DOCUMENTACIÓN

INTRODUCCIÓN

En el presente número de la revista consideramos oportuno incluir dos documentos de gran interés para nuestra publicación. En primer lugar, la contribución conjunta de las regiones ultraperiféricas a la consulta lanzada por la Comunicación de octubre de 2010, "Hacia un Acta del Mercado Único", que es objeto de comentario en el artículo titulado "Las regiones ultraperiféricas y el Mercado Único", realizado por nuestra colaboradora Isabel Barrios Bel, en la Sección Unión Europea de este mismo número de la revista.

En segundo lugar, se incluye la Proposición no de Ley sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, que fue debatida en el Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada el día 15 de marzo de 2011, adoptándose Resolución por la que el Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias para que impulse en coordinación con el Gobierno del Estado determinadas medidas de carácter más urgente para la aplicación de la Ley 19/1994, de 6 de julio, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Esta Resolución fue publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias nº 113, de 21 de marzo de 2011.

Contribución de las Regiones ultraperiféricas de la UE

HACIA UN ACTA DEL MERCADO ÚNICO

COM(2010) 608 final de 27.10.2010

Las regiones ultraperiféricas (RUP) acogen con entusiasmo la consulta publicada por la Comisión europea para relanzar el mercado interior en un contexto de globalización intensificada y de crisis económica y financiera, que ha debilitado recientemente a todos los actores implicados en la construcción de este mercado, ya sean empresas, trabajadores o consumidores.

El documento de consulta pretende liberar todo el potencial del mercado único con el objetivo de aumentar el crecimiento y el empleo: las RUP se inscriben naturalmente en este proceso, llamando la atención sobre las dificultades a las que se siguen enfrentando para obtener pleno provecho de las ventajas que ofrece este amplio espacio.

José Manuel BARROSO declaró en septiembre de 2009, durante la presentación de sus orientaciones para la presente Comisión, que "no debemos limitarnos a contentarnos con lo que hemos conseguido, sino que debemos también preguntarnos por que el sueño inicial no se ha alcanzado plenamente. Tengo la intención de lanzar un análisis detallado sobre los "eslabones perdidos" del mercado interior a fin de determinar por que este último no ha producido todo su potencial e identificar así, nuevas fuentes de crecimiento y de cohesión social".

Las RUP comparten esta constatación y afirman que, entre los eslabones perdidos, se encuentran aquellos que frenan nuestro modelo de desarrollo: urge definir soluciones para que este modelo se vea reforzado, en particular frente al reto de la globalización.

Por tanto, es necesario que la Comisión europea aporte una reflexión complementaria a determinados aspectos clave que son específicos de las RUP y que se identifican en esta contribución, en base a un examen previo. Las numerosas contribuciones conjuntas presentadas últimamente por nuestras regiones, así como los Memorándum de 2009 y 2010 abordan en profundidad numerosos temas mencionados en el debate público sobre el mercado interior lanzado por Comisión europea. En este sentido, este apoyo documental podría constituir una referencia útil. La presente contribución no pretende,

sin embargo, ser exhaustiva si tenemos en cuenta la amplitud de los análisis que deben realizarse en un plazo de tiempo restringido, sino más bien constituir una síntesis de distintos postulados que nos han llevado a establecer un diagnóstico común: si el mercado interior tiene el objetivo de ofrecer beneficios cotidianos a las empresas y a los ciudadanos en el marco de sus actividades, no es menos cierto que sus ventajas tienen serias dificultades para concretarse en nuestras regiones que sufren condicionantes estructurales permanentes.

Al tratarse de un « instrumento al servicio de las demás políticas » que debe servir de instrumento para "un crecimiento estructural »[1], el impulso del mercado único implica para las RUP que el ejercicio de coordinación y de coherencia de las políticas europeas no sea fragmentado, que permita realmente abrir un espacio de oportunidades.

Sin embargo, hoy en día, debemos constatar entre las dificultades más emblemáticas, que el juego de la competencia encuentra dificultades para manifestarse, que el déficit de accesibilidad y el alejamiento geográfico de las RUP siguen siendo los principales obstáculos para los intercambios y que para apostar por los sectores con gran valor añadido, las políticas europeas son difícilmente aplicables en lugares donde coexisten la estrechez de mercados y la ausencia de masa crítica, características éstas propias de la ultraperiferia.

I/ LAS RUP ENCUENTRAN DIFICULTADES PARA BENEFICIARSE DE LAS VENTAJAS DEL GRAN MERCADO INTERIOR

A – UNA REALIDAD QUE OBSTACULIZA LAS CUATRO LIBERTADES DE CIRCULACIÓN…

Alejadas del continente europeo, aisladas en sus espacios geográficos y en su mayoría, vecinas de países terceros de la UE, las regiones ultraperiféricas construyen su modelo de desarrollo, esforzándose actualmente para aprovechar plenamente las ventajas del gran mercado único. La libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales no es una realidad plena y completa, en particular para los ciudadanos residentes en las RUP.

1. MODELOS DE DESARROLLO INCOMPLETOS QUE SUFREN LOS EFECTOS DE LOS CONDICIONANTES ESTRUCTURALES

Habida cuenta de las características de la ultraperiferia reconocidas en el artículo 349 del tratado de funcionamiento de la UE (lejanía, insularidad –salvo Guayana enclavada en parte en la selva amazónica-, superficie reducida, relieve y clima difíciles, así como la dependencia económica respecto a un pequeño número de productos), cuya permanencia y combinación perjudican gravemente su desarrollo, es

[4] COM(2010) 608 final

importante coordinar y adaptar, cada vez que sea necesario, las políticas europeas que permiten a las RUP ser competitivas, fundamentalmente a través de la aplicación de condiciones propicias para su desarrollo y su crecimiento.

La orientación destinada a explotar plenamente el mercado único debe tener en cuenta la realidad de las economías de las RUP que permanecen muy alejadas del continente europeo y aisladas en sus entornos regionales, como constataba la Comisión en su comunicación de 26 de mayo de 2004, en la que establecía que los beneficios del Gran mercado interior de 1992 no habían producido los efectos esperados en las RUP. Esta situación demuestra las dificultades particulares que impiden el pleno aprovechamiento de las RUP en la dinámica del mercado único y por tanto, de aprovechar plenamente las ventajas del mercado interior.

Todas estas constataciones abogan por que la realidad de las RUP sea debidamente tenida en cuenta y que se prevean adaptaciones que les permitan participar plenamente en las prioridades esenciales que la UE se ha fijado en el horizonte 2020. Los programas "POSEI" o la atribución específica del FEDER para la compensación de sobrecostes que sufren las RUP constituyen múltiples ejemplos de dispositivos representativos de la toma en consideración de los condicionantes de la ultraperiferia por parte de la Unión europea.

Sin embargo, sería conveniente ir más allá en la reflexión y analizar los obstáculos persistentes en el desarrollo de las RUP, respecto a los tres ejes de la estrategia de desarrollo implementada por la Comisión europea en 2004 para nuestras regiones:

- la reducción del déficit de accesibilidad,
- la mejora de la competitividad,
- y la profundización de la inserción regional

La conectividad de las RUP se impone actualmente como una prioridad y una condición previa para el atractivo y la competitividad territorial. La problemática de la accesibilidad en las RUP adquiere muchas formas, principalmente:

• La accesibilidad física, relativa a la distancia geográfica, la insuficiencia de infraestructuras de conexión y las posibilidades muy limitadas en términos de ordenación del territorio;

• La accesibilidad económica que plantea el vínculo entre las problemáticas de conexión, la dispersión o la concentración de la actividad económica y las funciones de producción o incluso la dependencia de nuestras regiones respecto de algunos productos;

• La accesibilidad al conocimiento que concierne a los obstáculos para alcanzar el desarrollo tecnológico y la innovación, o incluso la sociedad de la información.

