



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

Año: 2011

VII LEGISLATURA

Núm. 147

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

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON ANTONIO Á. CASTRO CORDOBEZ

Sesión plenaria núm. 84

Martes, 15 de marzo de 2011

ORDEN DEL DÍA

1.- DEBATES EN LECTURA ÚNICA

1.1.- **7L/PL-0029** Debate en lectura única. Proyecto de Ley de modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

2.- DEBATES DE PRIMERA LECTURA

2.1.- **7L/PL-0032** Debate de primera lectura. Proyecto de Ley sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, en donde llaman "Montaña Las Tabaibas", del municipio de Telde.

3.- INFORMES Y AUDIENCIAS A EMITIR POR EL PARLAMENTO

3.1.- **7L/IAE-0012** Informes y audiencias a emitir por el Parlamento. Proyecto de Ley de regulación del juego.

4.- PROPOSICIONES NO DE LEY

4.1.- **7L/PNL-0291** Proposición no de ley de los Grupos Parlamentarios Socialista Canario, Coalición Canaria (CC) y Popular, sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.



S U M A R I O

Se abre la sesión a las once horas y catorce minutos.

7L/DI-0028 PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL.

Página..... 4

La señora secretaria primera (Zamora Rodríguez) da lectura a una propuesta de declaración institucional relativa al movimiento sísmico ocurrido en Japón.

7L/DI-0029 PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL.

Página..... 4

La señora secretaria primera (Zamora Rodríguez) lee el texto de la propuesta de declaración institucional con motivo de celebrarse el Día Internacional de la Mujer.

7L/PL-0029 DEBATE EN LECTURA ÚNICA. PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 13/2007, DE 17 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS.

Página..... 5

El señor Barragán Cabrera interviene para defender la enmienda número 9 presentada por el GP Coalición Canaria-CC.

En el turno en contra toma la palabra el señor Cruz Hernández (GP Socialista Canario) y plantea una enmienda in voce, que se admite a trámite por el señor Barragán Cabrera y el señor Jorge Blanco (GP Popular).

La enmienda se somete a votación, con la inclusión de la enmienda in voce, y se aprueba por unanimidad.

Señalan el criterio de los grupos acerca del proyecto de ley los señores Jorge Blanco (GP Popular), Barragán Cabrera (GP Coalición Canaria-CC) y Cruz Hernández (GP Socialista Canario).

El señor consejero de Obras Públicas y Transportes (Hernández Gómez) toma la palabra para referirse a lo expuesto por los oradores precedentes.

El señor Cruz Hernández y el señor consejero hacen uso de sendos turnos de réplica.

La señora Allende Riera (GP Coalición Canaria-CC) interviene para solicitar que el señor Cruz Hernández retire una determinada expresión, a lo que accede el señor diputado.

El proyecto de ley se somete a votación y resulta aprobado por unanimidad.

7L/PL-0032 DEBATE DE PRIMERA LECTURA. PROYECTO DE LEY SOBRE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL DE LA REUBICACIÓN DE LOS BARRIOS DE OJOS DE GARZA, LA MONTAÑETA Y EL CASERÍO DE GANDO, AFECTADOS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA, EN DONDE LLAMAN “MONTAÑA LAS TABAIBAS”, DEL MUNICIPIO DE TELDE.

Página..... 13

La Presidencia comunica a la Cámara que, por acuerdo de la Mesa, al no haberse presentado enmiendas a la totalidad, no se va a celebrar el debate de primera lectura, por lo que el proyecto de ley continúa su siguiente trámite en otro Pleno.

7L/IAE-0012 INFORMES Y AUDIENCIAS A EMITIR POR EL PARLAMENTO. PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DEL JUEGO.

Página..... 13

El señor González Hernández (GP Coalición Canaria-CC) toma la palabra para explicar la propuesta de informe.

La propuesta de informe se somete a votación y se aprueba por unanimidad.

7L/PNL-0291 PROPOSICIÓN NO DE LEY DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA CANARIO, COALICIÓN CANARIA (CC) Y POPULAR, SOBRE MEDIDAS PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS.

Página..... 14

Para expresar la posición de los grupos toman la palabra los señores Cabrera Pérez-Camacho (GP Popular), González Hernández (GP Coalición Canaria-CC) y Trujillo Oramas (GP Socialista Canario).

La proposición no de ley se somete a votación y se aprueba por unanimidad.

Se levanta la sesión a las doce horas y cuarenta y nueve minutos.



(Se abre la sesión a las once horas y catorce minutos.)

El señor PRESIDENTE: Sí, señorías, muy buenos días.

Vamos a comenzar el Pleno.

7L/DI-0028 PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL.

El señor PRESIDENTE: Y vamos a, en primer lugar, señorías –les agradezco atención–, vamos a leer dos declaraciones acordadas por la Junta de Portavoces y para su lectura tiene la palabra la secretaria primera de la Mesa, doña Marisa Zamora Rodríguez.

