

Estudio sobre el coste privado de la ultraperiferia y la doble insularidad en Canarias

Resumen Ejecutivo

2019

ECO ATENEA, S.L. - RELANCE CONSULTORES, S.L. - CONSULTA EUROPA PROJECTS AND
INNOVATION, S.L. Unión Temporal de Empresas

“UTE Eco-CoRe”

ÍNDICE

1. <i>Presentación</i>	5
2. <i>Metodología</i>	6
2.1. Validación del catálogo de sobrecostes	7
2.2. Fórmula de cálculo	7
2.3. Encuesta a Empresas Canarias	8
2.4. Tratamiento de la doble insularidad	9
3. <i>Evidencia del impacto de los sobrecostes</i>	10
3.1. Análisis cualitativo	10
3.2. Análisis cuantitativo	11
4. <i>Resultados</i>	12
4.1. Los costes evaluables	12
4.1.1. Resultados sectoriales	13
4.1.2. Resultados por islas	15
4.1.3. Resultados por tamaños empresariales	16
4.2. Los costes de difícil cuantificación	18
5. Conclusiones	20

1. PRESENTACIÓN

La Consejería de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento del Gobierno de Canarias ha encomendado la realización de un estudio sobre el coste que soporta la economía canaria derivado de la ultraperiferia y la doble insularidad. El estudio, elaborado a lo largo del último trimestre de 2017 y el año 2018, cuantifica los sobrecostes de la ultraperiferia y doble insularidad vigentes en el año 2016¹.

Canarias ha tenido un tratamiento diferenciado en el ámbito comunitario desde la integración de España en la Unión Europea. El reconocimiento de las especificidades de Canarias y otros territorios de la UE se incorporó en los tratados de la UE en 1999 y con ello se asienta una base jurídica sólida para la acción comunitaria a favor de las regiones ultraperiféricas (RUP).

Así, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en su artículo 349, establece que “Teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de [...] las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos”, la UE adopte medidas específicas en ámbitos como las políticas comunes, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

La existencia de una **estrategia europea para las RUP**, materializada en diversos instrumentos de fomento del desarrollo socioeconómico de estas regiones, hace indispensable cuantificar los sobrecostes asociados a la ultraperiferia para **abordar las revisiones periódicas de las medidas aplicadas**. En respuesta a esta necesidad, el Gobierno de Canarias ha encomendado en los últimos años diversos estudios sobre los costes de la ultraperiferia en Canarias. El más reciente realizado hasta la fecha (Gobierno de Canarias 2010) concluyó que los sobrecostes de ultraperiferia del sector privado en Canarias se situaban en el 7,6% de su facturación en 2008.

Con el estudio actual, se actualiza la información relativa al impacto de la ultraperiferia y la doble insularidad en el sector privado de Canarias, aportando datos relativos al **año 2016**. El **objetivo del estudio** es conocer el importe de estos costes en términos brutos, por ello se cuantifican los sobrecostes sin deducir las medidas económicas de compensación vigentes. A título meramente ilustrativo, el sobrecoste de los billetes (viajes de negocio) se basa en el uso de tarifas tipo de los billetes de avión/barco, tarifas de carácter general (sin la deducción por residencia).

Asimismo, hay que señalar que el estudio presenta **un mayor nivel de detalle**, permitiendo un desglose de sobrecostes en ocho sectores económicos (seis en el estudio del Gobierno de Canarias 2010) y tres grupos de islas (orientales, capitalinas y occidentales; sólo capitalinas y no capitalinas en el estudio previo).

¹ El estudio ha sido realizado por la UTE ECO-CoRe, conforme al contrato administrativo suscrito (Exp. 5/2017). La UTE ECO-CoRe asume cualquier error que pueda apreciarse en el estudio.

2. METODOLOGÍA

El estudio toma como punto de partida los estudios previos realizados sobre la materia por el Gobierno de Canarias, así como las Orientaciones de la Comisión Europea en materia de cuantificación de sobrecostes. Con esta base, se estableció el siguiente catálogo de sobrecostes:

Costes evaluables.

Se trata de sobrecostes que pueden captarse y cuantificarse en un ejercicio estático de análisis de costes de las empresas canarias y una economía de referencia (no ultraperiférica). En particular:

1. **Transporte de mercancías.** Diferencial entre el coste de transporte en el que incurren las empresas canarias y las ubicadas en el continente europeo. Se debe la necesidad de traer más mercancías de fuera de Canarias (dependencia externa) y al mayor coste de las operaciones (por la insularidad, fragmentación y lejanía).
2. **Stocks diferenciales.** Costes que tienen las empresas canarias que han de disponer de unas existencias más elevadas a causa de las desventajas de la ultraperiferia y doble insularidad (dependencia externa, obligatoriedad de recurrir a medios de transporte no terrestres en operaciones con península o entre islas, etc.).
3. **Viajes de negocios.** Es el mayor coste en el que incurren las empresas canarias respecto a las peninsulares como consecuencia de los déficits de accesibilidad interinsular y con la península (por insularidad, fragmentación y lejanía), déficit que encarece el coste de los viajes (por los desplazamientos y la duración de los mismos).
4. **Capacidad productiva ociosa (CPO).** Es el coste del no aprovechamiento de economías de escala debido a las desventajas de la ultraperiferia (mercado local reducido, dificultades para acceder a mercados externos, etc.).
5. **Agua.** Coste adicional que soportan las empresas canarias, respecto a las peninsulares, por este input del proceso productivo. Este sobrecoste refleja el impacto de las desventajas de clima, que en Canarias se manifiestan en términos de escasez de agua.
6. **Energía.** Coste adicional de generación del sistema eléctrico canario, debido al impacto de la ultraperiferia sobre el coste de producción de energía eléctrica.
7. **Instalaciones múltiples.** Coste que se origina principalmente a causa de la fragmentación insular, que obliga a las empresas a tener instalaciones (por ejemplo, almacenes) innecesarias si las islas estuvieran conectadas por medios de transporte terrestre, y a asumir, por lo tanto, el gasto de mantenimiento correspondiente.
8. **Financiero.** Coste de la financiación del conjunto de costes evaluables anteriores.

