



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

### XII LEGISLATURA

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 67

## I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

### PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

**Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.**  
**(621/000011)**

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 9  
Núm. exp. 121/000009)

### ENMIENDAS

El Senador Francisco Javier Alegre Buxeda (GPMX), el Senador Luis Crisol Lafront (GPMX), el Senador Tomás Marcos Arias (GPMX) y la Senadora Lorena Roldán Suárez (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Palacio del Senado, 3 de octubre de 2018.—**Francisco Javier Alegre Buxeda, Luis Crisol Lafront, Tomás Marcos Arias y Lorena Roldán Suárez.**

#### ENMIENDA NÚM. 1

**De don Francisco Javier Alegre Buxeda (GPMX), de don Luis Crisol Lafront (GPMX), de don Tomás Marcos Arias (GPMX) y de doña Lorena Roldán Suárez (GPMX)**

El Senador Francisco Javier Alegre Buxeda (GPMX), el Senador Luis Crisol Lafront (GPMX), el Senador Tomás Marcos Arias (GPMX) y la Senadora Lorena Roldán Suárez (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Treinta y cuatro.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Treinta y cuatro. Se modifica el punto 4.º del subapartado D del punto 4 del artículo 27, de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, que queda redactado del siguiente modo:

«4.º Títulos valores de deuda pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, de las Corporaciones Locales canarias o de sus empresas públicas u Organismos autónomos, siempre que la misma se destine a

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 68

financiar inversiones en infraestructura y equipamiento, de mejora y protección del medio ambiente, relativas a servicios sociales o encaminadas a la lucha contra la pobreza y la desigualdad en el territorio canario, con el límite del cincuenta por ciento de las dotaciones efectuadas en cada ejercicio. A estos efectos, el Gobierno de la Nación aprobará la cuantía y el destino de las emisiones, a partir de las propuestas que en tal sentido le formule la Comunidad Autónoma de Canarias, previo informe del Comité de Inversiones Públicas.»

Texto que se modifica:

«4.º Títulos valores de deuda pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, de las Corporaciones Locales canarias o de sus empresas públicas u Organismos autónomos, siempre que la misma se destine a financiar inversiones en infraestructura y equipamiento o de mejora y protección del medio ambiente en el territorio canario, con el límite del cincuenta por ciento de las dotaciones efectuadas en cada ejercicio. A estos efectos, el Gobierno de la Nación aprobará la cuantía y el destino de las emisiones, a partir de las propuestas que en tal sentido le formule la Comunidad Autónoma de Canarias, previo informe del Comité de Inversiones Públicas.»

### JUSTIFICACIÓN

Ampliar el rango de inversiones en las que pueden materializarse las cantidades destinadas a la reserva para inversiones en Canarias.

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 7 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Palacio del Senado, 3 de octubre de 2018.—**Yaiza Castilla Herrera.**

### ENMIENDA NÚM. 2 De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Cinco.**

### ENMIENDA

De modificación.

Modificación del Artículo Uno, Apartado Cinco referente al nuevo artículo 3 Ter. Se modifica el nuevo Artículo 3 Ter, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3 ter. Principios derivados de la atención que deben prestar los poderes públicos para el desarrollo equitativo, la cohesión social y territorial de Canarias.

1. Las medidas compensatorias recogidas en la presente ley tendrán en cuenta, con carácter general, la compensación efectiva de los costes adicionales derivados de la doble insularidad que sufren las Islas no capitalinas.

2. La doble insularidad se entiende como el conjunto de los déficits estructurales y sobrecostes que sufren las islas no capitalinas al tener un menor nivel de inversiones e infraestructuras, falta de servicios públicos esenciales, problemas de conectividad y de distribución de productos y mercancías, entre otros, que influyen negativamente en el desarrollo económico y social de estas islas.

3. Los poderes públicos, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán en consideración, en la aplicación de sus políticas y actuaciones legislativas y reglamentarias, así como en sus decisiones financieras y presupuestarias, el adoptar soluciones a los problemas estructurales que supone la doble

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 69

insularidad, fijando las condiciones específicas para su corrección y debida compensación, especialmente en las actuaciones recogidas en esta Ley.

4. El Gobierno del Estado y el de Canarias promoverán ante la Unión Europea que se tenga en cuenta la corrección y debida compensación de la doble insularidad en las políticas económicas y el conjunto de inversiones destinadas a Canarias.

5. Los poderes públicos promoverán y potenciarán la Responsabilidad Social Corporativa de las Empresas en Canarias.»

### JUSTIFICACIÓN

Es necesario fijar con mayor precisión, en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, el concepto de la doble insularidad para que no sea un término jurídico indeterminado y establecer los mecanismos que cumplan el objetivo de solucionar estos problemas estructurales que afectan a 6 de las 8 islas de Canarias.

### ENMIENDA NÚM. 3

De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Seis**.

### ENMIENDA

De modificación.

Modificación del Artículo Uno, Apartado Seis, referente al Artículo 4, Apartado 6. Se modifica el Apartado 6 del Artículo 4, que queda redactado en los siguientes términos:

«6. Los puertos y aeropuertos de titularidad estatal existentes en Canarias que de conformidad con la legislación vigente están declarados de interés general se consideran a todos los efectos instrumentos esenciales para la integración económica y social de Canarias, ya que contribuyen a su conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico. A tal efecto, por la Administración del Estado se garantizará el mantenimiento de la calificación de los mismos como puertos y aeropuertos de interés general, así como el desarrollo de las inversiones necesarias, no sólo para que estas instalaciones se conserven en condiciones adecuadas de uso, explotación y operatividad, sino también las precisas para la adaptación de dichas infraestructuras a las necesidades de la población, así como a las necesidades singulares de desarrollo económico y social de cada isla y a las condiciones de operatividad que puedan demandarse por la aparición de nuevos flujos de tráfico. Se atenderá de manera específica la adecuada operatividad y adaptación de los puertos y aeropuertos de interés general ubicados en las islas no capitalinas, asegurándose que en estos últimos se realicen las remodelaciones necesarias en sus instalaciones para que puedan fijar rutas aéreas con el resto del territorio nacional y el extranjero.

Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias son igualmente infraestructuras esenciales para la integración económica y social de Canarias ya que, bien por sí mismos o por la interconexión con tráficos que se generan o tienen su destino en puertos de interés general del Estado, contribuyen a la conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico de Canarias.»

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en el sentido de que la mejor o peor conectividad del aeropuerto de una isla afecta, indudablemente, a su desarrollo económico y social. En consecuencia, se pone de manifiesto que las inversiones en estos aeropuertos deben perseguir el fin social y el interés general de responder a las necesidades de la población.

Además, hay que consignar que es preciso solucionar los déficit estructurales de algunos aeropuertos cuyas instalaciones actuales no permiten la llegada de vuelos de territorio peninsular, ni internacionales.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 70

### ENMIENDA NÚM. 4

De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Modificación del Artículo Uno, Apartado Siete, referente al Artículo 5, Apartado 6. Se modifica el Apartado 6 del Artículo 5, que queda redactado en los siguientes términos:

«6. Asimismo, con el fin de garantizar las comunicaciones aéreas interinsulares y entre las Islas Canarias y el resto del territorio nacional, el Gobierno de la Nación podrá establecer obligaciones de servicio público, priorizando a las islas no capitalinas que no tengan rutas aéreas permanentes ni directas y, asegurándose, que estas rutas tengan una frecuencia de al menos dos conexiones diarias en ambos sentidos.»

#### JUSTIFICACIÓN

La conectividad entre las islas no capitalinas y las capitalinas es prioritaria para permitir a la población, por ejemplo, acceder a servicios públicos esenciales como los centros hospitalarios de referencia, entre otros.

Así mismo, la falta de conexiones diarias directas a las islas de Tenerife y Gran Canaria está lastrando las oportunidades de negocio y de creación de empleo por parte de empresas y autónomos de las islas no capitalinas: en definitiva, nuestro desarrollo económico y social. Todo lo anterior, por la falta de conexiones correctas y oportunas, que sin lugar a dudas constituye, además, un factor limitante que afecta (negativamente) al desarrollo de la actividad turística en islas como La Gomera y El Hierro, ya que sus aeropuertos, de momento, no permiten el flujo internacional de pasajeros y mercancías.

### ENMIENDA NÚM. 5

De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Ocho**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el subapartado a) del Apartado 1, del Artículo 6 del que queda redactado en los siguientes términos:

«a) El porcentaje de bonificación aplicable a los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre la Comunidad Autónoma de Canarias y el resto del territorio nacional será del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular, y en los viajes interinsulares será asimismo del 50 por ciento de dicha cuantía. Estas bonificaciones serán aplicables también al vehículo de los residentes canarios que realicen estos trayectos.»

[...]

#### JUSTIFICACIÓN

El movimiento de personas entre las Islas Canarias y entre Canarias y el resto del territorio español, por transporte marítimo, suele llevar aparejado el uso de vehículos por la necesidad de movilidad que

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 71

existe. En consecuencia, no bonificar la tarifa que se paga por el vehículo resta efectividad al fin pretendido por dichas medidas que no es otro que la cohesión territorial, económica y social.

### ENMIENDA NÚM. 6

De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Ocho**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade al Artículo Uno, Apartado Ocho, referente al Artículo 6, un nuevo Apartado 4, que queda redactado en los siguientes términos:

«4. Dentro del respeto a la normativa comunitaria y al principio de libertad tarifaria, el Gobierno de la Nación y el Gobierno de Canarias podrán establecer mecanismos de seguimiento y transparencia de los precios reales (con y sin bonificación aplicada) que fijan las compañías aéreas y marítimas para los trayectos susceptibles de las bonificaciones establecidas en el Apartado 1 del presente artículo. Asimismo, la Administración competente impondrá las sanciones oportunas en caso de prácticas fraudulentas y contrarias a Derecho.»

#### JUSTIFICACIÓN

El movimiento de personas entre las Islas Canarias y entre Canarias y el resto del territorio español, por transporte marítimo, suele llevar aparejado el uso de vehículos por la necesidad de movilidad que existe. En consecuencia, no bonificar la tarifa que se paga por el vehículo resta efectividad al fin pretendido por dichas medidas que no es otro que la cohesión territorial, económica y social.

### ENMIENDA NÚM. 7

De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veinte**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al Artículo Uno, Apartado Veinte, referente al Artículo 16, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 16. Principio general.

Para garantizar una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias, se creará una Comisión Mixta y se establecerán mecanismos de coordinación de carácter sectorial entre ambas Administraciones que sean necesarios para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Económico Fiscal de las islas Canarias.

De cuantas reuniones se produzcan y de todo lo que se debata y acuerde en ellas se levantará acta y se trasladarán las mismas a los grupos parlamentarios del Parlamento de Canarias para su conocimiento.»

### JUSTIFICACIÓN

La suma importancia del Régimen Económico y Fiscal de Canarias en el desarrollo del Archipiélago exige que se dé la máxima transparencia a los trabajos y acuerdos de la Comisión Mixta y a los mecanismos de coordinación de carácter sectorial que se fijen, dando cuenta de ello al Parlamento de Canarias: para poder realizar la adecuada acción política tendente al aseguramiento de la financiación correcta de estas medidas económicas y de cumplimiento del REF.

### ENMIENDA NÚM. 8 De doña Yaiza Castilla Herrera (GPMX)

La Senadora Yaiza Castilla Herrera (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Treinta**.

### ENMIENDA

De modificación.

Modificación del Artículo Uno, Apartado Treinta, referente al Artículo 24. Se modifica el Artículo 24, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 24. Medidas en favor del sector primario.

1. El Gobierno del Estado y el Gobierno de Canarias se fijan como objetivos el de alcanzar una mayor capacidad de autoabastecimiento, y garantizar el futuro y el desarrollo a medio y largo plazo de los sectores agrícola, ganadero y pesquero de Canarias, en su condición de región ultraperiférica, incluidas la producción, la transformación y la comercialización de los productos locales, impulsando la agricultura, la ganadería y la pesca, fomentando la competitividad y la innovación en el sector, y apoyando a las cofradías de pescadores, a las pequeñas y medianas empresas y al desarrollo de cooperativas agrícolas y ganaderas que favorezcan la concentración de la oferta.

2. Para garantizar la competitividad de los sectores agrícola y ganadero de Canarias, el Gobierno de la Nación consignará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado una dotación suficiente para garantizar el 100 por 100 de la aportación nacional de las medidas de fomento de las producciones agrícolas locales autorizada por la Unión Europea en el marco del Programa de Opciones Específicas de Alejamiento e Insularidad (POSEI).

3. Con la finalidad de fomentar la contratación de seguros agrarios en las Islas que ayude a garantizar la renta de las y los productores mediante su protección frente a adversidades climáticas y otros riesgos naturales, el Gobierno de la Nación consignará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado una dotación suficiente para incrementar en un 65 % la subvención base que en cada momento establezca la Entidad Estatal de Seguros Agrarios (ENESA) para los seguros agrarios de aplicación en Canarias.

4. Con el fin de conservar las variedades agrícolas y razas ganaderas locales, en grave peligro de erosión genética, que son la base para diferenciar las producciones locales y facilitar su valorización comercial, el Gobierno de la Nación dispondrá anualmente en los Presupuestos Generales del Estado de una dotación específica para promover bancos de conservación de recursos fitogenéticos y zoogenéticos locales y para apoyar la preservación *in situ* de estas variedades y razas por parte de los agricultores y ganaderos.

5. Con el fin de garantizar la competitividad y el mantenimiento del sector pesquero de Canarias, el Gobierno de la Nación consignará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado una dotación suficiente para financiar la instalación de equipamientos y estructuras pesqueras en los puertos de Canarias desde donde faenan los pescadores profesionales de las Islas Canarias.

6. Con el fin de salvaguardar los métodos tradicionales de pesca sostenible y los empleos de los pescadores profesionales de Canarias, El Gobierno de la Nación se asegurará de establecer un porcentaje de reserva para Canarias, no inferior al 15 % en los criterios del reparto de cuotas de captura de especies que puedan ser susceptibles de ser capturadas en aguas de las Islas Canarias, como compensación específica que cumpla con dicho fin.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 73

7. Los poderes públicos apoyarán la utilización de productos agrícolas, ganaderos y pesqueros locales en los establecimientos turísticos de Canarias.

8. El Gobierno del Estado y el Gobierno de Canarias impulsarán las medidas y actuaciones oportunas para evitar el despoblamiento de las zonas rurales de Canarias, así mismo contribuirán a fomentar la renovación generacional tanto en el sector agrario, ganadero como pesquero mediante el apoyo a los jóvenes para que se formen y desarrollen alguna de estas actividades profesionalmente. Al mismo tiempo, debe asegurarse la participación activa y el empoderamiento de la mujer en el sector primario.

9. Se apoyará la creación en el Archipiélago de un Centro Internacional de Tecnologías Agrarias destinado a favorecer las relaciones económicas con Europa y los países de África Occidental y de América Latina.»

### JUSTIFICACIÓN

Dentro del apoyo al sector primario se deben poner los medios para incluir medidas que permitan la pervivencia del sector pesquero de Canarias que ha sido muy castigado a lo largo de los últimos años, facilitando su labor con las inversiones oportunas.

También se deben subsanar las injustas cuotas de captura asignadas a Canarias en las últimas décadas, lo que ha supuesto la amenaza de desaparición del sector pesquero en las islas: al que se debe premiar de alguna forma por su apuesta decidida por modelos de pesca sostenibles que permiten la regeneración y el mantenimiento de las especies que son objeto de pesca.

Por último, es importante que las medidas de apoyo rural vayan de la mano de una oportuna planificación y acciones para conseguir, entre otros objetivos: que se produzca el empoderamiento de la mujer en este sector y la renovación generacional de la que están tan necesitadas las zonas rurales de Canarias.

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 34 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Palacio del Senado, 3 de octubre de 2018.—El Portavoz, **Ramón María Espinar Merino**.

### ENMIENDA NÚM. 9

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título del Proyecto de Ley**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Título de la Ley, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias.»

### JUSTIFICACIÓN

Las enmiendas que presentamos al articulado de la Ley de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias apuntan todas a un mismo sentido: la necesidad de reconfigurar esta herramienta, que materializa normativamente el acervo del Archipiélago, principalmente como dinamizadora de su desarrollo social, abogando por igualar en derechos y oportunidades a su población, sin que el hecho de residir en una isla capitalina o no, se convierta en un hándicap para la realización de dicho objetivo de progreso. Este desarrollo social solamente puede alcanzarse a través de la incentivación del desarrollo económico del

territorio, que debe pasar de manera forzosa por su diversificación e internalización, pero conservando y garantizando siempre el futuro de las producciones agrícolas y ganaderas insulares, sin que ello suponga dejar a un lado la inversión en investigación, desarrollo e innovación tecnológica, la asunción de unos mayores niveles de responsabilidad social corporativa y responsabilidad social empresarial, la apuesta por las energías renovables y procesos de reciclaje y descontaminación, así como la articulando medidas para el mantenimiento y mejora de infraestructuras fundamentales, como centros hospitalarios, espacios públicos turísticos, carreteras, puertos y aeropuertos, así como las pertinentes bonificaciones al transporte de personas y mercancías. Todo ello sin renunciar a la implementación de planes de empleo, planes turísticos estratégicos e infraestructuras educativas, igualmente necesarias para un desarrollo equilibrado de la sociedad canaria. Visto esto, el cambio que proponemos en la denominación de esta Ley, responde a la necesidad de actualizar sus contenidos y resumir mejor su finalidad.

### ENMIENDA NÚM. 10

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Artículo 1. Finalidad de la Ley.

La presente Ley tiene como finalidad:

- a) La actualización de los aspectos sociales, económicos y fiscales del tradicional Régimen Económico y Fiscal de Canarias.
- b) Garantizar que la ~~lejanía e insularidad~~ ~~lejanía e insularidad~~ el carácter insular y atlántico, y las limitaciones estructurales permanentes de Canarias, que la convierten en región ultraperiférica de la Unión Europea de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento, son compensadas a través de políticas específicas y suficientes.
- c) Desarrollar un conjunto estable de medidas sociales, económicas y fiscales encaminadas a promover la unidad y complementariedad entre las islas, el su desarrollo igualitario y la cohesión económica, social y territorial de Canarias, velando en particular por la efectiva atención de las circunstancias que padecen las Islas no Capitalinas.
- d) Fomentar la creación de empleo de calidad en las Islas, la diversificación de su modelo productivo, la protección de su medio natural, el aumento de sus niveles de soberanía alimentaria y energética, la administración equilibrada de sus recursos naturales finitos, así como la descarbonización de su modelo energético, el incremento de las ayudas destinadas a la I+D+I, además de la internacionalización de la economía canaria a través de la promoción del ~~Canarias~~ Archipiélago como plataforma atlántica para la paz, el desarrollo humano y la buena vecindad entre los continentes africano, americano y europeo.

#### JUSTIFICACIÓN

La constante apelación a la insularidad y la lejanía que figura en el apartado b) como concepto político válido para definir el estatus geográfico del archipiélago, además de imprecisa y peyorativa, sólo describe parcialmente la ubicación de Canarias con respecto al resto del Estado español y del continente europeo, y lo hace además desde un punto de vista eurocéntrico que menosprecia las potencialidades de la situación cartográfica de las islas, paradójicamente enaltecidas por las Leyes que han precedido a esta a lo largo de la historia. Aludir a la insularidad y a la lejanía de Canarias se ha convertido en un mantra para determinados grupos políticos, que han integrado este vocabulario en sus discursos, unas veces de manera acrítica y otras apelando a un impreciso sentimiento victimista que flaco favor hace a la defensa de los intereses de esta Comunidad Autónoma. Un término más correcto y con connotaciones mucho menos problemáticas para apalabrar el estatus diferenciado que ostenta el archipiélago en relación al contexto

estatal, comunitario e internacional es aquel que define su ubicación geográfica exacta, sin ambigüedades; hablamos de su atlanticidad, defendido de manera brillante por varios académicos isleños durante nuestra historia reciente. El escritor y político Luis Rodríguez Figueroa, por ejemplo, alias «Guillón Barrús», ya hablaba a principios del siglo XX de «atlantismo» para destacar el carácter extrovertido de la economía, la cultura y el sistema político isleño, sin duda vinculado a su localización oceánica. Y casi ochenta años más tarde otro escritor y también político canario, Juan Manuel García Ramos, definía la «atlanticidad» como la mejor de las vías para acreditar el «carácter consular de la cultura de Canarias», lo cual sirve para resumir la pluralidad de orígenes que identifican en todos esos ámbitos a sus gentes. Desde el punto de vista de la economía, el profesor Antonio Macías también ha apoyado esta tesis al definir el archipiélago en numerosos artículos científicos como un espacio históricamente caracterizado por su condición «insular y atlántica». Nuestra intención con esta enmienda no es otra que hacer justicia a la realidad del territorio archipelágico, apoyándonos en razones suficientemente sostenidas desde diferentes ámbitos de la actividad académica isleña, a la par que alejada de cualquier categorización ambigua o discutible.

