



TRABAJO FIN DE GRADO

Curso 2015-2016

La Zona Franca de Tenerife desde un punto de vista marítimo.

Tutor: Juan Antonio Rojas Manrique.

Alumno: Óscar Vicente González Mena.

Grado: Náutica y Transporte Marítimo.

ÍNDICE

Introducción	5
Capítulo I	
1.1 Breve reseña histórica	7
1.2 Qué es la ZEC	8
1.2.1- Territorio abarcado por la Zona Especial Canaria (ZEC)	8
1.2.2 Actividades empresariales aceptadas en la ZEC	9
1.2.3 Ventajas fiscales	10
1.2.4 Actividades navales en ZEC	11
1.2.5 Puerto de Las Palmas y la ZEC	11
1.2.5.1 Almacenamiento de combustible en el Puerto de Las Palmas	12
1.2.5.2 Astilleros en el Puerto de Las Palmas	12
1.2.6 El Puerto de Santa Cruz y la ZEC	13
1.2.6.1. Almacenamiento de combustibles y bunkering en el puerto de Santa Cruz	13
1.3.- Qué es la Zona Franca	14
1.3.1 Zona Franca de Tenerife	14
1.3.2 Tipos de Zona Franca	15
1.3.3 Extensión ZFT	15
1.3.3.1 Nuevo espacio franco en Tenerife	16
1.3.4 Operaciones en zonas francas	17
1.3.5 Auge de la ZFT	18
1.3.6 Ventajas de la ZFT frente a otras zonas francas	19
1.4. Papel de las distintas dársenas del Puerto de Santa Cruz en la ZFT	20
1.4.1 Dársena de Anaga	20
1.4.2 Dársena de Los Llanos	21
1.4.3 Dársena del Este	22
1.4.4 Dársena de Pesca	23
1.4.5 Muelle Hondura	25
1.5 Influencia de la ZFT en el tráfico marítimo	26

1.5.1 Tráfico con West-África	27
1.5.2 Tráfico con América	29
1.5.3 Canal de Panamá	34
1.5.4 Tráfico de gas natural	34
1.6. Zonas francas de interés	35
1.6.1 Zona Libre de Colón	35
1.6.2 Zona Franca de Barcelona	35
1.6.3 Zona Franca de Vigo	36
1.6.4 Zona Franca de Cádiz	36
1.6.5 Zona Franca de Gran Canaria	36
1.7 Viabilidad de las zonas francas en islas menores	37
1.8 Competitividad del Puerto de Santa Cruz	37
1.8.1 Corredor Franco del Atlántico Medio	37
1.8.2 Proyecto Connecting Europe	38
1.9 Servicios y trámites en el Puerto de Santa Cruz	40
1.9.1 DOCKS Centro de Inspección Portuaria	40
1.9.2 Centro de Coordinación y Servicios de Autoridad Portuaria	41
1.9.3 Astillero del Puerto de Santa Cruz	42
Capítulo II	
2.1 Normativa aplicable	44
2.2 Código aduanero: reglamento de la CEE nº 2913/92	44
2.3 Código aduanero: reglamento de la CEE nº 2454/93	48
2.4 Cambios en la normativa: Código Aduanero Modernizado	51
2.5 Régimen Económico y Fiscal de Canarias	51
2.6 Evolución del REF	52
2.7 REF en Europa	52
2.8 Ventajas del REF para empresas	53
3 Conclusiones.....	54
4 Bibliografía	55
5 Agradecimientos.....	55

Introducción.

En este trabajo de fin de grado hablaremos de la Zona Franca de Tenerife (ZFT) desde un punto de vista marítimo. Para ello, dividiremos el trabajo en dos capítulos principales; en el primero se desarrollará un punto de vista marítimo de las zonas francas. El segundo estará dedicado a la legislación y la normativa aplicable a las zonas francas, aludiendo al Código Aduanero y al Régimen Especial Fiscal de Canarias.

Empezaremos por analizar la Zona Franca de Tenerife y la Zona Especial Canaria (ZEC), diciendo en qué consiste cada proyecto y cómo se ven relacionados.

Desde el punto de vista marítimo, primero nos centraremos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife indicando sus zonas, sus números, sus actividades y los servicios que presta, ya que es en donde se encuentra el depósito de la ZFT. Luego, el ámbito que más vamos a desarrollar es el de las rutas marítimas del Atlántico, donde veremos cómo aumentará el flujo en unas y disminuirá en otras y analizaremos los principales puertos implicados de Sudamérica, África y Europa.

CAPÍTULO I

1.1 Breve reseña histórica.

Desde que Canarias pasara a formar parte del Reino de Castilla, ya disfrutaba de un régimen fiscal menos riguroso que el resto del Estado. Ya en 1852, se conformó un Real Decreto por el que se proclamaban puertos francos lo puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife, La Orotava, Ciudad Real de Las Palmas, Arrecife, Puerto Cabras y San Sebastián.

En 1972, se creó la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias donde se mantenían las anteriores condiciones. Luego, con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, se modificó esta ley a la que se le añadieron incentivos fiscales y económicos que ayudarían a generar inversiones para mejorar la comercialización de Canarias.

En 2006, se creó la Zona Franca de Control Tipo II en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, previa autorización del Ministerio de Economía y Hacienda, aunque no se formalizó el consorcio hasta 2010 y la actividad no comenzó como tal hasta el año 2012.

En cuanto a la Zona Especial Canaria, se puede decir que sus orígenes se remontan a la constitución de la Hacienda Canaria Local y el posterior intento de creación de la Zona Libre Bancaria a principios de los años 80. En el año 1987, y a pesar de las dificultades que supondría hacer frente a una zona con un régimen económico y fiscal especial, se lanza el proyecto “Zona Especial” junto a un informe que analiza la situación económica y jurídica en Canarias. Este borrador destacaba no sólo el futuro desarrollo que supondría la Zona para Canarias sino su función como instrumento de política internacional para España, ya que centralizaría en Canarias el tráfico comercial con África y Latinoamérica. Tras un década de negociaciones con la Administración Central, con la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda y con el Banco de España, entre otros, se realizó el tercer borrador del Proyecto de creación de la Zona Especial que dio lugar a su futura aprobación por parte de la Comisión Europea en enero del año 2000 y, posteriormente, prorrogada hasta diciembre de 2006. En resumen, fue creada con la intención de establecer un territorio de baja tributación fiscal para empresas dentro de la Comunidad Europea, ayudando a promover el desarrollo económico y social del archipiélago.

1.2 Qué es la ZEC.

La Zona Especial Canaria (ZEC) es un organismo público conformado entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canarias y está vinculado al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Sus funciones principales consisten en promocionar la herramienta que constituye y facilitar los servicios para que las compañías que lo deseen, accedan a formar parte del Registro Oficial de Entidades ZEC (ROEZEC). Tiene capacidad propia para otorgar las autorizaciones que correspondan a los proyectos empresariales que en un futuro puedan pasar a formar parte del ROEZEC, a parte de la supervisión de las actividades de las entidades ya registradas.

La clave de su éxito radica en que ser una zona de baja tributación creada en el marco del Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias y que, además, tiene como fin el promover el desarrollo económico de Canarias.

1.2.1 Territorio abarcado por la Zona Especial Canaria (ZEC).

La ZEC está extendida por todo el territorio canario pero con determinados matices:

- En el caso de empresas dedicadas a las actividades de servicios, no tienen restricciones, pueden estar en cualquier punto del territorio canario.
- Si la actividad de la entidad es la producción, transformación, manipulación y comercialización de mercancías, su área de establecimiento está determinada y acotada en las siguientes zonas:
 - Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
 - Zonas aeroportuarias de Los Rodeos y de Reina Sofía.
 - Polígono Industrial de Granadilla.
 - Puerto de La Luz y de Las Palmas.
 - Zona aeroportuaria de Gando.
 - Polígono Industrial de Arinaga.

1.2.2 Actividades empresariales aceptadas en la ZEC.

Son aptas todas aquellas entidades que desarrollen actividades industriales, comerciales y de servicios en el territorio de las Islas Canarias, con excepción de las actividades financieras. La actividad se divide en dos grandes grupos:

- Actividades de producción, transformación, manipulación y distribución de mercancías:
 - Pesca
 - Alimentación, bebidas y tabaco.
 - Confección y peletería.
 - Cuero y calzado.
 - Muebles y otras manufacturas.
 - Papel, edición, artes gráficas y reproducción.
 - Envase y embalaje.
 - Prefabricados para construcción.
 - Maquinaria y equipo médico.
 - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico.
 - Químicas.
 - Reciclaje.
 - Comercio al por mayor e intermediarios.
 - Mantenimiento y reparación naval.

- Servicios:
 - Transporte y actividades anexas.
 - Informáticos.
 - Comercio electrónico.
 - Telecomunicaciones.
 - I+D.
 - Recursos naturales y gestión de residuos.
 - Formación.
 - Consultoría.
 - Asesoría.
 - Publicidad.

1.2.3 Ventajas fiscales.

Canarias carece de una industria manufacturera pesada, no cuenta con la industria de la construcción naval, por lo que se apuesta firmemente en crear una zona donde las reparaciones y el mantenimiento naval sea pionero en la zona geográfica. Para favorecer el desarrollo de estas actividades, la ZEC ofrece a las empresas del sector una serie de ventajas fiscales, que no debe confundirse con lo que comúnmente se conoce como “paraíso fiscal”, ya que este régimen fiscal está subvencionado por el Estado y con previa autorización de la Unión Europea. Además, cuentan con un sistema que controla el reparto de dividendos generados en Canarias de manera que no puedan ser repatriados a otras regiones.

