



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA COMUNICACIÓN

Grado Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**BREXIT: REPERCURSIÓN TURÍSTICA EN REINO UNIDO Y
PROBLEMÁTICA DE LAS AEROLÍNEAS**

Presentado por Andrea Gay Rodríguez

Tutelado por M.^a del Carmen Garrido Hornos

Segovia, 1 de julio de 2019

ÍNDICE

Introducción	1
Resumen	2
Objetivos del trabajo	2
Contexto de la Unión Europea	3

CAPÍTULO I

El Referéndum

1.1 Introducción al Brexit	7
1.2 Argumentos a favor y en contra del Brexit	7
1.2.1 A favor.....	8
1.2.2 En contra.....	8
1.3 El origen del Brexit	9
1.4 Conflictos dentro del país	12
1.4.1 Irlanda del Norte.....	12
1.4.2 Escocia.....	13
1.4.3 Gibraltar.....	14
1.5 Aplicación del Artículo 50. El Tratado de Lisboa	15
1.6 Diferencias entre ‘Brexit Blando’ y ‘Brexit Duro’	16
1.7 Posibles consecuencias para Reino Unido y el resto de Europa	19

CAPÍTULO II

Turismo en Reino Unido

2.1 Análisis del turismo en Reino Unido	25
2.2 Principales destinos y recursos turísticos del país	29
1.2.1 Inglaterra.....	29
1.2.2 Escocia.....	31
1.2.3 Gales.....	33
1.2.4 Irlanda del Norte.....	34
2.3 Perfil del turista emisor	35
2.4 ¿Cómo ha afectado el Brexit al turismo?	39

CAPÍTULO III

Problemática de las aerolíneas

3.1 El transporte aéreo en Reino Unido	45
3.2 El impacto del Brexit en el sector de la aviación y las estrategias ante esta problemática	48
3.2.1 Grupo IAG.....	50
3.2.2 <i>Ryanair</i>	52
3.2.3 <i>easyJet</i>	54
3.2.4 Otros casos	55
3.3 Previsiones post-Brexit para la aviación	56
Conclusiones	59
Referencias bibliográficas	63

ANEXO I

Índice de figuras	79
Índice de gráficas	79
Índice de tablas	79

Introducción

Hace tres años se anunciaba uno de los momentos más cruciales en la historia de Reino Unido, la votación mayoritaria a favor de salir de la Unión Europea. El referéndum se convocó el 23 de junio de 2016 para decidir si seguía permaneciendo o no en el bloque comunitario, pero ya en 1975 se celebró otra votación sobre el mismo tema, aunque con unos resultados bastante diferentes, tan solo un 32% de la población británica decidió salir.

Esta vez, la noticia daba la vuelta al mundo ocupando las primeras páginas de los periódicos, portales de Internet y principales canales de televisión. Las calles se llenaban, fruto de este resultado, de cientos de miles de manifestantes pidiendo un nuevo referéndum. Los políticos de todos los países mostraban su preocupación ante estos hechos.

El ‘Brexit’ o ‘la trituradora de políticos’, como algunos lo califican, puesto que ha hecho que 36 cargos ya hayan dimitido tras su celebración, ha supuesto un vuelco en la política, incluso para la propia Theresa May, que ha dado por perdida la batalla y ha puesto fin a su cargo como Primera Ministra.

Este enredo de opiniones y desacuerdos en el que se ha convertido hace que, todavía, tres años después y tras varias prorrogas, no se haya llegado a una conclusión sobre el futuro de Reino Unido. Parece ser que Theresa May haya destapado la ‘caja de Pandora’ y ya no hay marcha atrás.

Aún quedan muchas reuniones y negociaciones entre Bruselas y Reino Unido. No obstante, con un nuevo Primer Ministro en camino, el cual ya se vaticina quién puede ser, se podrán ir despejando dudas sobre el tipo de relación futura que tendrán los dos países, aunque, a decir verdad, se cree que no será muy buena ya que se avecina una salida aún más dura de la que ya se esperaba.

Resumen

Tras conocer los resultados del referéndum y la consecuente caída de la libra esterlina, el impacto económico, generalmente negativo, se ha hecho visible en algunas empresas, las cuales han preferido mantenerse al margen de este problema y mover sus negocios a otros países dentro de la Unión Europea.

En este Trabajo de Fin de Grado se quiere hacer un enfoque a la industria turística en Reino Unido, en especial, al sector de la aviación. Las consecuencias son ya inevitables, por eso, hemos querido destacar algunas de las propuestas y tácticas usadas por las aerolíneas para evitar los efectos de un Brexit que —a su parecer— les depara un futuro poco prometedor.

Objetivos del trabajo

Este proyecto tiene como finalidad conseguir los siguientes objetivos:

- Distinguir los argumentos entre los distintos bandos del Brexit.
- Explicar cronológicamente los diferentes sucesos acontecidos desde la votación.
- Comparar las propuestas entre ‘Brexit Blando’ y ‘Brexit Duro’.
- Enunciar los conflictos surgidos en otros países europeos.
- Analizar cómo es el turismo en Reino Unido y el turista emisor británico.
- Detallar los recursos turísticos que tienen las naciones de Reino Unido.
- Evaluar los problemas surgidos en el sector de la aviación a raíz del referéndum.
- Exponer las futuras previsiones para el turismo y las aerolíneas.

Contexto de la Unión Europea

En 1957, tras la Segunda Guerra Mundial, nació la Comunidad Económica Europea (CEE). En un principio, fueron seis los países que decidieron unirse: Francia, Luxemburgo, Alemania, Italia, Bélgica y los Países Bajos, pero no fue hasta noviembre de 1993 cuando entró en vigor el Tratado de Maastricht, firmado en los Países Bajos, y se le dio nombre de Unión Europea (UE) tal y como la conocemos ahora.

Más adelante, otros 22 países más acabaron por incorporarse al grupo, entre ellos Reino Unido, creando así un “mercado único” con una libre circulación de personas, mercancías y capitales entre estos países, todo ello gracias al Acuerdo de Schengen, que eliminó los controles fronterizos. La mayoría tienen en común una única moneda, el euro, aunque Reino Unido decidió mantener su moneda original, la libra esterlina.

Compuesta por 28 países europeos, esta asociación tiene unos claros objetivos políticos y económicos como impulsar el crecimiento económico y unos valores como fomentar la paz, la libertad o el derecho de igualdad, todo ello con el fin de evitar crear más conflictos entre los diferentes países.

A pesar de los beneficios de estar en este bloque, se escribió un artículo en el Tratado de Lisboa, del que hablaremos más adelante, en el que se pone en conocimiento el proceso que se debe seguir si un país miembro desea salir de este grupo.

Hasta ahora, ningún país había decidido abandonar la Unión Europea, sin embargo, Reino Unido, tras varios años en esta agrupación ha querido romper relaciones con Europa y, tras un ultimátum, convocar un referéndum que diera la oportunidad a los ciudadanos británicos de elegir si querían seguir o no dentro de la Unión Europea. Para sorpresa de todos, la mayoría de los ciudadanos votaron a favor de salir de la Unión Europea, aunque los primeros sondeos aseguraran lo contrario.

Este proceso llamado ‘Brexit’, se podría definir como un fenómeno que afecta al ámbito político económico y social de Reino Unido, y que hace referencia a su ya posible e inminente abandono de la Unión Europea ante los nuevos intereses del gobierno británico sobre su identidad nacional.

CAPÍTULO I

EL REFERÉNDUM

CAPÍTULO I

EL REFERÉNDUM

1.1 Introducción al Brexit

‘Brexit’ es la palabra que inunda los titulares de todos los periódicos y telediarios del mundo desde hace ya varios años y con la que Theresa May ha dividido a un país entre los partidarios del *remain*¹ y los euroescépticos². Así han llamado a la ‘British Exit’ o salida de Reino Unido de la Unión Europea y con la que da comienzo una nueva etapa para este país llena de indecisión y cabos sueltos. Aunque para algunos es casi como un salto al vacío, otros lo ven como una oportunidad para recuperar el control de su economía.

1.2 Argumentos a favor y en contra del Brexit

Antes de hablar sobre el referéndum, hay que mencionar que no todo el mundo tenía la misma opinión acerca del Brexit y, por supuesto, todos tienen sus argumentos que defienden cada postura y que analizaremos a continuación:

¹ *Remain*: término en inglés que significa ‘permanecer’. Su término antónimo es *leave* que significa ‘abandonar’ o ‘salir’.

² Euroescépticos: partidarios del “euroescepticismo”: movimiento social y político que rechaza la Unión Europea.

1.2.1 A favor

Por un lado, están los que se posicionan a favor del Brexit, utilizando campañas como *Vote Leave*, a los que se unieron Donald Trump, Presidente de los Estados Unidos, o Marine Le Pen, Presidenta del Frente Nacional francés, entre otras muchas caras conocidas.

Uno de los argumentos utilizados y con más peso ha sido el económico, y es que los británicos piensan que pertenecer a la Unión Europea resulta caro, unos 20.000 millones de libras al año a cambio de unos beneficios, a su juicio, insuficientes. Esta cantidad de dinero podría ser invertida para otros temas de interés como la sanidad pública.

Ser miembro de la Unión Europea supone tener una libre circulación de las personas, por lo que están en contra de que criminales campen a sus anchas por su país ya que ponen en riesgo su seguridad. Tampoco están dispuestos a aceptar la oleada de inmigrantes que están recibiendo —aproximadamente unos 300.000 solo el año pasado. Esto implica una enorme cantidad de gasto público y un peso notable para la concesión de servicios, sanidad o educación, aparte de eliminar más puestos de trabajo para los británicos. Una salida de la Unión Europea significaría la recuperación de las barreras en el país y poder poner freno a estos sucesos. Para ello necesitan elaborar sus propias leyes y normativas, volviendo al camino soberano que —según consideran— están impidiendo desde Bruselas.

1.2.2 En contra

Al otro lado de la balanza, se contraponen los argumentos de los que eligen continuar como hasta ahora.

Si permanecer en la Unión Europea supone unos 20.000 millones de libras, abandonarla supondría un coste más alto. Esto proyectaría un terrible efecto negativo sobre los mercados financieros y la libra se desplomaría, tal y como menciona el periódico *El Mundo*. (Hernández, 2016)

Permanecer en este bloque ha supuesto un incremento de sus ingresos, ya que tienen la puerta abierta a los demás países miembros. Más de tres millones de empleados pertenecen al sector del comercio en la Unión Europea y esta invierte 24.000 millones de libras al año en este país, por lo que una salida supondría la pérdida de todos estos beneficios.

Los contrarios al Brexit destacan que muchos puestos de trabajo se verían afectados y podría haber recortes en el gasto público, que ya ascienden a unos 40.000 millones de libras esterlinas, y que el principal sector al que se lo aplicase sería al que más le preocupa a la población, la sanidad.

Otro privilegio con el que cuentan es que viven en una situación de paz desde que entraron en la Unión Europea. Algunos ven la salida como un acto inconsciente, ya que pondrían a su país en un estado de vulnerabilidad y un objetivo fácil para las amenazas, que solo se pueden evitar con la colaboración con el resto de los países. Por otra parte, defienden que los inmigrantes pagan muchos más impuestos que los locales y que generan riqueza al país.

A pesar de que los argumentos del lado de la permanencia parecen tener más peso, los de Theresa May han sabido captar y atraer a más personas. Por esta razón, más de la mitad del país ha elegido quedarse fuera del paraguas de la Unión Europea.

1.3 El origen del Brexit

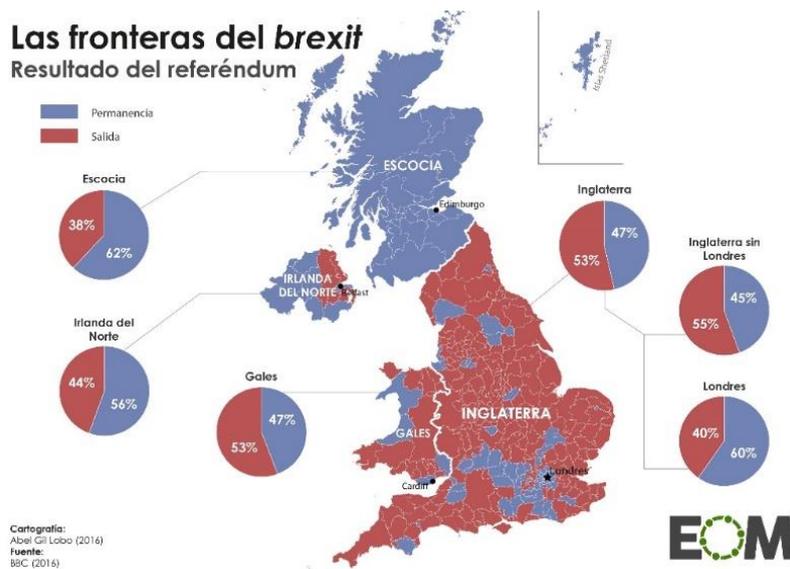
Para poder relatar el comienzo del Brexit, hay que remontarse al año 2013, cuando el entonces Primer Ministro del partido conservador, David Cameron, encendió la mecha bajo la presión de los ‘tories’ de su propio partido sin saber todo lo que vendría después, ya que más tarde abandonaría su cargo.

Por entonces, Cameron comunicó que, si ganaba las elecciones generales británicas de 2015, convocaría un referéndum que permitiría al pueblo británico elegir permanecer o no dentro de la Unión Europea a pesar de defender su clara posición de querer seguir permaneciendo en ella. Y así fue, ganó las elecciones con mayoría absoluta

y se dio comienzo a la preparación de la votación autorizada por la Cámara de los Comunes³.

Tres años después, el 23 de junio de 2016, fecha clave para este episodio, se celebra el referéndum y es hora de hacer recuento de votos. En este mapa se analizan por regiones del Reino Unido las votaciones a favor y en contra del Brexit.

Figura 1.1 Mapa con los resultados del brexit

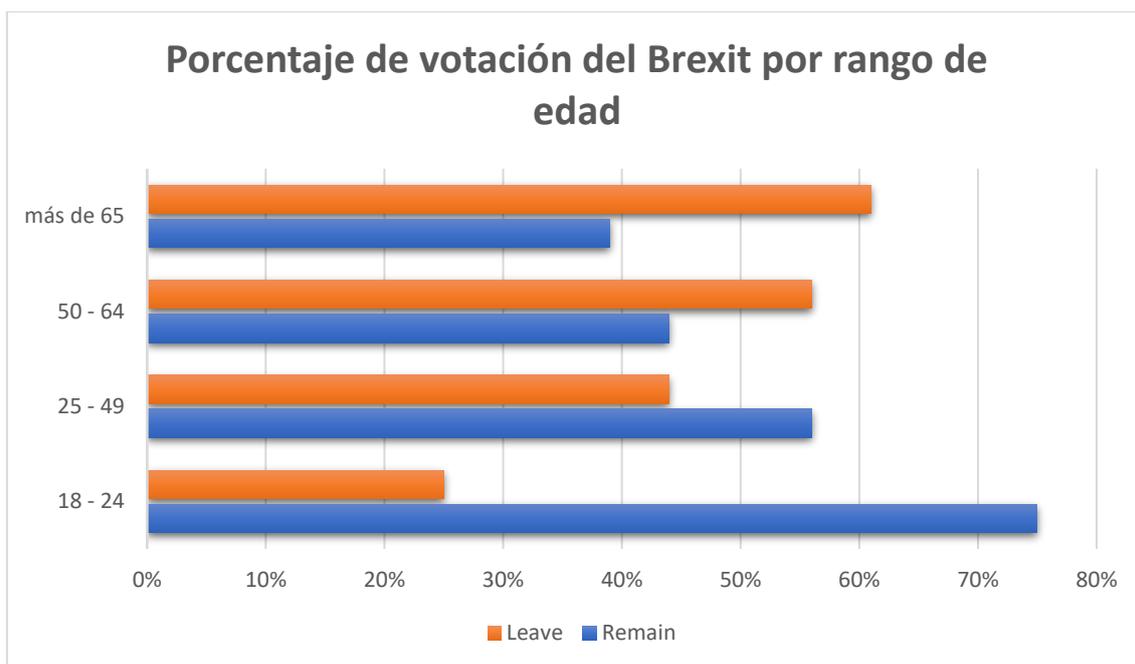


Fuente: *El Orden Mundial* (<https://bit.ly/30Vbo56>)

Sin duda alguna, el lado conservador de Reino Unido ha sabido convencer a los votantes. Con un 72% de participación, los datos oficiales quedaron en 17.410.742 votos a favor de la salida de la Unión Europea, frente a los 16.577.342 votos a favor de la permanencia, ganando así, con unos resultados bastante ajustados, el 51,9% a favor del Brexit.