Costes de difícil cuantificación.

Son “efectos no medibles” en terminología de la Comisión Europea, que reconoce la existencia de efectos negativos difícilmente evaluables cuantitativamente y que perjudican también al desarrollo de la actividad de los sectores económicos locales. Se encuentran asociados al reducido tamaño del mercado de trabajo y del mercado de servicios empresariales, así como a la debilidad del sistema regional de innovación.

La metodología diseñada para proceder a la cuantificación de los costes comprendió los elementos fundamentales que se exponen a continuación.

2.1. VALIDACIÓN DEL CATÁLOGO DE SOBRECOSTES

El objetivo era determinar ex ante la pertinencia de los sobrecostes considerados. Se llevó a cabo a través de dos herramientas. Por una parte, se efectuó un análisis cualitativo, a través de entrevistas a personal directivo de empresas y organizaciones empresariales canarias, de distintos sectores de actividad. A lo largo de las entrevistas, las personas entrevistadas exponían sus opiniones sobre el modo en que la ultraperiferia afecta al quehacer empresarial, en términos de sobrecostes de actividad. Por otra parte, se llevó a cabo un análisis cuantitativo, mediante el análisis de la estructura de producción y costes intermedios de Canarias respecto al conjunto de España (economía de referencia, por no sufrir globalmente la ultraperiferia), empleando las respectivas Tablas Input-Output (actualizadas al año 2016).

2.2. FÓRMULA DE CÁLCULO

El objetivo del estudio es conocer el importe de los sobrecostes, en 2016, en términos brutos. Por ello, como se ha mencionado anteriormente, se propuso un sistema de cuantificación que no tiene en consideración las medidas económicas de compensación vigentes (es decir, no se deducen de los sobrecostes posibles ayudas compensatorias).

Costes evaluables

- Transporte de mercancías. Siguiendo las Orientaciones de la Comisión, el coste viene dado por el volumen de operaciones interinsulares multiplicado por las tarifas correspondientes. En las operaciones con origen/destino península/Resto de la UE, las tarifas tipo se establecen tomando como punto de origen/destino el aeropuerto o puerto peninsular más cercano y accesible (Algeciras o Sevilla, en transporte marítimo, Madrid-Barajas en transporte aéreo). Se emplean estadísticas de tráfico aéreo y marítimo (Autoridad Portuaria de Las Palmas, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y AENA) y sondeos de mercado (cotizaciones por tipo de tráfico y rutas).
- Stocks diferenciales. Tiene dos componentes: almacenamiento y financiero. El sobrecoste de almacenamiento se obtiene imputando un precio alquiler anual a la superficie dedicada a alojar el stock diferencial (con datos de la Encuesta a Empresas Canarias-EEC). El sobrecoste financiero se calcula teniendo en cuenta el valor del stock diferencial (EEC) y un tipo de interés de referencia (Banco de España).
- Viajes de negocios. Incluye dos componentes. Primero, el coste de los billetes, calculado a través de la EEC (número de viajes) y sondeos de mercado (tarifas en desplazamientos aéreos y marítimos, sin incluir descuento por residencia). Segundo, el coste por la mayor duración de los viajes, calculado a través de datos de la encuesta (días perdidos por la mayor duración de los viajes, gastos de estancia y manutención y facturación por persona/día).
- Capacidad productiva ociosa (CPO). El sobrecoste se computa teniendo en cuenta el incremento de facturación neto (deducido el aumento de gastos de explotación), que las empresas afectadas (con CPO a causa de la ultraperiferia) hubieran tenido sin CPO a causa de la ultraperiferia, de acuerdo con la información de la EEC.

- Agua. Viene dado por el coste del agua satisfecho por las empresas (EEC) multiplicado por la diferencia (porcentual) entre la tarifa del agua en Canarias y España para usos no domésticos (Estudio anual sobre tarifas de agua de AEAS- AGA).
- Energía. Compensación del extra coste de la producción eléctrica correspondiente a Canarias en 2016 (Resolución de la CNMC de fecha 20 de abril de 2017) imputable al consumo efectuado por sector privado canario (calculado con el apoyo de información de Red Eléctrica Española y del Gobierno de Canarias -Anuario Energético de Canarias 2016).
- Instalaciones múltiples. El sobrecoste es el importe, en euros, de los gastos de explotación en los que incurrieron las empresas canarias por el mantenimiento de la parte de las instalaciones que reduciría o eliminaría (sin insularidad ni fragmentación insular), de acuerdo con la EEC.
- Financiero. Se calcula aplicando un tipo de interés de un depósito de referencia (Banco de España) a los sobrecostes anteriores (excluido el componente financiero del stock diferencial).

Costes de difícil cuantificación

Se aborda su análisis a través de información obtenida en la EEC. En el cuestionario diseñado se incluyen preguntas dirigidas a conocer en qué medida y a causa de la ultraperiferia las empresas tienen dificultades para contratar personal adecuado, acceder a proveedores competitivos y realizar actividades de I+D+i.

