

# **EL BREXIT Y LA INDUSTRIA ESPAÑOLA**



**Madrid, marzo de 2019**

# INDICE

Introducción.....	3
La balanza comercial española y el Brexit .....	4
Comercio con el R. Unido .....	5
Posible afectación de la balanza en los sectores económicos	6
El Brexit para la industria británica.....	7
La industria española, efectos sectoriales del Brexit.....	10
La balanza comercial con el R. Unido.....	11
El efecto del brexit en los sectores industriales .....	13
1. El sector de automoción.....	14
2. Sector agroalimentario .....	17
3. Metalurgia, fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones.....	18
4. La industria química.....	19
5. Sector aeroespacial.....	20
6. Fabricación de productos farmacéuticos.....	21
7. Sector de bienes de consumo.....	22
8. El sector energético .....	22
Encuesta efectos del Brexit en la industria-y la química española .....	23
Conclusiones.....	25

## Introducción

El 23 de junio de 2016 se celebró el referéndum sobre la pertenencia del Reino Unido (R. Unido) a la Unión Europea (UE). La incertidumbre generada por el Brexit ha provocado una deceleración en las relaciones comerciales a partir de ese momento.

El 14 de noviembre de 2018, la UE y el R. Unido alcanzaron un acuerdo que establece las condiciones de una salida ordenada de los británicos de la Unión, pendiente de ratificarse tanto por el Parlamento británico como por el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo.

Como consecuencia, el R. Unido se convertiría, a partir a las 00:00 horas del 30 de marzo de 2019 en un "*tercer país*", o lo que es lo mismo, en un país no miembro de la UE. El acuerdo de retirada incluye un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2020, durante el cual el R. Unido tendrá los mismos derechos y obligaciones que un Estado miembro y, por tanto, toda la legislación comunitaria será de aplicación en el mismo.

Sin embargo, el retraso en la aceptación del acuerdo por parte del Parlamento británico provocó que, a finales de marzo, los 27 países de la UE acordaran de manera unánime extender el periodo de negociaciones del "brexit", a petición británica. El compromiso ofrece dos condicionantes: *una ampliación hasta el 22 mayo, si el R. Unido consigue aprobar el acuerdo de salida de forma inmediata y, en caso de que el Parlamento británico continúe negando el apoyo al texto, un límite hasta el 12 de abril para que el Gobierno británico decida si convoca elecciones u opte por salir de la UE sin un acuerdo.*

Esta situación ha provocado que el Gobierno español emitiera un Real Decreto-ley<sup>1</sup>, ya previsto por la Comisión Europea, en el que se anuncia la puesta en marcha del Plan de Acción de Contingencia para el caso de "*no acuerdo*" de la salida prevista para el 30 de marzo<sup>2</sup>.

El R. Unido es una de las principales economías comunitarias, con una importante aportación al presupuesto de la Unión y con un peso específico en políticas tan relevantes para España como es la Política Agrícola Común, la Pesquera o la de Cohesión, por lo que a los efectos directos que produzca su salida habrá que añadir las consecuencias indirectas que puedan producirse en las aportaciones al presupuesto comunitario o en su distribución en las distintas políticas.

A nivel europeo, se estima que un 70% de las empresas prevén reducir su presencia en territorio británico por el Brexit. Quizá una de las razones para la precavida opinión de las compañías españolas es el fuerte volumen de inversión

---

<sup>1</sup> Real Decreto-ley 5/2019, de 1 de marzo, por el que se adoptan medidas de contingencia ante la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea sin que se haya alcanzado el acuerdo previsto en el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. BOE de 2.03.2019.

<sup>2</sup> La propuesta de la Comisión se centra en dos áreas: *ciudadanos y regulación específica de sectores* (servicios financieros; transporte aéreo; transporte por carretera; adunas y exportaciones de bienes; y política climática de la UE).

que tienen en R. Unido, valorado en unos 60.000 millones de euros. Bancos como Santander y Sabadell; grupos de infraestructuras como Ferrovial, FCC y Aena; la eléctrica Iberdrola; los grupos industriales Gestamp, Antolin, Saica y Celsa; distribuidores como Inditex y Mango; y grupos turísticos y transporte como IAG, Meliá y NH tienen amplios intereses en este mercado y se pueden ver amenazados por las características de la salida de este país de la Unión.

## La balanza comercial española y el Brexit

La Balanza Comercial española es tradicionalmente deficitaria, aunque con una notable mejora desde el inicio de siglo, pasando de una tasa de cobertura<sup>3</sup> del 73% en el año 2000 al 89% en la actualidad, recortando la distancia que existe entre las importaciones y exportaciones. Siendo aún, según datos provisionales de 2018, un 11% superiores las importaciones.

La tendencia de evolución de la tasa de cobertura es inversa a la del PIB. Durante el periodo de recesión, la tasa mejoraba (aunque con saldo comercial deficitario). Sin embargo, a partir del 2014, año en el que la evolución del PIB invierte su tendencia descendente, la tasa de cobertura disminuye, aunque a un ritmo inferior a la evolución 2007-2013, permitiendo así mejorar el valor en una perspectiva a largo plazo.

El deterioro de la balanza comercial del último quinquenio es elevado, a pesar del importante crecimiento tanto de las exportaciones como las importaciones. Sin embargo, el ritmo de las segundas es superior a las primeras, perjudicando el saldo. La situación de déficit elevado es habitual en nuestro país en épocas de crecimiento, consecuencia no tanto del volumen del comercio exterior sino del tipo de bienes exportados e importados.

El saldo comercial 2018 es deficitario en 33.840 millones de euros. El análisis geográfico determina que Europa es nuestro principal origen y destino, y con el único continente con el que obtenemos superávit, aunque insuficiente para compensar el elevado déficit comercial con Asia, al que se suma el de América y África. Por el contrario, en estos continentes, a pesar de seguir siendo deficitarios, su saldo mejora desde el 2013 como indican las tasas de variación positivas de su tasa de cobertura.

Europa, determinante en volumen de exportaciones ( 71% ) e importaciones ( 60% ), mantiene su saldo con superávit, a pesar del descenso de tres puntos de su tasa de cobertura ( menor superávit ). En el comercio manufacturero, Europa muestra un importante descenso del superávit ( 43% ), condicionado en mayor medida por las relaciones comerciales con los países externos a la UE, donde nuestras exportaciones se han estancado desde 2013, mientras que importamos un 31% mas "

---

<sup>3</sup> Tasa cobertura (tc) = exportaciones / importaciones \*100; si TC > 100 = superávit, si TC <100 = déficit. Fuente: ICEX

El saldo manufacturero con la UE depende principalmente de cuatro países: *tres con superávit (Portugal, Francia y R. Unido)* y *uno con déficit (Alemania)*, descendiendo un 21% desde el 2013, principalmente por el fuerte incremento del déficit con Alemania (88%) y el descenso del superávit con Francia (17%). A pesar de la evolución favorable del superávit con Portugal y R Unido, no ha sido suficiente para contrarrestar el efecto negativo en la balanza comercial.

## Comercio con el R. Unido

Resalta la importancia que ha tenido hasta ahora este país como socio de España, con un superávit comercial anual superior a los 8.000 millones; es el primer receptor de inversiones directas españolas en el exterior, en términos acumulados; el segundo inversor extranjero en España; el quinto destino de las exportaciones españolas; el principal emisor de turistas a España; y el mayor comprador extranjero de vivienda en nuestro país.

La relación comercial con R. Unido es determinante en nuestro comercio exterior, ya que es, junto con Francia y Portugal, el único país que contrarresta el efecto del déficit con Alemania. En una simulación de la variación 2013-2018 -sin considerar al R. Unido-, el saldo comercial en 2018 de manufacturas con la UE sería de déficit en vez de superávit.

En el primer periodo expansivo (2013-2016) el volumen de comercio con R. Unido se incrementaba a un ritmo superior al de la UE o el resto del mundo. A partir del 2016, las exportaciones a nivel mundial, y de la UE, han seguido la tendencia creciente, pero con R. Unido han descendido un 5% -a la vez que las importaciones seguían creciendo (2%)-, aunque a un ritmo muy inferior a lo mantenido con el resto del mundo.

La consecuencia es que mientras que con la UE se mantiene la tasa de cobertura desde el 2016 en el 109% (superávit), con R. Unido desciende en 13 puntos, situándose en 2018 en el 166% (superávit de 7.528 millones de euros). A pesar de esta evolución negativa, sigue siendo la segunda mayor de la UE, ocupando el primer lugar Portugal con un 182% (superávit 9.524 millones).

España es el octavo país europeo con mayor exposición a la salida de R. Unido de la UE, de acuerdo con el Índice de Sensibilidad al Brexit<sup>4</sup>, que subraya que el sector financiero y las inversiones de las empresas españolas en territorio anglosajón están muy expuestas ante el Brexit.

La exposición de la economía española es superior a la de países como Francia, Alemania e Italia, por los grandes intereses que algunas de las principales corporaciones españolas tienen depositados en Gran Bretaña, cuya salida de la UE puede entorpecer las relaciones comerciales entre la isla y el continente. España está particularmente expuesta al sector financiero británico, a través de los bancos de Santander y Sabadell (propietario de TSB). Según los datos de Afi<sup>5</sup>,

---

<sup>4</sup> Elaborado por la agencia de calificación Standard & Poor's (S&P).

<sup>5</sup> Consultoría y formación independiente en economía, finanzas y tecnología.

se estima que Santander UK es depositario de entre el 10% y el 20% de las cuentas corrientes británicas, mientras que TSB tiene depositadas en torno al 5%.

## **Posible afectación de la balanza en los sectores económicos**

En 2018, el comercio exterior con la UE alcanza una tasa de cobertura del 109% para el total de la economía (sectores primario, secundario y terciario). Una simulación del saldo en 2018 -sin R. Unido- nos muestra que seguiríamos obteniendo superávit por valor de 7.956 millones de euros, pero con una tasa de cobertura inferior en cuatro puntos. En el caso de que la salida del R. Unido de la UE sea ordenada, pero sin acuerdo, el coste superaría los 6.000 millones, un 0,5% del PIB. En este segundo supuesto, se considera que los planes de contingencia funcionan y que la voluntad de las partes es que el problema no vaya a mayores.