Las principales ventajas que ofrece la ZEC a las entidades registradas son cuatro:

- Las empresas están sujetas al Impuesto sobre las Sociedades dispuesto por el Estado cuyo tipo impositivo es de un 30% en PYMES y un 35% en el resto de entidades. En el caso de la ZEC, las empresas están sujetas a un tipo impositivo de entre el 1% y el 5%, cuya variación depende de:
 - Creación neta de empleo.
 - El momento en que se incorpore al registro.
 - Si la actividad es preexistente o novedosa.
 - Tipo de actividad que desempeña.
- Al ser las Islas Canarias territorio español y de la Unión Europea, las entidades ZEC pueden adscribirse a los Convenios de Doble Imposición firmados por España y a la Directiva Matriz Filial de la UE.
- Exención de tributación en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en las siguientes operaciones:
 - Adquisición de bienes y derechos destinados al desarrollo de la actividad de la entidad ZEC.
 - Los actos jurídicos relacionados a operaciones realizadas por las entidades dentro de la ZEC.
- Exención del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) para las entregas de bienes y prestaciones de servicios entre entidades ZEC y sobre las importaciones.



Media de tasas por impuestos de sociedades en Europa.

Fuente: www.canariasenahora.com

1.2.4 Actividades navales en ZEC.

En los puertos canarios existe una gran actividad tanto de bunkering como de reparación y mantenimiento naval, sobretodo en el puerto de Las Palmas, aunque actualmente el puerto de Santa Cruz está trabajando en ampliar su oferta, construyendo un astillero y preparándose para recepcionar Gas Natural.

1.2.5 Puerto de Las Palmas y la ZEC.

El Puerto de Las Palmas cuenta con numerosas entidades adscritas al ROEZEC y que están dedicadas al sector servicios navales. Es el puerto líder en España en suministro de combustible, despachando anualmente cerca de dos millones de toneladas. Esto provoca que las principales compañías petrolíferas y los operadores internacionales de suministro de combustible se presten a ofrecer en Las Palmas la mejor oferta del atlántico medio. Además, cuenta con una zona de almacenamiento de combustibles que le permite atender de forma competitiva a la gran demanda que existe del producto.

1.2.5.1 Almacenamiento de combustible en el Puerto de Las Palmas.

La empresa dedicada al almacenamiento de combustibles de este puerto está registrada en la ZEC y cuenta con unas instalaciones muy avanzadas. Tienen en funcionamiento siete tanques verticales de techo fijo que albergan en total 73.500 metros cúbicos de capacidad útil, una sala de bombas capaces de trabajar a un caudal de 300 metros cúbicos a la hora cada una de ellas, ya sea para Fuel Oil o para Gasoil. En cuanto a las líneas de suministros, cuenta con cuatro y son capaces de bombear hasta 600 metros cúbicos a la hora.



Foto aérea de los tanques de almacenamiento en el Puerto de Las Palmas. Fuente: www.petrologiscanarias.com

1.2.5.2 Astilleros en el Puerto de Las Palmas.

Está considerado el gran centro de reparaciones del Atlántico Medio, ya que cuenta con servicios tanto de reparación en seco como a flote, que es capaz de acoger un buque mercante de grandes dimensiones como un yate de recreo. Las instalaciones cuentan con varaderos preparados para 3.000 TRb, Syncrolift con capacidad para 36.000 TPM y Travelift para yates de hasta 60 toneladas. Para operar en el astillero, cuentan con numerosas empresas y sociedades, muchas inscritas en el ROEZEC y que gracias a los beneficios fiscales que

obtienen por ello, pueden ofrecer un servicio muy competente pese a no tener la misma actividad industrial que otros astilleros tienen en Europa.

A principios de noviembre de 2015, la ZEC ha autorizado a una sucursal de la compañía Rolls-Royce para que forme parte del ROEZEC. Se instalará en el puerto de Las Palmas, en una nave en concesión con Astican, en donde realizarían el mantenimiento y reparación de los propulsores que montan las plataformas petrolíferas. Esta nueva apertura constituye la primera sede de la multinacional en el continente africano, lo que propiciará aumento del tráfico marítimo en la zona, sobretodo en lo que a Offshore se refiere.

1.2.6 El Puerto de Santa Cruz y la ZEC.

La actividad empresarial en el Puerto de Santa Cruz está en vías de crecimiento, es por ello que muchos de los servicios que se prestan provienen de empresas con sede en Gran Canaria, muchas de ellas inscritas en la ZEC. No obstante, se espera que en un futuro próximo, y aprovechando los beneficios fiscales de la ZEC y el REF, aparezcan nuevas empresas en territorio portuario.

1.2.6.1 Almacenamiento de combustibles y bunkering en el puerto de Santa Cruz.

Tras el cese de actividad de la refinería de la capital tinerfeña, en julio de 2014 se anunciaba una inversión privada para construir 22 tanques con una capacidad total de 400.000 metros cúbicos en la explanada "La Jurada".

Con respecto a la actividad de bunkering, queda reducida a una gabarra Spabunker de la compañía Boluda, cuyas capacidades son de 2.320 y 4.901 metros cúbicos y prestan servicio las 24 horas del día los 365 días del año. Se estima que suministran un total de 1 millón de toneladas de combustible al año. Actualmente esta obra no se ha iniciado pero sí que existe un proyecto para derivar el bunkering al puerto de Granadilla con la compañía CEPSA.

1.3 Qué es la Zona Franca.

La Zona Franca es un espacio aduanero al que puede acceder una mercancía, en cualquier momento y cumpliendo una serie de condiciones establecidas, sin tener en cuenta su estado, cantidad, origen, procedencia o destino final. Todo el tiempo que la mercancía pase en la zona, estará exenta de pago de aranceles, impuestos indirectos o especiales.

La zona franca aporta tres grandes beneficios a las empresas: el ahorro de costes, la simplificación de los trámites aduaneros y la libertad del tratamiento de las mercancías, ya que se permite el desarrollo en la zona franca cualquier tipo de actividad industrial, comercial o de servicios.

1.3.1 Zona Franca de Tenerife.

El 28 de enero de 2006 aparecía en el Boletín Oficial del Estado la Orden Ministerial por la que se creaba la Zona Franca de Tenerife (ZFT). Se forma como zona franca de tipo II, que explicaremos a continuación su forma.

Es administrada por un Consorcio constituido por un presidente, un vicepresidente y un número determinado de vocales en representación del Ministerio de Economía y Hacienda, del Gobierno de Canarias, de la Autoridad Portuaria provincial, del ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular, Cámara de Comercio, Industria y Navegación y Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife.

Para proceder a poner en funcionamiento la Zona Franca, es necesaria una autorización del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales que permita explotar el suelo portuario. Además, se le permite promover, explotar y gestionar, sobre régimen de derecho privado, todos los bienes de cualquier naturaleza que integren su patrimonio y que estén situados fuera de la denominada zona.

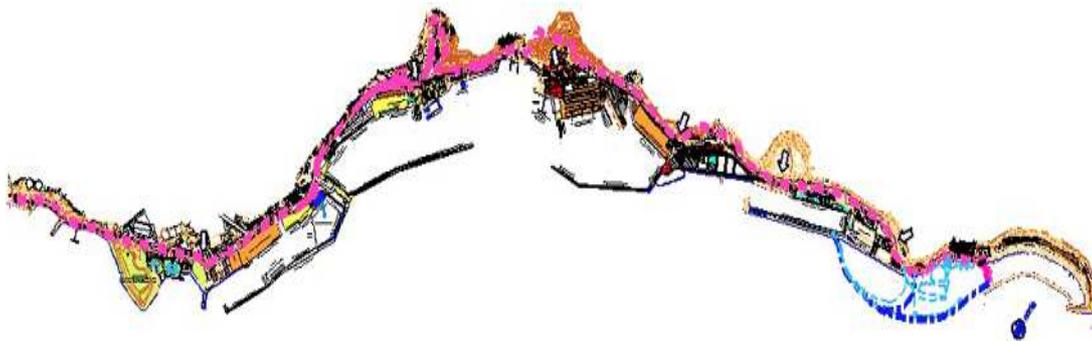
1.3.2 Tipos de Zona Franca.

Existen dos tipos de Zona Franca:

- Tipo I: es la zona franca acotada, también llamada “tradicional”. Consiste en crear un espacio cercado y cerrado dentro de las dependencias portuarias o aeroportuarias en la que se aplica el sistema fiscal franco. En España hay 4 zonas de este tipo.
- Tipo II: este sistema permite que el recinto franco se extienda por toda la zona establecida sin necesidad de cercos ni vallas. Es el tipo utilizado en la ZFT, aunque con la entrada en vigor de un nuevo Código Aduanero Modernizado hay que modificarla que pretende convertir todas las zonas francas del territorio al Tipo I.

1.3.3 Extensión ZFT.

La ZFT esta subdividida en dos grandes extensiones, la del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y la del futuro Puerto de Granadilla de 2.300.000 m² y 2.500.000 m² respectivamente. Como citábamos anteriormente, es zona de tipo II, de ahí su gran extensión.



Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: www.puertostenerife.com



Puerto Granadilla. Fuente: www.noincineraciontenerife.com

1.3.3.1 Nuevo espacio franco en Tenerife.

Como hemos dicho anteriormente, el las zonas francas de tipo II pasan a ser todas de tipo I, por lo que en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife ha habido que buscar un emplazamiento que cumpla las condiciones exigidas por el Código Aduanero y el sitio elegido es la antigua Terminal de Contenedores La Candelaria, en la dársena de Los Llanos.

En esta extensión de terreno actualmente podemos encontrar material de reparaciones para las plataformas petrolíferas y las pontonas.

Para las operaciones de cargar y descarga, se ha establecido en la zona la empresa Grúas Bony con 2 grandes grúas, una móvil y otra fija con una gran capacidad de carga y trabajo.



Espacio destinado a la ZFT. Fuente: google.maps

1.3.4 Operaciones en zonas francas

La ley dicta que están exentas de impuestos las entregas de bienes o mercancías destinados a zonas o depósitos francos. Sin embargo, para cumplir la exención es inminente que el destino final de los bienes no sea el mismo que la zona franca regenta. Es decir, que la mercancía solo entrará en depósito franco para esperar a ser trasladada a otro destino, sea final o no.

Dentro de la ZFT, las mercancías depositadas podrán ser manipuladas, embaladas, divididas o mezcladas siempre y cuando se cumpla con el control

aduanero previo a su introducción en la Unión Europea o bajo régimen de perfeccionamiento activo¹.

No es necesario realizar una declaración previa a la entrada de las mercancías supone una agilización de las gestiones y una mejora en la eficiencia de la operatoria.

