

VEINTE AÑOS DEL ARBITRIO SOBRE LAS IMPORTACIONES Y ENTREGA DE MERCANCÍAS EN CANARIAS (AIEM) 2002-2022: UNA REFLEXIÓN

MARÍA ISABEL DIEPPA
BETANCORT

Economista
Secretaria Técnica del Colegio Oficial de
Economistas de Las Palmas

El informe «20 años del Arbitrio sobre las Importaciones y Entrega de Mercancías en Canarias 2002-2022: una reflexión», más conocido por sus siglas AIEM, es consecuencia del firme compromiso del Colegio Oficial de Economistas de Las Palmas, y de su nueva Junta Directiva, de tener un papel más activo y participativo en la sociedad canaria, con el objetivo prioritario de contribuir al progreso y desarrollo de nuestra región, desde el rigor del análisis del entorno en sectores y aspectos de los que, entendemos, se carece de profundización e información.

Nos planteamos, como primer paso, el análisis de un impuesto que en España solo se aplica en nuestro territorio, que ha generado constantes controversias entre los distintos ámbitos del empresariado canario. También ha sido defendido por los representantes políticos como beneficioso para la economía dada la condición de región ultraperiférica, por un lado, y, por otro, porque su aplicación no afecta a los ciudadanos vía subida de precios en los veinte años de vigencia. En

en este sentido, quisimos conocer la estructura del impuesto, así como las variables a las que afecta de manera directa e indirecta.

El Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías entró en vigor en el año 2002 en sustitución del APIC (Arbitrio sobre la Producción e Importación en Canarias), con posteriores modificaciones en 2014 y 2021, esta última vigente hasta el año 2027, aprobadas por el Gobierno y el Consejo Europeo. Estas revisiones normativas trajeron consigo un mayor número de partidas arancelarias de productos sujetas al arbitrio, fundamentalmente en los sectores que componen la cesta de la compra, alimentación, bebidas y agricultura, así como incrementos en los tipos impositivos, originando, en consecuencia, un aumento tanto del número de productos, como de la presión fiscal.

Se define como un impuesto estatal monofásico, aunque forma parte del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, cuyo objetivo se centra en proteger a la industria local canaria, de la dependencia del exterior en la adquisición de materias primas y energía, el coste del transporte, el reducido tamaño del mercado y por la dispersión del territorio, lo cual implica un sobrecoste para los productos locales en la fabricación. Para el cumplimiento de este fin, se

«Canarias necesita cambios estructurales, que permitan desarrollar otros sectores económicos diferentes al turismo, el cual parece haber llegado a su límite como generador de empleo y crecimiento, tal y como se demostró en el año 2017, en el que se batió récord histórico de visitantes, fenómeno que no repercutió en atenuar el elevado nivel de paro del momento que rondaba el 20%.»



aplica a productos similares que entren vía importaciones, sin embargo, también se gravan productos producidos en Canarias.

A diferencia del mensaje transmitido a los ciudadanos por determinados círculos políticos, el AIEM grava partidas arancelarias que están compuestas cada una a su vez por un conjunto de bienes, y no productos individuales. De este modo, cuando entró en vigor, el número de partidas se situaba en 114, para estar actualmente en 155, lo que, según la estimación de algunos colectivos, suponen unos 1.500 productos.

Resulta paradójico que un impuesto que trata de favorecer a la industria local por medio de gravámenes a la importación sea aplicable también, aunque en menor medida, en operaciones interiores, lo que significa que se gravan determinadas partidas de productos que se fabrican en Canarias en el momento de su comercialización dentro de nuestra región.