Por otra parte, el Banco de España realiza estimaciones en varios escenarios, y el coste en caso de una salida negociada con R. Unido sería casi inexistente. *poco más de 200 millones, un 0,02% del PIB, gracias a que la apreciación de la libra compensaría buena parte de las pérdidas.* Así se recoge en un documento publicado bajo el título "*Brexit, balance de situación y perspectivas*". En resumen, los costes para la economía española podrían ser "*significativos*", dependiendo del escenario, pero no serían "*desmesurados*".

Mientras que un Brexit sin acuerdo y desordenado podría restar a la economía española más de 9.000 millones de euros en un plazo de cinco años. Esto es, unos 0,82 puntos porcentuales de PIB, a razón de entre una y dos décimas al año, a partir de las proyecciones que hizo el Banco de Inglaterra en 2018. En términos de empleo, el mercado laboral español perdería un 0,8% también, es decir, unos 150.000 puestos de trabajo en un periodo de cinco años. Las exportaciones retrocederían 2,7 puntos porcentuales, las importaciones 1,8% y la inversión 1,2%.

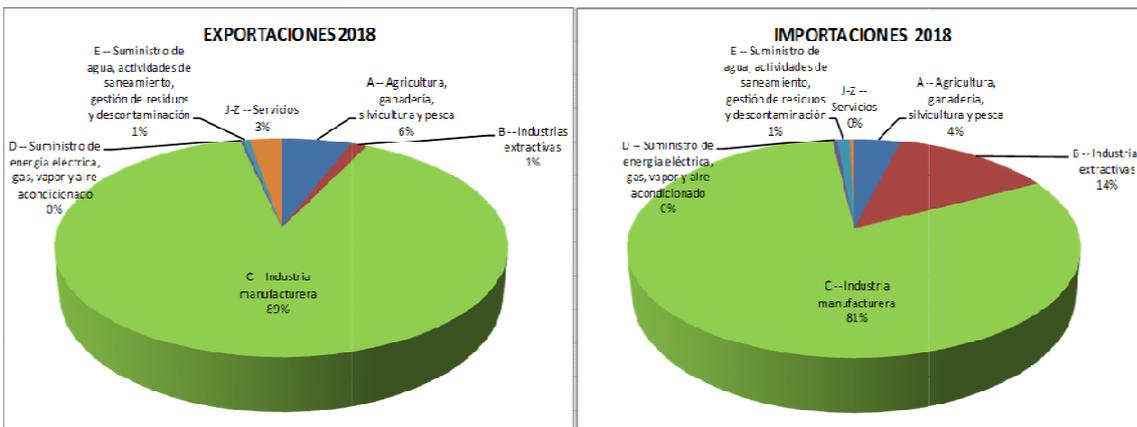
El 70% de las pérdidas que estima el Banco de España se debe a las relaciones comerciales. El resto se achaca a los efectos que tendría en otros países. Estos cálculos se basan en los cuatro escenarios que dibujó el Banco de Inglaterra en su informe remitido al Parlamento británico. En el primero había una negociación exitosa para R. Unido, que incluso brindaba un 1,75% más de crecimiento adicional para la economía británica. Sin embargo, este se ha descartado por considerarse a estas alturas inviable.

El mayor descenso de la tasa de cobertura sería en el sector primario (agricultura), con 26 puntos menos, pero con el mayor saldo de superávit (7.846 millones de euros). El sector terciario (servicios), a pesar del descenso en volumen y del saldo, consigue mejorar la tasa de cobertura y alcanzar un superávit de 2.803 millones. En cambio, el sector industrial sería un gran perjudicado, pasando a ser deficitario en 2.694 millones de euros, y más aún lo sería el sector manufacturero con un descenso de la tasa de cuatro puntos, al dejar de contar en el saldo de la UE. El saldo de superávit obtenido en 2018 con R. Unido en manufacturas llega a 6.794 millones de euros.

2018 en millones €		TOTAL ECONOMIA	SECTOR PRIMARIO	SECTOR INDUSTRIAL	MANUFACTURAS	SECTOR SERVICIOS
		UE	UE	UE	UE	UE
CON REINO UNIDO	EXPORT	186.957	14.642	168.601	165.109	3.714
	IMPORT	171.473	5.109	165.498	159.809	866
	SALDO	15.484	9.533	3.103	5.300	2.848
	TASA COBERTURA	109	287	102	103	429
SIN REINO UNIDO	EXPORT	167.979	12.743	151.696	148.342	3.540
	IMPORT	160.023	4.896	154.390	149.836	737
	SALDO	7.956	7.846	-2.694	-1.494	2.803
	TASA COBERTURA	105	260	98	99	480
VARIACION TASA COBERTURA ( puntos )		-4,1	-26,3	-3,6	-4,3	51,3

Fuente ICEX

A pesar de participar los tres sectores de la economía en el comercio exterior, es claramente la industria, y dentro de ella las manufacturas, la actividad en la que se concentran las relaciones comerciales internacionales.



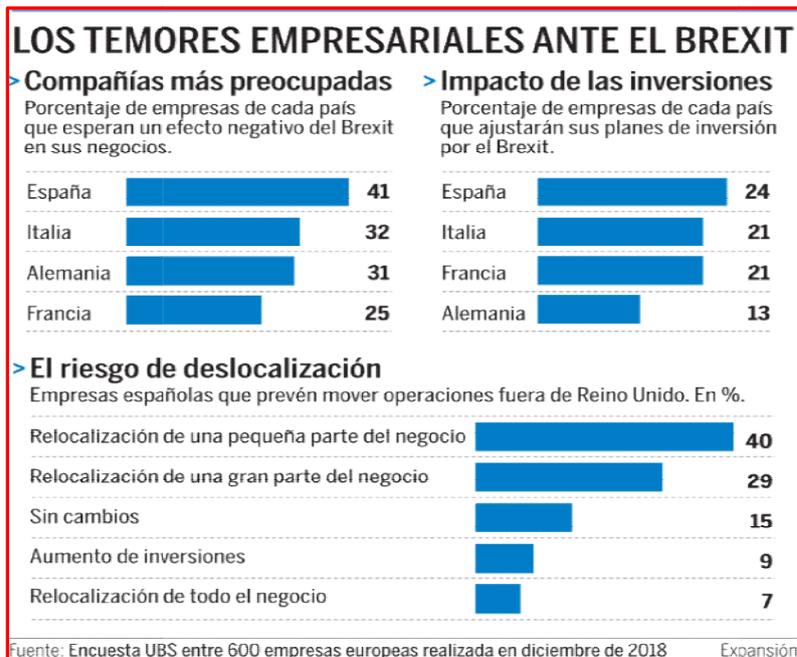
## El Brexit para la industria británica

Tras el cierre de las minas de carbón, las fábricas textiles y de acero, a mediados de los ochenta, Margaret Thatcher abrió los brazos a las compañías japonesas de automóviles como pilar de la política industrial del país. El R. Unido llevaba poco más de una década en la Comunidad Económica Europea y la dama de hierro - además de ofrecer incentivos fiscales- les vendió este país como el punto ideal para entrar en Europa.

El R. Unido es el gran perdedor de su salida europea, porque va a sufrir un impacto de 35.000 millones por el deterioro de sus relaciones comerciales con la UE en su conjunto. El sector manufacturero británico tendrá que enfrentarse a un programa de reducción de costes, como consecuencia de la previsible subida de tarifas y de los movimientos en los tipos de cambio.

Alrededor del 70% de los costos para la UE-27 serán asumidos por cinco sectores industriales: *automoción; agricultura, alimentos y bebidas; productos químicos y plásticos; bienes de consumo, e industriales*. Y para el R. Unido están afectados: *los servicios financieros; automoción; agricultura, alimentos y bebidas; bienes de consumo; y productos químicos y plásticos*<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Informe de la consultora Oliver Wyman.



De momento, basa sus estimaciones de coste que seguirán al Brexit por la burocracia, lo que va a suponer tener que conseguir certificaciones de exportación hasta ahora innecesarias. La obligación de tener que negociar con cada uno de los Estados miembros podría provocar movimientos de deslocalización, con el fin de establecerse en mercados integrados en la UE y con menores costes laborales.

Los consejeros delegados de Sainsbury's, Asda, M&S, Co-op y Waitrose, las principales cadenas británicas de alimentación aseguran que los precios de los alimentos van a subir si al final hay un Brexit sin acuerdo. Un tercio de todos los alimentos que consumen los británicos llega de la UE y estos productos estarán sujetos a nuevas tarifas si R. Unido se va sin un acuerdo comercial.

El Brexit recoge el riesgo de que los acuerdos legales, que permiten que la energía y el gas fluyan a través de las fronteras, se desintegren y aumenten los costos a la hora de hacer negocios. Al analizar la inversión en nuevas interconexiones de energía entre Europa y el R. Unido *"la posición negociadora del R. Unido, en materia de energía, aún no está clara y la incertidumbre actual es el mayor riesgo para los mercados y la inversión"*<sup>7</sup>.

En términos relativos, el sector aeroespacial será el más afectado, ya que exporta alrededor del 70% de su producción a las islas británicas. Los clientes de Airbus deben saber que cada componente de sus aviones cumple con los estándares de seguridad más altos establecidos por la UE. Igualmente, debe esforzarse por lograr la máxima eficiencia de producción, luchando por cada último pedido contra Boeing. Las piezas no pueden demorarse por días, ni siquiera horas, sujetos a controles aduaneros que requieren mucho tiempo.

<sup>7</sup> Andrew Perry, reportera de Bloomberg.

