

ACTUALIZACIÓN

Informe sobre la ayuda al transporte de mercancías en las Illes Balears

Año de estudio 2019

(Convocatoria 2020)

Palma, 7 JULIO 2021

CÁMARA DE COMERCIO DE MALLORCA



Cambra de Comerç
Mallorca



Índice

Presentación.....	3
La opinión de la Cámara de Comercio de Mallorca	5
Objetivos del informe y metodología.....	7
La ayuda al transporte de mercancías.....	9
Impacto régimen de <i>mínimis</i>	25
El coste de la insularidad y sus otras consecuencias	28
Anexo: compensación al transporte de mercancías RD 1034/99 .	34

Este informe elaborado por la Cámara de Comercio de Mallorca puede ser distribuido y exhibido por terceras personas si se cita la fuente de procedencia.

1. Presentación

En un entorno global –como el actual- el movimiento de bienes, servicios y personas es habitual y el sector del transporte resulta imprescindible, y más en un entorno insular como el nuestro. La conexión con las islas (y entre ellas) es básica para el funcionamiento de la actividad diaria de nuestra comunidad: por vía aérea para los pasajeros y por vía marítima para las mercancías. Estos sectores nos conectan, físicamente, con el resto del mundo. Conseguir minimizar estas distancias, nos acerca y nos hace más competitivos.

El objetivo de este informe es ofrecer una información objetiva sobre el impacto económico de la subvención al transporte de mercancías -el 97% se produce por vía marítima- y un análisis de su impacto. Una ineficaz asignación de estas ayudas supone una desventaja competitiva para nuestras empresas respecto a otras peninsulares.

Está claro que las desventajas naturales de vivir en un espacio rodeado por agua deberían ser compensadas para poder tener las mismas condiciones de juego que las empresas asentadas en la Península.

La Cámara de Comercio de Mallorca es una corporación público-privada, colaboradora con las administraciones y prestadora de servicios a las empresas, que su objetivo principal es defender el interés general, por encima de intereses sectoriales y patronales.

Representamos la empresa, en su globalidad, y por ello nos ocupa y preocupa en primer lugar la competitividad de nuestro sistema económico. Somos conocedores de primera mano de los problemas de nuestras empresas y muchos de estos problemas pasan por el hecho de ser insular y por eso la

importancia de estudios como éste para aclarar objetivamente nuestra realidad.

Para ello, se requiere de la colaboración de la Administración balear, tanto del Govern Balear como de la Delegación de Gobierno, cuya aportación estadística en este estudio ha sido clave para su desarrollo, como de los sectores productivos, capitaneados por la Cámara de Comercio de Mallorca que en su edición anterior contrastó la información para conocer la realidad entre el tejido industrial balear y tener una información completa del impacto que genera.

Esta es una versión actualizada del informe que se trabajó en 2017. Un informe pionero en las Illes Balears, que contó con una gran repercusión autonómica y nacional precisamente por su singularidad y que sido utilizado como fuente en varias alegaciones a favor de la insularidad balear. Parte de este éxito radica, precisamente, en enfocar el análisis desde un punto de vista lo más objetivo posible y con datos sobre su impacto directo e indirecto.

2. La opinión de la Cámara de Comercio de Mallorca

Si tenemos en cuenta que...

1. El **turismo es el motor económico de nuestras islas** y hay que apoyarlo tal cual se encuentra en estos momentos, aunque, en un futuro próximo, sea susceptible de mejorar en múltiples aspectos.
2. En estos momentos, nuestras **necesidades de consumo general** dependen en un 90% del exterior de nuestras islas.
3. En el transcurso de los años, **nuestro tejido productivo ha ido menguando** hasta límites muy preocupantes para nuestra economía, convirtiendo a las Islas Baleares en un “mercado sumidero” para esos productos que vienen del “exterior”, concretamente del territorio español-peninsular.
4. La dificultad que nos encontramos con los Gobiernos para **conseguir elaborar una solución de ayudas** que haga a nuestro tejido productivo competitivo frente a la avalancha del 90% de los productos que nos llegan del exterior.
5. La proximidad de los puertos españoles como Cataluña, la Comunidad Valenciana y, en general, los ribereños del Mediterráneo, y su **fácil acceso a nuestras islas sin el más mínimo inconveniente**, teniendo en cuenta el sobrecoste en la producción que tienen nuestras empresas locales como son el tamaño de los centros de producción, el transporte de las materias primas, la necesidad de polivalencia en la producción, etc.
 - Si lo añadimos al concepto expuesto anteriormente de que “somos un mercado sumidero” en el que los productos del exterior se posicionan en nuestras islas a precio de coste en origen más transporte (siendo sus precios de venta, en la mayoría de los casos, inferiores a nuestros costes de producción) hace que dejemos de ser competitivos.
 - A las empresas del exterior no les afecta negativamente en su rentabilidad porque solo venden a precio de coste en nuestro mercado, que nada tiene que ver con su mercado natural de proximidad.

Creemos que deberíamos poner en práctica actuaciones que consiguieran...

1. En materia de TURISMO, introducir a corto plazo y fomentar a medio plazo acciones dirigidas a aumentar la **calidad, eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad**... sin mermar lo más mínimo nuestro sistema actual que ha funcionado perfectamente hasta ahora.

2. No descuidar el TEJIDO PRODUCTIVO de Baleares, buscando en la medida de lo posible la **autosuficiencia productiva** de nuestras necesidades. No debemos olvidar que éstas últimas están en torno al 90% de nuestro consumo interno.

3. En materia ECONÓMICA, frente a la dificultad de los Gobiernos para encontrar un sistema compensatorio para nuestro tejido productivo creemos que, después de un estudio en profundidad, debería establecerse algún tipo de **“nivelador de costes” aplicable a los productos que vienen del exterior**, para equiparlos con los costes de producción de nuestras empresas insulares, y solo con esa única intención de equiparar su competitividad. Un coeficiente nivelador de aproximadamente un **15%**.

Si se llegara a esta solución, se conseguiría la **igualdad de oportunidad para las empresas de nuestro tejido productivo** y, al mismo tiempo, nuestras instituciones generarían unos recursos que podrían destinarse a que las empresas insulares pudieran ser competitivas entre islas y en el exterior. *“Si ahora no somos competitivos en casa, menos podríamos serlo fuera de ella”.*

Si se llegara al punto anterior, uno de los grandes beneficiarios sería nuestro sector **agroalimentario**.

3. Objetivos del informe y metodología

Uno de los principales objetivos del informe es analizar la ayuda al transporte de mercancías, a qué sectores afectan y cuáles son sus características. Se analiza, en primer lugar, el impacto directo de la subvención. Incluyendo información sobre el número estimado de beneficiarios, el perfil de los beneficiarios y el volumen de negocio que generan.

Y, en segundo lugar, se analiza también el impacto indirecto de la afectación de las ayudas al Producto Interior Bruto (PIB) local. Para la cuantificación del impacto indirecto de las ayudas al transporte de mercancías se ha utilizado la metodología de las Tablas Input-Output 2014, las últimas publicadas en nuestra comunidad. Más actualizadas que las utilizadas en el anterior estudio que eran de 2004.

Las Tablas son una herramienta compleja que analiza la estructura de costes, de oferta y de demanda de una unidad productiva y cuya definición es la siguiente:

- **Impacto directo** es aquel derivado de la demanda de la actividad de las empresas que reciben una subvención.
- **Impacto indirecto** son las compras/gastos que realizan dichas empresas para consumir en el propio proceso productivo y satisfacer la demanda directa que reciben las empresas beneficiadas.

