



**CUENTA ATRÁS PARA EL BREXIT**

# Los diez grandes problemas de la

**QUEDAN 20 DÍAS/** Desde los visados hasta el 'roaming' telefónico y los precios de los alimentos, todo se verá afectado por la salida confrontación política, este hecho histórico conlleva un reto administrativo, empresarial y social sin precedentes. EXPANSIÓN

Miguel Ángel Patiño, Londres

El proceso de salida de la Unión Europea por parte de Reino Unido, conocido como Brexit, afecta a prácticamente todos los aspectos de la economía y la vida diaria, aunque no lo parezca. Es un proceso que se inició hace años, con el referéndum celebrado en Reino Unido el 23 de junio de 2016, en el que aunque por estrecho margen ganó la opción de salir de la Unión Europea. Esa decisión se notificó después oficialmente al Consejo Europeo el 29 de marzo de 2017. Ya no había marcha atrás. A partir de ahí se desencadenó toda una maquinaria burocrática y política con el objetivo de materializar el divorcio.

El proceso ha sido, y sigue siendo, de una complejidad histórica, porque supone poner fin a una relación comercial de más de medio siglo. Es tan complicado que, a fecha de hoy, todavía siguen existiendo enormes incertidumbres, dudas y problemas sin resolver. EXPANSIÓN inicia hoy una serie de artículos en los que irá desgranando los retos que supone el Brexit, empezando por analizar diez de sus mayores problemas:

## 1 La primera duda: cuándo ocurre todo

La primera confusión que existe entre la población que no sigue a diario los temas relacionados con el Brexit es cuándo empieza y cuándo acaba. En realidad es un proceso a lo largo del tiempo, con multitud de fechas importantes, pero ninguna de apertura o cierre. Las dos fechas más importantes este año son el 31 de enero y el 31 de diciembre. El 31 de enero fue la fecha que simbólicamente se fijó como la oficial de la separación.

Sin embargo, todo siguió igual, porque los mandatos de ambas partes se dieron un plazo de once meses para negociar cómo sería su relación tras el divorcio. Ese plazo acaba el 31 de diciembre. El problema es que tras varias rondas de negociación, no han conseguido llegar a un acuerdo. A fecha de hoy, nadie sabe qué pasará el 1 de enero con todos los asuntos: pesca, visados, roaming telefónico, etcé-

## Las empresas se juegan 141.000 millones de euros de inversión entre Reino Unido y España

### El país británico ha empezado a pedir a los europeos que se registren y ya hay 246.000 españoles

tera, que hasta ahora seguían como siempre.

## 2 Más aranceles y subida de precios

Como miembro de la Unión Europea que es aún a efectos comerciales, Reino Unido disfruta de un régimen de libre comercio con la Unión. Cualquier persona puede llevar productos a Reino Unido y viceversa sin pagar aranceles. Esta situación finaliza el 1 de enero. Si no hay un acuerdo que establezca qué productos y servicios llevan o no aranceles, Reino Unido y la UE tendrían que comerciar entre sí con los términos básicos que fija la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las importaciones y exportaciones hacia y desde la UE y Reino Unido se volverían automáticamente más caras.

Los aranceles de la OMC varían según el producto, y algunos, como los productos agrícolas y alimentarios, tienen aranceles de hasta el 80%, mientras que otros, como los automóviles y las piezas de automóviles, rondan el 7%. Grandes empresas británicas, como Tesco, la primera cadena de supermercados de Reino Unido, ya ha alertado diciendo que la cesta de la compra de la alimentación en ese país subirá de media entre el 3% y el 5%.

## 3 Colapso en las fronteras

Al margen de los aranceles que se paguen o no, otro problema será el control fronterizo, que podría provocar retrasos en el transporte. Esto es un tema especialmente delicado ahora que el mundo necesita de un intenso trasiego interfronterizo para llevar vacunas contra el Covid y sus componentes de un lugar a otro. Según las nor-



mas de la OMC, los medicamentos no están sujetos a aranceles, pero se teme que pueda haber congestiones por ejemplo para llevar la vacuna de Pfizer a Reino Unido desde Bélgica. Incluso el Gobierno británico ha advertido que se pueden crear largas colas si los conductores de grandes camiones de carga internacionales no completan los nuevos formularios con antelación.