Tampoco se tienen en cuenta otras medidas de políticas comerciales como cupos de entrada o restricciones y contingentes que estén activos en el resto de la comunidad. Esto supone que la zona franca sirva como un depósito para mercancías en excedente o que están a la espera de aperturas de los mercados para su mejor venta, dando la posibilidad de ser importados al propio territorio comunitario con brevedad.

El transporte de las mercancías hasta el depósito deberá hacerse por cuenta del proveedor o por el adquirente, cualquiera es apto, siempre y cuando presenten una declaración en la que manifieste una situación de los bienes que justifique la exención.

1.3.5 Auge de la ZFT

La ZFT lleva activa desde el año 2012, en los que han intentado promocionarla no solo en territorio comunitario sino en el resto de continentes, ya que por las condiciones de nuestros puertos y nuestra situación geográfica y política, suponemos un puerto hub para formalizar una conexión con África Occidental. No obstante, además del transbordo de mercancías, se pretende atraer a empresas de actividad industrial dedicadas a la producción de carga en nuestros puertos.

Uno de los puntos clave en los que se centrará el Comité Ejecutivo de la ZEC es en atraer empresas del sector de la reparación naval, una actividad muy pobre actualmente.

¹ El Régimen de Perfeccionamiento Activo permite introducir mercancías en España sin pago de aranceles e IVA/IGIC para someterlas a operaciones de perfeccionamiento o adecuación. El producto resultante de la operación estará destinado a la exportación fuera del territorio aduanero. Las operaciones puede ser desde simples reparaciones hasta complejas procesos industriales y tecnológicos.

En el proceso de promoción exterior, se ha pasado a formar parte de la Asociación de Zonas Francas Americanas y la Asociación Mundial de Zonas Francas, en ambas asociaciones la ZFT tiene derecho de voz y voto.

1.3.6 Ventajas de la ZFT frente a otras zonas francas.

Las zonas francas europeas están sujetas a normativas más restrictivas que las que se encuentran en otras zonas de otros continentes. Las más ventajosas son las situadas en América, entre las que cabe destacar Panamá.

Frente a estas diferencias, la ZFT destaca favorablemente al tener herramientas como el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, además de la existencia de la zona ZEC que ofrece un impuesto sobre sociedades del 4% de media. Esto equipara a la ZFT a las zonas francas americanas y la distingue sobre las europeas.

Gracias a estas condiciones, se ha producido un acercamiento entre la ZFT y la Zonas Francas de Panamá, ya que consideran Tenerife como una plataforma logística con condiciones similares a las suyas pero perteneciente al territorio europeo y ubicado frente a África.



Rutas América-Tenerife-Europa/África. Fuente:

1.4 Papel de las distintas dársenas del Puerto de Santa Cruz en la ZFT.

El Puerto de Santa Cruz está constituido por 4 grandes dársenas, un muelle ciego con terminal duques de alba y una zona de fondeo. En cada dársena se desarrolla una actividad marítima específica. Además del Puerto de Santa Cruz, existen dos puertos más pertenecientes a la misma Autoridad Portuaria, el Puerto de Los Cristianos y el Puerto de Granadilla.

1.4.1 Dársena de Anaga.

Es la más amplia, su operatividad principal está centrada en el tráfico de pasajeros y carga rodada. Actualmente se utiliza como terminal de cruceros en la segunda y la tercera alineación de muelle sur y se está preparando la línea de ribera para recibir cruceros con una terminal adaptada que permite el acceso directo desde el buque hasta la ciudad. Además de cruceros, también tienen atraque fijo los buques de cabotaje insular de las navieras Fred Olsen y Naviera Armas.

En cuanto a otros tipos de mercancía, en esta dársena también atracan buques Car-carrier, teniendo para ellos un tacón con rampa y una explanada donde hacer depósito de los vehículos.

Esta dársena también sirve para hacer puerto base de los remolcadores y de las falúas de prácticos, así como de buques de SASEMAR.

Cuando llega la temporada baja de cruceros, atracan todo tipo de buques que vienen a hacer reparaciones o avituallamiento.



Dársena de Anaga. Fuente: <http://gisweb.puertosdetenerife.org>

1.4.2 Dársena de Los Llanos.

Esta terminal ha sufrido hace unos años una transformación importante, pues era la terminal de contenedores principal de Canarias, pero esta actividad en este puerto se ha trasladado a la dársena del Este. Actualmente, en esta terminal atracan plataformas de extracción de petróleo que vienen a pasar revisiones o para realizar reparaciones. Esto se debe a que existe un calado que les permite maniobrar sin tener que desmontar sus hélices y a la existencia de una amplia explanada donde pueden hacer depósito de sus cadenas, torretas y

demás para hacerles el mantenimiento. Es en esta explanada donde se ha establecido la ZFT.



Dársena Los Llanos. Fuente: <http://gisweb.puertosdetenerife.org>

1.4.3 Dársena del Este.

Esta dársena es la nueva terminal de contenedores del Puerto de Santa Cruz, en ella existen dos compañías operando, CAPSA y TCT.

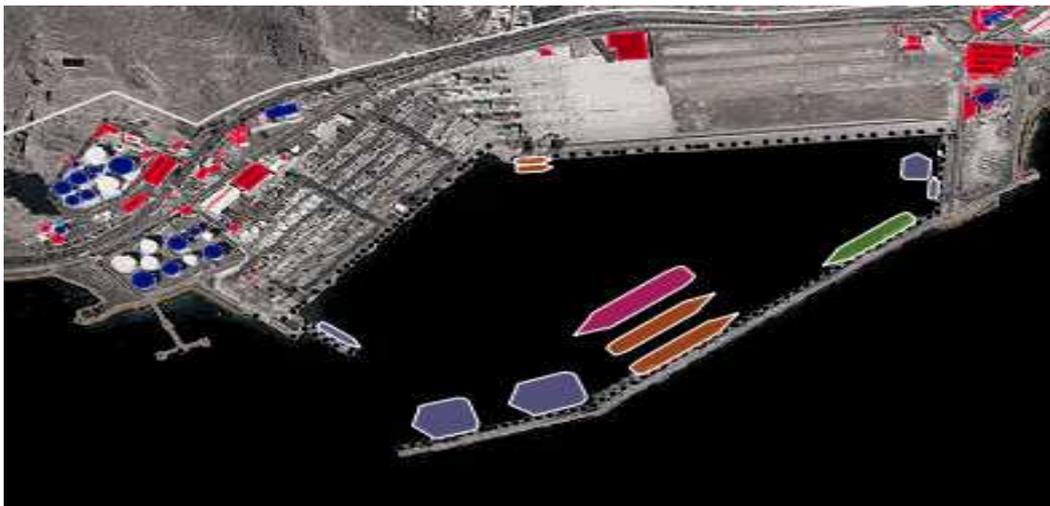
La terminal CAPSA se encuentra en el Muelle Bufadero y cuenta con 10,5 hectáreas de superficie, 480 metros de línea de atraque y un calado medio de 14 metros. Su operatividad anual es de aproximadamente 400.000 TEUs/año gracias a sus 4 grúas pórtico.

En cuanto a la terminal TCT, esta situada en Muelle Contenedores y cuenta con una superficie útil de 15,3 hectáreas, 697 metros de línea de atraque y 16

metros de calado medio. Tiene 3 grúas súper post-panamax y cuenta con una rampa para carga rodada.

Además de las dos terminales de la parte de ribera, cuenta con un dique en el que se encuentra la cajonera SATO que fabrica los cajones para la construcción del Puerto de Granadilla y dos alineaciones más que sirven de refugio para buques de prospección y plataformas petrolíferas. En esta segunda alineación, la compañía PETROCAN cuenta con una terminal de suministro de combustibles por tubería. Anexo a esta dársena por la parte del norte, existen unos terrenos bastante extensos en donde está previsto construir el astillero.

Fuera de la bahía pero considerándose aún Dique del Este, tenemos una terminal tipo duque de alba donde hace la recepción de productos derivados del petróleo por la compañía Terminales Canarias.



Dársena del Este. Fuente: <http://gisweb.puertosdetenerife.org>

1.4.4 Dársena de Pesca.

Esta bahía cuenta con 3 alineaciones de atraques que suman 1800 metros lineales. La primera alineación alcanza los 622 metros de longitud y tiene 8 metros de calado, albergando grandes buques de pesca, así como la lonja donde se hace la descarga del pescado. En la segunda alineación, con sus 150 metros de longitud, se realizan operaciones de toma de hielo y descarga de pescado para empresas privadas del sector. Además, pequeños barcos auxiliares y operadores de buzos hacen su atraque habitual. La tercera alineación es la más

larga con 1010 metros, cuenta con 240 metros de muelle deportivo en donde podemos encontrar, además, embarcaciones de la Guardia Civil. A parte de esta marina, también tienen atraque habitual bastantes pesqueros y, a día de hoy, incluso podemos ver remolcadores de altura de la naviera Maerks como son el Maerks Asserter o el Maerks Provider. Anexo a esta dársena, existen grandes extensiones de terreno y numerosas naves industriales donde se realizan actividades portuarias y almacenamiento de mercancías. Es un zona idónea para crear un área cerrada de operaciones cross-docking, que consiste en la preparación de un pedido sin colocar mercancía en stock ni hacerle picking. Esto permite mover materiales con distintos destinos o consolidar los que vienen de diferente origen. Aquí se daría servicio a clientes que mueven pequeñas mercancías, ya que forman el 60% de los movimientos totales.