2.3. ENCUESTA A EMPRESAS CANARIAS

La EEC, realizada en 2018, ha sido un instrumento indispensable para cuantificar los sobrecostes, globales y desglosados por islas, sectores y tamaños empresariales. El cuestionario de la encuesta constaba de cerca de 200 preguntas, aptas para su codificación y explotación estadística, que cubrían todas las facetas de los sobrecostes tratados.

La población objeto de estudio de la encuesta es el conjunto de empresas canarias en 2016, incluyendo autónomos, con al menos una persona asalariada. La información sobre la población, con la desagregación sectorial, por islas y tamaños necesaria a efectos de realizar el diseño muestral fue facilitada por el Instituto Canario de Estadística (mediante la explotación de las Estadísticas de Empresas Inscritas en la Seguridad Social elaboradas por el ISTAC), y excluía entidades públicas (Corporaciones locales, Organismos públicos y Órganos de la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas). En conjunto, la población de empresas canarias analizadas sumaba, en 2016, 66.735 empresas.

Tabla 1. Empresas canarias. Año 2016

CNAE	Sectores		Islas	
01 y 02	Sector primario*	2.258	Orientales	9.089
05 a 33	Industria	2.775	Capitalinas	54.043
35 a 39	Energía y agua	387	Occidentales	3.603
41, 42 y 43	Construcción	5.617	Tamaños	
45, 46 y 47	Comercio	17.424	De 1-9	58.125
49 a 53	Transporte	5.029	De 10 a 249	8.388
55 y 56	Turismo	12.881	De 250 o más	222
58 a 96	Resto servicios	20.364	Total	66.735

* No incluye la pesca y acuicultura (CNAE 03).

** Excluye AAPP, Defensa y SS obligatoria (CNAE 84)

Fuente: Directorio ISTAC

La encuesta se remitió a un total de 25.464 empresas, cifra que supone el **38% del total de empresas objetivo del estudio** (empresas privadas canarias con asalariados). Finalmente, realizaron la encuesta 2.805 empresas (2.284 realizaron la encuesta completa).

2.4. TRATAMIENTO DE LA DOBLE INSULARIDAD

La doble insularidad se entiende como la mayor intensidad de los sobrecostes de la ultraperiferia en las islas no capitalinas respecto a las capitalinas, debido a la intensificación de los parámetros que definen la ultraperiferia y sus desventajas en las islas no capitalinas.

Accesibilidad y tamaño (económico) son dos desventajas clave de la ultraperiferia, que interactúan y se retroalimentan generando sobrecoste, y estas desventajas son más marcadas en las islas no capitalinas. A título ilustrativo, en 2016, el VAB privado de las islas capitalinas era 5,4 veces superior al de las islas Orientales y 18 veces más alto que las islas occidentales. Respecto a la población, clave (junto con niveles de renta) para determinar la demanda local, en las islas capitalinas se alcanza la cifra de 1,7 millones de habitantes, cifra 15 veces superior a la de las islas occidentales (7 veces superior a la de las islas orientales). Por otra parte, el turismo (motor de la demanda local) beneficia de forma particularmente intensa a las islas orientales, que en 2016 recibieron 21 turistas por cada habitante, compensando en alguna medida su reducido tamaño económico. En las islas capitalinas, esta ratio fue de seis turistas por habitante. En las occidentales, las que menor tamaño tienen en términos de VAB y población, el turismo tiene una significación inferior (3 turistas por habitante en 2016). En resumen, las desventajas de la ultraperiferia afectan a todas las islas, pero se acentúan en las orientales y, en mayor medida, en las occidentales, respecto a las islas capitalinas.

La doble insularidad se investiga en el estudio a través del análisis de los sobrecostes por grupos de islas (orientales, occidentales y capitalinas). Tanto los costes evaluables como los de difícil cuantificación se presentan desglosados por grupos de islas, permitiendo analizar si, como se presume, las islas no capitalinas, con desventajas más intensas, tienen en efecto costes de ultraperiferia relativamente mayores que las capitalinas.

Hay que citar que este desglose de sobrecostes por islas excluye al debido a las instalaciones múltiples. Éste se debe a la fragmentación (y discontinuidad geográfica con península) y se traduce en el mantenimiento de unas infraestructuras (instalaciones, etc.) redundantes en un escenario de no fragmentación. Resultaría cuestionable imputar este coste por grupos de islas, pues las empresas afectadas tienen su sede en un grupo de islas y el coste se genera por el mantenimiento de las instalaciones en otras islas. Por ello se entiende que es un sobrecoste de naturaleza “no insularizable”, a considerar en su conjunto como sobrecoste de Canarias asociado a la fragmentación.

3. EVIDENCIA DEL IMPACTO DE LOS SOBRECOSTES

3.1. ANÁLISIS CUALITATIVO

En las entrevistas realizadas se puso de manifiesto que la dependencia externa sumada a los déficits de accesibilidad, en comparación con el territorio peninsular, es causa de la aparición de **sobrecostes de transporte**. Las empresas, en función de su especialización, tienen un alto grado de dependencia de inputs y maquinaria que no se encuentran disponibles en Canarias, por lo cual han de importarlos desde península u otros lugares. La doble insularidad es muy señalada por los entrevistados en el capítulo de los sobrecostes de transporte, debido a la ruptura de carga, esto es, la imposibilidad (o dificultad) de efectuar operaciones de transporte de forma directa desde península con destino a las islas no capitalinas, en contraste con las capitalinas, exigiendo realizar trasbordos de mercancías y, frecuentemente, el uso de distintos medios de transporte.