Por otra parte, la modificación del apartado c) pretende completar los objetivos definidos en esta Ley por el Régimen Social, Económico y Fiscal, asumiendo como prioridad una idea que ha sido defendida, por otra parte, en infinidad de ocasiones por los sucesivos gobiernos autonómicos de Canarias, llegando a formar incluso parte de su propaganda y mensajes electorales. En este sentido, la apelación a la unidad de las islas debe entenderse como una apelación a superar, también en términos políticos, el carácter insular, y por tanto, fragmentado que nos impone el medio físico, y que, en demasiadas ocasiones, se ha traducido al terreno sociológico como la manifestación de diversas dinámicas de enfrentamiento entre las islas, popularmente denominadas como «insularistas», las cuales han supuesto un constante impedimento a la consecución de objetivos unitarios por parte de las administraciones públicas canarias. En el mismo apartado, cabe mencionar que la citación expresa del «desarrollo igualitario y la cohesión económica» como metas y ejes irrenunciables de esta Ley, tienen que ver con esa misma realidad en la medida en que buscan reafirmar el mensaje final del apartado en el que se menciona explícitamente la necesidad de velar por una «efectiva atención a las circunstancias que padecen las «Islas no Capitalinas».

En el apartado d) se recogen los principios fundamentales que deben regir el cambio de modelo productivo en el archipiélago, encaminado a reducir sus niveles de dependencia del exterior, y por tanto, a aumentar su soberanía en dos ámbitos estratégicos como son el sector alimentario y el energético, y todo ello tomando en cuenta los principios por los que se rige la sostenibilidad ambiental. El objetivo es adecuar una herramienta fundamental para el desarrollo económico de las Islas como es la parte económica del Régimen Social, Económico y Fiscal para ponerlo al servicio de uno de las metas colectivas más acuciantes para nuestra tierra: fortalecer nuestra economía al tiempo que se combaten los efectos del cambio climático. Y todo ello insertos en un contexto que no olvide la ubicación atlántica del Archipiélago y sus cualidades como «plataforma atlántica para la paz, el desarrollo humano y la buena vecindad entre los continentes africano, americano y europeo».

### ENMIENDA NÚM. 11

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Dos.**

#### ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir el Artículo Único. Dos:

Artículo 2. Principio de libertad comercial.

1. Se ratifica el principio de libertad comercial de importación y exportación, en virtud del cual todas las mercancías podrán ser importadas y exportadas sin restricciones cuantitativas y sin más limitaciones que las siguientes:

a) Las que obedezcan a razones sanitarias, medio ambientales, de orden público u otras internacionalmente admitidas.

b) Las derivadas de las disposiciones generales y específicas para Canarias del Derecho comunitario.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 76

2. En desarrollo del principio establecido en el apartado anterior, en Canarias no será de aplicación ningún monopolio sobre bienes y servicios, tanto de carácter fiscal como de cualquier otro tipo, excepto en aquellas materias que, de acuerdo, con lo dispuesto en el artículo 128.2 de la Constitución, tengan la consideración de servicios esenciales reservados por Ley al sector público. Asimismo habrá que regular los monopolios naturales y posiciones dominantes en los mercados más fraccionados o pequeños del Archipiélago, fomentando la sostenibilidad y diversificación del mercado canario.

### JUSTIFICACIÓN

A nadie se le escapa el hecho de que el mercado canario está marcado por una serie de condicionantes que lo hacen diferente a los mercados peninsular y comunitario. El carácter discontinuo del territorio y su posición destacada en clave geoestratégica, han favorecido la extroversión atlántica de un territorio cuyo modelo de crecimiento económico ha dependido de la operatividad de su estrategia productiva, orientada específicamente hacia el comercio exterior, los servicios derivados de esta apuesta y la necesidad de captar las rentas de situación que este generaba. Sin embargo, la traducción interna de ese escenario de libertad comercial transnacional ha tenido entre sus principales consecuencias la enorme dependencia del Archipiélago del exterior, que actualmente registra niveles inaceptables en la medida que no prevén la sostenibilidad de nuestro sistema. Las evidentes limitaciones de la geografía insular para producir en extenso determinados tipos de bienes han generado un flujo histórico de bienes y servicios que por diversas razones no podían ser generados en las Islas. Pero también es cierto que esa misma lógica no siempre ha operado con respecto a la producción que sí poseía cierto grado de viabilidad, pero que al calor de las exenciones que hacía posible nuestro acervo, desincentivaban al mercado interno, premiando en su defecto la importación. Este fenómeno ha contribuido sobremedida a moldear la escena productiva insular de tal forma, que es posible encontrar paisajes económicos en Canarias que escapan a toda lógica económica, además de poner marginar y poner al borde de la desaparición ciertas actividades, algunas de las cuales resultan imprescindibles para el abastecimiento de sectores clave como el alimentario, el energético o el de los servicios. La otra cara de esta moneda la describen los monopolios naturales generados en torno a actividades que no encuentran ningún tipo de competencia reseñable, debido a las propias condiciones del tejido insular, y también a determinadas decisiones que se toman en las administraciones, afectando estos desajustes, por norma general, a la mayoría de la población, que no sólo observa como el acceso a determinados bienes e insumos se complica o se encarece, sino que también se enfrenta a los efectos de la desarticulación de algunos componentes del mercado canario, como el desempleo o la falta de diversificación, que en no pocos casos debe leerse como una carencia de oportunidades productivas en las Islas, lo que entorpece el deber de estos espacios de abastecer a la población local, y a la vez detiene por segmentos la internacionalización de nuestra economía. Como posible cura ante esta situación de desequilibrio, proponemos esta enmienda que redundará en la toma de conciencia por parte de las administraciones de la Comunidad Autónoma y del Estado de esta realidad, así como el deber legislativo de actuar para asegurar, como principios rectores, la sostenibilidad y diversificación del mercado canario.

### ENMIENDA NÚM. 12

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Único. Cuatro.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Cuatro.

Artículo 3 bis. Principios derivados de la consideración de Canarias como región ultraperiférica.

1. Teniendo en cuenta la lejanía atlántica, la insularidad y las limitaciones estructurales permanentes que confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica reconocida por el artículo 349 del Tratado de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 77

Funcionamiento de la Unión Europea, los ciudadanos canarios deben disfrutar de las mismas oportunidades que las que prevalecen en el conjunto de la Unión Europea, debiéndose modular a tal fin la actuación estatal en las políticas económicas y fiscales.

2. Atendiendo a la consideración de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea, el Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias comprenderá un conjunto de medidas económicas y fiscales destinadas a garantizar la cohesión económica, social y territorial del Archipiélago y la competitividad productiva y sostenibilidad de todos los sectores económicos.

3. Los poderes públicos, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán en consideración, en la aplicación de sus políticas y actuaciones legislativas y reglamentarias, así como en sus decisiones financieras y presupuestarias, la condición de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea, fijando las condiciones específicas para su aplicación en el archipiélago. Esta valoración habrá de tener en cuenta ámbitos tales como la política aduanera, la política de transportes y telecomunicaciones y sus infraestructuras, el mercado interior, la política comercial interior y exterior, las políticas energética y medioambiental, puertos y aeropuertos, la política fiscal, las zonas francas, internacionalización, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, política industrial y las condiciones de acceso a las ayudas públicas, las políticas destinadas a la promoción del empleo, a la mejora de la investigación, el desarrollo y la innovación, la política social y sus infraestructuras, especialmente aquellas destinadas a servicios básicos como la educación, la formación y la atención sanitaria, además de los planes de desarrollo turístico estratégicos.

### JUSTIFICACIÓN

Las personas trabajadoras de las Islas se enfrentan a un marco laboral que difiere ampliamente del contexto imperante en el resto del Estado y de la Europa continental, manifestando características que se asemejan más con el resto de Regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea. En estos territorios, de hecho, es usual encontrarse con elevados niveles de dependencia social y económica, tasas de desempleo situadas muy por encima de la media de sus respectivos marcos estatales, niveles de precarización desorbitados, modelos productivos con escasa diversificación y bolsas de pobreza inaceptables. Y ello a pesar de que desde hace dos décadas las instituciones comunitarias se han mostrado sensibles a la realidad específica de estos territorios. El Tratado de Ámsterdam, firmado en 1997, definió la base jurídica del concepto de Región Ultraperiférica por primera vez. Mientras que el Tratado de Lisboa vino a fortalecer esa base mediante el reconocimiento de las características especiales de este tipo de emplazamientos, todos ellos extracontinentales, así como la necesidad de tomar medidas específicas para impulsar su desarrollo. Además de esto, las propias regiones ultraperiféricas se han organizado para unificar criterios y cooperar a la hora de actuar políticamente, garantizando con ello el abordaje mancomunado de sus problemáticas fundamentales por parte de la Unión. Fruto de estas iniciativas, la Comisión Europea ha publicado desde 2004 Comunicaciones específicas destinadas a impulsar las políticas de crecimiento de las Regiones Ultraperiféricas. Hablamos, por ejemplo, de la COM 343, la 543 o la 507 y 642. Todas ellas destinadas a asegurar su productividad a través de la promoción de la Investigación, el Desarrollo y la innovación o la definición de objetivos específicos en materia de empleo, comercio, agricultura y aprovechamiento marítimo, y que incluso han incidido en el ámbito de la sostenibilidad ambiental, con la vista puesta siempre en la mejora de sus indicadores sociodemográficos, que deben promover la reducción de la dependencia estructural de tales escenarios, al tiempo que se promueve un desarrollo económico y social estable y equitativo para el conjunto de su población a través de la mejora de su cobertura de servicios públicos. Objetivos todos que están incluidos dentro del marco de la Estrategia Europa 2020, los cuales han sido suscritos por parte de aquellos países que poseen Regiones Ultraperiféricas contenidas en sus límites como Estado-nacional.

Concretando algo más estos datos, el archipiélago canario, reconocido como Región Ultraperiférica ya en el Tratado de Amsterdam, poseen la mayoría de las especificidades que legitiman su inclusión en tal categorización. A la ubicación atlántica del archipiélago y sus reducidas dimensiones con respecto al resto de Comunidades Autónomas españolas continentales, habría que añadir las bondades de su climatología y su rico patrimonio natural y cultural. Pero también es preciso incluir en este cómputo de peculiaridades, aquellas que la sitúan al territorio insular como uno de los más desiguales de España y Europa. Esta realidad entra en contradicción con la estrategia decenal descrita por la Unión en sus objetivos Europa 2020, que planean, entre otras aspiraciones, reducir en 20 millones el número de personas en riesgo de exclusión social y que el 75 % de la población activa tenga empleo en la zona euro. Estos niveles de inequidad también

se alejan de lo sostenido por el Estatuto de los Trabajadores de España, que garantiza en su artículo 4 el derecho a la ocupación efectiva, la promoción, la formación profesional en el trabajo y la no discriminación directa o indirectamente «por razones de sexo, estado civil, edad dentro de los límites marcados por esta ley, origen racial o étnico, condición social, religión o convicciones, ideas políticas, orientación sexual, afiliación o no a un sindicato, así como por razón de lengua, dentro del Estado español». Y, de la misma manera, también desafía a los contenidos de nuestra propia Constitución, que prevé en su artículo 9.2 la salvaguarda de la «igualdad de oportunidades y la no discriminación». Mientras que en el artículo 35.1 se promueve con claridad el «derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades». Semejante panorama ha servido para evidenciar las carencias que posee el modelo productivo canario, excesivamente orientado hacia el sector servicios, concretamente el turístico, pero ineficientemente desarrollado en otros ámbitos y sectores complementarios de la economía canaria, como pudieran ser un turismo basado en criterios de calidad, la Investigación, el Desarrollo y la Innovación o la ampliación de la cobertura de sus servicios públicos esenciales, amén de otros campos propios del tercer sector. Todo ello ha contribuido a empeorar la situación social de las personas que residen en las islas, acrecentada por la crisis que hemos padecido durante la última década, que ha dejado entrever las importantes carencias que manifiestan los servicios públicos de las islas, que junto al sistema de prestaciones por desempleo han sido incapaces de englobar el amplio margen de población que se ha visto sometida a una situación de privación de medios económicos sin precedentes dentro del periodo democrático reciente. Todos estos factores han provocado un aumento dramático en los niveles de pobreza en el Archipiélago, modificando las condiciones de trabajo de la mayoría social, ahora determinadas por la temporalidad, la precariedad y los bajos salarios, afectando gravemente a las condiciones de vida de una parte importante de la sociedad canaria. Ante esta situación, consideramos imprescindible que desde los poderes públicos se haga un esfuerzo por aumentar la cobertura de nuestro sistema de servicios públicos a través de la inclusión de dicha meta en herramientas clave para entender y mantener las especificidades que históricamente han definido al Archipiélago, como es el caso de nuestro Régimen Social, Económico y Fiscal, cuya vertiente económica no debería bajo ningún concepto eludir las enormes desigualdades que padece la sociedad canaria, promoviendo, tal y como lo hemos definido en enmiendas anteriores, la búsqueda de la «cohesión económica, social y territorial» y el «desarrollo igualitario» entre su población. De ahí el sentido de esta enmienda.

### ENMIENDA NÚM. 13

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Seis.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Seis.

Artículo 4. Principios de continuidad territorial y libertad de transporte.

1. Los servicios de transporte aéreo y marítimo, de personas y mercancías, se regirán por los principios de continuidad territorial en razón a la naturaleza insular y ultraperiférica de Canarias y la libertad de transporte, en los términos previstos en esta Ley, en las normas que la desarrollen, en las disposiciones comunitarias y Convenios Internacionales de aplicación.

2. Los principios de continuidad territorial y de libertad de transporte marítimo y aéreo consagrados en el apartado anterior, alcanza a todo tipo de servicios, regulares o no, de carácter interinsular, nacional, e internacional.

3. Dichos principios alcanzan, igualmente, a todos los servicios auxiliares del transporte marítimo, y aéreo, los cuales podrán ser prestados directamente por las propias compañías, o contratados por éstas a terceras empresas no necesariamente de transporte.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 79

4. Para lograr la competitividad una mayor productividad de los puertos y aeropuertos con respecto de otros que por su cercanía geográfica puedan resultar de uso alternativo, en Canarias se establecerán reducciones o bonificaciones sobre las tasas portuarias y aeroportuarias 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 tasas vinculadas al tráfico de contenedores.

5. Teniendo en cuenta la condición de región ultraperiférica de Canarias y la dependencia del transporte aéreo para garantizar la movilidad de sus residentes, el Estado promoverá ante la Unión Europea una excepción al sistema de comercio de emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación establecido por la Directiva 2008/101/CE para los vuelos entre un aeropuerto ubicado en la región ultraperiférica de Canarias y otro aeropuerto del Espacio Económico Europeo.

6. Los puertos y aeropuertos de titularidad estatal existentes en Canarias que de conformidad con la legislación vigente están declarados de interés general se consideran a todos los efectos instrumentos esenciales para la integración económica y social de Canarias, ya que contribuyen a su conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico. A tal efecto, por la Administración del Estado se garantizará el mantenimiento de la calificación de los mismos como puertos y aeropuertos de gestión pública categorizados como de interés general, así como el desarrollo de las inversiones necesarias, no sólo para que estas instalaciones se conserven en condiciones adecuadas de uso, explotación y operatividad, sino también las precisas para la adaptación de dichas infraestructuras a las condiciones de operatividad que puedan demandarse por la aparición de nuevos flujos de tráfico. Se atenderá de manera específica la adecuada operatividad y adaptación de los puertos y aeropuertos públicos de interés general ubicados en las islas no capitalinas.

Los puertos públicos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias son igualmente infraestructuras esenciales para la integración económica y social de Canarias ya que, bien por sí mismos o por la interconexión con tráfico que se generan o tienen su destino en puertos de interés general del Estado, contribuyen a la conectividad, vertebración, cohesión social y desarrollo económico de Canarias.

Una parte de los beneficios devengados de la utilización de estas infraestructuras se destinarán a la reposición, ampliación, mejora y adecuada explotación de sus instalaciones y servicios, fomentando la creación de empleo de calidad asociado a las mismas.

### JUSTIFICACIÓN

Consideramos totalmente desacertada la propuesta contenida en el apartado 5, que propone aplicar una «excepción al sistema de comercio de emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación establecido por la Directiva 2008/101/CE» en los vuelos que transiten entre un aeropuerto isleño y otro del Espacio Económico Europeo, en atención a la condición de Canarias como región ultraperiférica. Huelga recordar que el Estado español no ha cumplido como debe con los compromisos alcanzados a nivel internacional y comunitario en la lucha contra el cambio climático, y que, dentro del organigrama estatal, el archipiélago canario es la segunda comunidad autónoma en la que más han crecido las emisiones de CO<sub>2</sub> (según el Informe del Observatorio de la Biodiversidad (OS) «Cambio climático por comunidades autónomas»). Como consecuencia de estos malos resultados, el incremento de la temperatura en las Islas es ya una realidad, y a este preocupante dato se suman otros fenómenos como la presencia excesiva de polvo sahariano, el cual ha incidido directamente en el aumento de la frecuencia e intensidad de los incendios registrados en nuestra tierra. Si a esto se suman los escasos niveles de descarbonización que enfrenta la economía de las Islas, especialmente dependiente de la generación de energías contaminantes, sobre todo en lo que tiene que ver con el desarrollo del sector servicios, nos encontramos con una realidad tan paradójica como desoladora. La comunidad canaria, que reúne unas condiciones inigualables para el desarrollo de energías limpias, no ha sabido rentabilizar dicha ventaja para aplicar las últimas innovaciones en el sector a todos los niveles, desde el funcionamiento de sus administraciones públicas, hasta su legislación, que bien podría haber propiciado un contexto favorable al autoconsumo de energías renovables, bonificaciones a todas aquellas entidades privadas que opten por una transición hacia un modelo de producción más sostenible, incluidas las compañías que se ocupan de su producción y especialmente a los grupos empresariales que se dedican al turismo, reportando así beneficios para el medio natural y, cómo no, para los propios consumidores. Por todas estas razones consideramos que la modificación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal, en la medida en que hemos propuesto, vía enmienda, que uno de sus objetivos elementales sea «fomentar la diversificación de su modelo productivo, el aumento de sus niveles de soberanía alimentaria y energética, así como la descarbonización de su modelo energético». En

este sentido, estaría reñido establecer excepciones a las directivas europeas en materia de emisiones de gases contaminantes al medio, al mismo tiempo que se promueve «el autoconsumo y la introducción de energías renovables» en las Islas. Luego, proponemos la supresión del apartado 5 del artículo 4 en esta propuesta de modificación de Ley. En el apartado 6 proponemos la eliminación del apelativo «de interés general» con la idea de no excluir de la atención «específica de la adecuada operatividad y adaptación de los puertos y aeropuertos» ubicados en las islas no capitalinas que no hayan recibido la calificación de infraestructuras de interés general, pues, estamos convencidos que de no realizar esta modificación se estaría dando un trato desigual a aquellos territorios a los que se pretende beneficiar, pero qué, por diversos factores entre los que no puede descartarse, precisamente, la falta de financiación, no poseen unas infraestructuras de transporte adecuadas para recibir dicha categorización. En total consonancia con el razonamiento anteriormente descrito, incluimos un párrafo final cuyo destino es reforzar aún más la apuesta de la presente Ley en materia de sostenibilidad ambiental, propugnando que las tasas y precios públicos devengados de la utilización de las infraestructuras de transporte de interés general en las Islas, se destinen a la «reposición, ampliación, mejora y mejora y adecuada explotación de sus instalaciones y servicios». Una tarea que no debería desligarse bajo ningún concepto del fomento del «empleo de calidad asociado a las mismas». Por último, las modificaciones incluidas en el apartado 1 responden a cuestiones de corrección gramatical.

### ENMIENDA NÚM. 14

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Artículo 5. Liberalización de servicios.

1. No se aplicará en Canarias ningún monopolio sobre los servicios de transporte marítimo exterior o interior ni de transporte aéreo nacional o internacional, modificándose o revocándose las condiciones en que las compañías nacionales tengan otorgada o autorizada la prestación de dichos servicios en régimen de exclusividad o monopolio.

2. Respecto al transporte aéreo por compañías extranjeras desde, hacia y en tránsito por el archipiélago se aplicarán los principios de máxima flexibilidad que sean compatibles con la política aérea estatal y comunitaria con el objeto de permitir la conexión directa de las islas Canarias con otros países, especialmente de África y América, en particular en lo relativo a la aplicación de la quinta libertad del aire, y potenciar así su papel como centro de distribución de tráficos de pasajeros y carga entre los tres continentes, siendo no obstante necesario garantizar que los proyectos que puedan presentarse por los operadores aéreos acrediten solvencia técnica y económica, cumplan los requisitos mínimos de seguridad en la conectividad y resulten beneficiosos para Canarias.

3. Para el transporte de cualquier tipo de mercancías se permitirá el libre aprovechamiento de la capacidad de carga en los vuelos tanto regulares como no regulares, incluyendo «charters», que se efectúen desde, hacia y en tránsito por el archipiélago canario.

4. No se aplicará monopolio alguno en los servicios de asistencia en tierra a aeronaves, a pasajeros y a mercancías. Las compañías aéreas podrán realizar estos servicios libremente, por sí mismas, o bien contratar su realización con empresas no necesariamente aéreas, debiendo ajustar la prestación de dichos servicios a la estructura y capacidad de cada aeropuerto y satisfacer los requisitos técnicos y administrativos que resulten de aplicación en la procura de garantizar la seguridad en la conectividad y la calidad del servicio.

5. Las líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular de cabotaje entre la península y Canarias estarán sometidas a un régimen de autorización administrativa. La Administración competente establecerá, cuando así lo requieran las circunstancias, obligaciones de servicio público, para garantizar el servicio en todos los tráficos interinsulares, así como entre las Islas Canarias y la península el resto del Estado.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 81

6. Asimismo, con el fin de garantizar las comunicaciones aéreas interinsulares y entre las Islas Canarias y el resto del territorio nacional, el Gobierno de la Nación deberá establecer obligaciones de servicio público, mostrándose especialmente sensible con la situación del transporte en las islas no capitalinas, además de realizar revisiones periódicas sobre el estado de las rutas que cuenten con dicha categorización, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y la prestación de un servicio adecuado a las personas usuarias.

