

# REGÍMENES ESPECIALES: CANARIAS COMO CASO DE ESTUDIO

*Andrea Rodríguez*

*Casiano Manrique de Lara Peñate*

*Lourdes Trujillo*

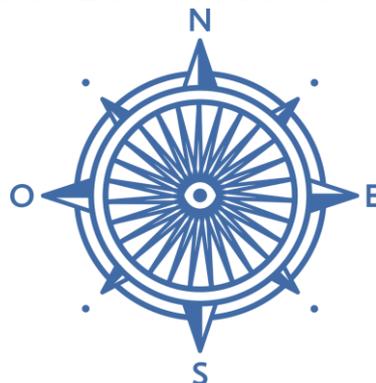
**Grupo de Investigación en Economía, Comercio y Transporte**

**Cátedra Marítimo-Portuaria (POMRAR)**

**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

Julio 2022

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



## **Regímenes Especiales: Canarias como caso de Estudio**

*Andrea Rodríguez, Casiano Manrique de Lara Peñate, Lourdes Trujillo*

Las Regiones Ultraperiféricas (RUP) de la Unión Europea (UE) son aquellos territorios que debido a las desventajas a las que están sometidas, están sujetas a condiciones especiales dentro del marco de la UE.

El Archipiélago Canario es una de las RUP de la UE, debido a su lejanía tanto del continente europeo como del país al que pertenecen, además de su insularidad. Esta realidad hace que se precise de un trato de excepcionalidad, en especial, en relación con las ayudas vinculadas con su actividad empresarial y comercio con el exterior.

Canarias cuenta con instrumentos de referencia como son las Zonas Francas y su Régimen Económico y Fiscal (REF) especial. Estas herramientas se justifican bajo la condición de RUP, siendo el objetivo final paliar los efectos negativos a los que está sometido el territorio.

Estimaciones preliminares indican que pese a tener este trato diferenciado, la Comunidad Canaria presenta problemas estructurales que este marco regulatorio no parece haber podido evitar. <<Uno de los objetivos de este estudio es analizar los indicadores económicos y sociales de Canarias en comparación con el resto del territorio nacional<<.

Además, se pretende definir de forma exhaustiva a las RUP, conocer el caso de la Región Canaria, y en concreto la realidad respecto al REF. En particular, se trata de especificar que partes lo componen, y, cuáles son sus beneficios y condiciones. Posteriormente, el foco se pondrá en la gestión aduanera.

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. Sobre la base de este problema, estudiado de forma preliminar a través de un sencillo trabajo de campo, se construyen las conclusiones y, propuestas a considerar en lo que a la Aduana Canaria se refiere.

## **1. Introducción**

### **1.1. Regiones Ultraperiféricas y Régimen Económico y Fiscal**

El Régimen Económico Fiscal canario (REF) 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 (Regiones Ultraperiféricas) de la UE (Unión Europea) (Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 2021, art 349).

Debido a las diferencias que las RUP presentan, la Comisión Europea (CE) define una serie de 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 (Cabrera-Ansoleaga & Delgado-Anguita 2016).

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 (Solbes & Castillo 2022).

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 (Wehbe Herrera 1995). 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 Ortega.

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 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).

## 1.2. 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.

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, 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" (Lamb et al. 2002).

Por otro lado, se entiende que la logística es "el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar pactado en el momento apropiado" (Franklin, 2002).

Concisamente, 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 (De Marketing & Cultural 1999).

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 adecuada 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 (Cánovas 2011).

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, crear acciones para la fluidez de las cadenas internacionales de logística es fundamental para asegurar el suministro oportuno de insumos, alimentos y bienes esenciales, así como para reducir distorsiones y sobrecostos 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. (Sánchez Suárez, 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 (*Figura 1*).

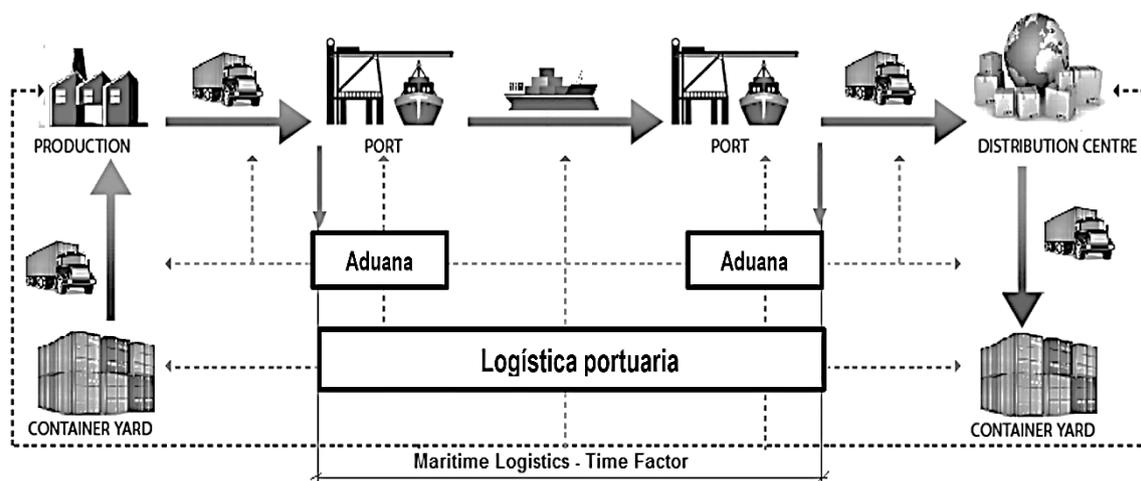


Figura 1. Cadena logística. Fuente: Elaboración propia.

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 (Everis & UNO 2016). 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.

Actualmente, la División de Estudios y Tecnología del Transporte de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (2020), afirma que “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” (Fayos, et al. 2021; Ministerio de Fomento 2020).

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 (Figura 2). 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” (Fayos, et al. 2021; Ministerio de Fomento 2020).