Este déficit de accesibilidad constituye, por tanto, fuertes trabas al principio de libre circulación de personas, bienes, servicios y capitales. Representa un obstáculo

mayor principalmente en lo que respecta al desplazamiento de la mano de obra, estudiantes, profesores e investigadores, ocasionando asimismo costes adicionales en el intercambio de bienes con el continente europeo. Dicho déficit desalienta a las empresas europeas para instalarse o establecer intercambios con las RUP, al tiempo que compromete el nivel de competitividad de las empresas de las RUP. Finalmente, dado el tamaño reducido del mercado, éste incide igualmente en las condiciones de competencia.

Dado que la política europea de transportes incluye entre sus objetivos, un alto nivel de movilidad de los ciudadanos y los actores económicos a través de toda la UE, es importante que esta orientación se aplique plenamente en las RUP teniendo en cuenta sus características específicas. Para ello, es necesario, por un lado, prever medidas específicas y/o la adaptación de instrumentos existentes como Marco Polo o la RTE-T, y por otra parte, evitar la adopción de medidas que agraven sus condicionantes de accesibilidad respetando un principio de coherencia de las políticas.

Este enfoque debe permitir concretar plenamente la futura estrategia europea de desarrollo en favor de las RUP.

Para ilustrar este aspecto, la lejanía del continente europeo hace que las RUP sean particularmente dependientes del transporte (personas y mercancías, fundamentalmente) en todas sus vertientes: las cuestiones importantes son aquellas relativas a las infraestructuras, al servicio de transporte aéreo y marítimo, a la regularidad de las conexiones que condicionan al mismo tiempo el desplazamiento de personas y el suministro de bienes, energía o productos agrícolas para el consumo humano, al juego de la competencia que encuentra dificultades para introducirse en las pequeñas economías insulares, a las tarifas aplicadas, en la calidad de los servicios ofrecidos, etc.

Asimismo, el funcionamiento de los servicios en red de tipo SIEG (principalmente en lo que respecta a la banda ancha) merece especial atención. A pesar de sus esfuerzos por asegurar un entramado completo de la red y hacer que los servicios ofrecidos funcionen correctamente a un precio asequible, las RUP quedan aún apartadas de las ventajas del nuevo vector de distribución que es el comercio electrónico en razón de la persistencia de un cúmulo de obstáculos en los intercambios que persisten (mal funcionamiento de la banda ancha, mala gestión del servicio de transporte postal, diferente aplicación de la fiscalidad, etc.). En este contexto, resulta esencial garantizar el acceso al servicio universal, así como la posibilidad de imponer obligaciones específicas de servicio público que permitan la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos europeos y una compensación financiera adecuada. El suministro de SIEG en las RUP no se enmarca en los mismos términos que en el continente europeo, esto justifica medidas apropiadas para los servicios en red (transporte, energía y telecomunicaciones) así como en el ámbito de las ayudas de Estado, las contrataciones públicas o la política de cohesión.

En efecto, es comúnmente admitido que allí donde hay infraestructuras de telecomunicaciones competentes y de banda ancha disponibles a un precio asequible, las empresas se instalarán y se desarrollarán. Por el contrario, los territorios desprovistos de dichas infraestructuras sufrirán un declive inevitable. Las infraestructuras de redes juegan por tanto, un papel esencial en el desarrollo económico, facilitando el transporte de mercancías o de información y contribuyendo así, de manera determinante a la innovación y al crecimiento, reduciendo el tamaño de los mercados potenciales.

Con respecto a la mejora de la competitividad de las RUP, tal y como se establece en el Memorándum de las RUP de 14 de octubre de 2009, los efectos de las diferentes políticas europeas establecidas para favorecer un mercado integrado son bastante moderados. En efecto, estas últimas no tienen suficientemente en cuenta la realidad y las especificidades de nuestras regiones, como la estrechez de los mercados, su lejanía con respecto al continente y su proximidad a países terceros de la UE menos desarrollados, o incluso la ausencia de masa crítica, que conllevan efectos en el juego de la competencia.

Además del hecho de que estas políticas son difícilmente aplicables en las RUP, éstas pueden incluso generar impactos negativos, debido a una transposición demasiado mecánica o desproporcionada del Derecho comunitario y de las obligaciones aplicables en las RUP. A modo de ejemplo, podemos mencionar las incoherencias de la política medioambiental en lo referente a las cuotas de emisión de gases de efecto invernadero en el ámbito del transporte aéreo, o las dificultades de acceso a los programas marco europeos que frenan el desarrollo de la investigación en las RUP, incluso los daños colaterales que producen determinados acuerdos comerciales internacionales en las economías de nuestras regiones en conexión con las obligaciones de la OMC.

En consecuencia, las RUP podrían en ocasiones ser penalizadas, incluso quedar excluidas, en algunos casos, de los beneficios del mercado interior.

Finalmente, con respecto al tercer eje « la profundización de la inserción regional" auspiciada por la Comisión europea en 2004, las RUP siguen encontrando ciertas dificultades. El equilibrio entre la pertenencia de las RUP al mercado interior de la UE y a su espacio geográfico respectivo no es óptimo, lo que se debe a dos razones principales:

• Las RUP se encuentran en la conjunción entre los apartados interno y externo de las políticas europeas, enfrentándose a políticas normalmente mal concebidas desde su origen. Se ven directamente afectadas por las incoherencias de las políticas de la Unión, en particular en los ámbitos del comercio internacional, la agricultura, la pesca o el medioambiente y los transportes. A falta de un análisis de impacto previo, las medidas preconizadas afectan regular y directamente al mercado y a la producción de las RUP. Dichas repercusiones requieren soluciones *ad hoc* que con frecuencia intervienen (llegado el caso) *a posteriori*, sin verdaderamente reparar los daños causados ni aportar soluciones compatibles con las perspectivas de desarrollo de nuestras economías. Esta situación merece reestablecer equilibrios conforme a las orientaciones del Memorándum conjunto de los Estados y de las RUP de 10 de mayo de 2010.

• Las RUP no se benefician de los instrumentos apropiados como una mejor articulación del FED y del FEDER, o de una política de cooperación ambiciosa con un plan de gran vecindad efectivo, para insertarse verdaderamente en sus zonas geográficas,

incluso cuando el apartado "cooperación regional" constituye un elemento crucial de su desarrollo[2].

En resumen, en lo referente a la cuestión de la accesibilidad, las RUP no perciben una mejora de la situación, con la excepción de algunos ámbitos. En cuanto a la mejora de la competitividad, las economías encuentran dificultades para despegar dado que el juego de la competencia se ejerce en condiciones muy diferentes en los mercados estrechos y aislados de las RUP. Finalmente, con respecto a la inserción regional, el plan de acción propuesto para la gran vecindad carece de consistencia debido a la falta de desarrollos adaptados a la realidad de la ultraperiferia.

2. POLÍTICAS EUROPEAS QUE LIMITAN LAS OPORTUNIDADES OFRECIDAS POR EL MERCADO INTERIOR

En relación a las dificultades mencionadas que siguen afectando a las RUP y a sus capacidades para beneficiarse plenamente del gran mercado, nuestras regiones desean que la UE continúe sus esfuerzos para aplicar el principio de igualdad de oportunidades. A fin de garantizar un acceso igualitario de todas las regiones y todos los ciudadanos a las políticas europeas, se deben prever medidas específicas para garantizar dicha igualdad a los ciudadanos de las RUP, adaptando si es necesario, las políticas europeas y valorizando principalmente las ventajas y el potencial de las regiones ultraperiféricas.