7. Por su naturaleza insular y su condición ultraperiférica, el sistema portuario y aeroportuario en Canarias presenta requerimientos específicos cuya finalidad es garantizar la libertad de circulación de sus residentes y familiares directos en primer grado de consanguinidad, su conectividad general entre islas y con el territorio continental. Ello comportará, en el ámbito de la política general de transportes, un tratamiento diferenciado, que procure y potencie, entre otros aspectos, la presencia preferente de sus puertos y aeropuertos declarados de interés general en las principales redes de transporte y distribución internacionales, y que incluya la participación de las instituciones de la Comunidad Autónoma de Canarias en la planificación del sistema portuario y aeroportuario en Canarias.

En este marco, el Estado gestionará ante las instituciones de la Unión Europea el mantenimiento, renovación y ampliación de la autorización requerida para que los poderes públicos puedan incentivar con carácter permanente el desarrollo de nuevas rutas que aumenten la conectividad de Canarias, en particular las especificidades reconocidas en las Directrices en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo y aéreo y sus infraestructuras.

8. Lo dispuesto en los apartados anteriores se entenderá sin perjuicio de lo establecido en los Convenios internacionales.

### JUSTIFICACIÓN

En nuestra enmienda al artículo 6 de la presente Ley, planteamos la Obligación de Servicio Público como mecanismo destinado a mantener la conectividad entre territorios en los que la demanda comercial no asegura el mantenimiento de la oferta. De tal modo que el Estado promociona el mantenimiento de las rutas que gozan de esta categoría a cambio de compensar los déficits de explotación que pudieran generarse de la misma, estableciendo ciertos límites que normalmente dependen de los presupuestos. Sin embargo, es de vital importancia ser exquisitos en la aplicación de este tipo de medidas, especialmente a lo que concierne a su seguimiento, que debe ser revisado con periodicidad para evitar que se produzcan los incumplimientos que ya se han registrado en la isla de La Gomera, a pesar de la Obligación de Servicio Público aérea decretada entre la ruta que conecta este territorio con Tenerife y Gran Canaria. Muy similar a la padecida por El Hierro, donde también se había declarado como Obligación de Servicio Público el trayecto que la une con Tenerife. Las inobservancias de lo estipulado en ambos casos, ha comprometido en demasiadas ocasiones el compromiso adquirido entre la administración y la empresa contratada, ocasionando numerosos inconvenientes a la población residente en ambas islas no capitalinas, y también a aquellas personas que han pretendido desplazarse a las mismas por diferentes motivos, dando una mala imagen del destino. Por todo ello, la implementación de las labores de vigilancia y fiscalización de este tipo de contratos deben centrarse en dar cumplimiento a lo pactado, adecuando sus contenidos a la demanda de transporte existente, y evitando a toda costa que se vuelva a repetir cualquier episodio de incumplimientos. A la vez, incluimos una redacción favorable al incremento y mejora de las labores de inspección en materia de seguridad en el transporte, y ampliamos, como se podrá observar en enmiendas posteriores, el derecho a la bonificación al transporte a los familiares residentes en España con un primer grado de consanguinidad con las personas residentes en Canarias.

### ENMIENDA NÚM. 15

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Ocho.**

### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 82

Al Artículo Único. Ocho.

Artículo 6. Tráficos regulares de personas.

1. Dada la naturaleza ultraperiférica de Canarias, se reconoce al transporte público regular de personas, tanto por vía aérea como marítima, el carácter de servicio público esencial. A los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea o de otros Estados firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o de Suiza, sus familiares nacionales de terceros países beneficiarios del derecho de residencia o del derecho de residencia permanente y los ciudadanos nacionales de terceros países residentes de larga duración, que acrediten su condición de residente en las islas Canarias, se les aplicará una reducción en las tarifas de los servicios regulares del transporte de viajeros de la siguiente cuantía: contratados con compañías aéreas o marítimas tanto de titularidad privada como pública. Estas bonificaciones se dotarán a un número suficiente del total de plazas disponibles por trayecto, y estarán destinadas a abaratar el coste del transporte interinsular y entre el archipiélago y el resto del territorio del Estado, garantizando así la igualdad de derechos de los residentes canarios con independencia de su isla de residencia y sus familiares directos en primer grado de consanguinidad es decir, a las madres y padres, hijas e hijos de las personas residentes en la Comunidad Autónoma de Canarias con un arraigo demostrable de, al menos, tres años, a través de las siguientes bonificaciones en su tarifa de precios:

a) El porcentaje de bonificación aplicable en los billetes de transporte marítimo de clase económica o turista, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre la Comunidad Autónoma de Canarias y el resto del territorio nacional será del 50-75 por ciento de la tarifa bonificable, y en los viajes interinsulares ~~será asimismo del 50~~ será del 75 por ciento de dicha cuantía.

b) El porcentaje de bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en clase económica o turista, entre la Comunidad Autónoma de Canarias y el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida, del 50-75 por ciento de la tarifa bonificable por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares será del 75 por ciento de dicha cuantía. Únicamente en aquellos supuestos en los que el tipo de billete adquirido para moverse entre las Islas y desde Canarias al resto del Estado se ajuste a las tarifas de tipo económico o de clase turista, excluyendo, en cualquier caso, la bonificación de billetes adquiridos en primera clase, clase ejecutiva y otros modelos tarifarios basados en la prestación de servicios exclusivos o de lujo que excedan el Derecho a la Movilidad por el que se rigen este tipo de subvenciones.

A estos efectos, se considera trayecto directo de ida aquél que se realiza desde el aeropuerto o helipuerto del punto de origen en el archipiélago canario al de destino final, distinto del anterior, en el territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o con escalas, siempre que estas no superen las 12 horas de duración, salvo aquéllas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

A los efectos de esta bonificación, del importe de la tarifa bonificable se deducirá el importe correspondiente a las prestaciones patrimoniales públicas a que se refieren las letras d), e) y f) del artículo 68.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con independencia de que hayan sido repercutidas o no al pasajero. A tal efecto, dichas prestaciones patrimoniales aparecerán desglosadas en la documentación justificativa de los cupones de vuelo.

2. Se autoriza al Gobierno de la Nación, oído el Gobierno de Canarias, para que aumente la cuantía de las compensaciones establecidas en el apartado anterior, en especial para atender realidades insulares, económicas y sociales singulares, o para que reemplace dicho régimen por otro sistema de compensación en función de la evolución del mercado de servicios de transporte aéreo o marítimo de forma que en ningún caso suponga una disminución de la ayuda prestada o, deterioro en la calidad del servicio.

3. Dentro del respeto a la normativa comunitaria y al principio de libertad tarifaria, la Administración velará para que las compañías públicas prestatarias de servicios de pasajeros sujetas a financiación por parte del Estado, atiendan, en la fijación de sus tarifas, a la necesidad de garantizar el principio de continuidad territorial y a los costes derivados de la doble insularidad a efectos de la necesaria conexión con las líneas del resto del territorio nacional, debiendo fijar al respecto, cuando razones imperiosas de interés general así lo aconsejen, precios máximos de referencia en aquellas líneas declaradas como obligación de servicio público y como servicio público esencial.

X. Esta política de bonificaciones a las personas residentes y sus familiares directos deberá implementar una tarifa o bono social que garantice la provisión de plazas suficientes en el servicio de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 83

transporte aéreo y marítimo interinsular entre las Islas y el resto del Estado, asegurando el acceso al mismo de las personas en riesgo de pobreza y exclusión social residente en el Archipiélago, dando con ello cumplimiento al principio de continuidad territorial también entre aquellos sectores de la población insular que cuentan con menos recursos económicos.

X. Estas bonificaciones serán gestionadas de manera compartida por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Hacienda. Al Ministerio de Fomento le corresponde la aplicación de la normativa existente en materia de transporte, poniendo especial énfasis en lo referente al cumplimiento de lo establecido en el ámbito de la seguridad y la calidad, incluyendo entre sus obligaciones la inspección mecánica y documental de los medios de transporte marítimos y aéreos habilitados para acarrear pasajeros entre las Islas, o entre el Archipiélago y el resto del Estado. Al Ministerio de Hacienda le corresponde, por su parte, la observancia de lo establecido en el ámbito tributario, poniendo especial atención en la adecuada prestación de los servicios de transporte bonificados, así como en la persecución de cualquier tipo de fraude relacionado con estas partidas.

### JUSTIFICACIÓN

El presente artículo se centra en uno de los ejes centrales de la política de transportes reinante en el archipiélago durante las últimas dos décadas, incluidas en la redacción de la Ley 19/1994 que regula la parte económica del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Desde su redacción original, este texto legal se ha convertido en el eje central de los compromisos asumidos por parte del Estado con esta Comunidad Autónoma para el transporte de personas, consistentes en la implementación de bonificaciones y subvenciones a las compañías aéreas y marítimas que hacen posible la conectividad entre islas, y entre el Archipiélago y el resto del Estado. Hablamos de un sistema que, de manera progresiva, se ha visto obligado a multiplicar sus recursos con el transcurso del tiempo, mostrándose especialmente sensible a las fluctuaciones del mercado y las condiciones socioeconómicas que caracterizan a la población objeto del mismo. Así, desde mediados de los años 90 hasta hoy, estas bonificaciones han pasado de representar un «33 por 100» de la tarifa por servicio para los «trayectos directos entre el archipiélago canario y el resto del territorio nacional» y el «10 por 100 para los trayectos interinsulares», a alcanzar el tope definido en la presente propuesta de modificación del proyecto de ley del Régimen Económico y Fiscal, establecido tras el acuerdo presupuestario que alcanzó el gobierno con otros grupos durante el presente curso político en el Congreso, en un «50 por ciento de la tarifa bonificable» entre Canarias y el resto del territorio del Estado y un «75 por ciento» en los «viajes interinsulares», aunque este último punto solo sería aplicable al transporte aéreo, mientras que para el marítimo el descuento se mantendría en un «50 por ciento». El cumplimiento de estos conciertos ha supuesto una partida presupuestaria de 238,2 millones de euros, aumentada vía enmienda con una dotación adicional de 40 millones de euros más, finalmente incluida en la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado. Esto significa que la cantidad de dinero detallada, en total 278,2 millones de euros, ha sido destinada sólo este año a bonificar porcentualmente el coste de los billetes de transporte de personas de carácter marítimo y aéreo, incluidos los de clase ejecutiva y primera clase, para dar cumplimiento a los principios fundamentales de esta Ley.

Tras hacer el cálculo sobre los costes que supone anualmente esta bonificación, así como estimar de manera aproximada los emolumentos que perciben las compañías de transporte a cambio de prestar este servicio en Canarias, atendiendo sobre todo al número de rutas y el volumen de pasajeros (que no en vano han hecho al Archipiélago ser candidato a mejor destino mundial en captación de rutas aéreas durante este año), no podemos evitar la tentación de establecer una comparativa entre tales cifras y las cantidades que acarrearía, por otra parte, la puesta en marcha de varias sociedades de gestión pública directa en materia de transporte marítimo y aéreo que, de una manera más eficiente, pero también prestando un servicio de calidad que garantice la seguridad de sus operaciones de conformidad con la normativa en vigor, dé cumplimiento a la definición de servicio público esencial concedida a las rutas bonificadas en Canarias, para que estas puedan beneficiarse de la financiación al transporte incluida en el Régimen Social, Económico y Fiscal de las islas, haciendo más accesible e invulnerable el derecho al transporte interinsular y entre el archipiélago y el resto del territorio estatal que recoge esta Ley como materialización del principio de cohesión económica, social y territorial.

La creación de estas compañías de transporte de titularidad pública estaría destinada, fundamentalmente, a garantizar «la igualdad de derechos de los residentes canarios con independencia de su isla de residencia y sus familiares directos en primer grado de consanguinidad que residan en España». Dichas entidades, pese a estar financiadas por la administración, estarían sujetas a las normas que rigen

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 84

el mercado comunitario e internacional del transporte, pudiendo aplicar únicamente estas bonificaciones a aquellas personas residentes y sus familiares directos hasta un primer grado de consanguinidad que viajen entre las Islas o entre el Archipiélago y el resto del Estado, acreditando su condición de residente en Canarias, siempre y cuando adquieran pasajes de clase económica y turista, quedando reservados para este segmento de la población usuaria un porcentaje del total de plazas disponibles por trayecto. También se propone una subida de las bonificaciones en el transporte interinsular por mar hasta igualar el concedido al transporte interinsular por aire, que ascendería al 75 por ciento de su coste total, equiparando con estos mismos porcentajes la bonificación definida para el transporte aéreo y marítimo entre las Islas y el resto del Estado. Con dicha fórmula lo que se pretende es asegurar que la inversión presupuestaria que actualmente sirve para bonificar el transporte de la población insular pueda destinarse a la creación de entidades públicas que, prestando el mismo servicio, procuren a medio y largo plazo una reducción paulatina de los niveles de inversión, sin descuidar en ningún caso sus estándares de seguridad en trayecto y calidad del servicio, logrando equilibrar así los niveles de sostenibilidad y estabilidad financiera de tales entidades públicas. Y todo ello sin causar perjuicio ni interferir en el volumen de oferta privada de transporte marítimo y terrestre que actualmente opera en las islas, fundamentalmente vinculada con los desplazamientos asociados a la actividad del sector turístico.

La liberalización de los servicios, especialmente en el ámbito de los transportes, se ha producido a consecuencia de lo indicado por la política comunitaria, que desde finales de los años ochenta hasta hoy, se ha propuesto como fin la creación de un «mercado único de navegación y aviación», articulado a través de lo contenido en el Artículo 100 apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que en materia de aviación ampara el sentido de los Reglamentos (CEE) n.º 2407/92, n.º 2408/92 y n.º 2409/92 del Consejo Europeo, reunidos en el Reglamento (CEE) n.º 1008/2008 del Parlamento y el Consejo, y los Reglamentos (CEE) n.º 4055/86, n.º 4056/86 y n.º 4057/86, luego condensados en el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 en el ámbito marítimo. Esta literatura ha procurado una paulatina desnacionalización de las empresas de transporte, propugnando un sistema libre de tarificación y un acceso de mercado a las rutas incluidas dentro de la Unión. Sin embargo, estas mismas normativas, además de establecer que este proceso de liberalización debe aplicarse «con precaución y de manera gradual», buscando siempre un «equilibrio entre los intereses de los consumidores y de las empresas» (tal y como se explicita en la Ficha Técnica sobre la Unión Europea 2017 sobre «El transporte aéreo: normas del mercado»), advierte de la existencia de justificadas excepciones que responderían a la capacidad de los Estados miembros para imponer medidas específicas en rutas de especial sensibilidad, como son las que unen las Islas Canarias, y al Archipiélago con el resto del Estado, declaradas de «servicio público esencial» y óbices de ser declaradas de «Obligación de Servicio Público».

A estas singularidades cabría añadirle otras estrategias concretas adoptadas por los poderes públicos del Estado en el ejercicio de sus competencias en relación a Canarias, como es el caso de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), una entidad mixta, controlada de forma mayoritaria por el Estado, que no ha dudado en aplicar, al abrigo de lo estipulado en la legalidad vigente en España y los contenidos de la Directiva 2009/12 CE, que fija los principios básicos para la recaudación de tasas aeroportuarias, una serie de exenciones y descuentos porcentuales en la tarificación que se cobra por el servicio en las infraestructuras aeroportuarias ubicadas en Canarias, primando el establecimiento de nuevas rutas, el aumento del número de pasajeros y también la temporada del año en la que estos se producen. Y, mientras todo esto sucede, en el ámbito marítimo, se generan condiciones relativamente similares para aquellas compañías de transporte que cumplan con la legislación laboral (Directiva 2009/13/CE), los niveles de contaminación ambiental de los buques (Directiva 2012/33/UE y Directiva 2016/802 UE), o sobre su competencia y acceso al mercado (Reglamento (CEE) n.º 2017/352). También en materia de seguridad existen una serie de peculiaridades en el marco legislativo comunitario, que confieren a los Estados la posibilidad de actuar más allá de los estándares que marca la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) o la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM).

No nos cabe ninguna duda que el lugar que debe ocupar Canarias en este escenario de pautas generalizadas es el de sus reconocidas particularidades, y más al tratarse de una región ultraperiférica, para las cuales el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión no solo prevé un buen número de compensaciones, sino que también alienta el desarrollo de políticas específicas y suficientes para paliar su posición extra-continental, como las recogidas en la Comunicación de la Comisión Europea, «Las regiones ultraperiféricas: una ventaja para Europa» (COM(2008) 642). Canarias, comunidad líder entre este tipo de posiciones no europeas geográficamente hablando, tiene una posición aventajada. A consecuencia de ser la región ultraperiférica con mayor población y más actividad económica, mejora la

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 85

mayoría de los valores e indicadores medios que determinan el estado del transporte marítimo y aéreo entre sus pares, y a la vez iguala las variables que presentan algunos de los Estados miembros de la Unión dada su destacada especialización en el sector turístico. Así pues, donde la mayoría de las regiones y países comunitarios presentan infraestructuras conectadas por una sola compañía, que rondan el 60 % del total de las instalaciones de los Estados miembros, el Archipiélago describe una realidad en la que la oferta y la demanda de transporte no deja de aumentar y resultar atractiva a numerosas compañías tanto comunitarias como no comunitarias, y ello a pesar de los largos periodos de negociación política que suele abarcar cualquier proceso de reforma de su Régimen Económico y Fiscal. Lo que vendría a demostrar que la franja de mercado que ocupan las personas beneficiarias de las bonificaciones de residente y familiares directos no distorsiona el normal funcionamiento de los transportes en las Islas, al menos en el caso del transporte aéreo. En este sentido, el mercado canario de transporte cuenta con una elevado volumen de rutas y destinos, aunque estos no siempre luzcan sujetos a los mismos márgenes de rentabilidad económica, produciendo tal realidad grandes contrastes entre Islas, que se pueden contraponer a la abundante conectividad que poseen las islas de Tenerife y Gran Canaria con los casos de La Gomera o El Hierro, que por vía aérea la primera y marítima la segunda, han llegado a protagonizar episodios de verdadera incomunicación durante lapsos de tiempo inaceptables, a pesar de haber sido declaradas las rutas que vinculan ambos destinos de Obligación de Servicio Público.

A esta problemática se le debe añadir otra circunstancia igualmente incongruente con los contenidos de esta Ley, el alza de los precios establecidos por las compañías que en la actualidad cubren este tipo de desplazamientos, que en los últimos años ha dejado obsoleto el sistema de bonificaciones incluido en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias en vigor hasta este año. Por eso proponemos la limitación de la bonificación al transporte de personas residentes y sus familiares a las modalidades de viaje que presentan precios módicos, en la medida en que resulta un contrasentido y un despilfarro la actual subvención de billetes con tarificación especial o de lujo, que van mucho más allá de cumplir con el derecho a desplazarse en igualdad de condiciones de la población residente y su familia directa en las Islas, además de promover un aumento de los porcentajes de las bonificaciones que ahora se aplican, con la idea de volver a hacer accesibles los precios para las personas residentes y su familia directa, que en cualquier caso solo incluiría a las personas ligadas por un primer grado de consanguinidad, es decir a los ascendientes y descendientes directos (madres, padres e hijos).

Con todo, el hecho de aplicar estos criterios al transporte bonificado de pasajeros, responde a la necesidad urgente de aportar soluciones a un panorama en el que el sistema de precios ha dejado de ajustarse a un cálculo de costes y beneficios real, lo que ha ocasionado importantes prejuicios en la aplicación del derecho al transporte de la población isleña recogido precisamente por esta ley, con el consiguiente aumento de la inversión realizada por parte de las administraciones. Y es que, las actuales partidas destinada a mantener estos trayectos como «servicio público esencial» bien podrían servir para crear en su lugar entidades de transporte de titularidad pública fuertes, estables y que aseguraran el derecho a la movilidad de la ciudadanía en este territorio excepcional dentro de la Comunidad Europea bajo criterios de eficiencia, eficacia y una adecuada relación de precios, calidad y seguridad, sin perjuicios para el normal funcionamiento del servicio que prestan numerosas compañías privadas que también viajan hacia o entre las islas, para las que continuaría totalmente disponible el mercado del transporte de personas no bonificado. Con una gestión adecuada, que garantice la seguridad en la conectividad y un régimen de precios que, sin evadirse del contexto de competitividad que actualmente rige el mercado del transporte, garantice la cohesión territorial de la ciudadanía canaria, podría lograrse a medio plazo, no solo la efectiva igualdad de derechos con independencia de la isla de residencia de los habitantes del Archipiélago, sino también un progresivo ahorro en el montante total de las partidas presupuestarias que actualmente garantizan estas bonificaciones. Un ahorro que bien podría destinarse a la mejora de las propias infraestructuras de transporte, las condiciones laborales de las personas que en ella desempeñan su actividad profesional y los niveles de emisión de sustancias contaminantes. Como ejemplo que ilustra el contenido de esta propuesta, cabe destacar la existencia de varios casos en España de empresas públicas de transporte perfectamente saneadas y competentes que desempeñan este tipo de actividades, sobre todo en el ámbito del ferrocarril, un espacio en el que a diferencia de la navegación aérea y marítima, aún no se han implementado las medidas liberalizadoras que igualmente pretenden materializar los poderes comunitarios (véase la Hoja de Ruta para la Comisión «Transporte para 2050», y los Reglamentos (CE) n.º 881/2004 y n.º 1370/2007, además de las Directivas 2004/49/CE, 2008/57/CE y 2012/34/UE, todas ellas encaminadas a la creación de un espacio único ferroviario).