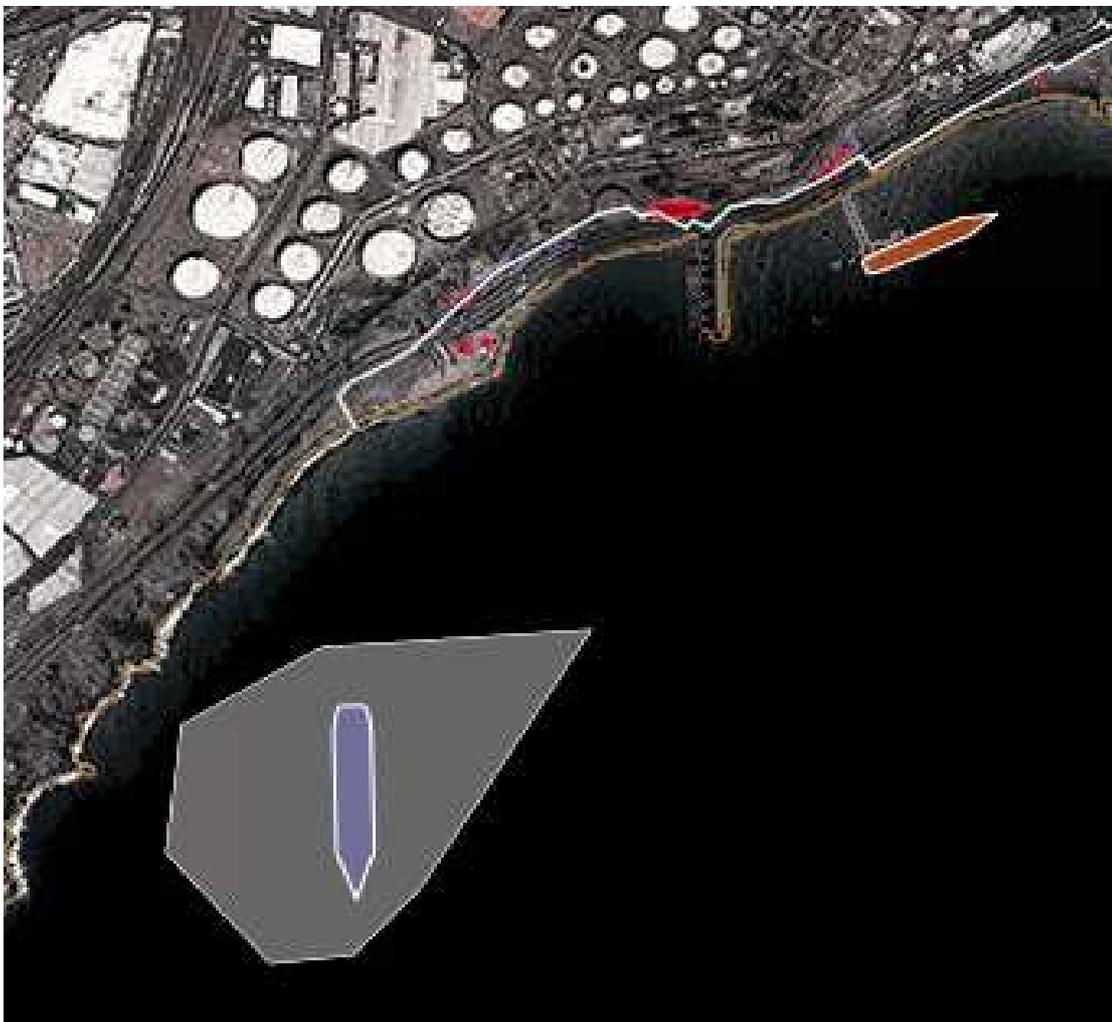


Dársena de pesca. Fuente: <http://gisweb.puertosdetenerife.org>

1.4.5 Muelle Hondura.

Este muelle se encuentra en la zona más al sur del Puerto de Santa Cruz, concretamente al sur del Palmetum. Consta con un muelle ciego de 155 metros de longitud y un calado de 8 metros, un atraque tipo duques de alba y campo de boyas. Es una zona de resaca considerable y que pasa muchos días al año cerrada al tráfico. La conexión es directa con la refinería CEPSA de la capital.

Actualmente CEPSA no tiene actividad de refinamiento en la isla, por lo que se dedica al bunkerin tanto para suministros a buques como para consumo interior de la propia isla.

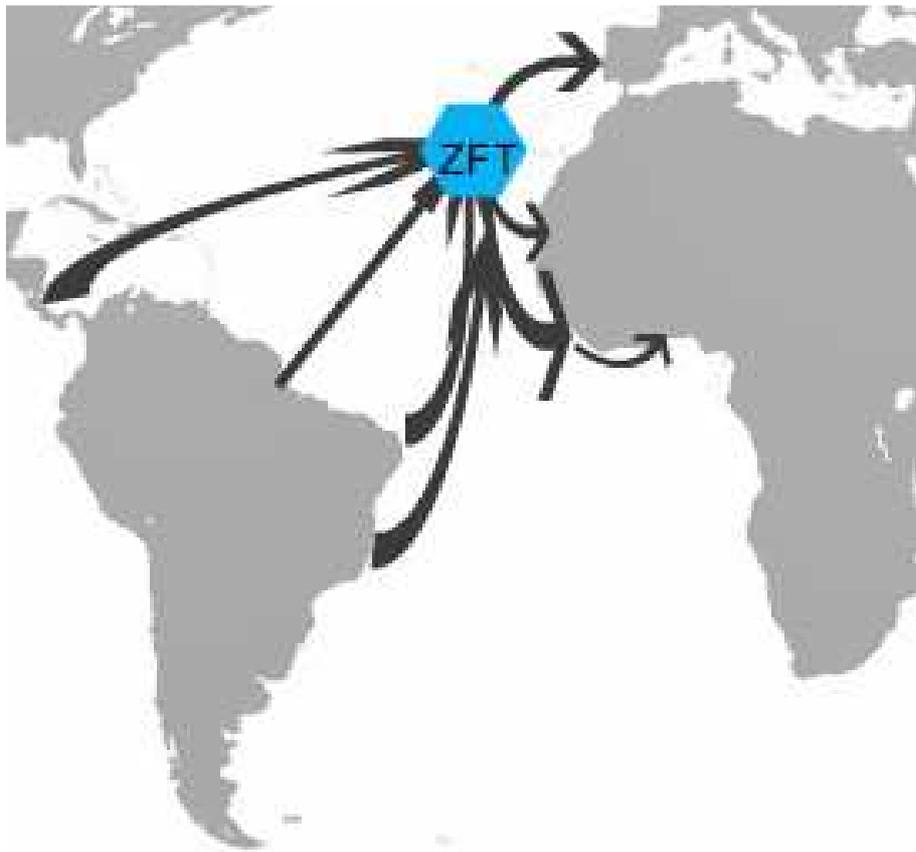


Muelle de Honduras. Fuente: <http://gisweb.puertosdetenerife.org>

1.5 Influencia de la ZFT en el tráfico marítimo.

Está claro que la existencia de un depósito franco en Tenerife promovería un crecimiento del tráfico marítimo en nuestro archipiélago, no sólo el tráfico de contenedores sino el de mercancías a granel.

África es un continente que exporta muchos minerales, productos agrícolas y petróleo pero a su vez necesita importar muchísimas otras materias primas y productos cárnicos desde Sudamérica. Europa también demanda muchos productos americanos, por lo que Tenerife podría convertirse en un hub que permita la distribución de mercancías sudamericanas hacia Europa y África.



Principales rutas entre Sudamérica-Tenerife-West Africa. Fuente: elaboración propia.

1.5.1 Tráfico con West-África.

Las conexiones principales de la ZFT se establecerán con los puertos de la costa oeste de África.

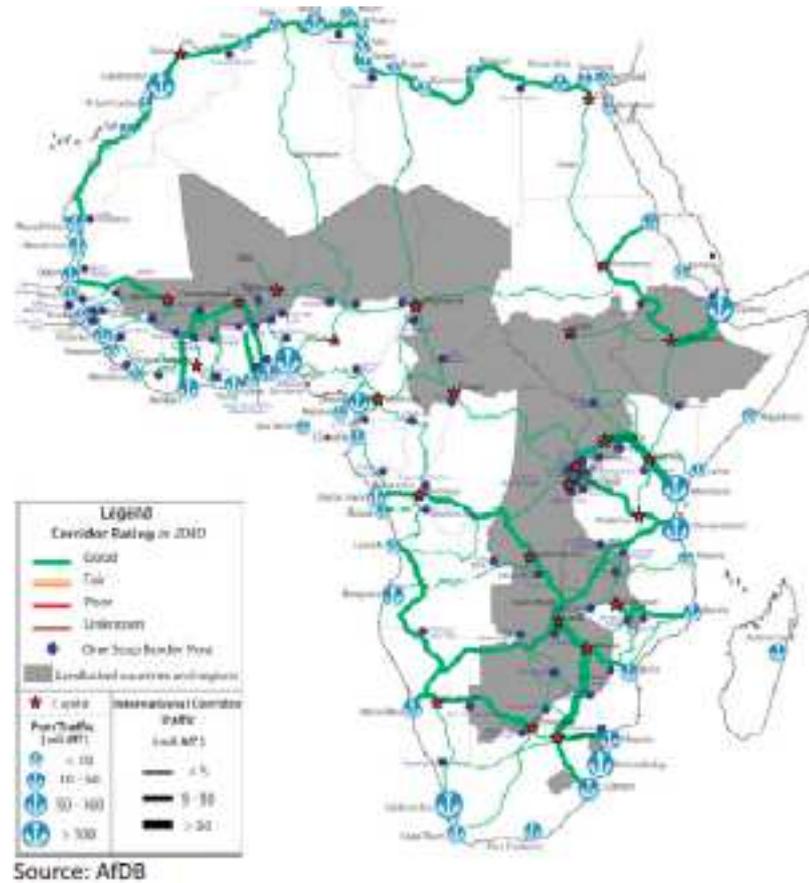


Densidad de tráfico en West-Africa. Fuente: vesselfinder.com

Los principales puertos con los que se mantendrían líneas de tráfico serán:

- Puertos magrebíes:
 - Casablanca: es uno de los puertos más grandes de África, cuenta con 8km de línea de atraque y 250 ha de terreno portuario. Tiene un movimiento bruto anual de 25 millones de toneladas y 1.6 millones de TEUs gracias a sus 3 terminales de contenedores. Sólo en cereales se mueven mas de 4 millones de toneladas. Representa el 86% de los contenedores que mueve el país entero.