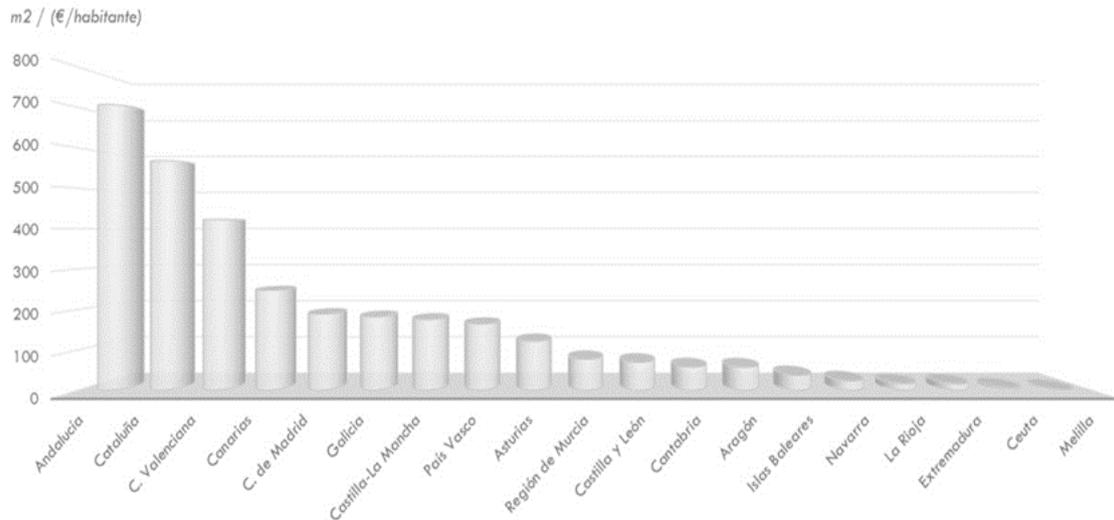


Figura 2. Intensidad logística por comunidades autónomas en 2019. Fuente: Informe Anual del Observatorio del Transporte y Logística en España (Ministerio de Fomento 2020).

## 2. Canarias con respecto al territorio nacional

### 2.1. Economía

La economía de las Islas Canarias depende actualmente en mayor medida del sector terciario (servicios) (77,1%), principalmente debido a la elevada subordinación del archipiélago de la demanda turística. De hecho, el número de turistas que visitaron las islas en 2018 fue de 15.560.965, mientras que, en el año 2019, momento de llegada de la pandemia mundial, la cifra alcanzó un total de 15.115.709; aproximadamente el 87 % de estos turistas fueron de origen internacional, mientras que el 13% eran residentes en España. Por otro lado, la Comunidad Canaria en el año 2020 se enfrentó a una caída del 69,3% en la entrada de turistas, dato histórico para la región, pese a esto, ya en el año 2021, se registra una tasa de variación del 44,5 % respecto a 2020, dato significativo para la economía de la región (ISTAC, 2022a). Además, hay que tener en cuenta que en Canarias el número de pernoctaciones media de los turistas es superior a la del resto de España de forma que la demanda turística es mayor de lo que reflejan las cifras.

Canarias cuenta con un constante desarrollo de las actividades industriales y de construcción, (quizás alentado por el incremento de la demanda turística) lo que ha propiciado que el porcentaje de activos dedicados al sector secundario (industria y construcción) en las Islas, muestre una evolución creciente, que representó el 15% del PIB canario en 2020.

Por último, el sector primario es el que menos aporta a la comunidad en lo que a PIB se refiere, representando un 2,1% en 2020. Pese a esto la economía canaria debido a sus condiciones específicas, geográficas y climatológicas lleva a cabo múltiples medidas, relacionadas con la agricultura con la idea de incentivar este sector.

Por otro lado, Canarias es considerada como un modelo potencial de explotación y desarrollo de energías renovables, siendo de aprovechamiento la energía solar, el régimen de olas y mareas, la actividad geotérmica del subsuelo volcánico y, el viento, pese a lo cual, en la actualidad, el archipiélago cuenta con niveles muy bajos de desarrollo de energías renovables. Alberga universidades y centros de investigación de categoría mundial, lo que la sitúa a la cabeza en ámbitos como la astrofísica, la oceanografía, el crecimiento azul, las energías renovables o la biotecnología (Clavijo Peña 2014).

Con respecto al comercio exterior, teniendo en consideración datos de la región proporcionados por el (ISTAC, 2020b) 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, patrón que se mantiene con el paso de los años. En el año 2019 Canarias 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, lo que indica que Canarias es una región en netamente importadora. Los datos previos a la pandemia provocada por el Covid-19 contrasta con los datos de 2020 que 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).

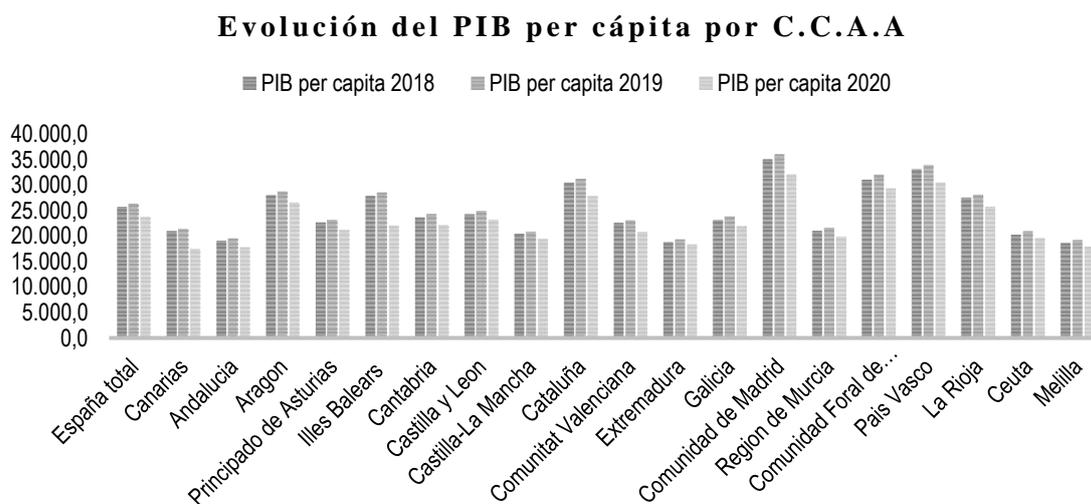
Asimismo, Canarias goza de infraestructuras logísticas, de transporte, de telecomunicaciones, sanitarias y de ocio. Tiene siete puertos de Interés General y ocho aeropuertos. Además, dos de sus autopistas pertenecen a la Red TransEuropea de Transporte (RTE-T) que determina un espacio europeo capaz de potenciar la creación de un mercado único europeo eliminando obstáculos y fronteras.

De hecho, las islas Canarias cuentan con el recinto portuario más importante del Atlántico medio, el Puerto de Las Luz y de Las Palmas, denominado la gasolinera del Atlántico, debido, además de a su posición estratégica, a la alta especialización del puerto en suministro de buques y reparación naval a nivel mundial y a su consolidada

caracterización como *Hub* logístico de primer orden con más de una treintena de líneas marítimas que conectan con más de 180 puertos del planeta.