Para respaldar el contenido de nuestra enmienda puede aludirse al artículo 128 de la constitución española, que reza que «toda la riqueza del país en sus distintas formas y sea cual fuere su titularidad

está subordinada al interés general», el cual, además de reconocer «la iniciativa pública en la actividad económica», avala que, «mediante ley» se pueda «reservar al sector público recursos o servicios esenciales», especialmente cuando, como es el caso del tráfico de personas en canarias, «así lo exigiere el interés general». A su vez, el artículo 148 dictamina el transporte aéreo y marítimo como parte de las competencias exclusivas del Estado. También el Estatuto de Autonomía del Archipiélago recoge en su artículo primero el deber de las «instituciones democráticas» canarias de asumir «como tarea suprema la defensa de los intereses canarios». Y los problemas de movilidad que actualmente afectan a la población insular han dado sobradas muestras de tratarse de una cuestión de denodado interés general de la comunidad. Y, al mismo tiempo, en su artículo 30, este texto legal también dictamina como competencia autonómica el «transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad». En este sentido, la prestación pública de dicho servicio no debe concebirse únicamente como una opción legítima, sino también como una posibilidad eficiente y eficaz que permita continuar garantizando los derechos de la población isleña, al tiempo que se adopta una vía cualificada para economizar la cuantía que actualmente se destina a la política de transporte acordada por el Gobierno de Canarias y del Estado, sin renunciar bajo ningún concepto a estándares fundamentales en la prestación de este servicio, como son la seguridad y la calidad.

En último lugar añadimos dos artículo de nuevo cuño que tratan de definir las obligaciones que debe asumir de manera permanente el Gobierno del Estado en relación a estas bonificaciones, distinguiendo entre las tareas destinadas a garantizar la seguridad y la calidad del transporte, de aquellas que deben velar por el cumplimiento de lo establecido en la presente Ley de manera dual, dejando en manos del Ministerio de Fomento la potestad para realizar los controles en materia de seguridad a través de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) y en manos del Ministerio de Hacienda, por medio de la Agencia Tributaria, su inspección fiscal, sin perjuicio de lo contenido en la normativa estatal. Lo que se persigue con esta medida es clarificar las competencias que corresponden a cada ámbito y especificar por la vía normativa la necesidad de vincular el correcto funcionamiento de este sistema de bonificaciones con la continuidad de este derecho adquirido por las personas residentes en el Archipiélago y su familia directa residente en España.

### ENMIENDA NÚM. 16

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Nueve.

Artículo 7. Transporte marítimo y aéreo de mercancías.

1. Como medida complementaria a la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario en las islas Canarias relativas a la ~~lejanía y a la~~ insularidad y la atlanticidad, se establecerá una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado, referida al año natural, para financiar un sistema de compensaciones que permita compensar el 100 por 100 del coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las islas Canarias y ~~la península~~ el resto del Estado o entre las islas Canarias y otros países de la Unión Europea.

2. Reglamentariamente se determinará el sistema de concesión de las compensaciones en sus diversas modalidades, así como los beneficiarios, incluyendo entre las entidades bonificadas, cuando se trate del transporte marítimo o aéreo interinsular o entre las islas y el resto del Estado, a las entidades de titularidad pública.

El sistema que se establezca deberá garantizar su incidencia directa sobre el conjunto del coste de los transportes, incluidos los que pueden ser repercutidos como consecuencia de la utilización de las infraestructuras y servicios portuarios y aeroportuarios.

3. En todo caso el sistema de compensación a que se refiere este artículo tendrá en cuenta el principio de continuidad territorial con ~~la península~~ el Estado y el continente europeo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 87

4. Se creará una Comisión Mixta entre la Administración General del Estado y la Administración Autonómica, que se encargará de efectuar el seguimiento y evaluación de la aplicación del sistema de compensación previsto en los apartados anteriores.

5. Dadas las circunstancias específicas que se derivan de la condición de región ultraperiférica de Canarias, la garantía de continuidad en el transporte marítimo y aéreo de mercancías resultan esenciales para la actividad económica de las islas. A los efectos de asegurar el cumplimiento de dicho principio de continuidad territorial, por la Administración del Estado se garantizará que los servicios públicos de competencia estatal que intervienen en los procesos de importación, exportación y tránsito de mercancías con origen o destino en Canarias serán planificados y prestados teniendo en cuenta esta circunstancia.

### JUSTIFICACIÓN

El artículo 7 de la Ley 19/1994 de modificación del Régimen económico y Fiscal de Canarias establecía una consignación por año en los Presupuestos Generales del Estado con el fin de compensar el transporte marítimo y aéreo de mercancías, abaratando su coste entre islas y entre el archipiélago y el resto del Estado. A su vez, indica que se deben fijar bonificaciones al transporte para las exportaciones dirigidas a la Unión Europea, de ahí la modificación hecha al apartado 3. Estas bonificaciones quedaron reguladas por los Reales Decretos 170/2009, de 13 de febrero y 362/2009, de 20 de marzo, aplicados al transporte de mercancías incluidas y no incluidas en el Anexo 1 del Tratado de la UE, esto es, a las mercancías agrícolas y no agrícolas, pudiendo ser compensadas este último tipo de mercancías por la Unión Europea a través de una línea específica ubicada al interior de los Fondos para las Regiones Ultraperiféricas. En estos mismos Decretos también se sostenía que a partir de 2012 estas bonificaciones iban a llegar hasta el 70 por ciento del coste del transporte, pero eso sí, imponiendo limitaciones a los mismos en base a la disponibilidad presupuestaria. Así, si no se obtenían los porcentajes máximos, «la cuantía de las bonificaciones a conceder» se reducía «proporcionalmente para ajustarlas a la disponibilidad presupuestaria», repartiéndose la ayuda entre sus demandantes.

En el último curso del que se tiene constancia, el de 2015, las mercancías agrícolas vieron compensado el 52,3 por ciento del coste de su transporte, y las no agrícolas supusieron un 50 por ciento. Y, según lo acordado durante la negociación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado, este año se destinarán cerca de 800 millones de euros más a este concepto, dotando de un carácter ilimitado a esta medida, que cubriría el coste total, del 100 por 100 del transporte de mercancías por aire o por mar entre las islas o desde el Archipiélago a la península y al resto de Europa.

Por todo ello, y en la misma línea argumental planteada en la enmienda anterior, se incluyen una serie de modificaciones a este artículo destinadas a garantizar la participación en estas compensaciones al transporte de mercancías por parte de las empresas que las administraciones públicas con asiento en Canarias, quedando facultadas para cumplir con dicho cometido a partir de lo contenido en las enmiendas anteriores. El objetivo de estas modificaciones no sería otro que garantizar la participación en el mercado insular de mercancías de estas entidades de nuevo cuño, gozando de las mismas condiciones que poseen en la actualidad las compañías privadas en este ámbito. Con esta medida se garantizaría que el volumen de inversión destinada a la movilidad de personas residentes en Canarias y sus familiares pudiera reducirse en un espacio de tiempo determinado y sin causar ningún tipo de perjuicio al transporte de mercancías, el cual funcionaría en términos similares a los que lo ha venido haciendo hasta ahora, a pesar del aumento palpable de sus bonificaciones. La novedad, sin embargo, sería la entrada en el mercado de un nuevo actor de titularidad pública con el que las empresas privadas competirían en igualdad de condiciones. Luego, esta medida debería servir para ampliar la oferta de transporte de la que actualmente disponen los productos de exportación elaborados en nuestra tierra, así como también para la importación de aquellos productos que no se producen en Canarias, contribuyendo a mejorar la accesibilidad de su régimen de precios.

### ENMIENDA NÚM. 17

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Diez.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 88

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Diez.

Artículo 8. Transporte público terrestre.

Se reconoce al transporte público regular de viajeros el carácter de servicio público esencial. Dadas las características especiales de Canarias como región insular, la planificación y gestión pública directa de este tipo de transporte se llevará a cabo de manera integrada y con carácter insular, garantizándose su financiación a través de los Presupuestos Generales del Estado. En dicha financiación se han de tener en cuenta las especiales circunstancias en las que, debido a la ultraperifericidad, la configuración geográfica, la distribución y diversidad socioeconómica de la los diferentes grupos de población, la búsqueda de mayores cotas de sostenibilidad ambiental y la incidencia de la afluencia turística, se desarrolla esta actividad en Canarias.

### JUSTIFICACIÓN

Juzgamos necesaria la introducción de criterios de tipo socioeconómico y ambiental que definan por la vía de lo contenido en la ley del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias las líneas que debe seguir el Estado a la hora de financiar el transporte público terrestre, un medio fundamental para una porción nada desdeñable de la población isleña, especialmente entre aquella que vive en zonas mal comunicadas, usualmente de corte rural, o que ha padecido especialmente los efectos de una crisis financiera que ha sumido a un 35 por ciento de la población isleña en una situación de riesgo de pobreza y exclusión social (según la tasa AROPE). Este paisaje desigual e injusto dibuja un contexto de contrastes que va más allá de la diversidad geofísica de las islas, y que genera verdaderos agravios a determinados grupos de población, lo que repercute negativamente en la búsqueda de una mayor cohesión social y territorial en el archipiélago, un aspecto cuya traducción en el sistema de transportes es evidente. En medio de este panorama, se antoja igualmente ineludible la consideración del factor ambiental en la política de transporte, de acuerdo con lo establecido desde la Estrategia Europa 2020, pasando por la Ley estatal 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que dedica un capítulo entero de su articulado, concretamente el capítulo III, a abordar la comisión de mejoras en el «transporte y la movilidad sostenible», así como la Ley canaria 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera, la cual recoge entre sus principios la necesidad de prestar especial atención a sostenible, con especial atención a «los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado». Por todo ello, consideramos que la Ley del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias debe contener estos principios en su articulado como elementos clave a la hora de guiar las partidas destinadas al transporte público terrestre en «su financiación a través de los Presupuestos Generales del Estado». Por otra parte, el compromiso de la administración con la «planificación y gestión pública directa de este tipo de transporte» resulta fundamental para garantizar el derecho al transporte en las Islas.

### ENMIENDA NÚM. 18

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Once.**

### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 89

Al Artículo Único. Once.

Artículo 9. Derecho de acceso a las tecnologías de la información y la comunicación.

1. Los poderes públicos implantarán políticas económicas y fiscales, suficientemente dotadas, que permitan el acceso a la información y las nuevas tecnologías, y la participación activa de toda la población de Canarias en la sociedad del conocimiento, la información y la comunicación.

2. Los servicios finales de telecomunicación pueden prestarse en Canarias en régimen de competencia.

3. El Estado definirá y aprobará las especificaciones técnicas que permitan garantizar el funcionamiento eficiente de los servicios y redes de comunicación, así como del espectro radioeléctrico.

4. Tanto la Administración General del Estado como de la Comunidad Autónoma de Canarias garantizarán que todos los centros educativos, bibliotecas, centros de salud y centros sociales públicos de Canarias tengan acceso gratuito a internet de banda ancha con la calidad y velocidad ajustadas a las demandas de las personas usuarias.

### JUSTIFICACIÓN

Se propone a la Administración General del Estado y de la Comunidad Autónoma como garantes del derecho de acceso a las tecnologías de la información y la comunicación en el Archipiélago, incluyendo el acceso gratuito a internet en condiciones óptimas.

### ENMIENDA NÚM. 19

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Quince**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Quince.

Artículo 13. Plan de ahorro energético.

El Gobierno de la Nación y el Gobierno de Canarias, en el ámbito de sus respectivas competencias, elaborarán y pondrán en marcha un Plan de optimización y ahorro de consumos ~~energéticos y de agua~~, transporte y almacenamiento de energía y agua, así como su reutilización en la industria, sector terciario, sector agrario y, consumos humanos y en el sector público.

### JUSTIFICACIÓN

Proponemos la adición del sector público entre los ámbitos de competencia de las administraciones estatal y canaria como espacio clave para implementar un Plan de ahorro energético que incremente los niveles de sostenibilidad del archipiélago. Se trata de una medida clave para aumentar la eficiencia energética de las islas si atendemos a lo que representa en la actualidad el sector público en Canarias, que representa cerca del 20 por ciento de su Producto Interior Bruto (según datos de contabilidad regional del Instituto Nacional de Estadística). Lo que se esconde detrás de esta propuesta es contribuir a la creación de empleo, apoyando desde las instituciones la generación de dinámicas que favorezcan un crecimiento económico que no rivalice con la sostenibilidad medioambiental. En esta línea, el modelo energético tiene un papel crucial, en la medida en que su evidente situación de desfase, fundamentada en la producción carbónica, demanda una transformación estructural, cuya implementación serviría para activar áreas de actividad económica con un altísimo valor añadido. En definitiva, lo que se propone es incluir la necesidad de mejora de la eficiencia energética en los inmuebles y bienes que dependen directamente de la

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 90

Comunidad Autónoma, como determinados medios de transporte público o edificios oficiales, con la idea de rehabilitarlos en términos sostenibles de para ahorrar un porcentaje significativo de la energía que actualmente se va en su uso.

### ENMIENDA NÚM. 20

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Dieciséis.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Dieciséis.

Artículo 13 bis. Autoconsumo energético.

El Gobierno de la Nación establecerá, en la regulación del autoconsumo para el sistema insular de Canarias, reducciones en los cargos, cuando legislando para que el autoconsumo suponga una reducción de ~~los costes energéticos~~ las emisiones de carbono de dichos sistemas.

#### JUSTIFICACIÓN

Resulta incomprensible que no sean las propias administraciones públicas las que promuevan «la reducción de los costes energéticos» de los sistemas de autoconsumo, recientemente penalizados por un desarrollo normativo pensado para favorecer a las grandes compañías energéticas, sin importar que en casos como el canario, estas se nutran de un acceso recurrente a fuentes de energía altamente contaminantes, fundamentalmente sostenidas en el uso de hidrocarburos. Es imprescindible que la legislación estatal y autonómica sienta las bases para un auténtico aprovechamiento de las fuentes de energías limpias que, como ya hemos asegurado, abundan en las islas. El compromiso con este fin absolutamente ineludible debe plasmarse en la acción de gobierno que se desarrolla a todos los niveles institucionales. No obstante, es más sencillo si este tipo de directrices figuran en cuerpos legislativos de tanta importancia para el archipiélago como lo es su Régimen Social, Económico y Fiscal.

### ENMIENDA NÚM. 21

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Diecisiete.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Diecisiete.

Artículo 14. Gestión, valorización, reciclaje y descontaminación de los residuos en Canarias.

1. En virtud del principio de continuidad territorial y al objeto de superar los obstáculos derivados de la fragmentación territorial del archipiélago, en aquellos flujos de residuos en los que sea de aplicación la responsabilidad ampliada del productor, serán los productores, a través de sus sistemas individuales o

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 91

colectivos de responsabilidad ampliada, los responsables de financiar el traslado de los residuos desde las otras islas hasta la isla donde exista planta de tratamiento, y en su caso, hasta la península, cuando no sea posible su tratamiento en Canarias.

1.bis. Los poderes públicos deberán diseñar estrategias que orienten la ejecución de políticas específicamente destinadas a reducir al máximo del volumen de residuos contaminantes generados en Canarias, haciendo primar su reutilización y reciclaje a través de una red local de puntos habilitados para dicho fin.

2. Al objeto de minimizar los riesgos y el impacto ambiental del transporte y la circulación de residuos, el principio general de proximidad deberá estar en la base de la política sobre gestión y tratamiento de residuos en Canarias, favoreciéndose su tratamiento en el archipiélago cuando existan plantas de tratamiento adecuadas para ello, y promoviendo en otro caso medidas que favorezcan la implantación y desarrollo de plantas de tratamiento y reciclado para el mayor número de residuos posible.

3. Con el fin de obtener una adecuada protección ambiental del territorio canario, en aquellos residuos en los que la normativa establezca mínimos de recogida selectiva a nivel estatal, tales objetivos deberán ser alcanzados en la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con los criterios previstos en la normativa de cada flujo de residuos, y en su defecto, en proporción a los residuos generados, según los datos disponibles de la comunidad autónoma a 31 de diciembre del año precedente y los datos oficiales que puedan complementarlos.

4. A efectos del control de residuos, en relación con los productos envasados, eléctricos y electrónicos, pilas y acumuladores, neumáticos y aceites y grasas minerales se deberá incluir en la declaración por la que se solicita un determinado régimen aduanero a efectos de la imposición indirecta canaria el nombre del Sistema Integrado de Gestión de residuos al que el importador está adherido. La misma obligación es aplicable en relación con las entradas de las mercancías indicadas procedentes de otro Estado miembro o del resto del territorio español. Al incumplimiento de esta obligación le será de aplicación lo previsto en el régimen sancionador en materia de residuos.

4.bis. Aquellos productos que puedan generar residuos ambientalmente peligrosos, especialmente contaminantes, no reutilizables o reciclables podrán ser considerados no aptos, quedando fuera de las exención que recoge esta Ley. Podrán tener la misma consideración de productos ambientalmente peligrosos aquellas plantas, animales, semillas o equivalentes que supongan un riesgo para el medio natural del Archipiélago.

### JUSTIFICACIÓN

Hacemos una propuesta de mejora de la redacción del artículo 14 para asegurar que la gestión de residuos en el Archipiélago adquiere un carácter integral y prevea el diseño de planes y políticas específicas destinadas a mejorar su funcionamiento, así como a prevenir la posible entrada de productos potencialmente peligrosos para el medio natural canario.

### ENMIENDA NÚM. 22

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Dieciocho**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Dieciocho.

Artículo 14 bis. Precio del agua.

Se establecerá reglamentariamente un sistema de compensación, consignado anualmente en los Presupuestos Generales del Estado, que garantice en las islas Canarias la moderación de los precios del

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 92

agua desalinizada, regenerada o reutilizada hasta alcanzar un nivel equivalente al del resto del territorio nacional, así como de los precios del agua de consumo agrario fruto de la extracción de pozos y galerías para riego agrícola, siempre y cuando dicho uso no contravenga el establecimiento del régimen del caudal ecológico por el que debe regirse la conservación de los recursos hídricos de cada isla, promoviendo su gestión integrada en todo el Archipiélago. Para alcanzar estos objetivos, el gobierno del Estado y de la Comunidad Autónoma darán prioridad a la firma de acuerdos y convenios de financiación destinados a adecuar la red de saneamiento y depuración de aguas de todas las Islas a lo dispuesto por las leyes estatales y comunitarias.

### JUSTIFICACIÓN

Según reza el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de aguas y sus sucesivas modificaciones, especialmente las introducidas por la Ley 11/2005, de 22 de junio, por la que se modifica la ley 10/2001 del Plan Hidrológico Nacional, que incorpora las bases de los caudales ecológicos, es imprescindible la determinación en los planes hidrológicos de cuenca de los caudales ecológicos, considerando los mismos como una «restricción que se impone con carácter general a los sistemas de explotación» de los recursos hídricos. El aprovechamiento de los recursos hídricos del archipiélago, ya sean en superficie, subterráneos o provenientes de manantial, deben encaminarse hacia la conservación o recuperación de los acuíferos y el medio natural con el que comparten espacio, planteando la «supremacía» de su «uso para abastecimiento de poblaciones». Además, el Reglamento e Planificación Hidrológica, aprobado a través del Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, refuerza esta acepción del concepto de caudal ecológico. Y, lo mismo hace la Instrucción de Planificación Hidrológica aprobada por Orden Ministerial en 2008, recogiendo en su apartado 3.4 dicha acepción de los caudales ecológicos, definiendo los objetivos de su delimitación y las fases y metodologías a desarrollar a la hora de clasificar los recursos hídricos naturales, una guía que resultaría extremadamente útil para determinar los existentes en Canarias. Por otra parte, el acceso a los recursos hídricos no convencionales, provenientes en el archipiélago en su mayoría de la desalinización, también deben ser determinados con el objetivo de propiciar un cambio cualitativo en sus patrones de uso, actualmente lastrados por el impresionante aumento de su demanda en suelo turístico y urbano, tal y como lo recogen los planes insulares. Por todo ello, consideramos fundamental que de manera contigua al establecimiento de un sistema de compensación de los precios del agua, se establezca a su vez un régimen que distinga entre estos recursos y delimite su acceso y sus usos atendiendo a la naturaleza hidrológica de la masa de agua y de los ciclos biológicos de las especies autóctonas que con ella se relacionan. Y, ello en la medida en que estos recursos se muestran cada vez es más escasos; de ahí la necesidad de implementar medidas a favor de su conservación. Esta problemática, derivada directamente de las políticas de acceso a los recursos hídricos que poseen las Islas, se complica aún más si se la relaciona con la otra parte fundamental de este sistema. Hablamos de su parte subterránea, la dedicada al saneamiento y depuración de las aguas que, a pesar de haber sido ya utilizadas, aún deben ser tratadas para volver a aprovecharse o bien deben de ser sometidas a ciertos procedimientos que permitan su vertido controlado, minimizando los riesgos para el ecosistema marítimo, que es el espacio en el que las recibe por norma general en el Archipiélago. La falta de inversión en esta porción por lo general invisible de esta red de infraestructuras absolutamente necesarias para armonizar el desarrollo económico y social de las Islas con el respeto a su medio ambiente, ha sido denunciado en infinidad de ocasiones por diversos colectivos, y ha llegado a motivar incluso la apertura de informes por parte de las autoridades europeas que podrían saldarse con multas millonarias para nuestra Comunidad Autónoma. Y la situación no ha hecho sino empeorar recientemente con la proliferación de colonias de cianobacterias que han asolado las costas de Canarias durante este verano, y que poseen una relación más que probable con la atención deficiente que se le está prestando en nuestra tierra al saneamiento y la depuración. Por todo ello, hemos decidido incluir como parte de las acciones encaminadas a la «conservación de los recursos hídricos» de las islas y su «gestión integrada», la «firma de acuerdos y convenios de financiación destinados a adecuar la red de saneamiento y depuración de aguas de todas las islas a lo dispuesto por las leyes estatales y comunitarias», con el objetivo de que Canarias se adecúe lo antes posible a lo dictado por la normativa estatal de Aguas (ya citada con anterioridad) y las aportaciones hechas en clave sostenible por el Real Decreto 60/2011, de 21 de enero, sobre las normas de calidad ambiental en el ámbito de la política de aguas, el cual se inspira en la más reciente Directiva europea, la 2000/60/CE, que definida el marco del agua a nivel comunitario. Para terminar, de acuerdo

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 93

con los contenidos de la Directiva 80/68/CEE, 2000/60/CE y 2006/118/CE, relativas al uso de las aguas subterráneas de la Unión Europea.