Se puede comprobar cómo en Inglaterra y Gales triunfa el Brexit con un 53% a favor cada uno. Por otro lado, se encuentran Irlanda del Norte y Escocia, con un 56% y 62% respectivamente, apostando por el ‘remain’. Destaca Gibraltar, la región con la participación más alta, con un 86,3% y un 95,9% a favor de la permanencia. Sin embargo, Londres, con un 69,6% es atacada por su baja participación al ser la capital.

³ Cámara de los Comunes: es la Cámara Baja del Parlamento británico con sede en el Palacio de Westminster (Londres, Inglaterra).

Gráfica 1.1 Votación del Brexit por edades

Fuente: Elaboración propia basada en <https://bbc.in/2L7xF6n>

En el siguiente gráfico podemos observar una clara diferencia entre el voto joven y el voto adulto. Las personas de entre 18 y 24 años tienen claro que prefieren permanecer en la Unión Europea con un 75% a favor, tal y como confirma la *BBC*, y lo mismo ocurre con las edades comprendidas entre los 25 y 49 años con un 56%.

Sin embargo, la opinión cambia con la edad, y es que, entre los 50 y 64 años, la gente a preferido votar a favor del Brexit con un 56% y los mayores de 65 años con un 61%. Quedaba así un país dividido en opiniones y se abrió paso a un escenario de incertidumbre en el que David Cameron decidió no participar. Poco después de conocer los resultados, anunciaba su retirada y es entonces cuando, al mes siguiente y después de haber competido contra Andrea Leadsom en su campaña, Theresa May se convierte en la nueva líder del partido conservador, sustituyendo a Cameron.

Después de muchas negociaciones con Europa y tras una cumbre europea⁴, los 27 países de la Unión Europea han aceptado la salida de Reino Unido. Justo en este punto es cuando comienza la lluvia de preguntas y es que, como dijo Donald Tusk (2017): “El lío provocado por el Brexit es el mayor problema en la historia de las relaciones entre la Unión Europea y Reino Unido, y todavía está muy lejos de resolverse”.

⁴ Cumbre europea: reunión que se celebra cada cierto tiempo por el Consejo Europeo en Bruselas.

1.4 Conflictos dentro del país

1.4.1 Irlanda del Norte

Como ya hemos mencionado anteriormente, hay tres regiones destacadas que no están de acuerdo con el Brexit: Irlanda del Norte, Escocia y Gibraltar, aunque, quizás, la situación de Irlanda del Norte sea la más compleja porque esta tiene una tesitura especial.

Para empezar, la República de Irlanda es independiente a Irlanda del Norte, aunque pertenezca a la Unión Europea, pero no a Reino Unido. Ya en 1968 hubo un enfrentamiento con grandes altercados llamado el Conflicto de Irlanda del Norte o *The Troubles*, y que se dividió entre los que estaban a favor de seguir manteniendo relación con Reino Unido, en su mayoría protestantes, y los católicos, que preferían mantenerse independientes y preservar la República de Irlanda. Esas confrontaciones no cesaron hasta 1998, cuando el 10 de abril se pusieron de acuerdo para firmar un tratado de paz: el Acuerdo de Viernes Santo o Acuerdo de Belfast.

Hasta ahora, las relaciones entre los irlandeses están siendo estables, pero el Brexit pone en tela de juicio la reaparición de nuevos enfrentamientos. El pasado 15 de enero, Europa rechazó el texto de Theresa May ante la Cámara de los Comunes, lo que hace que tenga más difícil un Brexit con acuerdo.

Ni Irlanda, ni Reino Unido quieren la aparición de una frontera dura entre las dos Irlandas, porque eso supondría volver al pasado con un régimen de puestos fronterizos visibles que controlaría todas las importaciones y exportaciones de mercancías, entre otras cosas, y la imposición de aranceles más caros podría acabar con actividades como la agricultura, que destina una gran cantidad de mercancías al resto del mundo. Y no solo eso: muchas personas también se mueven de una parte de Irlanda a la otra a diario por su trabajo y esto supondría un gran coste que no se pueden permitir⁵.

Para solventar esta situación, Bruselas ha negociado con Theresa May durante dos años una propuesta llamada *Backstop* para asegurar que no aparecerá una barrera física

⁵ Declaraciones extraídas de: *Euronews* (<https://www.youtube.com/watch?v=NUBAwzr3xPk>)
Último acceso: 18/06/2019

entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda, ya que, si no se llega a un acuerdo comercial, se podría imponer esta medida.

Los legisladores británicos han rechazado esta oferta porque piensan que, de alguna manera, seguirían atados a las normas de la Unión Europea. Por esta razón, la Primera Ministra tuvo el deber de renegociar un nuevo texto antes del 29 de marzo, porque una salida sin acuerdo supondría que “Reino Unido seguiría estando alineado con la unión aduanera de la UE después de 2020, mientras que Irlanda del Norte seguiría estando alineada con algunas reglas del mercado único para mantener abierta la frontera irlandesa”. (Rincón, 31/01/2019)

1.4.2 Escocia

“(La República de) Irlanda no tuvo más que apoyo por parte de sus homólogos de la Unión Europea, mientras que Escocia fue tratada con desprecio por el Gobierno británico”. (*El Confidencial*, 22/11/ 2018). Estas eran las palabras de la Primera Ministra de Escocia, Nicola Sturgeon, en un artículo del periódico *The Guardian*, exigiendo para los escoceses el mismo trato que ha tenido Irlanda por parte de Europa con su salvaguarda. Ella misma dice que se alegra por los irlandeses, pero que Escocia también debería tener esa oportunidad.

Al no ser independiente, Escocia está asumiendo un riesgo muy elevado por el Brexit. “Nos está costando trabajos y calidad de vida”, afirma Sturgeon. (*El Mundo*, 09/08/2018). Y es que el Partido Nacionalista (SNP) rechaza la salida sin acuerdo de la Unión Europea y la propuesta actual, y defiende seguir en el modelo que estaban de mercado único y unión aduanera.

Ya en el 2014 se ejecutó una votación por la independencia de Escocia y se eligió permanecer en Europa, así que ahora, la Primera Ministra escocesa pide que el voto de los escoceses sea respetado, ya que el 62% votó ‘no’ al Brexit.

Si al final la salida se hace efectiva, posiblemente se celebrará un referéndum sobre la independencia de Escocia, y Nicola Sturgeon (2018) afirma que su Partido Nacionalista está dispuesto a luchar y votará ‘sí’ para poder continuar en la Unión Europea. Aun así, desde el partido conservador, el diputado Adam Tomkins no se lo

pondrá fácil, ya que acusa a Sturgeon de utilizar el Brexit como excusa para proclamar la independencia sin pensar en los estragos que eso supone para Escocia.

1.4.3 Gibraltar

Recordemos que Gibraltar es una colonia británica que se encuentra al sur de España y que, por lo tanto, también sufrirá las consecuencias del Brexit, un caso muy similar al de Irlanda del Norte. Sorprendentemente, ha sido el territorio con más participación de votos en el referéndum de todas las regiones, con un 86,3% y con más de un 90% a favor de la permanencia en el bloque europeo.

El pasado 14 de noviembre, la Primera Ministra presentó el Tratado de Retirada de Reino Unido de la Unión Europea, el cual no gustó precisamente a España, ya que en el artículo 184 trataba con ambigüedad las negociaciones futuras de Reino Unido con Europa, y el Presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez, también Secretario General del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), afirma que pone en riesgo las aspiraciones españolas sobre Gibraltar.

Ante la amenaza de Sánchez de vetar el Brexit si no modificaba el texto, Theresa May ha cedido y ha aceptado las pautas marcadas por España. Estas eran las palabras de Pedro Sánchez tras salir victorioso del acuerdo según el periódico *El País* (25/11/2018):

En primer lugar, hemos logrado una declaración conjunta del Consejo Europeo y la Comisión europea en el marco del acuerdo de retirada que descarta que el artículo 184 sea aplicable al contenido de la relación en el ámbito territorial. En segundo lugar, el Gobierno británico reconoce por escrito esta cuestión. Y, en tercer lugar, el Consejo Europeo y la Comisión Europea refuerzan la posición de España, como nunca había estado, de cara a las negociaciones futuras.

Aun así, Theresa May se ha mostrado de acuerdo y satisfecha ante un acuerdo “constructivo y sensato” según ella, pero dejaba clara su posición de lado de Gibraltar y defendió que su posición sobre la soberanía no ha cambiado ni cambiará.

En Reino Unido no ha gustado el acto de Theresa May y los periódicos de ese mismo día amanecían llenos de titulares que lo definen como una rendición ante España: “Acusan a May de ceder respecto a Gibraltar tras asegurarse España una triple protección”. (*El País*, 24/11/2018)

Por otra parte, esta acción ha tenido una gran repercusión y han supuesto fuertes críticas hacia el presidente del Gobierno español por parte de Pablo Casado, Presidente del Partido Popular (PP) y líder de la oposición, que lo tacha de “humillación histórica” y de desaprovechar una oportunidad.

1.5 Aplicación del Artículo 50. El Tratado de Lisboa

Reino Unido ya fijó su fecha de salida de la Unión Europea y era el 29 de marzo de este año. Theresa May (2017) advirtió en *The Daily Telegraph* que no tolerará ningún intento de bloquear o detener el Brexit.

A pesar de su insistencia, ese día, la Cámara de los Comunes rechazó por tercera vez el proyecto de salida, por lo que el Parlamento, en conjunto con la Unión Europea, aceptó una prórroga hasta el 12 de abril, fecha límite para el Brexit. (EFE, 14/03/2019)

Esa fecha estaba fijada desde hace dos años; el 29 de marzo de 2017, Tim Barrow, el Embajador británico en nombre de Theresa May, entregó la carta en la que notificaba al presidente del Consejo Europeo, Donald Tusk, que finalmente se activaría el Artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, también conocido como Tratado de Lisboa.

Existe un apartado en la legislación de la Unión Europea en el que explica que, aunque su misión sea la de crear una agrupación de países para asegurar su bienestar y unificarlos económicamente, cabe la posibilidad de que algún país miembro quiera abandonar. Ese país tendrá que notificarlo ante el Consejo de Gobierno, quién será responsable de gestionar el acuerdo junto con el propio país.

Es en este artículo donde se ponen en conocimiento las condiciones a seguir. Dos años es lo que tendrán de plazo para las negociaciones después de hacérselo saber al Consejo de Gobierno, a no ser que este decida prorrogar el tiempo. Aun así, el Parlamento

Europeo ha de estar de acuerdo con la salida. Después de ese intervalo de tiempo, ya no se aplicarán los Tratados sobre ese país, aunque también existe la posibilidad de que el país retirado solicite la adhesión de nuevo.

La Primera Ministra firmaba la carta en la que defiende su postura y su deseo de salir del bloque europeo y empezaba diciendo: “Nos vamos de la Unión Europea, pero no de Europa; y queremos seguir siendo unos socios y aliados comprometidos con nuestros amigos de todo el continente”. (May, 2017)

A pesar de estas palabras, también hacía notar su intención de negociar nuevos futuros acuerdos con la Unión Europea. Enumerados en siete puntos, propone algunos principios como el deber de relacionarse de un modo constructivo y respetuoso, con un espíritu sincero de cooperación, o el deber de trabajar juntos para minimizar los trastornos y generar tanta certidumbre como sea posible.

1.6 Diferencias entre ‘Brexit Blando’ y ‘Brexit Duro’

Mientras se negocian las condiciones en Europa, en Reino Unido se ha abierto debate y son dos las posibles formas de salida definidas como ‘Brexit Duro’ y ‘Brexit Blando’⁶.

Por un lado, se encuentra el bando a favor de permanecer en la Unión Europea y que defiende un ‘Brexit Blando’, es decir, si la salida de Reino Unido es obligada, que se efectúe de manera que reduzca el impacto de la salida de la economía británica, según decía Sara Rosati para el periódico español *El País*. (YouTube, 10/07/2018)

Por otro lado, se alza el bando que apoya la salida y aboga por un ‘Brexit Duro’, asumiendo cualquier riesgo, ya que creen que resultarán beneficiados a largo plazo al tomar las riendas de la economía de su país a pesar del coste que eso suponga.

⁶ ‘Brexit Duro’ y ‘Brexit Blando’ son términos no oficiales acuñados generalmente por los medios de comunicación para referirse al tipo de posible salida que se producirá entre Reino Unido y la Unión Europea. Extraído de <https://en.wikipedia.org/wiki/Brexit>
Último acceso: 19/06/2019

Los defensores del ‘Brexit Blando’ apuestan por el mercado único en el que se encuentran, garantizando así la libertad de movimiento y el comercio de bienes, servicios, personas y capitales dentro de los países que conforman la Unión Europea como si se tratase de un único país. La eliminación de estas barreras, hasta ahora, ha supuesto muchas ventajas para los países, por ejemplo, hay una mayor oportunidad de negocios ya que las empresas se han podido expandir hacia otros destinos y aumentar su mercado.

Otro de los aspectos que sostiene el ‘Brexit Blando’ es la unión aduanera. Creada en 1968, ha facilitado el comercio entre empresas de los 28 países que la forman, como si fuese una sola, sin pagar derechos aduaneros entre estos y, además, aplica una misma tarifa común para mercancías procedentes de fuera de la Unión Europea. Por el contrario, el ‘Brexit Duro’ no apoyaría ninguno de estos dos puntos y optaría por abandonar el mercado único y la unión aduanera, aunque baraja otra opción que veremos más adelante.

En cuanto a los acuerdos comerciales, durante el ‘Brexit Blando’ no se podría llegar a unos acuerdos propios del país con terceros, ya que estaría bajo la normativa impuesta por la Unión Europea. Con un ‘Brexit Duro’, creen que esas relaciones con otros países fortalecerían su economía y por eso defienden la libertad de Reino Unido para negociar esos tratados.

Figura 1.2 Carteles de protesta en una manifestación contra el Brexit



Fuente: *La Vanguardia* (<https://bit.ly/2Y8uxPy>)

May lo tiene claro: ‘Brexit significa Brexit’ (2016): así abría campaña tajantemente la Primera Ministra. Sin embargo, parece que está dispuesta a aceptar un ‘Brexit’ más suave y reanudar las negociaciones de Bruselas reuniéndose con los miembros de su gobierno de los dos bandos en Chequers⁷ para llegar a una conclusión. Ante estas dos opciones, el Gobierno Británico ha decidido presentar un Plan de Consenso, un libro blanco que incluye aspectos de los dos bandos y que pretende establecer qué tipo de vínculo tendría con la Unión Europea.

En primer lugar, no se habla ni de mercado único ni de unión aduanera, sino de una propuesta de zona libre de comercio, como la de Noruega y la Unión Europea, y una zona aduanera combinada.

En segundo lugar, y en relación también con lo anterior, Reino Unido controlaría sus impuestos o aranceles y su propia política comercial.

En el tercer punto entraría el Tribunal Británico, pudiendo decidir sobre la admisión de nuevas normativas europeas a su legislación o vetar los cambios que se propongan en esas normas.

Finalmente, como se pone fin a la libertad de movimiento de las personas, se crearía un nuevo marco para la movilidad de los estudiantes, turistas y solicitantes de trabajo que viajen a Reino Unido.