Por otro lado, el archipiélago se caracteriza por la riqueza de su patrimonio natural propiciado por su clima, y compuesto por numerosas especies endémicas, así como por la alta presencia de espacios protegidos que conforman el 47,84% del territorio. Estas singularidades del archipiélago canario lo ensalzan como un destino turístico a nivel internacional<sup>1</sup>.

La economía canaria no solo sufre un problema de bajo nivel de desarrollo, sino de vulnerabilidad. Canarias ocupa una de las posiciones más bajas en lo que se refiere al PIB per Cápita de la UE, estando además por debajo de la media nacional (*Figura 3*). No cabe duda de que el Archipiélago, por su ubicación oceánica, sufre de algunas dificultades en el proceso de crecimiento y sostenibilidad económica. Condiciones que justifican la búsqueda de apoyo comunitario que se adapte a sus necesidades específicas y recursos disponibles (González-Láynez, 2005).



*Figura 3. Evolución del PIB per cápita de las C.C.A.A. Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).*

<sup>1</sup> Estrategia Desarrollo Canarias en el marco de los programas regionales FEDER y FSE 2014- 2020, mayo 2014, pág. 26.

## 2.2. Tejido productivo

Según indica la Confederación Canaria de Empresarios (CCELPA 2020), el progreso del tejido productivo de Canarias ha experimentado un aumento sostenido en los últimos años. La *Figura 4* muestra la evolución del PIB per cápita en Canarias en comparación con el PIB per cápita nacional.

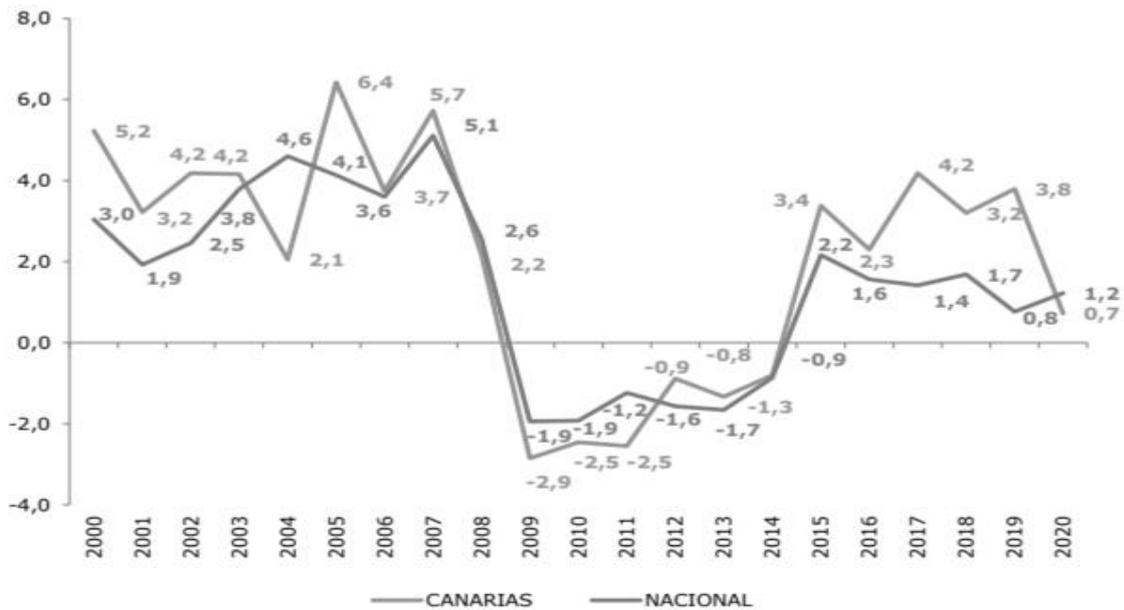
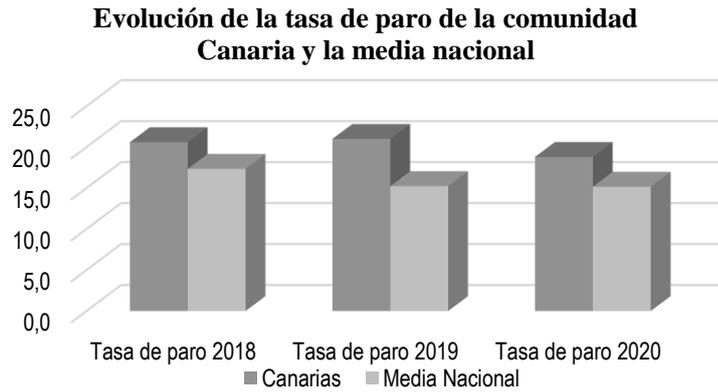


Figura 4. Evolución del PIB per cápita de Canarias y el territorio nacional. *Fuente: Confederación Canaria de Empresarios (CCELPA 2020).*

## 2.3. Indicadores Socioeconómicos: Canarias contra el territorio nacional

En lo que a indicadores se refiere, la tasa de paro es una de las que más comúnmente se considera a la hora de comparar regiones de un mismo país, esto se debe a su estrecha relación con la actividad económica del territorio. La Comunidad Canaria (Figura 5) sigue la misma tendencia que el resto de las C.C.A.A.

Figura 5. Evolución de la tasa de paro por C.C.A.A. Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).



Sin embargo, el archipiélago, junto con las Islas Baleares, Castilla-La Mancha, Extremadura, la Región de Murcia, y Ceuta y Melilla, constituyen las comunidades con mayor tasa de paro de España, ocupando Canarias el tercer puesto en el ranking descendente. Además, el archipiélago desde 2018 hasta 2020 se sitúa siempre por encima de la de la media nacional (Figura 6).