La señora SECRETARIA PRIMERA (Zamora Rodríguez): Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

“Ante la gravedad de los hechos que están aconteciendo en Japón, que sitúan al país asiático en la peor crisis padecida desde la II Guerra Mundial, el Parlamento de Canarias expresa su más profunda solidaridad con el Gobierno y pueblo nipón y reitera su convicción de que, con su proverbial laboriosidad y probado patriotismo, superará las consecuencias del terremoto más grave de cuantos se han registrado en el planeta, del tsunami que ha asolado gran parte de su litoral y del terrible riesgo de accidentes nucleares que afectan a algunas de sus centrales atómicas.

A nuestro pesar por la pérdida de vidas humanas e inmensos daños materiales, aún por determinar, queremos unir nuestra confianza en los valores que le han convertido en la tercera economía mundial y que serán fundamentales para salir de las terribles circunstancias que hoy le afectan y la cercanía y el afecto del pueblo canario y de esta institución que lo representa”.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

7L/DI-0029 PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL.

El señor PRESIDENTE: A continuación se leerá otra declaración institucional también relacionada con el Día Internacional de la Mujer.

Doña Marisa Zamora.

La señora SECRETARIA PRIMERA (Zamora Rodríguez): “En el año 1911 se celebró el primer Día Internacional de la Mujer y entonces las demandas fueron el derecho al voto, igualdad de oportunidades para ejercer cargos públicos y acceso al trabajo remunerado. Hoy, cien años

después, muchas de aquellas reivindicaciones siguen estando vigentes.

La ONU señala que este día se refiere a las mujeres corrientes como artífices de la historia, que, procediendo de distintos y alejados continentes, unen sus fuerzas un día para reivindicar derechos como igualdad, justicia, paz y desarrollo. Por ello desde el Parlamento de Canarias entendemos que para que esto ocurra es imprescindible contar con todas las mujeres y hombres en todos los ámbitos.

Queremos que esta declaración trascienda de cualquier planteamiento ideológico, de circunstancias sociales y económicas y también del marco temporal del propio mes de marzo, porque debe ser una constante permanente que imprima su impronta y exigencia en todos los meses del año.

En estos momentos del cuestionamiento del Estado del bienestar es más necesario que nunca que reflexionemos sobre la manera de conseguir un modelo social más igualitario, más productivo y eficiente que conlleve la superación de las desigualdades entre hombres y mujeres. Tenemos que tejer una nueva red de políticas sociales más acordes con la realidad de las mujeres en nuestra sociedad actual y diseñar un nuevo catálogo de políticas públicas que generen más bienestar social y más empleo, que reduzcan los desequilibrios entre mujeres y hombres, sin renunciar a la cohesión social. Y podemos hacerlo con el aval y la confianza de haber alcanzado como sociedad las mayores cotas de igualdad –política, legislativa y social– de nuestra historia. Las leyes y los planes aprobados a lo largo de estos años en el ámbito estatal y en Canarias son en sí mismos instrumentos extraordinariamente valiosos y positivos que nos permiten encarar el momento actual y el futuro en mejores condiciones que nunca.

Aprobamos en este Parlamento la Ley Canaria de Igualdad entre mujeres y hombres, cuyo objetivo es la consecución de la igualdad real y efectiva. De esta forma se ha logrado el reconocimiento formal de la participación de las mujeres en igualdad en todos los ámbitos de nuestra sociedad, pero a pesar de estos esfuerzos legislativos y políticos seguimos arrastrando algunos desequilibrios en la participación y en la toma de decisiones. Seguimos arrastrando diversas brechas de género en todo aquello que se refiere a la conciliación de la vida laboral y familiar y, para superarlas, se hace necesaria la participación de los hombres y que estos colaboren también en su propio cambio, que compartan responsabilidades en el ámbito familiar en igualdad de condiciones con las mujeres.

Así pues, la corresponsabilidad en lo privado y el empoderamiento en lo público son los instrumentos que nos permitirán remover positivamente las estructuras sociales que aún persisten condicionadas por la mentalidad machista. Condicionantes que lamentablemente

están impidiendo una evolución más rápida hacia una sociedad igualitaria, en la que sea impensable e inadmisibles la violencia de género.

Las mujeres son una parte imprescindible para que nuestra sociedad recupere su bienestar económico, político y social. Su incorporación al mercado laboral en igualdad de condiciones es fundamental para mejorar la calidad de nuestra productividad y dotarnos de un crecimiento económico más eficiente y sostenible. Para ello es necesario seguir manteniendo las medidas de igualdad en el acceso de las mujeres al empleo, en la equiparación salarial, en la corresponsabilidad y conciliación de la vida laboral y familiar para hombres y mujeres. No solo es una cuestión de justicia sino también de eficacia. Olvidar el potencial de la incorporación laboral de las mujeres a un mercado de trabajo estable y de calidad es conducir las reformas emprendidas al fracaso más absoluto y a la ruptura de la cohesión social y no vamos a consentir que se desaproveche esta nueva oportunidad de avanzar en igualdad.

En torno a este 8 de marzo de 2011, desde el Parlamento de Canarias queremos reconocer el valor de la lucha de las mujeres por la igualdad a lo largo de la historia y hacer un llamamiento para trabajar solidariamente por una Canarias mejor, más justa y más igualitaria. Para ello será imprescindible una mayor participación de las mujeres en todos los ámbitos”.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Felicitar a todos los miembros, a todas las diputadas y diputados de la Cámara por su trabajo en este sentido, y también a la señora consejera de Bienestar Social, Juventud y Vivienda y a la directora del Instituto de Igualdad, que está también presente en el palco de invitados.