### ENMIENDA NÚM. 23

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Diecinueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Diecinueve.

Artículo 15. Convenios y seguimiento.

En aquellas materias en las que la Comunidad Autónoma de Canarias no tenga legalmente atribuidas competencias, cuando razones de eficiencia y racionalidad en la gestión así lo aconsejen, podrá delegarse mediante convenio la gestión de los créditos presupuestarios a que se refieren los artículos 95 y 96 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. La adopción de estos y otros convenios vinculará jurídicamente los créditos hasta su plena ejecución. En caso de suscripción de convenios plurianuales tampoco podrán modificarse los créditos planificados. Con el objeto de evitar ineficiencias y medidas de inequidad, se creará una Comisión Mixta entre la Administración General del Estado y la Administración Autónoma para la puesta en marcha, el desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias que vele por el cumplimiento de los convenios que se ajusten a los contenidos de la presente Ley.

#### JUSTIFICACIÓN

La finalidad de esta enmienda es reforzar el papel de la Comisión Mixta entre la Administración General del Estado y la Administración Autónoma de Canarias para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, además de explicitar la necesidad de establecer un vínculo jurídico para cualquier medida compensatoria que se desarrolle en el marco de la presente ley, la cual ayudaría a velar por su correcta ejecución.

### ENMIENDA NÚM. 24

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veinte.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Veinte.

Artículo 16. Principio general.

Para garantizar una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias, se creará una Comisión Mixta y se establecerán mecanismos de coordinación de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 94

carácter sectorial entre ambas Administraciones que sean necesarios para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico Fiscal de las islas Canarias.

### JUSTIFICACIÓN

Se adecúa el cambio de nomenclatura del acervo histórico canario propuesto en la primera enmienda al actual proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

### ENMIENDA NÚM. 25

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veintitrés**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Veintitrés.

Artículo 19. Promoción turística.

1. Atendiendo al carácter estratégico del turismo en la economía canaria y su repercusión en el empleo, se prestará especial atención a su fomento y desarrollo, mediante la dotación presupuestaria de un Plan Estratégico del Turismo con el objetivo de retener una porción mayor de renta en las Islas. A tales efectos, los incentivos a la inversión en el sector se orientarán preferentemente a la reestructuración del mismo, modernización de la planta turística de alojamiento sin propiciar un mayor consumo de suelo, a la creación de actividades de ocio complementarias de las alojativas y la potenciación de formas de turismo especializado y alternativo con la adecuada vigilancia ambiental, evitando sobrecargas y la exclusión de la población residente, además de reducir la huella de carbono provocada por el sector. Asimismo, y de acuerdo a las necesidades del sector turístico, el Estado contemplará la estacionalidad como marco de referencia para la implantación de medidas económicas, sociales y de cualquier otra naturaleza que le afecten, con vistas a favorecer el mantenimiento y creación de empleo.

2. Se prestará especial atención a la formación técnico-profesional en el sector, impulsando, entre otras actuaciones, la enseñanza de idiomas y la utilización de las nuevas tecnologías. Se promoverán, además, los conocimientos en materia gastronómica vinculados a la utilización de productos agrarios, agroindustriales y pesqueros obtenidos en Canarias y de actividades de ocio. A tales efectos, la Administración General del Estado colaborará con la Comunidad Autónoma de Canarias en la elaboración de un Plan específico de formación profesional en el sector turístico, que contará asimismo con la participación de los agentes sociales más representativos en el ámbito autonómico.

3. En las campañas de promoción turística exterior que realice el Estado, y siempre que así lo solicite el Gobierno de Canarias, por tener interés y afectar a productos y/o destinos turísticos de las Islas, se incluirá la oferta de las islas Canarias de forma claramente diferenciada. A estos efectos, en las Consejerías de Turismo en las Misiones diplomáticas de España en los principales mercados emisores para las Islas Canarias, se contemplará la posibilidad de que un técnico adscrito al órgano de promoción turística de las Islas Canarias pueda ubicarse y desarrollar las labores de promoción turística de las Islas Canarias en cada una de las Consejerías que se definan.

4. El Estado financiará un Plan de inversiones públicas en infraestructuras en las áreas turísticas con el objetivo de alcanzar el nivel de calidad necesario y mantener la rentabilidad social del sector turístico en Canarias, así como atender de forma efectiva el incremento en la demanda de los servicios públicos e infraestructuras que se genera en dichas áreas sin descuidar el cumplimiento de la normativa vigente en materia laboral y lo estipulado en los distintos convenios colectivos suscritos para el sector. Dicho Plan se dotará en los Presupuestos Generales del Estado para su gestión directa por la Comunidad Autónoma

de Canarias a través del oportuno instrumento convencional y será independiente de la asignación de los fondos de turismo de ámbito nacional que le correspondan.

### JUSTIFICACIÓN

Las personas trabajadoras de las Islas se enfrentan a un marco laboral que difiere ampliamente del contexto imperante en el resto del Estado y de la Europa continental, pues este posee unas características que difieren bastante de los estándares registrados a nivel continental europeo. El territorio canario, de hecho, condensa un volumen demasiado elevado de dependencia económica y social, niveles de paro que se ubican muy por encima de la media del marco estatal, altísimas cuotas de precariedad, así como un modelo productivo con escasa diversificación, lo que explica la existencia de ratios de pobreza en el archipiélago que resultan ser totalmente inaceptables.

En este sentido, las Islas Canarias, reconocidas como Región Ultraperiférica en el Tratado de Amsterdam, condensan muchas de las especificidades que justifican su merecimiento de dicha clasificación. A las coordenadas atlánticas en las que se encuentra el archipiélago y por tanto, la distancia que las separa del resto del territorio continental, hay que sumar su rico patrimonio natural y cultural, además de las cualidades de su clima, que, no en vano, explican el elevadísimo grado de terciarización de su economía, especialmente orientada al negocio turístico. No obstante, en esta clasificación es preciso incluir otras variables que sitúan a este enclave, precisamente a causa de sus peculiaridades productivas, como uno de los más desiguales de España y de Europa. Esa desigualdad se ha manifestado de manera severa en el sector que reina entre los márgenes del Producto Interior Bruto insular, el cual ha liderado la creación de empleo, pero también los índices de precariedad. Los datos son apabullantes, el modelo productivo insular, del que tira el turismo ha tenido que firmar más de 700.000 contratos para crear tan sólo 40.134 empleos (según el Ministerio de Empleo y Seguridad social). Lo que da forma a un contexto que justifica sobremanera la necesidad de integrar, adosado a cualquier plan o iniciativa para la promoción turística de Canarias, el justo reconocimiento de las duras condiciones laborales a las que se enfrentan las personas que en este sector desempeñan su actividad profesional, procurando elevar los niveles de calidad del empleo, también por la vía de la Ley del Régimen Social, Económico y Fiscal, como garantía de la calidad del Archipiélago como destino turístico.

### ENMIENDA NÚM. 26

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veinticuatro**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Veinticuatro.

Artículo. 20 Incentivos económicos regionales.

1. La Administración General del Estado dotará de la máxima flexibilidad al funcionamiento de los incentivos regionales y a la localización de las inversiones en las islas sin más limitaciones sectoriales y financieras que las establecidas por la normativa comunitaria. Se primará la inversión en las islas mediante la exigencia de un volumen mínimo de inversión inferior al establecido para el resto del territorio nacional y con la máxima cofinanciación posible. En las islas periféricas dicho volumen mínimo de inversión será asimismo inferior al aplicable en las islas capitalinas y los proyectos elegibles contarán además con un porcentaje superior de puntuación.

2. Se prestará especial atención al apoyo a la pequeña y media empresa por su capacidad de generación de empleo, promoviendo centros o instituciones de asesoramiento e información.

3. En la valoración de los proyectos se primará la creación de empleo de calidad, su menor impacto medioambiental y el uso de tecnologías del conocimiento.

4. Se valorarán, dentro de los límites establecidos por la normativa comunitaria sobre ayudas de finalidad regional, sectores productivos relacionados con la industria de la alimentación, bebidas y agroindustria; con la transformación y comercialización de productos agrícolas y ganaderos; con las energías renovables —tanto para usos energéticos como para la desalinización y reutilización de aguas—; con la reutilización de productos y con la preparación para la reutilización, el reciclaje y otras formas de valorización de residuos así como, de manera preferente, los sectores productivos relacionados con las nuevas tecnologías y la reducción en la generación de residuos y la reducción de la huella de CO<sub>2</sub>.

5. Se prestará especial atención a los proyectos de rehabilitación y modernización de la planta alojativa turística, y a los sectores complementarios del turismo.

6. El Gobierno de la Nación podrá, una vez oído el Gobierno de Canarias, modificar los requisitos de dimensión y autofinanciación exigidos a los proyectos de inversión y para definir los sectores y actividades prioritarias, teniendo adicionalmente en cuenta el cumplimiento de lo expuesto en el párrafo segundo del apartado primero anterior en relación con las Islas no Capitalinas.

7. Los poderes públicos promoverán la aplicación del principio de Responsabilidad Social Corporativa de las Empresas en las entidades beneficiarias de incentivos económicos regionales, en consonancia con lo que en tal materia regula la estrategia de España y de la Unión Europea.

### JUSTIFICACIÓN

En la línea de lo defendido en enmiendas anteriores, se plantea la adición de dos renglones destinados a fortalecer el compromiso de los contenidos del Régimen Social, Económico y Fiscal con un cambio de modelo energético en el Archipiélago, tendente a amasar mayores cotas de autogeneración y consumo, es decir, de soberanía. Y también se incluye la inclusión de un elemento corrector que potencie la cofinanciación entre el Estado y la Comunidad Autónoma de cuantas partidas se inspiren en los contenidos de la presente ley.

### ENMIENDA NÚM. 27

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veinticinco**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo Único. Veinticinco.

Artículo 21. Creación de empleo.

1. El Gobierno del Estado, y el Gobierno de Canarias, con el objetivo de promocionar al máximo el empleo, coordinarán sus esfuerzos y recursos, fijando las correspondientes actuaciones en el marco de la Ordenación y Planificación Económica regional de Canarias.

2. De acuerdo con la disposición adicional tercera del Texto Refundido de la Ley de Empleo, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2015, de 23 de octubre, el Estado tendrá en cuenta la situación económica, social y laboral de Canarias, dada su condición de región ultraperiférica de la Unión Europea, en la elaboración del Plan Anual de Política de Empleo de cada ejercicio, incorporando un plan de empleo para Canarias, con dotación suficiente, con el objeto de impulsar la creación de empleo, luchar contra la pobreza y compensar los problemas de competitividad y productividad de las empresas radicadas en las Islas.

3. La Administración General del Estado velará por la existencia de incentivos autonómicos que promuevan eficazmente la creación de empleo, sin más restricciones que las sectoriales y financieras que

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 97

se recogen en la normativa comunitaria, atendiendo especialmente a los objetivos contenidos en el Plan Integral de Empleo de Canarias.

Se hará prevalecer la inversión en empleo en los municipios con mayores índices de paro, así como en las islas no capitalinas a través de incentivos que bonifiquen la generación de empleo, dando soporte especialmente a las pequeñas y medianas empresas por su capacidad de generación de empleo, promoviendo la constitución de centros o instituciones de asesoramiento.

Se valorará de manera prioritaria los sectores productivos asociados al desarrollo de energías limpias, el sector primario, las nuevas tecnologías y el sector público.

### JUSTIFICACIÓN

La tasa de paro en Canarias supera en seis puntos porcentuales a la media del resto del Estado (datos de la EPA del cuarto trimestre de 2016), sobrepasando la barrera del 30 % de su población activa en los momentos más dramáticos de la crisis. A esto hay que sumar el margen de población isleña que está en riesgo de pobreza y exclusión social, que se sitúa algo por encima del 35 %, también seis puntos porcentuales por encima de los valores medios registrados por el resto de Comunidades Autónomas (informe AROPE 2016). Por si esto fuera poco, los hogares con carencia material severa son un 8,5 % más elevados en las Islas que en el resto de España, donde este índice solo alcanza al 6,2 % de la población. A la vez que el ingreso medio neto por persona en el Archipiélago solo alcanza el 79 % de la media española, mientras que los porcentajes que miden la pobreza infantil se sitúan en un 39 %, bastante más elevados que las cifras que presenta el resto del Estado, donde no se sobrepasa el 32 %). La evolución del coeficiente de Gini, otro indicador que expresa los niveles de desigualdad social, demuestran que la situación en Canarias se ha deteriorado al este ascender al 11 %, tres puntos más que la media española. Y si esta comparación se hace dentro del marco de la Unión Europea las diferencias son todavía más escandalosas, pues el archipiélago sobrepasa en cinco puntos porcentuales los topes de pobreza reconocidos en la zona comunitaria. Es más, la diferencia es tan amplia que, si solo se analizan los datos del paro, nos encontramos con que la población sin trabajo en las islas adelanta en más de quince puntos la media validada en la eurozona (según Eurostat en 2016).

Esta realidad entra en contradicción con la estrategia decenal descrita por la Unión en sus objetivos Europa 2020, que planean, entre otras aspiraciones, reducir en 20 millones el número de personas en riesgo de exclusión social y que el 75 % de la población activa tenga empleo en la zona euro. Estos niveles de inequidad también se alejan de lo sostenido por el Estatuto de los Trabajadores de España, que garantiza en su artículo 4 el derecho a la ocupación efectiva, la promoción, la formación profesional en el trabajo y la no discriminación directa o indirectamente «por razones de sexo, estado civil, edad dentro de los límites marcados por esta ley, origen racial o étnico, condición social, religión o convicciones, ideas políticas, orientación sexual, afiliación o no a un sindicato, así como por razón de lengua, dentro del Estado español». Y, de la misma manera, también desafía a los contenidos de nuestra propia Constitución, que prevé en su artículo 9.2 la salvaguarda de la «igualdad de oportunidades y la no discriminación». Mientras que en el artículo 35.1 se promueve con claridad el «derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades».

Sin lugar a dudas, el archipiélago precisa de una mayor volumen de recursos para tratar su problemática con el empleo, además de aumentar su capacidad para optimizar el desarrollo de los planes estatales que, con especial atención a la situación excepcional de Canarias, este debe implementar. También consideramos que urge, y así lo hemos hecho constar en nuestras enmiendas al proyecto de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, actualmente en curso, que las islas adolecen de la potestad reglamentaria y la función ejecutiva, sin perjuicio de la concurrencia de otros títulos competenciales del Estado y de la Unión Europea, para el desarrollo de legislación, programas y medidas propias que se asemejen más a la realidad sociológica insular en materia de desempleo, pues de lo que se trata es de aspirar a la consecución del «pleno empleo» en este territorio, así como a la mejora progresiva de «la calidad en el trabajo y la adecuación cuantitativa y cualitativa de la oferta y la demanda», con «la debida protección en las situaciones de desempleo, procurando la redistribución equitativa de la renta y la riqueza entre la ciudadanía de Canarias conforme a criterios de justicia social». La última parte de nuestra enmienda promueve, además, una paulatina equiparación en lo que se refiere a los niveles de desarrollo económico, ocupación, calidad en el empleo, diversificación productiva y equidad social en Canarias con respecto a los datos promedio que posee el resto de España y la comunidad europea. Una meta que, tras treinta años

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 98

de autonomía y cuarenta y cinco años de Régimen Económico y Fiscal, no parece que vaya a producirse de continuar liderando de manera subsidiaria y depauperada los índices de paro estatales y comunitarios.

### ENMIENDA NÚM. 28

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Veintiocho.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Artículo 22 bis. Universidades.

1. Teniendo en cuenta la condición de región ultraperiférica de Canarias, las Universidades públicas de las islas son centros de referencia a efectos del señalamiento de las políticas Universitarias del Estado español. En el marco de la Ordenación y Planificación Económica regional de Canarias, se incluirán medidas para incrementar su ~~competitividad~~ productividad y focalizar los esfuerzos en investigación e innovación que tengan impacto en el sector productivo así como la transferencia de sus resultados y la orientación de su oferta a las necesidades del mercado, facilitando la movilidad entre islas.

2. Las universidades establecidas en Canarias se vinculan a la economía productiva de Canarias por medio de la investigación, la innovación, formación y aplicación de conocimiento de excelencia. La capacidad de estos centros se pondrá al servicio del Régimen Social, Económico y fiscal de Canarias, potenciando el desarrollo económico y social del Archipiélago.

3. En la elaboración del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y del Plan Estatal de Innovación, la Administración General del Estado deberá tener en cuenta la condición de las Universidades Públicas Canarias como centros de referencia nacional a través de acciones o programas específicos.

4. Se fomentarán y coordinarán programas para el desarrollo de actividades docentes, de investigación y cooperación al desarrollo en los que intervengan las universidades establecidas en Canarias e instituciones europeas y de otros países, especialmente con terceros países vecinos y otras regiones Ultraperiféricas.

5. Teniendo en cuenta la consideración de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea, el Gobierno de la Nación podrá acordar para los estudiantes y profesores de las universidades públicas canarias una ayuda económica suplementaria para ~~compensar los costes adicionales de la lejanía~~ impulsar el carácter insular y atlántico del Archipiélago, equivalente a los gastos de transporte desde su lugar de residencia hasta el de destino, en los programas de investigación, formación y movilidad, además de otras medidas complementarias con los objetivos propuestos en el artículo de la presente Ley dedicado a la promoción de la Investigación, el Desarrollo y la Innovación.

#### JUSTIFICACIÓN

Sustituimos la definición de la ubicación geopolítica de las Islas en torno al concepto de lejanía por el propuesto desde el inicio de nuestras enmiendas al articulado de la presente Ley, que define al Archipiélago como un entorno insular y atlántico, y además proponemos complementar el presente artículo dedicado a la acción de las universidades canarias dentro de los parámetros del Régimen Social, Económico y Fiscal a través de lo sugerido en una enmienda de adición anterior dedicada enteramente a apoyar la Investigación, el Desarrollo y la Innovación en las Islas.

### ENMIENDA NÚM. 29

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Treinta.**

### ENMIENDA

De modificación.

Artículo 24. Medidas en favor del sector primario.

1. El Gobierno del Estado y el Gobierno de Canarias se fijan como objetivos fundamental ~~el de~~ alcanzar ~~una~~ mayores cotas de ~~capacidad de autoabastecimiento~~ soberanía alimentaria para y garantizar el futuro y el desarrollo a medio y largo plazo de los sectores agrícola y ganadero del ~~Canarias~~ Archipiélago, en su condición de región ultraperiférica, incluidas la producción, la transformación y la comercialización de los productos locales, impulsando la agricultura y la ganadería, fomentando la competitividad y la innovación en el sector, y apoyando a las pequeñas y medianas empresas y al desarrollo de cooperativas agrícolas y ganaderas que favorezcan la concentración de la oferta y el desarrollo de modelos de producción compatibles con la sostenibilidad del ecosistema insular.

2. Para garantizar la ~~competitividad~~ productividad de los sectores agrícola y ganadero de Canarias, el Gobierno de la Nación consignará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado una dotación suficiente para garantizar el 100 por 100 de la aportación nacional de las medidas de fomento de las producciones agrícolas locales autorizada por la Unión Europea en el marco del Programa de Opciones Específicas de Alejamiento e Insularidad (POSEI) consignados cada años en los presupuestos generales del Estado.

3. Los poderes públicos apoyarán la ~~utilización de~~ promoción de una cuota de responsabilidad con el sector primario de Canarias cuantificada en términos porcentuales y con carácter anual, impulsando la comercialización de los productos agrícolas, ganaderos y pesqueros locales en los establecimientos turísticos de Canarias. La Comisión mixta entre la Administración Autónoma de Canarias y la Administración General del Estado para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias será la encargada de velar por el correcto funcionamiento de esta cuota.

4. Se apoyará la creación en el Archipiélago de un Centro Internacional de Tecnologías Agrarias destinado a favorecer las relaciones económicas con Europa y los países de África Occidental y de América Latina.

