

La UE cree que los ciudadanos ignoran lo que acarrearía un Brexit duro

BERNARDO DE MIGUEL, Bruselas

A escasos días de la fecha oficial fijada para el Brexit, el próximo viernes, la Comisión Europea martillea un mensaje: el riesgo de una salida del Reino Unido de la UE sin acuerdo ha aumentado y el marco legal para afrontarla está preparado. Bruselas duda, sin embargo, de que empresas y particulares sean plenamente conscientes de los cambios que supondría y augura, por ejemplo, largas colas de camiones y pasajeros en los puestos fronterizos. El impacto puede ser tremendo en España, Francia, Bélgica, Holanda y Alemania.

Todo está listo para un Brexit sin acuerdo. La Comisión Europea tenía tanta prisa por anunciar que el club comunitario está capacitado para afrontar el abismo que el 25 de marzo ya dio por terminados los preparativos aunque, en realidad, todavía faltaban dos de las normas más importantes (la relativa a exención de visados y el acuer-

do sobre el presupuesto de 2019 posterior al Brexit). Pero a medida que se acerca el precipicio, fijado ahora en el 12 de abril, las dudas sobre la resistencia de los amortiguadores previstos van en aumento y en muchos sectores crece el temor a una sacudida devastadora.

La Unión Europea ha aprobado en tiempo récord 19 propues-

tas legislativas que establecen períodos transitorios para casi todas las actividades y garantizan el mantenimiento de ciertos derechos, siempre y cuando se produzca reciprocidad por parte del Reino Unido. Aun así, Bruselas insiste en que se trata de medidas de carácter temporal y que en ningún caso ofrecen el mismo nivel de fluidez y protección que el ofrecido por el acuerdo de salida, que mantendría el *statu quo* al menos hasta el 1 de enero de 2021.

Si la salida se produce sin acuerdo, una posibilidad que las dos partes rechazan y temen por igual, las consecuencias serán inmediatas porque de la noche del 12 al 13 de abril el Reino Unido pasaría a ser un país tercero.

Autorización para quedarse en Reino Unido. Tras un Brexit sin acuerdo, los ciudadanos europeos que deseen permanecer en el Reino Unido más de tres meses deberán pedir permiso a las autoridades británicas. A quienes ya se encuentren viviendo o trabajando en el territorio del país, Londres se ha comprometido a respetar sus derechos. Pero dispondrán de menos tiempo para regularizar

El coste de una salida sin acuerdo

Una contracción del 5% de la economía británica en un año, en el peor de los casos, y del 3% si se evitan las colas en las fronteras. El cálculo es del Banco de Inglaterra.

Reimposición de aranceles. Los de la UE rondan de media el 5%, pero son superiores en el sector automovilístico, por ejemplo, que emplea en Reino Unido a 800.000 personas. Se prevé que los aranceles empujen los precios al alza, pero que la libra caiga.

Alternativas de transporte. Londres ha identificado laterales de autopistas para que puedan aparcar allí camiones y un pequeño aeropuerto en el sur de Inglaterra en previsión de atascos a la entrada del canal de la Mancha.

España: más de 9.000 millones de euros en cinco años. Sería el coste para el PIB, según cálculos del Banco de España. Supondría unos 0,82 puntos porcentuales.

su nueva situación: hasta el 31 de diciembre del año que viene, y no hasta junio de 2021, como prevé el acuerdo. Se restringen también las posibilidades de impugnar una denegación del derecho de residencia. Y las posibilidades de reagrupamiento familiar ya no serían temporalmente ilimitadas.

¿Qué pasa con los Erasmus? Para los estudiantes con becas Erasmus, Bruselas desea que se completen las becas y se reconozcan los créditos a quienes se encuentren en centros universitarios británicos antes de la ruptura. Se calcula que a finales de marzo había unos 14.000 estudiantes europeos en Reino Unido (y 7.000 británicos en el continente). Pero quienes lleguen tras la salida de Reino Unido del club comunitario ya no tendrán garantizada ni la remuneración ni el reconocimiento de estudios.

Colas en el canal de la Mancha. El impacto será muy considerable en el sector del transporte de mercancías. "Habrá grandes perturbaciones y colas en el túnel del canal de la Mancha", avisó esta semana Pierre Moscovici, comisario europeo de Economía, Fiscalidad y Aduanas. Moscovici recordó que solo por el paso de Dover a Calais transitan cada día más de 11.000 camiones, es decir, cuatro millones al año.

El control de mercancías será inevitable. Y aunque el chequeo no afectará al 100% de los vehículos, Moscovici advierte que "es mejor un control riguroso, aunque sea a costa de provocar filas de camiones, que exponernos a una crisis sanitaria o al tráfico ilegal".

Refuerzo en las plantillas aduaneras. Los países más afectados están ampliando las plantillas de los puestos de aduana. Alemania y Holanda, donde se encuentran los puertos de Hamburgo y Róterdam, con más de 900 efectivos adicionales cada uno. Francia, más de 700. Bélgica, que cuenta con el puerto de Amberes y el de Zeebrugge, casi 400. Y otros tantos en Irlanda.

Moscovici alabó "el trabajo colosal de los servicios de aduanas, que se ha llevado a cabo en tiempo récord y en medio de una incertidumbre total". Pero la impresión sobre el terreno no es tan entusiasta. A mediados de marzo, los aduaneros franceses ya provocaron numerosos retrasos en los servicios ferroviarios hacia Reino Unido con una huelga de celo para exigir complementos salariales y más recursos humanos.

La peor parte, para Reino Unido. Bruselas insiste en que en todos los terrenos el impacto de la salida sin acuerdo será mucho más devastador en Reino Unido que en la Unión Europea. Pero el panorama que dibuja a cinco días del temible abismo no deja de evocar en cierto modo el apocalipsis bíblico: "Bienaventurado el que lee, y los que oyen las palabras de esta profecía, y guardan las cosas en ellas escritas, porque el tiempo está cerca".



Personal del Eurotúnel controla un camión en el nuevo puesto de Folkestone, en Reino Unido, el viernes pasado. / FRANK AUGSTEIN (AP)

Dudas sobre la preparación de las pymes para el día después

La preparación de las empresas para la nueva situación, sobre todo las pequeñas y medianas, también arroja muchas dudas, según reconoció el comisario Moscovici. Las formalidades y el papeleo aduanero se incrementarán en un 40% o 50%, según cálculos de la Comisión. Y las empre-

sas europeas que importen productos del Reino Unido deberán abonar las tasas, IVA e impuestos especiales correspondientes. Las que exporten a Reino Unido deberán solicitar la exención de IVA. "La actividad de miles de empresas europeas será indudablemente perturbada", señaló

Moscovici. Y recomendó a las compañías potencialmente afectadas que evalúen si disponen de los recursos necesarios para encarar tamaño desafío.

El sector aéreo es crítico para España, con un flujo de pasajeros del Reino Unido de 45 millones de pasajeros. Las medidas de contingencia de la UE únicamente garantizarían, en caso de Brexit sin acuerdo, una conectividad básica durante un año, que solo permitiría a las líneas británicas (entre ellas Iberia y Vueling) vuelos

de ida y/o vuelta entre un aeropuerto del Reino Unido y uno de la UE. Tras ese plazo, Londres deberá negociar un acuerdo con la UE o país por país. Y si no lo logra, se restringirían drásticamente las posibilidades de conexión, como ocurre ahora entre la Unión Europea y Rusia. La Asociación Internacional de Aerolíneas (IATA) calcula que el modelo ruso-europeo reduciría en un 95% las frecuencias actuales de vuelo entre España y Reino Unido.