El año de estudio se refiere a 2019, ya que se analiza la convocatoria de ayudas de 2020. Así que para poder trabajar las Tablas de 2014 se ha realizado una correspondencia de epígrafes de actividad (a través del CNAE) entre las del 2019

(conseguidas a través de los Registros Mercantiles publicados por las propias empresas) y las utilizadas para elaborar las Tablas Input-Output y los resultados se han visto afectados por la inflación del periodo.

Otro dato importante es que el impacto indirecto se ha estimado para las personas jurídicas, ya que las físicas (los autónomos) no van por Impuesto de Sociedades y no están obligadas a presentar sus cuentas. Y por consiguiente, al desconocer estos últimos datos contables se han estimado para incluirlos en el estudio.

Así mismo, las cifras de las cuentas de resultados se han tomado con fecha a 2019 o del último año disponible (en función de las cuentas publicadas en el Registro y el SABI).

Un segundo objetivo es analizar cómo afecta el régimen de *mínimis* a las ayudas del transporte de mercancías y cuáles son los sectores más perjudicados.

El tercer objetivo es conocer los sobrecostes que soportan las empresas y consumidores finales derivados de la insularidad. En este sentido, se presentan las principales conclusiones de los costes de insularidad estimados en las Illes Balears analizadas por los principales agentes económicos. Y qué otras repercusiones prácticas tiene este coste implícito de vivir en un archipiélago turístico en el día a día y cómo mengua la competitividad de las empresas industriales.

Para elaborar este informe se ha revisado la literatura publicada sobre el transporte marítimo y sobre el coste de la insularidad. Además, se ha trabajado con la información aportada por la Delegación del Gobierno en Balears y utilizando la herramienta de análisis de las Tablas Input-Output de la Dirección General de Economía.

4. La ayuda al transporte de mercancías

En este capítulo se analizan las ramas de actividad beneficiadas por la subvención al transporte de mercaderías, incluyendo información sobre: el número de empresas, el perfil de la empresa beneficiada y el sector principal al que están afectados.

Hasta ahora las empresas de baleares se siguen enfrentando a unos problemas de insularidad estructurales y endémicos, que se ven paliados, en la mayoría de las veces, por medidas adecuadas para solucionarlos. Sin embargo, en otras ocasiones no son suficientes y deberían solucionarse si no se quiere ver cómo poco a poco acaba desapareciendo el poco tejido industrial manufacturero que queda. Así se desprende de las estadísticas de la Contabilidad Regional de España por Comunidades Autónomas que publica anualmente el Instituto Nacional de Estadística. Se observa cómo nuestro sector industrial pierde peso cada año que avanza.

Si en el año 2000 la industria energética y manufacturera (incluyendo la gestión de residuos) generaba el 7,2% del PIB, en 2019 (último dato disponible) ha perdido dos puntos porcentuales y ha pasado a representar un 5,2%. Sin embargo, la situación es más dramática si se considera el peso de la industria manufacturera aisladamente, ya que con un PIB de 838,3 millones de euros genera sólo el 2,5% del PIB. En comparación a hace 20 años, el valor absoluto fue similar (842,6 millones) pero el doble en peso relativo (5,1%). La industria manufacturera ha ido perdiendo fuelle a lo largo de estos años.

En el momento del estudio, a pesar de encontrarnos en un periodo alcista del ciclo, parte del tejido empresarial industrial no se ha podido recuperar desde la

crisis 2010 y se ha perdido. Las empresas manufactureras industriales están aportando un moderado 2,5% de PIB. El reto es mimar a las empresas que quedan ofreciendo todas las posibilidades que estén en manos de la Administración Pública para que perduren más años.

Son muchos los motivos que pueden explicar el descenso del impacto económico industrial manufacturero, como son la escasa dimensión productiva de la pequeña empresa industrial, polivalente y diversificada que atiende la demanda local y explota una producción en minifundios con líneas de producción pequeñas, la mano de obra elevada, el aumento del coste de los combustibles y, como no, los elevados costes derivados del transporte de materias primas a las islas para su transformación o posterior venta. Además, la insularidad lleva implícitas otras desventajas estructurales que condicionan el desarrollo económico industrial, como son el territorio reducido y limitado y la escasez de recursos naturales.

En concreto las ayudas al transporte de mercancías hacen su labor, pero no como si de una verdadera red viaria y ferroviaria se tratara. El 97% de lo que se consume en las Islas Baleares llega por barco o por avión. Esta dependencia añade una dificultad más para que se pueda desarrollar la industria manufacturera balear y solo alcance el 2,5% del PIB.

Para intentar paliar la desventaja que supone transportar materias primas y productos elaborados a unos costes más elevados que si se hiciera por vía terrestre, existe la ayuda al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Illes Balears, promovida desde la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta ayuda es una compensación para abaratar un 65% el coste efectivo del flete de las mercancías en origen (es decir, productos fabricados en las islas y enviados fuera) y un 60% en destino (es decir, productos de fuera cuyo mercado

son las islas), tanto en lo que se refiere el transporte marítimo como aéreo y tanto del archipiélago a la Península, como hacia otros territorios de la Unión y del espacio económico europeo. Y en su gran mayoría se consigue el efecto deseado, pero no en su totalidad.

Hay que tener en cuenta que se toman en consideración las subvenciones percibidas en 2020 cuyo año de actividad fue 2019. A efectos de simplificar la lectura, todas las tablas y análisis están referidos al año de actividad, sabiendo que los importes se recibieron un año después.

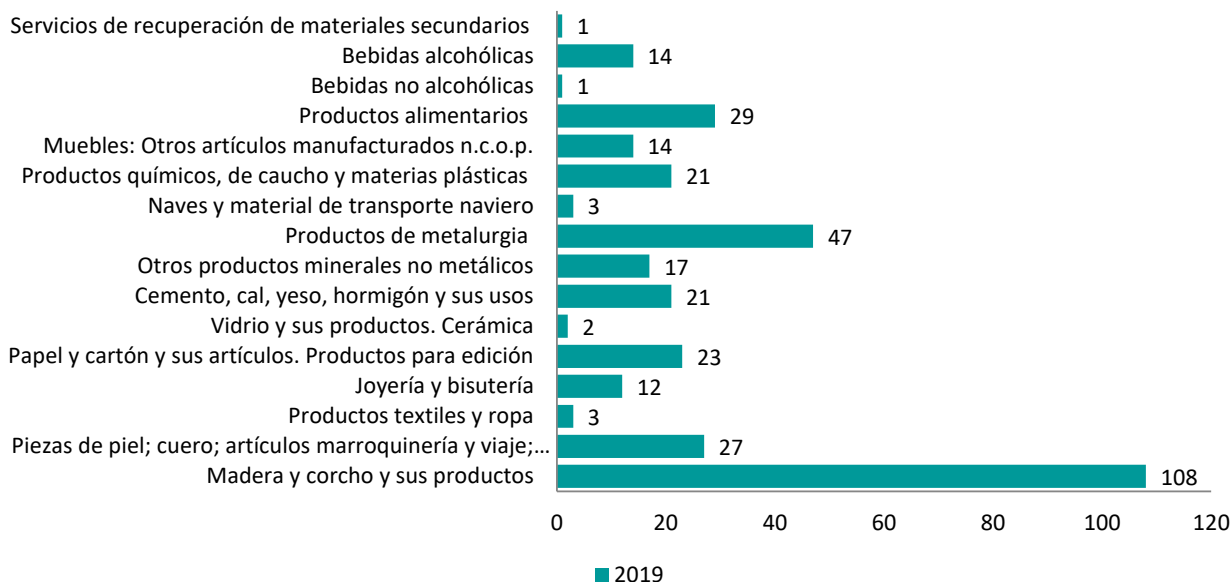
- **Número de empresas beneficiadas: por islas y por sectores**

En 2019 hubo **343 empresas** que recibieron la subvención al transporte de mercancías. Fueron un 0,9% menos que el año anterior. Sin embargo, en comparación con 2017, la evolución fue positiva y más empresas solicitaron la ayuda. Fueron 326 empresas en 2017 frente a las 343 de 2019, un 6,1% más.