Sin duda alguna, este plan de consenso parece no haber convencido ni en Europa ni en Reino Unido, llegando incluso a dimitir el ministro británico responsable de los acuerdos del Brexit, David Davis: “Esta política tiene debilidades. Yo no habría hecho un buen trabajo aplicándola”. (*El País*, 10/07/2018)

Ante tal revuelo, Donald Tusk se pronunciaba con unas duras palabras y arremetía contra los euroescépticos que le han traído más de un quebradero de cabeza: “Me pregunto cómo es ese lugar especial en el infierno para aquellos que promueven el Brexit sin siquiera un boceto de un plan sobre cómo hacerlo de forma segura”. (Tusk, 2019)

La duda de si saldrán o no todavía está en el aire y Theresa May (2017) dejaba una puerta abierta a una de las peores opciones para el panorama de su país, asegurando que la falta de acuerdo es mejor que un mal acuerdo. Posiblemente, Reino Unido y su

⁷ Chequers: casa de campo de la Primera Ministra de Reino Unido situada en el condado de Buckinghamshire, en Inglaterra.

economía no estén preparados para un Brexit sin acuerdo, lo que supondrá unas notables consecuencias poco favorables para todos.

1.7 Posibles consecuencias para Reino Unido y el resto de Europa

Theresa May tiene una visión favorable para el futuro de su país si consigue que se produzca la salida de la Unión Europea, aunque la verdad es que todavía queda mucho por hacer y el tiempo corre. Por lo contrario, mucha gente ve ese futuro no tan positivo y con mucha incertidumbre, y de una manera u otra, ya está haciendo estragos en Reino Unido.

Tanto es así, que los votantes a favor del Brexit ahora reclaman una segunda votación ya que “no ha sido hasta ahora cuando se han conocido los términos de la separación y, por otra parte, los beneficios que se prometieron en la campaña distan mucho de la realidad”. (Maza, 15/01/2019)

Aunque el Brexit no se ejecute, Reino Unido no volverá a la misma situación de antes. La población ya está tomando precauciones ante los posibles escenarios que se barajan y eso los ha llevado a tomar cartas en el asunto. El impacto económico negativo que supone el Brexit ha hecho que muchas empresas británicas se trasladen a otros países de Europa y muchos negocios de otros países con sede en Reino Unido o que exporten a este país se verán afectados por la salida.

La imposición de aranceles es una de las medidas que más daña a estas empresas. Se calcula que unas 2.300 empresas serían las afectadas por este proceso: “El 16% de las exportaciones europeas de bienes a Reino Unido se enfrentarían a aranceles promedio del 4,3% mientras que el 48% de las exportaciones británicas a la UE estarían sujetas a un arancel promedio del 5,7%”. (*El Diario*, 10/12/2018)

También la libra esterlina ha caído en el último año hasta un 2,1% frente al dólar, mínimo histórico desde que comenzó el Brexit. Por supuesto, la Unión Europea dejaría de mandar ayudas económicas para beneficiar actividades como la pesca o la agricultura en territorio británico, lo que provocaría el cese de algunas empresas dedicadas a este sector.

Una de las consecuencias menos favorables sería la posible fragmentación del país, como ya hemos visto anteriormente con Escocia e Irlanda del Norte, buscando una independencia. Además, esto también provoca un efecto contagio para otros países de la Unión Europea como, por ejemplo, Italia. Desde que se conocen los resultados de la votación, Matteo Salvini, líder de la ultraderecha italiana, dio a conocer su opinión por Twitter diciendo: “Gracias Reino Unido, ahora nos toca a nosotros” (2016), y en una rueda de prensa declaró que lo importante es que Italia no sea la última en bajar de este barco que se hunde, refiriéndose a la Unión Europea.

También se especulaba sobre una posible salida de Holanda por parte de la ultraderecha de Geert Wilders por unas supuestas fuertes medidas desfavorables tomadas por parte de la Unión Europea y que por eso han dejado de confiar en ella. A pesar de esto, Holanda no apoya un posible ‘Nexit’⁸ porque, afirma el analista Diederik Brik (2016), que la economía holandesa está basada en negocios y se necesita el sistema Schengen para moverse con facilidad, la legislación en materia de impuestos para ahorrar en burocracia y un espacio económico y una moneda común.

Otra de las consecuencias políticas que ya se ha hecho realidad para Reino Unido es un nuevo cambio de gobierno. Hasta ahora, Theresa May había superado la moción de confianza impuesta por su propio partido, pero tras el batacazo del pasado 29 de marzo por parte del Parlamento Británico, la *premier* británica ha decidido dimitir y pasarle el testigo a su sucesor. Oficialmente, dejará el cargo el 7 de junio y un mes después se elegirá un candidato para ocupar el 10 de *Downing Street*⁹. Entre esos candidatos a primer ministro se encuentran: Boris Johnson, el que fuera ministro de Exteriores; Andrea Leadsom, líder de la Cámara de los Comunes, o Michael Gove, ministro de Medioambiente, todos ellos miembros del partido conservador y a favor de una salida dura de la Unión Europea. Ante esta situación, la portavoz en funciones del Gobierno en España se pronunciaba con estas palabras: “El Brexit [D]uro es, en estas circunstancias, una realidad casi imposible de frenar”. (Celaà, 2019)

⁸ ‘Nexit’: término en inglés compuesto por Netherlands (Países Bajos) y *exit* (salida).

⁹ 10 de *Downing Street*: residencial oficial de la Primera Ministra de Reino Unido.

Figura 1.3 Theresa May tras anunciar su dimisión

Fuente: *El País* (https://elpais.com/elpais/2019/05/24/album/1558690732_842777.html)

Uno de los temas que más preocupa es saber qué pasará con las personas no británicas que residen en Reino Unido por estudios o trabajo. El Gobierno británico publicó un documento con los pasos que debían seguir los europeos que viviesen en Reino Unido si decidían seguir residiendo en su país. Según el periódico *La Vanguardia*, “lo primero sería probar tu identidad y confirmar que vives en el Reino Unido, después comprobar que no tienes ningún antecedente penal y por último pagar 65 libras”. (Baena, 2018). Después de 2021, las personas podrán quedarse en Reino Unido pidiendo su estatus de inmigración con estas condiciones.

También el turismo es otro de los grandes puntos afectados por el Brexit y que trataremos más en profundidad en el siguiente capítulo

CAPÍTULO II

TURISMO EN REINO UNIDO

CAPÍTULO II

TURISMO EN REINO UNIDO

2.1 Análisis del turismo en Reino Unido

En general, el turismo es una industria muy fuerte para todos los países, en especial para Reino Unido, que se encuentra en el ranking de países más visitados de Europa. Además, tiene como base histórica a Thomas Cook, empresario británico conocido por crear la primera agencia de viajes de la historia en 1845 y que, hoy en día, sigue llevando su nombre.

En el año 2017, el turismo supuso un 3,70% de contribución directa al PIB de Reino Unido¹⁰, unos 93 billones de dólares y 266,1 billones de dólares como contribución total al PIB, lo que supone una gran importancia para este país.

Ese mismo año llegaron 37.651.000 turistas extranjeros a Reino Unido. En total, hubo unos ingresos de 51.474 millones de dólares por turismo internacional, lo que implica una gran inyección monetaria al país sin contar el porcentaje de gasto interno de turistas residentes en el país.

En esta tabla se muestran los principales países emisores de visitantes a Reino Unido, entre ellos España, el número de visitantes que llegaron en el año 2017 y el gasto que hicieron durante este periodo según un estudio de la Encuesta Internacional de Pasajeros publicado por *Visit Britain* en 2018.

¹⁰ Los datos de contribución al PIB, ingresos obtenidos y número de turistas son extraídos de <https://knoema.es/atlas/Reino-Unido>
Último acceso: 18/06/2019

Tabla 2.1 Principales países emisores y su gasto

	N.º de visitantes	Gasto en libras
Francia	3.960.000	1.430.000.000
EE. UU.	3.910.000	3.640.000.000
Alemania	3.380.000	1.580.000.000
Irlanda	3.030.000	940.500.000
España	2.410.000	1.100.000.000

Fuente: *Europa Press* (<https://bit.ly/30wAEy6>)

Reino Unido no solo se abastece del turismo que elige visitar este país por sus paisajes, museos o monumentos, sino que también tiene una gran diversidad de patrimonio inmaterial, festividades y demás eventos que hace que sea un país muy completo y por eso no es de extrañar la gran afluencia de turistas que llegan cada año para disfrutar de estos acontecimientos.

Sería muy difícil nombrar todas las categorías de turismo que se pueden encontrar en Reino Unido, por eso vamos a puntualizar en las más destacadas, aunque en el siguiente apartado se hablará más en profundidad sobre los recursos naturales y culturales de este país, de los cuales 31 de ellos son Patrimonio de la Humanidad según la UNESCO. Algunos de los tipos de turismo serían los siguientes:

- **Turismo de negocios**

El 2017 registra una crecida para el turismo de congresos y reuniones en Reino Unido según la Asociación de Agentes de Reserva de Hoteles (HBAA). Ese mismo año, Londres encabezaba la lista de regiones en las que se hizo más gasto en negocios con 33 millones de libras y en Birmingham 28,3 millones.

La presidenta de la asociación explicó: “El crecimiento revelado por estos resultados confirma que 2017 fue un buen año para las ventas de la industria de reuniones del Reino Unido, y 2018 está en camino de ser aún mejor. Al igual que el HBAA, la industria está aprovechando el éxito de este año”. (Goalen, 2019)

▪ **Turismo deportivo**

Los eventos deportivos atraen cada año a millones de aficionados a este país. Desde 1877, uno de los torneos de tenis más antiguos y famosos que se disputa aquí es el de Wimbledon, en el que participan jugadores tan famosos como Rafael Nadal, Roger Federer o las hermanas Serena y Venus Williams.

Uno de los deportes más tradicionales es la hípica y es que, a parte del *Gran National*, que se juega en el hipódromo de Aintree, en Liverpool, “el Reino Unido cuenta con otros hipódromos históricos como el de Ascot, el hipódromo más antiguo del mundo ya que su inauguración data de 1711 y que se sitúa en Berkshire, 40 kilómetros del oeste de Londres”. (Riobóo, 13/04/2017)

Otros deportes como el golf, el remo o el rugby son muy valorados en estas tierras, pero sin duda alguna, el mundo del motor es destacado por competiciones como la de Fórmula 1 o Moto GP en el Circuito de carreras de Silverstone, antiguamente utilizado como aeródromo, aunque no fue hasta 1950 cuando tuvo lugar la primera carrera en la historia del automovilismo.

▪ **Turismo cinematográfico**

Es una de las tendencias que más está en auge en los últimos tiempos desde que se estrenaron series como *Juegos de Tronos* o películas como *Harry Potter*. De hecho, tal y como se publicó en *VIAJESTIC* (26/11/2016), “uno de cada diez turistas visita actualmente el Reino Unido por haber visto este país en alguna película”. (Instituto Cinematográfico Británico)

Se han creado agencias como *Brit Movie Tours* especializadas en hacer excursiones por los lugares de rodajes de películas y series filmadas en Reino Unido. Ser el escenario de películas impulsa el turismo; tanto es así, que, en Belfast, Irlanda del Norte, las llegadas a su aeropuerto desde que se estrenó *Juego de Tronos* aumentaron un 225% según *Hosteltur*. (Ramón, 17/05/2019)

▪ **Turismo literario**

Ciudades como Londres o Edimburgo han sido inspiración para muchas novelas desde tiempos de Shakespeare. Ya se realizan rutas por las casas-museo de muchos de los escritores que vivieron en Reino Unido, como Portsmouth, donde nació Charles Dickens,

o Conan Doyle, quien dio vida al famoso detective Sherlock Holmes y donde también se celebran festivales literarios en junio y octubre.

Los amantes de Agatha Christie, que nació y vivió en Torquay, pueden visitar la casa en la que escribió sus novelas de misterios y realizar rutas por los escenarios en los que situaba los famosos asesinatos de sus libros.

- **Otros**

A pesar de que sea una tradición puramente americana, *Halloween* o Noche de Muertos ya es una celebración típica de muchos países, en especial en Reino Unido, donde cada año el 1 de noviembre miles de visitantes acuden para disfrutar de sus fiestas de disfraces, desfiles y calles decoradas con las famosas calabazas o esqueletos. En *El País* se publica que “[e]n la actualidad, la explosión consumista de Halloween llega a nuestras vidas unida en estas fechas a cualquier aspecto cotidiano: aplicaciones, viajes, visitas guiadas, *escape rooms*, experiencias, maquillajes, disfraces, decoraciones especiales...”. (López, 01/11/2018)

Otro evento que atrae a numerosos visitantes apasionados del mundo de la moda es la *London Fashion Week*, una de las más importantes junto con la de Nueva York, París y Milán, y que el pasado año 2018 se celebró la 68 edición con la aparición de Alexa Chung y Victoria Beckham, entre otras diseñadoras. Este sector aportó unos 32 millones de libras al PIB y dio empleo a casi 900 mil personas en 2017 según la Agencia EFE.

El Brexit también se entromete en la moda y un 96% de los profesionales de la industria de la moda de Gran Bretaña, según un sondeo de *Fashion Roundtable*, habrían votado en contra del Brexit. La directora ejecutiva del British Fashion Council se pronunció alegando que: “Desde ese referéndum, la industria de la moda británica ha perdido un acceso continuo al talento, el comercio libre de aranceles y las fronteras sin fricción”. (Rush, 2019)

2.2 Principales destinos y recursos turísticos del país

Reino Unido es un país con una innumerable y variada cantidad de lugares para visitar dada su situación geográfica en el mapa, su clima y su historia. Para analizar algunos de los principales recursos turísticos, vamos a dividir el país en cuatro naciones: Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda del Norte.

2.2.1 Inglaterra

El sur de Inglaterra generalmente suele ser el preferido por los turistas. Allí se encuentra la capital, Londres, una de las ciudades más visitadas de todo el mundo. Es una ciudad llena de monumentos como el Palacio de Westminster y su Big Ben, símbolo de la ciudad, la Abadía Westminster, el Palacio de Buckingham, la Catedral de San Pablo y los famosos puentes que cruzan el Támesis como el Puente de la Torre. Cuenta con una gran colección de obras de arte distribuidas en distinguidos museos como el *National Gallery*, el Museo Británico o el *Tate Modern*, entre otros muchos.

Londres tiene una amplia oferta turística con un sinnúmero de actividades para poder elegir. El turismo de compras también es uno de los más practicados en esta ciudad, los mercadillos llenan las calles como el de *Portobello Road* en *Notting Hill* o los barrios de *Candem Town*, *China Town* o *Little Venice*, sin olvidarnos de la decoración navideña y los mercadillos tradicionales de esa época que, como en muchas otras ciudades, suponen una llamativa forma de atraer turistas.

A pocos kilómetros de la capital se encuentra Bath, una ciudad histórica llena de termas y baños romanos y edificios con arquitectura georgiana; un claro ejemplo es el *Circus*, una serie de viviendas en forma de semicírculo. Muy cerca de ella se encuentra Bristol, famosa por los edificios llenos de grafitis del artista anónimo Banksy, su puente colgante de Clifton y su catedral.

Cerca de Salisbury podemos encontrar *Stonehenge*, el monumento prehistórico megalítico, que siempre es un reclamo para miles de visitantes a diario que buscan conocer acerca de la historia y el misterio de estas piedras.

Oxford y Cambridge son dos ciudades universitarias llenas de historia y monumentos. De la primera destacan, por supuesto, su antigua universidad medieval, la Cámara Radcliffe, biblioteca desde el siglo XVIII, y el Castillo de Oxford, y de Cambridge destacan La Catedral de Ely, el Museo Fitzwilliam y la universidad.

