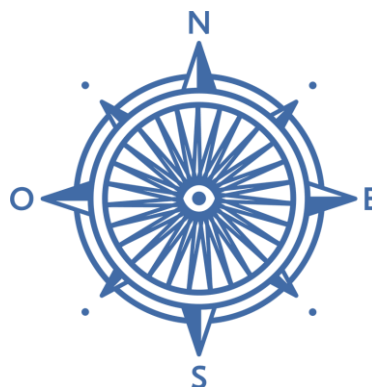


**Cátedra Marítimo-Portuaria
de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**



*IDENTIFICACIÓN DE LOS CUELLOS DE BOTELLA QUE SE
GENERAN EN LOS PUERTOS EN LO REFERIDO A LA
MERCANCÍA QUE ENTRA Y SALE DE CANARIAS*

Julio de **2022**

**Lourdes Trujillo
Andrea Rodríguez**

Índice de contenido

1.	Motivación del estudio.....	4
1.1	Antecedentes de la Comunidad Canaria: Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias y Regiones ultraperiféricas (RUP).....	5
2.	La logística como eslabón clave.....	7
3.	Trámites Aduaneros.....	10
3.1.	Impuestos.....	14
3.1.1.	Valor en Aduanas.....	14
3.1.2.	Arancel Exterior.....	14
3.1.3.	Impuesto General Indirecto Canario (IGIC).....	15
3.1.4.	Arbitrio Sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias (AIEM).....	15
3.1.5.	Impuestos Especiales.....	16
3.1.6.	Impuesto sobre los Gases Fluorados.....	16
3.1.7.	Impuesto de la Cerveza.....	16
3.1.8.	Impuesto sobre productos intermedios, alcohol y bebidas derivadas.....	17
3.1.9.	Impuesto sobre determinados medios de transporte.....	17
3.2.	Controles para-aduaneros o no aduaneros.....	17
3.2.1.	Control Sanitario.....	17
3.2.2.	Control de Sanidad Animal.....	17
3.2.3.	Control Fitosanitario.....	17
3.2.4.	Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia, y Regulación de las Exportaciones (SOIVRE).....	18
3.2.5.	Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES).....	19
3.3.	Ayudas al aprovisionamiento.....	21
3.3.1.	Régimen Especial de Abastecimiento (REA).....	21
3.3.2.	Medidas Específicas Arancelarias (MEA).....	23
3.4.	Punto de Inspección Fronterizo (PIF).....	23
3.5.	Ventanilla Única para el Comercio Exterior en Canarias (VEXCAN).....	25
4.	Trabajo de campo: Los operadores portuarios y la Aduana.....	25
4.1.	Preparación de los trabajos de campo.....	25

4.2. Descripción de información obtenida. Consideraciones previas	26
4.2.1. Incidencias extraídas del trabajo de campo	27
4.2.2. Valoración de la fiscalidad en Canarias.....	29
4.2.3. Valoración de los operadores a los servicios prestados.....	29
5. Conclusiones.....	30
6. Referencias	33
7. ANEXO.....	34

Índice de tablas

Tabla 1. Porcentaje de exportaciones e importaciones de la Comunidad Canaria en 2020	26
Tabla A.1. Tipo de entrevistados	34
Tabla A.2. Modelo de encuesta 1	34
Tabla A.3. Modelo de encuesta 2	41

Índice de figuras

Figura 1. Cadena logística	8
Figura 2. Itinerario de la mercancía en Canarias	13
Figura A.1. Valoración de los servicios prestados por las distintas administraciones.....	43

1. MOTIVACIÓN DEL ESTUDIO

¿Están todos los territorios de la Unión Europea (UE) igualmente integrados?, ¿Cómo son tratadas las regiones expuestas a condiciones excepcionales?

En lo que al conjunto de territorios que componen la Unión Europea (UE) se refiere, existen un total de 9 Regiones Ultraperiféricas (RUP) oficialmente reconocidas por la Unión. Estos territorios comparten el hecho de contar con peculiaridades que les dificulta adaptarse con facilidad, a los niveles de desarrollo y crecimiento del resto de la UE.

El Archipiélago Canario es una Comunidad Autónoma de España a la que se le califica de RUP, pero, además, desde antes de la condición de RUP, disfrutaba de un Régimen Económico Fiscal (REF) propio, que se mantiene vigente, aunque se ha visto adaptado en varias ocasiones. El REF permite que la Comunidad Canaria cuente con ayudas en ámbitos tanto fiscales como comerciales, con el objetivo de paliar las restricciones, derivadas de la insularidad. Mantener el REF en las Islas Canarias ha sido posible justamente gracias al reconocimiento del archipiélago como RUP, lo que ha servido de paraguas a este régimen especial, y ha posibilitado que este sobreviva tanto de cara al territorio nacional como al europeo.

Sin embargo, pese a que el Archipiélago Canario cuenta con múltiples ventajas, presenta grandes diferencias estructurales en lo que a los indicadores básicos de desarrollo y crecimiento se refiere, con respecto a la media nacional y al resto de Comunidades Autónomas (CCAA). Esta situación genera que muchos se pregunten qué sucede para que la región pese a contar con ayudas distintivas no alcance los niveles esperados de crecimiento económico.

La idea de este estudio surgió como consecuencia de que varios agentes del sector mostraban su disconformidad sobre el tratamiento de la mercancía en su paso por los puertos de la Comunidad Canaria. Los comentarios sugieren que la logística portuaria parece no estar funcionando como se espera dentro un puerto calificado como 24/7, es decir abierto 24 horas, 7 días a la semana.

Uno de los puntos más cuestionados con respecto a las especialidades del territorio son todos los aspectos relacionados con el tráfico de mercancías y en particular el trato con la Aduana. En concreto, tramitar la entrada y salida de insumos a la Región Canaria puede ser una tarea difícil, y la gestión de procesos precisa ser adaptada a las particularidades de la actividad comercial en las islas.

Con la finalidad de analizar el funcionamiento de Aduanas, especialmente en lo concerniente a su actividad durante fines de semana y días festivos, se procedió a estudiar las circunstancias en las que se desarrollan los controles aduaneros. El objetivo es que este análisis sirva de paso previo a una futura investigación sobre las disyuntivas que afloran.

Una de las cuestiones que llama la atención, es la pregunta parlamentaria¹ que comenta sobre el retraso de los despachos de las mercancías. A este respecto, considerándose que efectivamente se producen estos estancamientos, se plantea que se deben básicamente a la falta de personal en todas las instituciones encargadas del control fronterizo, sobre todo los fines de semana y las tardes. Para aclarar esta situación tan compleja se decidió preguntar a todos los protagonistas de este tramo de la cadena de suministro. El objetivo es poner en valor este aparente cuello de botella que obstaculiza la logística.

Por tanto, para la realización de este estudio se ha consultado a varios expertos del sector sobre el tema. También, se ha recurrido a la revisión de varios artículos de tipo científico e informes oficiales, además se ha consultado la regulación de la UE, del territorio español y de la Comunidad Canaria. Añadido a esto, se ha realizado una recopilación de datos estadísticos procedentes de entes oficiales como el Instituto Nacional de Estadística (INE), y el Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Por último, se ha procedido a la realización de un trabajo de campo, utilizando una encuesta ejecutada a 22 agentes que interactúan con la Aduana Canaria.

1.1 ANTECEDENTES DE LA COMUNIDAD CANARIA: RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL (REF) DE CANARIAS Y REGIONES ULTRAPERIFÉRICAS (RUP)

El REF con el que Canarias cuenta es un amplio conjunto normativo integrado por disposiciones especiales de distinto rango, unidas por el objetivo común de compensar la lejanía, insularidad y escasos recursos naturales del Archipiélago respecto al resto de Europa. En efecto, la Comunidad Autónoma de Canarias goza de un régimen económico-fiscal especial, propio de su acervo histórico y constitucionalmente reconocido, basado en la libertad comercial de importación y exportación, la no aplicación de monopolios y la franquicia al consumo. Dicho régimen incorpora a su contenido los principios y normas aplicables como consecuencia del reconocimiento de Canarias como RUP de la UE².

Debido a las diferencias que las RUP presentan, la Comisión Europea (CE) define medidas excepcionales y específicas para cada uno de los territorios, con el objetivo de paliar los efectos negativos de su lejanía y pequeño tamaño, junto con la insularidad, el clima, la orografía, y la posible dependencia económica (reducido tejido empresarial que poseen con respecto al continente). La combinación de todos estos elementos que caracterizan a las RUP dificulta el proceso de cohesión socioeconómico de estas regiones y aumentan sus problemas para acceder al mercado interior.

¹ PROPOSICIONES NO DE LEY EN PLENO. 10L/PNLP-0405 Del GP Nacionalista Canario (CC-PNC-AHI), sobre el papel de los puertos canarios, los servicios aduaneros y para aduaneros. (Registros de entrada núm. 20211000000029 y 202110000000409, de 18 y 29/11/2021, respectivamente) Boletín Oficial del Parlamento de Canaria, Núm. 551 de 9 de diciembre de 2021 Boletín Oficial del Parlamento de Canaria.

² El REF bajo la lupa <https://www.lancelotdigital.com/images/revista/REF.pdf>

El sistema económico y fiscal de Canarias ha sido objeto de mucho debate prácticamente desde su creación. Sus orígenes históricos incluyen una exención de impuestos de 25 años concedida a los canarios por los Reyes Católicos al final de sus conquistas. El propósito de esta medida es promover el crecimiento económico de las islas. La excepción fue confirmada por Real Cédula de 19 de septiembre de 1528, y se prolongó durante más de tres siglos.

Este régimen específico viene reconocido y garantizado en la Constitución, en el Estatuto de Autonomía, en el ámbito estatal interno y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en el ámbito europeo. Todo el territorio de las Islas se convirtió en un primer momento en puertos Francos lo que supone que las mercancías podían ser importadas y exportadas sin pagar tributos. Esto desarrolló una libertad comercial que favorecía la economía de las Islas porque facilitaba que se ofrecieran servicios en un momento clave para la relación entre África y Canarias. (Tinao, 1980). Desde una perspectiva histórica, en 1852 el Estado español era consciente de que Canarias necesitaba un revulsivo para una situación crítica a nivel social y económico. El Decreto de franquicias comerciales de julio de 1852, refrendado en la ley de 6 de marzo de 1900, fortificó las bases diferenciales del modelo tributario y comercial isleño (Solbes & Castillo, 2022).

El modelo aplicable de integración de la Comunidad Canaria a la UE se debatía entre dos escenarios posibles; por un lado, aparece aquel escenario mediante el cual se daba la integración plena de Canarias, desapareciendo en este caso especialidades fiscales o de cualquier otro tipo, es decir tratándose a Canarias como un territorio más de la unión, sin permitírsele especialidades de ningún tipo. Y, por otro lado, el segundo escenario, la no integración del territorio en la Unión, quedándose en este caso Canarias fuera de la UE. Contra todo pronóstico y tras años de debates, que continua en la actualidad, Canarias consigue obtener un escenario híbrido, donde el territorio finalmente forma parte plena de la UE, pero no cuenta con la aplicación de la totalidad de las políticas comunes, como es el caso de la política agraria común, el arancel aduanero o el sistema fiscal europeo (Macías-Hernández,2010), fórmula “uno y medio, perfecta”, según el eurodiputado Don Manuel Medina Ortega³.