#### Evolución de la tasa de paro por C.C.A.A

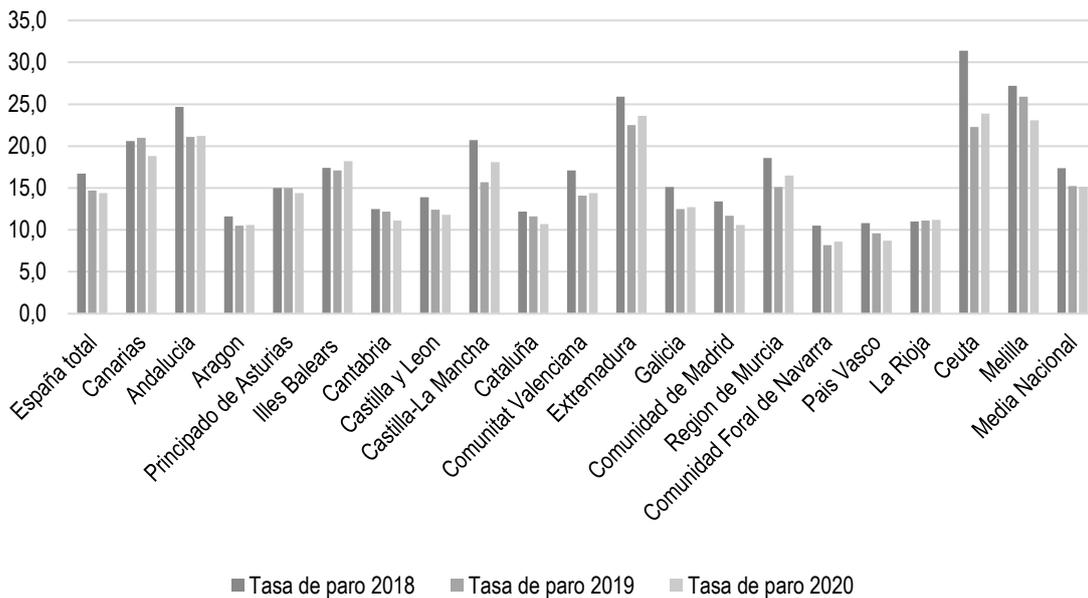


Figura 6. Evolución de la tasa de paro de Canarias y la media nacional. Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).

Por otro lado, la tasa de abandono escolar temprano para la Región Canaria simboliza otro de los indicadores en el que, el archipiélago se sitúa peor que la media nacional (Figura 7). La composición de las plantillas de profesionales, el grado de complejidad de la empleabilidad en el territorio, las tradiciones provenientes de la historia de la región, entre otros, son los motivos que argumentan el hecho de que Canarias cuente con una preocupante tasa de abandono escolar temprano. Este hecho hace latente la necesidad de desarrollar planes cuyos objetivos sean mejorar las condiciones formativas, la calidad del mundo académico, favorecer las condiciones para aumentar los niveles de empleabilidad. Estos ítems son necesarios tanto para la comunidad empresarial, como para los jóvenes en etapas de formación, desmotivados por las casi inexistentes posibilidades de encontrar empleo una vez terminada su trayectoria educativa.

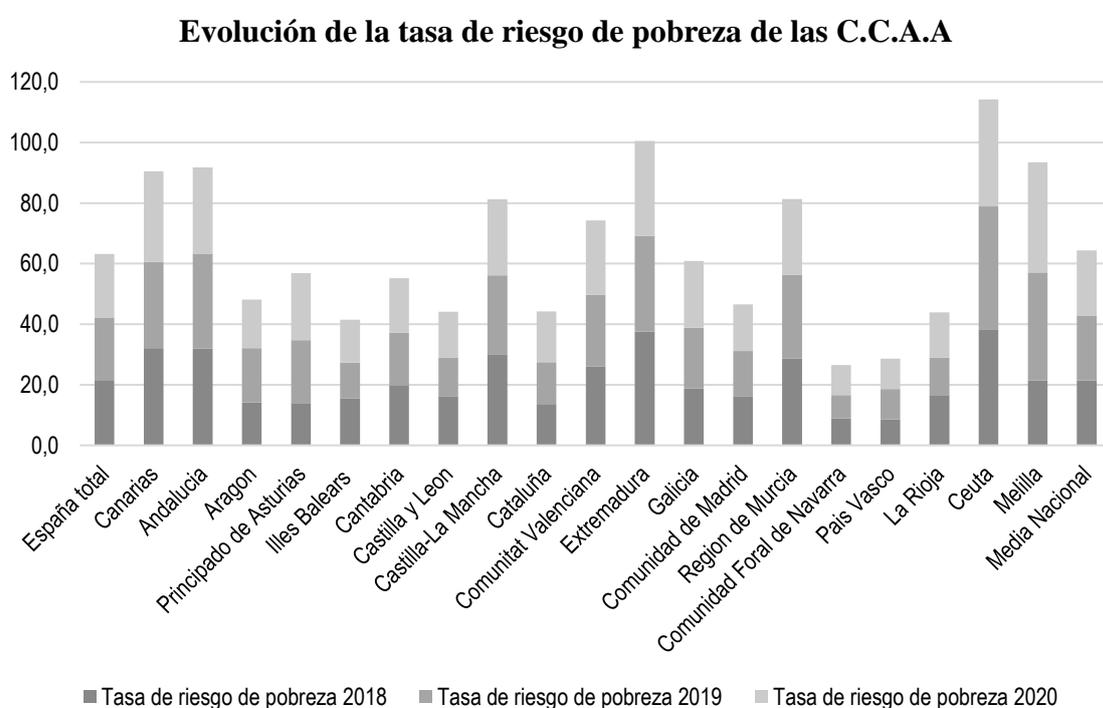
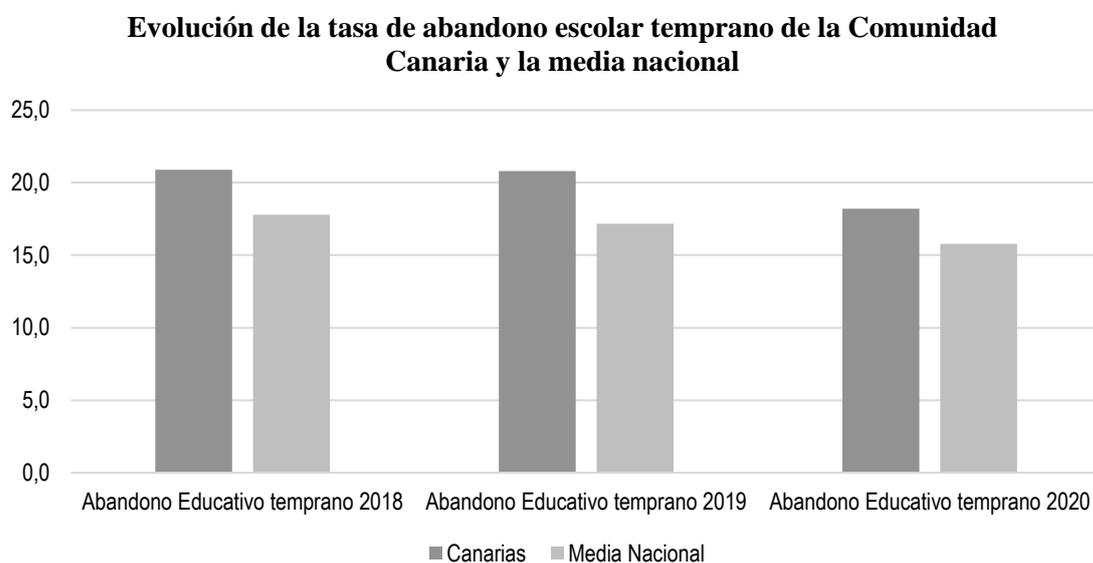


Figura 7. Evolución de la tasa de abandono escolar temprano de la Comunidad Canaria y la media nacional. Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).