En un momento en el que las instancias europeas elaboran las políticas públicas, el modelo de referencia es frecuentemente el que impera en el continente europeo. Con la excepción del caso en el que la política pública se adapta y produce por tanto su pleno efecto, se derivan dos consecuencias para las RUP que pueden resumirse de la siguiente forma:

• Bien la aplicación de la política pública tiene una eficacia nula, es el caso por ejemplo de la política de las redes transeuropeas de transporte, o de la política europea de vecindad donde las RUP quedan excluidas;

• O bien la aplicación de la política pública produce efectos inversos a los esperados (incoherencias), es el caso de la política comercial cuando la UE suscribe acuerdos comerciales con los países terceros sin tener en cuenta a las RUP, el de la política pesquera común que no refleja en absoluto la realidad de las RUP, o incluso el la política medioambiental (ejemplo: gases de efecto invernadero).

Estas consecuencias desproporcionadas son perfectamente lógicas si nos basamos en un enfoque que conceptualmente no integra la realidad de las RUP.

Por consiguiente, es importante hacer hincapié en este enfoque para la concepción de políticas públicas, no perder de vista el objetivo perseguido INICIALMENTE por todas las políticas que se pretendan poner en marcha y, en consecuencia, concebir lo antes posible medidas ad hoc permitidas por el Tratado FUE a través de su artículo 349.

[4] Ver las contribuciones de las RUP a las consultas públicas de la Comisión tras las comunicaciones COM(2010) 629 final (Libro Verde de la Política de desarrollo), COM (2010) 642 Final (Quinto informe de Cohesión), así como el debate sobre "¿Qué instrumentos financieros se utilizarán para la acción exterior de la UE después de 2013?"

B – UNA REALIDAD QUE DEBE PARTIR DE UNA REFLEXIÓN ESPECÍFICA EN EL PLANO EUROPEO

A fin de permitir a las RUP encontrar su espacio en el seno del gran mercado interior, se impone una intervención a escala europea para responder a los grandes retos futuros: dicha intervención implica una coordinación y una coherencia reforzadas de las políticas europeas, como el mercado interior, la competencia, los transportes, el comercio internacional, la investigación y la innovación, etc.

Asimismo, las RUP celebran que estas temáticas sean abordadas entre las distintas propuestas emitidas por la Comisión en su comunicación « hacia un Acta para el Mercado único". De esta forma, ven la oportunidad de integrarse mejor en el mercado interior profundizando los temas que les conciernen directamente.

La reflexión específica a llevar a cabo debe integrar la cuestión del funcionamiento y de la calidad de los servicios ofrecidos en el marco de los servicios de interés general y de los servicios de interés económico general. Existe una verdadera necesidad de conectar las RUP con las distintas redes europeas existentes. Por ejemplo, consolidar las redes de banda ancha para paliar el retraso persistente en el despliegue de las TIC en nuestros territorios, integrar a las RUP en el entramado de las RTE de Transporte para que no queden excluidas o sean mejor tenidas en cuenta en el desarrollo de infraestructuras, o incluso para que los proyectos energéticos de las RUP sean considerados como proyectos prioritarios de interés común en las redes transeuropeas de energía.

Las RUP recuerdan sus dificultades para poder beneficiarse del Mercado Interno digital. Algunas RUP como Madeira y la Reunión están conectadas al continente europeo por un único cable submarino cuyo acceso y seguridad representan un sobrecoste muy significativo si tenemos en cuenta el volumen de tráfico. Estos sobrecostes tienen incidencias negativas en la implantación de infraestructuras, en la calidad de los servicios ofrecidos y en las tarifas aplicadas. Esta situación exige una atención particular por parte de las instancias comunitarias para conseguir concretar la apuesta del Mercado Interno digital en nuestros territorios como herramienta destinada a atenuar determinados condicionantes asociados a la ultraperiferia.

1. EL MEMORÁNDUM DE LA ULTRAPERIFERIA DE 7.5.2010: UNA DEMANDA PARA LA BÚSQUEDA DE UN TRIPLE EQUILIBRIO

Las regiones ultraperiféricas, España, Francia y Portugal demandaron en su Memorándum una nueva estrategia en favor de la ultraperiferia inscrita en el marco de las prioridades de la Estrategia UE 2020, pero de forma diferenciada y adaptada a su realidad específica. Esto se traduce en el desarrollo de una economía del conocimiento más sostenible, abierta al ámbito internacional, creadora de empleo y por la toma en consideración en estas regiones de los impactos específicos de los nuevos retos que se plantean en el horizonte 2020.

El Memorándum demanda una estrategia europea renovada hacia la ultraperiferia basada en un triple equilibrio:

• El equilibrio entre potencialidades y limitaciones de las RUP, lo que implica el mantenimiento de mecanismos de compensación de los efectos de los condicionantes permanentes, además de la identificación y el refuerzo de los potenciales y las ventajas comparativas de las RUP;

• El equilibrio entre los apartados interno y externo de las políticas europeas que asocia a la vez la plena pertenencia de las RUP al mercado interior y su integración en un entorno geográfico propio y concurre así a evitar las incoherencias;

• El equilibrio entre la adaptación de las políticas europeas generales y la aplicación de instrumentos sectoriales específicos, favoreciendo, cuando lo exijan las circunstancias, la declinación de marcos apropiados (jurídicos, políticos y financieros).

Este concepto de « triple equilibrio » puede servir de base de trabajo útil para la Comisión europea para concebir y coordinar las políticas que se pondrán en marcha.

2. LA ACELERACIÓN DE LA GLOBALIZACIÓN HACE AÚN MÁS URGENTE LA RESPUESTA A LOS ESLABONES PERDIDOS DEL MERCADO INTERIOR

Aunque las RUP reconocen que la mejor baza de la UE para aprovecharse de las ventajas de la globalización es su mercado único, llaman la atención sobre el hecho de que estas regiones quedan apartadas de los beneficios del gran mercado. Asimismo, las RUP encuentran en sus entornos respectivos, dificultades relacionadas con la no reciprocidad de la apertura de los mercados. Aisladas con respecto al continente europeo, debilitadas por un tejido económico compuesto esencialmente por microempresas, emplazadas en situaciones asimétricas de intercambios con sus vecinos, encuentran obstáculos para adaptarse aunque se sitúan próximas a economías emergentes como Sudáfrica, India o Brasil, miembros del G20.

Esta localización geográfica constituye, sin embargo, uno de sus mayores potenciales para el futuro. Sitúa a las RUP en el seno de nuevas zonas de crecimiento y de desafío global, ilustrando aún más detalladamente si fuera necesario, su papel de fronteras activas de la Unión europea. En este sentido, las RUP son también plataformas de expresión de los valores europeos: democracia, paz, respeto de los derechos fundamentales y de los derechos humanos. Cuentan con potenciales naturales y un importante *know-how* que conviene preservar y valorizar como regiones de la UE.

En el fondo, existe la preocupación inmediata de la crisis que golpea a la mayor parte de las regiones del mundo, aunque estén preparadas de forma desigual para afrontarla y se vean asimismo muy desigualmente afectadas por sus efectos a corto y medio plazo. La crisis acentúa la fragilidad de las RUP: al tiempo que el paro aumenta, la pobreza y la exclusión social van ganando terreno.

Cabe destacar que las RUP disponen de sectores de alto valor añadido que constituyen importantes ventajas para liberar su potencial de crecimiento, como el sector agroalimentario, la biodiversidad, las energías renovables, la astrofísica, el sector aeroespacial, la oceanografía, la vulcanología o incluso la sismología, así como de una situación geoestratégica que les confiere un papel fundamental como puntas de lanza de la Unión Europea en el mundo.

II/ LAS RUP APUESTAN POR UN NUEVO IMPULSO DEL MERCADO INTERIOR RENOVADO PARA APROVECHAR TODAS LAS OPORTUNIDADES AL SERVICIO DE UN DESARROLLO EQUITATIVO

Dar un nuevo impulso al Mercado interior a través de su renovación, constituye una verdadera oportunidad para las RUP a fin de enfrentarse a los desequilibrios existentes. De entre las 50 propuestas emitidas por la Comisión en su "Acta para el mercado único", las RUP se comprometerán por tanto a desarrollar en esta contribución conjunta, los puntos y temáticas de interés común necesarios para el desarrollo de sus territorios.