Desde la entrada de forma plena de Canarias en la Unión Europea, además reconocida como RUP, el REF tuvo que adaptarse a la nueva situación de las Islas, para lo que se promulgó la Ley 20/1991, de 6 de julio, por la que, se modifican los aspectos financieros del sistema económico y financiero de Canarias, configurado para adaptarse a requisitos comunitarios, además de regular la aplicación en Canarias del IGIC y el AIEM, impuestos estatales cedidos a la Comunidad Autónoma Canaria. Posteriormente, con el fin de actualizar la REF reforzando el estatus estructural de Canarias como RUP, se promulgó la Ley 19/1994 de modificación del régimen económico y fiscal, reduciendo así la presión fiscal sobre las Islas, creando una serie de Incentivos fiscales y Económicos, que incluyen la Reserva de

³ Canarias en la Europa ampliada: una plataforma de relación tricontinental https://www.parcn.es/eventos/constitucion_europea/europa_ampliada.py (web consultada en marzo de 2022)

Inversiones de Canarias (RIC) y la Zona Especial de Canarias (ZEC), con los que se atrae a inversores y empresarios; todo ello atendiendo a aquellos ámbitos especialmente afectados por la insularidad y lejanía de las islas Canarias como: transporte, agua, energía, agricultura, pesca etc. (Sociedad de Promoción Económica, 2021).

2. LA LOGÍSTICA COMO ESLABÓN CLAVE

La logística comprende todas las operaciones que hacen posible que un producto llegue desde su origen (materias primas), pasando por el lugar de su producción, hasta el consumidor. Principalmente concierne a las operaciones de transporte, almacenamiento y distribución de los productos en el mercado. En otras palabras, la logística engloba la labor de coordinación de todas las fases necesarias para que el cliente reciba en tiempo y forma su mercancía y dentro de esta actividad de logística el transporte juega un papel fundamental. En el caso del transporte marítimo, la fluidez de la logística portuaria es fundamental para evitar cuellos de botella en el movimiento de mercancías, (Gráfico1).

Según Ferrel et al. (2004), la logística es "una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y su distribución a los clientes". Para otros autores como Lamb, Hair y McDaniel (2002), la logística es "el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo". Por otro lado, Franklin (2002) entiende que la logística es "el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar pactado en el momento apropiado".

En resumidas cuentas, la logística puede ser entendida como la función operativa que comprende todas las actividades y procesos que son necesarios para la administración del flujo y el almacenamiento de materias primas, componentes y mercancías existentes en el ciclo natural de desarrollo de una empresa o entidad; el objetivo principal de esta función es tener la cantidad óptima en el momento y el lugar correcto.

En mercados muy competitivos los plazos de entrega suelen ser muy estrictos. Entregar tarde o de forma defectuosa una mercancía puede significar perder a un cliente y/o en cualquier caso un importante sobrecoste. Es decir, si la rotación, con la que se caracteriza la gestión de stock de la empresa, no es la adecuada, implicaría que la compañía tendría una fluidez por debajo del óptimo. Por lo que la correcta coordinación de todas las actividades, desde que se inicia una operación hasta que se termina, constituye una labor fundamental y entra en juego la eficiencia de la cadena de suministro.

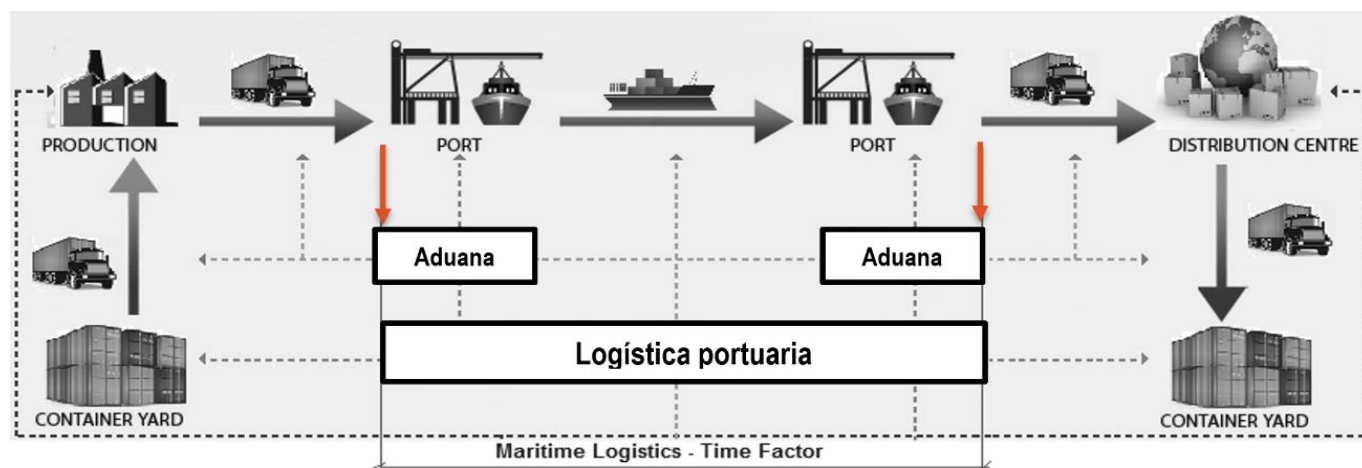
Indudablemente, hay que destacar el papel que ha jugado la logística en los tiempos del confinamiento. En este aspecto, es clave subrayar, que gracias a la distribución de mercancías los productos esenciales, como alimentos y

material sanitario, han llegado a manos del consumidor. Pero, además, la logística humanitaria y del transporte bajo este escenario excepcional ha sido más difícil que nunca, lo que ha requerido una respuesta mundial coordinada.

El escenario que planteó la pandemia mundial provocada por el Covid-19, potenció todas las deficiencias con las que la logística convivía, estas hicieron insostenible el funcionamiento y conllevaron a una ruptura, a nivel mundial, de la cadena de suministro. En el marco de una pandemia de gran envergadura, generar acciones para la fluidez de las cadenas internacionales de logística resulta fundamental para asegurar el suministro oportuno de insumos, alimentos y bienes esenciales, así como para reducir distorsiones y sobrepuestos que afectan a los precios finales a los que es sometido el consumidor. La crisis que ha sobrevenido al sector logístico ha puesto de manifiesto múltiples requisitos y necesidades imprescindibles para superar esta ruptura de cadena, entre otros está la implantación máxima de procesos automatizados y de digitalización, la creación de planes de contingencia gestionados con terceros para hacer frente a futuros escenarios similares, etc. (Castañeira, et al., 2021)

En definitiva, hacer que todo fluya y tenga sentido es el lema de la logística, para ello es necesario contar con un sistema lo más robusto posible que no se vea afectado en gran medida por los shocks externos, y, además, cuente con la capacidad de adaptarse a ellos. Pues cualquier distorsión que afecte a uno de los eslabones que componen la logística tendrá repercusión en toda la cadena en su conjunto (véase *Figura 1*).

Figura 1. Cadena logística



Fuente: Internet y elaboración propia.

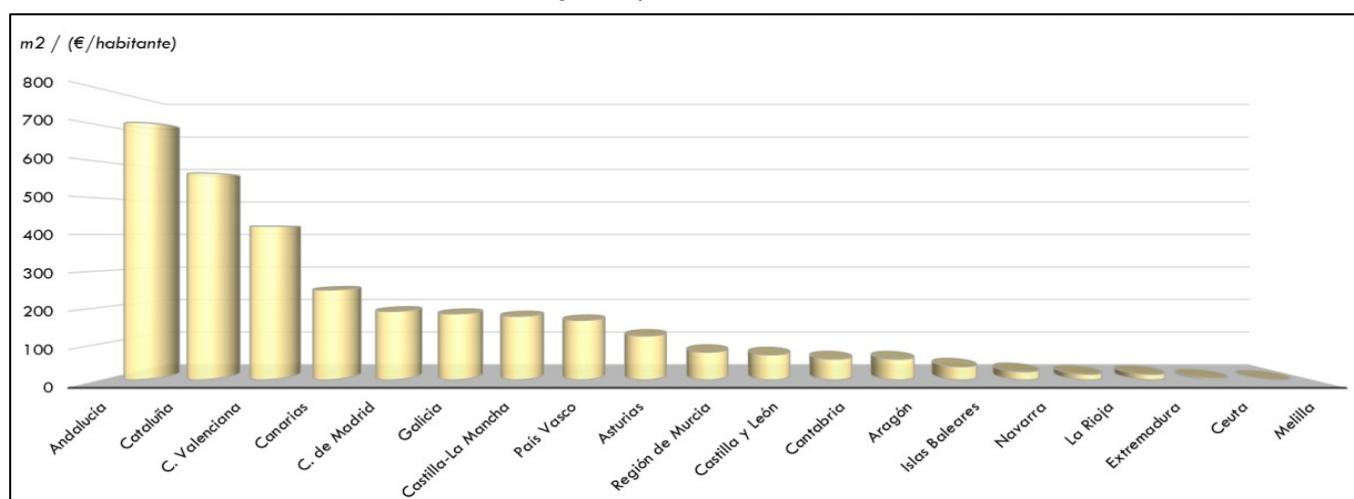
La relevancia del sector logístico se pone de manifiesto en el coste que supone para el mercado cualquier aspecto que afecte a este. En los principales sectores productivos de la economía española, se estima que los costes logísticos totales suponen alrededor de un 6,5% de su volumen de negocio. De esta cifra, un 60% corresponderían a costes de

transporte y un 40% a costes de gestión de almacenes, según Everis y UNO (2016)⁴. Dentro de este estudio ya se destacan elementos claves como es el desarrollo del *e-commerce* para la cadena logística, realidad posteriormente confirmada con el escenario pandémico.

Pasando a datos más actuales, de acuerdo con la explicación de la División de Estudios y Tecnología del Transporte de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (2020). “En 2019, el peso económico del sector logístico representó un 2,9% del PIB de la economía española, manteniendo niveles similares al del año previo y similar al peso de las principales economías europeas. Respecto al empleo, el sector obtuvo un crecimiento del +3,2% en el número de ocupados, lo que sitúa al sector con un peso del 3,4% en la economía, y que también es similar a la participación de la logística en el empleo de las principales economías europeas”.

Además, en lo que se refiere a la superficie ocupada por las actividades logísticas, esta mantiene una tendencia estable, alcanzando en 2019 un área total de 78,9 millones metros cuadrados representados primordialmente por las actividades ligadas al sector marítimo y a las instalaciones de carretera, de hecho en lo que se refiere al indicador de intensidad logística, que relaciona el espacio ocupado por el sector logístico y el PIB per cápita de la región, para el año 2019 Canarias ocupa uno de los lugares con mayor intensidad logística, mostrando esto la elevada importancia que presenta la logística para las islas, entre otros motivos debido al gran desarrollo del sector marítimo, véase *Gráfico 1*. Por otro lado, el informe indica que “Respecto al transporte de mercancías, en el año 2019 continuó observándose el crecimiento iniciado en 2014, siendo globalmente del +4,2%, cifra similar a la registrada un año antes. Todos los ámbitos (tanto el nacional como el internacional) registraron tasas de crecimiento positivas”.

Gráfico 1. Intensidad logística por comunidades autónomas en 2019



Fuente: Informe Anual del Observatorio del Transporte y Logística en España (2020).

⁴ Centro Español de Logística. Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España

3. TRÁMITES ADUANEROS

Cumplir tramites aduanero no es una tarea simple. Inicialmente, la aduana se creó como un mecanismo sencillo para recaudar impuestos y proteger a la industria local. Solían ubicarse en puntos de paso obligatorios, como las puertas de entrada a la ciudad. Con el paso del tiempo se han ido complicando, con controles adicionales que tienen por objetivo proteger a los consumidores, a la flora y fauna local, además de inspeccionar el tráfico de mercancía legal e ilegal. Estos mecanismos son supervisados por organismos de otros ministerios, diferentes al de Hacienda. De ahí surgen los controles de Sanidad Exterior (que depende del Ministerio de Sanidad) o el control Fitosanitario (que depende del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), además de otros controles que también son responsabilidad de la Aduana.