Seguidamente, la tasa de riesgo de pobreza de la Comunidad Canaria toma valores realmente críticos para la región, esta se sitúa entre los territorios de España con peores cifras, junto a Ceuta y Melilla, Andalucía y Extremadura. Además, está estructuralmente peor que la media nacional (Figura 8). De hecho, el archipiélago presenta un incremento de un 49% de 2019 a 2020 en lo que a población en riesgo de pobreza severa se refiere, según la Red Europea de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social en España (2021). Uno de los aspectos más importantes, sobre todo en los últimos años, para Canarias en lo

que a la constitución del crecimiento de la tasa de riesgo de pobreza se refiere, es la privación severa de material que sufre la región, esta como es natural, se ha visto gravemente afectada debido a la pandemia del Covid-19.



*Figura 8. Evolución de la tasa de riesgo de pobreza de las C.C.A.A. Fuente: Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).*

Añadido a esto, otro dato que refuta la mala posición que ocupa Canarias en temas de desigualdad es que Canarias (15,2%), Andalucía (12,5%) y la Región de Murcia (11,8%) fueron las comunidades autónomas con mayores porcentajes de personas que llegaban a fin de mes con “muchísima dificultad” en 2021, y, además, El 49,8% de la población de Canarias no tenía capacidad para afrontar gastos imprevistos en 2020 (INE 2022b).

Desde el punto de vista del salario medio total, se observa que esta variable es de gran interés social puesto que está en constante comparación con la del territorio nacional. De hecho, según la *Figura 9*, Canarias se sitúa de forma permanente por debajo de la media nacional. En concreto es, por detrás de Ceuta y Melilla, la Comunidad con menor salario medio de España.

Por otro lado, se observa en el *Figura 9* que la tendencia del salario medio total mejora con los años, evidentemente, adaptándose a la inflación anual del territorio. Es de resaltar que Canarias, tras la pandemia mundial, cuenta con uno de los poderes adquisitivos más precarios. La compañía ADECCO (2021) apunta que esta realidad está estrechamente relacionada con la caída de la demanda de turistas en el archipiélago.

### Evolucion del salario medio total de la Comunidad Canaria y Nacional

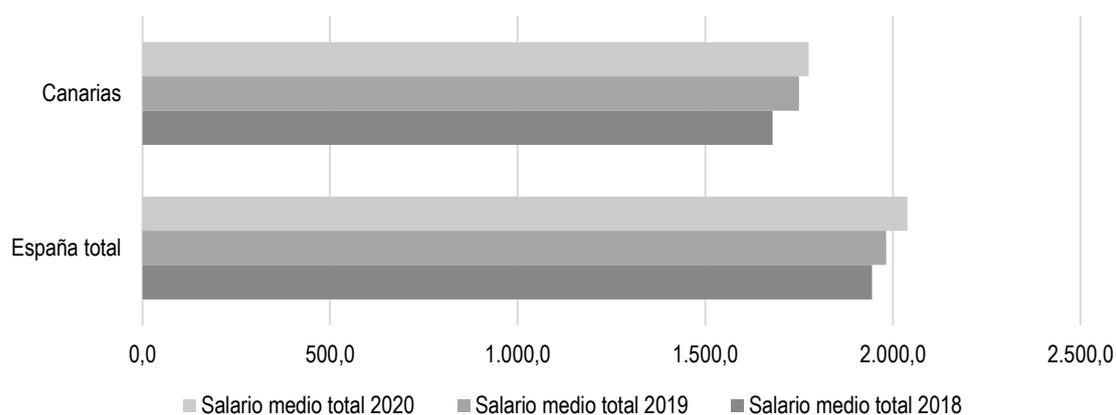


Figura 9. Evolución del salario medio total de la Comunidad Canaria y nacional. Fuente: Fuente: Elaboración propia (Instituto Nacional de Estadística (INE) 2022a).

Por último, una de las cifras de interés a evaluar, es la inversión extranjera (No EVTE – Tenencia de Valores en el Extranjero). Se considera la inversión no EVTE pues es aquella que supone una inversión directa y permanente en la región, es decir, nuevas aperturas de entidad, compra de participación con responsabilidad de gestión, etc. La Figura 10 muestra la evolución de dicha inversión extranjera por CCAA, la Comunidad Canaria ha reducido notablemente el volumen de inversión extranjera que poseía respecto a los años 2018 y 2019, un hecho que se añade a la lista de aquellos explicados por la pandemia mundial, afectando esto gravemente a la diversificación del tejido empresarial de la región.

### Evolución de la inversión extranjera (No EVTE) por C.C.A.A

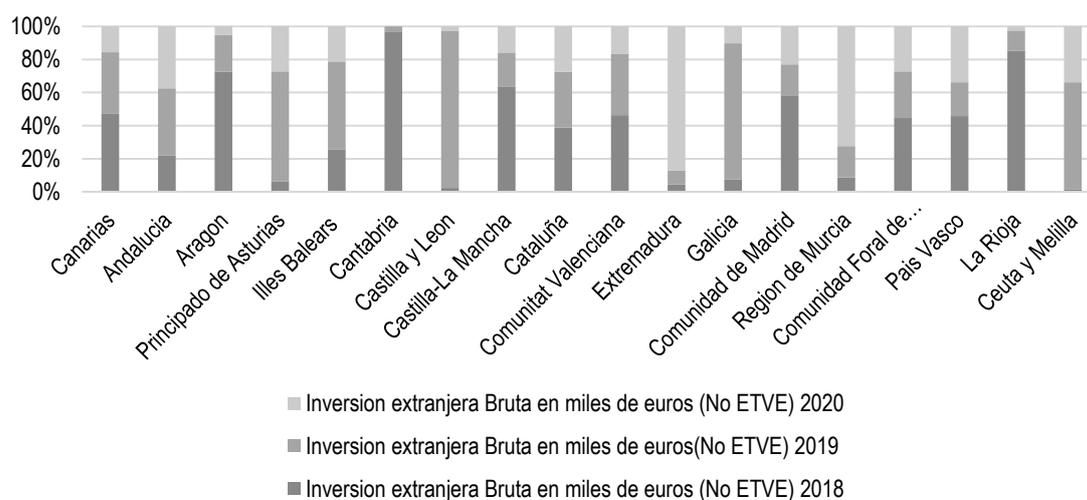


Figura 10. Evolución de la inversión extranjera (No EVTE) por C.C.A.A. Fuente: Elaboración propia (DataInvex 2022).