Al mismo tiempo aprovechamos para darles la bienvenida, en nombre de todos los miembros de la Mesa, a los representantes del sector del transporte en Canarias.

7L/PL-0029 DEBATE EN LECTURA ÚNICA. PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 13/2007, DE 17 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS.

El señor PRESIDENTE: Y entramos precisamente en el debate, en lectura única, del proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera en Canarias.

En primer lugar, si el Gobierno desea hacer uso de la palabra... (*Pausa.*)

No. Muy bien. Pues pasamos al debate del proyecto. En primer lugar de las enmiendas, que han sido retiradas, salvo... –por favor, díganmelo, no sea que yo pueda tener algún error en la

interpretación de los escritos– se mantiene viva la número 9 de Coalición Canaria. Las demás, del Grupo Parlamentario Popular y de Coalición Canaria, están retiradas. ¿De acuerdo?

Bien. Pues para la defensa de la enmienda tiene la palabra el portavoz de Coalición Canaria, don José Miguel Barragán (*Pausa.*)

Va a haber una defensa de la enmienda, turno en contra si lo hubiera y después una fijación de posiciones de los grupos respecto al proyecto de ley. ¿De acuerdo? De menor a mayor, como corresponde.

Bien. Señor Barragán, para la defensa de la enmienda número 9.

El señor BARRAGÁN CABRERA: Gracias, señor presidente.

Efectivamente estaba haciendo esa consulta, porque entendíamos que esta es una enmienda, en la que nos posicionamos sobre esta enmienda y después tendremos un turno de intervención de las tres fuerzas políticas para decir lo que consideremos conveniente sobre el proyecto de Ley de Modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Nuestra enmienda es una enmienda a la disposición adicional, que de lo que trata es del transporte escolar, de tal forma que el transporte por carretera, en la Ley del Transporte por Carretera en Canarias... contarán con autorización de transporte privado complementario para realizar transporte escolar, estas empresas que estaban previstas en la ley del 2007 podrán solicitar la rehabilitación de ese título en las mismas condiciones y continuar su actividad en el curso o hasta el curso 2012/2013. Para que pueda cumplirse también la otra premisa de la ley, de la ley que estamos modificando en estos momentos, para que puedan constituirse en cooperativas, agrupaciones de interés económico u otras fórmulas admitidas en Derecho a la hora de plantearse esa posibilidad.

¿Por qué se plantea esta enmienda? Fundamentalmente porque cuando el proyecto de ley original o la modificación del proyecto de ley original del Gobierno llega al Consejo Consultivo, la palabra que se emplea es la palabra “rehabilitación”, de unos plazos que ya estaban vencidos. Y, por lo tanto, la palabra “rehabilitación” no cabía, desde el punto de vista de que, vencido el plazo, no se puede rehabilitar un plazo vencido. Esa fue la apreciación legal que se hizo desde el Consejo Consultivo. El Gobierno, precisamente por esta observación legal, lo retiró, pero es posible plantearnos la posibilidad de rehabilitar. La palabra que en realidad quita el Consejo Consultivo es la palabra “prórroga”, prorrogar un título vencido, y lo que nosotros vamos a emplear es el término jurídico de la rehabilitación del título.

De eso se trata con esta enmienda, de tal forma que no se vea afectado el transporte escolar, fundamentalmente de aquellos colegios privados o concertados que mantenían, antes del inicio de la ley, transportes escolares con sus propios vehículos y sus propios chóferes, de tal forma que se les dé el tiempo, que estaba previsto que se hiciera por la vía del reglamento, para que se adapten a la nueva normativa. Y, por lo tanto, lo que estamos haciendo es ampliar ese plazo para que, con el reglamento en la mano, puedan adaptarse a las nuevas figuras que prevé la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera en Canarias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Barragán. ¿Hay algún turno en contra? Sí, don Julio Pérez, Grupo Parlamentario Socialista Canario. Perdón, sí, don Julio Cruz. Disculpe.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Buenos días, señorías.

Saludar especialmente a los ciudadanos de Canarias que nos visitan, en esta sesión plenaria del sector del transporte.

No va a ser una oposición, digamos, a la enmienda en sí, pero sí expresar una duda al grupo parlamentario proponente. Porque usted señala “no se puede prorrogar lo que está vencido”, es evidente, está vencido y, por lo tanto, no se puede prorrogar, pero la rehabilitación de algo que se venció en su momento y hubo un periodo donde está vencido y ahora rehabilitarlo en origen pudiera dar algunas consecuencias jurídicas de que en el transcurso, entre el vencimiento de la prórroga y el reinicio ahora para la rehabilitación, tuviera alguna dificultad desde el punto de vista jurídico.

En todo caso, entendiendo cuál es el problema, porque el problema ya se planteó en su momento, que es que en Canarias hay muchas empresas pequeñas del transporte escolar, del privado complementario, que, pues, que los vehículos generalmente eran de los propios, muchos de ellos, de los propios colegios concertados que prestaban ese servicio y habría que darles una solución.