La Comisión Europea, en su Comunicación de 17 de octubre de 2008, renovó su estrategia en favor de las RUP marcando un cambio de paradigma: nuestras regiones son consideradas en adelante como « regiones de oportunidad » generadoras de potenciales de desarrollo, teniendo en cuenta sus características específicas.

En este sentido, las RUP han hecho mención, en sus diferentes Memorándums por una visión renovada de la ultraperiferia, de sectores de futuro en los que pueden constituir terrenos de experimentación y excelencia (investigación e innovación, medioambiente, política marítima…) desde el momento en el que la Unión europea otorgue una reflexión específica, y un marco adaptado que permita a estos sectores desarrollarse desde un punto de partida comparable al del continente europeo.

A – LA APUESTA POR UNA COMPETITIVIDAD ASEGURADA PARA UN MAYOR CRECIMIENTO Y EMPLEO EN LAS RUP

Las RUP sufren en muchos ámbitos la ausencia de masa crítica que impide el desarrollo de algunos sectores, origina el problema sobre el juego de la competencia y plantea problemas de escaso atractivo de los territorios para la implantación de actividades de distintos tipos.

Si las respuestas europeas no estuvieran a la altura de las ambiciones expresadas, las regiones ultraperiféricas correrían el riesgo de quedar marginadas, reduciendo todos los esfuerzos realizados hasta el momento para sacar provecho de su plena pertenencia a la UE. El lugar que Europa quiera o pueda ocupar en el mundo de mañana, en el horizonte 2020, dependerá también de su capacidad para transformar

las potencialidades de las RUP en oportunidades reales de crecimiento.

En este contexto, se llama la atención sobre el papel decisivo que juega una fiscalidad específica y adaptada para la ultraperiferia, como instrumento de desarrollo socioeconómico de nuestras regiones, que permite paliar nuestros condicionantes y mejorar la competitividad y el atractivo de nuestras regiones en un mercado cada vez más global y competitivo. Por ello, las RUP demandan que se mantenga o incluso se refuerce todo dispositivo fiscal específico o derogación en favor de su desarrollo para tener en cuenta los nuevos retos, entendiendo que no perjudican el buen funcionamiento del mercado interior.

1. UNA PRIORIDAD CLARAMENTE DEFINIDA SOBRE EL DESARROLLO ECONÓMICO, LA INNOVACIÓN Y LA INVESTIGACIÓN EN UN ENTORNO INTERNACIONAL

Las RUP estiman que el apoyo a las PYME y Microempresas constituye una prioridad esencial para que la actividad económica pueda continuar su desarrollo y hacer frente a la competencia creciente de los países terceros de la UE, principalmente los países emergentes.

Apoyar el potencial creativo del mundo empresarial, facilitar el acceso a la financiación, fomentar la innovación no solamente tecnológica sino social, dinamizar la investigación o desarrollar clusters en sectores en los que las RUP cuentan con un potencial y un valor añadido (ejemplos: biotecnologías, biodiversidad, aeroespacial, energías renovables) permitirán a las RUP mantenerse en el plano económico mundial, principalmente a través de un *"Small Business Act"* dotado de un componente internacional.

En este sentido, es fundamental apoyar a las PYME en las RUP y facilitar sus fuentes de financiación para que estas empresas se desarrollen, ganen en competitividad y en cuotas de mercado en el seno del espacio comunitario, así como en sus intercambios con los países terceros de sus espacios respectivos de pertenencia geográfica.

En lo que respecta a la modernización de la política de la UE en materia de licitaciones hacia un mercado europeo de contratación pública más competente, las RUP apuestan firmemente por la toma en consideración de su realidad desde la fase de la concepción de cualquier modificación legislativa: las RUP están sujetas a un régimen simplificado para la contratación pública, que tiene en cuenta características de la ultraperiferia, originariamente diferentes de la situación clásica del continente europeo, que integra adaptaciones justas y necesarias y en definitiva, se pronuncia sobre los casos en los que los montantes financieros en discusión en los mercados de referencia son relativamente débiles.

Actualmente, la producción agrícola de las RUP se caracteriza por una extrema fragilidad habida cuenta de los factores naturales y económicos de producción. Ésta

continúa siendo un elemento importante de la economía local, no solamente en términos de empleo, sino también en términos de valor añadido con respecto a otros sectores (medioambiente, turismo, industria agroalimentaria, etc.). En el conjunto de nuestras regiones, la superficie agrícola es bastante reducida y la presión territorial es muy fuerte debido al tamaño reducido del territorio combinado con un relieve difícil (a excepción de Guayana, si bien esta se enclava en la selva amazónica). La actividad compite con la de los países terceros de la UE que desarrollan los mismos productos agrícolas con un bajo coste de la mano de obra. La desregulación de mercados prevista a nivel europeo debe ir acompañada de medidas que tengan en cuenta su impacto. Por otra parte, la actividad agrícola deberá hacer frente a los retos del cambio climático y de la seguridad alimentaria en términos diferentes con respecto a los que imperan en el continente europeo.

Este contexto defiende una toma en consideración apropiada que recibe actualmente un eco más bien positivo gracias a las disposiciones específicas de la política agrícola común.

En lo referente a la pesca, las regiones comparten una postura común en este ámbito que expresan con determinación: la importancia de una actividad tradicional esencial no solamente para el equilibrio económico y social, sino también para la ordenación de su territorio y para el desarrollo de nuevas actividades económicas a las que están vinculadas (por ejemplo, el turismo náutico).

Quedan abiertas las cuestiones relativas a la manera de garantizar a largo plazo el carácter sostenible y la viabilidad del sector de la pesca, la adaptación de la capacidad de las flotas y el refuerzo de las condiciones de seguridad para el ejercicio de esta actividad o las preocupaciones sociales, incluidas las reflexiones sobre la sostenibilidad ecológica, la protección de las flotas costeras artesanales, el acceso a los recursos pesqueros preservando el acceso a las zonas regionales, o incluso la coherencia del apartado externo de la política pesquera común.

Actualmente, se constata que las sucesivas reformas de la política pesquera común no tienen suficientemente en cuenta la realidad de cada cuenca de las RUP. En este sentido, los análisis de impacto encuentran una justificación para una mayor coherencia de las intervenciones que puedan dar un nuevo impulso al sector.

Por otra parte, las RUP se encuentran en primera línea frente a las economías llamadas "emergentes", la mayor parte de ellas tienen como vecinos a países menos desarrollados (llamados "ACP" o "PMA"). Precisamente esta realidad geoestratégica justifica que la presente contribución tenga en cuenta la dimensión internacional del mercado interior.

Las RUP consideran que el apartado externo de la estrategia de renovación del mercado interior, merece ser analizado exhaustivamente para permitir a las economías de las RUP beneficiarse plenamente de su localización geográfica (eje "Sur-Sur,

intercambios "win-win"). Desarrollar estrategias de integración económica regional en los espacios geográficos de las RUP, constituye actualmente un ejercicio particularmente complejo en los entornos geográficos donde con frecuencia muchas organizaciones regionales se solapan, donde las inestabilidades políticas debilitan las relaciones, donde a falta de estrategia europea de conjunto, en definitiva, las RUP difícilmente encuentran su lugar.

Sin embargo, las RUP adoptan naturalmente múltiples enfoques de « mercados » (continental europeo, regional con los países terceros de la UE, internacional frente a las economías emergentes)…

Todos estos elementos convergen para tener mejor en cuenta la situación de las RUP en todos los apartados externos de las políticas europeas.