Por **ramas de actividad**, para el conjunto de la comunidad balear las empresas del **sector de la madera** continuaron siendo las que más subvenciones recibieron, con 108 subvenciones otorgadas; seguidas por las de **metalurgia**, con 47; los **productos alimentarios**, con 29 empresas, y la **piel para calzado y marroquinería**, con 27 empresas.

También destacaron las **empresas de impresión y/o periódicos**, cuyas empresas beneficiadas fueron 23. Seguidos de las empresas **químicas y de industria vinculada con la construcción** (cemento, cal,...) cuyas empresas subvencionadas fueron 21 respectivamente.

Número de empresas beneficiarias de la subvención por rama de actividad



Por islas, la mayoría de las ayudas se concentraron en Mallorca. El 70% de las empresas tuvo su domicilio fiscal en Mallorca, mientras que el 27% se ubicaron en Menorca. El peso en Eivissa fue poco significativo, alcanzando el 2% restante.

Concretamente en **Mallorca** hubo 239 empresas beneficiadas por las ayudas y se concentraron en los sectores de la madera (siendo el más numeroso con 84 subvenciones), seguido a más distancia por los de metalurgia (con 36) y agroalimentaria (con 21).

Mientras que en **Menorca** hubo 97 empresas, concentradas en los sectores de la madera (con 24 subvenciones), la piel (con 21 subvenciones), la joyería (con 12 subvenciones) y la metalurgia (con 11 subvenciones).

En **Eivissa** solo contaron con 7 empresas que se pudieron beneficiar de las ayudas y de éstas 2 estuvieron subvencionadas por papel.

Empresas beneficiarias de la subvención percibida por islas (nº) 2019

	Illes Balears	Mallorca	Menorca	Eivissa
Madera y corcho y sus productos	108	84	24	0
Piezas de piel; cuero; artículos marroquinería y viaje; calzado	27	6	21	0
Productos textiles y ropa	3	2	1	0
Joyería y bisutería	12	0	12	0
Papel y cartón y sus artículos. Productos para edición	23	20	1	2
Vidrio y sus productos. Cerámica	2	2	0	0
Cemento, cal, yeso, hormigón y sus usos	21	19	1	1
Otros productos minerales no metálicos	17	10	6	1
Productos de metalurgia	47	36	11	0
Naves y material de transporte naviero	3	1	2	0
Productos químicos, de caucho y materias plásticas	21	18	2	1
Muebles: Otros artículos manufacturados n.c.o.p.	14	8	6	0
Productos alimentarios	29	21	8	0
Bebidas no alcohólicas	1	1	0	0
Bebidas alcohólicas	14	11	2	1
Servicios de recuperación de materiales secundarios	1	0	0	1
Total Mallorca	343	239	97	7

Fuente Delegación Gobierno con ramas actividad MIOIB

- Impacto directo de las subvenciones percibidas: por islas y por sectores**

En 2019 el **impacto directo** de las subvenciones percibidas en Baleares por el transporte de mercancías se estimó en **3,1 millones de euros**. El año que menor impacto directo se generó en la economía balear. En solo dos años pasaron de generar 4,2 millones en 2017 a 3,1 millones en 2019, lo que supuso una reducción del 20,8% de impacto directo. A pesar de que los porcentajes de afectación de los gastos en fletes a las ayudas fueron los mismos (un 65% en

origen y un 60% en destino) y el número de empresas también, el impacto interanual descendió un 7%.

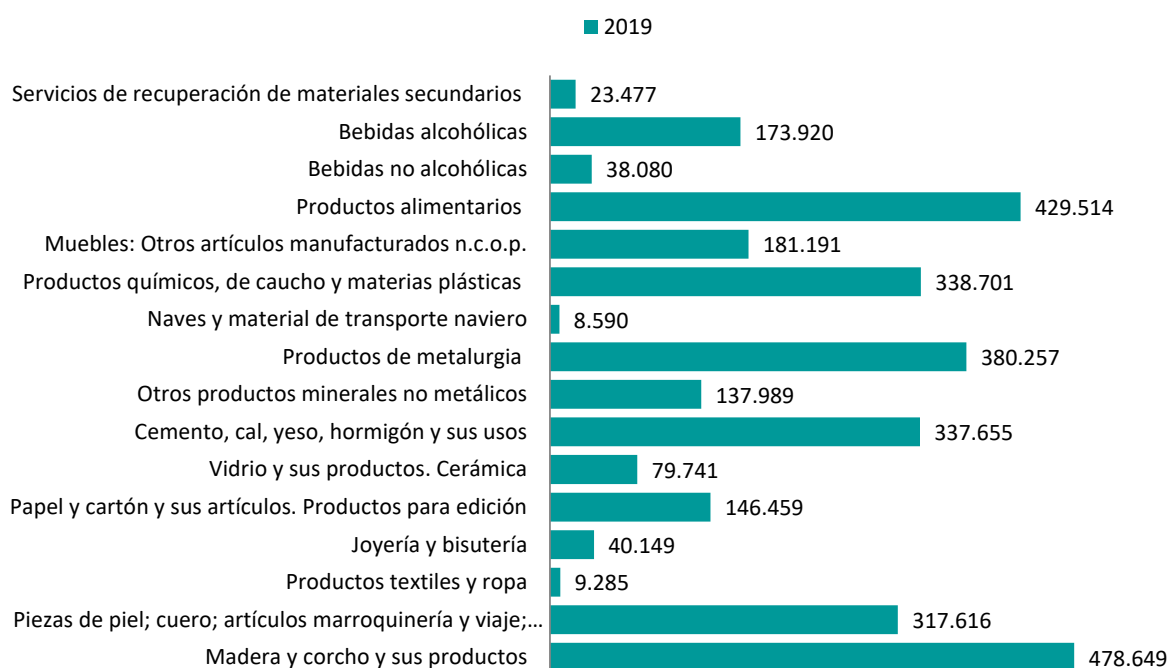
Por **sectores de actividad**, las conclusiones no son muy diferentes a años anteriores. Resumiendo, los sectores manufactureros siguen siendo los mismos años tras año, aunque los pesos relativos de cada uno de ellos y su protagonismo anual cambia.

En 2019 destacaron:

- El sector de la **madera** que fue el primer sector industrial beneficiado, con algo más de 478 mil euros. Es decir, el 15% de las subvenciones por transporte de mercancías de la comunidad balear las recibieron las empresas de la madera.
- Le siguieron muy de cerca, la **industria alimentaria**, cuyas empresas recibieron unas subvenciones por importe de 429 mil euros, lo que supuso el 14% de la ayuda de toda la comunidad.
- En tercer lugar, también con un volumen importante de ayudas, se encontraron las **empresas de metalurgia**. En conjunto pidieron subvenciones por valor de 380 mil euros, un 12% del total balear.
- En cuarto lugar, se situaron las **empresas de productos químicos**, con subvenciones por valor de 339 miles de euros.
- El quinto lugar lo ocuparon las **empresas industriales de construcción** cuyos productos de cemento, cal, yeso, hormigón,..., recibieron subvenciones por valor de 338 miles de euros.

- En sexto lugar, se situaron las **empresas de piel y cuero**, con subvenciones por valor de 318 miles de euros.
- En séptimo lugar, los **muebles y otros artículos manufacturados**, con subvenciones por valor de 181 miles de euros.
- En octavo lugar, las **empresas de papel, cartón y productos para edición** (para la impresión de periódicos), con subvenciones por valor de 147 miles de euros.