La Aduana es el ente responsable de verificar que las mercancías que entran a un territorio determinado cumplen con todas con las exigencias para no perjudicar a los consumidores y han sido objeto de examen, obteniendo el correspondiente certificado de aptitud por parte de los agentes encargados de controlar los distintos tipos de mercancía⁵. El organismo de Aduanas e Impuestos Especiales suele ser siempre el organismo de referencia, incluso cuando hay que añadir nuevos controles de otras dependencias públicas que no cuentan con funcionarios en frontera o más allá de las sedes ministeriales.

De forma resumida, la Aduana puede ser definida, como aquel espacio físico situado, por lo general, en áreas estratégicas como espacios transfronterizos, espacios portuarios, aeroportuarios y terminales de ferrocarril. En estas se regulan y se controlan todas las actividades relacionadas con el tráfico de productos, personas y capitales, tanto si son importados como exportados. La Aduana forma parte de la administración pública, siendo la encargada de aplicar la normativa aduanera que regula, entre otros aspectos, la entrada y salida de mercancías de un territorio aduanero en el que se aplica una misma normativa aduanera y comercial.

La normativa que regula la actuación de las autoridades y los procedimientos aduaneros para toda la UE está recogida en el Código Aduanero de la Unión, aprobado por el Reglamento UE 2013 952⁶. Añadido a esto, es necesario conocer que el territorio aduanero no tiene por qué coincidir con el área en el que un Estado ejerce su soberanía, ya que puede darse el caso de que algunas partes de ese Estado no sean territorio aduanero nacional. Por otro lado, se puede observar con que el territorio aduanero excede de ese ámbito territorial, como es el caso de las uniones aduaneras, como por ejemplo la UE (Países del territorio Aduanero de la Unión).

⁵ ¿Qué son las aduanas? Agencia Tributaria https://www.agenciatributaria.es/AEAT.educacion/Profesores_VT4_es_ES.html

⁶ Reglamento (UE) no 952/2013 del parlamento europeo y del Consejo de 9 de octubre de 2013 por el que se establece el código aduanero de la Unión <https://www.boe.es/doue/2013/269/L00001-00101.pdf>

Canarias pertenece a la Unión Aduanera y al Mercado Único Común, pero cuenta con un control de “frontera” de Aduana propio debido a su REF, amparado por su condición de RUP. Esto afecta a los controles de mercancías, además de a la aplicación de impuestos comerciales, como los aranceles, entre otros. Sin embargo, el pertenecer al mismo sistema Aduanero de la Unión simplifica el proceso de inspección. Si bien el control sobre la mercancía se circunscribe a las que provienen de países terceros, las particularidades (por ejemplo, el REA) de la aplicación del derecho comunitario en las islas trae consigo la existencia de un control aduanero también de las mercancías originarias del resto de la UE, incluida España (tránsito comunitario interno).

La normativa que afecta a las Aduanas es sumamente variada y compleja, debido a la trascendencia que tiene el paso de las mercancías y personas por las fronteras. Destacan aspectos sanitarios y fitosanitarios, seguridad de los productos, protección del medio ambiente, prevención de tráfico ilícito, gestión de tributos internos, protección de la propiedad intelectual e industrial, etc.

Desde el año 1973, a Canarias se le han encomendado nuevas tareas en términos de protección del medio ambiente. Esto incluye desde la vigilancia del cumplimiento del convenio de Washington⁷ para la protección de especies protegidas (que realmente corresponde al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico). Otros, como el cobro de impuestos medioambientales, por ejemplo, el de los gases fluorados, que tienen un carácter medioambiental, pero son percibidos con un alcance meramente fiscal. Por último, se le ha encargado la supervisión del cumplimiento del Convenio de Bamako que persigue que el continente africano no se convierta en un basurero, por lo que se prohíbe el envío a este continente de mercancías que sean basuras o residuos.

El primer paso a cubrir por una empresa que quiera importar (recomendable para facilitación de las tareas administrativas, pero no indispensable) una mercancía es darse de alta en la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) del Registro de Operador Económico (EORI); es un identificador único asignado por una autoridad aduanera en un país de la UE; para todas las personas identificadas como operadores económicos, tanto empresas como particulares, que realizan actividades contempladas por la legislación aduanera de la UE. Este es un número de identificación que normalmente coincidirá con el número de CIF precedido por las siglas ES. De ahí, el camino a seguir dependerá de las características de la mercancía.

La normativa aduanera permite que un empresario pueda importar su propia mercancía, pero no que lo haga a nombre de un tercero. Solo los representantes aduaneros (que incluye a los agentes de Aduanas y a los transitarios) están habilitados a realizar declaraciones aduaneras de terceros. De hecho, son pocas las empresas que directamente

⁷ Instrumento de Adhesión de España al Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1986-20403>

realizan los trámites con los servicios aduaneros, lo que no quita para que hayan ido adquiriendo un conocimiento cada vez mayor de su funcionamiento.

Los importadores deben tener clara la clasificación arancelaria de su producto, que, por otro lado, es una información que deben incluir en el despacho aduanero de importación, en el Documento Único Administrativo (DUA), documento por el cual se sitúa a la mercancía dentro del destino aduanero; el objetivo del DUA es asegurar la transparencia de los requisitos administrativos nacionales, racionalizar y reducir la documentación administrativa, disminuir la cantidad de información solicitada y normalizar y armonizar los datos. Una vez la mercancía es declarada para entrar en el destino aduanero, estas declaraciones aduaneras pasan un sistema de filtros que, basándose en los datos contenidos en la propia aplicación, entre otros, determinan cual es el riesgo de cada operación, en la entrada o salida de mercancías.

El tipo de control viene determinado por la asignación de un circuito a la declaración, pudiendo este ser:

1. Verde, la mercancía tiene libre acceso y levante en el territorio de forma automatizada, no se requiere ningún tipo de control.
2. Naranja, se precisa realizar control documental, se comprueba la declaración y documentación aportada pudiéndole requerir al importador o representante documentación adicional para continuar con el levante de la mercancía.
3. Rojo, esta puede ser clasificada con un filtro de riesgo tipo rojo, se precisa llevar a cabo una inspección física de la mercancía, se requiere un reconocimiento físico e incluso se pueden hacer extracciones de muestras para su análisis. Estos controles se llevan a cabo en el Punto de Inspección Fronteriza (PIF).

El número de 10 dígitos que determina la clasificación arancelaria del producto importado determinará los controles a los que se verá afectada una mercancía. Si la Administración (estatal o canaria) discrepa de la clasificación que ha dado el empresario, podrá proponer su modificación. No obstante, el importador puede solicitar a la Subdirección General de Gestión Aduanera una Información Vinculante Arancelaria (IAV) para que establezca la partida arancelaria de un producto antes de que llegue a España. Esta consulta tiene una vigencia de tres años prorrogable y la administración estatal o canaria no podrá modificarla cuando llegue a la frontera.

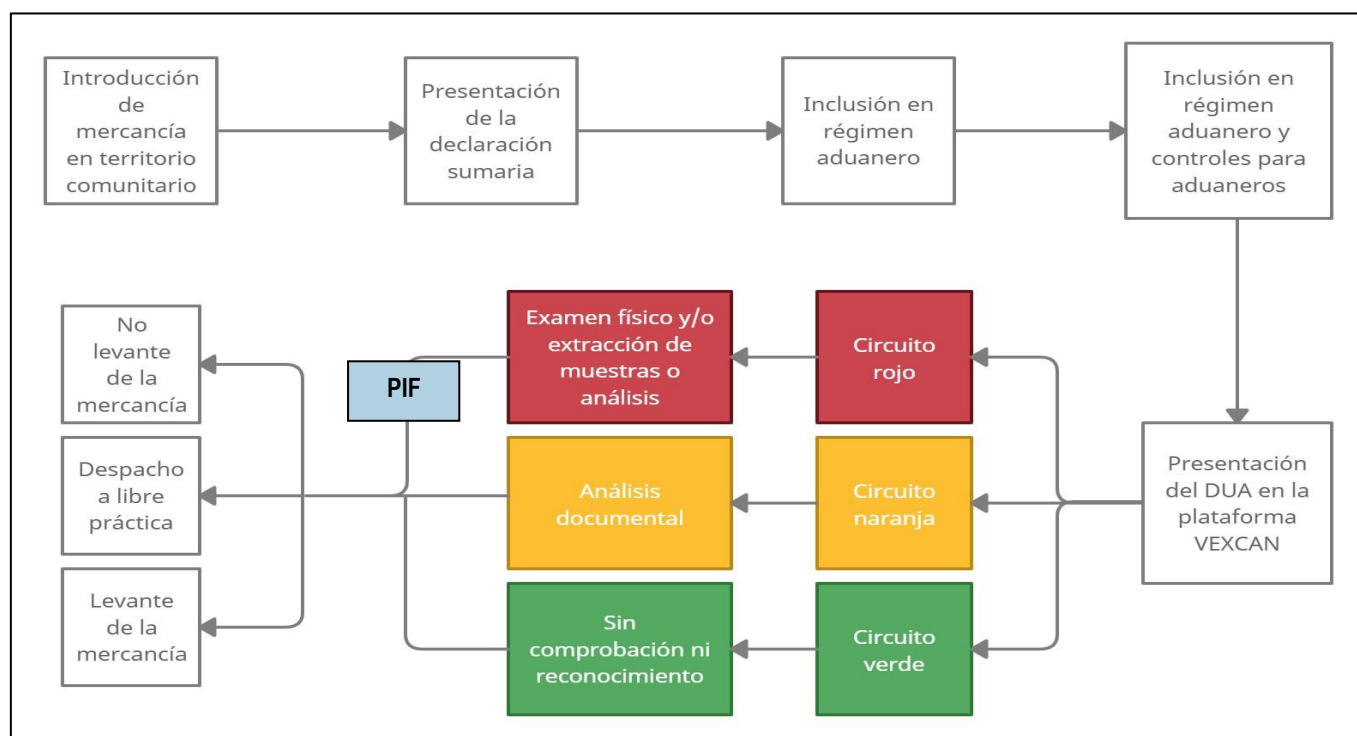
El itinerario al que debe someterse todo proceso de importación de mercancía consiste:

1. En primer lugar, la presentación de la Declaración Sumaria de Entrada (DSE), puesto que la entrada de mercancías en el territorio aduanero de la Unión está sujeta a un procedimiento y a una serie de requisitos que se inician bastante antes de la llegada física de las mercancías a la frontera, siendo la presentación de la

DSE el paso previo al resto. Esta consiste en una declaración electrónica que informa a las autoridades aduaneras de las mercancías que van a entrar en el Territorio Aduanero de la Unión (la presentación se hace con carácter previo a la llegada de la mercancía, si bien los plazos varían en función del tipo de transporte y de la duración de este).

2. En segundo lugar, se determina a que régimen aduanero se acoge la mercancía, los operadores económicos disponen de un plazo de 90 días, desde la fecha de presentación a la Aduana, para dar un régimen aduanero a las mercancías, los regímenes aduaneros a los que se pueden vincular una mercancía están establecidos en el Título VII del Código Aduanero de la Unión (CAU), pudiendo esto ser: despacho libre práctica, despachos especiales o exportación.
3. Por último, se encuentra el paso en el que el importador, o sus representantes deben presentar el DUA mediante el uso de la Ventanilla Única (VEXCAN), y, tras su presentación, se procede a identificar que clasificación de riesgo tiene la mercancía importada, lo que determina el control al que se somete la misma (verde, amarillo o rojo) como ya se ha explicado anteriormente, y se aprecia en la *Figura 2*.