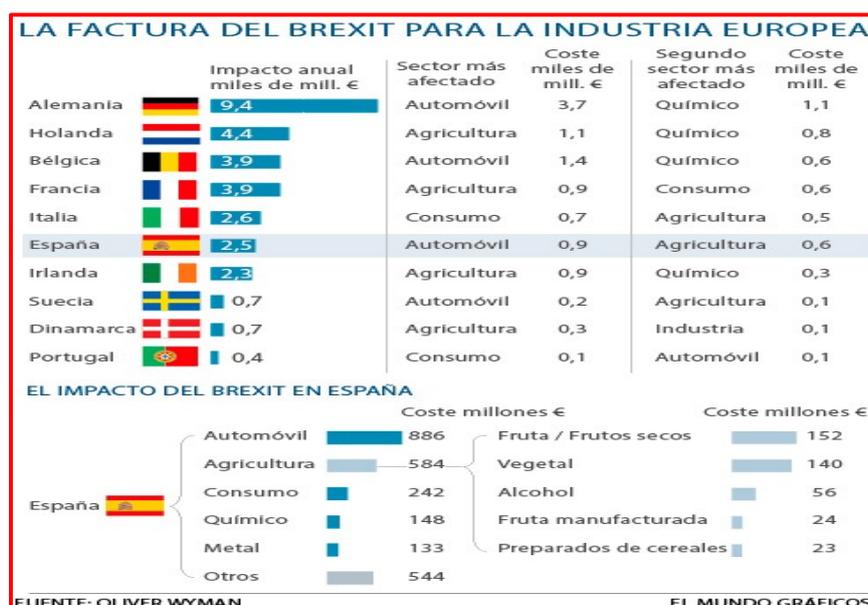
Tal como estaban las cosas, nada de esto se puede asegurar: “no habría claridad sobre el régimen económico y comercial de Gran Bretaña después del periodo de transición en 2020”<sup>8</sup>. Su consejero delegado, Tom Enders, lanzó uno de los mensajes más duros que se recuerdan contra el Brexit por parte de un empresario al asegurar que el proceso es “una desgracia”.

Últimamente se han sucedido declaraciones similares por parte de Sony, que moverá su sede de Londres a Ámsterdam, y de Dixons Carphone. Esta compañía ha indicado que está haciendo ya acopio de material que llega del Viejo Continente, por temor a que un Brexit duro cree el caos en los puertos de entrada de mercancías.

La Agencia Europea de Medicamentos de la UE, que ahora se muda de Gran Bretaña a Holanda, establece los estándares de medicamentos del continente. Una vez más, se necesita al continente para investigar, hacer prototipos, probar la seguridad y lanzar un medicamento. Fuera de ese marco comercial y regulatorio, y con un Servicio Nacional de Salud (NHS) demasiado escaso para pedir nuevos medicamentos, otro buque insignia de la economía británica se hundirá.

Una desaceleración de esta economía, como consecuencia del Brexit, también podría afectar a su capacidad para invertir en productividad e innovación. En un momento en el que ejercen de pioneros de las nuevas técnicas de fabricación y los nuevos modelos de negocio que ofrece la llamada Industria 4.0. Se trata de ámbitos donde resulta más complicado avanzar desde fuera de la UE, lo que podría ocasionar el traslado de centros de I+D+i a los Estados miembros.

Según la consultora Gartner, el gasto en tecnología podría disminuir entre un 2% y un 5% en el R. Unido, debido a la incertidumbre que suscita su salida de la UE, lo que se notará también en el resto de la Unión. Porque uno de los principales efectos es la dificultad de las compañías para contratar personal cualificado.



<sup>8</sup> Thomas Williams, jefe de operaciones de AIRBUS.

Además, la industria de la tecnología financiera (Fintech), cuyo centro está en el R. Unido, podría verse afectada si las grandes compañías de Servicios Financieros decidieran cambiar su localización y salir de Gran Bretaña, constituyendo una oportunidad para capitales tecnológicos (“tech”) del continente europeo. La incertidumbre jurídica, tanto para clientes como usuarios de servicios TIC, prestados desde el R. Unido o por empresas británicas, es otro aspecto destacable que obligará a redefinir las reglas del juego del sector.

Algunas inversiones de multinacionales en Gran Bretaña, del sector de las telecomunicaciones, podrían verse afectadas si se siguiera invocando el artículo 50 del Tratado de Lisboa, porque ya han manifestado el que están estudiando trasladar sus sedes centrales para establecerse en otros Estados de la Unión.

## La industria española, efectos sectoriales del Brexit

El sector industrial es clave en el comercio exterior, perteneciéndole el 91% de las exportaciones y el 96% de las importaciones de 2018. De los cuatro subsectores que lo conforman: *extractiva, suministro de agua, energía y manufacturas*, es este último el principal en el comercio internacional, acumulando la mayoría de las exportaciones e importaciones, siendo en éstas últimas también importante la industria extractiva, con el 14% en 2018.

A partir del 2013, el ritmo de crecimiento de exportaciones e importaciones de la industria es superior a su producción, es decir, se dedica mayor porcentaje del valor añadido al comercio internacional en periodos de expansión, incrementando nuestra tasa de apertura industrial, en el periodo 2013-2018, un 5,7%, a pesar del descenso de la tasa de cobertura.

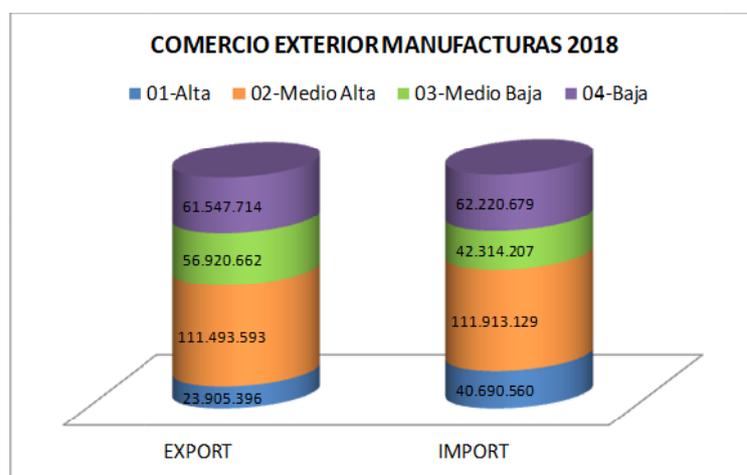
La UE es nuestro principal origen (65%, de las cuales el 7% corresponde a R. Unido) y destino (62%, de las cuales el 4% corresponde a R. Unido) en el comercio exterior de manufacturas. Alejado en porcentaje de representación, se sitúan en segundo lugar las importaciones procedentes de Asia, que representan el 21%, mientras que este país solo es el destino del 9% de nuestras exportaciones. América, es el tercer continente en importancia, con un 7% de origen y un 11% de destino. Por último, el comercio con África representa el 4% de las importaciones frente al 7% de exportaciones.

MANUFACTURAS. Miles €	SALDO 2018	SALDO 2013	VARIACION SALDO 2013-2018	VARIACION EXPORTACIONES 2013- 2018	VARIACION IMPORTACIONES 2013-2018
25 -- AFRICA	6.854.276	8.877.375	-23%	10%	54%
33 -- AMERICA	11.208.099	9.405.340	19%	23%	25%
38 -- ASIA	-30.819.374	-15.095.691	104%	24%	60%
45 -- EUROPA	6.224.759	10.837.161	-43%	26%	31%
46 -- UNION EUROPEA	5.300.370	6.702.833	-21%	29%	31%
RESTO EUROPA	924.389	4.134.328	-78%	1%	31%
<b>TOTAL MUNDO</b>	<b>-3.275.816</b>	<b>17.503.734</b>	<b>-119%</b>	<b>24%</b>	<b>37%</b>

Fuente ICEX

Desde el punto de vista de análisis geográfico, el saldo comercial español de 2018 en manufacturas es positivo con todos los continentes, salvo con Asia, cuyo déficit es superior a la suma conjunta del superávit con el resto, al contrario que ocurría en 2013. El momento de recuperación de nuestra economía va acompañado de un ritmo de crecimiento superior en importaciones de manufacturadas que exportaciones, condicionando el saldo de la balanza. En el caso de Asia esta diferencia es aún mayor, duplicando el déficit comercial con este continente.

La clasificación por intensidad tecnológica de los bienes y servicios importados y exportados del sector manufacturero determina que nuestro mayor volumen de comercio exterior es en bienes de intensidad tecnológica Media-Alta (44% de las exportaciones en 2018 y el 43% de las importaciones). A pesar de que los bienes de actividades de Alta y Media Baja tecnología son los que representan menor porcentaje, también son los que determinan el saldo de la balanza comercial de manufacturas en 2018, ya que en ellos las diferencias de valor entre exportaciones e importaciones son superiores.



Fuente. ICEX .Millones €

El análisis por Comunidades Autónomas, del saldo de la balanza comercial de la industria manufacturera, pone de manifiesto que son los saldos de la Comunidad de Madrid y Catalunya los responsables del déficit comercial en el sector. Ambas son, a su vez, determinantes en su contribución al PIB manufacturas nacional. Por el contrario, País Vasco destaca en su contribución positiva, seguida de Andalucía, Galicia, Navarra, Murcia, Comunidad Valenciana, Asturias y Castilla y León.

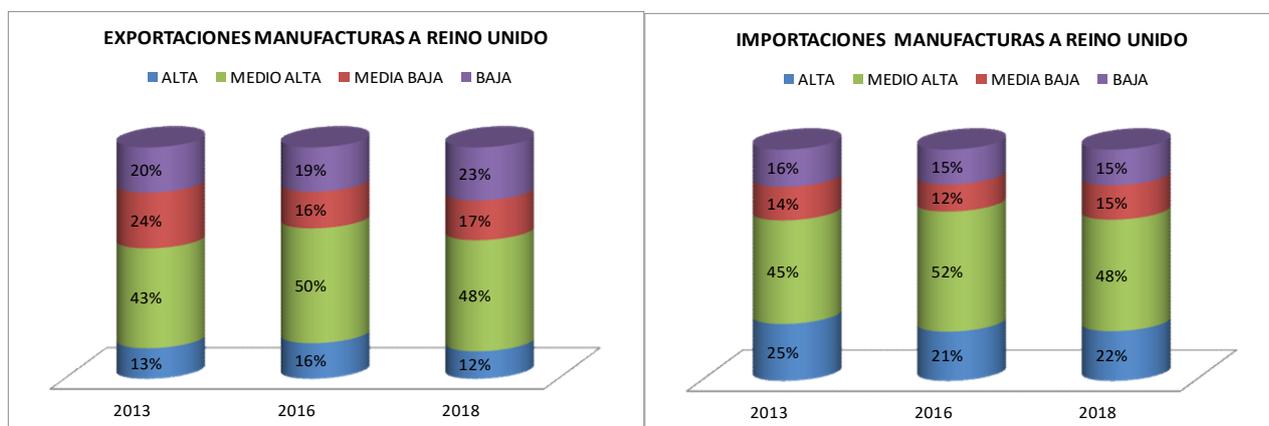
## La balanza comercial con el R. Unido

El sector manufacturero es un destino preferente para las exportaciones españolas al R. Unido, tanto en volumen de comercio como saldo, seguido del sector primario, siendo este último el segundo en volumen de exportaciones y mínimo en importaciones, obteniendo, por tanto, la tasa de cobertura más elevada (892%) de todos los sectores, evolucionando favorablemente desde el 2016, al contrario que la tendencia general. Tanto, que las cadenas productivas de ambos países están fuertemente integradas.