- Puertos África Occidental:
 - Abiyán (Costa de Marfil): el segundo puerto más grande de África, caracterizado por su buen calado, producción de petróleo y derivados. Sus principales exportaciones son madera, agrícolas y manganeso. Es miembro del corredor Dakar-Lagos y cuenta con una zona franca para tecnologías de la información y biotecnología. Están en proceso de crear un puerto seco.
 - Puerto del Tema (Ghana): Conocido como un importante hub logístico en África Occidental, mueve 12.1 millones de toneladas anuales, tiene zona franca pero carece de terminal ro-ro, por lo que importan vehículos en contenedores.
 - Puerto de Lagos (Nigeria): es conocido por tener la mayor zona franca petrolera y gasística del mundo en el complejo Onne Port y cuenta con la mayor terminal de contenedores, gestionada por Maersk.
 - Puerto de Dakar (Senegal): cuenta con 7 dársenas, 3 para carga general, contenedores y ro-ro y 4 para carga a granel sólida y líquida. Mueven 300.000 TEUs anuales.
 - Puerto de Lomé (Togo): situado en el Golfo de Guinea, mueve 8 millones de toneladas anuales de fosfatos, café, cacao y algodón entre otras mercancías. Cuenta con una zona franca y de procesamiento de exportaciones con transbordo libre de aduanas para países de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental.
 - Puerto de Cotonou (Benín): es la puerta de entrada a otros países como Níger, Malí y Burkina Faso, tanto que el 80% de las mercancías que recibe son re-exportadas. Esta casi en medio de Puerto Lagos y Puerto de Lomé.



Principales Puertos Africanos. Fuente: reingex.com

1.5.2 Tráfico con América.

El principal puerto con el que la ZFT está conectado es Panamá, pero además hay conexión con puertos brasileños como Recife o Porto Do Santos:

- Panamá: este país cuenta con una gran extensión de ribera donde de han ubicado mas de una veintena de puertos de gran interés logístico. Los principales son:
 - Manzanillo International Terminal: un muelle que en principio se fabricó para la importación y exportación de vehículos pero que a día de hoy cuenta con 5 dársenas dedicadas a contenedores y 2 a carga ro-ro. Mueven un total de 2 millones de TEUs anuales y tienen una gran zona franca llamada Zona Libre de Colón que está en pleno crecimiento, donde se han proyectado 4 almacenes francos más y un parque logístico con plataforma multimodal.

- Colón Container Terminal: cuenta con una línea de atraque de 600 metros y 74.000 ha de extensión para depósito de containers. Se ha convertido en un puerto de transbordos ya que tiene acceso directo a la Zona Libre de Colón por ferrocarril.
- Puerto Cristóbal: es el puerto más antiguo con casi 150 años operando. Es el candidato a convertirse en el nodo del Atlántico con containers, graneles sólidos y productos líquidos. Cuenta con 3 muelles y 16 ha dedicadas al almacenamiento en donde opera con 11 grúas pórtico, además está en fase de ampliación y se añadirán 10 grúas Post Panamax y otros 3700 metros de atraques.



Terminales de Cristóbal, Colón Container Terminal y Manzanillo. Fuente: logitics.garech.pa

- Balboa: ubicado al otro lado del canal, en la vertiente pacífica del país, se considera la única terminal de contenedores que opera a pleno rendimiento en el Pacífico. Ha llegado a registrar 3.2 millones de TEUs en un año. Cuenta con 30 hectáreas de almacenamiento, 5 muelles y 22 grúas pórtico y el tráfico de transbordo representa el 92,8% de los movimientos totales. También tiene capacidad para recibir y despachar líquidos.
- PSA (Panama International Terminal): es la terminal más joven del país y fue construida por el Gobierno de Singapur. Se encuentra frente a Balboa y tiene una terminal de 300 metros de atraque y 3 grúas pórtico, moviendo en su primer año de trabajo 53.000 TEUs.



Terminales de PSA y Balboa en la vertiente del Pacífico. Fuente: logistics.gatech.pa

- Brasil: Actualmente, los países sudamericanos como Brasil son los principales exportadores de carne para el resto del mundo. Esta industria genera un movimiento continuo de contenedores reefer desde los principales puertos brasileños hasta puertos europeos como el de Rotterdam.

Este movimiento es tan importante y rentable, que la Autoridad Portuaria de Rotterdam ha firmado un convenio con el estado brasileño Espirito Santo para construir en la terminal Presidente Kennedy un nuevo puerto para atender a este mercado de la carne, además del minero y petrolífero.



Nueva terminal Porto Central. Fuente: www.cadenadesuministro.es

Este eje Brasil-Rotterdam genera que el precio de la carne en África sea excesivo, sobre todo al compararlo con las rentas per cápita del continente, por lo que compañías como Boluda, buscan la manera de conectar directamente el país Sudamericano con Tenerife para así acceder a África y abaratar costes de productos cárnicos distintos del cerdo entrando en juego la ZFT para hacer el transbordo de estas mercancías. Los puertos brasileños mas importantes para nosotros son:

- Puerto de Santos: es el puerto principal del país y de América Latina. Tiene un área de 7.770.000 metros cuadrados, un movimiento anual de 2.700 millones de TEUs y 96 millones de toneladas de mercancías. Cuenta con una inmensa red ferroviaria que ayuda a países no ribereños a exportar sus mercancías. Es uno de los puertos líder del Atlántico. La terminal de contenedores pertenece a TECON y es la más grande de Sudamérica.
- Recife: situado al noreste del país, en el estado de Pernambuco, cuenta con una terminal de contenedores pequeña pero una buena línea de atraque para buques de carga general.
- Porto Central: es un puerto de inversiones como ya hemos dicho anteriormente. Cuenta con 300 metros de atraque en terminal de contenedores, con buena capacidad de movimientos por minuto. También tiene terminales de granel seco, ro-ro y gas & oil.

1.5.3 Canal de Panamá.

Es uno de los dos grandes canales interoceánicos del mundo. Se inauguró en 1914 y su éxito es innegable. Constituyó una revolución en el mundo mercantil marítimo. Actualmente tiene un promedio de 1000 barcos mensuales usando sus esclusas y lo cruzan en menos de 24 horas. La travesía total es de unas 50 millas y el tráfico total supone un 5% del tráfico mundial.



Travesía del Canal de Panamá. Fuente: vesselfinder.com

1.5.4 Tráfico de gas natural.

El gas natural está siendo definido actualmente como el combustible fósil del futuro. Por ello es importante que Canarias se prepare para su recepción y almacenamiento. El puerto que se pretende adaptar a este combustible es el de Granadilla, donde además se quiere fabricar una central de biomasa y depósitos para bunkering por parte de la compañía CEPSA. No obstante, mientras dure el proceso de construcción, se habilitaría una terminal en Dársena de Los Llanos. Con la introducción de este gas en Tenerife, habría un cambio bastante notable para muchos sectores en cuanto a consumos, gastos y rendimiento. Es un combustible primario que no necesita ser refinado, sus emisiones son más bajas

que las del resto de fósiles y su coste es menor. Si se quisiera crear una isla provista de energías renovables, se necesitaría igualmente un combustible alternativo para atender los días de picos de demanda que no se puedan cubrir, y es aquí cuando sería ideal introducir el gas.

El papel que juega la ZFT en la introducción del gas es logístico. Con esto queremos decir que todos esos barcos que vienen a cargar o descargar, pueden hacer operaciones de reparación en empresas acogidas al depósito franco o incluso se puede llegar al punto de declarar espacio franco los depósitos de almacenaje para hacer transbordo de gas.

1.6 Zonas francas de interés.

Para una zona franca como la de Tenerife, es importante las buenas relaciones con el resto de miembros del World Free Zone Organization y con las distintas zonas francas españolas. Por ello vamos a hablar de las más destacadas y sus estadísticas.

1.6.1 Zona Libre de Colón.

Así es como se llama la Zona Franca de Panamá. Forma parte del proyecto Corredor Franco del Atlántico Medio donde es uno de los pilares junto a la ZFT. Es una de las zonas francas más rentables de Sudamérica y con más crecimiento, alcanzando los 30 millones de dólares en 2011.

Los principales productos de importación son farmacéuticos, químicos, eléctricos y textiles de países como EEUU y Taiwán. Estos productos son reexportados hacia Latinoamérica, a países como Colombia o Venezuela.

Este país tiene un registro de 19 zonas francas privadas anexas que operan en plataforma multimodal.

1.6.2 Zona Franca de Barcelona.

Tiene una superficie de 600 ha en donde existen zonas industriales, zonas logísticas y aduaneras y la sede de 300 empresas entre las que se encuentra la fábrica de automóviles SEAT y la planta de Bruger donde se almacenan pinturas.

En la parte logística, destaca el Parc Logistic de la Zona Franca.

Los beneficios anuales están cerca de los 25 millones de euros después de haber firmado un convenio con los principales exportadores chinos.

1.6.3 Zona Franca de Vigo.

Esta zona está dividida en 5 áreas industriales: Balaídos, Bouzas, Porto do Molle, PTL y A Granxa. La primera cuenta con 1 millón de metros cuadrados en donde se han instalado 11 empresas de diversa actividad, siendo la más destacable Peugeot-Citroën Automóviles España. A su vez, Bouzas cuenta con un área inferior pero con una mayor concentración de empresas, 33 exactamente, entre las que hay desde reparaciones navales hasta provisionistas de buques. Porto do Molle cuenta con 80 empresas repartidas en más de 1 millón de metros cuadrados de superficie. PTL (parque tecnológico y logístico) tiene una superficie de 900.000 metros cuadrados donde acoge a 97 empresas. Por último, A Granxa cuenta con el mayor número de empresas, casi 220 en una superficie de 900.000 metros cuadrados.

1.6.4 Zona Franca de Cádiz.

Es una de las más grandes de España, cuenta con 8 polígonos industriales y con la mayor red de Centros de Negocios de Andalucía. Pese a la cantidad de empresas adscritas, lleva varios años en números rojos y su futuro se está viendo comprometido.

1.6.5 Zona Franca de Gran Canaria.

Supone la competencia directa de la ZFT. Cuenta con 300.000 metros cuadrados de superficie y tiene adscritas 11 empresas, la mayoría dedicadas al sector naval.

1.7 Viabilidad de las zonas francas en islas menores.

En un principio, desde los inicios del siglo XX, todos los puertos canarios eran puertos francos. Esta condición la perdieron con la adhesión de España a las Comunidades Europeas.