Figura 2. Itinerario de la mercancía en Canarias



Fuente: Elaboración propia

3.1. IMPUESTOS

La recaudación de impuestos, relacionados con los trámites aduaneros y comerciales, es llevada a cabo por dos administraciones distintas, encargándose cada una de ellas de la recaudación de impuestos específicos, y en ningún caso compartidos. Dichas administraciones son, por un lado, la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) y, por otro lado, la Agencia Tributaria Canaria (ATC).

1. La AEAT, es un organismo público que está adscrito a la Secretaría de Estado de Hacienda del Ministerio de Hacienda. En las Islas se encarga de la gestión del arancel exterior y de los impuestos especiales sobre los gases fluorados, la cerveza, los productos intermedios, alcohol y bebidas derivadas y del impuesto sobre determinados medios del transporte.
2. La ATC, depende de la Consejería de Hacienda, Presupuestos y Asuntos Europeos del Gobierno de Canarias. se encarga de la gestión del Impuesto General Indirecto de Canarias (IGIC), del Arbitrio sobre las Importaciones y Entrega de Mercancías en Canarias (AIEM) y del Impuesto Sobre las Labores del Tabaco (ISLT).

3.1.1. Valor en Aduanas

Uno aspecto a considerar en primera instancia cuando se consideran los impuestos aduaneros es el valor en Aduanas de una mercancía, que incluye el valor del bien como tal, el transporte y el coste del seguro hasta llegar a la frontera. Los profesionales del comercio exterior equiparan el valor en Aduanas con el valor CIF de la mercancía, ya que coincide con él, en la mayoría de las ocasiones. Además, para el cálculo del IGIC se añadirá el coste de otros impuestos como el arancel exterior, el AIEM o los impuestos especiales, incluyendo los gastos para poner la mercancía a disposición del destinatario.

3.1.2. Arancel Exterior

Por otro lado, uno de los elementos fundamentales del comercio en materia impositiva es el arancel exterior, el cual grava la entrada de mercancía no europeas a la Unión Europea. Actualmente son muchos los países que no se ven afectados por este impuesto porque tienen acuerdos con la Unión Europea que les libera de este tributo o les aplica tipos inferiores a los del resto de países. El importador deberá aportar un certificado de circulación de mercancías EUR1 que acredite que el origen de esa mercancía es preferencia

Esencialmente, los países son por Europa: Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein, Albania, Serbia, Montenegro, Moldavia, Bosnia-Herzegovina y Macedonia del Norte. Por el bloque del Mediterráneo: Marruecos, Argelia, Túnez, Egipto, Autoridad Palestina, Jordania, Siria e Israel. En Asia: Georgia. En Oceanía: Fiji y Papua Nueva Guinea. En

África: Sudáfrica y como bloque de países AOM: Madagascar, Mauricio, Seychelles y Zimbabue. En América están los países del Cariforum: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Jamaica, Guyana, Haití, Surinam, Trinidad y Tobago, República Dominicana, San Cristóbal y Nevis; San Vicente y Granadinas; y Santa Lucía. También están exentos: México, Colombia, Perú, Ecuador y Chile. Asimismo, hay un bloque de territorios exentos, los territorios de ultramar de los países europeos.

En otros casos, se ha articulado un sistema por el que no se expide el EUR1. En su lugar se hace una declaración en factura, como ocurre con Corea del Sur o el Reino Unido. El caso de Canadá, Singapur, Japón y Vietnam se justifica por su pertenencia al sistema REX (Registro de Exportadores). Por último, mencionar, que, Mónaco, aunque no pertenece a la Unión Europea, está dentro del Territorio Aduanero de la Unión (TAU), por lo que para los efectos los productos fabricados en el país se consideran de la Unión Europea. Con Turquía, Andorra y San Marino hay una Unión Aduanera parcial y la mayoría de los productos no agrícolas, carbón o acero se consideran dentro de la unión aduanera.

Las mercancías que son denominadas, mercancías de la Unión son aquellas las cuales no se ven afectadas por este arancel, estas son definidas como aquellas mercancías, las cuales, son obtenidas enteramente en el territorio aduanero de la unión y no incorporan ninguna mercancía importada de un territorio situado fuera del territorio aduanero de la Unión, son introducidas en el territorio aduanero de la Unión y despachadas a libre práctica, o son obtenidas en el territorio aduanero de la Unión a partir de las mercancías anteriores.

3.1.3. Impuesto General Indirecto Canario (IGIC)

Impuesto de naturaleza indirecta específico para el territorio canario que grava el consumo y la importancia de mercancía. Su funcionamiento es similar al IVA, pero con tipos impositivos inferiores. Los actuales son del 0%, 3%, 7%, 9,5% y 15% en función del producto.

3.1.4. Arbitrio Sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias (AIEM)

El AIEM pretende promover el desarrollo regional y la diversificación de la estructura económica de las Islas Canarias, posibilitando que las empresas establecidas en un área cualificada como RUP superen sus desventajas estructurales naturales. El AIEM es un impuesto estatal de naturaleza indirecta, recaudado una sola vez, y gestionado por la

Comunidad Autónoma. Está regulado en la Ley 4 2014⁸ y en la Ley 20 1991⁹ y pretende proteger la producción local. La ayuda se aplica en forma de exención fiscal a las entregas de determinadas mercancías producidas localmente, que no podrá dar lugar a diferencias en los tipos impositivos superiores a las expresamente definidas en la decisión N° 377 2014 /UE del Consejo, de 12 de junio de 2014 sobre el impuesto AIEM aplicable en las islas Canarias¹⁰ (impuesto indirecto que grava la importación y determinadas entregas interiores de mercancías. Tiene tipos impositivos del 5%, 10% y 15%).

En resumidas cuentas, el AIEM es un impuesto indirecto del Estado recaudado en una sola vez que grava las entregas de bienes producidos en las Islas Canarias efectuadas por los productores de tales bienes, así como las importaciones de bienes similares que pertenezcan a la misma categoría, con independencia de su lugar de origen. La medida permite la exención total del impuesto AIEM para una lista de productos sensibles producidos localmente en las Islas Canarias.

3.1.5. Impuestos Especiales

Impuesto sobre las Labores del Tabaco: Impuesto propio del Gobierno de Canarias que grava a cigarros, cigarrillos, cigarrillos, la picadura de liar y los demás tabacos para fumar.

3.1.6. Impuesto sobre los Gases Fluorados

Impuesto de carácter medioambiental que afecta al consumo de aparatos que utilicen gases fluorados de efecto invernadero como neveras o aires acondicionados. En Canarias tiene los mismos tipos que en el resto del territorio nacional.

3.1.7. Impuesto de la Cerveza

Grava la fabricación e importación de cerveza. En Canarias tiene los mismos tipos que en el resto del territorio nacional.

⁸ Ley 4/2014, de 1 de abril, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación <https://www.boe.es/boe/dias/2014/04/02/pdfs/BOE-A-2014-3520.pdf>

⁹ Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias <https://www.boe.es/boe/dias/1991/06/08/pdfs/A18795-18820.pdf>

¹⁰ Decisión no 377/2014/UE del Consejo de 12 de junio de 2014 sobre el impuesto AIEM aplicable en las islas Canarias <https://www.boe.es/doue/2014/182/L00004-00008.pdf>

3.1.8. Impuesto sobre productos intermedios, alcohol y bebidas derivadas

Es un impuesto que está vinculado a la fabricación o importación de alcohol. En Canarias tiene tipos inferiores al resto del territorio nacional.

3.1.9. Impuesto sobre determinados medios de transporte

También conocido como el impuesto de matriculación. Afecta a vehículos terrestres, náuticos y aéreos con motor.

3.2. CONTROLES PARA-ADUANEROS O NO ADUANEROS

Los controles para aduaneros o no aduaneros son aquellos controles que se realizan en frontera con el fin de garantizar la seguridad de los consumidores o la fauna local. No dependen del Ministerio de Hacienda ni tienen por objetivo el cobro de impuestos

3.2.1. Control Sanitario

Supervisa que los productos provenientes de terceros países no constituyen un riesgo para las personas. Afecta tanto a medicamentos, productos sanitarios, sangre para su transfusión, cosméticos, así como productos de origen animal destinados a consumo humano entre los que se incluye la carne, el pescado, los huevos, la leche y la miel. Para su importación, el empresario debe estar dado de alta en el Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos o ante la Agencia Española del Medicamento y el Cosmético.

3.2.2. Control de Sanidad Animal

Este organismo supervisa la seguridad de los animales, tanto si lo que va a viajar es el animal como tal o si se trata de material genético, artículos de alimentación animal o sus medicamentos. El control se hace de los productos que llegan de terceros países para verificar que cumplen con las normas europeas. Hay que tener en cuenta que no está permitida la entrada de mercancía de cualquier país, sino que hay una relación de países autorizados. Al igual que en el caso anterior, los interesados deben registrarse previamente.

3.2.3. Control Fitosanitario

Vigila que las plantas, las semillas, los materiales de plantación y los productos frescos como frutas y hortalizas están libres de plagas y enfermedades. Además, en Canarias hay una prohibición absoluta, para la importación de determinados productos, como el plátano o la piña tropical; o parcial, en función del país, como es el caso de la papa.

- A. Los productos frescos, los materiales de plantación y las semillas suelen tener inspección física y si llegan en fin de semana permanecerán en el recinto aduanero hasta el primer día de inspección. En el Archipiélago, este control afecta a carga procedente del resto de la Unión Europea e incluso del resto del territorio nacional.
- B. El control fitosanitario tiene razón de ser en la Orden de 12 de marzo de 1987 por la que se establecen las normas fitosanitarias relativas a la importación, exportación y tránsito de vegetales y productos vegetales en aplicación de la Directiva 77/93/CEE y sus modificaciones, publicado en el BOE, núm. 71, de 24 de marzo de 1987, páginas 8395 a 8411¹¹.

3.2.4. Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia, y Regulación de las Exportaciones (SOIVRE)

El SOIVRE¹² es el organismo de control de la Secretaría de Estado de Comercio, que tiene competencias, tanto en la importación como en la exportación de productos. En la entrada de mercancía vigila aspectos como que los productos sean seguros y que los alimentos no contengan plaguicidas por encima de los límites permitidos. Al igual que en los casos anteriores, el operador debe inscribirse en un registro propio. Actualmente, dependen de la Secretaría de Estado de Comercio, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

- A. Este organismo nació en 1934 como Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones agrícolas al extranjero. Su primera función era garantizar la calidad de la naranja que se exportaba a otros países europeos. A continuación, se sumaron otros productos como el tomate. Hoy, la existencia de un organismo como éste, que está reconocido internacionalmente, da garantías a otros países de que los productos españoles cumplen con los requerimientos que en el país de importación se hayan establecido. Esta situación es aprovechada por Gobiernos extranjeros que dan por buena la supervisión del SOIVRE y lo homologan con los servicios de control nacionales. Esto ocurre con Canadá en las compras españolas de semiconservas de anchoas (supervisando el contenido en histaminas) o el cierre en conservas vegetales de baja acidez. Con Estados Unidos se utiliza para medir los plaguicidas en las clementinas. En Francia para acreditar que los cítricos no han sido sometidos a tratamientos de post cosecha, como puede ser la aplicación de cera, recubrimientos o fungicidas.
- B. El SOIVRE cuenta con varios laboratorios por toda la geografía nacional que se han ido especializando. El centro de Sevilla se ha orientado a las exportaciones de aceite de Oliva, mientras que el de Vigo es el de referencia para los productos de la pesca y el de Almería para los pesticidas. Las empresas que quieran

¹¹ Orden de 12 de marzo de 1987 <https://www.boe.es/boe/dias/1987/03/24/pdfs/A08395-08411.pdf>

¹² Controles en frontera, web del Gobierno de España <https://comercio.gob.es/ImportacionExportacion/Controles/Paginas/default.aspx>

acreditar la calidad de sus productos pueden solicitar a este departamento de la Administración la certificación voluntaria bajo la modalidad de precios públicos.