Lo que significa que se produce un alto nivel de importación-exportación dentro de las propias cadenas, por lo que una salida británica “*sin acuerdo*” puede ocasionar a algunos sectores, como el de automoción, farmacéutico o el químico, efectos especialmente vulnerables.

El R. Unido es el cuarto cliente actual de la industria española. Las empresas españolas tienen invertidos más de 80.000 millones en R. Unido y a la inversa el flujo es de 45.000 millones. Con un superávit de 8.000 millones de euros y unas ventas totales de alrededor de 23.000 millones, en el año 2016. Por tecnologías, la balanza comercial con R. Unido tiene las siguientes características:

1. El comercio manufacturero es mayoritariamente en bienes de tecnología media-alta, representando el 48% tanto de exportaciones como importaciones. La evolución es positiva con respecto al 2013 y negativa desde el 2016, con descenso del saldo comercial del 28% en estos dos últimos años, aunque manteniendo el superávit en 3.003 millones de euros.
2. El comercio en bienes de tecnología baja representa el 23% de las exportaciones manufactureras, incrementando su importancia sobre el resto en los últimos años, mientras que nuestras importaciones en estos bienes son del 15% sobre el total, consiguiendo un superávit creciente desde el 2013 y que se sitúa en 2018 en 2.191 millones de euros.
3. Los bienes de tecnología media-baja representan el 17% del total de exportaciones. La situación es similar al 2016 pero la evolución desde el 2013 es negativa, con descenso de exportaciones e incremento de importaciones, lo que perjudica sensiblemente al superávit conseguido en 2018, de 1.304 millones, frente a los 2.171 millones desde el 2013.
4. Nuestro comercio en bienes de alta tecnología es deficitario en 2018 en 198 millones de euros, alejándonos de la situación de superávit del 2016. Representan el 12% de nuestras exportaciones de 2018, siendo el valor conseguido un 29% inferior al 2016, mientras que las importaciones se han incrementado un 10% desde el mismo periodo, perjudicando esta evolución al saldo comercial.



La más castigada será la PYME española, con efectos por la devaluación de la libra esterlina frente al euro, porque podría reducir su actividad y llegar a generarles pérdidas. La devaluación también podría afectar a otro de los motores económicos de España: *el turismo*.

Actualmente hay 47 empresas españolas con matriz en el R. Unido, de las que una decena son compañías cotizadas (Acciona, IAG, ACS, Telefónica, FCC, Rovi, Grupo Sna José, Iberdrola, Gestamp y Repsol), con 50.000 millones de euros invertidos en el mercado británico. Otras como los bancos Sabadell o Santander, tienen más del 20% de su beneficio neto en el mercado británico. Y la cifra de empresas susceptibles por el Brexit asciende a más de 250 con sede en el mercado británico; y 10.540 si se tiene en cuenta el total de compañías españolas que exportan al año al R. Unido.

## Sectores afectados

Los sectores de la automoción y el agroalimentario concentran el 40% de las ventas españolas al R. Unido en 2018 (24% el primero y el 16% el segundo), seguidos de los bienes de consumo, el sector aeroespacial y la minería (8% de peso cada uno), siendo los más afectados por el divorcio británico, con un coste de, al menos, 2.600 millones de euros al año para la industria española.

COMERCIO EXTERIOR MANUFACTURAS CON REINO UNIDO	% EXPORTACIONES 2018 S/TOTAL	% IMPORTACIONES 2018 S/TOTAL	TASA COBERTURA 2013	TASA COBERTURA 2016	TASA COBERTURA 2018	VARIACION TASA COBERTURA 2013-2018	VARIACION TASA COBERTURA 2016-2018
<b>INDUSTRIA MANUFACTURERA</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>166</b>	<b>198</b>	<b>168</b>	<b>2</b>	<b>-29</b>
21 -- Fabricación de productos farmacéuticos	4%	9%	54	62	71	17	8
26 -- Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	2%	7%					
303 -- Construcción aeronáutica y espacial y su maquinaria	6%	5%	501	520	196	305	324
<b>TOTAL ALTA TECNOLOGIA</b>	<b>12%</b>	<b>22%</b>	<b>90</b>	<b>143</b>	<b>91</b>	<b>1</b>	<b>-52</b>
18 -- Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	0%	0%					
20 -- Industria química	7%	13%					
254 -- Fabricación de armas y municiones	0%	0%	1051	988	1565	514	577
27 -- Fabricación de material y equipo eléctrico	4%	3%	327	319	233	-94	-86
28 -- Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	4%	7%					
29 -- Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	11%	21%	212	269	226	6	41
302 -- Fabricación de locomotoras y material ferroviario	0%	0%					
309 -- Fabricación de otro material de transporte n.c.o.p.	0%	0%	165	168	126	-38	-42
325 -- Fabricación de instrumentos y suministros médicos y odontológicos	0%	2%					
<b>TOTAL MEDIA-ALTA TECNOLOGIA</b>	<b>46%</b>	<b>48%</b>	<b>160</b>	<b>189</b>	<b>163</b>	<b>2</b>	<b>-26</b>
19 -- Coquerías y refinación de petróleo	3%	3%	214	144	154	59	10
22 -- Fabricación de productos de caucho y plásticos	3%	3%					
23 -- Fabricación de otros productos minerales no metálicos	3%	1%	605	632	583	22	49
24 -- Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	8%	6%					
251 -- Fabricación de elementos metálicos para la construcción	0%	0%					
252 -- Fabricación de sistemas, grandes depósitos y contenedores de metal	0%	0%	366	122	40	-326	-83
253 -- Fabricación de generadores de vapor, excepto calderas de calefacción	0%	0%					
257 -- Fabricación de artículos de cuchillería y cubertería, herramientas y	1%	1%					
259 -- Fabricación de otros productos metálicos	1%	1%	235	199	213	22	14
301 -- Construcción naval	1%	1%	274	17	181	-93	164
<b>TOTAL MEDIA-BAJA TECNOLOGIA</b>	<b>17%</b>	<b>15%</b>	<b>276</b>	<b>266</b>	<b>188</b>	<b>-88</b>	<b>-78</b>
10 -- Industria de la alimentación	10%	6%					
11 -- Fabricación de bebidas	3%	3%	95	122	137	42	15
12 -- Industria del tabaco	0%	0%					
13 -- Industria textil	1%	1%	207	236	238	31	2
14 -- Confección de prendas de vestir	5%	2%					
15 -- Industria del cuero y del calzado	2%	1%	603	344	261	-342	-83
16 -- Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y	1%	0%					
17 -- Industria del papel	1%	1%	280	158	195	-85	37
31 -- Fabricación de muebles	1%	0%					
321 -- Fabricación de artículos de joyería, bisutería y similares	0%	0%					
322 -- Fabricación de instrumentos musicales	0%	0%	158	68	47	-110	-20
323 -- Fabricación de artículos de deporte	0%	0%					
324 -- Fabricación de juegos y juguetes	0%	1%	55	63	55	-8	-8
329 -- Industrias manufactureras n.c.o.p.	0%	0%	107	62	50	-58	-13
<b>TOTAL BAJA TECNOLOGIA</b>	<b>22%</b>	<b>15%</b>	<b>202</b>	<b>251</b>	<b>243</b>	<b>41</b>	<b>-8</b>

El impacto total para las empresas españolas alcanza los 3.100 millones, pero se rebaja a los citados 2.600 millones porque se pueden tomar medidas paliativas, sobre todo en la industria automovilística, con deslocalizaciones que amortigüen el impacto en la cadena de producción, entre otras.

El sector de automoción perderá 886 millones de euros anuales; el agroalimentario 584 millones y el de bienes de consumo 242 millones. Los tres copan el 70% del daño. El mayor impacto relativo lo sufrirá, no obstante, la industria aeroespacial que, con casi un 5% de impacto sobre su valor añadido bruto, exporta alrededor del 70% de su producción a las islas británicas. Le siguen la automoción, metales y minería, y químicos y plásticos. La mayoría de ellos, sin embargo, tienen cifras absolutas de impacto menores porque el tamaño de sus exportaciones es pequeño en comparación con los principales sectores<sup>9</sup>.

## 1. El sector de automoción

En el año 2015 se fabricaron en el R. Unido 1,58 millones de automóviles, de ellos se exportaron 1,22 millones (77% del total), constituyendo el mejor año de la industria británica de automoción en la última década. El principal destino fue el resto de los Estados miembros de la UE (53%), seguid de China (11%) y EEUU (8%).

El renacimiento de la industria del automóvil británica, que empezó con la llegada de los japoneses a mediados de los ochenta y se alimentó con la inversión de 6.000 millones de euros de la empresa india Tata para la revitalización de Jaguar Land Rover, se ha detenido en seco. La expectativa de ensamblar dos millones de coches en el 2020 ha pasado a ser una quimera.

La industria automovilística del R. Unido forma parte de un sistema de producción continental en el que se comparte de manera desproporcionada el trabajo de mayor valor. Dos gigantes de la automoción, como son Toyota y BMW, advierten de que un Brexit sin acuerdo pondría en peligro la producción en sus plantas en territorio británico. Tata ya anunció que está trasladando la producción del Discovery Land Rover a Eslovaquia. Honda ha anunciado el cierre en 2022 de su planta de Swindon, con la pérdida directa de 3.500 puestos de trabajo y otros tantos más indirectamente. Los 160.000 coches modelo Civic que estaba produciendo anualmente no se acercaban ni de lejos a los 250.000 necesarios para que fuera rentable.

Los japoneses, alérgicos al riesgo, llevaban tiempo pidiendo garantías al Gobierno May de que no iba a haber un Brexit desordenado y de que las cadenas de suministros iban a funcionar normalmente desde el día mismo de la salida del R. Unido de la UE.

Nissan ha dado marcha atrás en la decisión de desarrollar en Sunderland su nuevo vehículo utilitario deportivo X-Trail. Jaguar-Land Rover, el principal generador de empleo en el sector (18.500 puestos de trabajo), está ofreciendo jubilaciones anticipadas para reducir su fuerza laboral. Ford va a disminuir su producción en Bridgend (País de Gales), y tanto Vauxhall en Luton, como Aston Martin Gaydon se preparan para cierres temporales en la primavera.