Por otra parte, la dependencia externa y los mayores tiempos requeridos para recibir mercancías (respecto a las empresas peninsulares), debido a la lejanía y la insularidad, generan **sobrecostes de stocks** (señalados por la práctica totalidad de las personas entrevistadas). Las empresas indican que resulta imprescindible tener unos saldos medios de insumos, repuestos, etc. más elevados para evitar interrupciones en la producción y controlar los costes de transporte (para lo cual resulta fundamental realizar envíos grandes para llegar a un nivel de carga óptimo). En las islas no capitalinas, se aprecia con mayor intensidad (respecto a las capitalinas) la necesidad de tener saldos medios de existencias más elevados.

Asociados a la insularidad, fragmentación y lejanía, aparecen sobrecostes de **viajes** de negocios, una cuestión señalada por la generalidad de las personas entrevistadas. En los viajes interinsulares, el sobrecoste aparece por la imposibilidad de realizarlos por medios de transporte terrestre, aspecto que encarece y alarga la duración de los mismos. En los viajes a península o al resto de Europa, hay que subrayar los sobrecostes debidos a una duración de los viajes superior al de una empresa media peninsular, sobre todo a causa de la lejanía. El empresariado entrevistado insiste en que los sobrecostes no derivan sólo del desplazamiento en sí (billetes aéreos normalmente), ya que la mayor duración de los viajes entraña sobrecostes por gastos de alojamiento y manutención, así como un coste por el tiempo extra que el trabajador dedica a los viajes.

En otro orden de cosas, ciertos entrevistados han señalado con rotundidad la existencia de **sobrecostes de funcionamiento ligados con la maquinaria**, debidos a la ultraperiferia. Se trata principalmente de empresas de carácter agrícola e industrial que dependen en sus procesos productivos del uso de maquinaria (importada). Las averías conducen al cierre en la línea de producción, como en empresas peninsulares similares, con la particularidad de que en Canarias reparar estas averías lleva más tiempo y tiene un mayor coste que en península (por requerir servicios de empresas ubicadas en península).

Por otro lado, las entrevistas realizadas sugieren la existencia de sobrecostes por **capacidad productiva ociosa** en las empresas de carácter industrial dependientes del mercado local. El reducido tamaño del mercado canario entra en conflicto con la maquinaria utilizada, de carácter estándar, puesto que no se puede disponer de maquinaria con una capacidad “a medida” para mercado canario. Aparece así una infrutilización de la maquinaria e instalaciones.

Con respecto a los **servicios empresariales**, las entrevistas apuntan a que en términos generales las empresas tienen acceso a servicios empresariales “comunes” (jurídicos, contables, marketing) en la región, aunque en las islas no capitalinas la disponibilidad de estos servicios parece ser menor. Respecto a los servicios más técnicos o especializados, además de las dificultades encontradas en los servicios de reparación y mantenimiento de maquinaria especializada, se han

constatado algunas dificultades en relación con la gestión de los residuos peligrosos. Pese a que se considera que el funcionamiento de la industria de reciclaje en las islas es adecuado, en el caso de los residuos peligrosos algunas empresas optan por trasladarlos a península, por el alto coste de tratamiento en Canarias.

En gran medida, las personas entrevistadas han subrayado dificultades para contar con el **personal** necesario, normalmente especializado de cualificación media (Formación Profesional) o superior (Universitaria). La dimensión reducida del mercado trabajo local, sumado a la lejanía, insularidad y fragmentación parecen ser las principales razones de estas dificultades. Los trabajadores peninsulares son reacios a desplazarse a vivir en Canarias, en mayor medida a las islas no capitalinas.

Otro sobrecoste señalado es el de **mantenimiento de infraestructuras en varias islas (instalaciones múltiples)** a causa de la fragmentación. Se trata habitualmente de empresas que sirven al mercado canario, o parte de él, y han de disponer de, por ejemplo, delegaciones comerciales y almacenes en todas las islas en las que distribuyen sus productos, de las que podrían prescindir si el territorio fuera geográficamente continuo.

Por otra parte, en las entrevistas realizadas se reiteran los sobrecostes empresariales asociados al uso de agua y energía

3.2. ANÁLISIS CUANTITATIVO

El análisis de las compras intermedias de los sectores económicos de Canarias y el conjunto de España, realizado con las Tablas Input Output de Canarias y España (actualizadas a 2016), evidencia la existencia de costes diferenciales en Canarias (suponen un porcentaje de los consumos intermedios más alto que en el del conjunto de España). En particular, destacan los siguientes:

- Transporte. Transporte marítimo y actividades anexas a los transportes, ocasionan costes diferenciales a gran parte de la economía canaria. Así, los consumos de transporte marítimo, respecto a los consumos totales, son más elevados en Canarias que en el conjunto de España en 40 ramas de actividad que suponen el 80% del VAB canario (73% en el caso de las actividades anexas a los transportes).
- Viajes de negocios. El 94% de la economía canaria realiza unos consumos intermedios de agencias de viajes y hostelería más elevados que los correspondientes a los del conjunto nacional (en porcentaje de los consumos totales de cada rama).
- Agua. Las ramas de captación, depuración y distribución de agua generan costes diferenciales a un total de 28 ramas de actividad canarias, que representan el 73% del VAB canario.
- Servicios empresariales. Ciertos servicios empresariales generan costes diferenciales a una parte muy significativa de la economía canaria (superior al 60%). En particular, los servicios de publicidad (el 90% de la economía canaria realiza unos consumos relativos de estos servicios superiores a los del conjunto de España), los relacionados con la investigación y desarrollo (78% de la economía canaria) y las actividades empresariales diversas (64%).