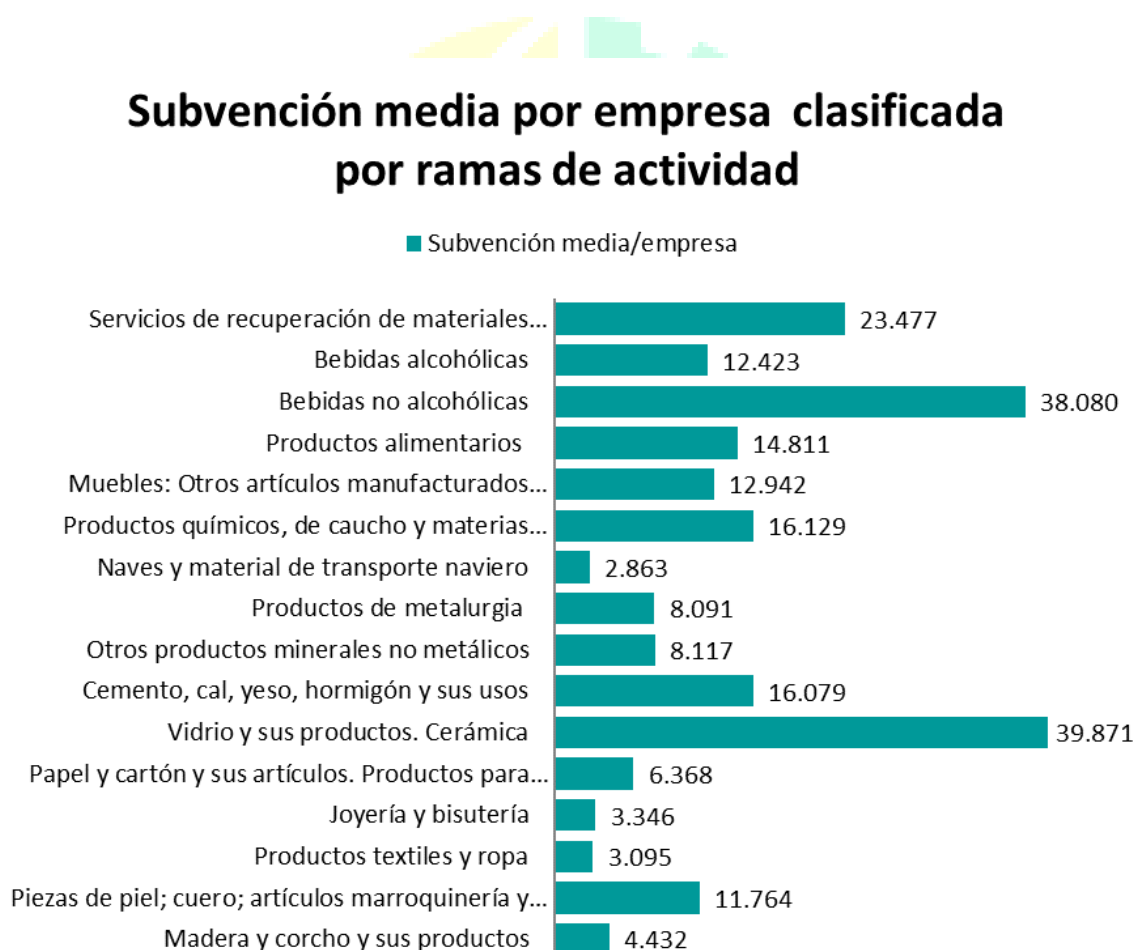
Impacto directo de las subvenciones percibidas clasificado por ramas de actividad



Otro indicador interesante se obtiene de cruzar el número de empresas que solicitó la subvención y el importe total subvencionado a cada sector: así se calcula la **subvención media por sector y empresa**. En este sentido, una empresa media recibe de media una subvención de 9.100€.

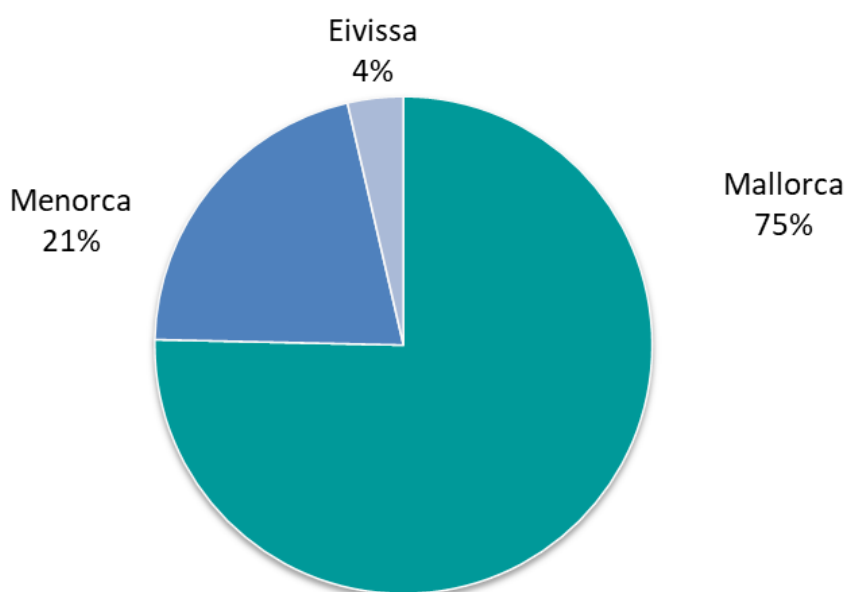
Como se observa en la tabla siguiente, por encima de la media, liderando el ranking, destacarían las subvenciones medias de las empresas de vidrio y cerámica (que se beneficiarían de ayudas medias de 39.900€ por empresa), seguidas de las de bebidas no alcohólicas (con 38.100€).

Y, por debajo, y en últimas posiciones, se situarían las navieras y empresas de material náutico (con 2.900€), las de productos textiles y ropa (con 3.100€) y las de joyería y bisutería (con 3.300€).



Por **islas**, y como era de esperar, el mayor impacto directo se generó en Mallorca. Llegó a concentrar el 75% del impacto; seguido de Menorca (con el 21%) e Eivissa (con un 4%).

Impacto directo de las subvenciones percibidas clasificado por islas €



A continuación se analizan las subvenciones recibidas por sectores de actividad y la isla. Como se observa en la tabla siguiente, en **Mallorca** se aglutinaron en los siguientes sectores:

- El sector de la **madera** con 404 mil euros. Es decir, el 17% de las subvenciones por transporte de mercancías de Mallorca.
- En segundo lugar, se situaron las **empresas de productos químicos**, con subvenciones por valor de 315 miles de euros.

- El tercer lugar lo ocuparon las **empresas industriales de construcción** cuyos productos son cemento, cal, yeso, hormigón,..., con subvenciones por valor de 299 miles de euros.
- En cuarto lugar, también con un volumen importante de ayudas, se encontraron las **empresas de metalurgia**. En conjunto pidieron subvenciones por valor de 294 mil euros, un 12% del total mallorquín.
- Le siguieron muy de cerca, la **industria alimentaria**, cuyas empresas recibieron unas subvenciones por importe de 276 mil euros, lo que supuso el 12% de Mallorca.

En **Menorca** las subvenciones al transporte se concentraron:

- En primer lugar, entre las **empresas de piel y cuero**, con subvenciones por valor de 194 miles de euros, lo que supuso un 30% del total de la isla.
- En segundo lugar, la **industria alimentaria**, cuyas empresas recibieron unas subvenciones por importe de 153 mil euros, lo que supuso el 23% de la ayuda a Menorca.
- En tercer lugar, se encontraron las **empresas de metalurgia**. En conjunto pidieron subvenciones por valor de 86 mil euros, un 13%.

En **Eivissa** las subvenciones se concentraron:

- En primer lugar, las **empresas industriales de construcción** cuyos productos son cemento, cal, yeso, hormigón,..., con subvenciones por valor de 33 miles de euros, lo que supuso un 29% del total.