---

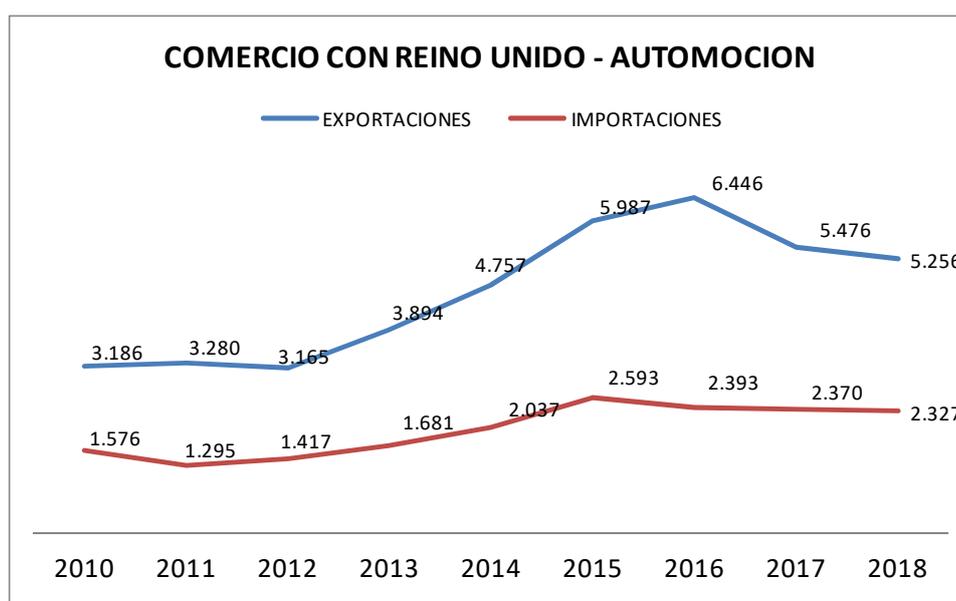
<sup>9</sup> Informe de la consultora Oliver Wyman.

Los 5.500 millones de euros de inversión en el sector, del año 2013, quedaron reducidos a 1.300 millones en el 2017 y a sólo 600 el año pasado. En los últimos doce meses, la producción de vehículos ha caído de 1,8 a 1,5 millones. Ciertamente que las marcas emblemáticas como Mini, Jaguar, Aston Martin, Bentley y Rolls Royce han sido adquiridas a lo largo de las últimas décadas por empresas extranjeras, pero los coches siguen fabricándose en Inglaterra, con mano de obra nativa y, por tanto, se consideran “propias”.

El sector del automóvil (media alta tecnología) ha sido el más productivo, gracias en buena parte a las innovadoras técnicas de producción que trajeron los nipones, y el que más inversión ha generado en Gran Bretaña en la cuesta arriba de la crisis financiera desde el colapso de Lehman Brothers.

Es determinante en nuestras relaciones comerciales, acumulando el 31% de nuestras exportaciones al R. Unido y el 23% de las importaciones, aportando un superávit a nuestra economía de 2.929 millones de euros en 2018, un 27,7% inferior al conseguido en 2016. El país que más vehículos ha exportado históricamente al R. Unido es España, con más de 400.000 unidades anuales, por encima de Alemania o Francia. *"España es el segundo fabricante europeo de automóviles y exporta el 12% de su producción a R. Unido"*, por valor de 4.400 millones de euros, según ANFAC. Sólo Seat, implantada en Cataluña, envía el 11% de sus exportaciones a los clientes británicos.

A partir del 2012, se inicia un ascenso importante en las exportaciones y moderado en las importaciones que ha favorecido el saldo comercial, consiguiendo el máximo en el 2016. La fabricación de vehículos de motor es la actividad que concentra el mayor volumen de exportaciones e importaciones (79%), seguida de componentes (20%), continuando ambas con la tendencia general del comercio en el sector.



Fuente ICEX. Millones €

Los fabricantes de componentes para vehículos españoles exportan productos al R. Unido por un valor de 1.725 millones de euros, alrededor de un 9% del total.

Casi 19.000 millones de euros, lo que supone el 59% de la facturación del sector y más de un 80% si se tiene en cuenta los componentes instalados en los vehículos que se fabrican en España y que después son exportados, según la patronal Sernauto. Además, el sector se enfrenta a cambios en la homologación de los vehículos, divergencias regulatorias, pudiendo alcanzar incluso el 22%, según el ministerio de Industria español.

		2013	2016	2018
EXPORTACIONES	<b>29 – Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques</b>	<b>3.894</b>	<b>6.446</b>	<b>5.256</b>
	291 -- Fabricación de vehículos de motor	3.099	5.604	4.343
	292 -- Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	10	10	17
	293 -- Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	785	832	896
IMPORTACIONES	<b>29 – Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques</b>	<b>1.681</b>	<b>2.393</b>	<b>2.327</b>
	291 -- Fabricación de vehículos de motor	1.325	1.887	1.883
	292 -- Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	4	4	6
	293 -- Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	353	502	438
SALDO	<b>29 – Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques</b>	<b>2.213</b>	<b>4.053</b>	<b>2.929</b>
	291 -- Fabricación de vehículos de motor	1.774	3.717	2.461
	292 -- Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	6	6	11
	293 -- Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	433	330	458

Fuente: ICEX. Millones €

La mayor parte de los costes provendrán de la exportación de vehículos terminados. Entre ellos, 629 millones de euros por la venta de vehículos para el transporte de personas, 161 millones por los vehículos de transporte de bienes y 79 millones de recambios y accesorios. Las regiones más afectadas serán la Comunidad Valenciana, Cataluña y Castilla y León, ya que, del total de sus exportaciones, el 21%, 11% y 12%, respectivamente, tiene como destino el R. Unido.

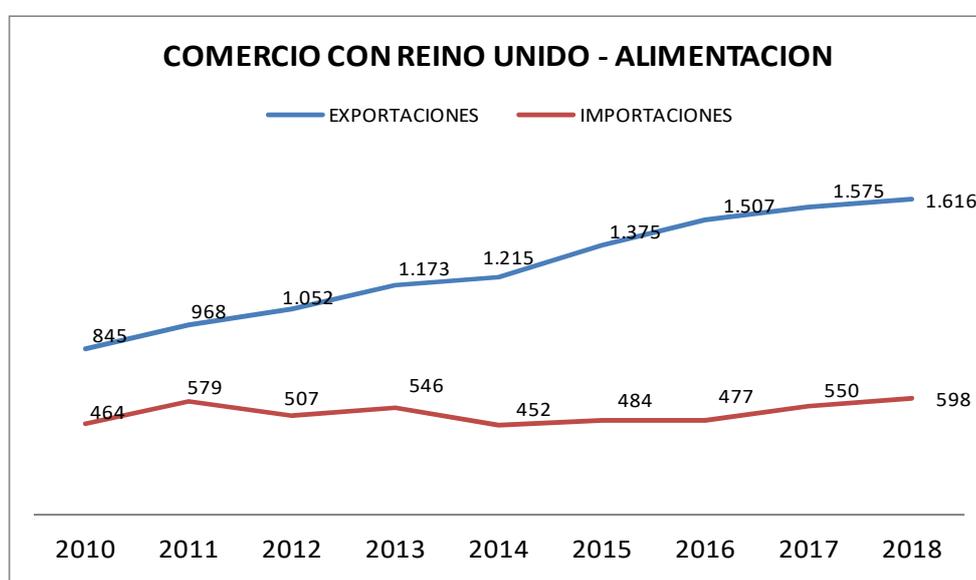
Los constructores españoles están acelerando la fabricación de vehículos al mercado británico (volante a la derecha) antes de que se produzca la ruptura definitiva con la UE y se constate una salida sin acuerdo. Algunos de ellos, como PSA, dedican el 50% de su producción actual de vehículos para ese mercado, mientras que Renault incrementa su fabricación a este país de forma sostenible.

No solo se valora la merma de las exportaciones hacia aquel país, sino que podría existir alguna marca que decida dejar de trabajar allí y España podría significar una candidatura para relocalizar la producción.

## 2. Sector agroalimentario

El impacto sobre las empresas españolas vendría dado por la incidencia que genera la incertidumbre en el consumo, limitando las compras a otros países, especialmente si a los productos importados se les incorpora un arancel o si sufren demoras por un aumento de los trámites burocráticos. Lo que puede ser crítico para industrias con productos perecederos, como la agroalimentaria. La propia devaluación de la libra encarecerá las ventas españolas en la isla.

La industria de alimentación (baja tecnología) ocupa el segundo lugar en volumen exportador, con el 10% del total 2018 y el 6% de las importaciones del R. Unido. Es el cuarto destino de las exportaciones de la industria española de alimentos y bebidas. En 2017, España vendió productos alimentarios por valor de 1.955 millones de euros.



Fuente: ICEX. Millones €

La evolución es contraria a la tendencia general, con saldo comercial de superávit creciente, tanto a largo como a corto plazo, produciéndose en 2018 el máximo superávit de los últimos años, con 1.019 millones de euros. Esta tendencia es el resultado del volumen creciente de exportaciones (91% desde el 2010) frente al estancamiento de las importaciones. Cuatro subsectores son claves: *procesado de carne; procesado de frutas y hortalizas; fabricación de aceites y grasas y otros productos alimenticios*, siendo el segundo el que mayor superávit consigue.

El sector agroalimentario incorpora un valor añadido bruto que asciende hasta los 76.000 millones de euros. Vendrá afectado, también, por la imposición de cargas administrativas adicionales o la incertidumbre acerca de las divergencias en los estándares de seguridad alimentaria, lo que añadirán otro 0,6% de impacto. El montante total sobre el sector agroalimentario será de 584 millones de euros, con las frutas (152 millones) y las verduras (140 millones) como productos más afectados.

En términos absolutos, las regiones más afectadas serán Andalucía, Murcia y Cataluña, de cuyo total de exportaciones, un 10%, un 16% y un 6%, respectivamente, se dirigen al R. Unido. En el caso de Navarra, a pesar de tener un menor impacto en cantidades absolutas, será la región más afectada en porcentaje relativo ya que un 20% de sus exportaciones alimentarias se dirigen a aquel país. El mayor problema con el establecimiento de fronteras lo tendrá el pujante sector español exportador de frutas y hortalizas, con un coste de 300 millones anuales.