4. RESULTADOS

4.1. LOS COSTES EVALUABLES

Los costes de la ultraperiferia del sector privado canario en 2016 sumaron un total de 5.228 millones de euros, cifra que representa el 8% de la facturación. El sobrecoste por transporte de mercancías es el que mayor peso tiene, representando un 54,7% del sobrecoste global. Le siguen en importancia (cuantitativa) los sobrecostes por capacidad productiva ociosa e instalaciones múltiples, con un peso en el total del 12,1% y 11%, respectivamente.

Tabla 2. Los costes de la ultraperiferia en 2016

	<i>Euros</i>	<i>%Facturación</i>	<i>% Total</i>
Transporte mercancías	2.860.122.387	4,4%	54,7%
Stocks diferenciales	346.711.810	0,5%	6,6%
Viajes de negocio	326.185.289	0,5%	6,2%
Capacidad productiva ociosa	630.894.940	1,0%	12,1%
Agua	47.906.605	0,07%	0,9%
Energía	343.757.309	0,5%	6,6%
Instalaciones múltiples	574.723.890	0,9%	11,0%
Financiación costes evaluables	97.738.521	0,1%	1,9%
Total Sector privado	5.228.040.752	8,0%	100%

Fuente: Elaboración propia

Respecto a la **evolución del sobrecoste entre 2008 y 2016**, la comparativa ha de hacerse siempre con cautela, pues aparte de algunas adaptaciones metodológicas (energía, principalmente), en el estudio de 2016 hay un mayor desglose (sectorial y por islas) que también puede afectar a la comparativa (sondeos de mercado más desagregados y específicos que en 2008). Hechas estas precisiones, podemos señalar que hay una cierta estabilidad en la intensidad con la que afecta al sector privado canario la ultraperiferia, pues los sobrecostes suponían el 7,6% de la facturación en 2008, cifra muy cercana a la correspondiente a 2016 (8,0%).

Tabla 3. Los sobrecostes de ultraperiferia (%facturación). Años 2008 y 2016

	2008	2016
Transporte mercancías	3,7%	4,4%
Stocks diferenciales	0,7%	0,5%
Viajes de negocio	0,3%	0,5%
Capacidad productiva ociosa	1,1%	1,0%
Agua	0,1%	0,1%
Energía	1,0%	0,5%
Instalaciones múltiples	0,3%	0,9%
Financiación costes evaluables	0,3%	0,1%
Total Sector privado	7,6%	8,0%

Fuente: Gobierno de Canarias (2010) y elaboración propia

El sobrecoste de transporte es en 2016, como en 2008, el principal coste cuantificado, (3,7% de la facturación en 2008, 4,4% en 2016). Vista la dependencia externa de la economía canaria, un rasgo estructural al igual que los déficits de accesibilidad, no resulta sorprendente que no haya cambios sensibles en cuanto a la intensidad con que Canarias sufre este sobrecoste.

Por otra parte, los datos apuntan a una cierta intensificación de los costes asociados a instalaciones múltiples (0,3% de la facturación en 2008, 0,9% en 2016) y viajes de negocio, y un impacto algo menor de los costes de stocks diferenciales y capacidad productiva ociosa.

4.1.1. Resultados sectoriales

Por lo que se refiere al desglose de los sobrecostes por sectores de actividad, en términos absolutos, recaen principalmente en el sector comercio (2.773,6 millones de euros), seguidos del sector industrial (888,7 millones de euros) y del resto de los servicios (592,9).

Tabla 4. Sobrecostes de ultraperiferia por sectores. Año 2016

Sectores	Euros	%Facturación sectorial
S.Primario	147.791.986	18,0%
Industria	888.755.227	29,7%
Energía y agua	198.479.413	7,4%
Construcción	244.039.367	7,4%
Comercio	2.773.615.861	10,5%
Transporte	181.360.686	5,1%
Turismo	200.314.263	2,7%
O. Serv	592.966.546	3,3%
Total	5.228.040.752	8,0%

Fuente: Elaboración propia

En términos relativos (facturación de los sectores), los sobrecostes inciden de forma particularmente intensa en el sector industrial, pues suponen el 29,7% de la facturación de la

industria. Seguirían, a cierta distancia, el sector primario (18% de la facturación del sector) y el comercio (10,5% de su facturación).

El peso que tienen los distintos sobrecostes sobre el total sectorial presenta ciertas particularidades, relacionadas con la naturaleza de la actividad de cada sector. En turismo sobresale la participación del coste del agua (11% de los sobrecostes totales del sector) y energía (65% del total), ilustrando la particular necesidad de estos inputs en el desarrollo de su actividad. En el sector comercio, los sobrecostes de transporte tienen un peso muy elevado, como cabía esperar, representando el 69% de sus sobrecostes totales, y las instalaciones múltiples suponen el 9,6%, evidenciando un alto impacto de la fragmentación sobre la necesidad de disponer de instalaciones en este sector. Por otra parte, en la industria, además del transporte, hay que citar como rasgo diferencial la importancia de los costes de CPO, un 30% del total (12% en el conjunto canario), evidenciado el fuerte impacto del reducido tamaño del mercado (en conflicto con la maquinaria existente, estándar, no adaptada a las necesidades del mercado canario).