- C. En cuanto a la importación, el SOIVRE controla la seguridad de los productos industriales, textiles, juguetes, muebles, calzados y de los equipos de protección individual (EPI), entre otros. Una de las principales funciones de este cuerpo de inspección estatal es garantizar que todos los productos manufacturados que entran al país cumplen con las normas de fabricación decretadas en la Unión Europea, lo que se conoce popularmente como el mercado CE.
- D. Al mismo tiempo, se supervisa que los productos contengan la información que necesita el consumidor, tanto en manuales como en el etiquetado que puedan llevar las prendas de ropa, así como que no contengan sustancias que puedan afectar a las personas. Los juguetes deben ser seguros y en el caso de artículos para niños de menos de tres años no deben contener piezas que puedan desprenderse o ser ingeridas. En los equipos de protección individual se supervisará su grado real de protección, que debe corresponderse con lo indicado en el artículo. Determinados muebles, como las cunas o las sillas de oficina también son examinadas por los funcionarios de la Secretaría de Estado de Comercio, al igual que las camas plegables o las literas.
- E. El SOIVRE también vigila que los alimentos como el pescado o los mariscos no crucen la frontera con sustancias nocivas para el ser humano o que puedan estar contaminados por metales como el mercurio, el estaño, el cadmio o el plomo.
- F. La última competencia que se les va a dar tiene que ver con los aparatos eléctricos o electrónicos, que utilizan pilas y baterías, ya que se quiere controlar que después de su vida útil, el producto no causa perjuicios para el medio ambiente.

3.2.5. Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES)

El 16 de mayo de 1986 España se adhirió al Convenio sobre el CITES¹³, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973, que también es conocido como el Convenio de Washington. Este tiene por objetivo preservar la fauna y flora silvestre que está amenazada o en peligro de extinción. La protección incluye a animales y plantas, tanto si están vivos o muertos, partes de los animales como el marfil o su piel, o si han sido transformados, para generar

¹³ Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) <https://cites.org/sites/default/files/esp/disc/CITES-Convention-SP.pdf>

subproductos que son utilizados en la industria farmacéutica o de perfumería. En definitiva, se trata de controlar el tráfico comercial de productos obtenidos de animales o plantas en peligro de extinción.

- A. En España, el control de CITES se ha supervisado por parte de la Subdirección General de Inspección, Certificación y Asistencia Técnica de Comercio Exterior de la Secretaría de Estado de Comercio. Sin embargo, el Gobierno estatal determinó el 10 de diciembre de 2021 que la nueva autoridad administrativa sea desde el 2 de enero de 2022 la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina de la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación.
- B. El Convenio establece la obligatoriedad de contar con permisos, tanto en la exportación como en la importación de la mercancía afectada, de tal manera que se pueda hacer un control y garantizar que el tráfico internacional de plantas y animales sea legal, sostenible y con trazabilidad. Por su parte, la Unión Europea ha decidido incrementar la vigilancia y ha reforzado la aplicación del convenio endureciéndolo en su ámbito territorial con la incorporación de más especies.
- C. Dicho documento tiene tres apéndices que determinan el grado de peligro de extinción de las especies en él recogidas, siendo el I el de mayor protección. En el apéndice II se incluye especies que no están en peligro inmediato de extinción, pero que podrían estarlo. También incluye especies que son similares a las que sí están en peligro para que no se confundan con las que necesitan ser protegidas. En este caso se podrá autorizar la operación comercial, siempre que se garantice que no afecta al medio silvestre. En el apéndice III hay plantas y animales que actualmente no precisan ser salvaguardadas, pero cuyo tráfico se está controlando porque si se mantiene el actual tráfico comercial podría requerir que la especie se incorpore al apéndice I o al II. Puede ocurrir que las poblaciones de determinados países de especies o animales tengan distintos niveles de protección en función del país de procedencia. El ejemplo de manual está en el lobo del Himalaya de Bután, India, Nepal y Pakistán están en el apéndice I. Los demás, como el de China, figura en el apéndice II, aunque la autoridad nacional prohíbe su caza.
- D. El Documento de Inspección de Especies Sujetas a Control (DIESAC) es el documento mediante el cual la administración acredita ante la Aduana si la mercancía que se va a importar o a exportar contiene o podría contener especímenes de especies incluidas en los Anexos del Convenio de CITES o en los Anexos del Reglamento de la CE 338/97 relativo a la protección de especies de la fauna y flora silvestres mediante el control de su comercio. La partida arancelaria indicará si el producto está sujeto a control de CITES o no. Un producto puede estar sujeto a control CITES, pero no ser un animal o planta con protección. En ese caso, se hará una declaración de “no CITES”, es decir, que no está afectado por el convenio de CITES, para que pueda pasar la Aduana.

3.3. AYUDAS AL APROVISIONAMIENTO

3.3.1. Régimen Especial de Abastecimiento (REA)

Para asegurar el suministro de productos agrícolas básicos a las RUP y disminuir los costes adicionales derivados de esa condición, se establece un Régimen Específico de Abastecimiento¹⁴ (REA). A través del REA se otorgan ayudas para el suministro de determinados productos agrícolas a esos territorios. En el caso de Canarias, se puede aplicar el REA a aquellos productos agrícolas enumerados en la Tabla A.7 del TFUE¹⁵ que son básicos para el consumo humano, la elaboración de otros productos o su utilización como insumos agrícolas. Los bienes que se pueden beneficiar del REA se establecen de las siguientes formas:

- El Reglamento (EU) N° 228 2013¹⁶ prevé que cada Estado miembro elaborará un plan de previsiones de abastecimiento en el que cuantificará las necesidades anuales de abastecimiento.
- Podrá elaborarse por separado otro plan de previsiones en el que se evaluarán las necesidades de las empresas de envasado o transformación de productos destinados al mercado local.
- Las cantidades de productos básicos necesarias para satisfacer las necesidades de abastecimiento de cada RUP para cada año civil se medirán en los planes de previsiones de abastecimiento que deberán elaborar los Estados miembros de acuerdo con el artículo 9 apartado 2 del Reglamento (EU) N° 228 2013 y se podrán modificar de conformidad con el artículo 40 del mismo.

Para poder acogerse a las ayudas del REA los agentes económicos deberán tener en cuenta una serie de requisitos que se establecen en la normativa. La inscripción en el Registro de Operadores puede ser realizada por cualquier operador (agente económico) establecido en la UE, y quien pretenda beneficiarse del REA, deberá inscribirse en dicho Registro de Operadores creado al efecto. Para poder acceder al registro de operadores los agentes económicos deben satisfacer una serie de requisitos objetivos concebidos para facilitar la administración del régimen. Sólo a los operadores inscritos en este Registro, que llevarán las autoridades competentes, se expedirán los certificados de importación, de exención y de ayuda.

¹⁴ Acceso al espacio web oficial <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/aduanas/islas-canarias/regimen-especial-abastecimiento.html#:~:text=El%20REA%2C%20R%C3%A9gimen%20Espec%3%ADfco%20de,y%20obligaciones%2C%20el%20operador%20s> (web consultada en marzo de 2022)

¹⁵ Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:c382f65d-618a-4c72-9135-1e68087499fa.0007.02/DOC_5&format=PDF

¹⁶ Véase <https://www.boe.es/doue/2013/078/L00023-00040.pdf>

Las autoridades competentes adoptarán todas las medidas adecuadas para controlar que la ventaja repercute efectivamente en el usuario final, para lo que, podrán evaluar los márgenes comerciales y los precios aplicados por los distintos agentes económicos en cuestión.

El tratamiento de las exportaciones y expediciones de los productos REA:

- Los productos que se beneficien del REA no podrán ser reexportados a terceros países o reexpedidos hacia el resto de la UE en tanto en cuanto no haya tenido lugar el reembolso de la ayuda percibida o el pago de los derechos de importación exentos. Los transformadores que declaren su intención de exportar podrán hacerlo sin devolución de la ventaja concedida a la entrada siempre que no se rebasen los límites cuantitativos anuales indicados en los Anexos IV y previstos en el Reglamento 180/2014¹⁷.
- La restricción anterior no se aplicará a los productos transformados en Canarias que contengan materias primas que se hayan beneficiado del REA, cuando se expidan o exporten en el contexto del comercio tradicional o comercio regional.
- La exportación de productos sin transformar o de productos transformados o envasados que contengan productos que se hayan acogido al REA están sometidos a una serie de condiciones específicas establecida en el artículo 13 del Reglamento 180/2014.
- Los productos que, habiéndose acogido al régimen específico de abastecimiento, se entreguen en las Islas Canarias, y sirvan para el avituallamiento de buques y aeronaves se considerarán consumidos localmente.

En definitiva, los beneficios del REA son una ayuda para el abastecimiento de productos y la exención de los derechos de importación, en la importación directa en las Islas Canarias de productos originarios de terceros países. Los productos que hayan entrado en el territorio de la Unión para ser sometidos a perfeccionamiento activo o almacenados en un depósito aduanero serán sometidos a la legislación de la Unión con el objeto de ser equiparado el origen de las mercancías y valorar si esta se considera o no importada de país tercero.

Las cantidades de productos esenciales requeridas para satisfacer las necesidades de abastecimiento de cada RUP para cada año civil se cuantificarán en los planes de previsiones de abastecimiento que deberán elaborar los Estados miembros de conformidad con el artículo 9 apartado 2 del Reglamento N° 228 2013 y se podrán modificar de conformidad con el artículo 40 del mismo.

¹⁷ Reglamento de ejecución (UE) no 180/2014 de la comisión de 20 de febrero de 2014 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2014:063:0013:0052:ES:PDF>

3.3.2. Medidas Específicas Arancelarias (MEA)

Las Medidas Específicas Arancelarias (MEA), es un régimen que implica la exención de derechos arancelarios a la importación de determinados productos industriales para su uso comercial e industrial en Canarias procedentes de terceros países. Para beneficiarse del MEA los importadores debes disponer de una autorización de destino final en Canarias. También deben solicitar acogerse a este beneficio mediante la codificación en el DUA.

El MEA está regido por Reglamento 1386/2011 del consejo de 19 de diciembre de 2011¹⁸ por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común para las importaciones de determinados productos industriales en las Islas Canarias.

Se podrán beneficiar de acogerse al MEA las importaciones de bienes de equipo para uso comercial e industrial, las materias primas, piezas y ciertos tipos de componentes enumerados en su reglamento base.

3.4. PUNTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO (PIF)

El PIF es un centro de inspección portuaria donde coinciden las diferentes administraciones que realizan controles en frontera en mercancías. Esto permite que las actuaciones inspectoras sean más ágiles. En Canarias se encuentran el PIF del puerto de Las Palmas, el PIF del aeropuerto de Gran Canaria y el PIF del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El objeto base del PIF es minimizar la incertidumbre de clientes y usuarios sobre los tiempos de gestión diaria de las solicitudes de inspección y, en consecuencia, del tiempo que permanecerán los camiones y contenedores en el PIF para ser inspeccionados. La presencia de un PIF en un puerto o aeropuerto no es sino un refuerzo a las condiciones de competitividad de esas instalaciones que, así, cuentan con un reclamo más a la hora de competir por líneas de transporte internacional. Los principales servicios que se llevan a cabo están relacionados con la inspección física de mercancía, la inspección de animales vivos, el despacho y salida de carga, la inspección documental y de identidad, la coordinación de actuaciones en contenedores y camiones y la atención al público y la tramitación documental.