- En segundo lugar, los **servicios de recuperación de materiales secundarios**, con subvenciones por valor de 23 miles de euros y representaron el 21% del total de la isla.
- En tercer lugar, las empresas de **bebidas alcohólicas**, con subvenciones por valor de 21 miles de euros y representaron el 18% del total de la isla.

Impacto directo de las subvenciones percibidas clasificado por sectores €	Mallorca	%	Menorca	%	Eivissa	%
Madera y corcho y sus productos	403.826	17%	74.823	11%	0	0%
Piezas de piel; cuero; artículos marroquinería y viaje; calzado	123.536	5%	194.081	30%	0	0%
Productos textiles y ropa	8.649	0%	636	0%	0	0%
Joyería y bisutería	0	0%	40.149	6%	0	0%
Papel y cartón y sus artículos. Productos para edición	134.002	6%	1.317	0%	11.140	10%
Vidrio y sus productos. Cerámica	79.741	3%	0	0%	0	0%
Cemento, cal, yeso, hormigón y sus usos	299.089	13%	5.268	1%	33.297	29%
Otros productos minerales no metálicos	109.414	5%	19.566	3%	9.009	8%
Productos de metalurgia	293.933	12%	86.324	13%	0	0%
Naves y material de transporte naviero	2.985	0%	5.605	1%	0	0%
Productos químicos, de caucho y materias plásticas	314.637	13%	8.116	1%	15.948	14%
Muebles: Otros artículos manufacturados n.c.o.p.	134.090	6%	47.100	7%	0	0%
Productos alimentarios	276.341	12%	153.173	23%	0	0%
Bebidas no alcohólicas	38.080	2%	0	0%	0	0%
Bebidas alcohólicas	133.680	6%	20.169	3%	20.070	18%
Servicios de recuperación de materiales secundarios	0	0%	0	0%	23.477	21%
Totales	2.352.003	75%	656.327	21%	112.941	4%

- **Tamaño medio de los impactos directos de las subvenciones percibidas clasificados por sectores**

Seis de cada diez empresas recibe una subvención inferior a los 6.000 euros anuales. Concretamente, el 40%, que es el colectivo más numeroso, sólo llega hasta los 3.000 euros al año. Lo que nos da una idea del tamaño medio de la empresa. Esta clasificación se obtiene de la ayuda real que cada empresa recibe y que clasifica Delegación de Gobierno.

Sin embargo, podría parecer contradictoria con la **media conjunta por empresa** que era superior y se situaba en los 9.100€ al año. El motivo es porque se calcula incluyendo aquellas empresas que superan los 100.000 euros en ayudas y eso hace reajustar la media al alza.

Volviendo a la estadística, y como se observa en la tabla siguiente, cabe destacar que hay un grupo de empresas, que representan el 7% del total, que cobran de 30.000 a 100.000 euros al año. De hecho, es probable que el techo de mínimos (que se establece en 200.000 euros en tres años) sea un conflicto para este grupo, ya que se trata de grandes empresas productoras de baleares cuyas subvenciones superarían este límite en tres años.

Número de subvenciones concedidas por intervalos monetarios

Desde	Hasta	Ocurrencias	%
0	3.000	138	40%
3.000	6.000	65	19%
6.000	9.000	37	11%
9.000	12.000	17	5%
12.000	15.000	13	4%
15.000	18.000	18	5%
18.000	21.000	14	4%
21.000	24.000	5	1%
24.000	27.000	6	2%
27.000	30.000	5	1%
30.000	100.000	25	7%
Total		343	100%

- **Impacto directo e indirecto de las subvenciones percibidas por sectores**

Para el cálculo del impacto indirecto se trabajan las últimas Tablas Input-Output disponibles para Balears de 2014. Como se ha comentado en la metodología, se han adaptado los epígrafes de actividad y se ha utilizado información del valor del 93% de las subvenciones, porque son las que están constituidas como personas jurídicas y tienen cuentas contables o bien son personas físicas a las que no se les ha podido asignar ninguna rama de actividad por falta de información.

Por número de empresas, se ha contado con información contable de 287 empresas, que representan el 87% del total. La diferencia se ha asignado a cada una de las ramas según su peso proporcional respecto al total.

Si en 2019 el impacto directo de las ayudas al transporte marítimo de mercancías con origen o destino Illes Balears fue de 3,1 millones de euros.

Después de trabajar con las Tablas Input-Output y realizando una serie de hipótesis de correspondencia metodológica, se estima que el **impacto indirecto es de 1,5 millones de euros más.**

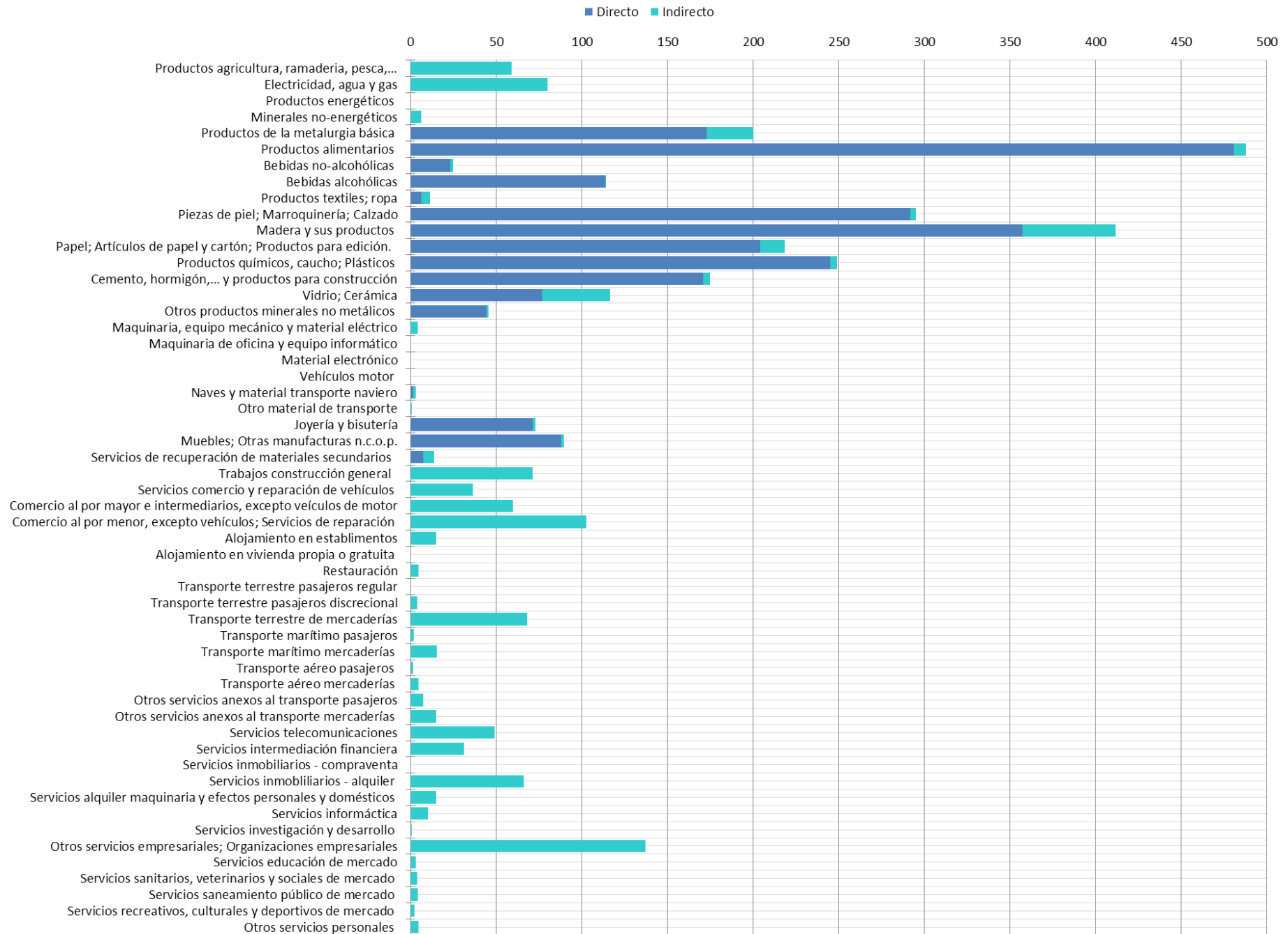
Esta estimación se ha realizado con cifras del 2019, donde hubo 331 empresas que tuvieron una subvención a las ayudas del transporte marítimo y cuando la compensación al transporte marítimo de mercancías era del 60-65% del coste del flete. Es decir, en 2019 el impacto directo e indirecto alcanza los **4,6 millones.** Lo que supone para el conjunto balear un 0,01% del VAB. Este porcentaje no ha variado respecto al anterior estudio.