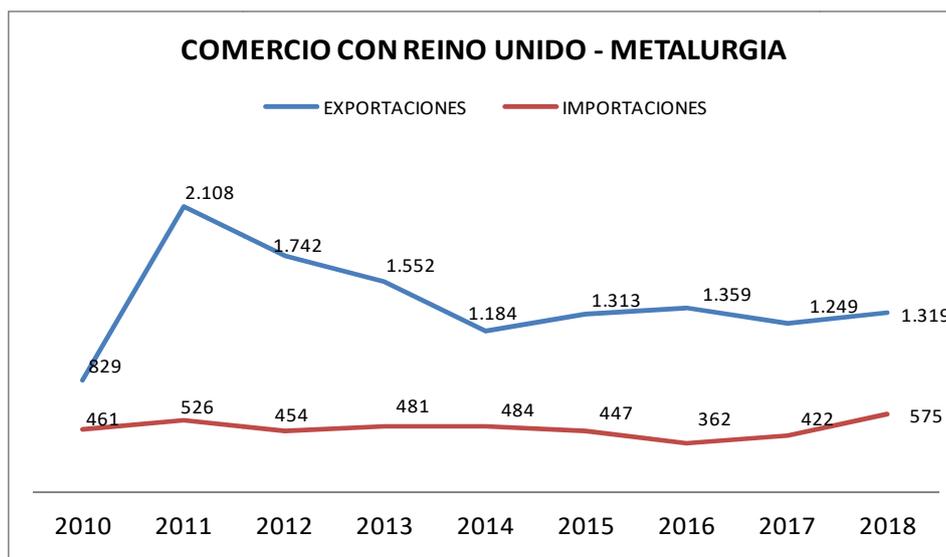
	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDO		
	2013	2016	2018	2013	2016	2018	2013	2016	2018
<b>10 -- Industria de la alimentación</b>	<b>1.173</b>	<b>1.507</b>	<b>1.616</b>	<b>546</b>	<b>477</b>	<b>598</b>	<b>627</b>	<b>1.030</b>	<b>1.019</b>
101 -- Procesado y conservación de carne-elaboración de productos cárnicos	209	284	269	68	65	70	141	219	198
102 -- Procesado y conservación de pescados, crustáceos y moluscos	73	92	80	78	103	115	-5	-11	-36
103 -- Procesado y conservación de frutas y hortalizas	308	359	390	18	18	25	290	340	364
104 -- Fabricación de aceites y grasas vegetales y animales	130	164	186	14	16	27	116	148	159
105 -- Fabricación de productos lácteos	60	85	96	27	37	52	33	49	44
106 -- Fabricación de productos de molinería, almidones y productos amiláceos	82	89	86	49	34	42	33	55	45
107 -- Fabricación de productos de panadería y pastas alimenticias	73	98	116	24	26	27	48	71	89
108 -- Fabricación de otros productos alimenticios	216	309	369	245	160	223	30	149	147
109 -- Fabricación de productos para la alimentación animal	23	28	25	23	17	17	0	10	8

Fuente: ICEX. Millones €

La salida de R. Unido pueda acabar con un 15% de la flota pesquera de la UE, con la pérdida de más de 6.000 puestos de trabajo. España es uno de los países más relevantes de la flota comunitaria y recibiría un impacto muy importante, pero el efecto puede ser peor, ya que podría generar un efecto total en la economía – directo e indirecto– de una caída de 3.200 millones de euros en la producción, con un impacto negativo en el PIB de 1.410 millones de euros y la pérdida de 27.000 puestos de trabajo en el conjunto de la economía.

### 3. Metalurgia, fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones

El 8% de las exportaciones al R. Unido, en 2018, corresponden al sector metalúrgico (media-alta tecnología), frente al 6% de las importaciones. Refleja un superávit comercial de 744 millones euros, uno de los más bajos de los últimos ocho años (53% inferior al máximo conseguido en 2011, cuando las exportaciones prácticamente se triplicaron con respecto al periodo previo).



Fuente ICEX. Millones €

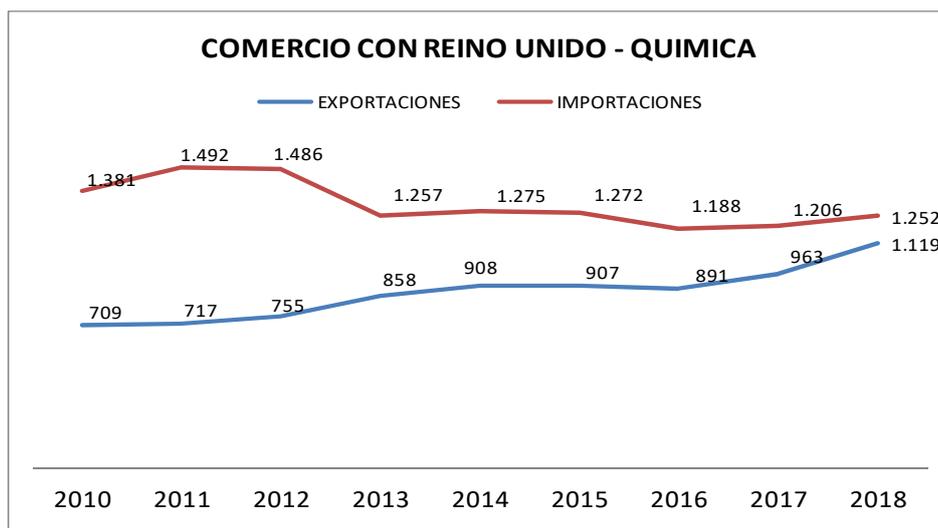
Destaca el subsector de producción de metales preciosos y otros metales no férricos, con el superávit mayor del grupo (493 millones de euros en 2018), y un descenso del 37%, con respecto al 2013. La fabricación de productos del hierro le sigue en importancia, con un saldo de 136 millones euros que, al contrario que el resto de su grupo consigue mantenerse con respecto al 2016.

	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDO		
	2013	2016	2018	2013	2016	2018	2013	2016	2018
<b>24 -- Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones</b>	<b>1.552</b>	<b>1.359</b>	<b>1.319</b>	<b>481</b>	<b>362</b>	<b>997</b>	<b>1.071</b>	<b>997</b>	<b>744</b>
241 -- Fabricación de productos básicos de hierro, acero y ferroaleaciones	435	306	421	256	173	134	179	134	136
242 -- Fabricación de tubos, tuberías, perfiles huecos y sus accesorios, de acero	77	45	60	14	14	31	63	31	47
243 -- Fabricación de otros productos de primera transformación del acero	59	73	78	9	7	66	50	66	69
244 -- Producción de metales preciosos y de otros metales no férricos	981	933	759	200	165	768	781	768	493
245 -- Fundición de metales	1	1	2	2	3	-1	-1	-1	-1

Fuente: ICEX. Millones €

#### 4. La industria química

El comercio con R. Unido es importante en volumen de importaciones, representando en 2018 el 13% del total, frente al 7% de las exportaciones. Lo que se traduce en un resultado de déficit comercial en este sector de 134 millones de euros, el más reducido de los últimos ocho años. También evolucionando de forma muy positiva desde el 2010, al incrementar nuestras exportaciones y minorar las importaciones, favoreciendo el saldo comercial.



Fuente: ICEX. Millones €

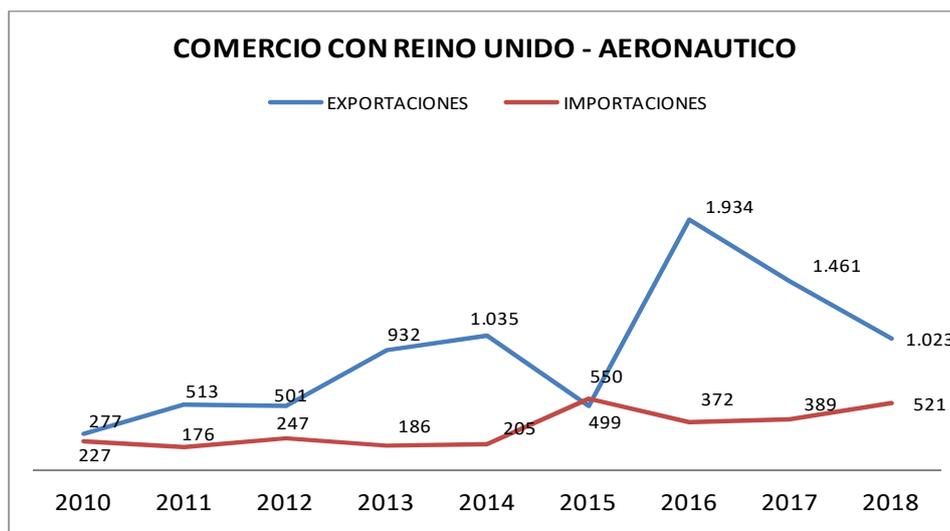
Dos son los subsectores determinantes, uno por ser el más deficitario (fabricación de productos químicos básicos) y otro por conseguir superávit (fabricación de jabones, detergentes y otros artículos). La evolución en ambos es positiva desde el 2013, favoreciendo el saldo conjunto, minorando el primero el déficit e incrementando el segundo su superávit.

	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDO		
	2013	2016	2018	2013	2016	2018	2013	2016	2018
<b>20 -- Industria química</b>	<b>858</b>	<b>891</b>	<b>1.119</b>	<b>1.257</b>	<b>1.188</b>	<b>1.252</b>	<b>-399</b>	<b>-297</b>	<b>-134</b>
201 -- Fabricación de productos químicos básicos, compuestos nitrogenados, fertilizantes, plásticos y caucho sintético en	435	397	514	714	615	697	-278	-218	-183
202 -- Fabricación de pesticidas y otros productos agroquímicos	35	35	39	44	58	51	-9	-23	-11
203 -- Fabricación de pinturas, barnices y revestimientos similares; tintas de imprenta y masillas	37	59	56	65	71	71	-28	-12	-15
204 -- Fabricación de jabones, detergentes y otros artículos de limpieza y abrillantamiento; fabricación de perfumes y	257	291	352	176	194	206	82	98	146
205 -- Fabricación de otros productos químicos	73	88	136	239	238	210	-166	-150	-74
206 -- Fabricación de fibras artificiales y sintéticas	21	21	20	20	12	17	1	9	4

Fuente: ICEX. Millones €

## 5. Sector aeroespacial

El sector aeronáutico es clave en alta tecnología a nivel nacional, consiguiendo superávit también con R. Unido. Representan el 6% de las exportaciones, frente al 5% de las importaciones, consiguiendo un saldo comercial en 2018 de superávit por valor de 501 millones de euros. Su evolución refleja un drástico descenso desde el 2016, momento en el que se consigue el máximo superávit de los últimos años, gracias al espectacular incremento de las exportaciones 2016 con respecto al periodo anterior, multiplicándose por cuatro.