En todo caso nosotros proponemos que sea una disposición transitoria, no adicional, y que el Gobierno evaluara cuáles serían las consecuencias, en ese ínterin que les señalé, se hubieran producido, del vencimiento de las concesiones correspondientes. Es decir, de la Ley del 2007, que se vencieron en un plazo determinado, estamos en el 2011. El grave problema que hoy se plantea, señorías, es un problema por la falta de gestión del propio Gobierno. Al no sacar el reglamento correspondiente, al no hacer el trabajo correspondiente, ahora tenemos un problema. Hay que darle una solución al problema, pero lo que nosotros queremos evitar son las consecuencias

que pudieran haber, salvar esas consecuencias que pudieran haber para las arcas de la Administración pública, de indemnizaciones por daños o perjuicios que se pudieran haber generado o generarse por ese periodo de tiempo en el que fue vencida la concesión y ahora se pretende rehabilitar en origen, sin tener en cuenta ese tiempo que no... Teóricamente están ilegales y teóricamente canceladas por parte de los cabildos insulares, no por parte del Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cruz.

Entiendo que ha hecho usted, que ha hecho una especie de enmienda *in voce*, no lo sé.

El señor BARRAGÁN CABRERA (Desde su escaño): Señor presidente, muchas gracias.

Aceptamos que la disposición pase a ser una disposición transitoria. Al final lo que importa es el objetivo que se persigue del texto.

Y las preocupaciones del señor Julio Cruz en cuanto al tema de la rehabilitación frente a la prórroga, desde el punto de vista jurídico están consultadas; es decir, la enmienda está consultada con el Gobierno para ver si efectivamente tenía algún error, algún fallo o alguna observación en los términos que usted ha planteado, de que hubiera algún daño, algún perjuicio en medio de este trámite. Pero es que se vencieron hace poco, no estamos hablando de temas vencidos desde hace mucho tiempo y que vayamos a entrar en un curso escolar donde se haya producido transporte escolar privado en esa situación de, vencidas, en este caso, las rehabilitaciones que estamos planteándonos.

Por lo tanto, señorías, lo que procede es aprobar esta enmienda, a nuestro juicio, en esos términos, darles el plazo hasta el curso escolar 2012/2013 para que, saliendo el reglamento, estas empresas puedan adaptarse de forma inmediata.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene que fijar, respecto a la modificación de la enmienda, su conformidad. Tiene que haber unanimidad en la Cámara.

El señor JORGE BLANCO (Desde su escaño): Sí, señor presidente, estamos de acuerdo con la enmienda *in voce* que el señor Cruz ha presentado para su trámite en la Cámara y votaremos además a favor de la enmienda de Coalición Canaria.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo.

Entonces ahora votaríamos la enmienda, abriríamos un turno de fijación de posiciones y después, al final, se votaría todo el texto. ¿De acuerdo?

Entonces vamos a votar la enmienda con la modificación propuesta. Sí, vamos, señorías, a votar la enmienda, toda vez que las demás han sido retiradas, la enmienda número 9 de Coalición Canaria, con la modificación propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, respecto a la Ley de Modificación de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. Comienza la votación (*Pausa*).

Resultado de la votación: 47 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

Queda aprobada la enmienda por unanimidad.

Entonces vamos a abrir un turno de fijación de posiciones respecto al proyecto de ley. Grupo Parlamentario Popular, señor Jorge Blanco, tiene la palabra.

El señor JORGE BLANCO: Gracias, señor presidente.

En la toma de posición de mi grupo parlamentario en relación con este proyecto de ley les anuncio nuestro voto favorable al mismo.

Es un proyecto de ley que nace para cumplir determinadas obligaciones o acuerdos, en definitiva, entre la Administración General del Estado —el Ministerio de Fomento— y la Administración de la Comunidad Autónoma a través del Gobierno de Canarias, en virtud de determinados reparos que el propio Ministerio de Fomento realizó a determinados artículos de la Ley del Transporte de Canarias, la 13/2007, de 17 de mayo. Eso, en fin, se trató en varias comisiones bilaterales existentes entre ambos gobiernos y se plasmó en un documento que fue el proyecto de ley que el Gobierno de Canarias presentó ante este Parlamento. Un proyecto de ley en el que, en virtud de la retirada de las distintas enmiendas presentadas por Coalición Canaria y el Partido Popular, bueno, pues, excepto esta enmienda que hemos aprobado en estos momentos, queda circunscrito, efectivamente, al texto del proyecto en sí.

A nadie se le oculta que se ha generado una cierta polémica y controversia entre distintos sectores del transporte en relación a la posibilidad de haber introducido en este trámite parlamentario determinadas enmiendas, en las que, después de muchas consultas y después de tener bastantes diálogos con los distintos grupos parlamentarios, incluso con distintos sectores afectados, hemos considerado, efectivamente, que, bueno, que no hay una unanimidad y un acuerdo generalizado en relación a la aprobación y a la introducción de estas enmiendas en el texto definitivo, ¿no? Y, por tanto, a nuestro grupo parlamentario le parece lo más razonable lo que se ha hecho: el compromiso que habíamos adquirido los grupos parlamentarios de retirar cada uno sus enmiendas, dejar el texto como estaba y para un próximo mandato, el próximo mandato, bueno, pues, acometer, en fin, de acuerdo con la voluntad de los distintos grupos parlamentarios que surjan tras las elecciones,

acometer una reforma más o menos en profundidad, atendiendo —en la medida en que fuera posible— las distintas reivindicaciones de los sectores afectados, ¿no? Con esas aspiraciones, sin duda legítimas, pero que en este texto, en este proyecto de ley, francamente, a nuestro juicio, tenían difícil encaje, ¿no? Por tanto, en fin, yo lo que espero es que los próximos grupos parlamentarios que se constituyan en esta Cámara así lo hagan.