Algunas empresas ya están sufriendo el colapso de los puertos. Honda decidió suspender esta semana su producción en Reino Unido ante el retraso en la llegada de componentes para la fabricación por el colapso que empieza a haber en los puertos internacionales británicos.

Los expertos consideran que son los primeros síntomas de un Brexit desordenado. Aunque la separación de Reino Unido se hará totalmente efectiva a partir del 1 de enero, son muchas las empresas que durante estos días están acaparando mercancías, lo que ha saturado la capacidad de las instalaciones.

## 4 Irlanda del Norte revive fantasmas del pasado

Además de ser un problema económico, la cuestión irlandesa evoca viejos fantasmas de enfrentamiento bélico. Este problema se ha suavizado en los últimos días, pero sigue sin despejarse del todo.

Esta semana, el Gobierno británico de Boris Johnson anunció que retirará la polémica cláusula legal de la Ley del Mercado Interior que le permitía violar, unilateralmente, el acuerdo con la Unión Europea sobre el denominado Protocolo de Irlanda del Norte.

Este Protocolo se estableció cuando en enero de este año Reino Unido decidió su divorcio de la UE. Tenía por objeto mantener abierta la frontera entre la República de Irlanda y el estado británico de Irlanda del Norte. Se trataba de evitar así los viejos fantasmas de las dos Irlandas, que originó un duro conflicto armado el pasado siglo. Pero la Ley de Mercado Interno

que está tramitando Reino Unido hubiera permitido, de mantenerse las cláusulas más duras, que el Gobierno pusiera controles aduaneros para las mercancías que cruzan entre las dos Irlandas, reviviendo así un trauma que aun permanece en la memoria de la población a ambos lados de la frontera.

El Gobierno de Johnson alega que mantener abierta la frontera entre las dos Irlandas supone un coladero de mercancías desde la UE sin control aduanero. No obstante, que se quite la cláusula de la Ley del Mercado Interno que afectaba a Irlanda no quiere decir que todo esté resuelto.

Ahora hay que escribir la letra pequeña de cómo quedarán las fronteras. De momento, lo único que se ha dicho claro es que, ocurra lo que ocurra, los supermercados de Irlanda del Norte tendrán un período de gracia de tres meses para adaptarse a los nuevos acuerdos y evitar retrasos en el suministro de alimentos.

## 5 Normativa aérea, y el caso de IAG

La normativa aérea que ahora cae bajo la European Aviation Safety Agency (EASA) tendrá que ser redefinida en todos los aspectos, desde cómo vuelan los aviones y sus rutas, a cómo se homologan las licencias para pilotos.

Sin un acuerdo sobre aviación a largo plazo y duradero en el tiempo, podría darse la circunstancia de que algunos vuelos entre Reino Unido y la UE se vieran suspendidos. De momento solo hay una declaración de buena voluntad de permitir que los vuelos continúen en caso de que no haya acuerdo pos-Brexit.

Otro tema es qué pasa con IAG, el holding que aglutina a British Airways e Iberia. El holding es el gran rival de Ryanair en el segmento de vuelos de bajo coste (*low cost*). El primer ejecutivo de Ryanair, Michael O'Leary, insinuó esta semana que IAG podría tener que renunciar a la propiedad de British Airways a partir del 1 de enero. O'Leary invitó a

# separación de Reino Unido y la UE

de Reino Unido de la Unión Europea. Este proceso, conocido como Brexit, se hará efectivo a partir del 1 de enero. Más allá de la incia hoy, con un repaso de los diez mayores problemas, una serie diaria de análisis para desgranar el desafío de la separación.