### JUSTIFICACIÓN

Se insiste en la inclusión de uno de los retos fundamentales para la sostenibilidad y diversificación del modelo productivo canario, la soberanía alimentaria, además de introducir criterios específicamente relacionados con el abastecimiento del sector primario a partir de la puesta en marcha de técnicas ambientalmente responsables, como lo es el amplio abanico de sistemas de producción ecológica.

Además, se establece una periodicidad concreta para el cobro de la aportación estatal a las medidas de fomento de las producciones agrícolas locales autorizadas por la Unión Europea, el afamado POSEI, que con tanta frecuencia protagoniza escenas de retraso inadmisibles normalmente protagonizadas por parte de las partidas cuyo pago corresponde al gobierno central. Con la vinculación de carácter anual de estas cantidades a la Ley de Presupuestos Generales se pretende acabar, vía Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, con este tipo de dilaciones, absolutamente dañinas para un sector ya de por sí tan debilitado como la agricultura y la ganadería del Archipiélago.

Por último, juzgamos conveniente incluir en esta Ley el compromiso tácito por parte de las instituciones canarias y estatales con una medida clave para alcanzar la soberanía energética en las Islas, la asunción por parte de los establecimientos turísticos de un compromiso de comercialización a través de la creación de una «cuota porcentual de responsabilidad de carácter anual con los productos agrícolas, ganaderos y pesqueros locales». Así, además de estimular una parte fundamental del sector primario, se lograría una paulatina puesta en cultivo de multitud de terrenos que actualmente permanecen en situación de abandono debido a la escasa competitividad que los productos locales poseen en el mercado insular, una realidad que se vería transformada a partir de la reserva de una porción de la demanda que representa el sector turístico, actualmente entregado casi por completo a la importación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 100

### ENMIENDA NÚM. 30

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Treinta y cuatro.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Artículo 27. Reserva para inversiones en Canarias.

1. Las entidades sujetas al Impuesto sobre Sociedades tendrán derecho a la reducción decreciente de la base imponible de las cantidades que, con relación a sus establecimientos situados en Canarias, destinen de sus beneficios a la reserva para inversiones de acuerdo con lo dispuesto en este artículo.

Las entidades que tengan por actividad principal la prestación de servicios financieros o la prestación de servicios a entidades que pertenezcan al mismo grupo de sociedades en el sentido del apartado 3 del artículo 16 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, únicamente podrán disfrutar de la reducción prevista en el párrafo anterior cuando materialicen los importes destinados a la reserva en las inversiones previstas en las letras A, B y, en su caso, en las condiciones que puedan establecerse reglamentariamente, en el número 1.º de la letra D del apartado 4 de este artículo.

1 b. La bonificación anterior también será aplicable a los contribuyentes del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas que ejerzan las mismas actividades y con los mismos requisitos exigidos a los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades, siempre y cuando determinen los rendimientos por el método de estimación directa.

2. La reducción a que se refiere el apartado anterior se aplicará a las dotaciones que en cada período impositivo se hagan a la reserva para inversiones hasta el límite del noventa por ciento de la parte de beneficio obtenido en el mismo período que no sea objeto de distribución, en cuanto proceda de establecimientos situados en Canarias.

En ningún caso la aplicación de la reducción superará los veinte millones de euros ni podrá determinar que la base imponible sea negativa.

A estos efectos, se considerarán beneficios procedentes de establecimientos en Canarias los derivados de actividades económicas, incluidos los procedentes de la transmisión de los elementos patrimoniales afectos a las mismas, así como los derivados de la transmisión de elementos patrimoniales no afectos a actividades económicas, en los términos que reglamentariamente se determinen.

A estos efectos se considerarán beneficios no distribuidos los destinados a nutrir las reservas, excluida la de carácter legal. No tendrá la consideración de beneficio no distribuido el que derive de la transmisión de elementos patrimoniales cuya adquisición hubiera determinado la materialización de la reserva para inversiones regulada en este artículo.

Las asignaciones a reservas se considerarán disminuidas en el importe que eventualmente se hubiese detrído de los fondos propios, ya en el ejercicio al que la reducción de la base imponible se refiere, ya en el que se adoptara el acuerdo de realizar las mencionadas asignaciones.

3. La reserva para inversiones deberá figurar en los balances con absoluta separación y título apropiado y será indisponible en tanto que los bienes en que se materializó deban permanecer en la empresa.

4. Las cantidades destinadas a la reserva para inversiones en Canarias deberán materializarse en el plazo máximo de tres años, contados desde la fecha del devengo del impuesto correspondiente al ejercicio en que se ha dotado la misma, en la realización de alguna de las siguientes inversiones en las actividades de carácter social, económico y fiscal previstas como finalidades por la presente Ley en su artículo 1, tales como:

a) Garantizar que el carácter insular y atlántico, y las limitaciones estructurales permanentes de Canarias, así como su categorización como Región Ultraperiférica de Europa, sean compensadas a través de políticas específicas y suficientes.

b) Promover la unidad y complementariedad entre las islas, su desarrollo igualitario y la cohesión económica, social y territorial de Canarias, velando en particular por la efectiva atención de las circunstancias que padecen las Islas no Capitalinas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 101

c) Favorecer la creación neta de puestos de trabajo con carácter indefinido asociadas a los ámbitos y sectores económicos en los que se desenvuelvan las entidades y personas físicas que determinen sus rendimientos de trabajo por el método de estimación directa acogidos a la reducción prevista por esta reserva.

c) Fomentar la diversificación de su modelo productivo, el aumento de sus niveles de soberanía alimentaria y energética, así como la descarbonización de la producción energética, la administración equilibrada de sus recursos naturales finitos, el incremento de las ayudas destinadas a la I+D+I, además de la internacionalización de la economía canaria a través de la promoción del Archipiélago como plataforma atlántica para la paz, el desarrollo humano y la buena vecindad entre los continentes africano, americano y europeo.

5. La reglamentación de las actividades contenidas por estos principios se hará mediante la redacción de un Real-Decreto que especifique el reglamento de uso de la reserva de inversiones para Canarias.

6. Las cantidades que se acojan a la reserva de inversiones en Canarias y el destino que estas reciban por parte de sus beneficiarios serán publicadas oficialmente y de manera periódica en aras a aumentar los niveles de transparencia en la aplicación de dicha herramienta, sin perjuicio de lo establecido en las leyes.

### JUSTIFICACIÓN

La reserva de inversiones para Canarias consiste en una reducción del pago del impuesto directos, fundamentalmente del impuesto sobre sociedades, a cambio de que sus beneficiarios se comprometan a cumplir en tiempo y forma con los plazos previstos por esta, que aquí hemos querido limitar a tres años por norma general, para el desarrollo de «actividades de carácter social, económico y fiscal previstas como finalidades por la presente Ley».

La capacidad que atesora esta herramienta ya se conoce bien en las Islas. Solamente desde su entrada en vigor en 1994 hasta finales del año 2001, las dotaciones destinadas a la Reserva de Inversiones para Canarias superaron los 9.000 millones de euros, lo que superaba con creces el 5 por ciento de cuanto representa el Producto Interior Bruto de Canarias. El mismo porcentaje que, según la Ley 6/2014, de 25 de Julio, de Educación de Canarias, debería destinarse anualmente a la educación en el Archipiélago. Estas ingentes cantidades de dinero, sin embargo, no han sido destinadas a cumplir con las finalidades descritas por la presente Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, enmendadas por nuestro grupo en el actual proceso de modificación. Unas modificaciones que, además de afinar el espacio hacia el que se deben orientar las exenciones fiscales que contempla la Reserva de Inversiones en Canarias, ampliar su población objeto también a las personas que trabajan por cuenta propia (trabajo autónomo), restringir su aplicación a la cantidad tope de 20 millones de euros, debería dar lugar a dos vías bien diferenciados para su transformación.

Por una parte, se debe vincular de manera irremisible que cuanto deje de ingresar la administración en materia de impuestos directos, debe encaminarse a la generación de empleo de calidad, así como al desarrollo socioeconómico sostenible de las Islas, mejorando el estado de conservación de nuestros recursos naturales, además de alentar nuestra necesaria diversificación económica, apostando por alcanzar mayores niveles de soberanía alimentaria y energética.

Por otro lado, es igualmente primordial establecer un diseño de esta herramienta que, en lugar de permitir el uso de las cantidades destinadas a esta reserva a la compra de deuda pública, pudiera destinarse al desarrollo de medidas destinadas, desde la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias para invertir en la mejora de la posición del Archipiélago como «plataforma atlántica para la paz, el desarrollo humano y la buena vecindad entre los continentes africano, americano y europeo».

Para desarrollar todas estas medidas se cuenta con un óptimo marco de promoción de las especificidades de las Islas, que además de lucir recogidas por la Ley del Régimen Social, Económico y Fiscal, está incluido en el artículo 299.2 del Tratado de la Unión Europea, en el cual se recogen las características de las Regiones Ultraperiféricas de la Comunidad. Para desarrollar, sin embargo, todas estas medidas, se eliminan los artículos destinados a delimitar qué tipo de inversiones pueden acogerse a la Reserva de Inversiones para Canarias, emplazando dicha función al desarrollo, mediante la redacción de un Real-Decreto, de un reglamento específico para la puesta en funcionamiento de la misma, dejando para la Ley la definición de sus objetivos básicos y fundamentales.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 102

Se juzga imprescindible aumentar los niveles de transparencia en la aplicación de esta herramienta mediante la inclusión de un apartado que vincule el uso de la misma con la publicación oficial y periódica de las cantidades de las que la reserva de inversiones en Canarias sea objeto.

### ENMIENDA NÚM. 31

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Cuarenta y cuatro**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Disposición transitoria séptima.

El incremento hasta el 50 75 por ciento de la reducción en la tarifa de los servicios regulares del transporte de viajeros de los trayectos marítimos interinsulares contemplado en el artículo 6.1.a) se aplicará a partir de 2018.

#### JUSTIFICACIÓN

Se adapta el porcentaje del 50 por ciento definido en esta disposición transitoria al definido vía enmienda por nuestro grupo parlamentario, que ascendería hasta el 75 por ciento.

### ENMIENDA NÚM. 32

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Diez bis.

Artículo. 8 bis. Transporte privado terrestre.

En atención a la especial variedad paisajística y biodiversidad que presenta el ecosistema insular, se pondrán en marcha las políticas necesarias por parte de la Administración General del Estado y la Administración Autonómica Canaria en todas las Islas para hacer viable la puesta en marcha de cuantos programas sean necesarios para ejecutar el reemplazo progresivo del parque móvil de vehículos existentes en el Archipiélago por unidades categorizadas por los distintivos ambientales que posee la Dirección General de Tráfico en un plazo inferior a treinta años.

#### JUSTIFICACIÓN

Hace años que desde diferentes niveles institucionales se están implementando todo tipo de iniciativas destinadas a regular el transporte privado terrestre, sobre todo con el objetivo de controlar el volumen de emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Este tipo de problemáticas se han hecho especialmente visibles en entornos ya degradados, en la mayoría de los casos por la huella antrópica de las poblaciones

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 103

que residen en ellos o en sus proximidades (véase el caso de las grandes ciudades de nuestro país o de algunos escenarios destinados a determinadas actividades económicas, como la industria química o la minería), o que, por otra parte, poseen unas encomiables cualidades ecológicas, lo que suele traer aparejado el crecimiento de importantes cuotas de estrés ambiental (provocado especialmente por la actividad turística). Este último es el caso específico de las Islas Canarias, consagradas durante los últimos cincuenta años a un modelo productivo cuyo pilar fundamental no es otro que el sector servicios, el cual se ha desarrollado de manera no uniforme por su territorio, afectando indudablemente a espacios de gran valor natural y también cultural para la población de las Islas. La postura asumida por los poderes públicos con competencias para ordenar, durante todo este tiempo, el crecimiento de dicho ámbito económico no ha distado mucho de los principios definidos por el paradigma desarrollista, altamente permisivo desde el ámbito normativo con los flujos inversores que estimulan el negocio turístico, además de lucir siempre dispuesto a colaborar en la ejecución de cuantas infraestructuras públicas y privadas precise el sector. Así se explica la imparable actividad que ha soportado la ordenación territorial del Archipiélago durante los últimos cincuenta años, que ha transformado sin remedio el paisaje de las Islas, multiplicando sin remedio el volumen de emisión de sustancias nocivas para el medio fruto de dicha actividad. Y uno de los casos más representativos de dicha metamorfosis lo tenemos en las carreteras canarias, que actualmente poseen la tasa de densidad más elevada del Estado y una de las más altas de la Unión Europea, con 60 kilómetros de carretera habilitada por cada 100 kilómetros cuadrados de territorio, esto es, unos 2,2 kilómetros de carretera por habitante. Estos datos tienen relación con el tamaño del parque móvil registrado por la Dirección General de Tráfico en 2016 para nuestra Comunidad Autónoma, que se sitúa en más de 1.620.000 vehículos para una población de 2.100.000; casi 0,8 coches por persona en las Islas. De este total, un poco más de la mitad, 880.000 unidades, no poseen todavía ningún tipo de distintivo ambiental que reconozca su moderación en la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, lo que no convierte a Canarias en un territorio modelo en lo que se refiere a la protección de su medio ambiente en materia de automoción. Por esta razón, y atendiendo a la sostenibilidad, ya no solo del modelo de transporte privado en las Islas, sino del propio ecosistema del que se nutre principalmente su economía, proponemos la inclusión de esta enmienda de adición con la idea de introducir en el Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias elementos que sean útiles para luchar contra el cambio climático y la degradación del paisaje y los recursos naturales del Archipiélago. Se trata, en definitiva, de aprovechar esta herramienta legislativa que forma parte indiscutible de nuestro acervo, para ponernos al día en materia ambiental y, de paso, contribuir a la sostenibilidad de las actividades productivas que tienen lugar en nuestro suelo. Es una cuestión de responsabilidad con nuestro medio, pero también se trata de un acto de coherencia y necesidad.

### ENMIENDA NÚM. 33

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Veinte bis.

Artículo 16 bis. Comisión mixta entre la Administración Autónoma de Canarias y la Administración General del Estado para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias.

La Comisión Mixta entre la Administración Autónoma de Canarias y la Administración General del Estado para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias constituye el marco general y permanente de los contenidos y el cumplimiento de la finalidad definida por la presente Ley:

1. Es un organismo público a caballo entre la administración estatal y autonómica.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 104

2. Está formada por un número a determinar de miembros designados de manera paritaria por la Administración General del Estado y la Administración Autónoma de Canarias, y la determinación del número de delegados de cada una será exactamente el doble de la suma de grupos políticos con representación parlamentaria en el Archipiélago, debiendo renovarse su composición con cada cambio legislatura.

3. La Administración Autónoma de Canarias debe elegir a sus representantes en dicha Comisión Mixta mediante designación directa de cada uno de los grupos políticos que se constituyan en el Parlamento, incluido el grupo mixto, al que le corresponde la designación de un solo representante, independientemente del número de partidos que lo formen. Por su parte, la Administración General del Estado tiene la potestad de establecer libremente el sistema de elección de sus representantes, siempre y cuando este iguale al número de miembros que resulten elegidos por parte de la Comunidad Autónoma. Esta Comisión estará a su vez integrada en la Comisión Bilateral de Cooperación Canarias-Estado.

4. Tanto la Administración Autónoma Canaria como la del Estado, deberán garantizar que sus representantes cumplan con el principio de paridad de género en su composición, contando con el mismo número de hombres y mujeres entre sus miembros. Cada uno de los representantes, deberá contar además con una contrastada experiencia y prestigio en el ámbito de la economía, las ciencias políticas y sociales en el Archipiélago.

5. Esta comisión tiene como función presupuestar los créditos necesarios para la ejecución de las medidas contempladas en esta Ley. También se ocupará del seguimiento y evaluación de los sistemas de compensación establecidos por el Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, así como de su incidencia en la ciudadanía y empresas mediante la realización de estudios de costes en transportes, comunicación, *inputs* básicos, desviaciones de mercado, abusos de posición dominante, distribución de la renta y la población, o cualquier otro ámbito necesario para la evaluación y corrección de las medidas previstas en esta ley. Los beneficiarios pondrán a disposición la información personal o mercantil necesaria para elaboración de estas evaluaciones.

6. Su objetivo fundamental debe ser garantizar la puesta en marcha, desarrollo, seguimiento y cumplimiento de las políticas compensatorias implementadas en el Archipiélago de acuerdo con los principios que define el Régimen Social, Económico y Fiscal, además de velar por la observancia de cuanto se establece en las finalidades de esta Ley.

7. Los miembros de esta Comisión Mixta representantes de la Comunidad Autónoma de Canarias deben dar cuenta de su labor mediante la remisión de informes y comparencias públicas ante el Parlamento de Canarias, tanto en comisión como en sus sesiones plenarias, con una periodicidad que en ningún caso debe exceder los doce meses entre cada comparencia.

### JUSTIFICACIÓN

Debido a la manifestación incomparable del acervo histórico, político, económico y social del Archipiélago que representa el contenido de la presente Ley, hemos decidido redactar en un artículo a parte los principios que deben regir el funcionamiento de un órgano tan importante como la Comisión Mixta entre la Administración Autónoma de Canarias y la Administración General del Estado para el cumplimiento de los criterios definidos por el Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias. Una Comisión que deberá resultar especialmente útil en el marco actual, en el que se han sucedido los desajustes, incumplimientos y desequilibrios en materia de financiación por parte del Estado con respecto a Canarias, especialmente en relación a cuanto tiene que ver con su Régimen Social, Económico y Fiscal. Los seis puntos que orientan la redacción de este nuevo artículo están orientados a la conformación de esta herramienta para el cumplimiento y la excelencia de las políticas compensatorias implementadas en el Archipiélago en el marco de su Régimen Social, Económico y Fiscal, aspirando a configurar la porción de representantes canarios en la misma, además de en términos paritarios, también en torno a criterios de representatividad democrática y máxima transparencia, incorporando la figura de las comparencias públicas como parte de la actividad normal de esta Comisión Mixta, con el objetivo de incluir entre sus cometidos la puesta en conocimiento y valor en la sociedad canaria del Régimen Social, Económico y Fiscal. Corresponderá a este órgano la labor de valorar los efectos de la puesta en marcha de esta herramienta en el territorio archipelágico, pudiendo recabar cuanta información precise a aquellas entidades que se acojan a sus singularidades. Además, este organismo estará obligado a publicar los resultados de su evaluación de nuestro acervo, proponiendo modificaciones sustanciales no sólo a sus criterios de aplicación, sino también en los ámbitos en los que

esta se desarrolla, dictando informes acerca de su orientación, consecuencias presentes, y apuntando hacia posibles modificaciones futuras en los contenidos de la presente Ley.

### ENMIENDA NÚM. 34 Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo 22 bis. Investigación, desarrollo e Innovación.

1. En atención a la categoría de región ultraperiférica de Canarias, y los objetivos y finalidades apuntadas en el artículo primero de esta Ley, se incluirán en el marco de la Ordenación y Planificación Económica regional de Canarias medidas para incrementar su competitividad y centrar los esfuerzos en la diversificación de su modelo productivo, poniendo especial énfasis en la implementación de programas que promuevan la Investigación, el Desarrollo y la Innovación tanto en el ámbito público como en el privado. Estos programas, que se podrán desarrollar en colaboración con las Universidades establecidas en Canarias y otros centros de excelencia especializados en este sector, se orientarán con especial énfasis hacia el ámbito de las energías renovables, la agricultura y ganadería, el sector servicios y las nuevas tecnologías.

2. Las medidas destinadas a incentivar la Investigación, el Desarrollo y la Innovación en Canarias deberán ser atendidas con especial consideración por la Administración General del Estado en la elaboración del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica del Plan Estatal de Innovación.

3. Se incentivará la importación y exportación de bienes y servicios destinados a la producción de conocimiento, Investigación, Desarrollo e Innovación, garantizando que las personas que se dedican profesionalmente a estos sectores en el Archipiélago se encuentren en igualdad de derechos, con independencia de su lugar de residencia, respecto a la población del resto del Estado.

4. Teniendo en cuenta la consideración de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea, el Gobierno de la Nación podrá acordar para las empresas privadas y organismos públicos dedicados a la Investigación, Desarrollo e Innovación canarias un conjunto de ayudas económicas suplementarias para impulsar las ventajas de nuestra ubicación atlántica, equivalente a los gastos de transporte desde su lugar de residencia hasta el de destino, en los distintos programas que se lleven a cabo.

#### JUSTIFICACIÓN

Diferentes colectivos de investigadores y emprendedores isleños han denunciado públicamente la discriminación que padecen al enfrentarse a determinadas trabas por el mero hecho de desarrollar sus proyectos en Canarias. Trabas que no sufren las personas que se dedican a la misma actividad en otros puntos del Estado y de la Unión Europea. Son muchos proyectos que podrían verse interrumpidos o ni siquiera llegan a materializarse debido a la falta de apoyos e incentivos institucionales que sirvan para reducir las especificidades con las que tiene que lidiar la Investigación, el Desarrollo y la Innovación en un territorio como el canario. El Archipiélago, considerado como un territorio ultraperiférico de Europa, y beneficiado por un específico Régimen Económico y Fiscal dentro del marco estatal, no posee, sin embargo una línea concreta al interior de este marco legal destinada a equiparar, también en este punto, a las Islas con el resto de territorios con los que interactúa de manera más estrecha.