Desde el punto de vista marítimo, sería una forma de diversificar el tráfico a las diferentes islas en función de las necesidades de los operadores logísticos. Pero de momento sólo está la petición presentada en el Parlamento de Canarias.

1.8 Competitividad del Puerto de Santa Cruz.

Con el aumento del tráfico marítimo en la zona de Canarias, ha crecido la competitividad entre el Puerto de Santa Cruz y el de La Luz. Por esto, la puesta en marcha de la ZFT puede ser una iniciativa crucial para mejorar y aumentar los números.

Para esta mejora, se está trabajando en varios proyectos internacionales como son el Corredor Franco del Atlántico Medio y el Proyecto Connecting Europe.

Además, hay que destacar que gracias a los calados de este puerto, ganamos en competitividad al resto de puertos de la zona africana de perforación, ya que las plataformas pueden atracar sin necesidad de retirar sus hélices, operación que cuesta cerca de un millón de euros por unidad.

1.8.1 Corredor Franco del Atlántico Medio.

Es un proyecto que pretende garantizar la conectividad entre América, Europa y África, teniendo como punto intermedio de enlaces la isla de Tenerife, aprovechando así su situación geográfica estratégica y sobre todo por los beneficios que presta la ZFT y la ZEC. La intención es convertir a Panamá en un centro de logístico a nivel mundial y conectarlo con Europa y África mediante Tenerife por ser la ruta más corta y equidistante entre los 3 continentes.

Los componentes principales para el desarrollo de este operador logístico son:

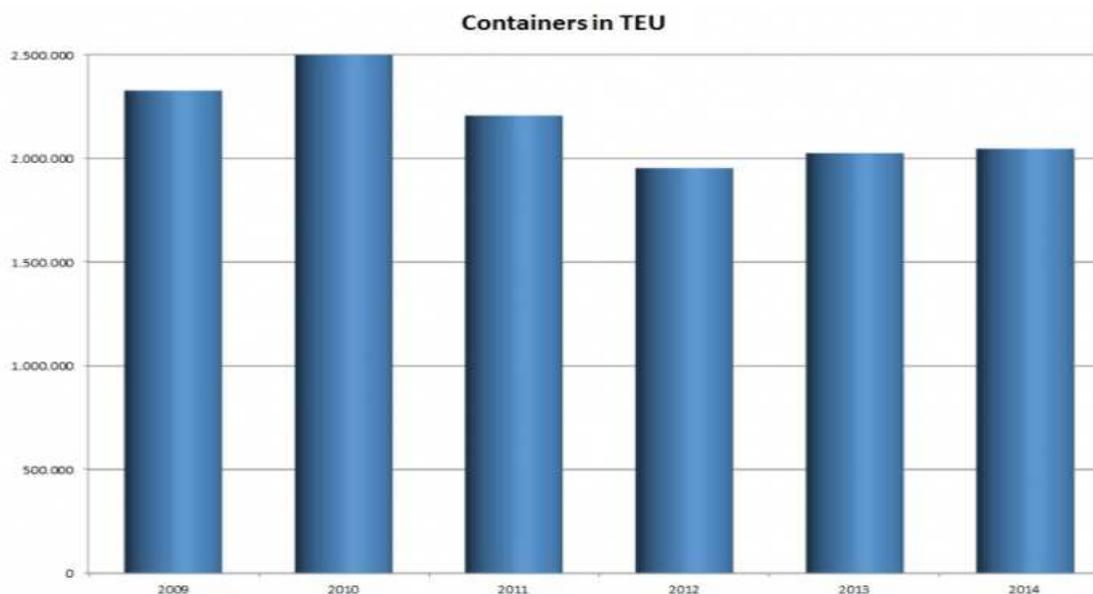
- Generar un sistema logístico multimodal transcontinental con un objetivo principal que consiste en garantizar la conectividad manteniendo siempre un ritmo óptimo de trabajo, maximizando la

rentabilidad y la competitividad, usando como ejes centrales Tenerife y Panamá.

- Desarrollo futuro de nuevas zonas francas a ambos lados del Atlántico con intención de integrarse en el corredor.
- Creación de una red de zonas francas que permita a los operadores del sistema logístico de las condiciones especiales que ofrecen y del ahorro de costes.
- La meta principal es crear una cadena internacional de valor agregado a las mercancías a transportar gracias a los beneficios arancelarios y fiscales.

1.8.2 Proyecto Connecting Europe.

Con este proyecto se pretende crear una línea de tráfico regular de buques portacontenedores que conecte Europa con África. Para esta conexión, los puertos claves serán los de Zeebrugge y Santa Cruz de Tenerife. Los números del puerto Belga son bastante buenos, lo que supondría un aumento de los números del puerto tinerfeño inmediato. En el año 2014 se movieron más de dos millones de TEUs en Zeebrugge.



Movimientos totales por años. Fuente: www.portofzeebrugge.be

La clave de este proyecto, es la existencia de la ZFT para poder hacer depósito de las mercancías provenientes de Bélgica, ya que Zeebrugge es un puerto que recibe mercancía principalmente de muchos países europeos mediante hinterland.



Tráfico hinterland en Zeebrugge. Fuente: www.portofzeebrugge.be

En Tenerife se pretende crear un hub que conecte el norte de Europa con West-África y, además, poder dar suministro a empresas regionales que importan pequeñas mercancías pero no por ello menos importantes, ya que suponen el 60% de las importaciones totales. Como hemos nombrado anteriormente, se espera crear un área cerrada y techada de 7500 metros cuadrados donde estos pequeños empresarios puedan hacer sus operaciones de crossdocking, lo que les permitirá poner en venta sus importaciones de forma más rápida y barata. Otra gran oportunidad con esta conexión, es la de introducir en depósito franco los coches que exporta Zeebrugge. Es el puerto europeo que más movimientos de coches registra en el norte de Europa gracias a su importante tráfico hinterland, por lo que utilizar a Tenerife como hub de acceso de esta mercancía en África es una opción muy llamativa.



Puntos de descarga de coches en África. Fuente: www.portofzeebrugge.be

Como se puede ver en el mapa, actualmente la costa oeste africana no tiene ninguna conexión directa con Zeebrugge en lo que a tráfico de vehículos se refiere. Esto puede llegar a crear una línea casi regular entre Tenerife y países como Mauritania o Senegal.

1.9 Servicios y trámites en el Puerto de Santa Cruz.

El puerto cuenta con todo tipo de servicios logísticos y administrativos para gestionar los movimientos de mercancías.

1.9.1 DOCKS Centro de Inspección Portuaria.

En cuanto al Centro de Inspección Portuaria, la compañía DOCKS tiene la concesión administrativa. Esta compañía trabaja como gestor independiente de trámites aduaneros, haciendo uso de un sistema de ventanilla única que agiliza los trámites que deben seguir los operadores cuando realizan importaciones o

exportaciones. Podemos decir que en un único centro, los transportistas pueden hacer las inspecciones correspondientes a sus mercancías y dejar en manos de esta compañía los trámites aduaneros que correspondan sin necesidad de visitar otras ventanillas.

1.9.2 Centro de Coordinación y Servicios de Autoridad Portuaria.

A diferencia de otros puertos españoles, el de Santa Cruz de Tenerife cuenta con un servicio de comunicaciones por radio con todos los buques que se encuentran en puerto y los que pretenden acceder o abandonar el mismo, ya sean de tráfico interior o exterior. Esto supone que los buques no tengan que comunicarse directamente con prácticos o con otros servicios que necesiten, ya que con avisar de su salida o llegada al centro de control, ya los operadores se encargan de enviarles los prácticos, amarradores, remolcadores y cualquier servicio que necesiten. Al estar centralizadas las operaciones, la coordinación y la sinergia entre servicios es mas eficiente y segura.

En este centro, no sólo hay un centro de coordinación marítimo para gestionar el tráfico en las dársenas, sino que también hay un centro de control terrestre que transmite la información referente a lo movimientos de buques a la Policía Portuaria. Lo que supone que todos los operarios terrestres estén al tanto de los buques en puerto, de sus maniobras y de cualquier situación que surja o servicio que precisen.

Además, en el mismo centro de coordinación, se encuentra el Servicio de Gestión de Atraques, por lo que cualquier consulta que haga un buque con respecto a su escala, se resuelve inmediatamente.

Desde el punto de vista de la ZFT, este servicio supone un gran apoyo a la hora de gestionar las entradas y salidas de buques y prestación de servicios a los mismos.



Centro de Coordinación Marítimo. Fuente: <http://www.puertosdetenerife.org/>

1.9.3 Astillero del Puerto de Santa Cruz.

En octubre de 2015 se han iniciado las obras para la construcción de un centro de reparación naval en el puerto capitalino. Esto supone un gran avance, ya que este puerto es de los pocos de interés general que carecen de astillero. Estará emplazado en la zona de Cueva Bermeja, junto al Dique del Este. Tendrá una extensión de 16.000 metros cuadrados y serán concesionados a la empresa Tenerife Shipyards. En un principio se comenzará haciendo reparaciones en buques a flote y a plataformas petrolíferas y en una segunda fase se construirá un sistema de varada syncrolift que acogerá buques de dimensiones máximas 230 metros de eslora y 36 metros de manga. Además, la empresa esta certificada para realizar inspecciones a buques y otorgar certificaciones.

Se estima que se podrán atender cerca de 200 buques a flote y 80 en dique seco en un año.

Actualmente se están realizando reparaciones a flote, entre las que hay que destacar la escala del buque BW Clyde en la tercera alineación de Muelle Sur, al cual se le reparó el timón, los motores auxiliares y la caldera principal.

CAPÍTULO II

2.1 Normativa aplicable.

En este apartado estudiaremos las leyes y los reglamentos que regulan el funcionamiento de las zonas francas en España. Para ello acudiremos al Código Aduanero y al Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias. Comentaremos los artículos que mencionan a las zonas francas y veremos la evolución del REF y sus principios.