Tabla 5. Sobrecostes por sectores en 2016 (% sobre el total)

	<i>S. Pr.</i>	<i>Ind.</i>	<i>En y Ag</i>	<i>Constr.</i>	<i>Com.</i>	<i>Transp.</i>	<i>Tur.</i>	<i>O. Serv</i>
Transporte mercancías	68,1%	48,7%	43,6%	45,7%	69,3%	26,9%	6,5%	24,5%
Stocks diferenciales	0,7%	6,7%	2,3%	13,3%	6,6%	9,0%	4,2%	6,8%
Viajes de negocio	0,8%	2,3%	2,5%	9,1%	5,1%	21,6%	11,1%	12,5%
CPO	7,3%	30,2%	0,3%	22,0%	5,6%	20,3%	-	17,9%
Agua	0,9%	0,5%	-	0,9%	0,2%	0,6%	11,0%	1,8%
Energía	10,1%	3,7%	-	5,9%	1,8%	12,7%	65,0%	13,3%
Inst. múltiples	9,6%	6,5%	48,7%	1,3%	9,6%	6,5%	0,4%	20,7%
Financiación (CE)	2,6%	1,4%	2,6%	1,8%	1,8%	2,4%	1,7%	2,4%
Total sectorial	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la evolución de los sobrecostes entre 2008 y 2016, teniendo presentes las necesarias cautelas, puede afirmarse que se aprecia una intensificación de los sobrecostes de la industria y energía y agua, que suponían un 15% de la facturación en 2008 frente al 19% registrado en 2016. En construcción, transporte y el resto de los servicios también se aprecia un cierto aumento del impacto de los sobrecostes. En el comercio cabe hablar de una cierta estabilidad (10,9% de la facturación en 2008, 10,5% en 2016) y en turismo de una caída del impacto, siempre en relación con la facturación.

Tabla 6. Evolución de los sobrecostes por sectores (%facturación sectorial)

Sectores	2008	2016
S.Primario	n.d.	18,0%
Industria, energía y agua	15,1%	19,1%
<i>Industria</i>	n.d.	29,7%
<i>Energía y agua</i>	n.d.	7,4%
Construcción	6,5%	7,4%
Comercio	10,9%	10,5%
Transporte	2,8%	5,1%
Turismo	3,4%	2,7%
O. Serv	2,5%	3,3%
Total	7,6%	8,0%

Fuente: Gobierno de Canarias (2010) y elaboración propia

4.1.2. Resultados por islas

Los sobrecostes desglosados por islas (excluyendo instalaciones múltiples por su carácter no insularizable) afectan de forma más intensa a las islas no capitalinas. Los sobrecostes suponen el 7,4% de la facturación de las islas orientales y el 10% de la facturación de las islas occidentales, por encima, especialmente en las islas occidentales, de la ratio correspondiente a las islas capitalinas (6,9%). Estos resultados corroboran la hipótesis de la existencia de sobrecostes de doble insularidad, entendidos como la mayor intensidad de los costes de la ultraperiferia en las islas no capitalinas respecto a las capitalinas, debido a la intensificación de los parámetros que definen la ultraperiferia y sus desventajas en las islas no capitalinas.

Tabla 7. Sobrecostes por islas. Año 2016

Islas	Euros	% Facturación insular
Orientales	719.424.392	7,4%
Capitalinas	3.634.024.053	6,9%
Occidentales	299.868.416	10,0%
Total insularizable	4.653.316.862	7,1%
Instalaciones múltiples	574.723.890	0,9%
Total Canarias	5.228.040.752	8,0%

Fuente: Elaboración propia

Los sobrecostes de transporte son especialmente intensos en las islas occidentales (6,8% de la facturación, frente a la media canaria del 4,4%), como sucede con los stocks diferenciales (0,8% en las islas occidentales; 0,5% en las restantes islas). Puesto que los stocks diferenciales cumplen, entre otras, la función de amortiguar costes de transporte, resulta comprensible que en las islas occidentales, al sufrir intensamente los sobrecostes de transporte, los stocks diferenciales sean también relevantes. Por otra parte, CPO tiene un impacto mayor en islas occidentales (1,1% de su facturación) y capitalinas (1%) que en las islas orientales (0,8%). Éstas, a su vez, son las que mayores costes (relativos) tienen por viajes de negocios (0,6% de su facturación, 0,5% en las restantes islas), energía y agua.

Tabla 8. Sobrecostes por islas y componentes del coste (en % facturación insular). Año 2016

	Orientales	Capitalinas	Occidentales
Transporte mercancías	4,6%	4,2%	6,8%
Stocks diferenciales	0,5%	0,5%	0,8%
Viajes de negocio	0,6%	0,5%	0,5%
CPO	0,8%	1,0%	1,1%
Agua	0,13%	0,06%	0,12%
Energía	0,6%	0,5%	0,4%
Financiación (CE)	0,1%	0,2%	0,2%
Total costes insularizables	7,4%	6,9%	10,0%

Fuente: Elaboración propia

La doble insularidad constatada en 2016 había sido igualmente detectada en 2008 (se agregan a continuación los datos de islas orientales y occidentales, pues son los disponibles en el estudio

previo, con datos relativos a 2016). En ambos años, el importe de los sobrecostes (insularizables) respecto a la facturación es superior en las islas no capitalinas que en las islas capitalinas. En 2008, los sobrecostes representaban el 7% de la facturación de las islas capitalinas y el 8,9% en las no capitalinas. En 2016, estos porcentajes ascienden al 6,9% y al 8%, respectivamente.