Por lo tanto, la Comisión Europea (Comisión Europea 2022a) expone lo siguiente en lo que a la situación de la Comunidad Canaria como RUP se refiere:

- El Producto Interior Bruto per cápita (PPA) se sitúa en el 62% de la media de la UE (EuroStat 2022).
- Las tasas de desempleo y de desempleo juvenil están muy por encima de las medias de España y de la UE (EuroStat 2022).
- La tasa de jóvenes que no tienen empleo ni estudian ni reciben formación (NEET) está muy por encima de la media española y de la UE (EuroStat 2022).
- El porcentaje de hogares con acceso a Internet de banda ancha es mayor en las Islas Canarias que en España (EuroStat 2022).
- Zona económica marítima exclusiva: 356 000 km.

La Comisión identifica igualmente como desafíos para la región los siguientes aspectos fundamentales:

1. **Pobreza y exclusión social:** la proporción de la población en riesgo de pobreza o exclusión social es muy alta en comparación con la media nacional española.
2. **Empleo:** tasas de desempleo y de desempleo juvenil especialmente elevadas (ambas mucho más altas que la media nacional española, y más de tres veces superiores a la media de la UE). Se necesita invertir en oportunidades de empleo y formación, en particular para jóvenes con la idea de mejorar la empleabilidad.
3. **Economía:** alta dependencia de la demanda del turismo; pero esto puede ser positivo si se entiende como una demanda que reanima todos los sectores de la economía. El reto está en que la economía se centre en sectores como la economía azul, dentro de la cual destaca el sector marítimo portuario y en las energías renovables.
4. **Turismo:** demanda más afectada por la crisis COVID-19. Se precisa invertir en la transición hacia unos servicios sostenibles y de calidad, reforzando el sector servicios y protegiendo los espacios naturales y la biodiversidad.
5. **Migración:** importantes retos migratorios y de seguridad, con más de 22.000 llegadas a las Islas Canarias en 2021.

Según la Comisión Europea (Comisión Europea 2022b) los principales puntos débiles identificados, no solo en la Comunidad Canarias si no para las RUP en general, son: el desempleo estructural, la pobreza y la exclusión social (estas son áreas en las que las RUP

consideran necesitar un apoyo más intensivo por parte de la UE). Por otro lado, mejorar las infraestructuras básicas y los servicios esenciales, garantizar la conectividad y abordar los problemas específicos de la región, como la migración, fueron algunas de las problemáticas más importantes planteadas por las partes interesadas a la comisión, a tener en consideración de cara a las próximas medidas aplicables a las RUP.

### **3. Trámites Aduaneros**

Cumplir trámites aduaneros 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, y por supuesto, los puertos. 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 del ente de Aduanas.

La Aduana es el ente responsable de verificar que las mercancías que entran a un territorio determinado cumplen con todas las exigencias para no perjudicar a los consumidores y han sido objeto de exploración, obteniendo el correspondiente certificado de aptitud por parte de los agentes encargados de controlar los distintos tipos de mercancía (Agencia Tributaria 2020).

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.

Por tanto, la aduana puede ser definida, como aquel espacio físico situado, generalmente, 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 95263 (Reglamento UE N° 952/2013 2013). Por lo tanto, 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 que el territorio aduanero supera ese ámbito territorial, como es el caso de las uniones aduaneras, como por ejemplo la UE (Países del territorio Aduanero de la Unión).

Canarias pertenece a la Unión Aduanera y al Mercado Único Común, pero cuenta con un control en “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 control. Si bien el control sobre la mercancía se circunscribe a las que provienen de países terceros, las particularidades (por ejemplo, REA) de la aplicación del derecho comunitario en las islas trae consigo la existencia de un control aduanero también a las mercancías originarias del resto de la UE, incluida España (tránsito comunitario interno).

La normativa que afecta a las Aduanas es muy variada y compleja, debido a la importancia que tiene el paso de las mercancías y personas por las fronteras. Destacan dentro de esta regulación aspectos sanitarios y fitosanitarios, seguridad de los productos, protección del medio ambiente, prevención de tráfico ilícitos, 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 Washington para la protección de especies protegidas (que realmente corresponde al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) (BOE 1986). 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 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:

- 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 sometida 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 primero de este paso. La DSE es 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).
- 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, acogerse a un régimen aduanero a las mercancías, los regímenes aduaneros disponibles para categorizar una mercancía están establecidos en el Código Aduanero de la Unión (CAU), pudiendo esto ser: despacho libre práctica, despachos especiales o exportación.

- 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) (Figura 11).

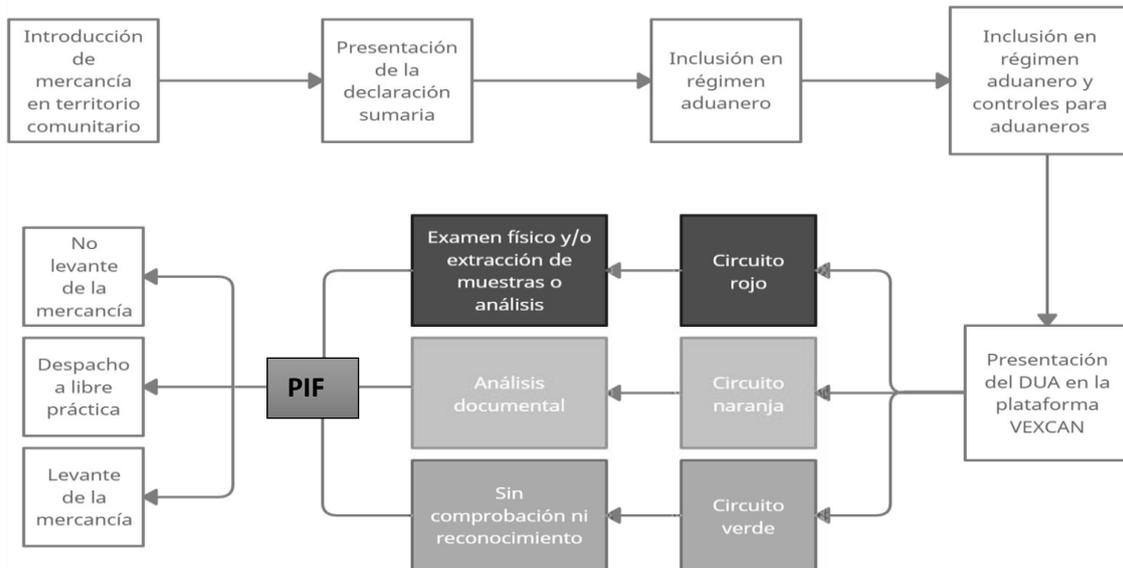


Figura 11. Itinerario de la mercancía en Canarias. Fuente: Elaboración propia.