Otra de las ciudades más importantes de Inglaterra es Canterbury, núcleo religioso donde el arzobispo de su catedral se encuentra a la cabeza de la diócesis de Inglaterra. El conjunto de la catedral, la iglesia de San Martín y la abadía de San Agustín pertenecen al Patrimonio de la Humanidad.

Aunque el clima de Inglaterra a veces no sea el más favorable por su humedad y constantes precipitaciones, en el sur gozan de un clima más cálido para el turismo vacacional y se pueden visitar pueblos típicos costeros como Cadgwith, Polperro y Brighton, o las islas de Guernsey y Jersey enclavadas en el Canal de la Mancha, próximas al norte de Francia.

Figura 2.1 Cadgwith, Inglaterra



Fuente: (<https://www.campsites.co.uk/search/campsites-in-cornwall/cadgwith>)

Ya en el norte de Inglaterra, las principales ciudades son Liverpool, donde podrás visitar el *Cavern Club*, el bar donde dieron los primeros conciertos *The Beatles*, o el muelle *Albert Dock*, declarado Patrimonio de la Humanidad por sus emblemáticos edificios y donde poder disfrutar de uno de los mejores ambientes de la ciudad.

Por otra parte, se encuentra Manchester, una ciudad industrial con edificios destacables como su ayuntamiento, la catedral o el Museo de la Ciencia e Industria, y por último la ciudad amurallada de York, donde se recrea cómo era la ciudad en la época vikinga en el Centro Vikingo de Jorvik o donde se puede visitar la torre del castillo y la catedral gótica.

Sin olvidarnos del entorno natural, en el corazón de Inglaterra se encuentra el Parque Nacional del Distrito de Picos, donde se puede acampar y hacer ciclismo, senderismo o equitación. Otro de los más famosos es el Distrito de los Lagos, donde hay más de 17 lagos para poder hacer diferentes actividades acuáticas, entre otras cosas.

2.2.2 Escocia

Escocia es la parte de Reino Unido que se sitúa más al norte y, si se traza una línea imaginaria en diagonal, se podría dividir esta nación en las Tierras Altas y las Tierras Bajas.

En las Tierras Bajas o *Lowlands* se sitúan Edimburgo y Glasgow, dos de las ciudades más importantes de esta región. Edimburgo, como capital de Escocia, tiene un carácter muy cultural y podemos encontrar el Museo Nacional de Escocia, uno de los más visitados en todo el mundo, la Galería Nacional de Escocia, con una colección de artistas del renacimiento escocés, el Real Jardín Botánico de Edimburgo o la Catedral de Saint Giles del año 1120, entre otros muchos atractivos turísticos. En el mes de agosto, Edimburgo se llena de festivales con más de 3.000 espectáculos de todo tipo. Además, en 1995, esta ciudad fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Figura 2.2 Catedral de Saint Giles, Edimburgo

Fuente: (<http://cityexplorerstours.com/guia-edimburgo/catedral-st-giles.html>)

Al igual que Edimburgo, Glasgow es una ciudad llena de cultura. Existen muchos eventos a lo largo de todo el año, uno de los más importantes es el LGTB, y también diferentes itinerarios por toda la ciudad como los de música, espectáculos deportivos o visitas a destilerías de *whisky* escocés, un principal atractivo para los turistas. Se mezclan varios estilos en la ciudad; por una parte, está la Catedral de Glasgow, con un estilo medieval, y, por otro, el modernista Museo Riverside. Algunos de los edificios más destacados para visitar son el *Third Eye Centre*, una galería de arte contemporáneo y la Colección Burrell, con piezas de Cézanne o Rodin.

En contraste, en la región de las Tierras Altas o *Highlands* el paisaje cambia por completo, situándose en un entorno mucho más natural y la población desciende en comparación con Tierras Bajas. Esta parte de Escocia está llena de lagos y valles, como el famoso Lago Ness, donde se pueden hacer excursiones en barco o visitar la fortaleza del siglo XVI, el castillo de Urquhart, que se encuentra a orillas de este lago. Otro de los reclamos de los turistas es el Parque Nacional de Galloway, lleno de bosques donde la contaminación lumínica no existe, algo que lo convierte en el escenario perfecto para ver los cielos de noche; además, allí se encuentra el Observatorio de Cielo Oscuro de Escocia.

Se puede practicar turismo urbano en ciudades como Dumfries e Inverness, la capital de las Tierras Altas, o visitar el pueblo de New Lanark, considerado Patrimonio de la Humanidad por su arquitectura única. Al estar rodeada de mar en su mayoría, Escocia tiene varias islas que también son un escenario que merece la pena visitar, como

el archipiélago volcánico de San Kilda o las Islas Orcadas, donde se encuentran restos de poblaciones prehistóricas del neolítico.

2.2.3 Gales

Con más de 500 edificaciones medievales, Gales se considera la capital de los castillos, según la página web dedicada a su turismo, *Visit Wales*. Uno de los más importantes es de Caerphilly, rodeado de lagos, es el castillo más grande de la región. También cuenta con una serie de castillos declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO que son los castillos de Caernarfon, Harlech, Beaumaris y Conwy —este último es uno de los más distinguidos de Europa.

Figura 2.3 Castillo de Conwy, Gales



Fuente: *Visit Britain* (<https://www.visitbritain.com/es/es>)

Gales se encuentra rodeada en su mayoría por mar, en concreto tiene 1400 Km de costa y se pueden recorrer por el Wales Coast Path, algo que hace a esta nación una clara apuesta para los turistas que busquen actividades relacionadas con la naturaleza. En el 2018 celebraron el año del mar con eventos para descubrir sus más de 250 playas y 50 islas que tienen repartidas, algunas de ellas usadas como retiro espiritual como la isla de Bardsey.

Aparte de sus castillos y sus costas, Cardiff, la capital de Gales, acoge varios museos para los amantes del arte. Entre otros muchos se encuentran el Museo Nacional de Historia, con construcciones originales del siglo XVI, el Museo Nacional de Cardiff, donde nos muestra la evolución del mundo a lo largo de los años, y el *Chapter Arts Centre*, un espacio dedicado al cine, a las artes escénicas y exposiciones de obras de arte.

Gales posee con una amplia oferta de turismo natural y cultural. Uno de los principales atractivos turísticos y que atrae a más turistas es el Parque Nacional de Snowdonia, al norte de la región. Con sus valles y ríos, la ciudad de Blaenau Ffestiniog es un escenario perfecto para hacer deportes como el kayak, la pesca, el senderismo o el ciclismo de montaña.

2.2.4 Irlanda del Norte

A pesar de ser una mínima parte del resto de la isla, Irlanda del Norte tiene grandes oportunidades para el turismo. Su capital y centro neurálgico, Belfast, posee varios museos, iglesias y un castillo, pero es conocida por ser el lugar donde se construyó el famoso trasatlántico *Titanic*, y que cuenta con un museo en el que también se ofrecen conciertos. A una hora de esta ciudad, se encuentra la pequeña Armagh, una ciudad llena de historia que mezcla la cultura celta y la cristiana y donde se pueden seguir los pasos del legado que dejó San Patricio visitando la Catedral que él mismo mandó construir en una colina en el siglo V d.C.

Una de las fiestas más importantes en Irlanda del Norte y que atrae a turistas de todo el mundo es el Día de San Patricio, que se celebra el día 17 de marzo, momento en el que se conmemora la muerte del patrón de Irlanda con un gran desfile de carnaval en la capital y donde inundan las calles el color verde y la cerveza.

Esta pequeña nación constituye uno de los paisajes naturales más ricos en flora y fauna del mundo. Las Montañas de Mourne, situadas en el Condado de Down, son unas de las más altas y se pueden recorrer por una ruta tanto a pie como en bicicleta para poder admirar su majestuosidad. Según la editora de guías de viajes *Lonely Planet*: “Este es uno de los rincones más bellos de Irlanda del Norte”. (*Sitio Web Oficial de Irlanda*)

En su mayoría está rodeada por mar, por lo que se pueden hacer rutas recorriendo sus costas. Una de las más famosas empieza en Belfast, pasando por el Sendero de los Gobbins y llegando hasta La Calzada del Gigante, declarada Reserva Natural y Patrimonio de la Humanidad, que está construida por unas 40.000 columnas basálticas formadas por el enfriamiento de lava hace millones de años.

Además, desde 2014, Irlanda del Norte colabora con HBO para crear eventos como el Territorio de Juego de Tronos, un atractivo para miles de aficionados de la famosa serie de televisión que se recrea en este paraje y que les ofrece itinerarios para poder visitar los lugares y revivir escenas en los mismos paisajes en los que se rueda. Para su campaña anual, este año se ha confeccionado un telar con escenas de la serie contando toda su historia hasta la actualidad.

Figura 2.4 La Calzada del Gigante, Irlanda del Norte



Fuente: *La Vanguardia* (<https://bit.ly/2ZwqZqh>)

2.3 Perfil del turista emisor

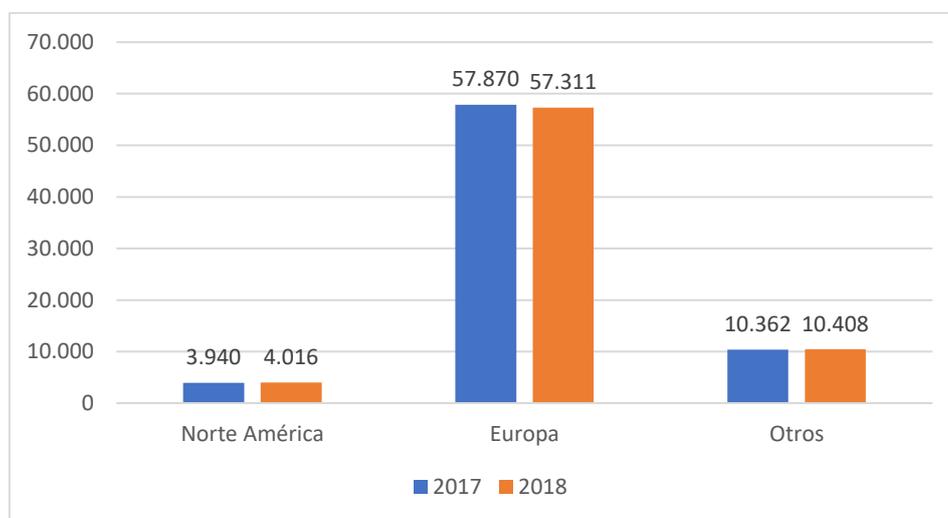
Como vimos anteriormente, Reino Unido ha sabido aprovechar sus recursos para atraer turistas a pesar de que se encuentre en pleno revuelo político con el Brexit. Además de ser un país con un gran volumen de visitantes cada año, también es uno de los que más sale al extranjero, por eso hemos querido hacer un estudio de cómo es, en líneas generales, su mercado emisor.

En este apartado vamos a analizar, a través de la Oficina Nacional de Estadística de Reino Unido, cómo actuó el turista británico a la hora de realizar un viaje fuera de su entorno habitual en el año 2018.

- **Viajes al exterior**

En primer lugar, vamos a hacer referencia a los destinos más visitados por los residentes de Reino Unido. Se calcula que en el año 2018 hubo un total de 71.733.000 visitantes que viajaron al extranjero, 577.000 menos que el año anterior. La mayoría de las visitas fueron a Europa, en particular, España recibió 15.618.000 visitantes, por eso se ha convertido ya en uno de los países preferidos por los británicos para viajar. Tan sólo 4.016.000 visitas fueron destinadas a Norte América y 10.408.000 para el resto de los países del mundo.

Gráfica 2.1 Miles de visitas al exterior



Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2cN2JHD> y <https://bit.ly/2HMGrS7>

- **Gasto total, gasto por visita y estancia.**

Siguiendo con el consumo, fueron un total de 45.435.000 libras gastadas por todo el mundo, más de la mitad fueron para Europa, 29.637.000 libras. A pesar de gastar más en Europa que en Norte América, los británicos hacen un gasto medio de 517 libras por visita en Europa y más del doble en América, 1.204 libras. Además, su estancia es más duradera, ya que pasan una media de 13 noches en América y 8 en Europa.

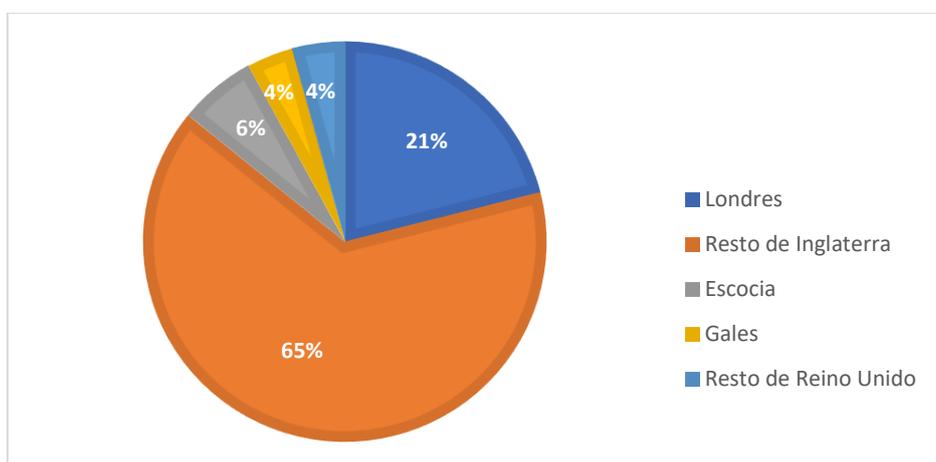
Tabla 2.2 Gasto total, gasto por visita y promedio de estancia

	Gasto en millones (£)	Gasto medio por visita (£)	Promedio estancia (noches)
Norte América	4.834	1.204	13
Europa	29.637	517	8
Otros	10.963	1.053	19
Total	45.435	633	10

Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2cN2JHD>

▪ Principales áreas emisoras

En la siguiente gráfica observamos cuáles son las principales regiones que destinan más turistas residentes al extranjero. El 86% son de Inglaterra, un total de 61.594.000. Solo Londres destinó 15.086.000 visitantes en 2018, un 21% del total. Una de las razones a las que se debe esta gran afluencia es que los principales aeropuertos de Reino Unido, como el de Gatwick o Heathrow, se encuentran allí. Le siguen Escocia con 4.434.000, el resto de Reino Unido con 3.004.000 y Gales con 2.701.000.

Gráfica 2.2 Principales áreas emisoras

Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2cN2JHD>

▪ Estacionalidad

En cuanto a la estacionalidad, una gran parte de visitas se concentran en el periodo vacacional de julio, agosto y septiembre. En el año 2018, durante ese periodo, hubo 24.223.000 visitas al exterior, con una ligera tendencia a aumentar desde abril a junio

con 19.864.000 visitas. Los picos más bajos se encuentran de enero a marzo y de octubre a diciembre con 13.293.000 y 14.353.000 respectivamente.

Gráfica 2.3 Miles de visitas según el periodo anual

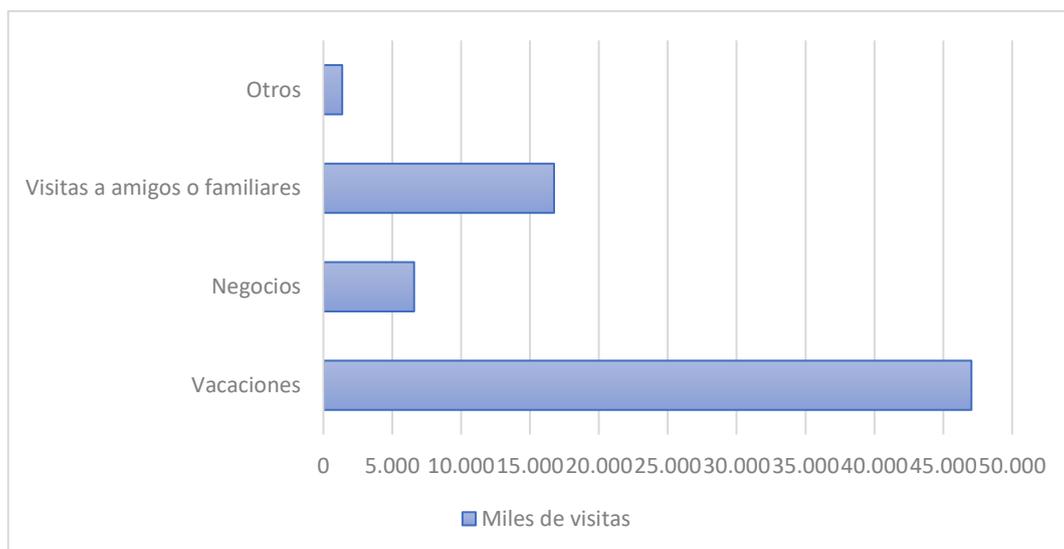


Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2cN2JHD>

▪ **Motivo de la visita**

Por último, la motivación principal de los viajeros británicos en 2018 fueron las vacaciones con 47.042.000 visitas, siguiendo con las visitas a familiares o amigos con 16.743.000, los negocios con 6.585.000 y el resto de con 6.585.000.