Tabla 9. Evolución de sobrecostes por islas (% facturación)

	2008		2016	
	<i>Capitalinas</i>	<i>No capitalinas</i>	<i>Capitalinas</i>	<i>No capitalinas</i>
Transporte mercancías	3,4%	5,9%	4,2%	5,1%
Stocks diferenciales	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%
Viajes de negocio	0,3%	0,6%	0,5%	0,5%
CPO	1,2%	0,6%	1,0%	0,9%
Agua	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Energía	1,0%	0,9%	0,5%	0,6%
Financiación (CE)	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%
Total insularizable	7,0%	8,9%	6,9%	8,0%

Fuente: Gobierno de Canarias (2010) y elaboración propia

4.1.3. Resultados por tamaños empresariales

Los resultados obtenidos evidencian la caída de los sobrecostes, en términos relativos, al considerar empresas de mayor dimensión. Así, el porcentaje que suponen los sobrecostes respecto a la facturación de cada grupo de empresas es del 11,3% en las microempresas (1-9 asalariados), del 8% en las medianas empresas (10 a 249 asalariados) y del 4,8% en las grandes empresas (250 o más asalariados). Esto apunta a que la capacidad de absorber los sobrecostes está directamente relacionada con el tamaño/volumen de actividad empresarial o, en otras palabras, que la curva de costes medios de la ultraperiferia tiene pendiente negativa.

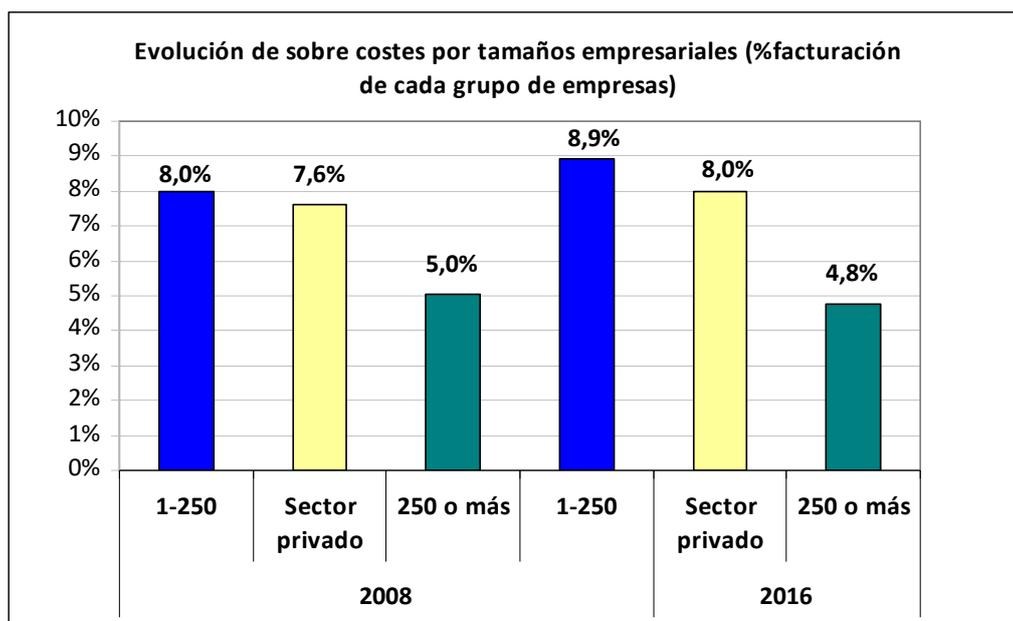
Este patrón presenta como excepción los sobrecostes de agua y energía, que aumentan, en relación con la facturación, conforme se consideran empresas de mayor dimensión. Ello sugiere que, por especialización productiva de las empresas de mayor tamaño, requieren en mayor medida estos inputs y no pueden evitar una intensificación de los sobrecostes pese a su volumen de actividad.

Tabla 10. Sobrecostes por tamaños empresariales. Año 2016

	<i>De 1-9 asalariados</i>	<i>De 10 a 249</i>	<i>250 o más</i>
Transporte mercancías	6,9%	4,6%	1,4%
Stocks diferenciales	1,0%	0,5%	0,2%
Viajes de negocio	1,3%	0,3%	0,2%
CPO	1,1%	1,1%	0,5%
Instalaciones múltiples	0,1%	0,1%	0,1%
Agua	0,6%	0,4%	0,7%
Energía	0,1%	0,9%	1,7%
Financiación (CE)	0,2%	0,1%	0,1%
Total Costes (% Facturación por tamaños)	11,3%	8,0%	4,8%
Total Costes (€)	1.604.940.611	2.928.760.510	694.339.631

Fuente: Elaboración propia

Hay una alta estabilidad entre los resultados obtenidos en 2008 y en 2016. Los sobrecostes caen, respecto a la facturación, en las grandes empresas (suponen aproximadamente el 5% de la facturación de este grupo de empresas en ambos años, frente al 8% y 8,9% en las empresas de 1 a 249 asalariados registrado en 2008 y 2016, respectivamente).



4.2. LOS COSTES DE DIFÍCIL CUANTIFICACIÓN

El análisis realizado ilustra con elocuencia los costes difícilmente cuantificables que sufren las empresas canarias a causa de la ultraperiferia. En particular, los costes asociados al reducido tamaño del mercado de trabajo y del mercado de servicios empresariales, así como a la debilidad del sistema regional de innovación.

Tabla 11. Indicadores de costes de difícil cuantificación

	<i>Canarias</i>	<i>Capitalinas</i>	<i>No capitalinas</i>
Empresas canarias con dificultades para contratar personal (2016-2017), % sobre el total de empresas	21%	19%	31%
Empresas que no disponen en su isla de servicios competitivos de gestión empresarial (% sobre el total de empresas)	12%	10%	20%
Empresas sin acceso a servicios competitivos de reparación y mantenimiento de maquinaria en el ámbito insular (%respecto al total insular)	12%	9%	25%
% empresas productoras de residuos sin disponibilidad de gestores autorizados en la isla	8%	3%	29%

Fuente: EEC

Respecto al **mercado de trabajo**, el 21% de las empresas canarias tuvieron dificultades para contratar personal con las cualificaciones adecuadas (2016-2017), debidas a la falta de trabajadores disponibles en el ámbito insular o en el conjunto de Canarias y la reticencia de la población a trasladarse en las islas. Estas dificultades se intensifican en las islas no capitalinas (un 31% de las empresas de estas islas las sufren), lo cual resulta predecible visto que el mercado de trabajo insular es particularmente reducido en las islas no capitalinas.