#### 4. Metodología

Con la finalidad de analizar el funcionamiento de Aduanas, especialmente en lo concerniente a su funcionamiento durante fines de semana y días festivos, se procedió a analizar las circunstancias en las que se desarrollan los controles aduaneros en este ámbito, mediante la realización de un estudio de campo simple y sencillo, con la finalidad de que este sirva de paso previo a un futuro análisis en profundidad de las cuestiones que afloran.

Una de las cuestiones que más llama la atención, es la pregunta parlamentaria que cuestiona 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.

El trabajo de campo se llevó a cabo mediante la realización de una encuesta donde se hacen preguntas dirigidas a detectar las fallas que los agentes encuestados pueden identificar en lo que a trámites aduaneros en el territorio canario se refiere (CODEXCA 2022).

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 si permite identificar disyuntivas, cuestiones o incidencias a estudiar de una forma más exhaustiva y profunda en estudios futuros (Corral 2016; Rodríguez Sabiote et al. 2006).

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.

El cuestionario 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 (Corral 2016; Rodríguez Sabiote et al. 2006).

## **5. Resultados**

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.

1. 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.

2. Los encuestados prevén la necesidad inmediata de contar con un PIF H24, con el que se ganaría flexibilidad y amplitud horaria.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. La inspección de SOIVRE es el organismo para aduanero mejor valorado, se les valora como bastante eficientes y de actuar rápidamente. Mientras que el control de Sanidad exterior fue de los peor valorados, de nuevo debido a los horarios de trabajo del funcionariado.
9. Los encuestados afirman que muchas de las veces el representante aduanero carga con parte de la responsabilidad del retraso de llegada de la mercancía.
10. 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.

11. 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.
12. 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<sup>73</sup> que estiman que el coste de enviar a escanear un contenedor está 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 mantener para inspección un contenedor *reefer* (con necesidad de acceso a corriente eléctrica para mantenimiento de frío) oscila entre los 50 y 60 euros/días adicionales.

Considerando estas estimaciones de costes, si un barco llega un viernes, y la mercancía 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 inspecciones 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 a este si la opinión proviene de los empresarios involucrados en esta problemática.

## **6. Conclusiones**

Tras la realización de un estudio cuantitativo y de la identificación de las diferencias en materia del régimen especial, con las que cuenta la Comunidad Canaria se puede concluir que el Archipiélago Canario cuenta con múltiples medidas dirigidas a que el territorio se

adapte y cohesione 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, pese a que las Islas Canarias cuentan con múltiples beneficios, en cuestiones relacionadas con la política aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícolas y pesqueras, el abastecimiento de materias primas y bienes de consumo básico, etc., derivados tanto de su condición RUP, y su propio REF; los controles a la introducción y/o expedición de las mercancías en fines de semana y días festivos se han convertido en uno de los problemas foco, que está causando graves desajustes que hacen que se produzcan cuellos de botellas, afectando directamente a las compañías que operan en las islas.

Esta situación provoca que se produzcan retrasos y desajustes en la logística portuaria, que hay que resolver y adecuar al entorno. Uno de los planteamientos apunta a que el problema deriva de la disponibilidad horaria de los operadores aduaneros, 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 adecuados a las necesidades de los importadores. Por ello en el parlamento de Canarias se presentó un Proposición no de Ley, donde se propone la ampliación de actuación horaria del PIF de las islas, actualmente activo de 8:00 a 20:00 L-V para el caso de la Aduana de Canarias, horario el cual imposibilita que cualquier mercancía con código rojo sea inspeccionada y levantada un sábado, teniendo esta mercancía que estar en puerto o aeropuerto esperando para su levante hasta el lunes a las 8.00.

Cualquier producto que llega a Canarias tiene que pasar la Aduana, y por tanto, estar sometidos a trámites aduaneros, exceptuando la mercancía de la UE que, aunque deben ser declaradas, no están sometidas a gravámenes ni inspecciones físicas; a menos que estén sujetan a algún beneficio como es el REA; el resto de mercancías es toda susceptible de pasar controles aduaneros sea cual sea su tipo, presentación o modo de transporte (mercancía de tercer país). 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.

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 impuestos. Los organismos de supervisión de calidad buscan 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 debidamente gestionada, y para reducir la probabilidad de que se pare la mercancía (es el encargado del envío de toda la documentación necesaria, sin embargo, la presentación de ésta de forma adecuada no impedirá que en determinados supuestos se hagan controles físicos a la carga). En algunos casos es de obligado sometimiento la revisión física de la carga, y en otras ocasiones debido a que se ha determinado que el riesgo de la mercancía es tipo rojo.

## **7. Propuestas**

En definitiva, el Territorio Canario necesita que los servicios de inspección aduanera estén operativos todos los días de la semana, así como el puerto está funcionando 24/7. Para que esto sea una realidad se precisa de cohesión entre los servicios aduaneros. 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 traducción en los precios de los bienes para el consumidor final, 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.

Con todo, se recomienda ampliar el alcance de este estudio preliminar y concentrarlo en aquellos aspectos donde se han detectado las mayores incidencias como es el AIEM, Sanidad Exterior y el control fitosanitario para tener una idea más clara de cuáles son los problemas a la hora de importar una mercancía al Archipiélago.

En resumen, el problema más evidente y urgente a resolver es la ampliación del PIF que, según comentarios de expertos del sector, ya se ha conseguido, pero solo para alimentos frescos. Para que estas medidas especiales sean aplicadas de forma eficiente y beneficien a la región, se precisa flexibilizar el marco laboral (a día de hoy está jugando un papel restrictivo), y, si fuera imprescindible, mejorar la dotación de personal del servicio de inspección aduanera (para atender mejor a la demanda), consiguiéndose así que la condición de zona especial del Territorio Canario funcione mejor, y acabar con el problema detectado, el cual genera una distorsión que puede estar afectando a que la Comunidad Canaria no alcance los resultados esperados.

## 8. Referencias

ADECCO (2021), *Guía Salarial 2021 especializada por sectores*.

Agencia Tributaria (2020), *¿Qué son las aduanas?* [https://www.agenciatributaria.es/AEAT.educacion/Profesores\\_VT4\\_es\\_ES.html](https://www.agenciatributaria.es/AEAT.educacion/Profesores_VT4_es_ES.html) (web consultada en marzo de 2022).