Gráfica 2.4 Motivación de la visita



Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2cN2JHD>

Como conclusión, se podría decir que el turista emisor británico viaja en su mayoría a destinos europeos, aunque hace un gasto menor en ese destino en comparación con el que hace en Norte América. Además, pasa una media de 10 noches en cada visita, pernoctando más en Norte América que en Europa. Principalmente efectúa sus salidas desde Inglaterra y durante los meses de verano como julio, agosto y septiembre, y tiene el disfrute de las vacaciones como motivación de la visita.

2.4 ¿Cómo ha afectado el Brexit al turismo?

Como ya hemos podido ver, el turismo es uno de los sectores más importantes de Reino Unido y que enriquece cada año al país, pero, aunque todo apuntaba a que el Brexit supondría muchas consecuencias negativas para todos, ha tenido algunas ventajas para el turismo que veremos más adelante.

De momento, la polémica con los visados no ha supuesto ningún impedimento a la hora de viajar, pero en un futuro será un aspecto a tener en cuenta para aquellos que quieran entrar en Reino Unido. Si bien antes solo se necesitaba el documento de identidad (DNI) para poder viajar desde un país de la Unión Europea a Reino Unido, ahora ha cambiado la política. Llevar encima el pasaporte ya no será opcional y todo indica a que será el principal requisito que cumplir.

En cuanto a los visados, según el periódico *ABC*:

El Gobierno británico tiene previsto que aquellos que visiten Reino Unido desde la UE tendrán la libertad de permanecer en el país hasta seis meses sin la necesidad de visado, pero se necesitará presentar un documento que podrán conseguir a través de Internet que demuestren que tienen derecho a viajar. (Alonso, 11/01/2019)

Es decir, esta propuesta entraría en vigor el 30 de marzo en caso de una salida sin acuerdo, de lo contrario, con un Brexit con acuerdo entraría en vigor en diciembre de 2020.

Bruselas ya ha publicado un documento sobre estas consecuencias y las soluciones que aporten. Al parecer, el único cambio que habría sería que el tiempo de espera

aumentaría en los controles para aquellas personas que viajen desde la Unión Europea ya, que tendrían que presentar el pasaporte.

Por otro lado, para los ingleses que quieran salir del Reino Unido, el visado sí que supondría una traba. Así, un estudio de la *World Travel Market* (WTM) revelaría que “hasta 20 millones de británicos podrían dejar de viajar a países europeos el verano de 2019” (Sampedro, 2018), países entre los cuales estaría España.

Además, el 58% de ellos elegiría viajar a otro destino o, por el contrario, esta incertidumbre haría que muchos prefirieran quedarse en su país. Esto supondría un aumento del turismo interno; de hecho, ya en el año 2017 aumentaron estas pernoctaciones hasta los 20,4 millones. (*Hosteltur*, 13/10/2017)

Otro agravante sería que, de no lograr un Brexit con acuerdo, más de 700.000 puestos de trabajo relacionados con el sector turístico estarían en peligro dentro y fuera del país a lo largo de diez años, según aseguró la organización *World Travel & Tourism Council* (2019), lo que supone una reducción del 7,7% de la economía de este país. Gloria Guevara (2019), directora de la WTTC, recuerda que “Reino Unido es la quinta economía mundial en viajes y turismo”.

Esta situación es una gran preocupación para los hoteleros, sobre todo a los de nuestro país, ya que el 23% de los turistas que llegan a España son británicos y esto no favorece a las empresas. Tanto es así que el 40% piensa que su rentabilidad irá en declive en los próximos años como consecuencia de los bajos ingresos que obtendrán.

A pesar de que lo más posible es que los billetes de avión a Reino Unido se encarezcan, no ha resultado ningún problema para los turistas tras la devaluación de la libra esterlina, ya que actualmente una libra esterlina equivale a 1,11 euros¹¹, lo que se convierte en una ventaja para ellos.

Gracias a esto, Reino Unido cerraría el ejercicio de 2017 con un incremento del 6% con respecto al año anterior y podría llegar hasta los 39,9 millones de turistas internacionales, una de las cifras récord más altas que registran en cuanto a visitantes. (Porrás, 01/02/2018)

¹¹ Conversión de libra esterlina (GBP) a euros (EUR). Extraído de www.xe.com
Último acceso: 18/06/2019

A raíz de este aumento del turismo, la agencia *Visit Britain* (2017) sostiene que “el gasto generado por los viajeros rondará los 29.000 millones de euros, un 14% más que el año anterior”.

Según se publica en el periódico digital *La Vanguardia* (29/03/2019) lo siguiente: “La oficina de turismo nacional estima en 40 millones de visitas a nivel global al Reino Unido para 2020 sobre todo de países europeos, como España [...]”.

En ese mismo artículo aparece una cita del director de *Visit Britain*, en la que, para calmar a los futuros visitantes que estuviesen preocupados por viajar a este país con la situación del Brexit, dejó claro lo siguiente:

Queremos transmitir un mensaje de tranquilidad, nada cambia en lo que a viajar al Reino Unido se refiere, pase lo que pase. Queremos insistir en que la hospitalidad de nuestra gente, la belleza de nuestros paisajes, la conocida oferta cultural, nuestro rico patrimonio y nuestras ciudades llenas de vida siguen abiertas y a completa disposición de los visitantes. (Johnson, 2019)

En el siguiente capítulo hablaremos de otro problema fundamental a la hora de salir de Reino Unido de viaje, y es que el Brexit también está afectando al transporte aéreo, el más utilizado por los británicos para salir de su país.

CAPÍTULO III

PROBLEMÁTICA DE LAS AEROLÍNEAS

CAPÍTULO III

PROBLEMÁTICA DE LAS AEROLÍNEAS

3.1 El transporte aéreo en Reino Unido

Como ya hemos visto en capítulos anteriores, aun sin saber todavía si el Reino Unido saldrá finalmente de la Unión Europea, han sido muchos los sectores que han quedado afectados por el Brexit y, dentro del turismo, el sector de la aviación es uno de ellos.

El transporte aéreo de Reino Unido está gestionado principalmente por la filial de *Aena*, *Aena Internacional*, ya que, a partir del 27 de noviembre de 2013, cuenta con un 40% de la sociedad *London Luton Airport Holding*, aunque a final de 2014 consiguió un 11% más, consiguiendo ser el principal propietario de su capital. El otro porcentaje restante lo adquirió la empresa *Aerofit S.à.r.l.*, filial de *Ardian*, con base en Francia.

Según según sostiene *Aena Internacional* (2018):

El aeropuerto de Londres-Luton es el cuarto aeropuerto del área metropolitana de Londres¹², considerado el mayor mercado aeroportuario del mundo tanto por número de pasajeros como por aeropuertos y el quinto de Reino Unido por número de pasajeros, con un total de 16,6 millones en el año 2018.

Además de operar este aeropuerto, *Aena Internacional* también administra otros dos aeropuertos en Reino Unido: el de Belfast International y el de Cardiff, aunque este es el que mayor afluencia de pasajeros tiene, aparte de ser la base operativa de la compañía británica de bajo coste *easyJet*.

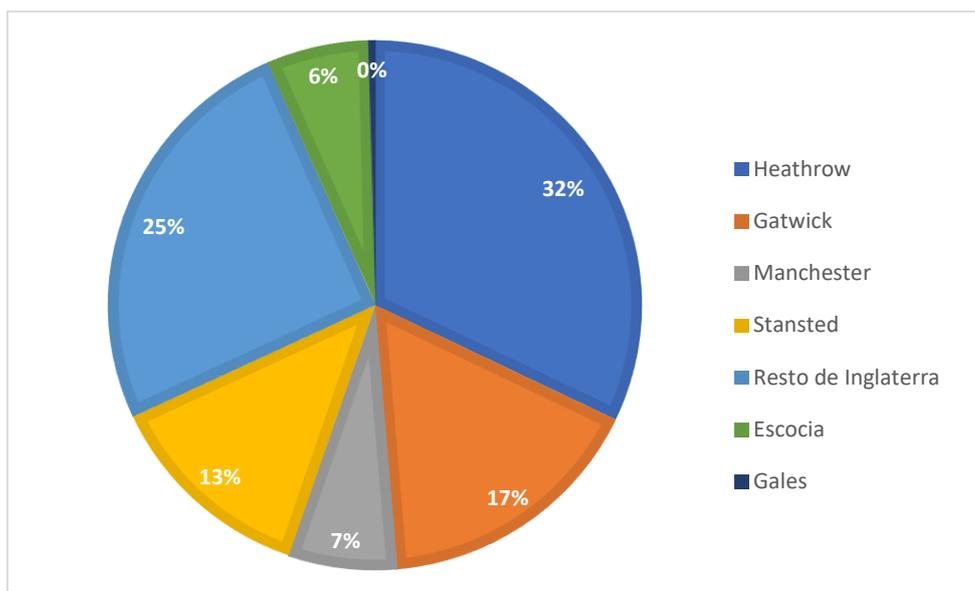
Aunque adquirir este aeropuerto entraba dentro de la táctica de *Aena* de su expansión en el mercado internacional, el pasado año 2018 rechazó hacerse cargo del 49% restante de su capital porque las condiciones económicas ofrecidas son inaceptables. (*Hosteltur*, 2018)

¹² El área metropolitana de Londres está compuesta por los aeropuertos de Heathrow, Gatwick, Stansted y Luton.

Tras la amenaza de una salida de la Unión Europea sin acuerdo, algunas empresas como son las aerolíneas ya están tomando medidas ante esta situación. En este apartado y para concluir el trabajo, nos centraremos en los problemas que están teniendo varias aerolíneas como pueden ser *easyJet* o el grupo IAG y las diferentes medidas que están imponiendo o que se exigen para poder solventarlos.

Cabe destacar que, en 2018, según los datos de la *Office for National Statistics*, de los más de 37 millones de turistas que llegaron a Reino Unido, 29.057.000 viajaron en avión, por lo que el transporte aéreo se convierte así en el principal medio de transporte para viajar a las Islas Británicas, frente a los 8.848.000 que optaron por viajar en barco y por el túnel del Canal de la Mancha. En la siguiente gráfica podemos observar cuáles son los aeropuertos que recibieron más turistas a lo largo de ese año.

Gráfica 3.1 Llegadas de turistas en los principales aeropuertos británicos



Fuente: Elaboración propia basada en <https://bit.ly/2dKxCSJ>

Los aeropuertos que reciben más turistas son el de Heathrow en primer lugar, con 9.336.000 llegadas en 2018, siguiendo con el de Gatwick con 4.807.000, por último, el de Stansted, con 3.722.000, ubicados los tres en la capital, Londres. El resto de los aeropuertos de Inglaterra suman un total de 7.370.000 llegadas. A estos les siguen el aeródromo de Manchester con 1.912.000 llegadas registradas, el de Escocia con 1.799.000 y el de Gales con tan solo 111.000.

Las aerolíneas, junto con los aeropuertos británicos, ya advierten de los desastrosos resultados que puede acarrear un ‘Brexit Duro’. Ante esa incertidumbre,

exigen acuerdos y medidas, sobre todo al Gobierno de Reino Unido y Bruselas, para que regulen su actividad y así asegurar los vuelos establecidos y la protección para los turistas.

Estas serían algunas de las posibles consecuencias que tendría el transporte aéreo, dañando así la economía de países de la Unión Europea y del propio Reino Unido indirectamente, entre otras:

- Tras la devaluación de la libra esterlina, el coste para las aerolíneas aumentaría, por ejemplo, en el carburante, lo que haría encarecer el precio de los billetes de avión.
- Con el aumento de precio de los vuelos, lo más realista sería que la demanda cayera. Según un documento de *Sky News* (2017), podría bajar hasta un 41% en rutas entre Reino Unido y países de la Unión Europea.
- Literalmente, se podrían dejar aviones en tierra sin volar. El lento tráfico aéreo haría que se limitasen los vuelos, advierte la IATA¹³, o incluso, disminuir el número de trayectos.
- Con estos incidentes, podría haber menos compensaciones para los turistas con respecto a cancelaciones o retrasos.
- Algunas aerolíneas tendrían que cumplir algunos requerimientos impuestos por la UE si quisieran seguir volando en cielo, ya que se podrían quedar sin licencia.

¹³ IATA: siglas que se refieren a la *International Air Transport Association* (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) creada en Cuba en 1945.

3.2 El impacto del Brexit en el sector de la aviación y las estrategias ante esta problemática

Ya son muchas las consecuencias que está sufriendo el sector de la aviación en Reino Unido y que también afecta a otras aerolíneas europeas. En especial, vamos a profundizar en los problemas particulares que están teniendo el grupo IAG, *easyJet* y *Ryanair* entre otras, que se encuentran en el punto de mira tras los efectos de un Brexit todavía sin ejecutar. Todas ellas tienen algo en común y es que piden soluciones para las políticas sobre licencias y vuelos en cielo comunitario ante el caos originado y muchas empresas se han visto obligadas a actuar de varias maneras.

El delicado tema de las aerolíneas es un grave problema dentro de los originados por el revuelo del Brexit; por ello, tras varias negociaciones entre Reino Unido y Europa, se ha emitido un comunicado para poder llegar a una conclusión. Para las aerolíneas, eso resulta insuficiente y temen los riesgos reales si de verdad llega a producirse la salida.

Si Reino Unido saliera de la Unión Europea, uno de los principales requisitos que tendrían que cumplir las aerolíneas es que su centro de operaciones se encuentre en un país miembro de la Unión Europea. En caso de que las aerolíneas fueran británicas, sus licencias para volar quedarían obsoletas, ya que no están dentro del marco de la política de transporte aéreo de la Unión Europea.

Ante este hecho, *Europa Press* confirma lo siguiente: “Para mantener la licencia, las compañías deberían demostrar que al menos un 51% de su capital está en manos comunitarias” (10/01/2019). Es decir, que más de la mitad del capital de las aerolíneas perteneciese a una empresa afincada en un país de la Unión Europea.

En caso de no ser así y las compañías no presenten esos cambios, la nueva normativa dice lo siguiente: “Cuando la compañía aérea no haya presentado un plan dentro del límite de dos semanas [de la aprobación del Proyecto de Ley], la autoridad competente para la concesión de licencias revocará la licencia de operación”. (*Hosteltur*, 2019)

Tras su posible salida del bloque comunitario, Reino Unido sería designado como un ‘tercer país’ según la Comisión Europea. Esto hace que a las compañías aéreas británicas se les deje de conceder algunos derechos de tráfico, asignados por la UE bajo

acuerdos bilaterales, como los que estaban disfrutando hasta ahora. Algunas de las más afectadas serían las compañías de bajo coste, que serían destituidas de ese mercado comunitario.

Ante este comunicado que pide a las aerolíneas que tengan todo preparado por si llega el momento en que se produce el Brexit, la Unión Europea les ha concedido 12 meses desde el pasado 29 de marzo para cumplir con todas las obligaciones que se requieren. Aun así, Bruselas está dispuesta a garantizar la seguridad aérea otorgando determinada asistencia si se necesitase y “prorrogar nueve meses la validez de algunas licencias” según *Europa Press* (2019).