2.2 Código aduanero: reglamento de la CEE nº 2913/92.

Los artículos del reglamento 2913/92 referidos al sistema aduanero van del 166 al 181. A esta selección, añadiremos otros artículos para su posterior referenciado. A continuación nombraremos todos ellos y explicaremos los más destacables desde el punto de vista marítimo:

- Artículo 109: las mercancías de importación podrán ser objeto de manipulaciones usuales para garantizar su conservación.
- Artículo 182: las mercancías no comunitarias podrán ser reexportadas fuera del territorio aduanero, destruidas o abandonadas en beneficio del erario. Este abandono, no deberá suponer coste alguno al erario y los desechos y residuos generados serán enviados a destino aduanero para mercancía no comunitaria.
- Artículo 166: Explica qué son las mercancías comunitarias y las no comunitarias, dejando claro que toda aquella mercancía que se encuentra en zona franca, se beneficiara de las medidas aplicadas a las exportaciones, en cambio, las no comunitarias se consideran fuera del territorio aduanero de la comunidad, por tanto, están fuera de zona franca.
- Artículo 167: Los estados miembros² podrán crear zonas francas en sus territorios aduaneros. Además, explica cómo se deben delimitar estos depósitos, sus puntos de acceso y sus salidas en función de su tamaño.

² Se consideran Estados Miembros a aquellos que forman parte de la Unión Europea y que adoptan competencias.

Existe un artículo 168 bis que establece cuando existe Zona Franca Tipo II (no cercadas).

- Artículo 168: Las autoridades aduaneras deberán vigilar el perímetro y los puntos de acceso y de salida de las zonas francas.

En el punto 4 de este artículo se determina que las autoridades aduaneras deberán controlar las mercancías entrantes y salientes mediante el documento de transporte que deberá acompañar a las mercancías en el momento de su entrada y su salida. Los principales documentos utilizados en el transporte marítimo son:

- Premanifiesto marítimo: relación provisional de la carga que lleva el buque. Debe ser entregada por los consignatarios a las autoridades aduaneras del país de importación antes de la llegada a puerto del barco.
 - Manifiesto marítimo: es la relación definitiva de toda la carga que lleva un buque. Igualmente, debe ser entregado a las autoridades aduaneras por parte del consignatario del buque en el momento de la llegada a puerto, como paso previo al despacho de importación.
 - Conocimiento de embarque o Bill of landing: es el documento que certifica el contrato de transporte marítimo internacional. Prueba que el cargador ha entregado la carga a bordo del buque y da titularidad de propiedad a quien lo detenta.
 - Póliza de fletamento: certifica que el propietario de un buque y el propietario de una carga establecen sus obligaciones y responsabilidades respecto a la utilización del buque para realizar un transporte determinado.
- Artículo 169: se pueden almacenar dos tipos de mercancías en zona franca: las comunitarias y las no comunitarias. Dentro de estos grupos se considerarán las mercancías peligrosas para su especial manipulación y colocación dentro del depósito.

- Artículo 170: la entrada de mercancías comunitarias en zona franca no requerirá presentación de declaración de aduanas, exceptuando el apartado 4 del artículo 168. Las mercancías que sí deben ser presentadas a las autoridades aduaneras son:
 - Todas las que sigan un régimen aduanero que se extinga con la entrada en zona franca.
 - Todas las que hayan sido devueltas o sufran condonación de los derechos de importación que autoricen la entrada de las mismas en depósito franco.
 - Las que entren directamente desde el exterior del territorio aduanero comunitario.

También aclara que las autoridad aduanera tiene potestad para someter a control aduanero de exportación las mercancías que se encuentren en zona franca, así como considerarlas comunitarias y no comunitarias a petición del interesado.

- Artículo 171: La duración de la estancia de las mercancías en los depósitos será ilimitada, a excepción de las que estén sujetas a políticas agrícolas, por cuestión de higiene y seguridad en la alimentación.
- Artículo 172: Las actividades autorizadas en la zona franca serán de tipo industrial, comercial o de servicios. Las autoridades aduaneras podrán establecer prohibiciones o limitaciones en función del tipo de mercancías. La potestad de prohibir la actividad dentro de zona franca la ejecuta la autoridad aduanera, en caso de que no se ofrezcan las garantías que exige el código.
- Artículo 173: Explica cómo actuar sobre las mercancías no comunitarias que estén en zona franca:
 - Para ser despachadas a libre práctica deberán cumplir las condiciones previstas en este mismo código.

- Podrán ser incluidas en régimen de perfeccionamiento activo³ cumpliendo con las condiciones previstas en este mismo código.
- Podrán ser abandonadas cumpliendo el artículo 182 de este mismo código.
- Para ser destruidas, el interesado proporcionará a la autoridad aduanera toda la información que necesite.
- Se realizarán sobre las mercancías las manipulaciones usuales incluidas en el artículo 109, sin previa autorización.
- Podrán optar al régimen de transformación bajo un control por parte de la autoridad aduanera en las condiciones que el mismo régimen contempla.
- Artículo 174: las mercancías sujetas a política agraria común sólo podrán ser manipuladas conforme al artículo 109 y sin autorización previa.
- Artículo 175: mercancías que no pueden ser consumidas o utilizadas en depósitos francos.
- Artículo 176: Será necesario llevar un control y una contabilidad de existencias a toda persona que ejerza actividad en una zona franca. En cuanto al transbordo de mercancías en el interior de una zona, se hará un registro especial entendiéndose que el almacenamiento es de corta duración.
- Artículo 177: las mercancías que abandonen la zona franca podrán ser exportadas fuera del territorio aduanero de la comunidad o introducidas en las demás partes del mismo.
- Artículo 178: El valor en aduana y la deuda en aduana. Cuando exista una deuda aduanera de mercancías no comunitarias, pero exista un recibo pagado que incluya los gastos de almacenaje y conservación, estos gastos no se añadirán al valor en aduana. El valor en aduana de una mercancía viene dado por su valor de transacción y determina la base para la

³ Permite introducir en el territorio aduanero comunitario una mercancía no comunitaria y someterla a operaciones de perfeccionamiento, mejora o mantenimiento para adaptarla a su destino.

aplicación de los aranceles . Consistente en aplicar un tanto por ciento sobre el valor de las mercancías a su importación.

- Artículo 179: Las mercancías comunitarias que estén sujetas a política agrícola común y que se encuentren en depósito franco, deberán recibir destino que les permita seguir manteniendo sus condiciones de exportación agrícola.
- Artículo 180: Se podrá demostrar el estatuto comunitario o no comunitario de una mercancía mediante el certificado anexo al apartado 4 del artículo 170, para los casos de introducción o reintroducción de las mercancías en el resto del territorio aduanero de la comunidad.
- Artículo 181: Las autoridades aduaneras velarán por el cumplimiento de las disposiciones de exportación o reexportación cuando las mercancías se exporten o reexporten a partir de una zona franca.

2.3 Código aduanero: reglamento de la CEE nº 2454/93.

De este reglamento, explicaremos los artículos comprendidos entre el 799 y el 812 que están referidos a los operadores de las zonas francas de España.

- Artículo 799: distingue dos tipos de zona de control o depósito aduanero:
 - Zona tipo I: son las que están basadas en la existencia de un cerco o recinto cerrado con control a sus entradas y salidas.
 - Zona tipo II: son las que ejecutan las formalidades tal y como determina el régimen del depósito aduanero.

Además, también define a la persona que ejerce actividades de almacenamiento, elaboración, transformación, venta o compra de mercancías como operador.

- Artículo 800: decreta que cualquier persona podrá solicitar a las autoridades aduaneras nombradas por los Estados Miembros la conversión de una parte del territorio en zona o depósito franco.
- Artículo 801: explica el proceso para la creación de una zona franca o depósito franco:
 - Solicitud por escrito.

- Especificar el tipo de actividad para la que será utilizada además de datos que justifiquen su creación.

Las autoridades competentes sólo darán autorización cuando no se interfiera en la aplicación de la normativa aduanera.

- Artículo 802: explica qué información deben dar las autoridades de los Estados Miembros a la Comisión Aduanera sobre qué zonas francas hay en funcionamiento en el territorio comunitario según la clasificación del artículo 799.
- Artículo 803: relativo a la contabilidad de existencias, determina que “el ejercicio de las actividades de un operador estará subordinado a la autorización por las autoridades aduaneras de la contabilidad de existencias previstas”.
- Artículo 804: referente a la solicitud de autorización de contabilidad de existencias, deberá dirigirse por escrito a las autoridades aduaneras correspondientes. En ella se especificará las actividades a realizar.
- Artículo 805: especifica que la cerca que delimita las zonas francas tipo I deberán cumplir ciertas características que faciliten a las autoridades aduaneras la vigilancia de la zona exterior y que evite que las mercancías puedan extraerse de forma ilegal.
- Artículo 806: establece todo lo que se ha de tener en cuenta a la hora de contabilizar existencias:
 - Indicaciones relativas a marcas, números, cantidad, naturaleza e identificación del contenedor.
 - Identificaciones necesarias para poder mantener un seguimiento de las mercancías, donde se especifique destino aduanero o si será reintroducido al territorio comunitario.
 - Manipulaciones y tratamiento específico.
 - Indicaciones que aclaren qué mercancías están sujetas a aplicación de derechos de importación o medidas de política comercial.

- Artículo 807: establece las condiciones de aplicación del régimen de perfeccionamiento activo y el régimen de perfeccionamiento bajo control aduanero. Existirá un registro especial en la contabilidad de existencias para anotar los productos sujetos a este régimen. Además, recoge los tipos de sistemas de perfeccionamiento activo:
 - Suspensión: puede realizarse de 3 maneras:
 - Suspensión estricta: la mercancía es importada sin aplicársele aranceles, se perfecciona y se exporta.
 - Compensación por equivalencia: se pueden utilizar mercancías comunitarias en el perfeccionamiento, siempre y cuando sean iguales a las importadas.
 - Exportación anticipada: se exportan productos fabricados con mercancías iguales a las que se importarán en un futuro próximo.
 - De reintegro: se abonan primeramente los derechos arancelarios y posteriormente puede reclamarse su devolución tras la exportación.

En cuanto al régimen de transformación bajo control aduanero, explica que se permite la introducción de mercancías no comunitarias en el territorio aduanero de la comunidad, sin tener que pagar derechos de importación, donde serán transformadas y despachadas a libre práctica, pagando derechos arancelarios, o a consumo, pagando el IVA.