Creo, de verdad, que el texto y la Ley del Transporte del año 2007 es una ley manifiestamente mejorable, creo que se debe acometer en relación a ella una reforma que simplifique muchísimo la Ley del Transporte. Yo les pongo el ejemplo: la Ley del Transporte de una comunidad tan importante como Madrid tiene escasamente 14 artículos y no el volumen tan impresionante de artículos que tiene esta. Creo que se debe ir a una ley más corta, mucho más sencilla; y a una ley que ponga la diana en un sector del que tradicionalmente, o del que los grupos parlamentarios tradicionalmente nos olvidamos. No poner la diana en los empresarios del transporte, en el sector del taxi o en otros sectores: poner la diana en el usuario, en el cliente final del transporte, que es, en definitiva, quien lo utiliza y quien lo usa, ¿no?, y dotándolo, si acaso, de mayor libertad de elección al propio usuario para elegir aquellos transportes que estime más convenientes.

Creo que esas deben ser, en definitiva, las bases de una futura, digo, hipotética, porque dependerá del próximo Parlamento que se constituya, pero en cualquier caso mi grupo parlamentario —y con esto termino, señor presidente— considera razonable y adecuada esa modificación, y por ello propondré a mi partido político que así lo haga y lo asuma en ese próximo mandato.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Miguel Jorge.

Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, señor Barragán Cabrera.

El señor BARRAGÁN CABRERA: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Buenos días también a todos los representantes del sector, que han querido estar hoy en el trámite de esta modificación de la Ley del Transporte por Carretera de Canarias.

Lo primero que quiero plantear es que si estamos aquí en este momento de la legislatura tramitando la ley, o la modificación de la ley, es por dos cuestiones. Primera, porque se ha planteado un recurso por parte del Estado, en principio como una carta de cooperación a los reparos que se habían planteado, sobre determinados artículos de la Ley del Transporte por Carretera de Canarias, y esto ha llevado un trámite. El Gobierno de

Canarias, en vez de ir a la vía de solucionar estos problemas en los tribunales, se ha acogido a la mesa de cooperación y ha negociado durante este tiempo con el Gobierno del Estado aquellos asuntos que le preocupaban en cuanto a la posible usurpación de competencias del Estado por parte de la Comunidad Autónoma de Canarias y también aclarar algunas en las que las competencias eran compartidas, como está explicado en el proyecto de ley. Y eso ha llevado un tiempo, fundamentalmente la parte del tacógrafo. Una parte muy controvertida en Canarias, porque se podría haber aplicado aquí el tema de las regiones ultraperiféricas o incluso la aplicación de las singularidades que ofrecen para las islas, y ahí hemos tenido dificultades para llegar a un acuerdo final, aunque se ha llegado en última instancia.

Y sigue el trámite de consultas con todos los colectivos relacionados con el transporte y con todos los colectivos relacionados con el mundo del turismo en Canarias: cámaras de comercio, federaciones de empresarios de hostelería y turismo del archipiélago, más todo el conjunto de asociaciones y personas vinculadas al sector del transporte.

¿Por qué?, ¿por qué el Gobierno, una vez que termina los acuerdos con el Estado, de las comisiones, va y lo trae como modificación de ley? Porque sabemos que las leyes del transporte en Canarias, de un sector tan importante como es para Canarias el transporte, son muy sensibles y cualquier modificación el Gobierno, con buen criterio, ha tenido siempre la buena costumbre de consultar, de valorar, de pulir, todos aquellos temas antes de que se conviertan en ley. Un ejemplo de ello lo tenemos en las propias enmiendas que han presentado los grupos de Coalición Canaria y Partido Popular por separado. Nosotros entendemos que hay cosas que mejorar en la ley, como ha explicado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, pero a veces no se concitan los consensos adecuados, no se concitan los consensos adecuados entre los propios sectores, con los que me he reunido durante este tiempo. Incluso aceptamos una propuesta del Partido Socialista que, con buen criterio, nos pedía sacar del último Pleno este proyecto de ley para intentar alcanzar durante más días la posibilidad de un acuerdo, pero el acuerdo no ha sido posible. No ha sido posible llegar a un acuerdo sobre elementos tan importantes para Canarias, para todos los sectores, no para uno solo, para todos los sectores, como es el intrusismo.

¿Es verdad que se puede hacer en Canarias una ley de 14 artículos? No lo sé, si con los artículos que están regulados en Madrid sería suficiente. En Canarias el transporte es lo suficientemente complejo... –hay muchos aeropuertos, que no tiene Madrid, hay puertos, que no tiene Madrid y hay situaciones entre municipios turísticos y no

turísticos, que no tiene Madrid– y que, por lo tanto, requieren además o una mejora en lo que es la ordenación legislativa de los modelos de transporte que tenemos en Canarias.