Los PIF de los puertos canarios son H12, es decir, funcionan desde las 8 hasta las 20 horas. Según la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (2014)¹⁹, en términos de complejidad²⁰, el puerto de Santa Cruz de Tfe. ocupa la tercera posición y en décima posición está el puerto de Las Palmas. Si se considera

¹⁸ Reglamento (UE) No 1386/2011 del Consejo de 19 de diciembre de 2011 por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común para las importaciones de determinados productos industriales a las Islas Canarias <https://www.boe.es/doue/2011/345/L00001-00007.pdf>

¹⁹ Evaluación del Plan de Medidas para la Mejora de los Servicios de Sanidad Exterior. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

²⁰ En el informe aparece la explicación de cómo se construye el índice de complejidad. Se determinan unas funciones básicas realizadas en cada uno de los servicios que ofrece, en este caso el puerto, a cada una se le asigna un valor, dados unos rangos específicos, y con esta información se crear ponderado, el llamado índice de complejidad.

de forma aislada servicio de inspección en frontera (complejidad de los servicios de inspección en frontera), Santa Cruz de Tfe. Esta la doceava posición, y Las Palmas en quinta, con pesos diferentes en todas las funciones (Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios, 2014).

En los PIF H12, los datos de la distribución de la actividad en franjas horarias indican que ésta tiene lugar principalmente por la mañana y que por la tarde es residual, excepto en el puerto de Las Palmas. En este caso ya tenía cierto peso dicha actividad de tarde, antes de la ampliación de horarios y se ha mantenido con la implementación de las medidas propuestas por la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (2014).

En lo que a la actualidad se refiere, en el año 2022 se ha conseguido un gran avance en relación con la inspección física de la mercancía, en este caso afectado exclusivamente a frutas, verduras y hortalizas (realidad que impacta por tanto sobre los sectores agrícola, industrial y de la distribución alimentaria en las islas). Tras años de debate entre el Grupo de Trabajo H24 de la CEOE Tenerife²¹ (compuesto por asociaciones y empresas vinculadas con el transporte y la logística, y fue creado para abordar la necesaria mejora de la operatividad de los puertos de Canarias) con la Administración General del Estado y con la Administración Autonómica.

En concreto, el Grupo H24 ha conseguido que se realicen inspecciones fitosanitarias de las mercancías los fines de semana, lo cual implicará una mejoría en la calidad de los alimentos de la población de Canarias y una reducción en los costes de las mercancías, dado que se evitará que dichos alimentos deban quedarse conectados a equipos de refrigeración, con el consiguiente pago de las instalaciones portuarias que ello implica. El acuerdo se materializará en su primera fase en el Puerto de Las Palmas en Gran Canaria, donde se verificará la idoneidad de la medida. Si, tal y como se prevé, el servicio tiene una alta demanda, se implementará en el resto de los puertos de Canarias; así el Grupo H24, quien, desde su constitución, ha colaborado para conseguir que se preste servicio aduanero y paraaduanero los 365 días del año, en función de las necesidades de demanda, ha dado un paso más hacia el objetivo final de conseguir un H24 total en el archipiélago.

Esta situación se ve también reflejada en el tránsito de mercancía exportada por empresas de la Comunidad Canaria, a Huelva. En este territorio existen problemas que dificultan el paso de una forma ágil de la mercancía una vez llega al destino. Esto podría manifestar la necesidad de establecer armonía no solo en el proceso de entrada de la mercancía a Canarias, sino de todo lo que confiere la relación del comercio exterior del archipiélago, es decir tanto la importación como la exportación.

²¹ Acceso a la página oficial del CEOE Tenerife <https://ceoe-tenerife.com/>

3.5. VENTANILLA ÚNICA PARA EL COMERCIO EXTERIOR EN CANARIAS (VEXCAN)

En el marco de la cooperación administrativa y con la finalidad de mejorar la eficacia y eficiencia de los servicios públicos el 8 de junio de 2005 se firmó el Convenio de colaboración entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Comunidad Autónoma de Canarias para la creación de una Ventanilla Única Aduanera de presentación telemática de declaraciones de importación y exportación, y aduaneras en Canarias (que una vez desarrollado ha dado lugar a la presentación de una única declaración, con validez para ambas administraciones, para la entrada y salida de mercancías de Canarias). En definitiva, el VEXCAN es la Ventanilla Única para el Comercio Exterior en Canarias²².

En definitiva, se trata una sede electrónica, la cual permite que toda la documentación de una exportación o importación se presente a través de esta sede electrónica, junto con los documentos Anexos que sean necesarios, con el objetivo de minimizar tiempos, agilizar los procesos e implementar mecanismos automatizados y digitalizados, además de condensar la tramitación el menor número de pasos posibles reduciendo los documentos a presentar por parte del importador o su representante.

Es la herramienta telemática con la que se van a comunicar los representantes aduaneros con la administración. Recientemente, se ha habilitado para que los particulares, que importen mercancía no sujetas a ADEM, ni a impuestos especiales, ni a controles para aduaneros, puedan utilizarla para el auto despacho de sus productos a través del formulario simplificado H7.

4. TRABAJO DE CAMPO: LOS OPERADORES PORTUARIOS Y LA ADUANA

En esta sección se describe la estructura de los pasos llevados a cabo para conocer la opinión de los diferentes agentes implicados en este ámbito. A lo largo de todo este proceso se han llevado a cabo entrevistas con varios expertos y responsables del Sector que han contribuido a identificar algunos de los problemas planteados.

4.1. PREPARACIÓN DE LOS TRABAJOS DE CAMPO

El trabajo de campo se llevó a cabo mediante la elaboración de una encuesta donde se hacen preguntas dirigidas a detectar las fallas que los agentes encuestados pueden identificar en lo que se refiere a trámites aduaneros en el territorio canario.

²² Acceso a la Web oficial de VEXCAN <https://www.vexcan.es/>

Se ha realizado la encuesta a 22 agentes participantes en la realidad del funcionamiento de la Aduana en el sector portuario, lo cual brinda una situación que permite sacar conjeturas no extrapolables a la realidad general, puesto que la muestra no es representativa, pero sí permite identificar disyuntivas, cuestiones o incidencias a estudiar de una forma más exhaustiva y profunda en estudios futuros.

Para la realización de dicho trabajo de campo se identificaron seis tipos de operadores: Agentes de Aduanas y sus dirigentes gremiales; Administraciones Públicas; Navieras; Consignatarios; Representantes Empresariales y Empresas (Tabla A.1 del ANEXO).

Seguidamente a la elección de los operadores. El cuestionario (Tabla A.2 y Tabla A.3 del ANEXO) al que los operadores fueron expuestos pretende conocer la valoración que los agentes económicos dan al funcionamiento de cada uno de los organismos que intervienen en el proceso de importación de una mercancía y el de los representantes aduaneros. Por otra parte, a los representantes de las administraciones públicas se les hicieron preguntas específicas para ampliar las respuestas (Tabla A.2 y Tabla A.3 del ANEXO).

4.2. DESCRIPCIÓN DE INFORMACIÓN OBTENIDA. CONSIDERACIONES PREVIAS

Con respecto al comercio exterior de la Comunidad Canaria, teniendo en consideración datos de la región proporcionados por ISTAC (2020) Canarias primordialmente comercia con Europa y en especial con el resto del territorio español, siguiendo Asia en el ranking en lo que a importaciones se refiere, y el continente africano en lo que respecta a las exportaciones, (véase *Tabla.1*), patrón que se mantiene con el paso de los años.

Tabla 1. Porcentaje de exportaciones e importaciones de la Comunidad Canaria en 2020

País	Importaciones	Exportaciones
Resto de España	45,017%	24,587%
Europa	52,084%	51,267%
América	0,781%	1,286%
Asia	1,431%	2,308%
África	0,388%	5,416%
Oceanía y Regiones Polares	0,297%	0,038%
Otros	0,003%	15,097%
Total	100,000%	100,000%

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) (2020), Elaboración propia.

En el año 2019 Canaria poseía una cobertura comercial de 90,7% superior a la del año anterior (86,7%) para el último mes de este año, y un saldo comercial negativo de 2.278,6 millones de euros. Estos datos previos a la pandemia

provocada por el Covid-19 contrasta con los datos de 2020 los cuales marcaban una tasa comercial de 95,8% en el último mes del año, y un saldo comercial negativo de 1.009,1 millones de euros. En definitiva, tanto las importaciones como las exportaciones de la Comunidad Canaria se caracterizan por estar dedicadas, en un mayor porcentaje, a los bienes de equipo (DataComex, 2022).

4.2.1. Incidencias extraídas del trabajo de campo

1. Los agentes encuestados resaltan la importancia que tiene para ellos el hecho de que los procesos de control de las mercancías sean cada vez más estrictos, debido al coste que supone la realización de inspecciones, que es soportado por el importador-exportador.
2. En lo que se refiere al proceso de entrada de la mercancía, en opinión de los representantes aduaneros, si un barco llega en fin de semana, la DSE no se aprueba hasta el primer día hábil y ésta no se examina más que de lunes a viernes, en horario de 9 a 14 horas. En relación con esto, a los agentes protagonistas lo que más les preocupa, si se demora el fin de semana la mercancía en ser levantada es que esta demora se paga. La AEAT afirma que está abierta las 24 horas del día, si bien lo usual es que se trabaje en horario de mañana y tarde hasta las 19:00 horas. Pese a esto, su responsable señala, que, si es necesario, se puede operar en fin de semana.
3. En resumidas cuentas, los encuestados prevén la necesidad inmediata de contar con un PIF H24, con el que se ganaría flexibilidad y amplitud horaria.
4. Indican que ya se está comenzando a usar con mayor frecuencia la presentación del documento pre-DUA. En los trayectos entre Península y Canarias también hay que presentar una declaración sumaria, que es el documento que antecede al DUA. No obstante, algunos operadores están comenzando a trabajar con el pre-DUA, que tiene la ventaja de permitir anticipar la documentación a la Administración y en caso de que alguno de los organismos lo requiera, que la mercancía se posicione directamente para su control previo.
5. Algunos de los encuestados apuntan que tras la llegada del Covid-19 identifican que la gestión con la Aduana se ha convertido en un proceso algo más lento y complejo, debido a las necesidades de digitalización y automatización (proceso al cual las empresas importadoras también se tienen de adaptar) que la pandemia ha traído consigo.
6. Prácticamente todos los encuestados señalan que la ATC presenta un déficit de personal. Pese a esto, las instalaciones, infraestructura y medios están más que capacitados, sin embargo, estos puede que no se lleguen a utilizar en su totalidad debido a la falta de funcionarios.