- Artículo 808: sólo se aplicarán medidas de política comercial a las mercancías no comunitarias que pretenden ser introducidas en territorio aduanero tras su depósito en zona franca.
- Artículo 809: para aplicar los elementos de cálculo de la deuda aduanera, las mercancías no pueden ser sometidas previamente a manipulaciones usuales.
- Artículo 810: las zonas francas podrán servir como almacenes de avituallamiento.

- Artículo 812: determina el modelo de formulario que certifica el estatuto comunitario o no comunitario. Cuando las mercancías no comunitarias obtengan permiso de libre práctica, se certificará por parte del operador la nueva situación de comunitaria.

2.4 Cambios en la normativa: Código Aduanero Modernizado.

Los cambios más destacables en esta reforma del código son:

- Establece la legislación aplicable a las importaciones y exportaciones de mercancías entre la comunidad y los países terceros, teniendo como objetivo facilitar el comercio pero garantizando un nivel de seguridad en las fronteras muy alto.
- El artículo 167 dicta que las zonas francas estarán cercadas. Los estados miembros fijarán los puntos de acceso y de salida de la zona franca o del depósito franco. Además, los accesos estarán sometidos a vigilancia aduanera, siendo sometidos a control aduanero los medios de transporte que entren en zona franca. Esto quiere decir que la Zona Franca de Tenerife se verá obligada en un futuro a modificar su naturaleza geográfica. Pasará a ser una zona Tipo I y reducirá su extensión de forma considerable.

No obstante, el Consorcio de la Zona Franca de Tenerife apuesta por una creación de espacios acotados Tipo I en los puertos de Santa Cruz y Granadilla pero manteniendo la flexibilidad de una Zona Franca Tipo II en el resto del territorio.

2.5 Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Desde el siglo XIX, en Canarias existe un sistema librecambista basado en los puertos francos, ya que Canarias es un archipiélago pobre en recursos naturales que veía la necesidad de establecer su producción en su excelente situación geográfica. Este sistema fue evolucionando con los años hasta que en 1972 se creó el primer Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF).

2.6 Evolución del REF.

El primer REF se remonta, como ya hemos dicho, al año 1972, el cual fue reconocido posteriormente en la Constitución Española de 1978 en su Disposición Adicional 3ª. Cabe destacar que esta situación fiscal favorable se debe a que la renta disponible por habitante canario es menor a la media española, por lo que hay que decir que en el momento en que esta renta se iguale a la española, el REF quedaría extinguido.

2.7 REF en Europa.

El Consejo Europeo, aplicó su reforma al REF y estableció en 1991 un Programa de Opciones Específicas por la Lejanía y la Insularidad de Canarias (Poseican). En cuanto a la reforma desde la Ley Española, caben destacar las siguientes modificaciones:

- Se mantiene la Tarifa Especial del Arbitrio Insular a las Entrada de Mercancías.
- Se crea el Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) y se exima a Canarias de aplicar IVA.
- Se crea la “Zona Especial Canaria” (ZEC) con especialidad en la imposición directa e indirecta y posibilidad de funcionar como Zona Franca.

En cuanto a la reforma aplicada desde el Reglamento Comunitario, destacamos las siguientes medidas:

- Integración de Canarias en el territorio aduanero común.
- Exención de la aplicación del sistema común IVA.
- Autorización de un impuesto llamado Arbitrio sobre la Producción y la Importación (APIC) de forma provisional hasta que se pueda instaurar un nuevo impuesto denominado Arbitrio Insular de Entrada de Mercancías (AIEM) que sólo gravará a una serie de productos de importación y no a todos como en el caso del APIC.

2.8 Ventajas del REF para empresas.

El REF busca incentivar la creación y el desarrollo de empresas en Canarias a través de su política de beneficios fiscales. Entre estas ventajas, hay que destacar las siguientes:

- Incentivos a la Inversión: las entidades que estén sujetas al Impuesto de Sociedades con domicilio fiscal en Canarias están exentas del impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, lo que fomenta la adquisición de bienes de inversión.
- Deducción por inversiones en territorios de África Occidental y por gastos de propaganda y publicidad.
- Régimen especial de empresas productoras de bienes corporales: se aplicará una bonificación del 50% de la cuota íntegra correspondiente a los rendimientos derivados de la venta de los bienes corporales producidos en Canarias por la empresa, fruto de actividades agrícolas, pesqueras, ganaderas e industriales.
- Deducción por inversión en Canarias: este incentivo fiscal fue aplicable para todo el territorio comunitario pero hoy sólo se mantiene vigente en Canarias. Esta ventaja fiscal permite deducir del impuesto sobre los beneficios un porcentaje de lo que se haya invertido en activos fijos⁴ nuevos.
- Reserva para inversiones en Canarias (RIC): puede considerarse el incentivo fiscal más atractivo, ya que permite una reducción de la base imponible del Impuesto de Sociedades en la parte de los beneficios que se destinará a la reserva para inversión.

⁴ Activos fijos: activos tangibles o intangibles que son de naturaleza permanente ya que son necesarios para las actividades de una empresa y que no serán vendidos ni desechados a corto plazo.

3 Conclusiones.

Este Trabajo de Fin de Grado nos ha permitido conocer mucho mejor el sector de la logística y los transportes marítimos. Hemos podido estudiar distintos puertos del mundo, distintas zonas francas y sus normativas correspondientes, por lo que hemos sacado una serie de conclusiones con respecto a la Zona Franca de Tenerife:

1.- Es un proyecto que consideramos viable y con buenas expectativas de futuro. No obstante, al comparar las infraestructuras de la ZFT con otras zonas francas como la de Vigo, nos damos cuenta de que la mejor forma de explotar la ZFT es haciendo de ella un depósito de transbordos y no un área de asentamiento de empresas.

Esta objeción se basa en la falta de espacio en zona portuaria donde se puedan asentar grandes empresas y la inexistencia de recursos básicos y materias primas en la isla.

2.- Debido a las condiciones fiscales que ofrece Canarias, consideramos que las empresas medianas pueden ser las que mejor puedan aprovechar los medios de una zona franca de poca extensión pero con muy buena localización geográfica.

3.- Consideramos que es indudable el efecto de la ZFT en el tráfico marítimo, por lo que el puerto de Santa Cruz de Tenerife debe seguir trabajando no sólo para mejorar las infraestructuras para el tráfico de pasaje y cruceros, sino en el tráfico de mercancías, concretamente en las terminales de contenedores de la Dársena del Este.

4.- Creemos que se debe mejorar la entrada y salida de mercancías desde las terminales hasta las dependencias francas, incluyendo la posibilidad de crear una plataforma multimodal que incluya transporte por vía férrea, como ya se hace en otras zonas francas.

4 Bibliografía.

- Libros

[1] AGENCIA TRIBUTARIA, *Código Aduanero*, vol. 1, Madrid, 1992-2015.

- Artículos

[2] YURENA GONZÁLEZ MARANTE; ELENA GARCÍA CABRERA, “Historia y creación de la Zona Especial Canaria”. *Revista Hacienda Canaria*, 18, 2006: pp. 7-15.

- Artículos de revista en internet

[3] DIARIO DE AVISOS, “Gustavo González de Vega: “La zona franca es la llave para el desarrollo industrial de Tenerife”. *Diario de Avisos*, [en línea], 2015 [14 octubre de 2015], URL: <http://www.diariodeavisos.com/2015/10/gustavo-gonzalez-vega-la-zona-franca-es-llave-para-desarrollo-industrial-tenerife>

- Páginas WEB.

[4] ZONA ESPECIAL CANARIA. *Consortio de la Zona Especial Canaria*, [en línea], 2015 [acceso 25 noviembre de 2015], URL: www.zec.org

[5] ZONA FRANCA DE TENERIFE. *Consortio de la Zona Franca de Tenerife*, [en línea], 2015 [acceso 3 diciembre de 2015], URL: www.zonafrancatenerife.es

[6] AGENCIA TRIBUTARIA. *Agencia tributaria*, [en línea], 2015 [acceso 3 diciembre de 2015], URL: www.agenciatributaria.es

[7] PUERTO DE ZEEBRUGGE. *Port of Zeebrugge*, [en línea], 2016 [acceso 2 enero de 2016], URL: www.portofzeebrugge.be

[8] PORTO CENTRAL BRAZIL. *Porto Central*, [en línea], 2016 [acceso 2 enero de 2016], URL: www.portocentral.com.br

[9] CADENA DE SUMINISTRO. *Cadena de suministro*, [en línea], 2016 [acceso 15 enero de 2016], URL: www.cadenadesuministro.es

[10] PETROLOGIS CANARIAS S.L., *Petrologis Canarias*, [en línea], 2016 [acceso 16 enero de 2016], URL: www.petrologiscanarias.com

[11] GEORGIA TECH, *LogisticsInnovation&Research Center*, [en línea], 2016 [acceso 17 enero de 2016], URL: www.logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/psa-panama-international-terminal

- Entrevistas

[12] Entrevista con Doña Beatriz Barrera, presidenta del Consorcio de la Zona Especial Canaria el día 11 de noviembre de 2015.

- Conferencias

[13] Reunión anual de Zonas Francas Españolas, a la que asistieron representantes de las zonas francas de Barcelona, Vigo, Cádiz, Gran Canaria y Tenerife. Se celebró el 16 de octubre de 2015.

[14] Atlantic Free Zones Forum en donde se habló de proyectos como CONNECTAFRICA y el Corredor franco del atlántico medio. Además acudieron empresarios del sector y representantes de asociaciones navales y de zonas francas sudamericanas. Se celebró los días 3 y 4 de diciembre de 2015.

5 Agradecimientos.

Para realizar este trabajo de Fin de Grado hemos recurrido a numerosas fuentes ya citadas en la bibliografía, entre las que hay que destacar la entrevista que nos concedió la Presidenta de la Zona Especial Canaria, Doña Beatriz Barrera, y las conferencias y foros organizados por la Zona Franca de Tenerife a los que fuimos invitados y bien recibidos.

A título personal, quiero hacer constar mi agradecimiento al tutor Don Juan Antonio Rojas Manrique por su dedicación y su apoyo a la idea de realizar un trabajo con una temática diferente e innovadora en este Grado.