Yo creo, señorías, que podemos hablar de cuál debe ser la ley definitiva, si es que la hay, y siempre con el tema del consenso. No era nuestra pretensión, cuando presentamos las enmiendas, como se presentan todas las enmiendas que presentamos los grupos parlamentarios en este o en otro proyecto de ley, no escuchar al sector. De hecho desde el primer día nos sentamos. E insisto: no es posible un entendimiento; incluso en reuniones que provocamos entre las distintas, entre la Fedetax, entre la FET, para ver si éramos capaces de alcanzar una redacción, en una preocupación que decían que era conjunta, luchar contra el intrusismo del sector, buscar una redacción que satisficiera a ambas partes. Nosotros le reconocimos a la FET nuestro error a la hora de redactar la enmienda número 4, porque en la redacción original se podía entender que efectivamente en una guagua en Canarias no podían dejar de bajarse seis clientes, seis usuarios, durante la guagua, durante todo el recorrido, hasta que no terminara de punta a punta. Nosotros, viendo la redacción, viendo que un inspector podía coger esa literalidad de la ley, y entendimos que tenían razón y que nosotros erramos en la redacción final de ese artículo. Y esas cosas hay que reconocerlas cuando uno se equivoca escribiendo estas cuestiones.

Pero, dicho esto, también me ha parecido poco afortunado el uso que ha intentado hacer la FET de esta enmienda, porque, sabiendo ya desde el primer día que la íbamos a corregir y que, por lo tanto, para corregirla necesitábamos el consenso de las otras dos fuerzas políticas, en una transaccional que estuvimos negociando aquí con los grupos parlamentarios y que al final no ha podido ser, y entre ellos y la Fedetax, lo que no me parece de recibo es que en un tiempo de crisis económica ni unos ni otros amenacen a este Parlamento, a los grupos parlamentarios, en este caso a Coalición Canaria, con más huelgas de las que ya están anunciadas. No creo que sea el camino para resolver los asuntos, porque nuestra vocación desde el principio fue la del consenso. Fue hablar con unos y otros sectores, fue hablar con el señor Miguel Jorge y con el señor Julio Cruz, para ver las posibilidades que había, reales, de consenso.

Y hablando con los otros dos portavoces se llegó a la conclusión de que efectivamente no existía ni en el sector ni existía entre los grupos parlamentarios el tiempo suficiente ni las observaciones suficientes para alcanzar una redacción. Y a sugerencia de los tres grupos parlamentarios vimos que lo mejor era retirar las enmiendas y dejar que las discusiones de alguna de estas enmiendas u otras que se les puedan ocurrir a los grupos... Me confesaba algún

portavoz que también estuvieron valorando la posibilidad de presentar alguna de las enmiendas que le habían llegado de la FET o de la propia Fedetax, pero que al final decidieron que mejor era ver solo el proyecto de ley, el que estábamos tramitando, y dejar para la próxima legislatura, con más tiempo, con más dedicación, esas enmiendas que suelen ser más conflictivas y que requerían de más negociación con el sector.

Después de darle muchas vueltas, está claro que nosotros somos un grupo más de la Cámara, está claro que no había una intencionalidad por ninguno de los grupos parlamentarios de imponer su voluntad al resto. Primero porque no hay suficiente número de votos como para hacer eso, no hay una mayoría de ninguno de los grupos en la Cámara como para hacer eso, y recogimos esas sugerencias, esas reflexiones que hicimos los tres grupos parlamentarios para comprometernos a que en la próxima legislatura los grupos parlamentarios, los diputados o diputadas que vayan a estar sentados aquí, y así se les explicará, vean la posibilidad de que, conjuntamente con el sector y el Gobierno de Canarias, quien esté en el Gobierno de Canarias, valoren qué otras reflexiones, qué otras modificaciones requiere el sector.

Termino –no voy a ocupar todo el tiempo–, señorías, con otra reflexión final. El sector todavía tiene muchos problemas que resolver y todos los que están participando en el sector del transporte deberían ponerse, en alguna ocasión, en la piel del otro modo de transporte: los de las guaguas deberían ponerse en los taxis y los de los taxis, en las guaguas; los del transporte escolar, fuera de lo que es el transporte escolar, y así sucesivamente, las limusinas, los microbuses de lujo... Todo el mundo debería ver la reflexión.

Y una observación importante que hacía el señor Miguel Jorge y en la que coincidimos también los tres portavoces que vamos a intervenir aquí: somos una comunidad turística y además los clientes son los que van marcando qué tipo de transportes son los que van requiriendo. Hago esta reflexión porque es muy importante decir lo siguiente. Hoy es posible que algunos modos de transporte vean que esa enmienda o que la intencionalidad –como les explicamos– que había en esa enmienda era negativa para sus intereses y yo coincido hasta cierto punto en que la redacción, efectivamente, era pernicioso, tal y como iba a salir, ya lo dije antes, pero el problema sigue insistiendo, el problema del intrusismo para distintos modos de transporte en los puertos y aeropuertos de Canarias y también, de forma generalizada, en las zonas turísticas sigue existiendo. No sé si algún día buscaremos una redacción que satisfaga a todas las partes, pero mientras nosotros no nos ponemos de acuerdo, otros campan a sus anchas quitándoles el negocio y el modo de vida a taxistas y empresarios del transporte

discrecional de pasajeros en el archipiélago, los que llevan las guaguas, los empresarios de las guaguas del transporte. Mientras eso no ocurra, otros hoy se felicitarán porque seguirán campando a sus anchas por el archipiélago.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Barragán.