Algunos de los problemas más comunes que afrontan todos estos proyectos tienen que ver con la falta de programas específicos en esta materia que atiendan a las especiales características del archipiélago. Características como el elevado importe del transporte entre las Islas y el territorio continental europeo. Un coste que, en demasiadas ocasiones, se convierte en una auténtica barrera discriminatoria para el intercambio de bienes, servicios e incluso conocimientos, así como también pone freno al desplazamiento de aquellas personas innovadoras e investigadoras que ha elegido Canarias como lugar de residencia y

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 106

de trabajo permanente. Nuestro territorio posee un serio problema que no tiene tanto que ver con nuestra posición geográfica, en el centro de la encrucijada que conecta África, América y Europa en plena era de la globalización, como sí con la falta de voluntad política. Cabe recordar que actualmente solo el 0,58 % de nuestro Producto Interior Bruto se destina a la I+D+i. Basta con fijarnos en el Marco Input-Output de Canarias 2005 (ISTAC), para observar cómo se destaca en la tabla de «origen a precios básicos», los costes de producción que deben afrontar estos profesionales en las islas, observando cómo en la importación por sectores, la investigación y desarrollo genera un *input* de 74.168 € frente a los 12.032.430€ registrados para el sector de la construcción, el cual si está incluido en la lista de actividades económicas bonificadas por el Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Esta falta de compromiso evidencia otros muchos problemas que afectan al desarrollo de la actividad investigadora, tecnológica y científica en Canarias. Como, por ejemplo, su consideración como región ultraperiférica, la cual recoge en nuestro Régimen Económico y Fiscal todo tipo de compensaciones al transporte de mercancías, tal y como lo recoge el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, y en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo. Esta compensación posee una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado «con la finalidad de abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las Islas y el resto de España, así como del transporte de las exportaciones dirigidas a la Unión Europea». De hecho, en la presente propuesta de reforma de la Ley, se propone un aumento de estas bonificaciones hasta alcanzar el 100 por 100 de su coste total. Pero entre los productos que pueden beneficiarse de este apoyo, además de los productos agrarios y sus derivados, incluidos en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias, se encuentran, según el Real Decreto 362/2009, «productos originarios o transformados en Canarias», otras mercancías como «el petróleo y sus derivados, originarios o transformados en Canarias» y materias primas y bienes intermedios o «inputs», necesarios para la producción de los productos mencionados en el apartado anterior (siempre que estos no se fabriquen en Canarias); nada se dice del aprovechamiento de *inputs* aprovechables en el campo de la innovación, el Desarrollo y la investigación.

Lo que proponemos, en resumen, con la inclusión de este artículo del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, es adoptar una consideración más heterogénea de las bonificaciones que contempla la presente Ley, promoviendo beneficios para nuestros emprendedores e investigadores y las sociedades u organismos en los que se insertan por la vía del establecimiento de una compensación a las actividades que tienen que ver con su actividad fundamental, la producción de conocimiento en las Islas.

### ENMIENDA NÚM. 35

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno**.  
**Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta bis.

Artículo 25. Incentivos a la inversión.

1. Las entidades sujetas al Impuesto sobre Sociedades con domicilio fiscal en Canarias y las que actúen en Canarias mediante establecimiento permanente están exentas del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados cuando el rendimiento de este Impuesto se considere producido en Canarias y demuestre la creación de empleo de calidad, especialmente si este está asociado a incentivar la I+D+i, contribuya a la sostenibilidad de su medio natural, así como a la reducción de la huella de carbono generada en las Islas, promoviendo la diversificación de su modelo productivo mediante el aumento de sus niveles de soberanía alimentaria y energética:

a) En la modalidad de transmisiones patrimoniales onerosas, por la adquisición de bienes de inversión y de los elementos del inmovilizado inmaterial a que se refiere la letra b) del apartado 3 de este artículo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 107

Tratándose de la adquisición de elementos del inmovilizado inmaterial, la exención se limitará al cincuenta por ciento de su valor, salvo:

Que el adquirente cumpla las condiciones del artículo 108 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

Que el inmovilizado esté fabricado o producido en Canarias.

b) En la modalidad de operaciones societarias, por la constitución de sociedades y por la ampliación de capital por la parte de la misma que se destine a la adquisición o importación de bienes de inversión o a la adquisición o cesión de elementos del inmovilizado inmaterial a que se refiere la letra b) del apartado 3 de este artículo. Tratándose de aportaciones no dinerarias, éstas deben tener la consideración de bien de inversión o tratarse de los elementos del inmovilizado inmaterial citados.

En ningún caso se encuentra exenta la ampliación de capital por compensación de créditos.

2. Las entidades sujetas al Impuesto sobre Sociedades con domicilio fiscal en Canarias y las que actúen en Canarias mediante establecimiento permanente, que no tengan derecho a la deducción total de las cuotas soportadas del Impuesto General Indirecto Canario, están exentas de este Impuesto:

a) En las entregas e importaciones de bienes de inversión, cuando las citadas entidades sean adquirentes o importadoras de tales bienes.

b) En las prestaciones de servicios de cesión de elementos del inmovilizado inmaterial, a que se refiere la letra b) del apartado 3 de este artículo, cuando las citadas entidades actúen como cesionarias. En este caso, la exención se limitará al cincuenta por ciento de su valor, salvo que se trate de cesionarios que cumplan las condiciones del artículo 108 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

Se entiende que la entidad adquirente, importadora o cesionaria no tiene derecho a la deducción total cuando el porcentaje de deducción provisionalmente aplicable en el año de realización de la entrega o importación del bien de inversión o de la prestación de servicios de cesión de elementos del inmovilizado inmaterial es inferior al cien por cien, incluso en el supuesto de pagos anticipados.

A los efectos de este apartado, se asimilan a entregas de bienes de inversión las ejecuciones de obra que tengan la condición de prestaciones de servicios y que tengan como resultado un bien de inversión para la entidad adquirente.

Los sujetos pasivos del Impuesto General Indirecto Canario que entreguen los bienes de inversión o presten el servicio de cesión de elementos del inmovilizado inmaterial, exentos por aplicación de lo dispuesto en este apartado, tendrán derecho a deducir las cuotas del Impuesto soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios que se utilicen en la realización de tales entregas de bienes o prestaciones de servicios, salvo que a dicha entrega o prestación de servicios le sea de aplicación otra exención del Impuesto que no genere derecho a deducir.

3. A los efectos de lo establecido en este artículo:

a) Tendrán la consideración de bienes de inversión los elementos patrimoniales del inmovilizado material adquiridos o importados con ocasión de una inversión inicial. Se entiende por inversión inicial aquella que tiene por objeto:

La creación de un establecimiento.

La ampliación de un establecimiento.

La diversificación de la actividad de un establecimiento para la elaboración de nuevos productos.

La transformación sustancial en el proceso general de producción de un establecimiento.

~~En caso de~~ Queda excluida la adquisición de suelo, edificado o no, ~~adicionalmente será necesario que el mismo~~ salvo para las finalidades descritas a continuación siempre y cuando no se haya beneficiado anteriormente del régimen previsto en este artículo y se afecte:

A la promoción de viviendas protegidas, cuando proceda esta calificación de acuerdo con lo previsto en el Decreto 27/2006, de 7 de marzo, por el que se regulan las actuaciones del Plan de Vivienda de Canarias, destinadas al arrendamiento por la entidad promotora.

Al desarrollo de actividades industriales incluidas en las divisiones 1 a 4 de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

A la generación y distribución de energías renovables.

Al desarrollo de productos agrícolas de carácter ecológico.

~~A las zonas comerciales, y a las actividades turísticas reguladas en la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, cuya adquisición tenga por objeto la rehabilitación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.1.1.º, f) de la Ley 20/1991, de un establecimiento turístico, situadas ambas en un área cuya oferta turística se encuentre en declive, por precisar de intervenciones integradas de rehabilitación de áreas urbanas, según los términos en que se define en las directrices de ordenación general de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.~~

A efectos del Impuesto General Indirecto Canario, la base imponible correspondiente a la entrega de suelo se determinará prorrateando la contraprestación entre el valor catastral del suelo y de la construcción, siempre y cuando en el municipio donde radique el mismo haya sido revisado el valor catastral. En caso contrario, la base imponible se determinará en proporción al valor de mercado del suelo.

A efectos del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en la determinación de la base imponible correspondiente a la transmisión de suelo, el valor real se prorrateará entre el valor catastral del suelo y la construcción, siempre y cuando en el municipio donde radique el mismo haya sido revisado el valor catastral.

Reglamentariamente se determinarán los términos en que se entienda que se produce la creación o ampliación de un establecimiento y la diversificación y la transformación sustancial de su producción.

Los elementos del inmovilizado material a que se refiere esta letra a) deberán, además, tener la consideración de bienes de inversión de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 40, números 8 y 9, de la Ley 20/1991.

b) Tratándose de elementos del inmovilizado inmaterial, la exención será aplicable en relación con la adquisición del derecho de uso de propiedad industrial o intelectual, de conocimientos no patentados, en los términos que reglamentariamente se determinen, y con las concesiones administrativas que, adicionalmente, deberán reunir los requisitos siguientes:

Ser utilizados exclusivamente en el establecimiento que reúna las condiciones indicadas en la letra a) anterior. Únicamente se entenderá que se produce tal utilización en este establecimiento cuando los citados elementos se destinen directa y exclusivamente a la realización de operaciones que se entiendan efectuadas en las Islas Canarias conforme a las reglas de localización del Impuesto General Indirecto Canario.

Ser amortizables.

Ser adquirido a terceros en condiciones de mercado. En el caso de las concesiones administrativas se entenderá que son adquiridas en condiciones de mercado cuando sean objeto de un procedimiento de concurrencia competitiva.

Figurar en el activo de la empresa.

4. Sin perjuicio de los requisitos establecidos en los apartados anteriores, las exenciones reguladas en este artículo están sometidas al cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Los bienes de inversión deben ser nuevos, salvo que el adquirente o importador cumpla las condiciones del artículo 108 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, en cuyo caso los bienes de inversión podrán ser usados, siempre que estos no se hubieran beneficiado anteriormente de las exenciones previstas en este artículo. El requisito de bien de inversión nuevo no será de aplicación en relación con el suelo.

b) En el caso de la constitución de sociedades y de la ampliación de capital, la adquisición o la importación debe producirse en un plazo de tres meses a contar desde la fecha del otorgamiento de la correspondiente escritura pública y destinarse a la adquisición o importación de bienes de inversión o a la adquisición o cesión de elementos del inmovilizado inmaterial.

c) Los bienes de inversión y los elementos del inmovilizado inmaterial deberán entrar en funcionamiento en un plazo de tres meses a contar desde la fecha de su adquisición o importación. En el caso de suelo destinado a la promoción de viviendas protegidas para su arrendamiento por la propia entidad promotora, de bienes para cuya puesta en funcionamiento sea necesaria la ultimación de su instalación o montaje, o de bienes que vayan a ser utilizados en actividades económicas cuyo desarrollo exija autorización administrativa, las actividades de promoción, de instalación o montaje, o de consecución de los permisos administrativos y proyectos técnicos previos que fueran en su caso necesarios para la

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 109

promoción o desarrollo de las actividades económicas, deberán ser acometidas inmediatamente, sin que se produzca discontinuidad entre las diferentes actuaciones.

d) Los bienes de inversión y los elementos del inmovilizado inmaterial deberán estar situados o ser recibidos en el archipiélago canario, utilizados en el mismo, afectos y necesarios para el desarrollo de actividades económicas de la entidad. A estos efectos se entenderán situados y utilizados en el archipiélago:

Las redes de transporte y de comunicaciones que conecten el archipiélago canario con el exterior, por el tramo de la misma que se encuentre dentro del territorio de las Islas Canarias y a la parte situada fuera del mismo que se utilice para conectar entre sí las distintas islas del archipiélago.

Las aplicaciones informáticas y los derechos de propiedad industrial que no sean meros signos distintivos de la entidad o de sus productos, y que vayan a aplicarse exclusivamente en procesos productivos o actividades comerciales que se desarrollen en el ámbito territorial canario, así como los derechos de propiedad intelectual que sean objeto de reproducción y distribución en el archipiélago canario.

Las concesiones administrativas de uso de bienes de dominio público radicados en Canarias.

Las concesiones administrativas de prestación de servicios públicos que se desarrollen exclusivamente en el archipiélago.

Las concesiones administrativas de obra pública para la ejecución o explotación de infraestructuras públicas radicadas en Canarias.

e) Los bienes de inversión y los elementos del inmovilizado inmaterial deberán permanecer en funcionamiento en la misma entidad adquirente, importadora o cesionaria, ~~durante cinco años como mínimo,~~ hasta su plena amortización sin ser objeto de transmisión, arrendamiento o cesión a terceros para su uso. Cuando su vida útil fuera inferior a dicho período, no se considerará incumplido este requisito cuando se proceda a la adquisición de otro bien de inversión que lo sustituya, que reúna los requisitos exigidos para la aplicación de las exenciones previstas en este artículo y que permanezca en funcionamiento durante el tiempo necesario para completar dicho período.

Esta nueva adquisición o importación dará derecho a las exenciones previstas en este artículo por la parte de su valor que exceda del valor de adquisición del elemento patrimonial que se sustituye que hubiera determinado derecho a la exención, con los límites previstos en los apartados 1 y 2 de este artículo en relación con los elementos del inmovilizado inmaterial.

En los casos de pérdida del activo se deberá proceder a su sustitución en los términos previstos en el párrafo anterior.

Tampoco se entenderá incumplido este requisito en los supuestos de transmisiones no sujetas al Impuesto General Indirecto Canario conforme a lo dispuesto en el artículo 9.1.º, letras a) y b), de la Ley 20/1991, salvo cuando se trate de aportaciones no dinerarias referidas en el artículo 94 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. En estos casos, la entidad adquirente se subrogará en la posición de la entidad transmitente y asumirá el cumplimiento de los requisitos necesarios para consolidar el beneficio fiscal disfrutado por esta última, en relación con las exenciones previstas en este artículo.

~~f) Las entidades que se dediquen al arrendamiento o cesión a terceros para su uso de activos fijos y obtengan, como consecuencia de ello, rendimientos de la actividad económica conforme al artículo 27 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, podrán disfrutar de la exención regulada en este artículo, siempre que no exista vinculación, directa o indirecta, con los arrendatarios o cesionarios de dichos bienes, en los términos definidos en el artículo 16, apartado 3, del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, ni se trate de operaciones de arrendamiento financiero.~~

~~En los supuestos de arrendamiento de bienes inmuebles, además de las condiciones previstas en el párrafo anterior, la entidad deberá tener la consideración de empresa turística de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, tratarse del arrendamiento de viviendas protegidas por la entidad promotora, de bienes inmuebles afectos al desarrollo de actividades industriales incluidas en las divisiones 1 a 4 de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas, o de zonas comerciales situadas en áreas cuya oferta turística se encuentre en declive, por precisar de intervenciones integradas de rehabilitación de áreas urbanas, según los términos en que se define en las directrices de ordenación general de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.~~

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 110

g) Sólo podrán acogerse a las exenciones previstas en el presente artículo los elementos de transporte que objetivamente considerados sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica, científica o de transporte colectivo, siempre que sus modelos de serie o los vehículos individualmente hubieran sido debidamente homologados por la Administración tributaria canaria y categorizados por los distintivos ambientales que posee la Dirección General de Tráfico, siempre que no se destinen a la prestación de servicios de transporte a terceros de particulares.

h) Las entidades adquirentes o importadoras de bienes de inversión o adquirentes o cesionarias de elementos del inmovilizado inmaterial deberán mantener como mínimo su domicilio fiscal o su establecimiento permanente en las islas Canarias durante un plazo de cinco años hasta su plena amortización a contar desde la fecha del inicio de la utilización efectiva o entrada en funcionamiento de los bienes de inversión o desde la adquisición o cesión de los elementos del inmovilizado inmaterial. ~~Tratándose de entidades arrendadoras de viviendas protegidas, dicho plazo será de diez años.~~

5. En el Impuesto General Indirecto Canario, y con carácter previo o simultáneo a la entrega de un bien de inversión o a la prestación de servicios de cesión de elementos del inmovilizado inmaterial, la entidad adquirente o cesionaria deberá entregar al empresario o profesional transmitente o cedente una declaración en la que identifique los bienes de inversión o los elementos del inmovilizado inmaterial y manifieste la concurrencia de los requisitos de la exención previstos en este artículo, en especial su condición de sujeto pasivo sin derecho a la deducción total del Impuesto General Indirecto Canario soportado. En el caso de que la entrega del bien de inversión o la prestación de servicios de cesión del elemento del inmovilizado inmaterial se formalice en escritura pública, dicha declaración deberá obligatoriamente incorporarse a esta última.

En el supuesto de inversión del sujeto pasivo prevista en el artículo 19.1.2.º de la Ley 20/1991, no será necesaria la emisión de la declaración a que se refiere el párrafo anterior.

En el caso de importaciones, la entidad importadora deberá aportar con la declaración de importación la documentación acreditativa de la concurrencia de los requisitos de la exención en los mismos términos expresados en el primer párrafo de ese apartado.

La declaración prevista en este apartado se deberá presentar con ocasión de la realización del primer pago anticipado.

6. En el Impuesto General Indirecto Canario, las entidades adquirentes o cesionarias tendrán la condición de sujetos pasivos sustitutos en los términos previstos en el artículo 36 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en el caso de que, habiéndose expedido la declaración a que se refiere el apartado 5 de este artículo, no se cumplan los requisitos de la exención. El sustituto no podrá exigir del contribuyente el importe de las obligaciones tributarias satisfechas.

7. El incumplimiento de los requisitos exigidos para la aplicación de las exenciones reguladas en este artículo tendrá las consecuencias previstas en la Ley 58/2003.

En el caso del incumplimiento de los requisitos previstos para la exención en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y en aplicación de lo previsto en el apartado 2 del artículo 122 de la Ley 58/2003, se presentará autoliquidación en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la fecha de incumplimiento. Se liquidarán intereses de demora en los términos previstos en la Ley 58/2003 y en su normativa de desarrollo.

En el caso del incumplimiento de los requisitos previstos para la exención en el Impuesto General Indirecto Canario y en aplicación de lo previsto en el apartado 2 del artículo 122 de la Ley 58/2003, la autoliquidación, incluso en el caso de importaciones, se realizará a través de la autoliquidación ocasional a que se refiere el artículo 59.3 de la Ley 20/1991 correspondiente al periodo de liquidación en el que se hubiera producido el incumplimiento. Se liquidarán intereses de demora en los términos previstos en la Ley 58/2003 y en su normativa de desarrollo.

Cuando el incumplimiento de los requisitos exigidos para la aplicación de las exenciones reguladas en este artículo se pusiera de manifiesto durante el desarrollo de un procedimiento de verificación de datos, comprobación limitada o de inspección, la liquidación de intereses de demora se producirá en los términos previstos en la Ley 58/2003 y en su normativa de desarrollo.

8. No podrán ser objeto de deducción las cuotas del Impuesto General Indirecto Canario liquidadas en el desarrollo de un procedimiento de verificación de datos, comprobación limitada o de inspección, cuando la conducta del sujeto pasivo sea constitutiva de infracción tributaria.

9. Las entidades adquirentes o importadoras de bienes de inversión o cesionarias de elementos del inmovilizado inmaterial, así como los empresarios o profesionales transmitentes de los bienes de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 111

inversión o cedentes de los elementos del inmovilizado inmaterial, que estén establecidos en Canarias, deberán presentar anualmente una declaración en la que se especificarán el número y el importe total de las operaciones exentas del Impuesto General Indirecto Canario conforme a las previsiones de este artículo, realizadas en el año natural, en la forma y plazos que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno de Canarias. Asimismo deberán facilitar el acceso a registros contables, contratos y cualquier otra información necesaria para la auditoría y control en la aplicación de estas exenciones.

10. Reglamentariamente se determinarán los plazos y condiciones para que las entidades notifiquen las inversiones en el sector de la transformación y comercialización de productos agrícolas, cuando su importe sea superior a veinticinco millones de euros o cuando el correspondiente a la cuota por los Impuestos que se hubieran devengado en caso de no haber sido de aplicación las medidas fiscales reguladas en esta Ley supere los doce millones de euros.

### JUSTIFICACIÓN

Dentro de las medidas fiscales contempladas por la Ley vigente del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y de acuerdo con el contenido de nuestras enmiendas, especialmente las realizadas a su artículo primero, donde se define la finalidad de esta normativa, juzgamos conveniente incluir en el artículo dedicado a los incentivos fiscales, la vinculación de los mismos a las actividades económicas que generen de manera directa «empleo de calidad, especialmente si este está asociado a incentivar la I+D+I», procuren «la sostenibilidad de su medio natural, así como la reducción de la huella de carbono» en las Islas y promuevan la «diversificación de su modelo productivo mediante el aumento de sus niveles de soberanía alimentaria y energética». Para ello, a su vez, es necesario que este tipo de exenciones sean solo de aplicación a la producción generada en las Islas, la cual debe ser debidamente acreditada, excluyendo de las mismas actividades que no redundan directamente en las finalidades anteriormente propuestas, como «la adquisición de suelo, edificado o no» que no tengan como objetivo aumentar y mejorar la calidad del empleo, la sostenibilidad ambiental o la diversificación económica del Archipiélago, aumentando sus cotas de soberanía.

