



BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

VII LEGISLATURA NÚM. 113

21 de marzo de 2011

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de internet en la siguiente dirección:
<http://www.parcn.es>

SUMARIO

PROPOSICIONES NO DE LEY

RESOLUCIONES APROBADAS

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

Página 1

PROPOSICIÓN NO DE LEY

RESOLUCIÓN APROBADA

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

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

PRESIDENCIA

El Pleno del Parlamento, en sesión celebrada el día 15 de marzo de 2011, debatió la Proposición no

de Ley de los GGPP Socialista Canario, Coalición Canaria (CC) y Popular, sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, habiéndose adoptado por la Cámara resolución al respecto.

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

RESOLUCIÓN APROBADA

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

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

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

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

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

1.1) Transportes

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.6) Bonificar las tasas aeroportuarias hasta el 50% a las compañías por la apertura de nuevas rutas, que permitan la diversificación de los mercados de origen turístico.

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

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

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

1.1.10) Establecer un sistema que permita la compensación total de los menores ingresos soportados por las Autoridades Portuarias por aplicación de los coeficientes reductores relacionados con el tráfico insular y las bonificaciones por ultraperiféricidad al objeto de

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

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

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

1.1.13) Desarrollar la aplicación de la 5ª Libertad del aire para las aeronaves que procedan o se dirijan a África y/o América y aterricen en Canarias, de conformidad con las previsiones del Artículo 5 de la ley, de tal manera que se “potencie la conexión directa de Canarias con otros países, especialmente de África y América”, permitiendo tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros países, potenciando el papel de Canarias, “como centro de distribución de tráfico aéreo entre los tres

continentes” tanto en vuelos regulares como chárteres y haciendo posible una industria aeronáutica de servicios y mantenimiento de aeronaves e incluso la formación de personal de la industria de navegación aérea, todo ello en el marco de los convenios internacionales suscritos por España.

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

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

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

1.2) Telecomunicaciones

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

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

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

En este contexto se plantean las siguientes medidas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Este artículo establece:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

poder lograr una economía diversificada, susceptible de proyectarse con éxito hacia a los mercados exteriores a las islas.

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

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

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

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

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

3.4. Respecto a la línea que el artículo 22 dedica a lo que denomina "Incentivos a la Inversión" y que hace referencia a las actuaciones del Instituto de Crédito Oficial (ICO), sigue siendo de absoluta prioridad lo que establece su apartado 1 "En tanto el producto interior bruto per cápita de Canarias se sitúe por debajo de la media nacional, el ICO tendrá abierta una línea de préstamos de mediación con tipos interés preferentes para financiar inversiones

en activos fijos por parte de las pequeña y medianas empresas domiciliadas en Canarias, que sean de nueva creación o que, ya constituidas amplíen, modernicen o trasladen sus instalaciones.” El tiempo transcurrido y la evolución económica ha demostrado que es necesario que estos préstamos ICO deben extenderse a la financiación de circulante.

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

- El importe de las líneas de mediación del ICO deberían ascender, al menos, hasta el 1% del PIB canario.
- Se debería prestar especial atención en el diseño de las nuevas líneas del ICO a las especiales circunstancias de Canarias.
- Habrá que reforzar la colaboración entre el ICO y las sociedades canarias de garantía recíproca.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.11. Como consecuencia de las fuertes discrepancias en los Tribunales y los conflictos con la Administración Tributaria, que son constantes y en aumento, agravados por la actual coyuntura económica, por la fuerte descapitalización de la empresa canaria en los últimos años y las dificultades para su acceso al crédito y para que los incentivos fiscales del REF cumplan su cometido de ser instrumentos eficaces y eficientes en pro del modelo de desarrollo económico elegido en cada momento por la sociedad canaria, es necesario unir a la agilidad de sus procesos de aplicación el máximo nivel de seguridad

jurídica. A estos efectos, se propone que en el seno de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado y Comunidad Autónoma de Canarias se cree una subcomisión para analizar la litigiosidad de los incentivos del

REF y proponer soluciones mediante las medidas que se propongan al respecto.

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



