Iberia**, **Vueling**, **Aer Lingus** y el **grupo Level**) limitó en 2019 la propiedad de sus acciones para accionistas ajenos a la Unión Europea. Esto se debía a que las aerolíneas que no tuviesen una propiedad mayoritaria de la Unión Europea, se enfrentarían a la amenaza de perder su derecho a operar rutas dentro de la UE tras el Brexit. En febrero de 2019, el 47,5% de las acciones de IAG estaba en manos de no comunitarios. No obstante, con esta limitación, este porcentaje se ha reducido a un 39,5%. El consejo de IAG anunció a principios de 2020 que esta limitación se iba a eliminar si bien se seguiría vigilando muy de cerca el número de acciones en propiedad de accionistas ajenos a la UE. Recientemente, el nuevo consejero delegado, Luis Gallego, ha confirmado que IAG cumple con las reglas de tráfico aéreo de Europa así como todas las reglas de propiedad y control incluso en caso de que no se llegue a un acuerdo en el Brexit. Además, el grupo pretende cerrar la compra de **Air Europa** a finales de 2020 o principios de 2021.

Por otro lado, **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) informó de que la empresa estaba comprometida con Reino Unido y que no pensaban abandonar el país. A principios de este año, Airbus se vio obligado a cerrar sus plantas por la Covid-19 durante unas semanas y actualmente se plantea eliminar alrededor de 15.000 puestos de



trabajo en todo el mundo, de los cuales 1.670 serían en Reino Unido (principalmente en las instalaciones de Broughton, al norte de Gales). Estas medidas se deben a que los pedidos que reciben se han reducido drásticamente debido a la pandemia. De hecho, durante el segundo trimestre, las entregas de aviones en Reino Unido se redujeron en más de un 70% en comparación con el mismo periodo el año anterior y se prevé que hasta 2025, la demanda de aviones no alcanzará los niveles previos a la Covid-19.

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.

Aernnova adquirió el año pasado la división de aeroestructuras de General Electric en Reino Unido. El grupo vasco va a integrar esta filial en su estructura, complementando su actual oferta industrial. La compañía comprada cuenta con 700 trabajadores y se espera que aporte 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 anunció el despido de 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 dentro del país. Además, asegura que otros 1.000 empleados de Reino Unido estarán también en riesgo de perder su empleo en los próximos meses. La empresa, que controla al fabricante de motores ITP Aero, ha anunciado que va a acometer una reorganización interna. En principio, se espera que Rolls-Royce transfiera sus instalaciones y fuerza laboral en Hucknall (Nottingham, Reino Unido) a ITP Aero para fortalecer a esta de cara su futura posible venta y para conseguir así esquivar algunas de las incertidumbres en torno al Brexit.

Por último, el gobierno británico introdujo a principios de verano una **cuarentena obligatoria** de 14 días a cualquier persona que llegase 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, el gobierno británico retomó 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](#).

Además, durante el mes de octubre varios países europeos han reestablecido el **confinamiento** para tratar de frenar los contagios de coronavirus. Estas medidas dificultan, aún más, la posibilidad de viajar y la pronta recuperación de las aerolíneas que tratan de sobrevivir con un número de vuelos muy reducidos. Por ello, el gobierno británico ha anunciado recientemente la posibilidad de reducir la cuarentena obligatoria al viajar desde el extranjero. A partir del 15 de diciembre de 2020 se permitirá hacer una cuarentena de 5 días, en vez de 10, siempre y cuando se realice una prueba PCR con resultado negativo a los 5 días de la llegada del viajero al Reino Unido. Además, las personas que ocupan determinados puestos de trabajo como altos directivos, conductores de mercancías o de transporte, no tienen obligación de autoaislarse durante 10 días. Se puede consultar los casos exentos de hacer la cuarentena en el [siguiente enlace](#).

6.3. SECTOR FINANCIERO

Como ya se ha mencionado previamente en el informe, durante el periodo de transición Reino Unido sigue participando en el mercado único (incluido el de **servicios financieros**). Es por ello que en la actualidad pueden



prestarse servicios financieros a la UE desde Reino Unido y viceversa como se ha hecho durante los últimos años con un pasaporte o autorización. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 2021, dejarán de ser válidas estas autorizaciones para prestar servicios desde el RU a los países miembros de la UE ya que se regularán con la legislación pertinente de cada país aplicable a terceros países.

Por ello, las empresas, bancos, los operadores de seguros, las empresas de inversión y demás empresas que actualmente dependan de estos servicios, deben de ser conscientes de estos cambios y prepararse para cumplir con todas las normas pertinentes de cada país antes del 1 de enero de 2021 para poder hacer frente a la nueva situación.