La IATA advierte de que los vuelos con rutas entre Reino Unido y España podrían caer hasta el 95% aunque el presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) no está de acuerdo con esta afirmación y además manifiesta lo siguiente: “[L]a Comisión Europea ha asegurado que, ante un Brexit sin acuerdo, se mantendría, al menos, la actividad actual”. (Gándara, 2019)

Aunque esto fuese así, una salida sin acuerdo también supondría el freno a la creación de nuevas rutas y, además, no se ha tenido en cuenta la creciente demanda de vuelos en 2019 puesto que, una vez se alcance el número de vuelos sobre el que se hizo el estudio en 2018, se podrían cancelar o, directamente, no volarían.

Todo esto deriva en cifras de pérdidas que podrían llegar hasta los 4.700 millones de euros y un descenso de afluencia en vuelos de 30 millones de pasajeros en 2026 según el Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa, lo que podría a llevar a perder 8.000 millones de euros al PIB europeo. (*Preferente*, 25/01/2018)

En el siguiente subepígrafe veremos en qué problemas se están viendo involucrados algunas de las aerolíneas más importantes de Europa.

3.2.1 Grupo IAG

Las siglas IAG corresponden a *International Airlines Group*, nombre que se le ha dado al holding¹⁴ hispano-británico formado por las aerolíneas *Iberia* (España), *British Airways* (Reino Unido), *Aer Lingus* (Irlanda) y *Vueling* (España). Creado a principios de 2011, IAG es uno de los grupos más grandes de Europa.¹⁵

El caso de IAG es más complicado, dado que dentro de la estructura del grupo se encuentran aerolíneas británicas y españolas. El problema de la propiedad que hemos explicitado anteriormente les afectó de lleno, sobre todo a las aerolíneas españolas *Iberia* y *Vueling*, que, podrían dejar de volar en cielo europeo si no cumplen sus obligaciones.

Si se produce la salida de Reino Unido, los socios de IAG dejarían de ser comunitarios, es decir, no estarían dentro de la Unión Europea, lo que haría poder perder su licencia para volar. En particular, el caso de la española *Iberia* es más controvertido ya que tiene que demostrar que más del 50% de su capital está en manos europeas. A decir verdad, *Iberia* está en manos de IAG al completo, aunque *Iberia* alega que “los derechos de voto están repartidos entre la matriz (49,9%) y *Garanair* (50,01%), sociedad en manos de *El Corte Inglés*” (Valero, 17/01/2019), con lo cual tiene la mitad de su propiedad en España.

Estos hechos siguen teniendo consecuencias económicas. Ya en 2016 mostró los datos obtenidos de su ejercicio y resultó ser un buen año para IAG porque obtuvo unos beneficios netos de 1.484 millones de euros (*FlyNews*, 29/10/2016). Aunque con una libra esterlina más débil, ese año no se consiguieron los resultados esperados ya que hubo “un descenso de los ingresos de 1.082 millones de euros”. (Calvo, 29/10/2016)

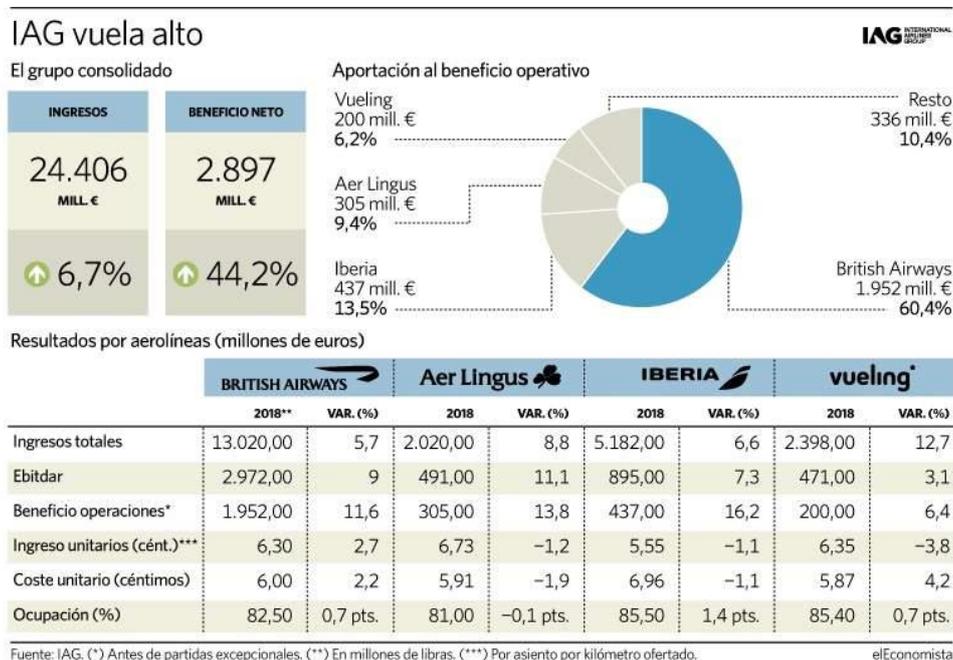
Lo cierto es que sin duda en 2018 obtuvo unos mejores resultados y piensa seguir con la actividad en 2019 ante cualquier imprevisto. Dentro de IAG, *Iberia* es la que más ha aumentado su beneficio, según *El Economista*, con 437 millones de euros y unos ingresos de 5.182 millones de euros. (Semprún, 28/02/2019)

¹⁴ Holding: término que se refiere a una sociedad comercial que posee la mayoría de las acciones y, además, administra la actividad financiera de un grupo de empresas.

¹⁵ La información sobre IAG es extraída de <http://www.es.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240950&p=aboutoverview>
Último acceso: 19/06/2019

En la siguiente imagen veremos algunos de los datos económicos con relación al holding en el año 2018:

Figura 3.1 Beneficios obtenidos para de las diferentes aerolíneas de IAG en 2018



Fuente: El Economista (<https://bit.ly/2wSfixM>)

Tras todo este desconcierto, se han generado varias reacciones y se especula cómo podrían seguir manteniendo su actividad en la industria aérea, aunque el Consejero Delegado de IAG dejaba clara su postura: “No creemos que llegue a producirse un escenario de Brexit Duro, pero si ocurre, estamos preparados”. Además, confirmaba que “ninguna aerolínea dejará de volar”. (Walsh, 2019)

Las soluciones que propone IAG sería en primer lugar “[limitar] la presencia de accionistas no comunitarios en su capital social hasta un 47,5%” (Ginés, 15/02/2019), es decir, con ese porcentaje de accionistas no comunitarios ya podría cumplir la norma de tener como mínimo un 51% de capital a manos de accionistas europeos. Y no solo eso, sino que podrían estar presionando a los accionistas no europeos a vender sus acciones.

Según se documenta en el diario *Preferente* (25/01/2019), en su mayoría, actualmente, estarían los accionistas estadounidenses *Qatar Airways* y *BlackRock*, y el

británico *Standard Life Aberdeen*. Además, el holding ha creado otra marca *low-cost*¹⁶ llamada ‘LEVEL’, con la que podrá seguir operando sus vuelos desde Austria.

A pesar de ello, las medidas que piensa tomar IAG no serían suficientes para Bruselas, que las tacha de “absurdas”, y ha decidido conceder una prórroga de siete meses para que las aerolíneas puedan reorganizarse ante sus obligaciones y regular sus medidas para no perder así sus derechos de vuelo.

3.2.2 *Ryanair*

Fundada en 1985 por Tony Ryan, *Ryanair* es una aerolínea *low-cost* que tiene origen en Irlanda y fue una de las primeras en investigar nuevas formas de reducir en costes a la hora de volar, un tema por el que más de una vez se ha visto envuelta en polémica.

Realmente, aunque la compañía tenga su base en Dublín, que pertenece a la República de Irlanda y no a Reino Unido, también se ve salpicada por escándalo del Brexit. Por este motivo, también ha decidido ponerse en marcha para prevenir las consecuencias que le deparan si finalmente se produce el divorcio con Europa.

Esta compañía es una de las más importantes de Europa; de hecho, para la demanda española, está en el puesto número uno, por encima de *Iberia*. El pasado año 2018 viajaron 141,2 millones de turistas y 19,8 de ellos fueron españoles. (Chuet-Missé, 2019) Ese año alcanzó los 1.450 millones de euros de ingreso, un 10% más de beneficio que el año anterior. (Ramón, 22/05/2018)

En 2017, *Ryanair* reaccionó ante el Brexit y dio un ultimátum para presionar al gobierno diciendo que, si no se quedaba con los mismos derechos que tenía hasta entonces, podía cancelar vuelos y, además, traspasar su flota de Reino Unido a otro país de Europa a principios de 2019. (*La Información*, 24/07/2017)

La aerolínea anunciaba con estas palabras que estaba dispuesta a hacer lo que fuese con tal de mantener su legalidad: “Tenemos planes de contingencia en marcha, y como siempre, nos adaptaremos a las circunstancias cambiantes en función del interés de nuestras circunstancias y accionistas”. (2017)

¹⁶ *Low-cost*: término en inglés usado para referirse a la actividad que se basa en la reducción de costes. Literalmente significa ‘bajo coste’.

De momento, ha llevado a cabo varias acciones. Este año se le ha concedido a la aerolínea irlandesa un certificado de operador aéreo con el que podrá seguir manteniendo su actividad dentro y fuera de destinos de la Unión Europea con total seguridad.

Ante la norma impuesta por Bruselas con respecto a la propiedad, al igual que el grupo IAG, *Ryanair* ha decidido vetar a los accionistas no comunitarios en su derecho a voto para no poner en peligro su licencia, según el periódico *El País*. (Muñoz, 11/03/2019)

Ante el temor de un posible escenario post-Brexit, la aerolínea ha movido el material que tenía en talleres de Reino Unido a otros puntos de Europa. Literalmente, les preocupa que pueda implicar que tardemos más en obtener el material necesario para arreglar averías de sus aviones en aeropuertos europeos. (*Preferente*, 02/03/2019)

En señal de protesta, Michael O’Leary, CEO de *Ryanair*, ha decidido incorporar a sus aviones unos logotipos con el lema ‘*Ryanair says vote remain in Europe*’ (*Ryanair dice vota permanecer en Europa*), para apoyar a Reino Unido y que finalmente continúe en la Unión Europea.

Figura 3.2 Michael O’Leary, director ejecutivo de *Ryanair*, posando junto al político George Osborne



Fuente: (<http://fortune.com/2016/05/17/ryanair-oleary-brexit/>)

3.2.2 *easyJet*

La compañía británica de bajo coste *easyJet* también ha tenido complicaciones tras los efectos de la incierta salida. Como hemos podido ver anteriormente, esta aerolínea tiene su sede en Londres-Luton, y, además, está dividida a su vez en tres aerolíneas repartidas por distintos países de Europa. La principal es la británica, que opera con 157 aviones, después estaría la austriaca, con 130, y, por último, la pionera suiza, con tan solo 30.

En 2017, tras la celebración del referéndum, ya se vio reflejado un descenso en sus ingresos y beneficios. En concreto, *easyJet* obtuvo 305 millones de libras de beneficio, un 30% menos que en el ejercicio anterior. No obstante, según la aerolínea, “se está recuperando a pesar del impacto negativo de la libra esterlina”. (*FlyNews*, 27/11/2017)

Además, la *low-cost* se queja de que “[l]as numerosas dudas sobre el Brexit han reducido la demanda de vuelos por parte de los consumidores” (2019). Para despejar esas dudas, en su página web, *easyJet* ha querido responder a varias cuestiones acerca del Brexit. En una de ellas ha querido dejar claro al turista lo siguiente:

[I]ndependientemente del resultado del Brexit, podrás volar con nosotros entre el Reino Unido y la UE, así como en rutas dentro de la UE. Incluso si no hay acuerdo, la Comisión Europea y el gobierno del Reino Unido han declarado que las aerolíneas del Reino Unido todavía podrán operar vuelos entre la UE y el Reino Unido. (*Sitio Web Oficial de easyJet*)

Frente a esta situación, y al igual que *Ryanair*, para evitar los posibles daños, ha diseñado un plan en el que traspasa parte de su flota y aviones de su sede central de Londres-Luton a su otra nueva división *easyJet Europe*, con sede en Austria. En concreto, “ha transferido más de 1.000 pilotos y ha vuelto a emitir 3.300 licencias de tripulación de cabina”. (*Preferente*, 08/02/2019). De esta manera, si una salida inmediata le impidiera volar desde Londres, podría continuar su actividad desde Austria.

Mientras Reino Unido — a su parecer — sigue poniendo trabas, *easyJet* intenta afianzar su estrategia para aumentar el mercado diseñando más rutas entre países de todo el mundo. Para ello, ha creado un programa llamado ‘WorldWide by *easyJet*’ en el que se alía con *Emirates*, la aerolínea con sede en Dubái, y sumar más trayectos conectando Europa y Oriente Medio, entre otros muchos destinos. (*Europa Press*, 21/11/2018)

3.2.3 Otros casos

No solo se ven afectadas estas compañías aéreas. A continuación, veremos otros casos de problemas en diferentes ámbitos del sector de la aviación.

Por ejemplo, la compañía aérea *Flybe* se puso en venta en 2018 por los efectos causados por el Brexit, como la poca demanda y la devaluación de la libra esterlina. Después de comprobar las pocas ganancias obtenidas en ese ejercicio, decidió tomar medidas y salir a bolsa, aunque su CEO, Christine Ourmières-Widener, explicara que tenían “una estrategia que [funcionaba]”, no era lo suficiente para mantener la aerolínea ya que tenían trabas desde fuera y no podían hacerse cargo de los sobrecostos del combustible, pero “buscará garantizar el empleo para [sus trabajadores]”. (A21, 2019). Sus acciones subieron ese año un 30% hasta las 20 libras. Incluso antes de salir a bolsa, ya tenía compradores interesados, entre ellos se encuentran el grupo IAG y *Virgin Atlantic Airways*.

Otra compañía que se ve con complicaciones es *Airbus*. La aerolínea tiene grandes talleres en Reino Unido donde se fabrican las alas de la mayoría de los aviones civiles. Ante la posible efectividad del acuerdo de salida, Tom Enders, presidente de *Airbus*, ha mostrado su descontento y ha decidido paralizar las inversiones en ese país. (Pizá, 24/01/2019). Además, está decidido a mover de país su producción si fuera necesario: “Hay un montón de países a los que les encantaría construir las alas para los aviones *Airbus*”. (Enders, 2019)

Después del posible aislamiento tras la ruptura con Europa, son muchas las dudas que surgen. Los pilotos de aviones piden que se reconozcan sus licencias porque podrían perderlas al dejar de ser Reino Unido miembro de EASA, la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y volver a ser emitidas por un gran coste, según explica *Hosteltur*. (Ramón, 17/09/2018)

Como acabamos de ver, para no correr ese riesgo, la compañía *easyJet* ha preferido cambiar sus licencias británicas por licencias registradas en Austria, aunque Theresa May (2018) ha matizado que Reino Unido seguirá formando parte de AESA. Ante esa posibilidad, la Autoridad de Aviación Civil (CAA) prefiere contratar a personal que se encargue de emitir las licencias y certificados de aviones en caso de que se separe de AESA. (Ramón, 07/09/2018)

3. 3 Previsiones post-Brexit para la aviación

Si bien es cierto que nadie puede adivinar aún cómo será el desenlace para Reino Unido, algunas de las aerolíneas anteriormente mencionadas ya pueden intuir qué futuro les espera según sus actos ante el comunicado de Bruselas.

[E]asyJet, por ejemplo, depende del tipo de acuerdo al que se llegue con respecto a la salida de la UE. En una entrevista a *Hosteltur* (27/05/2019) explicó que, con una salida forzada, cada una de sus aerolíneas tendría unas “determinadas rutas”, pero llevaría más aviones a la filial austríaca por estar en territorio europeo. En cambio, con un ‘Brexit Blando’, podría seguir su actividad tal y como la está llevando hasta ahora. De momento, siguiendo con las normas establecidas, sus planes son los de poner a la aerolínea en manos comunitarias, es decir, llevar su sede central a Austria.