Este porcentaje, que en conjunto no es significativo, al desglosarse por tamaño de empresa el impacto total aumenta hasta el **3% sobre la cifra de negocios en aquellas de menor tamaño.** Lo que da una idea de la importancia que cobra esta ayuda para empresas productoras pequeñas que necesitan comprar o vender materias primas o productos fuera de la isla.

Similar es el razonamiento por islas, que hace entrever que este tipo de ayuda también sería relevante para sus tejidos empresariales donde la insularidad cobra más importancia. Las pymes que solicitan y reciben estas ayudas, pueden repercutir las cuantías entre sus proveedores para hacer frente a costes fijos de la empresa como pueden ser servicios bancarios, el alquiler, la compra o reparación, la factura de la luz...

Por **sectores de actividad**, los impactos indirectos afectan sobre todo a **productos de agricultura y ganadería, a suministros, a construcción, comercio, transporte terrestre de mercaderías y otros servicios empresariales.**

Impacto económico directo e indirecto de la subvención al transporte marítimo de mercancías clasificada por sectores productivos



5. Impacto régimen de *mínimis*

El Reglamento 1407/2013 (llamado ley de *mínimis*) establece que las ayudas a percibir por una empresa a lo largo de un periodo de tres años quedan limitadas a un importe máximo de 200.000€. Dentro de esta consideración se encuentran las ayudas al transporte de mercancías.

Así pues, es fundamental que la bonificación al transporte de mercancías no sea considerada una ayuda estatal y, por consiguiente, no esté sujeta a la regla de *mínimis*. Esta bonificación busca paliar una desventaja de nuestro territorio: la distancia que, si bien nuestras islas no son consideradas región ultraperiférica, es una obviedad que estamos rodeados de agua que nos imposibilita el transporte terrestre.

Hace años que la Cámara de Comercio es sensible a este tema y hemos actualizado los datos aportados por Delegación del Gobierno, referente a estas ayudas, y podemos concluir que no se están cubriendo las necesidades de todas nuestras empresas. Supone un lastre para nuestra competitividad y no ayuda al sector industrial manufacturero balear.

Veamos qué necesidad tienen nuestras empresas y cómo se les compensa por la insularidad:

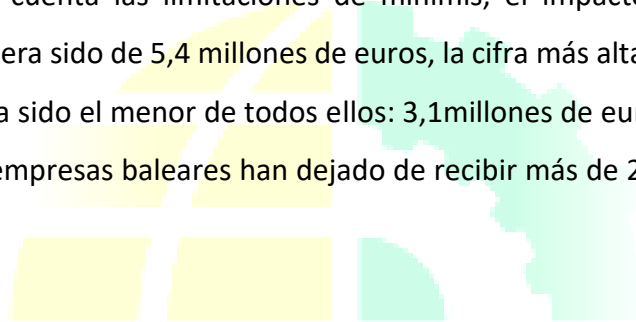
- En 2016 se solicitaron 4.800.000€ pero se recibieron 3.900.000€
- En 2017 se solicitaron 4.900.000€ pero se recibieron 4.200.000€
- En 2018 se solicitaron 5.040.000€ pero se recibieron 3.300.000€
- En 2019, se solicitaron 5.400.000 euros pero se recibieron 3.100.000 euros.

Las cifras demuestran claramente la dependencia de nuestra industria al transporte y el elevado coste que suponen el barco y el avión para las empresas. Y hay que tener en cuenta que estas cifras solicitadas representan sólo entre el 65 y el 60% del coste real del flete, ya que es el máximo permitido para la subvención.

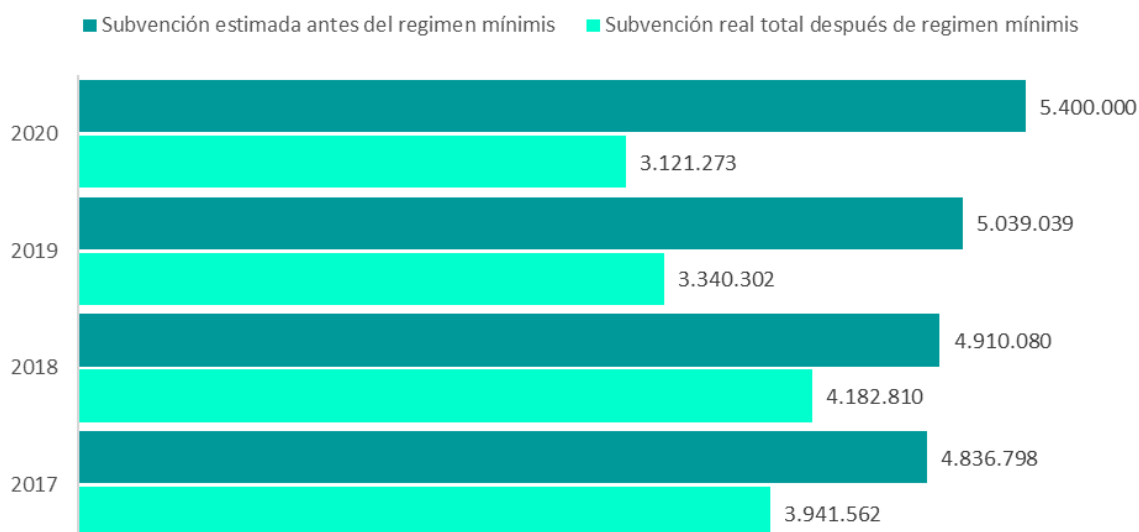
En esta correlación de cifras, también se puede apreciar un aumento de costes año tras año, ya que según los datos que manejamos, el número de empresas solicitantes se ha mantenido bastante estable, alrededor de las 350 desde 2016.

Y, por el contrario, cada año su impacto directo está siendo menor. La explicación que encontramos a esta situación es, de nuevo, la ley de minimis, que limita a 200.000 euros el importe total que una empresa puede recibir en ayudas en un periodo de 3 años.

Sin tener en cuenta las limitaciones de minimis, el impacto directo este último ejercicio hubiera sido de 5,4 millones de euros, la cifra más alta de los últimos años y en cambio, ha sido el menor de todos ellos: 3,1 millones de euros. Debido a la ley de minimis, las empresas baleares han dejado de recibir más de 2 millones de euros en 2020.



Impacto régimen de minimis



Una de las conclusiones más importantes es que este importe se calcula después de aplicar la ley de *minimis* que afecta a cada una de las empresas beneficiadas por esta subvención. Es importante este matiz porque si no se tuviera en cuenta esta ley el

impacto directo ascendería a 5,4 millones de euros. Se convertiría en la cifra más alta desde 2017 y se incrementaría un 11,6%. Es decir, pasaría de 4,9 millones en 2017 a 5,4 millones en 2019. Este medio millón de euros es lo que han dejado de percibir las empresas industriales de Baleares desde 2017 afectadas por la ley de mínimos.