Por otra parte, se excluye de la aplicación de estos incentivos fiscales a las zonas comerciales y las actividades turísticas contenidas en el apartado 3 a), las cuales representan una importantísima porción del Producto Interior Bruto de las Islas, y no coinciden en ningún caso con las finalidades previstas por la presente Ley, ni siquiera en el caso de la rehabilitación de sus infraestructuras. Y, por la misma razón se pide la supresión del apartado 3 f), destinado a las entidades que se dediquen al arrendamiento o cesión a terceros para su uso de activos fijos, y que obtengan de ello rendimientos económicos, que tampoco aparece contemplado en las finalidades de la Ley. A su vez, se propone la modificación de los plazos establecidos para el uso de los bienes de inversión y los elementos del inmovilizado inmaterial que se acoja a este tipo de exenciones, que podrán mantenerse en funcionamiento hasta su plena amortización, atendiendo así de un modo más preciso a su empleo por parte de los diferentes sectores económicos llamados a participar de estas exenciones. Y lo mismo se plantea para las entidades que importen bienes de inversión o cesiones de elementos del inmovilizado inmaterial fuera de Canarias, a las que se les requiere que mantengan su domicilio fiscal en las Islas hasta amortizar lo adquirido, sin excepciones.

En materia de transporte, se incluye como actividad económica también el transporte colectivo, siempre y cuando no estén dedicados al transporte de particulares y puedan ser «categorizados por los distintivos ambientales que posee la Dirección General de Tráfico».

Por último, se propone incluir como medida imprescindible, una cláusula de obligatoriedad para que las sociedades beneficiarias de este tipo de incentivos deban «facilitar el acceso a los registros contables, contratos y cualquier otra información necesaria para la auditoría y control en la aplicación» de las mismas.

### ENMIENDA NÚM. 36

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Apartado nuevo.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 112

### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta x.

Artículo 26. Régimen especial de las empresas productoras de bienes corporales.

1. Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades aplicarán una bonificación del cincuenta por ciento de la cuota íntegra correspondiente a los rendimientos derivados de la venta de bienes corporales producidos en Canarias por ellos mismos, propios de actividades agrícolas de producción integrada o ecológica, ganaderas e industriales con emisiones decrecientes de amoníaco, metano, óxidos de nitrógeno y carbono, y pesqueras sostenibles, siempre que, en este último caso, la pesca de altura se desembarque en los puertos canarios y se manipule o transforme en el archipiélago. Se podrán beneficiar de esta bonificación las personas o entidades domiciliadas en Canarias o en otros territorios que se dediquen a la producción de tales bienes en el archipiélago, mediante sucursal o establecimiento permanente.

2. La bonificación anterior también será aplicable a los contribuyentes del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas que ejerzan las mismas actividades y con los mismos requisitos exigidos a los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades, siempre y cuando determinen los rendimientos por el método de estimación directa. La bonificación se aplicará sobre la parte de la cuota íntegra que proporcionalmente corresponda a los rendimientos derivados de las actividades de producción señaladas.

### JUSTIFICACIÓN

Nuevamente, se propone la adecuación del articulado a las enmiendas planteadas al artículo primero de la presente modificación de la Ley de Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, en el que se describen las finalidades de la misma, incluida la sostenibilidad ambiental y la conservación de los recursos naturales finitos del Archipiélago.

### ENMIENDA NÚM. 37

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta x.

Artículo 28. Creación de la Zona Especial Canaria.

Se crea una Zona Especial en las islas Canarias con la finalidad de promover la creación de empleo de calidad, el desarrollo económico y social del archipiélago y la diversificación de su estructura productiva, presidida por el principio de estanqueidad geográfica, que se regirá por lo dispuesto en la presente Ley y en su norma de desarrollo, sin perjuicio de la aplicación de la normativa general en lo no previsto expresamente.

### JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de que los contenidos de la presente Ley se ajusten a las enmiendas planteadas por nuestra parte a su artículo primero, en el que se describen las finalidades de la misma, incluido el fomento del «empleo de calidad en las Islas», hacemos la siguiente enmienda de adhesión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 113

### ENMIENDA NÚM. 38

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno**.  
**Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta x.

Artículo 31. Ámbito subjetivo de aplicación.

1. Son entidades de la Zona Especial Canaria las personas jurídicas, y sucursales de nueva creación y personas físicas que determinen los rendimientos de su trabajo por el método de estimación directa en régimen de autónomo que ~~reuniendo~~ reúnan los requisitos enumerados en el apartado siguiente, ~~sean~~ una vez inscritas en el Registro Oficial de Entidades de la Zona Especial Canaria.

2. Solamente serán inscribibles aquellas personas jurídicas y, sucursales y personas físicas que determinen los rendimientos de su trabajo por el método de estimación directa que reúnan los siguientes requisitos:

a) Que tengan su domicilio social y la sede de dirección efectiva en el ámbito geográfico de la Zona Especial Canaria.

b) Que al menos un administrador o, en el caso de las sucursales, un representante legal resida en las islas Canarias.

c) Constituir su objeto social la realización en el ámbito geográfico de la Zona Especial Canaria de actividades económicas incluidas en el anexo de esta Ley. Asimismo, mediante sucursal diferenciada, podrán realizar otras actividades a las que no serán de aplicación los beneficios de la Zona Especial Canaria, en cuyo caso deberán llevar contabilidad separada, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42.1.b).a'), b') y c').

d) Realizar inversiones en los dos primeros años desde su inscripción, que se materialicen en la adquisición de elementos patrimoniales del inmovilizado material o intangible, en su caso, situados o recibidos en el ámbito geográfico de la Zona Especial Canaria, utilizados en el mismo, afectos y necesarios para el desarrollo de las actividades económicas efectuadas por el contribuyente en dicho ámbito geográfico, por un importe mínimo de:

— En las islas de Gran Canaria y Tenerife, 100.000 euros en el caso de empresas y 50.000 para las personas físicas que trabajen en régimen de autónomo.

— En las islas de El Hierro, Fuerteventura, La Gomera, Lanzarote y La Palma, 50.000 euros en el caso de empresas y 25.000 para las personas físicas que trabajen en régimen de autónomo.

No se computarán, a estos efectos, los elementos patrimoniales adquiridos mediante las operaciones reguladas en el capítulo VII del título VII de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Estas inversiones deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Los elementos patrimoniales adquiridos deberán permanecer en la entidad de la Zona Especial Canaria durante todo el período de disfrute de este régimen, o durante su vida útil si fuera inferior, sin ser objeto de transmisión. Tampoco podrán ser objeto de arrendamiento o cesión a terceros para su uso, salvo que se trate del objeto social o actividad de la entidad de la Zona Especial Canaria, y siempre que no exista vinculación directa o indirecta con los arrendatarios o cesionarios de dichos bienes. Se entenderá que no se incumple el requisito de permanencia cuando los bienes sean objeto de transmisión y el importe se reinvierta en nuevos elementos del inmovilizado en las mismas condiciones dentro del plazo de un año.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 114

b) Tratándose de elementos usados, estos no podrán haberse aplicado anteriormente al fin previsto en esta letra d). Con carácter excepcional se podrá autorizar la inscripción o la permanencia en el régimen de la Zona Especial Canaria de entidades que no cumplan el requisito de inversión establecido en esta letra d), siempre que el número de puestos de trabajo a crear y el promedio anual de plantilla superen el mínimo previsto en la letra e) de este apartado.

e) La creación de puestos de trabajo de calidad en el ámbito geográfico de la Zona Especial Canaria dentro de los seis meses siguientes a su inscripción y el mantenimiento como mínimo en ese número del promedio anual de plantilla durante el período de disfrute de este régimen, con un mínimo de:

— En las islas de Gran Canaria y Tenerife, 5 a partir de 10 empleos para empresas y 3 en el caso de las personas físicas que trabajen en régimen de autónomo.

— En las islas de El Hierro, Fuerteventura, La Gomera, Lanzarote y La Palma, 3 5 empleos para empresas y 1 para personas físicas que trabajen en régimen de autónomo.

Cuando se haya ejercido anteriormente la misma actividad bajo la misma o bajo otra titularidad, se exigirá una creación neta de, al menos:

— En las islas de Gran Canaria y Tenerife, 5 12 empleos para empresas y 4 en el caso de personas físicas que trabajen en régimen de autónomo.

— En las islas de El Hierro, Fuerteventura, La Gomera, Lanzarote y La Palma, 3 5 empleos para empresas y 2 para personas que trabajen en régimen de autónomo.

Para el cálculo de la plantilla, horas contratadas y su incremento se acreditarán ante el Consejo Rector de la Zona Especial Canaria los contratos y documentos de cotización y otros documentos legales que provee la legislación laboral estatal.

f) Presentar una memoria descriptiva de las principales actividades económicas a desarrollar, que avale su solvencia, viabilidad, competitividad internacional y su contribución al desarrollo económico y social de las islas Canarias, cuyo contenido será vinculante para la entidad, salvo variación de esas actividades previa autorización expresa del Consejo Rector. Esta memoria deberá ser publicada de manera periódica y accesible por el Consejo Rector de la Zona Especial Canaria con el objetivo de ofrecer información fiable a la ciudadanía sobre el número de entidades adscritas a la Zona Especial Canaria, su objeto, número de empleados y cumplimiento de los requisitos que contempla esta figura, además de corresponder con las obligaciones establecidas como Responsabilidad Social Corporativa.

3. Las características y condiciones de lo dispuesto en el apartado 2 anterior se podrán determinar reglamentariamente.

### JUSTIFICACIÓN

Tal y como reza el apartado d) del artículo primero enmendado por nuestro grupo a la presente Ley, en la cual se describen sus finalidades, la creación de «empleo de calidad» tiene que ser una de las razones principales para acogerse a los beneficios e incentivos previstos para las entidades y personas físicas que participen en la Zona Especial Canaria. Por eso, proponemos, ajustado al tipo de actividad económica y régimen en que se desarrolla dicha actividad y el tipo de isla de la que tiene lugar, capitalina o no capitalina, un aumento del número de empleos que deben generar quienes se acojan a esta figura en los «seis meses siguientes a su inscripción y el mantenimiento como mínimo en ese número del promedio anual de plantilla durante el periodo de disfrute de este régimen». Y, en el caso de que estas entidades hayan «ejercido anteriormente la misma actividad bajo la misma o bajo otra titularidad», se pide un ligero aumento de este número, por entenderse que aquellas entidades o personas físicas que ya posean un cierto nivel de consolidación en el sector deberían dar mejores rendimientos en materia de empleo. Un aumento que en todo momento deberá ser contrastado por las entidades acogidas a esta categorización y su Consejo Rector, sin perjuicio de lo dictado por la legislación laboral estatal. Se añade, además la obligatoriedad de publicar el número de entidades acogidas a la Zona Especial Canaria, su objeto y cumplimiento de los requisitos establecidos por dicha figura, además de cumplir con las obligaciones establecidas como Responsabilidad Social de las Empresas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 115

### ENMIENDA NÚM. 39

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta x.

Artículo 38. Competencias del Consejo Rector.

Corresponde al Consejo Rector del Consorcio de la Zona Especial Canaria:

a) Tramitar y resolver las solicitudes de autorización de las entidades que pretendan acogerse al régimen especial de la Zona Especial Canaria, así como autorizar, previo informe de la Comisión Técnica, la inscripción o la permanencia de la inscripción de entidades cuando concurra el supuesto al que se refiere el último párrafo de la letra d) del artículo 31.2 de esta Ley.

b) Gestionar el Registro Oficial de Entidades de la Zona Especial Canaria.

c) Gestionar y recaudar las tasas reguladas en el artículo 50 de esta Ley.

d) Vigilar el cumplimiento por parte de las entidades de la Zona Especial Canaria de lo dispuesto en esta Ley, pudiendo para ello requerir cuanta información sea precisa, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos u organismos públicos.

e) Resolver los expedientes sancionadores que se tramiten según lo dispuesto en las normas contenidas en el capítulo VI de este Título.

f) Suministrar la información que le sea requerida por las Administraciones u organismos competentes, de acuerdo con lo establecido en esta Ley y en sus normas de desarrollo.

g) Elaborar anualmente un anteproyecto de presupuesto, con la estructura que señale el Ministerio de Economía y Hacienda.

h) Dictar las instrucciones sobre el funcionamiento de la Zona Especial Canaria en aquellos aspectos en que tenga atribuida dicha competencia, así como las que exijan el desarrollo y ejecución de las normas contenidas en la Ley, sin perjuicio de las competencias de otros órganos, en relación con las cuestiones de procedimiento relativas al Registro Oficial de Entidades de la Zona Especial Canaria.

i) Establecer sus normas, y las de sus órganos adscritos, en materia de gestión y de funcionamiento interno, así como determinar las funciones del Secretario y, previo informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, el régimen económico de las asistencias al Consejo Rector y a la Comisión Técnica.

j) Proponer la remoción de los miembros de la Comisión Técnica cuando, a su juicio, incurrieren en incompetencia técnica o actuaren con infracción de las leyes.

k) Emitir y hacer públicos cuantos informes se le soliciten en relación con las materias de su competencia, especialmente en lo referente al fomento del empleo de calidad asociado a la Zona Especial Canaria.

l) Promover la Zona Especial Canaria.

m) Cualquier otra función o competencia que le sea atribuida directamente en esta Ley o en sus normas de desarrollo.

#### JUSTIFICACIÓN

Actualizamos mediante esta enmienda de adición el cumplimiento de las finalidades recogidas en el artículo primero de la presente Ley, referidas concretamente a la generación de «empleo de calidad», suscribiendo un compromiso de vigilancia y transparencia por parte del Consejo Rector de la Zona Especial Canaria.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 116

### ENMIENDA NÚM. 40

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno**.  
**Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Uno. Cuarenta y cuatro bis.

Disposición transitoria octava.

La promoción de la cuota de responsabilidad con el sector primario de Canarias se cuantificará de manera porcentual y será evaluada anualmente. Su uso como herramienta para impulsar la comercialización de los productos agrícolas, ganaderos y pesqueros locales en el ámbito del turismo se realizará de manera progresiva. Durante los dos años siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la comisión mixta entre la Administración Autónoma de Canarias y la Administración General del Estado para la puesta en marcha, desarrollo y seguimiento del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, establecerá en un 25 por ciento el volumen mínimo recomendable de productos locales a comercializar por los establecimientos turísticos de las Islas entre el total de su adquisición de productos alimentarios, elevándose dicho porcentaje en cinco puntos porcentuales por cada dos años que transcurran desde la fecha de aprobación de la Ley. De modo que, en un plazo no superior a diez años se debe alcanzar el tope del 50 por ciento de cuota de responsabilidad con el sector primario de las Islas. La comisión mixta se encargará de informar sobre los porcentajes estipulados, así como de evaluar el cumplimiento por parte de los establecimientos turísticos de lo contenido en la presente Ley, facilitando de manera pública y transparente a las administraciones y a la ciudadanía los datos de los establecimientos que asuman esta cuota. El objetivo de su puesta en funcionamiento será el aumento de los niveles de soberanía alimentaria de Canarias.

#### JUSTIFICACIÓN

Es imprescindible establecer un periodo y fijar unos topes mínimos y máximos para la puesta en funcionamiento de esta medida encaminada a estimular el mercado insular agrícola, ganadero y pesquero, así como definir un plazo temporal para su aplicación y explicitar a quién corresponde hacer un seguimiento de su desarrollo, así como facilitar la información al respecto de sus niveles de cumplimiento con el objetivo de que las administraciones canarias puedan implementar un sistema de valorización de las entidades turísticas que asuman su responsabilidad con la sostenibilidad y el aumento de los niveles de soberanía alimentaria que precisa de manera urgente el sector primario de las Islas.

### ENMIENDA NÚM. 41

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Uno**.  
**Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo Artículo Uno. Cuarenta y cuatro bis.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 117

Disposición transitoria novena.

La aplicación de lo establecido en el artículo 11 de la presente Ley, reguladora del sistema de compensación del extracoste de la generación eléctrica para modular el precio de la energía a través del uso de fuentes renovables, según los mecanismos previstos por el Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias, se hará de manera progresiva en el Archipiélago y acompañada de un adecuado planeamiento de esta transición y campañas específicas destinadas a la concienciación ciudadana, las cuales deberán ser impulsadas por las instituciones públicas del Estado y de la Comunidad Autónoma. Estos poderes no podrán extender más allá del año 2030 la culminación de esta importante transformación del modelo. El objetivo de esta evolución consiste en alcanzar unos niveles óptimos de soberanía energética a través de la paulatina transformación del contexto de su producción en las Islas, minimizando en lo posible sus efectos adversos, especialmente en relación con el precio final de la energía para el consumidor. Las subvenciones que actualmente se aplican a la compensación del coste de combustibles contaminantes, deberán ser reducidas a partir de la puesta en marcha de un mix energético previsto por la citada planificación, pautando la reducción de sus niveles productivos hasta lograr su reducción a la mínima expresión.

### JUSTIFICACIÓN

El sector energético en las islas continúa adoleciendo de importantes taras, como su excesiva dependencia de fuentes contaminantes, el escaso desarrollo de energías limpias en el territorio o la falta de adecuación de las leyes autonómicas y estatales en la consecución de un objetivo irrenunciable: el aumento de sus niveles de autoabastecimiento. Por todas estas razones hemos decidido incluir apelaciones a todos estos ámbitos en el artículo que regula el precio de la energía, con la intención de equiparar los costes de producción de este tipo de servicio entre el archipiélago y la península ibérica, eso sí, tomando en cuenta la necesidad de redirigir el modelo productivo que actualmente rige el mercado energético canario hacia criterios que pongan en valor la eficiencia y la sostenibilidad ambiental. Canarias es un territorio con una predisposición al desarrollo de tecnologías orientadas a la generación de energías renovables sin parangón con el resto de la escena estatal y comunitaria, al disponer de un acceso relativamente asequible a fuentes primordiales como la generada a partir de la energía solar, mareomotriz, eólica o geotérmica. Sin embargo, si el contexto político-jurídico no permite e impulsa el desarrollo de estos sectores, es improbable que los mismos logren adquirir la relevancia que merecen. Por esta razón incluimos en la Ley del Régimen Social, Económico y Fiscal de Canarias explícitas menciones al desarrollo sostenible de la energía en el archipiélago, con el objetivo de convertir esta herramienta en una vía esencial para lograr una transición de modelo energético en las islas que redunde en beneficios para su medio natural y en el abaratamiento del coste de la energía para su población, contribuyendo en lo posible a reducir los efectos del cambio climático. En esta disposición transitoria hacemos explícito, además, los plazos que consideramos que se deben cumplir para que la transformación del sistema productivo de la energía en Canarias se produzca en un tiempo prudencial que permita a las administraciones reducir sus impactos y potenciar sus beneficios.

### ENMIENDA NÚM. 42

#### Del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD)

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (GPPOD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Tres. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Al Artículo Único. Se añade un nuevo Artículo Treinta x.

Artículo 34. Órganos rectores.

1. Los órganos de gobierno y administración del Consorcio de la Zona Especial Canaria son el Consejo Rector y el Presidente.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 281

8 de octubre de 2018

Pág. 118

2. El Consejo Rector estará compuesto por:

a) El Presidente del Consorcio de la Zona Especial Canaria, que lo será del Consejo Rector, y un Vicepresidente, nombrados ambos por el Gobierno de la Nación, a propuesta conjunta del Ministro de Hacienda y del Gobierno de Canarias, entre personas de reconocida competencia en materias económicas y financieras.

b) Un número de cinco miembros, de los cuales tres serán nombrados por el Ministro de Hacienda y dos por el Gobierno de Canarias, entre personas de reconocida competencia en materias comerciales y de promoción económica. El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario, que, si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz, pero sin voto.

c) Un consejero más de reconocido prestigio en materias económicas y financieras, elegido mediante el acuerdo de las organizaciones sindicales con mayor representatividad del Archipiélago.

3. El Presidente ostentará la representación legal del Consorcio de la Zona Especial Canaria y ejercerá las facultades que le atribuye la presente Ley, el Estatuto del Consorcio de la Zona Especial Canaria y las que le delegue el Consejo Rector. El Vicepresidente sustituirá al Presidente en los casos de vacante, ausencia o enfermedad y ejercerá, asimismo, las facultades que determine el Estatuto del Consorcio de la Zona Especial Canaria y las que le delegue el Consejo Rector o el Presidente.

4. Los mandatos del Presidente, del Vicepresidente y de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años, al término de los cuales podrán ser renovados, en su caso, por otros dos períodos de cuatro años, cesando en sus cargos por los siguientes motivos:

a) Por expiración del término de sus respectivos mandatos.

b) Por renuncia aceptada por el órgano que los designe.

c) Por incumplimiento grave de sus obligaciones, incapacidad permanente para el ejercicio de su función, incompatibilidad sobrevenida o condena por delito doloso, previa instrucción del correspondiente expediente.

d) Por revocación de sus nombramientos, decidida libremente por el mismo órgano o colectivo que los nombró y con igual procedimiento y trámites.

e) Por término de la vigencia de la Zona Especial Canaria.

5. Los miembros del Consejo Rector del Consorcio de la Zona Especial Canaria estarán sometidos al régimen general de incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones públicas, con la excepción del Presidente y del Vicepresidente, quienes estarán sometidos al régimen de incompatibilidades de los altos cargos.

6. Los miembros del Consejo Rector y el Secretario, en su caso, tendrán derecho a percibir las indemnizaciones por asistencia.

### JUSTIFICACIÓN

Se incluye la figura de un consejero más elegido por las organizaciones sindicales con mayor representatividad de Canarias, con el objetivo de incluir en el Consejo Rector de la Zona Especial Canaria el criterio de personas con reconocido prestigio en los ámbitos económico y financiero que representen también los intereses de las personas trabajadoras, habida cuenta de que uno de los principales objetivos de esta herramienta incluida en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, es la generación de empleo de calidad.