2. EL CRECIMIENTO VERDE: UN PROCESO NATURAL YA INICIADO EN LAS RUP

Las RUP son terrenos de experimentación y valorización de la investigación. La inversión en las energías renovables es una realidad en las RUP. Una energía segura, sostenible, financieramente accesible, cuyo suministro contribuye a la competitividad de las RUP, sigue siendo una prioridad para estas regiones que se caracterizan por el aislamiento de sus sistemas energéticos. Asimismo, las RUP necesitan un mercado interior de la energía integrado, interconectado y plenamente operativo. Con el fin de reforzar la seguridad del suministro de las RUP, convendría evaluar el potencial disponible para las RUP de las energías renovables y las tecnologías con bajas emisiones de CO^2 seguras y sostenibles... La UE debe comprometerse a poner en marcha las prioridades tecnológicas para las RUP que deberían reflejarse en el plan estratégico europeo para las tecnologías energéticas.

Ahora más que nunca los nuevos retos planteados por el cambio climático, la política marítima (donde las RUP pueden aportar un valor añadido considerable) y las presiones demográficas y migratorias van a impactar en un mundo de globalización acelerada y van a limitar los distintos cambios en cuanto a su desarrollo. Los territorios más frágiles por su geografía, su exposición a los riesgos naturales, la estrechez de sus centros productivos, su dependencia del exterior… se sitúan en primera línea. Es el caso de las RUP.

Frente a la magnitud de las amenazas relacionadas con el cambio climático, las RUP han desplegado esfuerzos significativos para contribuir a limitar las emisiones de gas de efecto invernadero gracias a entornos de fuerte potencial favorable para las energías renovables, pero su puesta en marcha conlleva sobrecostes muy elevados debido al aislamiento y con frecuencia, a la fragmentación interna de los mercados energéticos regionales.

Sin embargo, este compromiso de las RUP debe ser apoyado por la UE y se debe incitar a la Comisión a establecer un mayor control para evitar proponer medidas incoherentes de cara a la realidad específica de

las RUP: el ejemplo de tasación de emisiones de CO^2 en el transporte aéreo es un ejemplo significativo, que demanda una revisión que permita una excepción generalizada para las RUP y constituye un precedente altamente preocupante para las RUP de cara a lo que podría ocurrir en la hipótesis en la que por ejemplo, interviniera una nueva reglamentación sobre dichas emisiones en el sector del transporte marítimo. En este caso preciso, el ejercicio de análisis de impacto debe jugar plenamente su papel para medir convenientemente las incidencias a nivel de la ultraperiferia.

Esta orientación debe apostar por un desarrollo sostenible valorizando, siempre que sea posible, las oportunidades basadas en las potencialidades, debe asimismo considerar que el mercado interior es una herramienta (y no un fin en sí mismo), cuyo objetivo real es el de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y tomar en consideración los sectores de futuro susceptibles de ser creados y originar empleo.

La cuestión medioambiental tiene una importancia crucial para las RUP. Merece una reflexión exhaustiva a nivel europeo.

Sin embargo, frente a los nuevos desafíos mundiales, no basta simplemente con declinar el objetivo de cohesión territorial sino que las políticas europeas en favor de las RUP deben integrarse asimismo en una lógica de coherencia territorial.

B – REFORZAR LA CONFIANZA DE LOS CIUDADANOS: UNA EVIDENCIA PARA LAS RUP

Existen en las RUP trayectorias demográficas muy diferenciadas: juventud de la población en algunas, tendencias al envejecimiento en otras, en territorios reducidos que exigen una respuesta específica. El impacto social en el mercado único debe ser analizado en relación al concepto de "economía social de mercado altamente competitiva" con el objetivo de una visión más completa del mercado único.

Reforzar la cohesión económica, social y territorial es vital para las RUP: las diferentes tendencias demográficas, los movimientos migratorios exigen continuar la modernización de las infraestructuras más estratégicas, hacer que los servicios en red sean operativos y funcionen a un precio asequible para los usuarios. Estas orientaciones requieren un tratamiento particular habida cuenta de la localización de las RUP. Esta toma en consideración contribuye a otorgar una mayor visibilidad para el ciudadano europeo, principalmente al que reside en una RUP.

1. ASOCIAR EL MERCADO Y EL ÁMBITO SOCIAL ES IMPRESCINDIBLE EN LAS RUP

Algunas RUP registran tasas de paro de entre las más altas de UE-27. En este sentido, las cuestiones de reconocimiento de cualificaciones profesionales, de movilidad de personas adquieren todo su sentido en regiones que deben encontrar su lugar en el corazón del Mercado interior.

Es preciso continuar las inversiones en los ámbitos de la formación, la educación

y la salud para reforzar las cualificaciones y permitir a los ciudadanos curarse cerca de su lugar de residencia. El mercado único constituye una oportunidad para valorar su formación y sus cualificaciones. El refuerzo de la circulación de competencias de la población procedente de las RUP en el seno del mercado único deberá estudiarse a fin de disfrutar de una libertad fundamental garantizada por el Tratado.

2. FACILITAR LA COMPRA Y LA INVERSIÓN A TODOS LOS ACTORES EN EL CONJUNTO DEL TERRITORIO (INCLUIDAS LAS RUP)

Esta percepción adquiere todo su sentido en las RUP, en ocasiones ignoradas en la concepción de políticas europeas, cuyos instrumentos existentes se transforman regularmente en instrumentos hipotéticos, que no otorgan suficientes garantías para los actores que compran o invierten. Facilitar la libre circulación, la libertad de establecimiento o la libre prestación de servicios son desafíos cruciales para los que es importante profundizar en soluciones operativas, fáciles de poner en marcha y por tanto, que permitan a todos los actores tomar decisiones en un plazo de tiempo muy reducido.

Las cuestiones que merecen una atención específica son principalmente: el acceso a productos seguros, la normalización, la seguridad alimentaria, la oferta de un entorno propicio para las empresas (débiles economías de escala, sobrecostes), el aprovechamiento de oportunidades en el ámbito internacional, la concretización del comercio electrónico (discriminación en el envío de bienes y prestaciones de servicios con respecto al lugar de residencia del consumidor), la fiabilidad de las conexiones de transporte en un sistema interconectado que comprenda a todas las RUP, el fomento de la movilidad de todos, el acceso facilitado a la educación, a la formación y a la salud, etc.

CONCLUSIÓN

Las RUP son favorables a un mercado que se adapta y se equilibra teniendo en cuenta la mayor parte de las políticas europeas de interés (competencia, transportes, TIC, investigación, pesca, etc), para alcanzar una mayor coherencia e igualdad.

Algunas políticas europeas experimentan una difícil declinación en las RUP y son incluso susceptibles de generar impactos negativos debido a una transposición mecánica o desproporcionada. En consecuencia, las RUP se ven frecuentemente castigadas, o incluso excluidas de los beneficios del mercado interior.

Las RUP demandan, por tanto, un cambio de enfoque en la concepción de las políticas europeas que tenga verdaderamente en cuenta su realidad y que se apoye en el artículo 349 del TFUE.

Bruselas, a 28 de febrero de 2011.

AZORES	**CANARIAS**	**GUADALUPE**	**GUAYANA**
MADEIRA	**MARTINICA**	**LA REUNIÓN**	**SAN MARTÍN**

PROPOSICIONES NO DE LEY

Resoluciones aprobadas
7L/PNL-0291 sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

PROPOSICIÓN NO DE LEY

Resolución aprobada

7L/PNL-0291 ***sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.***

(Publicación: BOPC núm. 89, de 3/3/11.)

PRESIDENCIA

El Pleno del Parlamento, en sesión celebrada el día 15 de marzo de 2011, debatió la Proposición no de Ley de los GGPP Socialista Canario, Coalición Canaria (CC) y Popular, sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, habiéndose adoptado por la Cámara resolución al respecto.

En conformidad con lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Parlamento de Canarias, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

RESOLUCIÓN APROBADA

El Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias para que impulse en coordinación con el Gobierno del Estado, las siguientes medidas de carácter más urgente para la aplicación de la Ley 19/1994, de 6 de julio del Régimen Económico y Fiscal de Canarias:

1.- Hacer realidad el principio de continuidad territorial enunciado en el artículo 7.3 de la ley.