Si se analiza en función del número de empresas afectadas por el régimen de mínimos, entonces, pasaría de 7 empresas afectadas en 2017 a 31 en 2019. Entre éstas perdieron 500 mil euros en subvenciones por el transporte marítimo de mercancías.

En este año de pandemia 2020 se ha hecho un esfuerzo por modificar la regla de mínimos ya que las solicitudes de ayudas que se estén haciendo ahora, sobre el ejercicio de 2020, tendrán un tope de 800.000 euros y, por lo tanto, excepcionalmente no tendrá efecto la limitación de 200.000 euros en 3 años. Dentro de esta ley se incluirían los créditos ICO, considerados como ayudas estatales.

La pregunta es qué pasará en 2021, cuando la limitación ampliada vuelva a ser de 200.000€. En una situación excepcional ha hecho modificar la normativa de manera excepcional, desde la Cámara de Comercio de Mallorca reclamamos una modificación permanente. Nuestro problema de insularidad no deriva de una situación excepcional. Nuestro problema es permanente: el transporte por vía marítima y aérea es el único posible y su coste es superior al terrestre, hecho que nos sitúa en desventaja competitiva con las economías peninsulares.

En este punto y en vista de las conclusiones, las ayudas al transporte de mercancías por vía marítima y aérea no son suficientes para cubrir el elevado coste que supone el no poder transportar por vía terrestre y la ley de mínimos es limitadora para nuestras empresas. En este sentido, la Cámara de Comercio de Mallorca, solicita, como ya están haciendo otros agentes económicos de las Islas, una modificación del reglamento para que las subvenciones al transporte no sean consideradas ayudas estatales y, por consiguiente, no se rijan por la ley de mínimos.

6. El coste de la insularidad y sus otras consecuencias

Uno de los aspectos clave para pedir ayudas al transporte de mercaderías es la insularidad. Ya se publicó en la edición anterior, pero se vuelven a recordar los estudios sobre la “Estimación de los costes de insularidad de las Illes Balears” de julio de 2014 y “Los costes de la insularidad de las Islas Baleares: evaluación de políticas actuales y propuestas de futuro”, de diciembre de 2016, ambos elaborados por la Universidad de las Islas Baleares, donde analizan el impacto de la insularidad en los costes de las importaciones y las exportaciones.

Ambos estudios determinan el impacto económico que supone la insularidad para un territorio como las Illes Balears, realizando para ello un análisis pormenorizado de los principales componentes de este sobrecoste.

Los estudios concluyen que las empresas de Balears que se aprovisionan de diversos inputs –como productos energéticos, bienes de equipo o consumos intermedios– procedentes de la península afrontan unos sobrecostes derivados del transporte de mercancías. Y que estos mayores costes de producción acaban trasladándose –vía precios– a los consumidores, cuando ello es posible, y cuando no, vía menores márgenes de beneficios.

Es más, cuando los consumidores finales de los productores locales están fuera de Balears, dichas empresas se vuelven menos competitivas, ya que la insularidad les genera un doble coste de transporte, por aprovisionarse del exterior y por exportar. Ello conduce inevitablemente a la desindustrialización del territorio y a la pérdida de valiosos empleos especializados.

Además, los estudios recogen los siguientes efectos:

- Mayor carestía de la cesta de bienes de consumo que lleva a un menor consumo de bienes y servicios dado el sobrecoste de su importación.
- Mayores costes de producción de las empresas que importan productos intermedios.
- Mayores costes de adquisición de bienes de capital, que lleva a una menor inversión y adopción de tecnología incorporada.
- Mayores costes de acceso a los mercados que dificultan la exportación.

En términos agregados, de acuerdo con el modelo planteado en el estudio, el coste de la insularidad supone unas pérdidas medias en términos de exportaciones del 17% del PIB y del 18% para las importaciones.

Todos los efectos indicados se ven agravados en la práctica por el hecho de que las Illes Balears son un archipiélago compuesto por diferentes territorios insulares, lo que da lugar a un fraccionamiento aún mayor del mercado interior y unos costes adicionales de transporte interno, tanto para las personas como para las mercancías, ya sean productos intermedios o productos terminados. Las asimetrías en cuanto a población entre las islas no hacen más que agravar estas diferencias, dando lugar al concepto de doble insularidad, que afecta a las islas menores.

Así mismo, desde la Cámara consideramos que al tejido productivo del archipiélago balear se le está penalizando precisamente por estar cerca de la Península si esa distancia se mide en kilómetros, sin considerar cómo se recorre.

Para nuestro planteamiento es fundamental porque precisamente el coste de transporte de un camión o un tren es más económico y la logística es más fácil que en barco o avión. Esa relativa proximidad merma la competitividad empresarial de nuestro tejido industrial.

En cambio, otras regiones ultraperiféricas si cuentan con una consideración especial. Es el caso de Canarias que gracias a ello ha podido desarrollar una ley autonómica con la que grava con un porcentaje todos los productos importados que pudieran producirse en su territorio. Esto es, sin duda, una gran ayuda para el desarrollo de la industria local.

Los efectos de la insularidad sobre la competencia son también significativos, en el sentido de que el mayor coste en la importación y exportación de bienes redundan en una **pérdida de competitividad para las empresas locales** que, además, se enfrentan a una **demandas interior limitada y muy sujeta a estacionalidad**, con dificultades adicionales para competir en otros mercados precisamente por la discontinuidad territorial.

Como se desprende del análisis realizado en los apartados anteriores, las ayudas al transporte que se valoran tienen un **impacto positivo sobre la economía balear** en su conjunto y, especialmente, en las empresas. Su importe global es reducido como para tener un impacto significativo que afecte a la competencia en términos globales, 0,02% del VAB, si bien es verdad que tienen un claro **efecto positivo en las pequeñas empresas**, para las que puede llegar a suponer **hasta un 6% de su cuenta de resultados**.

El objetivo de las ayudas descritas no es otro que **reducir el exceso de coste que supone** para las empresas transformadoras del archipiélago **el transporte** de inputs y de producto terminado. Los porcentajes indicados de subvención no son suficientes como para poner en pie de igualdad a las empresas baleares con las empresas radicadas en el territorio peninsular, dado que por inmediatez y costes, el transporte directo por carretera no intermodal siempre tendrá un coste económico y de gestión inferior. Se trata, en definitiva, de tratar de reequilibrar en parte la situación de las empresas productoras de las islas en relación con las continentales, que no se ven afectadas por la externalidad que supone el hecho insular. Por lo tanto, la *ultima ratio* de estas ayudas es, en definitiva, **tratar de preservar y conservar el sector industrial de las islas**, que se ha visto muy afectado por la crisis de 2008.

➤ Agricultura

Y añadido a las dificultades de exportación y de comercialización de nuestro producto local, existe en Baleares otra problemática derivada de la insularidad: nuestro territorio es limitado y sin grandes extensiones de terreno que permitan minimizar los costes de la producción agraria.

Según un reciente estudio de la Dirección General de Políticas para la Soberanía Alimentaria, la producción agrícola en Mallorca desde 2017 ha caído un 7% pero eso no se ha traducido en una disminución de la superficie usada, que son unas 150.000 hectáreas, el 48'8% de nuestro territorio.

Este estudio, que lleva por título “Análisis de las cadenas alimentarias y de diagnóstico del sector de producción local, ecológica, agroindustrial y artesanal de Mallorca” cifra en 1.600.000 toneladas el desajuste entre entradas y salidas de productos agroalimentarios en Mallorca y concluye que la capacidad de autoabastecimiento alimentario en el conjunto de las Islas se sitúa alrededor del 11'6%.