Francia y Alemania a que apliquen de forma estricta las normas de la UE, que exigen que al menos el 50% del capital de las aerolíneas esté en manos de ciudadanos de la UE para mantener sus licencias de operación aéreas.

“No veo cómo IAG podría sobrevivir como propietario de BA tras el Brexit”, dijo el consejero delegado de Ryanair. IAG respondió diciendo que cumplirá con todas las reglas de propiedad y control de la UE en la era pos-Brexit. IAG tiene sede en España y cotiza en Madrid y Londres. Puntualmente comunica el porcentaje de capital que es de fuera de la UE. Su última cifra conocida eleva el porcentaje de accionistas extra comunitarios al 39,5%. El problema es que este porcentaje no segrega por nacionalidades y no se sabe con exactitud el volumen de accionistas británicos. Estos dejarán de ser considerados ciudadanos de la UE desde el 1 de enero. “Creo que es probable que se produzca una ruptura del grupo IAG, o BA tendrá que salir del grupo IAG”, dijo O’Leary.

## 6 Permiso de conducir, visado y mascotas

Los ciudadanos de Reino Unido o de cualquier país de la UE, que hasta ahora viajaban sin restricciones de movilidad (fuera de las que ha impuesto la pandemia) requerirán nueva documentación. Es otro de los aspectos que se tendrán que ir concretando. Habrá que estar muy pendiente a la hora de comprobar si basta con el pasaporte, el DNI electrónico, el carnet de conducir o la tarjeta sanitaria.

Por ejemplo, cualquiera que se desplace en su propio automóvil podría necesitar documentación adicional, como una tarjeta verde o un permiso de conducir internacional. Las licencias que los transportistas británicos usan para trabajar en Europa dejarían de ser válidas y dependerían de un número limitado de permisos. Los ciudadanos de la UE no necesitarán visado para trabajar o residir en Reino Unido hasta junio de 2021, pero el Gobierno britá-

nico está invitando ya a hacer un pre-registro. Un total de 246.600 españoles se han apuntado ya a ese *pre-settlement scheme*, que el Gobierno británico ha empezado a pedir para que los ciudadanos de países de la Unión Europea confirmen su residencia en territorio británico. Por otra parte, no está claro si los actuales pasaportes unificados para mascotas-animales serán válidos entre Reino Unido y la UE a partir de enero.

## 7 Inversiones en juego

Las inversiones empresariales entre Reino Unido y España mantienen, a pesar de los efectos económicos del Covid, una excelente salud. Pero el Brexit las va a poner a prueba. En total, en ambos sentidos la inversión está en máximos históricos y suma casi 141.000 millones de euros. El reto ahora es mantener el pulso cuando, a partir del 31 de diciembre, se produzca el Brexit. Son datos recogidos por los Barómetros sobre Cli-

## A partir del 1 de enero, la factura del móvil podría dispararse si no hay acuerdo de ‘roaming’

## Se necesitará más documentación para conducir, llevar mascotas de viaje o visados para trabajar

ma y Perspectivas de Inversión que realiza tanto la Cámara de Comercio Británica en España, como la Cámara de Comercio Española en Reino Unido. Ambos están elaborados por Analistas Financieros Internacionales (Afi). Reino Unido es el segundo inversor más importante en España, con un volumen acumulado de 63.225 millones de euros. A su vez, la exposición de las empresas españolas en Reino Unido alcanza los 77.500 millones de euros. La inversión en ambos sentidos afecta a grupos como Telefónica, Vodafone, Repsol, BP, Shell, British Airways, Iberia, Rolls Royce, Santander, Sabadell, Cellnex, Ferrovial y Aena, entre otros muchos.

## 8 Atrapados en la pesca

La pesca representa menos del 0,1% de la economía en Reino Unido, pero el control de las aguas de este país se ha convertido en un tema crucial para el Gobierno de Boris Johnson en su negociación con la UE.

Por puro orgullo y reafirmación de la independencia británica, Johnson no está dispuesto a ceder ante Francia, Bélgica, Países Bajos y Dinamarca. Sin un acuerdo, Reino Unido podría bloquear el acceso de la UE a las aguas territoriales de pesca británicas, y así tener un control total sobre sus cuotas de pesca.