Este principio pretende poner en contacto directo el territorio canario, de un modo virtual, con el resto del territorio del Estado e integrar entre sí las islas del Archipiélago.

Ha de tener reflejo en los transportes y en las comunicaciones. A estos efectos, se considera necesario actuar en ambos sectores de modo decidido.

No podemos obviar el papel preponderante que el transporte por carretera tiene en el momento actual en el movimiento de personas y mercancías y la necesidad de buscar medios alternativos o basados en nuevas tecnologías que permitan reducir el efecto de emisiones de productos contaminantes, tales como los óxidos de nitrógeno y, en particular, el dióxido de carbono, cuya reducción viene obligada por la normativa comunitaria y el protocolo de Kioto.

1.1) Transportes

Las medidas que se proponen encajan

dentro del principio de libertad de transportes aéreo y marítimo, de personas y mercancías, enunciado en el artículo 4 de la ley, que, según su apartado 2, "alcanza a todo tipo de servicios, regulares o no, de carácter interinsular, nacional e internacional" y que, según su apartado 4, exige que "en Canarias se establecerán tarifas portuarias y aeroportuarias diferentes y reducidas respecto a las vigentes a nivel nacional, logrando la competitividad con los puertos y aeropuertos de uso alternativo. A estos efectos se prestará especial atención a las de manipulación de mercancías con contenedores". La interpretación y correcta aplicación de este precepto no puede separarse de la finalidad y principios generales que inspiran la ley. En efecto, en su artículo 1 declara que "es finalidad de la misma garantizar que la lejanía e insularidad de Canarias, que la convierten en región ultraperiférica de la Unión Europea, son compensados a través de políticas específicas y suficientes". Por otro lado, el artículo 3 establece que "el coste de la actividad económica en Canarias no debe situar al Archipiélago en una situación de desventaja respecto de la media de las restantes regiones del territorio nacional", así como que "la existencia de un régimen económico y fiscal específico en el Archipiélago no dará lugar, en ningún supuesto, a la disminución del volumen de gasto público estatal corriente y de inversión, destinable a las islas en ausencia del mismo".

El artículo 5 establece la liberalización de servicios, prohibiendo cualquier monopolio sobre los servicios de transporte o asistencia en tierra y la denominada 5ª Libertad, "permitiendo la conexión directa de las Islas Canarias con países de África y América, potenciando su papel como centro de distribución de tráficos aéreos entre los tres continentes".

Los preceptos de la ley pueden habilitarse con un conjunto de medidas y, en particular, las siguientes:

1.1.1) Compensar mediante una bonificación de las tarifas de los servicios regulares de pasajeros de al menos el 50% a los ciudadanos españoles y comunitarios residentes en Canarias de conformidad con la autorización otorgada al Gobierno de la Nación en el apartado 2 del artículo 6 de la ley.

1.1.2) Consignar en los Presupuestos Generales del Estado, anualmente, créditos para bonificar al menos el 70% del coste del transporte de mercancías entre las islas y con el resto del territorio nacional, según las previsiones del artículo 7 de la ley.

1.1.3) Mantener, al menos, la subvención del 50% de las de seguridad para los vuelos regulares, chárteres y de tránsito.

1.1.4) Igualar la tarifa B1 de la tasa por prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur a las de Tenerife Norte, Fuerteventura y Lanzarote, sin perjuicio de su diferente nivel de utilización, por ser instrumentos vitales de la coherencia archipielágica.

1.1.5) Incrementar las subvenciones a las tasas aeroportuarias hasta el 100% por cada pasajero adicional respecto a la temporada equivalente anterior que se añada por los operadores aéreos.

1.1.6) Bonificar las tasas aeroportuarias hasta el 50% a las compañías por la apertura de nuevas rutas, que permitan la

diversificación de los mercados de origen turístico.

1.1.7) Bonificar hasta el 50% de las tasas a las compañías que incrementen frecuencias en rutas existentes.

1.1.8) Bonificar las tasas aeroportuarias hasta el 50% a las aerolíneas que operen en los días valle en los aeropuertos canarios.

1.1.9) Implantar bonificaciones a las compañías que utilicen los aeropuertos canarios como centros de concentración y distribución de tráfico aéreo internacional.

1.1.10) Establecer un sistema que permita la compensación total de los menores ingresos soportados por las Autoridades Portuarias por aplicación de los coeficientes reductores relacionados con el tráfico insular y las bonificaciones por ultraperificidad al objeto de que no se vean éstas abocadas a soportar sus consecuencias o de evitar, en otro caso, que los costes de la ultraperificidad se repercutan en los usuarios y residentes canarios. Dicha compensación debería materializarse mediante dotaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado o bien, en otro caso, a través de una aplicación especial del artículo 4 de la Ley 33/2010 consistente en que las cantidades que no pudieran ser distribuidas por el concepto de compensación de los menores ingresos por coeficientes reductores y bonificaciones deberán distribuirse preceptivamente –y no optativamente como contempla en la actualidad la nueva ley citada en último lugar– de acuerdo con el resto de los criterios del Fondo de Compensación Interportuario.

1.1.11) Complementar, mediante una aportación adicional a la financiación del propio sistema portuario de interés general, el coste de aquellas infraestructuras portuarias que excedan de la media nacional y que sean imputables a las circunstancias geográficas y económicas y en particular a las características batimétricas insulares que hacen muy costosas las obras marinas, dentro de la especial atención al hecho insular requerida por el artículo 138 de la Constitución Española.

1.1.12) Garantizar el cumplimiento de lo previsto en la Ley 13/2010, de 6 de julio, reguladora del régimen de emisión de dióxido de carbono, en su exposición de motivos, como desarrollo del artículo 149.1.13 de la CE mediante su habilitación por la ley para que el Estado "Por su condición de ultraperiférica, por su dependencia estructural de la aviación al no disponer de medios de transporte alternativos y comparables, lo que condiciona en gran medida buena parte de su Producto Interior Bruto, y por los problemas relativos a las obligaciones de servicio público vinculados a la aplicación de la presente ley, se adoptarán aquellas medidas que, en el marco de la normativa comunitaria, permitan adaptar la aplicación del régimen en las Islas Canarias, de tal forma que se corrijan los posibles problemas de accesibilidad y competitividad que la misma pudiese generar".

1.1.13) Desarrollar la aplicación de la 5ª Libertad del aire para las aeronaves que procedan o se dirijan a África y/o América y aterricen en Canarias, de conformidad con las previsiones del Artículo 5 de la ley, de tal manera que se "potencie la conexión directa de Canarias con otros países, especialmente

de África y América", permitiendo tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros países, potenciando el papel de Canarias, "como centro de distribución de tráficos aéreos entre los tres continentes" tanto en vuelos regulares como chárteres y haciendo posible una industria aeronáutica de servicios y mantenimiento de aeronaves e incluso la formación de personal de la industria de navegación aérea, todo ello en el marco de los convenios internacionales suscritos por España.

1.1.14) Creación de un Registro Especial de Compañías Aéreas y Aeronaves, en el marco de la legislación reguladora del tráfico aéreo estatal y previas las consultas comunitarias precisas, al amparo de las derogaciones singulares de las políticas comunitarias para las regiones RUP, inspirado en el Registro de Buques y Empresas Navieras y adaptado a sus especialidades.

1.1.15) Como la competitividad del sistema portuario y aeroportuario canario está íntimamente ligada, con independencia de otros factores, a la simplificación, transparencia y unificación de los trámites administrativos, la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias deberán crear un grupo de trabajo para obtener conclusiones y formular propuestas antes del 31 de marzo del presente año, de tal manera que pueden ser implementadas con carácter inmediato.