Fuente: ICEX . Millones €

El mercado británico se había beneficiado de la inversión extranjera que buscaba una plataforma en Europa. Algunas compañías consideran que, con el Brexit, se crearán nuevos puestos de trabajo en el R. Unido y otros se plantean la revisión de su competitividad de sus operaciones en este marco. En todo caso, los fabricantes del sector podrían establecer nuevas operaciones en países como España para beneficiarse del libre acceso al mercado europeo, revisando su tamaño en el R. Unido.

Un movimiento de Airbus sería un golpe devastador para los trabajos y la fabricación en el R. Unido. Emplea a 14.000 personas directamente y 100.000 indirectamente. La fábrica del ala en el norte de Gales emplea a 6.000 personas: sus trabajadores, como los de Sunderland que trabajan para Nissan, fueron convencidos para votar por su propia pobreza. Airbus tampoco está sola y la industria espacial, que apunta a llegar a 40.000 millones de libras esterlinas para 2030, está a punto de sufrir graves heridas al ser excluida de la colaboración de la UE en el programa espacial Galileo<sup>10</sup>.

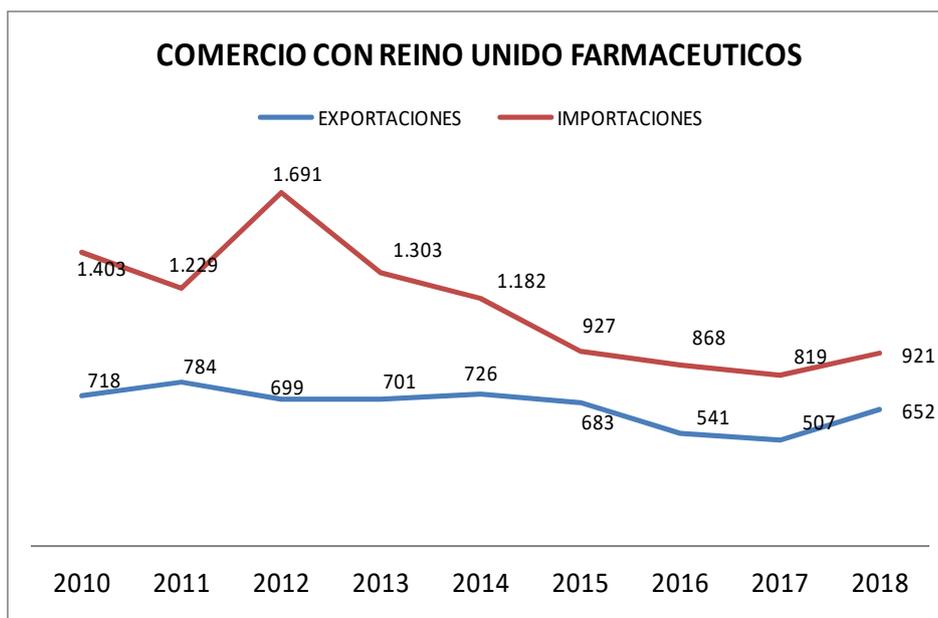
Indirectamente, esta industria se verá afectada por la inestabilidad del transporte aéreo, consecuencia de la pérdida de valor tras la caída bursátil derivada del referéndum.

## 6. Fabricación de productos farmacéuticos

El sector de productos farmacéuticos, al igual que el químico, es determinante en el comercio con el R. Unido desde el punto de vista de las importaciones, que suponen el 9% del total, mientras que las exportaciones son el 4%.

El saldo comercial deficitario tiene una evolución muy favorable a medio plazo y estable en el corto, situándose en 2018 en 270 millones de euros, mejorando un 73% con respecto al punto más elevado del déficit de este sector en 2012.

<sup>10</sup> Es el programa europeo de radionavegación y posicionamiento por satélite, desarrollado por la UE, conjuntamente con la Agencia Espacial Europea.



Fuente: ICEX .Millones €

## 7. Sector de bienes de consumo

Con un valor añadido bruto, antes del Brexit, de 45.000 millones de euros, la industria de bienes de consumo será la tercera más afectada en términos absolutos, pues el 0,2% de su valor añadido bruto se verá afectado por el arancel del 2,8% aplicado a los productos textiles, mientras que el potencial aumento de las comprobaciones de estándares sobre residuos, seguridad o emisiones llevará a un impacto de hasta el 0,4%, sobre el mismo valor.

En términos absolutos, Galicia será la región más afectada: *alrededor del 30% de las exportaciones de la comunidad corresponden a Inditex, y el daño a las exportaciones de ropa masculina e infantil, desde donde un 9% del total de productos vendidos fuera viajan hasta el R. Unido*<sup>11</sup>. Le siguen en números absolutos Cataluña (4% de sus exportaciones del sector van a las islas británicas) y la Comunidad Valenciana (6% del total).

Por categorías, los costes del Brexit recaerán mayoritariamente sobre la moda para hombres (54 millones de euros), tejidos (28 millones) y perfumería y cosméticos.

## 8. El sector energético

En este sector, el R. Unido es un país "clave" para Iberdrola desde que en abril de 2007 adquirió la compañía ScottishPower, lo que supuso la mayor operación en la historia del grupo, con un desembolso de 17.200 millones de euros. En la actualidad, Iberdrola encara una etapa de crecimiento en Gran Bretaña en el ámbito del transporte, la distribución de energía y la puesta en marcha de proyectos de energías renovables, por lo que tiene previsto invertir 8.400 millones

<sup>11</sup> Zara representa el 30% de las exportaciones gallegas al mundo en bienes de consumo.

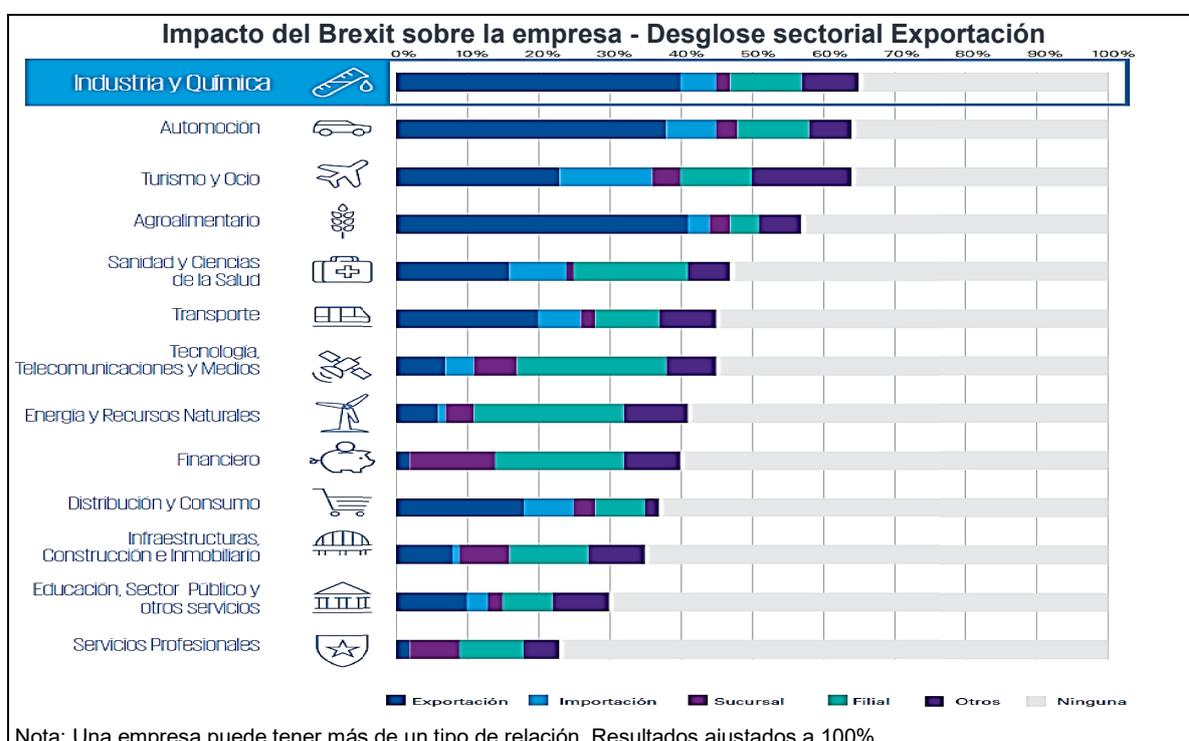
de euros en el país entre 2016 y 2020, fecha en la que, aproximadamente, el 25% de su beneficio bruto de explotación se generará en R. Unido, según estimaciones de la compañía.

*"Iberdrola seguirá siendo una de las grandes empresas de Gran Bretaña, con activos por valor de 30.000 millones de euros e inversiones de 2.000 millones de euros al año",* aseguraron fuentes de Iberdrola, que defendían que la permanencia en el mercado común beneficia a R. Unido, *"tanto para garantizar la seguridad del suministro energético como para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones"*.

## Encuesta efectos del Brexit en la industria-y la química española<sup>12</sup>

En un escenario de libre comercio, propiciado por la OCDE, las relaciones con el R. Unido no incorporan aranceles, pero sí costes logísticos, administrativos y financieros asociados a los trámites de despacho aduanero y al IVA. Por lo que este proceso podría afectar, sobre todo, a los departamentos financieros, áreas fiscales, modelos de negocio, áreas legales y cadenas de suministro de las empresas. Para el sector industrial, la cadena de suministro y la fiscalidad son los ámbitos que se verían más afectados.

Solo las empresas de los sectores de Servicios Profesionales, Sanidad y Transporte se consideran beneficiados por el Brexit. La incertidumbre que sigue existiendo en torno a la futura relación podría haber demorado algunas decisiones.