➤ Precio de compra de la vivienda

Un territorio limitado se traduce además en elevados costes del terreno. Ni la crisis económica está consiguiendo rebajar el precio de compra de una vivienda en las Islas Baleares, que se encuentra a niveles desorbitados. Es más, ha sido la única comunidad en la que se ha encarecido la vivienda durante este año de pandemia.

Y, como consecuencia, la accesibilidad a ella es muy difícil, no sólo para rentas más bajas o población joven, sino para la población de poder adquisitivo medio. Según la última Memoria Anual del Centre d'Estudis Socials, el CES, se necesitan 17 años de sueldo íntegro para poder comprar una vivienda en nuestro archipiélago. Cuando la media estatal es de 13 años. Es verdad: tenemos una renta media por encima de la media, pero somos la comunidad dónde es más difícil acceder a la vivienda, por encima de Madrid, Catalunya, País Vasco o Navarra, cuyas características del precio de la vivienda es similar.

➤ **Economía de monocultivo turístico**

Por si lo expuesto hasta el momento no fuera suficiente para demostrar que nuestra falta de competitividad deriva de una característica natural, hay que añadir un elemento más, que compartimos con decenas de territorios insulares: la dependencia al sector turístico.

Una economía sana debe tener desarrollados y en equilibrio los tres sectores productivos básicos: la agricultura, la industria y los servicios. Y en Baleares no es así... Somos una economía turística y casi todos los negocios están relacionados directa o indirectamente con la llegada de turistas. Un éxito basado más en la cantidad que en la calidad. Sin embargo, la demanda está cambiando y con ella el modelo de negocio. Son cada vez más las voces que apuestan por un turismo de alta calidad.

En este sentido, debemos ser capaces de reorientarnos hacia un turismo más sostenible con el medio ambiente y con nuestra sociedad.

Para ello, debemos mejorar el sistema. No podemos cambiarlo, es verdad: vivimos en una isla preciosa que es un gran reclamo turístico. Pero sí que tenemos la obligación de mejorarlo y eso pasa por apostar por actividades turísticas que se basen en la calidad, eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad.

➤ **IVA reducido**

Otra opción que llevamos años reclamando y que debemos debatir y afrontar de una vez por todas es el régimen fiscal balear. Tenemos exactamente la misma consideración que cualquier otro territorio español, con la excepción de Canarias, Ceuta y Melilla, aunque no partamos del mismo punto de salida que las autonomías peninsulares. Queremos un IVA reducido, un IVA que pueda compensar la falta de competitividad de nuestras empresas y compensar también el elevado coste de vida que supone la insularidad.

- ➔ Caso de Canarias. El Impuesto General Indirecto Canario sustituye al IVA comunitario y establece diferentes gravámenes que van del 0 al 20% en función del producto y del servicio.

- ➔ Existen otros territorios europeos en los que no se aplica el IVA, como son, entre otros, Ceuta y Melilla. O por citar solo algunos:
 - En Alemania: la isla de Helgolands
 - En Francia: Guadalupe, Guayana, Martinica...
 - En Italia: la región de Livigno
 - En Dinamarca: las Islas Feroe
 - En Finlandia, la islas Aland.

- ➔ Y existen también **territorios con tipos especiales para la aplicación del IVA comunitario:**
 - La isla francesa de Córcega
 - Las Islas griegas del Mar Egeo
 - Y las portuguesas Azores y Madeira

Un impuesto reducido en los territorios insulares no constituye ningún privilegio, sino una medida compensatoria para fortalecer nuestra economía ante la desventaja de la insularidad. Está en manos del Estado flexibilizar los tipos de IVA para determinados productos o regiones como ya hacen otros países de la Unión Europea con algunos de sus territorios.

La aplicación de un tipo reducido de IVA en nuestras islas cumpliría con varios objetivos:

- Mantener la ventaja competitiva de nuestros productos, también el turístico
- Ayudar a las empresas pequeñas y las más vulnerables
- Ayudar a la población local a permanecer en las Islas
- Restablecer la justicia social y preservar la estabilidad de la estructura socioeconómica de nuestra vida.

7. Anexo: compensación al transporte de mercancías RD 1034/99

Art. 1- El sistema de compensaciones establece como objeto del sistema abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías entre:

Las Illes Balears.

Las Illes Balears y la Península.

Las Illes Balears y Estados miembros Unión Europea.

Asimismo se aplicará el Real Decreto (R.D.) a aquellas mercancías que habiendo sufrido transformaciones o manipulaciones en territorio nacional o extranjero, experimenten en las islas las últimas operaciones del proceso productivo, siempre que estas operaciones hayan variado las características de la mercancía de forma tal que supongan un cambio de la partida arancelaria aplicable o, si ese cambio de partida no tuviera lugar, que suponga un aumento de valor imputable a tales trabajos y a los materiales incorporados, producidos o fabricados en las islas, no inferior al 20% del valor CIF en puerto o aeropuerto balear.

Art. 2 - Transporte marítimo o aéreo de mercancías con origen en las islas y destino en otros territorios. El transporte marítimo o aéreo de mercancías y productos originarios de las Illes Balears o que hayan sufrido en las islas transformaciones que aumenten su valor gozará de una compensación de un porcentaje sobre la parte del coste del flete promedio, calculado por la Delegación del Gobierno en función de las tarifas medias de las compañías marítimas y aéreas, siempre que corresponda a alguno de los sectores de atención preferente.

Sectores de atención preferente:

1. Productos obtenidos de la **industria de la madera**, corcho, muebles de madera, incluida la madera tratada para su preparación industrial, la madera

semielaborada y las piezas de carpintería de fabricación en serie, parqué, estructuras de madera para la construcción, puertas, ventanas, envases y embalajes de madera.

2. **Artículos de peletería natural y artificial**, aptos para ser utilizados como piezas de vestir o como accesorios del vestido.

3. **Calzado**, incluido el ortopédico, tanto en serie como artesanal o a medida.

4. Producciones de la **industria del cuero**, adobo y acabados de cueros y pieles, incluidos los artículos de marroquinería y de viaje confeccionados en cuero.

5. **Confección** en serie y a medida de todo tipo de piezas de vestir y sus complementos.

6. Artículos de **joyería y bisutería**, incluidas las perlas artificiales.

7. **Productos artesanales** que gocen de la calificación correspondiente, otorgada por la Consejería de Agricultura, Comercio e Industria del Gobierno Balear.

8. **Productos industriales transformados en las islas**, con un valor añadido superior al 20%.

9. Artículos susceptibles de ser utilizados para la **nutrición humana**, de acuerdo con lo establecido en el Código Alimentario Español. (régimen no aplicable sobre determinados productos según DA segunda)

Art. 3- Transporte marítimo o aéreo con destino a las Illes Balears y origen en otros territorios, de artículos sin suficiente producción interior.

El transporte marítimo o aéreo con destino a las Illes Balears y origen en otros territorios de Estados miembros de la Unión Europea de artículos no energéticos sin suficiente producción interior y que pueden ser utilizados para obtener los productos correspondientes a los sectores de atención preferente gozarán de una compensación en el flete en un determinado porcentaje.

Art. 4 – Transporte marítimo o aéreo interinsular. El transporte interinsular marítimo o aéreo de residuos originarios de las Illes Balears, no procesables ni reciclables en el territorio de éstas, gozará de una compensación sobre el flete en un determinado porcentaje.



ACTUALIZACIÓN

Informe sobre la ayuda al transporte de mercancías en las Illes Balears

Año de estudio 2019 | (Convocatoria 2020)

Este informe elaborado por la Cámara de Comercio de Mallorca puede ser distribuido y exhibido por terceras personas si se cita la fuente de procedencia.

PALMA, 7 JULIO 2021



Cambra de Comerç
Mallorca