El problema es que el pescado de Reino Unido que pescan los pescadores británicos y que se dirigiera al mercado de la UE –que constituye la mayoría de las exportaciones de pescado desde Reino Unido– estaría sujeto a aranceles.

La UE propone un marco legal de un año, durante 2021,

para el “acceso recíproco continuo de los buques de la UE y Reino Unido a las aguas de los demás”.

## 9 ‘Roaming’, el coste sorpresa

Por ahora, prácticamente todos los operadores de telefonía no aplican costes extra cuando un usuario de la UE de móvil se desplaza a otro país de la Unión y llama desde ahí a su propio país, o recibe llamadas desde éste.

Es lo que se conoce como *roaming*, que, dentro de una serie de límites, no se cobra adicionalmente. Al dejar de ser un país de la UE, sin embargo, se presupone que el *roaming* dejará de ser gratis entre Reino Unido y la UE. Sin un acuerdo, los operadores de telefonía móvil podrán implementar tarifas de *roaming* después del período de transición, es decir, a partir del 1 de enero.

Los acuerdos bilaterales entre operadores de la UE y Reino Unido podrían evitar esas tarifas de *roaming*, o itinerancia. Se ha aprobado una legislación para garantizar que las personas estén protegidas contra recargos de más de 45 libras al mes sin saberlo (en torno a 50 euros).

## 10 Ayuda de Estado, otra batalla

La cuestión de las ayudas estatales a determinadas empresas, o las sanciones a colosos internacionales, es otro de los problemas que puede explotar, y que ya está creando tensiones en los equipos de negociación para un pacto pos-Brexit. En un escenario sin acuerdo, el Gobierno de Reino Unido podría intervenir para apoyar a las empresas sin estar sujeto a las normas de Competencia de ayudas estatales de la UE. No obstante, el problema es mucho más

complejo. Según el Acuerdo de Retirada que se firmó hace meses, Irlanda del Norte aún tendría que mantenerse alineada con las normas de la UE. Reino Unido quiere, como mucho, acogerse solo al acuerdo más flexible de la OMC sobre subsidios y medidas compensatorias sobre bienes. Reino Unido ya ha empezado a actuar por su cuenta. Esta semana, se desmarcó de la Unión Europea al anunciar que suspenderá unilateralmente los aranceles impuestos a Estados Unidos en la disputa por los subsidios estatales concedidos al sector aeroespacial.

Esto afecta sobre todo al gigante aeronáutico Boeing, el gran rival norteamericano del europeo Airbus. Reino Unido ha iniciado una carrera frenética para establecer alianzas comerciales con todos los grandes socios comerciales de la UE al margen de la Unión. Ya ha firmado acuerdos con Japón, por ejemplo. Pero EEUU se le resiste. Sobre todo ahora, que será presidente Joe Biden, un claro defensor de la permanencia de Reino Unido en la UE.

Perdonar aranceles a Boeing es, además de una afronta a la UE, un intento desesperado de ganarse a EEUU. El problema es que rompe el frágil equilibrio entre la UE y EEUU en cuanto a aranceles y penalizaciones por ayudas de Estado.

Reino Unido retirará en 2021 los aranceles derivados del litigio por las ayudas a Boeing, pero el Gobierno británico mantendrá los que la UE impuso a ciertos productos como respuesta a las “injustificadas” tasas gravadas a las importaciones de acero y aluminio. Johnson consultará no obstante con los sectores nacionales británicos afectados para modificar estas tasas y ajustarlas a “los intereses y la economía británicos”.

Nueva serie en EXPANSIÓN

## La cuenta atrás del Brexit

EXPANSIÓN inicia hoy una serie diaria sobre las consecuencias económicas, políticas y sociales que tendrá la salida de Reino Unido de la Unión Europea a partir del 1 de enero, así como los distintos escenarios que se abren en función del resultado de las negociaciones.