A causa de estas dificultades, las empresas asumieron una serie de costes, como los relacionados con la formación interna de los trabajadores (para suplir las dificultades de contratación), la contratación de más personal del necesario (en previsión de salidas de personal difícil de contratar) y el pago de salarios más elevados (para atraer trabajadores de otras islas o de península). A ello se suma otro coste para el conjunto canario, a saber, la reducción del volumen de actividad de buena parte de las empresas afectadas por las dificultades de contratar personal (38% de las mismas). Se trata de oportunidades de generación de actividad y empleo de las que no se ha podido beneficiar la economía canaria.

Por otra parte, la dimensión limitada del mercado de **servicios empresariales** es señalada por, aproximadamente, el 12% de las empresas canarias, que no disponen en su isla de empresas de servicios (gestión empresarial y mantenimiento y reparación de maquinaria). La doble insularidad se palpa igualmente en este ámbito, siendo muy superior el porcentaje de empresas de las islas no capitalinas que no tiene en su ámbito local acceso a servicios competitivos (en el caso de reparación y mantenimiento de maquinaria el 25% de las empresas que los necesitan, frente al 9% que corresponde a las islas capitalinas).

El principal coste que se deriva de la falta de disponibilidad de empresas de servicios es, valga la redundancia, el aumento de coste que han de asumir las empresas para acceder a los servicios fuera del ámbito insular, entre otros motivos por gastos de desplazamiento. Asimismo, en el caso

de los servicios de mantenimiento y reparación de maquinaria, sobresale el coste asociado a las paradas en la producción (por no disponibilidad de servicios en la isla), paradas que han sufrido el 86% de las empresas de las islas no capitalinas que requieren estos servicios y no disponen de ellos (62% en las islas capitalinas).

También, dentro del ámbito de los servicios empresariales, se han detectado costes por la no disponibilidad en el ámbito insular de gestores autorizados o lugares a donde llevar los residuos peligrosos. Esta situación afecta esencialmente a las empresas ubicadas en las islas no capitalinas (un 29% de las empresas productoras de residuos peligrosos no tiene acceso a los servicios necesarios en la isla). Los costes que las empresas soportan, por la no disponibilidad del servicio en su propia isla, incluyen los gastos asociados al transporte de los residuos (a otras islas o a península) y al almacenaje de los mismos.

En fin, el análisis realizado muestra que una parte significativa de las empresas canarias considera que la I+D+i se encuentra obstaculizada por factores como la reducida dimensión del mercado, la falta de personal y las dificultades de acceso a información. En la economía actual, el coste de una innovación obstaculizada por las desventajas de la ultraperiferia es claro (pues innovación y conocimiento son claves para los procesos de crecimiento), amén de difícil de cuantificar.

5. CONCLUSIONES

Los sobrecostes de ultraperiferia del sector privado canario ascendieron a 5.228 millones de euros en 2016, cifra que supone el 8% de la facturación empresarial. El transporte de mercancías es un componente fundamental de este sobre coste (54,7% del total), seguido en importancia (cuantitativa) de los sobrecostes por capacidad productiva ociosa (12,1% del total) e instalaciones múltiples.

Los sobrecostes afectan de forma más intensa a ciertos sectores económicos, en particular, a la industria (888,7 millones de euros, el 29,7% de su facturación), el sector primario (147,7 millones de euros, equivalente al 18% de la facturación de este sector) y el comercio (2.773,6 millones de euros, el 10,5% de su facturación). Asimismo, los sobrecostes aumentan, en relación con la facturación, en las empresas de menor dimensión, evidenciando una menor capacidad de absorberlos al reducirse el volumen de actividad. En concreto, el sobrecoste supone el 4,8% de la facturación de las grandes empresas (250 o más asalariados), el 8% de la facturación de las empresas de 10 a 249 asalariados y el 11,3% de la facturación correspondiente a las microempresas (1-9 asalariados).

Los resultados del estudio corroboran la existencia de costes de doble insularidad, esto es, de una mayor intensidad de los sobrecostes de ultraperiferia en las islas no capitalinas, respecto a las capitalinas, debido a la intensificación en las primeras de las desventajas de la ultraperiferia (tamaño económico reducido y déficit de accesibilidad, primordialmente). Los sobrecostes insularizables (todos, salvo infraestructuras múltiples) suponen el 7,4% de la facturación de las islas orientales y el 10% en las occidentales, frente al 6,9% en las islas capitalinas.

El estudio, en suma, muestra que los sobrecostes ya detectados y cuantificados en estudios previos del Gobierno de Canarias, siguen afectando a la economía canaria.

La ultraperiferia y sus desventajas tienen un carácter eminentemente estructural, susceptible de poca o ninguna modificación a lo largo del tiempo, por lo que resulta comprensible que los costes asociados se mantengan (con modificaciones fruto de cambios tecnológicos o en la estructura productiva).

Por el mismo motivo (carácter estructural de las desventajas por grupos de islas), los costes de doble insularidad se palpan en el año 2016, al igual que en el estudio previo relativo al año 2008.