Al profundizar en cómo se llevó a cabo la última revisión normativa vigente desde 2021, nos encontramos que el indicador clave para incorporar o quitar partidas fue la cuota de mercado, que se calcula como el porcentaje de

la producción local sobre el mercado total. Para su determinación, el Gobierno de Canarias tomó como referencia las medias de los años 2015 a 2017 de las producciones locales calculadas en toneladas, lo que tuvo como resultado que de las 155 partidas de productos, un 28,4% acaparan el mercado regional en un 75% o más, hecho que favorece una posición monopolística de las empresas fabricantes, mientras un 25,2 % de las partidas pueden cubrir el mercado en un 25% o menos, lo que en este caso, obliga a importar el 75% restante para poder abastecer las necesidades de los consumidores canarios.

El impacto del impuesto sobre las distintas variables a las que les afecta no ha resultado favorable, a excepción de la recaudación que experimentó un crecimiento del 94% entre 2002 y 2022, llegando a la cota más alta en este último al alcanzar los 231.000 millones de euros. En esta línea, es destacable que el comportamiento del nivel de dependencia de la economía canaria de las importaciones de la industria manufacturera, la que se pretende proteger con el AIEM, ha crecido en los últimos años, situándose en 2008 en un 76,7% para alcanzar el 91,6% en 2021, por lo que la mayor parte de lo que se consume se compra

en el exterior. Si a esta mayor demanda externa se le aplica un impuesto a su entrada, la repercusión en los precios finales resulta evidente, máxime cuando el coste medio por kilo de las importaciones gravadas por el AIEM creció un 42,8% entre 2002 y 2021.

El aumento de la dependencia del exterior radica, por un lado, en la caída de la producción local, que descendió un 49,8% entre 2008 y 2021, y, por otro, en el paulatino crecimiento de la parte que destinan los productores a su venta vía exportaciones, con la consiguiente reducción de la cantidad que quedaría para el abastecimiento local.

Los precios de los productos industriales manufactureros en Canarias han estado por encima de la media nacional desde el 2010 y hasta 2021, y se ha producido una escalada del 62,44 % frente al 47,10 % del promedio nacional. Este factor, junto a la bajada de los niveles productivos, ponen de relieve la pérdida de competitividad de los productos locales: se produce menos a mayor precio, razón por la cual se justifica el desvío hacia la venta en los mercados exteriores.

Como resultado, la aportación de la industria manufacturera al PIB de Canarias se sitúa en 2021 en el 2,8%, dos puntos por debajo del 5,1% que lograba en 2002, arrojando un retroceso en este periodo del 20,8 %, el más acusado del país, siendo además una de las tres únicas regiones que han sufrido descensos, a diferencia que el resto del país, que en conjunto crecía un 21,9%.

Acorde a lo anterior, se saldó con la destrucción de 14.200 empleos, y 1.197 empresas, un 36,1 % y un 20,1 % menos respectivamente entre 2002 y 2022.

Con una tasa de riesgo pobreza y exclusión social del 36,2% en 2022, un nivel de paro del 17,6%, un crecimiento en los últimos veinte años del PIB per cápita, indicador que mide la renta y la riqueza de los habitantes, de tan solo un 8,6% frente al 40,9% nacional, un incremento de los precios del 40,2 % en ese periodo, las islas se han instalado en una senda de deterioro paulatino que parece no frenar, observándose un empeoramiento anual, constante y continuo que agranda año tras año la brecha respecto al resto del país, sin que se aprecien signos de mejora en los últimos veinte años.

Canarias necesita cambios estructurales, que permitan desarrollar otros sectores económicos diferentes al turismo, el cual parece haber llegado a su límite como generador de empleo y crecimiento, tal y como se demostró en el año 2017, en el que se batió récord histórico de visitantes, fenómeno que no repercutió en atenuar el elevado nivel de paro del momento que rondaba el 20%. La industria, y en especial la manufacturera, se erige como un sector que genera prosperidad, crecimiento y empleo estable. Tal es así que incluso su participación al PIB se ha incluido en los objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU publicados en 2015. Las medidas de apoyo a sectores como el primario y a la industria son esenciales, así como abrir nuevas vías aprovechando los recursos con los que Canarias cuenta, pero desde la base de la eficiencia y la coherencia.