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** se están preparando para los cambios que puedan darse cuando finalice el periodo transitorio y ya han obtenido 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 registraron 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.

Por otro lado, el **coronavirus** también ha afectado a este sector. La normalmente concurrida City de Londres ha sido recientemente bautizada por algunos medios como la “Ghost City” o la ciudad fantasma por la pandemia debido a que la mayoría de los trabajadores han optado por trabajar desde casa durante los últimos meses para evitar contagiarse de Covid-19.

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 gobernador del banco, Andrew Bailey, anunció en julio 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 de año. Por ello, instaba a las empresas a que estuviesen preparadas para el peor de los escenarios y pedía a la banca que reforzase sus preparativos para un Brexit sin acuerdo.

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. No obstante, el Banco podría estar planteándose bajar estos tipos a cifras negativas para impulsar aún más la actividad.

Por último, destacar que el Banco también ha liberado miles de millones de libras para ayudar a que la banca comercial pudiese respaldar a las empresas más afectadas por la pandemia.

6.4. SECTOR FERROVIARIO

Actualmente se están llevando a cabo algunos proyectos de infraestructura ferroviaria de gran importancia en Reino Unido.



Crossrail: Originalmente este proyecto estaba planificado para abrirse al público a finales de diciembre de 2018. Sin embargo, el Comité de Cuentas Públicas de la Cámara de los Comunes publicó un informe que concluyendo que los servicios no estarían en funcionamiento hasta el 2021, como mínimo. En ese mismo informe, el Comité también remarcó que los tres agentes involucrados en el desarrollo de la obra: El Department for Transport (DfT), Transport for London (TfL) y Crossrail ignoraron las señales de que no se cumpliría con el plazo ni el presupuesto previstos. 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 se refería a Crossrail.

Se prevé que Crossrail finalmente empiece a operar en 2021, aunque se seguirá trabajando en el proyecto hasta el año siguiente. Además, la pandemia ha afectado al proyecto ya que el pasado 24 de marzo se tuvieron que interrumpir los trabajos físicos en toda la red durante más de 50 días. Según las últimas publicaciones, Crossrail ha asegurado que está haciendo todo lo posible por tratar de terminar el proyecto lo antes posible y que no tenga que retrasarse aún más. No obstante, en agosto se advirtió de que el proyecto iba a costar más dinero que el presupuestado en un principio. Por ello, el gobierno británico ha hecho un préstamo de 825 millones de libras para impulsar 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). El proyecto contaba con un presupuesto de 56.000 millones de libras, no obstante, este coste se ha ido multiplicando a lo largo de los años y recientemente se ha publicado que el HS2 podría llegar a costar 170.000 millones de libras.

Como los costes estaban fuera de control, un Comité de la Cámara de los Lores indicó que los trabajos relacionados con este proyecto debían paralizarse dado que no existía evidencia suficiente de que las rutas ferroviarias que va a cubrir estuviesen tan saturadas como para justificar tal inversión. Sin embargo, HS2 y DfT se pronunciaron contrariamente al informe, destacando las bondades del proyecto y el crecimiento económico que generará en el país. Por otro lado, el proyecto ha ido retrasándose y parece que la línea entre Londres y Birmingham abrirá a finales de 2026, aunque los primeros trenes no podrán circular hasta 2028-2031.

Boris Johnson anunció su decisión de que esta línea de trenes siguiese adelante a pesar de los elevados costes y el retraso que llevaba. En el mismo comunicado criticó la gestión del proyecto y aseguró que iba a nombrar un ministro para que supervisase la gestión y evitar que el presupuesto volviese a ascender.

A pesar de las medidas de bloqueo que se han tomado en todo el Reino Unido como consecuencia de la Covid-19, el proyecto sigue adelante. El gobierno apunta 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 que 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 a lo largo del informe, durante el periodo de transición todo va a continuar siendo igual. Además, se ha confirmado 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 los confinamientos por la pandemia los servicios del Eurotúnel se redujeron 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. La cuarentena impuesta a las personas que entren en Reino Unido desde determinados países y los confinamientos de los países europeos han afectado al tráfico de personas por el túnel.

Respecto a las principales **empresas fabricantes**, destacar la empresa japonesa **Hitachi** que emplea a más de 900 personas en Reino Unido y tiene la capacidad de producir trenes de alta velocidad, de cercanías y de metro para su uso tanto en Reino Unido como en toda Europa. En un principio esta empresa manifestó su preocupación frente al Brexit debido a los aranceles y tarifas de los productos que necesitan y producen. Sin embargo, durante los últimos años y meses se han ido preparando para tratar que el Brexit les afecte lo menos posible en sus actividades como empresa.