7. Se detectan dificultades con respecto a la lista de empaquetado o fichas de productos de cara al AIEM, y añaden tener problemas con respecto a la interpretación de las partidas arancelarias lo que lleva a que sea una práctica común el cambio de partidas de productos sin AIEM a otras sujetas al AIEM.
8. Por otro lado, el Brexit ha traído como consecuencia que, muchos de los productos de tráfico habitual en las Islas, sufran tras este evento un aumento de control.
9. La inspección de SOIVRE es el organismo para aduanero mejor valorado, se les tacha de ser bastante eficientes y de actuar rápidamente. Mientras que el control de Sanidad Exterior fue de los peores valorados, debido, de nuevo, a los horarios de trabajo del funcionariado.
10. Los encuestados afirman que muchas de las veces el representante aduanero carga con parte de la responsabilidad del retraso de llegada de la mercancía.
11. Por otro lado, se preguntó por el motivo principal por el que se producen retrasos en la importación de mercancía. Los encuestados respondieron mayoritariamente que se debe a la falta de documentación y en algunos casos al desconocimiento de la documentación a aportar.
12. Por último, señalan que no hay grandes diferencias en hacer un DUA con unos impuestos que con otros. Tan sólo los que tengan REA se pueden ver retrasados, debido al control específico al que se somete la mercancía sujeta a REA. Por el contrario, identifican dificultades respecto al AIEM, debido en su mayoría al incremento de este impuesto recientemente.
13. Alguno de los encuestados declaró que en el puerto de Las Palmas la ratio de inspección física de la mercancía es menor que la del puerto de Santa Cruz de Tenerife, lo que podría estar creando incentivos para que las navieras prefieran ir al puerto de Las Palmas. Estas afirmaciones no han podido ser confirmadas con las estadísticas de inspección de la Aduana.

Añadido a estas anotaciones es preciso conocer que hay estudios que estiman que el coste de enviar a escanear un contenedor es de entre 250 y 300 euros. Si, además, hay inspección física (la mercancía se cataloga con código rojo) a este coste habría que sumar en torno a 400 y 500 euros. Por otro lado, el coste de enviar para inspección un contenedor de *reefer* (con necesidad de acceso a corriente eléctrica para mantenimiento de frío) oscila entre los 50 y 60 euros/días adicionales²³. Considerando estas estimaciones de costes, si un barco llega un viernes, y la mercancía

²³ No existe referencia publicada.

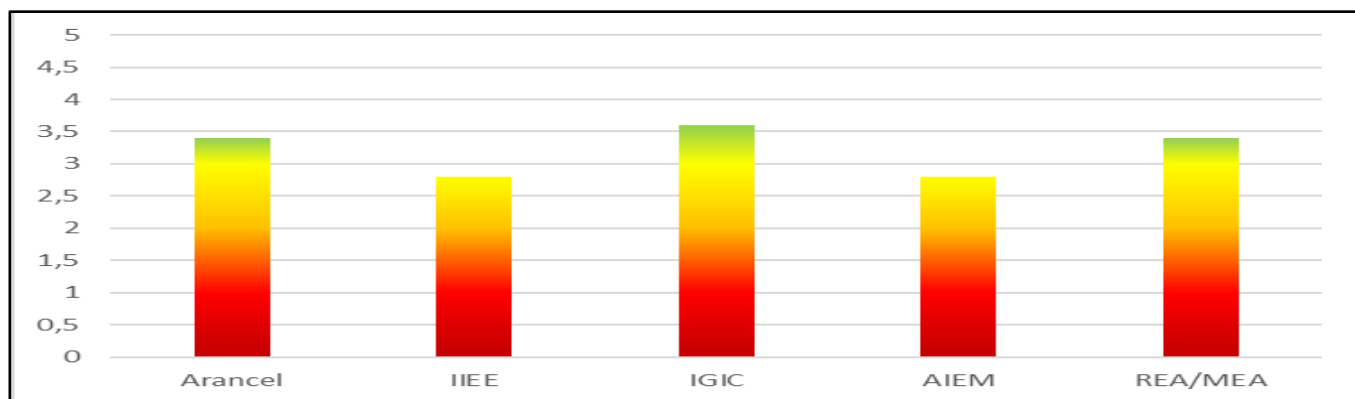
no es despachada ese mismo día, habrá que esperar al lunes para su despacho, lo cual generará el soporte de un coste mínimo en torno a 250 euros.

Además, según datos no oficiales, en la Comunidad Canaria se inspecciona entre el 3 y el 5% del total de la mercancía que llega al territorio. No obstante, los productos sujetos a REA tienen un porcentaje de verificación mayor, ya que estos están beneficiados por una política de abastecimiento de la UE y, sobre la base de esta política, se exige que se inspeccione como mínimo el 5% del total. Sin embargo, desde la Administración se indica que este porcentaje está actualmente en torno al 10 o 15% del total, o incluso superior, si la opinión proviene de los empresarios involucrados en esta problemática.

4.2.2. Valoración de la fiscalidad en Canarias

En general, los operadores señalan en la encuesta que no se producen grandes diferencias a la hora de importar un producto que está sujeto a un impuesto o a otro. El IGIC, que es el impuesto al consumo general en Canarias no fue objeto de críticas. El arancel tampoco presenta dificultades. Los Impuestos Especiales no plantean grandes problemas, aunque fue de los peor valorados. Por el contrario, las quejas fueron mayoritariamente sobre la ATC con respecto a la gestión que hacen del AIEM, denunciando que se llevan a cabo cambios de partidas arancelarias con el único objetivo de cobrar el impuesto; así se muestra en el *Gráfico 2*, donde se hace uso de una escala de satisfacción, en la que 0 simboliza nada satisfecho (color rojo), y 5 totalmente satisfecho (color verde).

Gráfico 2. Valoración de los diferentes Impuestos en Canarias



Fuente: Elaboración propia, datos extraídos de la realización del trabajo de campo.

4.2.3. Valoración de los operadores a los servicios prestados

Los operadores mostraron su opinión sobre la satisfacción de los servicios prestados por las diversas administraciones. Como muestra la *Figura A.1* del ANEXO, estas valoraciones de satisfacción son variadas y giran entre el 52% para los servicios de Sanidad Exterior y los servicios de Transportes terrestre y el 72% para los servicios de Documentación.

5. CONCLUSIONES

Tras la realización de un estudio cuantitativo y de la identificación de las diferencias en materia del régimen especial, que presenta la Comunidad Canaria se puede concluir que el Archipiélago Canario cuenta con múltiples medidas dirigidas a que el archipiélago se adapte y cohesionese tanto con el territorio nacional como con Europa. No obstante, los datos socioeconómicos de las islas no han alcanzado los niveles esperados, situándose Canarias de forma estructural en condiciones menos favorables que el resto de España, en la mayor parte de los indicadores de desarrollo y crecimiento.

Es decir, como ya se ha comentado, las Islas Canarias cuentan con múltiples beneficios, en cuestiones relacionadas con la política aduanera y comercial: el régimen fiscal; las zonas francas; las políticas agrícolas y pesqueras; el abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo básico; etc. Todas estas singularidades se derivan, tanto de su condición de RUP, como de su propio REF.

En este sentido hay que destacar que la rigidez en el servicio y los horarios habilitados para los controles a la introducción y/o expedición de las mercancías se han convertido en uno de los problemas foco. Todo ello está causando graves desajustes, que producen importantes cuellos de botellas, que afectan directamente a la calidad y seguridad alimentaria, así como a la economía de las islas y de las compañías que en ellas operan.

Esta situación provoca que se ocasionen retrasos y desajustes en la logística portuaria, que hay que resolver y adecuar al entorno. Uno de los planteamientos más determinantes apunta a que el problema deriva tanto de la disponibilidad horaria, como de los días de trabajo de los operadores de servicios para-duaneros, responsables de realizar las inspecciones físicas y levante de las mercancías.

En la Comunidad Canaria se ha identificado la urgencia de que los servicios de control aduanero estén adaptados a las necesidades de los importadores y exportadores. Por ello en el parlamento de Canarias se presentó un Proposición no de Ley, donde se solicita la ampliación del horario del PIF de las islas. Actualmente esta actividad se desarrolla entre las 8:00 y las 20:00 horas de lunes a viernes para el caso de la Aduana de Canarias. Este horario imposibilita que cualquier mercancía con código amarillo y/o rojo sea inspeccionada y levantada un sábado, domingo o festivo (salvo autorización previa), teniendo esta mercancía que estar en el puerto o el aeropuerto esperando para su levante hasta el primer día hábil que, en algunas ocasiones, suele coincidir con el lunes a las 8.00.

Cualquier producto que llega a Canarias, es a todos los efectos una importación de tercer país y, por tanto, tiene que pasar la Aduana, estando sometidos a diversos trámites aduaneros²⁴. En este proceso aduanero que las mercancías tienen que superar, confluyen hasta siete controles diferentes llevados a cabo por seis administraciones, ocasionando esto que la logística se ralentice gravemente.

En la cadena logística intervienen varias figuras, con intereses que no tienen que ser coincidentes en algunos casos. El proceso puede ralentizarse debido, no solo a la estructura organizativa, sino a que la comunicación de la Aduana con el representante de la mercancía puede no ser óptima. El empresario asume el riesgo de la operación y dado que su objetivo es minimizar costes, la logística puede marcar la diferencia entre hacer negocios lucrativos o a pérdidas.

Así mismo, la empresa de transporte tiene interés en que la carga se libere lo antes posible para recuperar los elementos de transporte, como los contenedores, y poder utilizarlos en otro envío. Por su parte, la administración tributaria tiene como misión la recaudación de impuesto. Los organismos de supervisión de calidad que los artículos no tengan o provoquen riesgos.

Por último, el representante aduanero está en todo momento alerta para que toda la documentación requerida este gestionada, y reducir la probabilidad de que se pare la mercancía (es el encargado del envío de toda la documentación necesaria, sin embargo, la presentación de esta de forma adecuada no impedirá que en determinados supuestos reglados se hagan controles físicos a la carga). En algunos casos es de obligado sometimiento la revisión física de la carga, debido a que se ha determinado que el riesgo de la mercancía es tipo rojo y en otras la revisión documental cuando se le ha asignado código naranja.

En definitiva, el territorio canario necesita que los servicios de inspección aduanera estén operativos todos los días de la semana, tanto en puertos como aeropuertos donde el funcionamiento debe ser 24/7. Para que esto sea una realidad se precisa de cohesión entre los servicios aduaneros. Además, si uno de los objetivos de la eficiencia portuaria es conseguir que los puertos sean 24/7 es imprescindible que los servicios relacionados con el Puerto (como es el caso de las Aduanas) sean también 24/7.

Obviamente, un cruce rápido de la frontera es sinónimo de la rentabilidad del negocio, de ahí que sea crucial precisar de una buena administración de los tiempos, pues, si estos se elevan el efecto final del aumento del coste para los empresarios provocará la traslación a los precios de los bienes para el consumidor final, así como, la pérdida de

²⁴ Exceptuando la mercancía de la UE, que no están sujetas a gravámenes ni inspecciones físicas; a menos que disfruten de algún beneficio como es el REA.

calidad de los productos alimentarios. Esto se debe a que la logística es el eje vertebrador de la economía canaria y cualquier tipo de retraso genera un incremento del coste de los productos.

Deben realizarse estudios exhaustivos de las necesidades de personal a largo plazo, con elementos de flexibilidad suficientes como para atender picos cíclicos de mayor o menor actividad. Parece que la mejor solución a una necesidad puntual puede venir de la polivalencia del personal, que puede ser una herramienta eficaz para atacar estos problemas.

En resumen, el problema más evidente y urgente a resolver, como de la lectura de este estudio se deriva, es la ampliación de días y horarios de los servicios para-duaneros (especialmente de aquellos en los que interviene la inspección documental y física de las mercancías), abarcando la semana natural completa.

Para que estas medidas especiales sean aplicadas de forma eficiente y beneficien a la región, se precisa flexibilizar el marco laboral (hoy en día está jugando un papel restrictivo), y si fuera imprescindible, mejorar la dotación de personal del servicio de inspección aduanera y para-duanera (para atender mejor a la demanda), consiguiéndose así que la condición de zona especial del Territorio Canario funcione de forma óptima. De modo que se eliminen los problemas detectados, que pueden estar generando distorsiones que afecten a que los indicadores socioeconómicos de las Islas Canarias no alcancen los niveles esperados.