1.1.16) Tomar medidas de apoyo al establecimiento de medios de transporte alternativo, tales como el transporte guiado, donde sea técnicamente viable o impulsar el uso de vehículos híbridos o eléctricos en los transportes públicos por carretera y en los transportes urbanos en las áreas metropolitanas.

1.2) Telecomunicaciones

Gracias a las nuevas tecnologías, las telecomunicaciones se han constituido en instrumento insustituible de integración territorial que rompe virtualmente el aislamiento y hace posible para ciertas actividades el principio de continuidad territorial.

Aunque las medidas previstas en la Ley 19/1994 al respecto mantienen su efectividad, el avance tecnológico exige su reinterpretación y su ampliación.

Por otra parte, es necesario fomentar la competitividad entre los diferentes operadores como eficaz instrumento de mejora de los precios de los servicios y de su calidad.

En este contexto se plantean las siguientes medidas:

1.2.1. La garantía que el artículo 9.2 de la ley solicita del Estado para el funcionamiento eficiente de los servicios y redes de comunicación, debe manifestarse en el apoyo en el Archipiélago a las conexiones, mediante tecnología del máximo nivel, con el resto del territorio nacional, incluso mediante la imposición de obligaciones de servicio público a los prestadores de servicio, si fuera preciso.

1.2.2. Se deberá potenciar, mediante ayudas con fondos públicos o desgravaciones fiscales, el establecimientos de puntos de conectividad debido a la situación estratégica, tales como el Network Acces Point de Canarias (NAPWACI) y conexiones económicamente neutras con el resto de España, tales como la denominada CanaLink, que faciliten la competencia entre operadores de comunicación.

1.2.3. Como consecuencia de los mayores costes derivados de la insularidad se deberá subvencionar con fondos estatales la generalización de la banda ancha a todas las islas del Archipiélago, en especial a las menos pobladas por las mayores dificultades de rentabilidad.

1.2.4. Se deberá mantener con rotundidad las previsiones del apartado 2 del artículo 10 de la ley: "Los servicios de telecomunicaciones entre las islas y el resto del territorio nacional (…) tendrán para el usuario un precio, para cada servicio, no superior al establecido para la distancia máxima intrapeninsular."

1.2.5. Si el coste de las telecomunicaciones abandona el criterio de distancia y lo sustituye por la prestación de servicios específicos los precios deberán mantener análogo tratamiento.

2.- Política energética coordinada con los objetivos comunitarios de lucha contra el cambio climático.

La energía, factor básico de cualquier actividad económica y condicionante muy importante del bienestar social, ha de tener en las islas un trato singular ya demandado por los artículos 16 y 17 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, tanto más cuando la escasez de recursos hidráulicos, incluso para el consumo humano, es un factor limitante de toda las actividades económicas en las islas, solamente paliada parcialmente por las plantas de desalinización, con un importante consumo energético y elevado coste ambiental.

Es necesario que se garantice un suministro eléctrico con calidad y seguridad en todo el Archipiélago y para ello hay que modernizar y ampliar las instalaciones de generación y transporte con criterios de optimización del sistema, de tal manera que permita, por una parte, precios razonables de la energía a las empresas y a las familias y, al mismo tiempo, se tienda a una reducción de la producción de dióxido de carbono como compromiso de solidaridad de los canarios, pese a sus su especiales circunstancias, con la búsqueda de soluciones al problema global del cambio climático.

Por otra parte no puede obviarse lo que se establece en el artículo 11 de la ley que afecta tanto a los precios de la energía como a la moderación de los precios del agua por la gran dependencia de los costes energéticos.

Este artículo establece una norma de extraordinaria importancia que es necesario mantener dentro de los procesos de liberalización, que deben tener en cuenta la fragilidad de los sistemas aislados y la dependencia del Archipiélago en un porcentaje abrumador, de los derivados del petróleo, lo que exige una reformulación del mix energético en las islas, no sólo por objetivos de minoración de los costes de generación, sino también por razones estratégicas.

Este artículo establece:

"1.- - Reglamentariamente se establecerá un sistema de compensación que garantice en las Islas Canarias la moderación de los precios de la energía, manteniendo precios equivalentes a los del resto del territorio español.

2.- - Asimismo se establecerá reglamentariamente un sistema de compensación que garantice en las islas Canarias la moderación de los precios del agua desalinizada o reutilizada".

Las modificaciones que ha tenido en España la política energética no privan de virtualidad estos preceptos, ya que la energía y el agua, íntimamente conectados, son los factores limitantes de cualquier modelo de desarrollo económico de las islas.

A estos efectos, y dentro del marco del Plan Energético de Canarias (PECAN) y de los artículos 16 y 17 de la Ley 19/1994, se proponen las siguientes medidas:

2.1. Fomentar el ahorro energético conforme los objetivos del PECAN y del artículo 17 de la Ley 19/1994.

2.1.1. Elaborar el plan de ahorro energético, tal y como señale ese Artículo: "El Gobierno de la Nación y el Gobierno de Canarias elaborarán y pondrán en marcha un Plan de optimización y ahorro de consumos energéticos y de agua, en la industria, sector terciario, agricultura y consumos humanos".

2.1.2. Atendiendo a las especiales dificultades de los sistemas eléctricos aislados para la reducción de gases de efecto invernadero, establecer medidas económico y fiscales de apoyo a la aplicación del Código de edificación para el aislamiento de los edificios, reducción de consumo en acondicionamiento de aire, generación de agua caliente sanitaria y sustitución de electrodomésticos por los de última generación.

2.1.3. Tomar medidas, mediante acuerdo entre las diferentes administraciones local, estatal y autonómica, para reducir el consumo en la iluminación de los edificios públicos y, dentro de lo posible, de los viarios y espacios públicos.

2.1.4. Facilitar mediante tratamiento singular en la normativa fiscal del IGIC y el Impuesto de Matriculación la implantación de vehículos eléctricos, fomentando, en particular, su uso en el transporte urbano del centro de nuestras ciudades.

2.2. Tomar todas las medidas necesarias para la introducción del gas licuado natural, mediante la construcción de instalaciones de regasificación, para diversificar las fuentes energéticas, por su menor potencial de producción de dióxido de carbono, mayor oferta en el mercado energético mundial y mayor garantía de futuro (artículo 16 de la ley).

2.3. Fomentar el establecimiento de centrales de ciclo combinado con gas natural, por su mayor versatilidad.

2.4. Fomentar la actividad del operador del sistema para garantizar una red coherente de transporte que permita alcanzar la seguridad necesaria del suministro eléctrico a empresas y familias.

2.5. Fomentar, conforme al artículo 16 de la ley, las energías alternativas, dentro de un marco singular para las islas, que tenga en cuenta las condiciones naturales y los costes reales de la generación convencional, fijando, cuando sea necesario, cuotas específicas en generación fotovoltaica y eólica, ante la inexistencia de posibilidades reales de la hidráulica.

2.6. Cumplimentar las previsiones del Plan Canarias de inversión de 500 millones de euros, con cargo a sus propios fondos, por el operador de la red o cualquier otra empresa en régimen concesional, de la creación de instalaciones de bombeo de agua, en la horas valle de consumo energético, como factor de estabilización y eficiencia de los sistemas de generación convencionales y así permitir un fuerte impulso a la implantación de las energías alternativas.

3.- Medidas para la incentivación de la inversión empresarial y diversificación de la economía canaria.

El objetivo fundamental de las medidas que se pretenden poner en funcionamiento, en concordancia con los objetivos señalados al comienzo de este documento, es crear una sociedad adaptada a una economía abierta y competitiva, donde se intente convertir alguno de los factores limitantes actuales en verdadera oportunidades de desarrollo, utilizando nuestra renta de situación y especialidades fiscales. Muchas de las medidas propuestas a continuación deben partir de la base que aquéllas que no respondan a limitaciones estructurales derivadas de la insularidad alejada, sólo pueden justificarse con un carácter transitorio durante un período limitado y concreto de tiempo; en ningún, caso en el mundo globalizado en que estamos insertos, se puede pensar en protecciones permanentes que sólo conducen a distorsiones de mercado y a la creación o mantenimiento de actividades no competitivas, condenadas en un plazo más o menos corto a desaparecer. Es necesario apostar por la innovación, asumiendo el riesgo empresarial que comporta, para poder lograr una economía diversificada, susceptible de proyectarse con éxito hacia a los mercados exteriores a las islas.