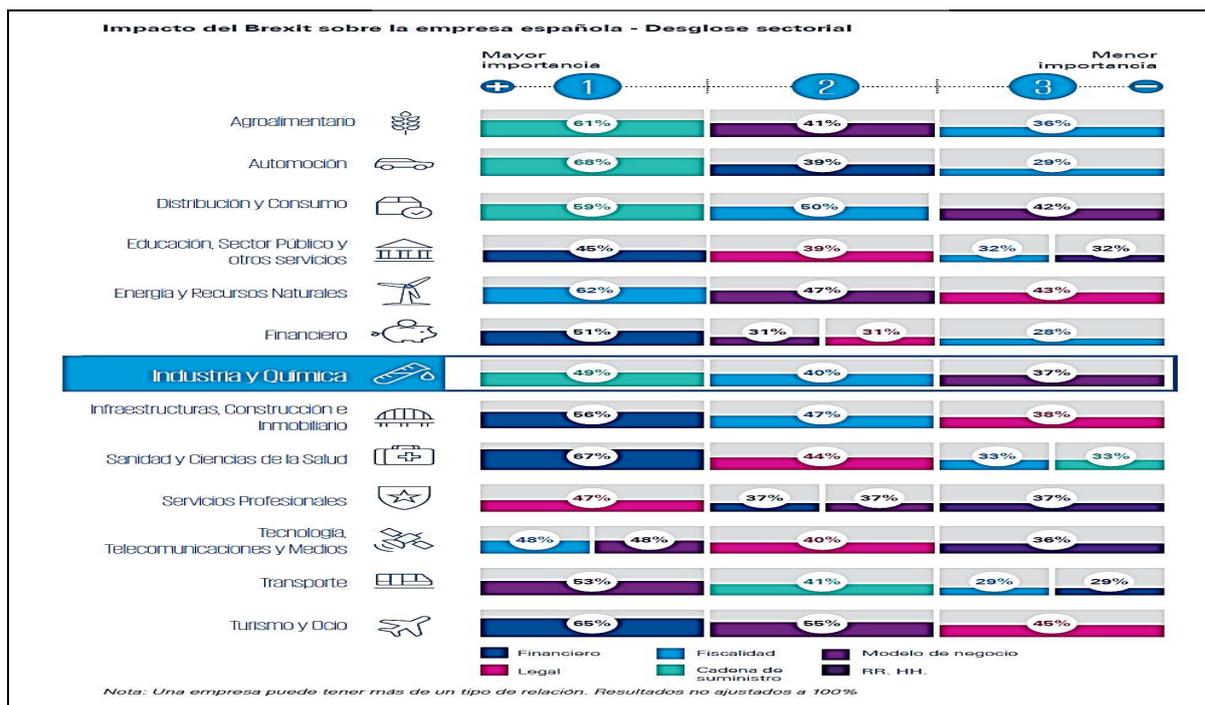
<sup>12</sup> Estudio de KPMG para la CEOE. "La empresa española y los sectores industria y química ante el Brexit". Julio 2018.

El 46% de las compañías encuestadas declara tener algún tipo de relación comercial o económica con R. Unido, siendo las exportaciones el vínculo más común (señalado por un 18%), seguido de la implantación en aquel país, vía filial (13%). A nivel sectorial, se constatan los sectores con mayor exposición agradaada: a la Industria y la Química, con el 65%, siendo las exportaciones su principal vínculo, con un 40% del total, por encima de la media sectorial y seguido del establecimiento a través de filial (10%); al de Automoción (64%); el Turismo y ocio (64%); y el sector Agroalimentario (57%).

La empresa española de los sectores industria y química, señala como mayor impacto la cadena de suministro (49%), la fiscalidad (40%) y el modelo de negocio (37%) como las áreas que podrían verse más afectadas.

Si bien, los sectores Financiero, Tecnología y Telecomunicaciones, y Energía presentan una elevada exposición inversora (31%, 27% y 25%, respectivamente) los sectores con una mayor exposición al mercado británico, derivada de su implantación vía sucursal o filial, serían el Financiero (30%), Tecnología Telecomunicaciones y Medios (27%), y Energía y Recursos naturales (25%).

A nivel sectorial, cabe destacar el impacto de la previsible contracción de la economía británica en las empresas españolas de los sectores de Turismo y Ocio (71%), Financiero (68%) y Agroalimentario (50%). Las barreras arancelarias preocupan especialmente a los sectores Distribución y Consumo (85%), Automoción (79%), Agroalimentario (76%) e Industria y Química (67%). Por su parte, las consecuencias de los posibles cambios regulatorios preocupan de manera especial a los sectores Transporte (71%), Servicios profesionales (67%) y Financiero (62%). Finalmente, la depreciación de la libra es una cuestión destacada fundamentalmente por sectores como Infraestructuras, Construcción e Inmobiliario (73%) y Turismo (71%).



## Conclusiones

El Brexit sigue encallado casi tres años después de que los británicos votaran vía referéndum si querían mantenerse o no dentro de la UE. Durante meses, en el calendario europeo estaba marcado en rojo el 29 de marzo de 2019 como el inicio oficial de la desconexión. Sin embargo, ahora hay una nueva fecha límite: el 12 de abril. Y se producirán más retrasos.

En términos generales, el mercado maneja cuatro posibles escenarios para el Brexit: *una salida sin acuerdo y desordenada; una salida sin acuerdo, pero ordenada; una salida negociada y ordenada; o la cancelación del Brexit. Dependiendo de qué suceda, habrá unas consecuencias u otras.* Todos los Estado miembros están adoptando medidas de contingencia ante la retirada del R. Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la UE.

Un informe reciente del Banco de España calcula que, en el peor de los escenarios, el Brexit duro (sería el 12 de abril) podría restar al PIB español hasta 9.000 millones de euros en un plazo de cinco años, y daría lugar “a *disrupciones de las cadenas productivas e inestabilidad financiera*”. El impacto se traduciría entre una y dos décimas de crecimiento por ejercicio y que se produciría en un momento de ralentización económica global.

Las cifras del Banco de España sitúan a las ventas en el exterior como la variable económica más afectada en el caso de que se produzca un Brexit duro. Y es que no podemos olvidar que R. Unido es un mercado importante para las exportaciones españolas. Los expertos alertan de que, sin acuerdos comerciales, las empresas exportadoras podrían enfrentarse al pago de aranceles e incluso a retrasos en las aduanas al aumentar los controles sobre las mercancías. En este sentido, España podría ser uno de los países más perjudicados por la falta de acuerdo con el Brexit, pues nuestras relaciones económicas con ese país son muy intensas.

Para hacernos una ligera idea de las consecuencias de un Brexit duro conviene tener en cuenta que uno de los mayores perjuicios afectaría al crecimiento económico de España. De hecho, desde el referéndum del Brexit las relaciones económicas han crecido a un ritmo mucho menor al que lo hacían anteriormente. En la primera mitad de 2016, antes del referéndum, nuestras exportaciones aumentaron un 13%. A partir del referéndum, segundo semestre de 2016, ese crecimiento se redujo al 7,3%. Como hemos visto esa tendencia al decrecimiento se confirmó de manera rotunda en 2018.

El sector industrial es clave en el comercio exterior, siendo las manufacturas el principal en el comercio internacional. Para nuestra balanza comercial, tradicionalmente deficitaria, no resulta oportuna esta decisión británica, reflejando una tendencia inversa a la evolución del PIB: durante la recesión mejora, pero invierte su evolución con la mejora del PIB. De tal forma que, desde la recuperación económica (2014), su deterioro ha pasado a ser elevado, como consecuencia del uso de las importaciones por encima de las exportaciones. Lo que viene dado por la alta dependencia de la economía española de productos de valor añadido que hay que importar para adaptarlos a nuestros procesos de

fabricación, convirtiéndonos en suministradores de productos intermedios, quedándose con el valor del mismo terceros países.

Otro nivel de dependencia viene dado por el análisis geográfico de nuestras exportaciones, muy concentradas en la UE en origen y destino, -siendo Europa el único continente con el que obtenemos superávit, aunque desciende de forma muy sensible en los últimos años- generando el déficit nuestra escasa presencia en Asia, al que se suma el de América y África.

Esta situación se verá agravada por la salida británica, una isla que ha tenido mucha importancia el tener como socio a España, con quien mantenemos un superávit comercial anual, además de ser el primer receptor de inversiones directas españolas en el exterior y ser el segundo inversor extranjero en España; sin contar con que es el principal emisor de turistas y el mayor comprador extranjero de vivienda en nuestro país.

Junto con Francia y Portugal, es el único país que contrarresta el efecto del déficit crónico que mantenemos con Alemania en el marco de la UE, pudiendo acarrear una situación de déficit de la balanza europea con su salida. A pesar del descenso del superávit, desde el referéndum, sigue siendo la segunda mayor puerta comercial de la UE, ocupando el primer lugar Portugal.

Desde la perspectiva de los sectores económicos, el mayor descenso de la tasa de cobertura sería en el sector primario (agricultura), el sector terciario (servicios) la mejora. Es el sector industrial el gran perjudicado y más aún lo sería el sector manufacturero, en el que -al igual que el conjunto del comercio exterior- la UE es el principal origen y destino, mientras que el déficit asiático supera todos los superávits que mantenemos en el resto de los continentes.

El sector manufacturero es un destino preferente para las exportaciones españolas al R. Unido, seguido del sector primario, siendo este último el segundo en volumen de exportaciones y mínimo en importaciones. Se comercia de forma mayoritaria con bienes manufactureros de tecnología Media-Alta (48%), mientras que la Baja representa el 23% de las exportaciones, la Media-Baja el 17% y escasamente el 12% los bienes de intensidad tecnológica Alta.

Son los sectores de automoción y el agroalimentario (40% ventas españolas); seguidos de metalurgia, fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones (8%); la industria química (7%) y farmacéutica (4%); y el sector aeroespacial (6%); los más afectados por el divorcio británico.

Esta situación requiere una especial atención desde la acción del sindicato, reivindicando a las empresas la necesidad de diversificar el destino de nuestros productos para evitar la reducción de la actividad y, con ella, situaciones de reestructuración industrial. Al mismo tiempo, el gobierno central y autonómico deben ampliar sus marcos de actuación internacional para facilitar la salida de la industria española a la mayor parte de los continentes y países posibles. Porque es en el comercio exterior, en las exportaciones, donde se vislumbra la capacidad de desarrollo económico de un país.