A principios de año, el fabricante japonés anunció que alrededor de 250 puestos de trabajo podrían perderse dentro de su planta del condado de Durham ya que buscaban que esta planta fuese más flexible, ágil y competitiva a nivel mundial.

Por su parte, **Siemens**, confía en que las negociaciones terminen con acuerdo favorable de libre comercio entre el Reino Unido y la Unión Europea. Sin embargo, no ha dejado de invertir en el país. Además, la empresa ha confirmado que se está preparando para lo que pueda acabar ocurriendo cuando termine el periodo de transición. Como se afirma en su [página web](#), las acciones que están llevando a cabo incluyen la planificación de recursos, ajustar las cadenas de suministros para tratar de minimizar las interrupciones de sus operaciones y estar atentos a los trámites aduaneros.

Por último, mencionar que hay otras empresas fabricantes de trenes instaladas en Reino Unido como **CAF** que este año obtuvo una extensión del contrato de mantenimiento con el operador de Irlanda del Norte Translink. Destacar que este contrato entró en vigor en abril de 2020 y asciende a más de 60 millones de euros.

6.5. SECTOR BIOTECNOLÓGICO

La **Agencia Europea de Medicamentos** (EMA por sus siglas en inglés) tenía su sede en Londres. Sin embargo, en marzo de 2019, abandonó el Reino Unido y se instaló en Ámsterdam. Esta pérdida supuso un duro golpe para el sector biotecnológico en el país, tanto a nivel reputacional como económico puesto que se estima que alrededor de 1.500 empresas biotecnológicas se habían establecido en el país por estar cerca suyo. Es importante tener en cuenta que esta industria de Reino Unido absorbe aproximadamente el 3,5% de la inversión mundial en ciencias de la salud.



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 ha instado en varias ocasiones 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) para que no se sufran cambios extremadamente duros en el sector.

Durante el periodo de transición, 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.

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 estar al día de las noticias relevantes y puedan tomar decisiones adecuadas. Un ejemplo sería un [documento](#) que se ha publicado recientemente que informa sobre los planes y preparativos antes de que finalice el periodo de transición.

Destacar que **MHRA** será la agencia que regulará los medicamentos y dispositivos médicos del Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021. Este gesto permitirá 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.

6.6. SECTOR ENERGÉTICO

El sector energético es muy diverso, y el impacto del Brexit variará para los diferentes subsectores 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.

Al retirarse de la Unión Europea, el Reino Unido también se retiró de **Euratom** (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 para que ambas partes puedan negociar un acuerdo sobre su relación futura tras el Brexit.

Durante este periodo, el comercio de productos energéticos entre Reino Unido y la UE no va a cambiar y se pueden seguir utilizando los **interconectores** que se venían usando hasta ahora. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 2021, el Reino Unido dejará de participar en las plataformas específicas de la UE y tendrán que usar soluciones alternativas. Esto hará que el país tenga que invertir más en nueva capacidad de generación de electricidad, pagar precios más altos y posiblemente tenga una menor seguridad de suministro.

Por ello, las empresas y administraciones de los países de la UE, deben tener en cuenta que cuando finalice este periodo de transición, los intercambios comerciales a través de los interconectores de electricidad con



Gran Bretaña dejarán de estar gestionados por la UE y pasarán a ser flujos de energía con terceros países. Además, las **leyes de energía de la UE** dejarán de aplicarse en el Reino Unido y el sector se tendrá que regular de forma distinta. Al igual que se ha mencionado en el resto de sectores, las partes interesadas deben considerar las medidas necesarias para adaptarse a estos cambios.

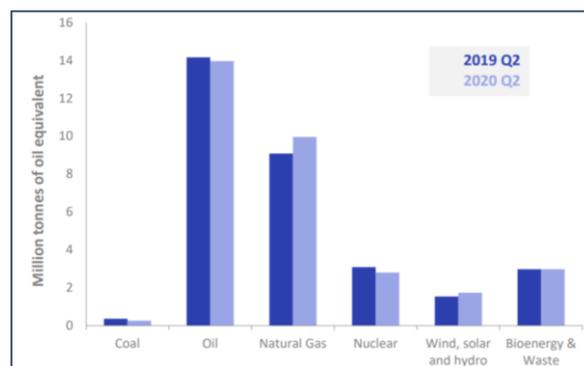
El gobierno del Reino Unido ya ha anticipado varias cuestiones que continuarán tras el periodo de transición, por ejemplo, la **ley de Cambio Climático** así como las regulaciones para el monitoreo y verificación de **gases de efecto invernadero** que permanecerán vigentes en todo el Reino Unido a partir de 2021. No obstante, se espera que el Brexit planteé 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.