Indudablemente, a corto plazo y para permitir los duros procesos de adaptación a nuevos procesos productivos, se hace preciso habilitar medios de financiación singulares y en condiciones muy favorables.

La Ley 19/1994 dedica el capítulo I del título IV, medidas complementarias de promoción del desarrollo económico y social de Canarias, a las que denomina medidas económicas. Con base a sus preceptos y desde el punto de vista actual se estima conveniente desarrollar, actualizar e implementar el conjunto de acciones siguientes para facilitar la financiación de las empresas.

3.1. Garantizar las transferencias de capital en los Presupuestos Generales del Estado para las inversiones en infraestructuras, que repercutan en mejora de la productividad empresarial, de créditos equivalentes al 50% de la recaudación normativa de extinto ITE, tal y como se establece el artículo 15 de la Ley 19/1994.

3.2. En la aplicación de los incentivos económicos regionales se desarrollarán debidamente las previsiones del artículo 20 de la ley, dando la máxima prioridad a los dirigidos a las pequeñas y medianas empresas (pymes), promoviendo centros de asesoramiento que faciliten la gestión burocrática y faciliten la rápida creación de nuevas empresas de esa categoría.

3.3. En particular, para permitir una modernización de la actividad turística e impulsar la innovación, los incentivos deben permitir su aplicación a la renovación de la planta alojativa turística, incluyendo desde apartamentos de una llave a hoteles de cinco estrellas, también a los sectores relacionados en la ley: "sectores productivos relacionados con las energías renovables tanto para uso energético como para la desalinización de aguas, el reciclaje y reutilización de productos, la agricultura biológica y de exportación de productos de calidad y las nuevas tecnologías". No puede ser esta una relación limitativa; así en el momento actual se deberían considerar, entre otras, todas aquellas inversiones que

tiendan a reducir las emisiones de dióxido de carbono y a la lucha contra el cambio climático o a la adaptación exigida por el código de edificación de las viviendas y locales canarios.

3.4. Respecto a la línea que el artículo 22 dedica a lo que denomina "Incentivos a la Inversión" y que hace referencia a las actuaciones del Instituto de Crédito Oficial (ICO), sigue siendo de absoluta prioridad lo que establece su apartado 1 "En tanto el producto interior bruto per cápita de Canarias se sitúe por debajo de la media nacional, el ICO tendrá abierta una línea de préstamos de mediación con tipos interés preferentes para financiar inversiones en activos fijos por parte de las pequeña y medianas empresas domiciliadas en Canarias, que sean de nueva creación o que, ya constituidas amplíen, modernicen o trasladen sus instalaciones." El tiempo transcurrido y la evolución económica ha demostrado que es necesario que estos préstamos ICO deben extenderse a la financiación de circulante.

3.5. Las condiciones de estos préstamos, cuya regulación faculta el apartado 2 del artículo al Gobierno de la Nación debería establecer lo siguiente:

• El importe de las líneas de mediación del ICO deberían ascender, al menos, hasta el 1% del PIB canario.

• Se debería prestar especial atención en el diseño de las nuevas líneas del ICO a las especiales circunstancias de Canarias.

• Habrá que reforzar la colaboración entre el ICO y las sociedades canarias de garantía recíproca.

3.6. Por parte del Gobierno de la Nación y en este contexto, con carácter general, deberá prestarse especial atención a los programas de reindustrialización de Canarias, con el objetivo a medio plazo de que la industria alcance al menos el 10% del PIB canario, como garantía de la creación de puestos de trabajo fijos y que requieran un alto nivel de formación, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Industrial de Canarias.

3.7. De cara a la proyección exterior de la economía de Canarias, dentro de una política de cooperación, tiene gran interés la puesta en vigor de la disposición adicional novena "Fomento de las tecnologías agrarias".

Se apoyará la creación en el Archipiélago de un Centro internacional de tecnologías agrarias destinado a favorecer las relaciones económicas con los países de África y de América hispana. Especial interés tendría, dentro de una posible colaboración con el PNUMA, el desarrollo de la agricultura de zonas áridas, en alguna de las islas orientales del Archipiélago.

3.8. Los acuerdos de la Unión Europea sobre importaciones de productos agrarios, competitivos con los tradicionales canarios, hacen necesaria una reorganización de la actividad agraria en esos sectores.

A estos efectos hay que dar eficacia a las previsiones ya incluidas en la Disposición transitoria segunda: Medidas en favor de sectores desfavorecidos.

"1. La Administración General del Estado en colaboración con la Comunidad Autónoma de Canarias, elaborará un plan de ayudas de carácter estructural, dirigidas a la modernización, concentración de la oferta y mejora de la calidad, para las producciones básicas de plátanos, tomates…

2. Para favorecer la competitividad de los productos del comercio de exportación a través de una reestructuración empresarial se fijarán ayudas a los mismos de forma que se garantice la continuidad en las actividades agrícolas."

3.9. El artículo 19 de la ley explicita el carácter estratégico del turismo en la economía canaria por lo que es necesario tomar medidas que incidan en la mejora de su calidad.

A estos efectos, es necesario continuar desarrollando plenamente las previsiones de la disposición transitoria tercera: Plan especial de infraestructuras turísticas, complementario al convenio de colaboración para la ampliación de la estrategia de mejora del espacio público turístico de Canarias suscrito con el Instituto de Turismo de España. Tal y como se establece en esa disposición transitoria: "Atendiendo a la mejora de la calidad precisa para mantener la rentabilidad social del sector turístico en Canarias, la Administración General del Estado en colaboración con la Comunidad Autónoma de Canarias y, en su caso, las corporaciones locales, elaborará un Plan especial de infraestructuras en las áreas turísticas, que servirá de base para un programa de inversiones públicas que permita alcanzar el nivel de calidad necesario del sector".

3.10. Factor fundamental para el progreso de Canarias, dentro de la economía del conocimiento propugnada por la Estrategia de Lisboa, es la formación de los trabajadores. A estos efectos, se hace preciso dar efectividad a lo previsto en el artículo 23 de la ley, Formación profesional: "A efectos de potenciar la creación de empleo, la Administración General del Estado colaborará con la Comunidad Autónoma de Canarias en la elaboración de un Programa especial de formación profesional ocupacional –léase no reglada– en sectores de servicios avanzados. Asimismo, se establecerá un programa especial de becas de desplazamiento para los jóvenes canarios que hayan finalizado su formación profesional y que realicen prácticas en empresas peninsulares y en cualquier Estado miembro de la Unión Europea".

3.11. Como consecuencia de las fuertes discrepancias en los Tribunales y los conflictos con la Administración Tributaria, que son constantes y en aumento, agravados por la actual coyuntura económica, por la fuerte descapitalización de la empresa canaria en los últimos años y las dificultades para su acceso al crédito y para que los incentivos fiscales del REF cumplan su cometido de ser instrumentos eficaces y eficientes en pro del modelo de desarrollo económico elegido en cada momento por la sociedad canaria, es necesario unir a la agilidad de sus procesos de aplicación el máximo nivel de seguridad jurídica. A estos efectos, se propone que en el seno de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado y Comunidad Autónoma de Canarias se cree una subcomisión para analizar la litigiosidad de los incentivos del REF y proponer soluciones mediante las medidas que se propongan al respecto.

En la sede del Parlamento, a 17 de marzo de 2011.- El presidente, Antonio Á. Castro Cordobez.