BOE (1986), 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>

Cabrera-Ansoleaga, Luis Ander, & Delgado-Anguita, Enrique. (2016), *La financiación europea a la ultraperiferia: Canarias*. <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/6124/La%20financiacion%20europea%20a%20la%20ultraperiferia%20Canarias.pdf?sequence=1>

Cánovas, Alfonso Cabrera. (2011), *Transporte internacional de mercancías*. ICEX España Exportación e Inversiones. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07429a&AN=ulpgc.628351&lang=es&site=eds-live&scope=site>

CCELPA (2020). *Informe Anual de la Economía Canaria. 2020, Estructura Empresarial*. Confederación Canaria de Empresarios (CCELPA).

Clavijo Peña, Verónica. (2014), *Canarias como región ultraperiférica*. Universidad de la Laguna. <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/376/Canarias%20como%20region%20ultraperiferica.pdf>

Comisión Europea (2022a), *Outermost regions at a glance – assets, challenges, and opportunities*. Strasbourg, Final 133. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup-2022/comm-rup-2022-glance\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup-2022/comm-rup-2022-glance_en.pdf)

Comisión Europea (2022b), *Synopsis report on the results of the Communication on the outermost regions consultation activities*. Strasbourg, Final 134. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup-2022/comm-rup-2022-report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/pdf/rup-2022/comm-rup-2022-report_en.pdf)

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/>

DataInvex (2022), *Datos estadísticos. Inversión extranjera (No EVTE) por C.C.A.A, años 2018, 2019 y 2020*. Recuperados en marzo de 2022 de <http://datainvex.comercio.es/>

De Marketing, Diccionario, & Cultural, S. A. (1999), *Diccionario de marketing*. Cultural SA.

EuroStat (2022), *Datos estadísticos. Producto Interior Bruto per cápita (PPA) de Canarias en 2020, tasas de desempleo y de desempleo juvenil de Canarias en 2020, tasa de jóvenes que no tienen empleo ni estudian ni reciben formación (NEET) de Canarias en 2020, porcentaje de hogares con acceso a Internet de banda ancha de Canaria en 2020*. Recuperado en marzo de 2022 de <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>.

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

Fayos, Teresa, Feo, Maria, García, Leandro, & Sanchis, Juan A. (2021), *Logística, transporte y gestión de operaciones internacionales*. [http://iei.uv.es/master/wp-content/uploads/2021/08/08-GD-Logiatica-Maria-Feo\\_21-22.pdf](http://iei.uv.es/master/wp-content/uploads/2021/08/08-GD-Logiatica-Maria-Feo_21-22.pdf)

Ferrel, O. C., Geoffrey, Hirt, Leticia, Ramos, Marianela, Adriaenséns, & Angel, Flores Miguel. (2004), *Introducción a los negocios en un mundo cambiante*. Cuarta Edición Mc Graw Hill. Méjico, DF. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07429a&AN=ulpgc.319397&lang=es&site=eds-live&scope=site>

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

González Láynez, Carlota. (2005). *Las regiones ultraperiféricas de la UE: Evolución de las mismas como consecuencia de las políticas específicas aplicadas. Canarias como ejemplo*. Universidad San Pablo CEU, Instituto de Estudios Europeos.

<https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07429a&AN=ulpgc.337854&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2022a), *Datos estadísticos. PIB per cápita de las C.C.A.A, Tasa de paro por C.C.A.A, Tasa de abandono escolar temprano de la Comunidad Canaria y la media nacional, Tasa de riesgo de pobreza de las C.C.A.A, Salario medio total de la Comunidad Canaria y nacional, años 2018, 2019 y 2020*. Recuperado en marzo de 2022 de <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/listaoperaciones.htm>.

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2022b), *Encuesta de Condiciones de Vida (ECV), Año 2021: Resultados definitivos*, Nota de prensa 29 de junio de 2022.

ISTAC (2022a), *Datos estadísticos. Llegada de turistas a la Comunidad Canaria, años 2018,2019 y 2020*. Recuperado en marzo de 2022 de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas/>.

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

Lamb, Charles W., HAIR, Joe, & McDANIEL, Carl. (2002), *Marketing*. Sexta Edición, de International Thomson Editores SA, 2002.

Macías Hernández, Antonio Manuel. (2011), *Canarias, 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña*. *Historia Contemporánea*, 42, 225–260. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsdnp&AN=edsdnp.3633402ART&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Ministerio de Fomento (2020), *Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual 2019*. Disponible en [https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos\\_otle/informe\\_otle\\_2019\\_1.pdf](https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/informe_otle_2019_1.pdf)

Reglamento UE N° 952/2013 (2013), *Parlamento europeo y 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>

Sánchez Suárez, Yasniel, Pérez Castañeira, Jessie Arlene, Sangroni Laguardia, Naylet, Cruz Blanco, Cesar, & Medina Nogueira, Yuly Esther. (2021), *Retos actuales de la logística y la cadena de suministro*. *Ingeniería Industrial*, 42(1), 169-184. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&AN=150281129&lang=es&site=eds-live&scope=site>

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

Solbes Ferri, Sergio, & Castillo Hidalgo, Daniel. (2022), *La diferencia insular. El modelo fiscal de Canarias en perspectiva histórica*. *El Antiguo Régimen: la Real Hacienda y el proceso de construcción del Estado, circa 1500-1845*. Tirant lo Blanch. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat07429a&AN=ulpgc.31794&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Tinao, Luis Pablo Bourgón. (1980), *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*. Tesis Doctoral. Universidad de La Laguna. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edseul&AN=edseul.3000144331197&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea SÉPTIMA PARTE - DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES Artículo 349 (2012), Antiguo artículo 299, apartado 2, párrafos segundo, tercero y cuarto, TCE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A12012E349>

Wehbe Herrera, Carmen Dolores. (1995), *Efectos de la integración en la Comunidad Europea sobre la economía canaria*. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsdnp&AN=edsdnp.757TES&lang=es&site=eds-live&scope=site>

CODEXCA (2022), *Trabajo de campo para la identificación de las principales problemáticas a la importación de mercancías por vía marítima en Canarias*. *Islas Canarias*. <https://www.codexca.com/>

Corral, Yadira. (2016), *Validez y fiabilidad de las investigaciones cualitativas*. *Revista Arje*, p. 196-209. <http://arje.bc.uc.edu.ve/arj20/art19.pdf>

Rodríguez Sabiote, Clemente, Pozo Llorente, Teresa, & Gutiérrez Pérez, José. (2006), *La triangulación analítica como recurso para la validación de estudios de encuesta recurrentes e investigaciones de réplica en Educación Superior*. *Revista electrónica de*

investigación y evaluación educativa. <file:///C:/Users/pormar/Downloads/17133-Texto%20del%20art%C3%ADculo-50024-1-10-20201214.pdf>