El caso de *Iberia* y *Vueling*, integrantes del grupo IAG, es distinto. A pesar de las declaraciones que hizo a principios de este año: “confiamos en que cumpliremos con las normas de propiedad y control de la UE y Reino Unido posteriores al Brexit”, la Comisión Europea todavía no ha confirmado que la aerolínea haya presentado su plan. (Ramón, 18/01/2019)

Aunque el Gobierno de España se haya reunido junto con la Comisión Europea para solucionar el problema de propiedad de la aerolínea y poder operar sus vuelos en Europa, sin presentar ese plan las compañías aéreas españolas podrían perder su licencia. Las empresas de aviación civil desean que se instauren lo antes posible los nuevos acuerdos por si empeora la situación actual y poder seguir adelante con sus funciones.

Para finalizar, el director de política de la CAA, Tim Johnson, sentenció que quería “promover acuerdos bilaterales de seguridad operacional de la aviación con Estados Unidos, Canadá y Brasil, las tres principales naciones fabricantes de aviones civil fuera de Europa”. (2018)

Después de leer el artículo “Brexit: A Transatlantic Perspective Aviation” de Michael Goldman y Ulrich Schulte-Strathaus (2017)¹⁷, ellos mismos plantean cuatro

¹⁷ Ulrich Schulte-Strathaus fue asignado Secretario General de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) en 2002 y mantuvo su cargo durante diez años hasta 2012.

posibles escenarios que podrían aparecer después del Brexit con relación a las empresas aeroespaciales:

- **Sin Brexit**

Reino Unido retiraría su intención de abandono y seguiría perteneciendo a la Unión Europea. Los expertos creen esta opción poco probable.

- **‘Brexit Blando’**

Las normas actuales del mercado único que permiten la aviación seguirían siendo válidas con un acuerdo de transición de dos años entre Reino Unido y la UE. Probablemente, un ‘Brexit Blando’ llevaría a Reino Unido a mantener un acuerdo del tipo Cielos Abiertos como el que tiene con Canadá, pero manteniendo las normas del mercado único.

- **‘Brexit Duro’**

Reino Unido abandonaría la Unión Europea, eliminando así el acuerdo de transición de mercado único y la aviación pasaría a ser regida por acuerdos bilaterales entre su gobierno y los 27 países miembros de la UE, aceptando obligaciones que pueden ser muy restrictivas para las aerolíneas, sobre todo para las de bajo coste.

- **‘Brexit Blando’ alternativo**

Habría un mayor acuerdo comercial entre Reino Unido y la Unión Europea, pero las aerolíneas británicas, aunque estarían sujetas a ellos en todos los derechos y regulaciones sobre aviación, no podrían tener decisiones sobre esas normas. Esta es otra opción poco probable ya que Theresa May rechazó esta posibilidad.

En cualquier caso, el Consejo Europeo ya emitió un comunicado de prensa dejando constancia que “la Unión Europea toma las medidas necesarias para seguir garantizando un nivel de seguridad elevado en su espacio aéreo en caso de que Reino Unido abandone la UE sin un acuerdo negociado”. (Consejo de la UE, 22/02/2019)

Conclusiones

Para concluir este trabajo, apuntaremos que, en general, el Brexit ha supuesto innumerables trabas para los negocios del Reino Unido y un razonable paso atrás para otros muchos ámbitos. Con un futuro tan incierto como no saber la vía que puede tomar la decisión del futuro Primer Ministro, resulta difícil llegar a una conclusión exacta de las condiciones en las que quedará el país.

En el primer capítulo del presente Trabajo de Fin de Grado se ha pretendido proporcionar un enfoque político del Brexit, detallando cada suceso desde el momento de la votación y los conflictos surgidos en Irlanda y Gibraltar, entre otros. Las diferentes opiniones dentro del propio partido conservador han desembocado en dos variantes del Brexit —los llamados ‘Brexit Duro’ y ‘Brexit Blando’. Es evidente que, por el momento, no se llega a un acuerdo definitivo, y, por ello, hemos querido exponer las posturas de cada lado.

El segundo capítulo versó básicamente sobre el turismo en Reino Unido. Aquí se expuso una amplia lista de los recursos naturales y culturales que podemos encontrar en las distintas áreas que conforman esta nación y se enumeraron algunos de los tipos de turismo que se pueden practicar. Aparte, con datos económicos y porcentajes extraídos de encuestas realizadas por la Oficina Nacional de Estadísticas de Reino Unido, se elaboró un perfil del turista británico emisor.

Con las consecuencias que ha supuesto el Brexit para el turismo, elaboramos el tercer y último capítulo, donde nos centramos con un sector muy concreto como es el de la aviación. En este apartado se desglosaron los problemas que afrontan algunas aerolíneas, tanto británicas como españolas, como son *Iberia*, *easyJet* o *Ryanair*. Directivos y propietarios de estas han decidido tomar diferentes decisiones ante las secuelas que les está dejando esta potencial separación con la Unión Europea, y así, poder continuar con su actividad aérea con normalidad. La implementación de estas medidas ya es una realidad, pero, no obstante, las cúpulas de las diversas compañías plantean diferentes escenarios para su futuro, tan incierto.

Después de leer considerables artículos de prensa mundial y documentarnos adecuadamente, hemos podido contrastar el descontento que impera entre los propios

habitantes del Reino Unido y entre diversas figuras políticas y autoridades de otros países, aun contando con el apoyo de Estados Unidos y Francia.

No podemos ignorar, además, que uno de los problemas relacionados con el Brexit es que la información es, comúnmente, sesgada: las opiniones de escritores en editoriales, revistas y periódicos, por ejemplo, se entremezclan con las de políticos y el propio pueblo. La falta de documentación fiable es evidente, al ser un tema muy actual y de alta repercusión social. Por eso, hay que saber dejar de lado la subjetividad y centrarse en lo que realmente importa a los ciudadanos que leen esas noticias.

Personalmente, no comparto la opinión de los euroescépticos porque creo que la Unión Europea es de gran ayuda, entre otras muchas cosas, por el libre movimiento de personas y mercancías entre los países miembros. De acuerdo con el presidente de *Airbus*, Tom Enders (2018), “el Gobierno de Theresa May no tiene ni idea de cómo aplicar el Brexit”. Además, la falta de concordancia dentro del partido conservador está haciendo que se retrase todo el proceso aún más y aumente la incertidumbre.

Creo que el Brexit ha sido una mala elección y, desde mi punto de vista, deberían haber meditado mejor todo el proceso antes de haber planteado la medida y no haber jugado con la ambigüedad de no decir claramente a los votantes sus intenciones reales.

Lo que sí es cierto es que esta salida ya está teniendo consecuencias y, en un futuro, es posible que se sigan agravando. Esto podría devastar, económicamente hablando, numerosas empresas de Reino Unido, que, poniéndose en el peor de los escenarios, ya han querido abandonar el país para prevenir ciertos problemas. Todo esto podría ir a más y afectar seriamente a la economía del país y la de otros muchos países que se vinculan directamente a él. Ejemplo de ello es España y la unión que tienen por ser uno de los países más elegidos para ir de vacaciones cada año por los británicos.

Aunque el turismo de Reino Unido sea un sector importante y se haya podido ver beneficiado por la devaluación de la libra esterlina, no está compensado con el daño que podría sufrir el país a largo plazo por una salida abrupta sin acuerdos de la UE, ya que podría dificultar las relaciones con otros países. Además, estamos presenciando un efecto contagio en otros países, como Grecia o Países Bajos, aun sin saber cómo evolucionará este proceso, lo que supone otro gran peligro.

De momento, a pesar de que todas las ideas estén en el aire, lo más sensato para muchos es optar por un 'Brexit Blando'. Mientras tanto, debemos esperar a que sea elegido el nuevo Primer Ministro para salir de dudas. Muchos creen que el ex alcalde de Londres, Boris Johnson, será quien tome el bastón de mando y, viendo sus antecedentes en política, ya podemos intuir qué derrotero tomará el marco político del país.

Referencias Bibliográficas

Aena. (2019). Reino Unido. *Aena*.

Recuperado de <http://www.aena.es/es/corporativa/reino-unido.html>

Último acceso: 21/06/2019

Alonso, I. (11 de enero de 2019). ¿Qué habrá que hacer para viajar a Reino Unido después del Brexit? *ABC*.

Recuperado de https://www.abc.es/internacional/abci-habra-hacer-para-viajar-reino-unido-despues-brexit-201901111501_noticia.html

Último acceso: 23/06/2019

Aviación Digital. (5 de diciembre de 2018). Aerolíneas regionales advierten del colapso aéreo por el Brexit. *Aviación Digital*.

Recuperado de <https://aviaciondigital.com/aerolineas-regionales-advienten-colapso-aereo-por-brexit/>

Último acceso: 21/06/2019

Aviación Digital. (3 de enero de 2019). El Corte Inglés coartada para Iberia ante el Brexit, en manos de AESA. *Aviación Digital*.

Recuperado de <https://aviaciondigital.com/corte-ingles-coartada-iberia-ante-el-brexit-en-manos-de-aesa/>

Último acceso: 21/06/2019

Baena, P. (21 de enero de 2018). Los pasos que deberán dar los españoles en Reino Unido para permanecer tras el Brexit. *La Vanguardia*.

Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/internacional/20180621/45305042494/brexit-pasos-residentes-permanecer-reino-unido.html>

Último acceso: 23/06/2019

BBC Mundo. (24 de junio de 2016). 8 razones por las que ganó el Brexit en el referendo sobre la permanencia de Reino Unido en la Unión Europea. *BBC*.

Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-36619175>

Último acceso: 23/06/2019

Calvo, L. (29 de octubre de 2016). IAG: El Brexit le cuesta 162 millones de euros. *Fly News*.

Recuperado de <https://fly-news.es/aviacion-comercial/aerolineas/iag-el-brexit-le-cuesta-162-millones-de-euros/>

Último acceso: 21/06/2019

Canales, X. (4 de diciembre de 2013). Turismo cinematográfico: 30 casos que han impulsado destinos. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/125790_turismo-cinematografico-30-casos-han-impulsado-destinos.html

Último acceso: 23/06/2019

Canal-Soler, J. (21 de agosto de 2015). Ruta literaria en Londres. *Apunts de Viatge*.

Recuperado de <http://www.apuntsdeviatge.com/2015/08/ruta-literaria-en-londres.html>

Último acceso: 23/06/2019

Carretero Negrete, A. (2017). *Brexit*. (Trabajo Fin de Grado). Universitat de Barcelona.

Recuperado de <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/108494>

Último acceso: 23/06/2019

Civitatis. (2019). Qué ver y hacer en Londres. *Civitatis*.

Recuperado de <https://www.londres.es/que-ver>

Último acceso: 23/06/2019

Consejo de la Unión Europea. (22 de febrero de 2019). Garantizar la seguridad aérea tras el Brexit. *Consejo de la Unión Europea*.

Recuperado de <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2019/02/22/ensuring-safe-flying-after-brexit/>

Último acceso: 21/06/2019

Cotizalia. (26 de noviembre de 2018). Flybe se dispara un 30% en la bolsa de Londres ante el interés de IAG y Virgin. *El Confidencial*.

Recuperado de https://www.elconfidencial.com/mercados/2018-11-26/iag-aerolinea-flybe-compra-bolsa-londres_1669018/

Último acceso: 21/06/2019

De Assis Silvestre, A. B. (2017). *El impacto del Brexit*. (Trabajo Fin de Grado) Universidad de Valladolid.

Recuperado de: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/27193>

Último acceso: 23/06/2019

De Miguel, B., De Miguel, R. y E. Cué, C. (25 de noviembre de 2018). España desbloquea el Brexit tras una triple garantía sobre Gibraltar. *El País*.

Recuperado de https://elpais.com/internacional/2018/11/24/actualidad/1543065468_446781.html

Último acceso: 23/06/2019

EasyJet. (2019). Brexit.

Recuperado de <https://www.easyjet.com/es/ayuda/embarcar-y-volar/brexit>

Último acceso: 21/06/2019

EFE. (10 de noviembre de 2017). May fija la hora del brexit y avisa de que el proceso no tiene marcha atrás. *Agencia EFE*.

Recuperado de <https://www.efes.com/efe/espana/mundo/may-fija-la-hora-del-brexit-y-avisa-de-que-el-proceso-no-tiene-marcha-atras/10001-3434110>

Último acceso: 23/06/2019

EFE. (13 de septiembre de 2018). La Semana de la Moda de Londres arranca mañana por primera vez sin pieles. *Agencia EFE*.

Recuperado de <https://www.efe.com/efe/espana/gente/la-semana-de-moda-londres-arranca-manana-por-primera-vez-sin-pieles/10007-3748168>

Último acceso: 23/06/2019

EFE. (10 de diciembre de 2018). Un “brexit” sin acuerdo dejaría 2.300 empresas afectadas por la insolvencia. *El Diario*.

Recuperado de https://www.eldiario.es/economia/acuerdo-dejaria-empresas-afectadas-insolvencia_0_844816057.html

Último acceso: 23/06/2019

El Confidencial. (22 de noviembre de 2018). Sturgeon afirma que Escocia sufre el coste del Brexit por no ser independiente. *El Confidencial*.

Recuperado de https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-11-22/brexit-escocia-nicola-sturgeon-coste-independencia_1662138/

Último acceso: 23/06/2019

El País. (30 de marzo de 2017). Documento: la carta íntegra del Brexit. *El País*.

Recuperado de https://elpais.com/internacional/2017/03/29/actualidad/1490790252_833297.html

Último acceso: 23/06/2019

El País. (12 de julio de 2018). La diferencia entre BREXIT DURO y BREXIT BLANDO, en tres minutos. *YouTube*.

Recuperado de https://www.youtube.com/watch?list=PLLeEzCJHXCiX1PjgvT2ZjKuYtrcq4pU1G_&time_continue=169&v=xmbuajd7G1A

Último acceso: 23/06/2019

El País. (11 de octubre de 2018). Claves sobre Irlanda y el Brexit. *YouTube*.

Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=laCVyDjGV-k>

Último acceso: 23/06/2019

Euronews. (23 de junio de 2017). El impacto del Brexit en Irlanda. *YouTube*.

Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=NUBAwzr3xPk>

Último acceso: 23/06/2019

Europa Press. (23 de agosto de 2018) España fue el quinto país emisor de visitantes al Reino Unido en 2017. *Europa Press*.

Recuperado de <https://www.europapress.es/turismo/mundo/noticia-espana-fue-quinto-pais-emisor-visitantes-reino-unido-2017-20180823142406.html>

Último acceso: 23/06/2019

Europa Press. (21 de noviembre de 2018). easyJet se alía con Emirates para conectar vuelos que unan Europa con Oriente Medio. *Europa Press*.

Recuperado de <https://www.europapress.es/turismo/transportes/aerolineas/noticia-easyjet-alia-emirates-conectar-vuelos-unan-europa-oriente-medio-20181121102731.html>

Último acceso: 21/06/2019

Europa Press. (10 de enero de 2019). Las aerolíneas, preocupadas por si los planes para un Brexit sin acuerdo no son suficientes. *Europa Press*.

Recuperado de <https://www.europapress.es/turismo/transportes/aerolineas/noticia-aerolineas-preocupadas-si-planes-brexite-acuerdo-no-son-suficientes-20190110122159.html>

Último acceso: 21/06/2019

Expansión. (2 de abril de 2019). Lex FT: A easyJet no le perjudica el Brexit. *Expansión*.

Recuperado de <http://www.expansion.com/opinion/2019/04/02/5ca2722922601d26278b45a6.html>

Último acceso: 21/06/2019

Gastesi, A. (15 de enero de 2019). Vueling y Ryanair dominan las rutas más afectadas por un Brexit duro. *La Vanguardia*.

Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/economia/20190115/454145329361/vueling-ryanair-brexit-duro-vuelos-reino-unido.html>

Último acceso: 21/06/2019

Gil, A. (13 de noviembre de 2018). Ante un Brexit sin acuerdo, Bruselas plantea un visado para estancia de más de tres meses para ciudadanos británicos. *El Diario*.

Recuperado de https://www.eldiario.es/internacional/Bruselas-Brexit-Reino-Unido-UE_0_835367074.html

Último acceso: 23/06/2019

Ginés, G. (15 de febrero de 2019). Bruselas tilda de “absurdo” el plan de IAG para sortear el Brexit. *ABC*.

Recuperado de https://www.abc.es/economia/abci-bruselas-tilda-absurdo-plan-para-sortear-brexit-201902151803_noticia.html

Último acceso: 21/06/2019

Goldman, M. & Schulte-Strathaus, U. (2017). Brexit: A Transatlantic Aviation Perspective. *The Air & Space Lawyer*, 4 (30). Pp: 1-7. American Bar Association.

Retrieved from http://www.sgbdc.com/ASL_v030n04_GoldmanStrathaus.pdf

Last access: 21/06/2019

Hernández Velasco, I. (23 de junio de 2016). Guía rápida de argumentos a favor y en contra del Brexit. *El Mundo*.

Recuperado de <https://www.elmundo.es/internacional/2016/06/23/57694fe622601d905c8b456c.html>

Último acceso: 23/06/2019

Hinojosa, V. (24 de agosto de 2017). Brexit: los aeropuertos británicos alertan de una posible caída de demanda. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/123657_brexit-aeropuertos-britanicos-alertan-posible-caida-demanda.html

Último acceso: 21/06/2019

Hola. (23 de mayo de 2012). Los 10 destinos literarios de Gran Bretaña. *Hola*.

Recuperado de <https://www.hola.com/viajes/2012052358653/destinos-literarios-gran-bretana/>

Último acceso: 23/06/2019

Horsfield, G. (24 de mayo de 2019). Travel trends estimates: overseas residents in UK. *Office for National Statistics*.

Retrieved from <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/leisureandtourism/datasets/overseasresidentsvisitsstotheuk>

Last access: 23/06/2019

Hosteltur Economía. (13 de octubre de 2017). Reino Unido registra cifras records en turismo por la caída de la libra. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/124546_reino-unido-registra-cifras-records-turismo-caida-libra.html

Último acceso: 23/06/2019

Hosteltur Economía. (5 de febrero de 2019). Un Brexit sin acuerdo dejará sin empleo a 7.000 personas en el turismo. *Hosteltur*.

Recuperado de: https://www.hosteltur.com/126635_un-brexit-sin-acuerdo-dejara-sin-empleo-a-700000-personas-en-el-turismo.html

Último acceso: 23/06/2019

Infobae. (18 de febrero de 2019). Herencia británica y diseñadores emergentes en el excéntrico calendario del London Fashion Week. *Infobae*.

Recuperado de <https://www.infobae.com/tendencias/2019/02/18/herencia-britanica-y-disenadores-emergentes-en-el-excentrico-calendario-del-london-fashion-week/>

Último acceso: 23/06/2019

Instituto de Turismo de España (Turespaña). (2018). Estudios de Mercados Turísticos Emisores. *Turespaña*.

Recuperado de http://www.turismecv.com/wp-content/uploads/2018/11/Informe-Turespa%C3%B1a-UK_Mercado-Emisor-jun-2018.pdf

Último acceso: 23/06/2019

Ireland. (2019) Armagh. *Ireland*.

Retrieved from <https://www.ireland.com/es-es/destinos/northern-ireland/county-armagh/armagh/>

Last access: 23/06/2019

Knoema. (2019). Reino Unido.

Recuperado de <https://knoema.es/atlas/Reino-Unido>

Último acceso: 23/06/2019

La Información. (24 de julio de 2017). Ultimátum de Ryanair: amenaza con llevar su flota al continente por el Brexit. *La Información*.

Recuperado de https://www.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/economia/ryanair-trasladar-europa-continental-brexite_0_1047495722.html

Último acceso: 21/06/2019

La Vanguardia. (29 de marzo de 2019). El Reino Unido remarca que “nada cambia” para el turismo tras el “brexit”. *La Vanguardia*.

Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/vida/20190329/461319967934/el-reino-unido-remarca-que-nada-cambia-para-el-turismo-tras-el-brexit.html>

Último acceso: 23/06/2019

Lake District National Park. (2019).

Retrieved from <https://www.lakedistrict.gov.uk/>

Last access: 23/06/2019

Lebrón, S. Geografía Turística. Reino Unido. *Wordpress*.

Recuperado de <https://geografiasturisticas.wordpress.com/europa/islas-britanicas/reino-unido/>

Último acceso: 23/06/2019

López, A. (1 de noviembre de 2018). Halloween: La mejor opción para pasarlo de miedo. *El País*.

Recuperado de https://elpais.com/elpais/2018/10/31/actualidad/1540969822_311475.html

Último acceso: 23/06/2019

March, S. (27 de noviembre de 2017). Easyjet pierde más de un 30% con respecto al año fiscal de 2016. *Fly News*.

Recuperado de <https://fly-news.es/aviacion-comercial/aerolineas/easyjet-resultados-2017/>

Último acceso: 21/06/2019

Maza, C. (15 de enero de 2018). ¿Y si al final no hay Brexit? *El Confidencial*.

Recuperado de https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2019-01-15/consecuencias-si-no-hay-brexit_1757918/

Último acceso: 23/06/2019

Muñoz, R. (11 de marzo de 2019). Ryanair se blindará definitivamente para enfrentar un ‘Brexit duro’. *El País*.

Recuperado de https://elpais.com/economia/2019/03/11/actualidad/1552306540_091257.html

Último acceso: 21/06/2019

Murga, A. (23 de octubre de 2018). Ryanair se blindará de sus accionistas británicos ante un posible ‘Brexit duro’. *El Español*.

Recuperado de https://www.elespanol.com/economia/empresas/20181023/ryanair-blinda-accionistas-britanicos-posible-brexite-duro/347466181_0.html

Último acceso: 21/06/2019

National Geographic en Español. Turismo cinematográfico. *National Geographic en Español*.

Recuperado de <https://www.ngenespanol.com/travel/escenarios-que-el-cine-hizo-famosos-peliculas-viajes/>

Último acceso: 23/06/2019

Ortega, J. L. (20 de noviembre de 2018). El Brexit: la “gran preocupación” de los hoteleros españoles. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/109864_el-brexite-la-gran-preocupacion-de-los-hoteleros-espanoles.html

Último acceso: 23/06/2019

Peak District National Park. (2019).

Retrieved from <https://www.peakdistrict.gov.uk/visiting>

Last access: 23/06/2019

Pizá, P. (24 de enero de 2019). Airbus: un Brexit duro puede hacer ‘volar’ de UK la fabricación de 1.600 alas al año. *El Confidencial*.

Recuperado de https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-01-24/airbus-reino-unido-brexite-duro_1779938/

Último acceso: 21/06/2019

Preferente. (25 de enero de 2018). Brexit hunde a las aerolíneas de la UE: calculan pérdidas de 4700 millones. *Preferente*.

Recuperado de <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/brexite-hunde-a-las-aerolineas-de-la-ue-calculan-perdidas-de-4700-millones-272784.html>

Último acceso: 21/06/2019

Preferente. (18 de enero de 2019). IATA advierte del límite de vuelos en caso de un Brexit duro. *Preferente*.

Recuperado de <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/iata-avisa-del-limite-de-vuelos-en-caso-de-un-brexite-duro-284450.html>

Último acceso: 21/06/2019

Preferente. (30 de enero de 2019). La solución que baraja IAG: obligar a sus socios no europeos a vender sus acciones. *Preferente*.

Recuperado de <https://www.preferente.com/noticias-de-turismo/la-solucion-que-baraja-iag-obligar-a-sus-socios-no-europeos-a-vender-las-acciones-284936.html>

Último acceso: 21/06/2019

Preferente. (8 de febrero de 2019). Brexit: Easyjet ya está lista para volar bajo licencia austríaca. *Preferente*.

Recuperado de <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/brexite-easyjet-ya-esta-listo-para-volar-bajo-licencia-austriaca-285264.html>

Último acceso: 21/06/2019

Preferente. (2 de marzo de 2019). Ryanair traslada a países de la UE parte de su material por el Brexit. *Preferente*.

Recuperado de <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/ryanair-traslada-a-paises-de-la-ue-parte-de-su-material-por-el-brex-286009.html>

Último acceso: 21/06/2019

R. Suanzes, P. (6 de febrero de 2019). Donald Tusk: “Hay un lugar especial en el infierno para quienes promovieron el Brexit sin un plan”. *El Mundo*.

Recuperado de <https://www.elmundo.es/internacional/2019/02/06/5c5acf3bfc6c83c16d8b45d7.html>

Último acceso: 23/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (19 de abril de 2018) Aena rechaza hacerse con el control total del Aeropuerto de Londres Luton. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/127534_aena-rechaza-hacerse-control-total-aeropuerto-londres-luton.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (22 de mayo de 2018). Ryanair incrementa sus beneficios un 10% en su año más difícil. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/128250_ryanair-incrementa-sus-beneficios-10-su-ano-dificil.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (7 de septiembre de 2018). El Reino Unido elabora un plan para proteger su sector aéreo del Brexit. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/108677_el-reino-unido-elabora-un-plan-para-proteger-su-sector-aereo-del-brex-108677.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (17 de septiembre de 2018). ¿Qué pasará con las licencias de piloto después del Brexit? *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/108830_que-pasara-con-las-licencias-de-pilotos-despues-del-brexit.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (4 de enero de 2019). Ryanair se prepara para el post Brexit y saca un certificado en Reino Unido. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/125811_ryanair-se-prepara-para-el-post-brexit-y-saca-un-certificado-en-reino-unido.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (18 de enero de 2019). España y la CE buscan una fórmula post Brexit para Iberia y Vueling. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/126256_espana-y-la-ce-buscan-una-formula-post-brexit-para-iberia-y-vueling.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (4 de febrero de 2019). Plaza final a las aerolíneas para cumplir la normativa UE en un Brexit duro. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/126621_plazo-a-las-aerolineas-para-cumplir-la-normativa-ue-ante-un-brexit-duro.html

Último acceso: 21/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (17 de mayo de 2019). Juego de Tronos triplica las búsquedas de destinos de rodaje, dos en España. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/128778_juego-de-tronos-triplica-las-busquedas-de-destinos-de-rodaje-dos-en-espana.html

Último acceso: 23/06/2019

Ramón Vilarasau, D. (27 de mayo de 2019). “Tras el Brexit, habrá una sola EasyJet: única marca y servicio”. *Hosteltur*.

Recuperado de https://www.hosteltur.com/128959_tras-el-brexit-habra-una-sola-easyjet-unica-marca-y-servicio.html

Último acceso: 21/06/2019

Redacción A21. (28 de agosto de 2018). Sin acuerdo post Brexit, aviones británicos “no volarían”. *A21*.

Recuperado de <https://a21.com.mx/aeronautica/2018/08/28/sin-acuerdo-post-brexit-aviones-britanicos-no-volarian>

Último acceso: 21/06/2019

Redacción A21. (24 de junio de 2019). Flybe a la venta por brexit y combustible caro. *A21*.

Recuperado de <https://a21.com.mx/aerolineas/2018/11/14/flybe-la-venta-por-brexit-y-combustible-carro>

Último acceso: 21/06/2019

Reyes, Ó. (24 de junio de 2019). Turbulencias en las aerolíneas. *La Razón*.

Recuperado de <https://www.larazon.es/economia/turbulencias-en-las-aerolineas-GB22016264>

Último acceso: 21/06/2019

Riobóo Buezo, D. (13 de abril de 2017). Guía para el turismo deportivo en el Reino Unido: Inglaterra, Escocia y Gales. *Deporadictos*.

Recuperado de <http://deporadictos.com/guia-para-el-turismo-deportivo-en-el-reino-unido-escocia-gales-e-inglaterra/>

Último acceso: 23/06/2019

RTVE. (24 de mayo de 2019). Theresa May anuncia su dimisión al no poder culminar el Brexit: “He hecho todo lo que he podido”. *RTVE*.

Recuperado de <http://www.rtve.es/noticias/20190524/may-anuncia-dimitira-7-junio/1944901.shtml>

Último acceso: 23/06/2019

Sampedro, S. (11 de noviembre de 2018). Reino Unido: un 'Brexit' sin acuerdo dejaría en el aire a 20 millones de turistas. *El Mundo*.

Recuperado de: <https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/alicante/2018/11/11/5be57c17468aebd74c8b466b.html>

Último acceso: 23/06/2019

Semprún, A. (28 de febrero de 2019). IAG se prepara para afrontar un Brexit duro: "Ninguna aerolínea dejará de volar". *El Economista*.

Recuperado de <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/9732084/02/19/IAG-se-prepara-para-afrontar-el-Brexit-ninguna-aerolinea-dejara-de-volar.html>

Último acceso: 21/06/2019

Tourism Ireland. (2019). Game of Thrones Campaign. *Ireland*.

Retrieved from <https://www.tourismireland.com/Marketing/Marketing-Highlights/Marketing-Catalogue/Game-of-Thrones-Campaign>

Last access: 23/06/2019

Travel Manager Internacional. (8 de abril de 2018). La industria de reuniones del Reino Unido crece en 2017. *Revista Travel Manager*.

Recuperado de <https://revistatravelmanager.com/la-industria-de-reuniones-del-reino-unido-crece-en-2017/>

Último acceso: 23/06/2019

Valero, M. (21 de enero de 2019). Fitur encara su año más incierto por el impacto del Brexit y el pelotazo de Turquía. *El Confidencial*.

Recuperado de https://www.elconfidencial.com/economia/2019-01-21/fitur-turismo-brexit-turistas-turquia_1765722/

Último acceso: 21/06/2019

Visit Britain. (2019). Canterbury. *Visit Britain*.

Retrieved from <https://www.visitbritain.com/es/es/inglaterra/sureste-de-inglaterra/canterbury>

Last access: 23/06/2019

Visit Scotland. (2019) Glasgow.

Retrieved from <https://www.visitscotland.com/es-es/destinations-maps/glasgow/>

Last access: 23/06/2019

Visit Wales (2019) Is Wales the castle capital of the world?

Retrieved from <https://www.visitwales.com/>

Last access: 23/06/2019

World Heritage Convention (UNESCO). Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. *UNESCO*.

Recuperado de

https://whc.unesco.org/es/list/?action=list&search=gran+breta%C3%B1a&searchSites=&search_by_country=&type=&criteria_restriction=®ion=&order=

Último acceso: 23/06/2019

ANEXO I

Índice de figuras

Figura 1.1 Mapa con los resultados del Brexit

Figura 1.2 Carteles de protesta en una manifestación contra el Brexit

Figura 1.3 Theresa May tras anunciar su dimisión

Figura 2.1 Cadgwith, Inglaterra

Figura 2.2 Catedral de Saint Giles, Edimburgo

Figura 2.3 Castillo de Conwy, Gales

Figura 2.4 La Calzada del Gigante, Irlanda del Norte

Figura 3.1 Beneficios obtenidos para de las diferentes aerolíneas de IAG en 2018

Figura 3.2 Michael O’Leary, director ejecutivo de *Ryanair*, posando junto al político George Osborne

Índice de gráficas

Gráfica 1.1 Votación del Brexit por edades

Gráfica 2.1 Miles de visitas al exterior

Gráfica 2.2 Principales áreas emisoras

Gráfica 2.3 Miles de visitas según el periodo anual

Gráfica 2.4 Motivación de turistas en los principales aeropuertos británicos

Índice de tablas

Tabla 2.1 Principales países emisores y su gasto

Tabla 2.2 Gasto total, gasto por visita y promedio de estancia