Por el Grupo Parlamentario Socialista Canario, don Julio Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Señorías.

Examinamos hoy el proyecto de Ley de Transportes. Es cierto que el proyecto de ley, que es del año 2007 –no nos olvidemos, se aprobó en el último Pleno de la legislatura anterior–, contó con el voto en contra de mi grupo parlamentario. Voto en contra de todos los artículos, no porque no estuviéramos de acuerdo en algunos de los aspectos que se regulaban, que, evidente, sí, pero no en el conjunto. Y decíamos en aquel momento, “¡oiga!, es que el problema de este proyecto de ley, primero que hay muchas cuestiones que pueden ser inconstitucionales y además que carecen de un modelo de transporte para Canarias, un modelo coherente que dé salida a los problemas del transporte en Canarias”. Cuatro años después, señorías, lo que nosotros dijimos nos da la razón, no ustedes, no los ciudadanos, nos da la razón el tiempo, el tiempo. Porque, miren, dos meses después de aprobarse la ley ya el Gobierno de España presentó un recurso, una alegación al proyecto de ley, porque consideraba que un montón de artículos eran inconstitucionales.

Se reúne la Comisión Bilateral de cooperación administrativa Canarias-Estado y llegan a un primer acuerdo, se reúne el 23 de julio de 2007 y llegan a un acuerdo el 21 de febrero de 2008, y el acuerdo era que el Gobierno modificara una serie de artículos, una serie de artículos había que derogar –que se derogan hoy– y que presentara el proyecto de ley en esta Cámara en el plazo de seis meses. Tal es así que el Gobierno se retrasa un poquito... Es normal que se retrase un poquito, pero el problema es que ahora se ha retrasado muchísimo, pero en aquel momento se retrasó un poquito y presentó un proyecto de ley que lo envía al Consejo Económico y Social en el año 2008, y estamos, señorías, en el 2011. El Gobierno de España, como no llega a un acuerdo en otra serie de artículos, interpone el recurso de inconstitucionalidad. Y el Gobierno de Canarias, cuando ya ve el recurso de inconstitucionalidad, dice, “hombre, siguen teniendo razón en el Gobierno de España y, por lo tanto, volvamos a reunirnos en la Comisión Bilateral”. Se reúne la Comisión Bilateral y el 7 de julio de 2010 llega a un acuerdo. El acuerdo del 7 de julio es, oiga, ya no es fiable el Gobierno de

Canarias, porque incumplió el primer acuerdo, de a los seis meses plantear la modificación de la ley, y como no es fiable, y conforme a la legislación, ¡oiga!, cuando el Gobierno de Canarias modifique la ley para adecuarla a la Constitución, el Gobierno de España retira el recurso de inconstitucionalidad del Tribunal Constitucional. Eso es lo que dice el acuerdo del 7 de julio de 2010.

Pero, miren, hoy se ha planteado y se dice, “oiga, es que aquí hay varios problemas”. Claro que hay varios problemas, pero, señorías, también hoy coincidirán todos conmigo en que esos problemas son o deben ser acometidos por el primer responsable. ¿Y quién es el primer responsable?: ¿este Parlamento? No, el primer responsable es el Gobierno, y el Gobierno lleva cuatro años durmiendo, cuatro años sin una política de transporte terrestre, ninguna política de transporte. Porque, miren, cuatro años sin reglamento, cuatro años sin preocuparse ni ocuparse del transporte terrestre, cuatro años sin acometer el intrusismo. Señor Barragán, usted habla, “¡oiga, aquí hay un intrusismo en los aeropuertos y en los puertos que hay que acometer!”. ¡Claro que hay que acometer!, ¿y qué ha hecho el Gobierno?, porque el Gobierno lleva cuatro años gobernando con una ley... Si eso era un problema tan importante, haber presentado una modificación de la Ley del Transporte o una adecuación mucho antes. Lo podía haber hecho, lleva cuatro años sin hacerlo (*Aplausos*). Y además los problemas creo que –desde mi grupo parlamentario– lo que no pueden hacer es pudrirse en el despacho del señor consejero, hay que acometerlos. Y si no tiene la responsabilidad o no tiene la capacidad o no ve que tiene el apoyo del sector o de los sectores para modificarlo, pues, traer el problema al Parlamento. Pero, ¿qué acción ha hecho el Gobierno?

Mire, la ley, como ustedes saben, se publicó el 17 de mayo y no se ha editado el reglamento, ¡17 de mayo de 2007! Estamos en marzo, 15 de marzo de 2011. ¿Había posibilidad de que el Gobierno hiciera algún reglamento? Yo creo que sí, son cuatro años. ¿A qué esperamos?: ¿al próximo Gobierno? Pero, además, con el agravante de que en estos cuatro años ha sucedido muchísimo, porque la situación socioeconómica del 2007 no es, evidentemente, la del 2011. Hoy tenemos una situación socioeconómica mucho más difícil.