Con todo, se recomienda ampliar el alcance de este estudio preliminar y concentrarlo en aquellos aspectos donde se han detectado las mayores incidencias. Investigando el impacto que sobre la Economía Canaria tienen estas irregularidades y obtener una idea más clara de cuáles son los problemas a la hora de importar-exportar una mercancía al Archipiélago.

6. REFERENCIAS

Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (2014). Evaluación del Plan de Mejora de los Servicios de Sanidad Exterior. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Castañeira, J. A. P., Laguardia, N. S., Blanco, C. C., & Nogueira, Y. E. M. (2021). Retos actuales de la logística y la cadena de suministro. *Ingeniería Industrial*, 42(1), NA-NA

DataComex (2022). Datos estadísticos. Indicadores de comercio exterior de la Comunidad Canaria, años 2019 y 2020. Recuperados en marzo de 2022 de <https://datacomex.comercio.es/>.

División de Estudios y Tecnología del Transporte de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (2020). Informe Anual del Observatorio de Transporte y Logística del Gobierno de España. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Everis y UNO (2016). Estudio de caracterización del sector del transporte y la logística en España. Centro Español de Logística.

Ferrel, O. C., Geoffrey, H., Leticia, R., Marianela, A., & Ángel, F. M. (2004). Introducción a los negocios en un mundo cambiante, Cuarta Edición Mc Graw Hill. Méjico, DF.

Franklin, B.E. (2004): Organización de Empresas. Segunda Edición, ed. Mc Graw Hill, Pág. 362.

ISTAC (2022). Datos estadísticos. Exportaciones e importaciones de la Comunidad Canaria, año 2020. Recuperado en marzo de 2022 de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas/>

Lamb, J., HAIR, J., & McDANIEL, C. (2002). Marketing. Sexta Edición, de International Thomson Editores SA, 2002.

Macías Hernández, A. M. (2011). Canarias, 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña.

Sociedad de Promoción Económica (2021). Régimen y Ventajas Fiscales. Cabildo de Gran Canaria, Gobierno de Canarias, Consejería de Economía, Conocimiento y empleo.

Solbes Ferri, S., y Castillo Hidalgo, D. (2022). La diferencia insular. El modelo fiscal de Canarias en perspectiva histórica.

Tinao, L. P. B. (1980). Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias (Doctoral disertación, Universidad de La Laguna).

7. ANEXO

Tabla A.2. Tipo de entrevistados

Tipo de potenciales entrevistados	Entrevistado
Instituciones publicas	Dependencia Regional de Aduanas
	Agencia Tributaria Canaria
Representantes empresariales	Asociación de Supermercados de la Islas Canarias ASUICAN
	Asociación Industrial de Canarias ASINCA
Agentes logísticos	Presidente de Ateia Las Palmas de Gran canaria
	Presidente de Ateia Santa Cruz de Tenerife
	1 operador logístico en Santa Cruz de Tenerife
	1 operador logístico en Las Palmas de Gran Canaria
Empresas importadoras	11 empresas importadoras de Gran Canaria y Tenerife
Consignatarios	Atlantsea
	Hamilton
Consignatarias	Fred Olsen

Elaboración propia.

Tabla A.3. Modelo de encuesta 1

a. DATOS DE IDENTIFICACIÓN			
Nombre comercial			
Razón social			
Dirección			C.P.
Localidad		Isla	
Teléfono		Fax	
Web		E-mail	
Contacto		Cargo	

A) Aduanas e II.EE y Agencia Tributaria Canaria

Aduanas e II.EE:

Cómo valora el funcionamiento de la Aduana: *(Evaluar del 1 al 5)*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

	Descripción	Observaciones
· 01		
· 02		
· 03		
· 04		
· 05		

Observaciones:

Agencia Tributaria Canaria (ATC)

Cómo valora el funcionamiento de la ATC: *(Evaluar del 1 al 5)*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
-----	-----	-----	-----	-----

Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

Descripción	Observaciones
· 01	
· 02	
· 03	
· 04	
· 05	

Observaciones:

B) Valoración de los controles para aduaneros

Valoración general de los servicios ofrecidos (Sanidad Exterior, Sanidad animal...): *(Evaluar del 1 al 5)*

Sanidad Exterior:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sanidad Animal:

(1) Muy Mal	(2) Mal	(3) Normal	(4) Bien	(5) Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Control Fitosanitario:

(1) Muy Mal	(2) Mal	(3) Normal	(4) Bien	(5) Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SOIVRE:

(1) Muy Mal	(2) Mal	(3) Normal	(4) Bien	(5) Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

CITES:

(1) Muy Mal	(2) Mal	(3) Normal	(4) Bien	(5) Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

	Descripción	Observaciones
· 01		

· 02		
· 03		
· 04		
· 05		

Observaciones:

C) Dificultad a la hora de obtener Certificados, licencias o documentación administrativa de instituciones como la Cámara de Comercio o de alguna administración.

Valoración general de los servicios ofrecidos: *(Evaluar del 1 al 5)*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

	Descripción	Observaciones
· 01		
· 02		
· 03		
· 04		

· 05		
------	--	--

Observaciones:

D) Representantes aduaneros, transitarios y agentes de aduanas

Valoración general de los servicios ofrecidos: *(Evaluar del 1 al 5)*

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

	Descripción	Observaciones
· 01		
· 02		
· 03		
· 04		
· 05		

Cuando una importación se retrasa. ¿Suele deberse a?

- Documentación insuficiente:
- Presentación errónea por falta de conocimiento del representante aduanero:
- Presentación errónea por falta de diligencia del representante aduanero:

- Usos incorrectos en la forma de trabajar:
- Intento de fraude por parte del importador:
- Otros motivos:

Observaciones:

E) Fiscalidad de la importación

Valoración general de los siguientes aspectos de la fiscalidad en Canarias: (Evaluar del 1 al 5)

	(1) Muy Mal	(2) Mal	(3) Normal	(4) Bien	(5) Muy Bien
Arancel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
II.EE.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
IGIC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AIEM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
REA /MEA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Principales problemas:

	Descripción	Observaciones
· 01		
· 02		
· 03		

· 04		
· 05		

Observaciones:

F) Valoración de las operaciones finales desde el transporte final hasta la descarga en el almacén del importador

Valoración general de las infraestructuras existentes en su ámbito de actuación: (Evaluar del 1 al 5):

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Muy Mal	Mal	Normal	Bien	Muy Bien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

Elaboración propia.

Tabla A.4. Modelo de encuesta 2

b. DATOS DE IDENTIFICACIÓN	
Administración	
Contacto	
Cargo	
Dirección	C.P.

Localidad		Isla	
Teléfono		Fax	
Web		E-mail	

A) Aduanas e II.EE y Agencia Tributaria Canaria

1.- ¿Cuál es la situación de la aduana en Canarias?

2.- ¿La Aduana o ATC cuentan con el personal suficiente?

3.- ¿Hay instalaciones adecuadas?

4.- ¿Los servicios para aduaneros, cuentan con personal suficiente?

5.- ¿Los servicios para aduaneros, tienen unas instalaciones adecuadas?

6.- ¿Se resiente el servicio en fin de semana o se trabaja 24/7?

7.- Cuando una importación se retrasa. ¿Suele deberse a?

- Documentación insuficiente:
- Presentación errónea por falta de conocimiento del representante aduanero:
- Presentación errónea por falta de diligencia del representante aduanero:
- Usos incorrectos en la forma de trabajar:
- Intento de fraude por parte del importador:
- Otros motivos:

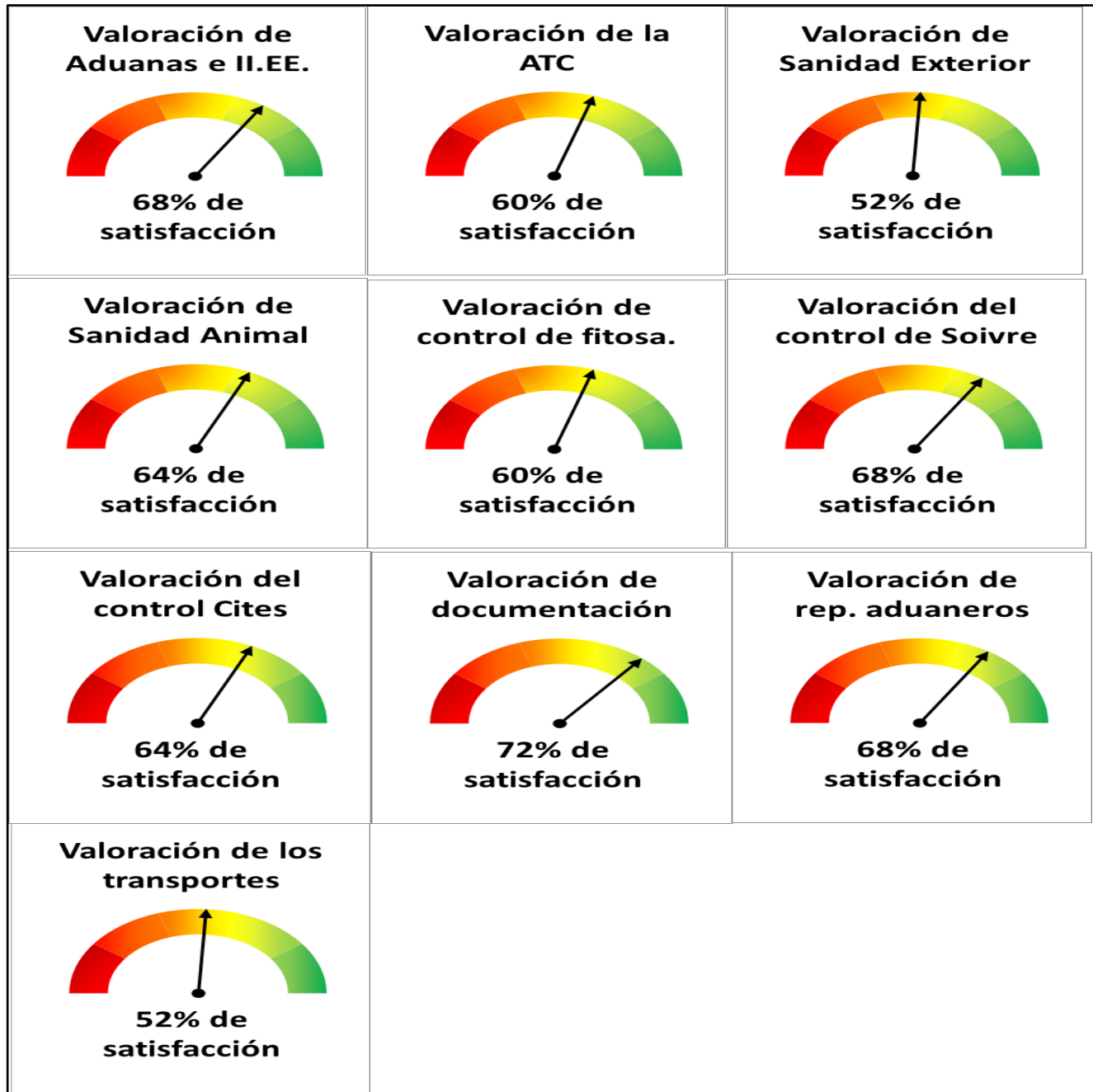
8.- ¿Qué porcentaje de contenedores son revisados? 5%, 10%, 25%, 100%?

9.- ¿Qué se puede hacer para mejorar el paso aduanero en Canarias?

10.- ¿El despacho aduanero centralizado europeo puede ayudar?

Elaboración propia.

Figura A.3. Valoración de los servicios prestados por las distintas administraciones



Fuente: Elaboración propia, datos extraídos de la realización del trabajo de campo