OFGEM (el regulador de energía de Gran Bretaña) está trabajando en colaboración con el gobierno británico y las partes interesadas de la industria energética para tratar de garantizar que el marco regulatorio sea adecuado en todos los posibles escenarios del Brexit. En su [página web](#) han habilitado un apartado especial para el Brexit que recoge toda la información relevante.

A continuación, se muestra un gráfico que muestra la **energía total producida** en Reino Unido desde abril hasta junio de 2020 y la compara con los mismos meses del año anterior. 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%).

Por último, mencionar que esta dependencia cada vez mayor del gas y de las energías renovables para la generación de electricidad requiere un importante desarrollo tecnológico e inversión, especialmente en el área de almacenamiento de energía.

Gráfico 16: Energía generada en Reino Unido



Fuente: [Gov](#), 2020.

6.7. 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 más de mil millones de dólares sin cotizar en bolsa) y está solo por detrás de Estados Unidos y China.

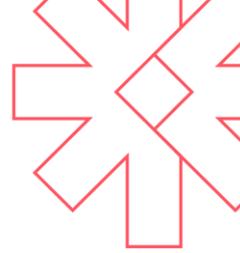
Por su parte, **Innovate Finance** (organismo de la industria que representa al sector FinTech del Reino Unido) publicó un informe que demuestra que la gran mayoría de las empresas tecnológicas continúan haciendo negocios como de costumbre a pesar del Brexit y de la incertidumbre que genera. Como asegura 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** en este sector, 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. Además, UKTN recordó recientemente 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.

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 a partir del 31 de diciembre de 2020.

Recientemente, el gobierno británico ha anunciado un visado de trabajo impulsado por el Ministerio del Interior británico. Este visado conocido como **Tech Nation Visa**, está enfocado a atraer a los talentos mundiales del sector de las nuevas tecnologías a Reino Unido para mantener, así, el país como uno de los líderes mundiales de esta industria. Gracias a este visado, determinadas personas podrán trabajar en Reino Unido durante un máximo de 5 años ([Tech Nation](#), 2020).

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. 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.



7.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 últimas elecciones generales fue abrumadora gracias a su promesa de llevar a cabo el Brexit y ha conseguido la mayoría Tory en el Parlamento.

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 campaña del liderazgo conservador. Sin embargo, ambos habían liderado juntos la campaña “Leave” para el Brexit.

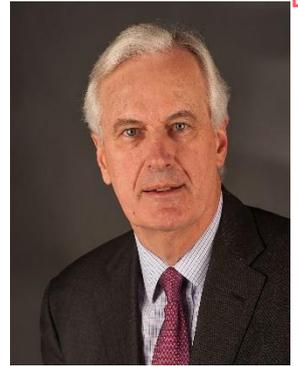
Gove se convirtió en secretario de estado de medio ambiente, alimentación y asuntos rurales en 2017 y demostró ser un defensor clave del acuerdo Brexit de Theresa May. Además, fue un aliado del ex Primer Ministro David Cameron. Es miembro del Parlamento (MP) por Surrey Heath desde 2005 y es uno de los 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. Por ello, el año pasado Ursula von der Leyen 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). 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 su propuesta. No obstante, 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**

Ha sido uno de los principales asesores de Boris Johnson, aunque cesó en su cargo el 13 de noviembre. Anteriormente, asesoró también a Michael Gove que era el entonces secretario de educación y actual ministro.

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.

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.

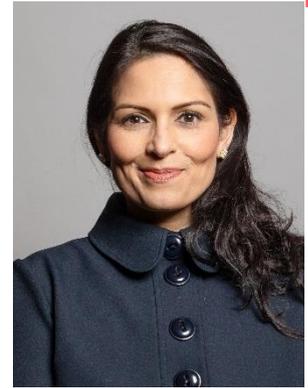




- **Priti Patel**

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 habiendo sucedido 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.

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 en 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 ha desempeñado cargos 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 en el proceso del Brexit para establecer la agenda, guiar a los líderes hacia una posición común y hablar en nombre de todos ellos.





8. REFERENCIAS

Algunos artículos e informes de interés:

[Brexit: All you need to know about the UK leaving the EU](#)

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

[Brexit timeline 2016-2020: key events in the UK's path from referendum to EU exit](#)

[COM\(2020\) 324 final: Getting ready for changes](#)

[Trade with the UK from 1 January 2021 as a business based in the EU](#)

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

[La empresa española ante el Brexit](#)

[Periodo de transición- noticias](#)

[Forecast for the UK economy: A comparison of independent forecast](#)

[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](#)

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:

https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness_en

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

<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/>

https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/brexit_files/info_site/com_2020_324_2_communication_from_commission_to_inst_en_0.pdf

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



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**
BASQUE GOVERNMENT