Y, por lo tanto, desde mi grupo parlamentario, cuando examinamos el proyecto de ley, dijimos, “oiga, ¿el proyecto de ley pretende modificar, adecuar la ley a la Constitución?; nosotros estamos de acuerdo”. Pero solo en eso en este momento. ¿Por qué? Porque el proyecto de ley, si este proyecto de ley se hubiera traído en el 2008 o en el 2009 o incluso al inicio del 2010, hoy podíamos

haber hecho una modificación más importante, porque nos habríamos reunido en una comisión, nos habríamos reunido en una ponencia, habríamos oído a los sectores, habríamos hecho algo más, pero no en el último tramo de la legislatura. Se acaba en este mes, queda un Pleno, este y el del día 22 y 23. No es procedente una modificación en profundidad, punteando algunos artículos de la Ley del Transporte. Porque, mire, lo que decidamos en un modo de transporte afecta de una manera considerable a otro. Lo que hagamos en el transporte discrecional afecta al transporte regular, o puede afectar; lo que hagamos en el transporte de mercancías, del privado complementario o del público, tiene sus afecciones. Y, por lo tanto, todo en su conjunto, todo el sistema, tiene que ser evaluado como un conjunto. Y, evaluado como un conjunto, dar soluciones para todo el sector. Hoy, desgraciadamente, esos cuatro años los hemos perdido.

Señoría, mi grupo parlamentario, es por esas razones que no presentó ninguna enmienda, ninguna enmienda.

Oiga, ¿hay que reformar la Ley del Transporte? Es evidente. Mi grupo votó en contra de todos los artículos en su momento, de todos. Por lo tanto, a nuestro entender, desde nuestro punto de vista, del Grupo Socialista, esta Ley del Transporte Terrestre no da respuesta a los problemas de los ciudadanos, no da respuesta a los problemas que tiene el transporte en Canarias y más en una situación como la del 2011, donde tenemos una crisis económica importante, donde nuestro principal sector económico, que es el turismo... Una de las enmiendas –lo ha reconocido el señor Barragán– afectaba de una manera considerable al desarrollo turístico y económico de nuestra región, porque poner menos de seis, imagínense el problema que se generaba.

Pero también hay que luchar contra el intrusismo en el sector del taxi. Es evidente, pero para eso está el Gobierno. ¿O es que el Gobierno se sienta y espera a que los problemas se pudran, pasen y, cuando llega la última hora, el Parlamento tiene la culpa? ¡No! Señorías, el Parlamento no tiene la responsabilidad. El Parlamento tiene la responsabilidad de hacer leyes. Mi grupo está en la Oposición y mi grupo votó en contra. Ustedes, si había un problema, tenían que solucionarlo.

Ahora, también les digo, mi grupo parlamentario, a partir del 1 de septiembre que empieza el próximo periodo de sesiones de la próxima legislatura conforme a las elecciones de mayo del 2011, del presente año, va a presentar y va a proponer una modificación en profundidad de la Ley del Transporte. La Ley del Transporte es esencial para el desarrollo económico de nuestra

región. Tiene que adecuarse a las necesidades económicas actuales, que no son las mismas que en el 2007. Y como queremos hacer eso, lo vamos a plantear, lo tenemos planteado en nuestro programa electoral, se lo vamos a plantear a los ciudadanos. Independientemente de cuál sea la posición y los votos de los ciudadanos, mi grupo, en la representación que los ciudadanos de Canarias le den, presentará y propondrá en este Parlamento que se estudie la afeción de la Ley del Transporte actual a la situación económica y se proceda a una modificación en profundidad para adecuar la Ley del Transporte a los problemas que tiene Canarias. Unos problemas que tienen que tener una política coherente, coherente para las islas grandes, coherente para las islas pequeñas, coherente para todos los sectores.

Y alguien decía, de los que apoyan al Gobierno o los que llevan apoyando: “oiga, hay que interponer en la diana al ciudadano, hay que poner en la diana al usuario”. ¿Es que el Gobierno y los grupos que apoyan al Gobierno no tenían en la cabeza, cuando regulan o hacen leyes, a los ciudadanos? ¿A quién tienen en la cabeza? Se supone que es a los ciudadanos, ¿no? El Grupo Socialista, es evidente que siempre tenemos en la mente a los ciudadanos, porque hay que adecuar la legislación al proceso liberalizador de la Unión Europea. No nos debemos olvidar, se están liberalizando, con la Directiva Bolkestein se están liberalizando muchos sectores. Sé que el transporte tiene algunas afecciones que no obligan a una liberalización total, como otros sectores, pero aquí tenemos que adecuarnos. Tenemos que adecuarnos, señorías, pensando en los usuarios. Tenemos que adecuarnos, tenemos que modificar la ley pensando en que este es un sector económico necesario. Un sector económico que tiene que existir, que tiene que existir no solo en los grandes núcleos, que tiene que existir en todos los sectores, en todos los núcleos de población, en todas las islas, tanto en el de mercancías, tanto como en el de pasajeros, tanto como en el discrecional de viajeros y sobre todo en lo que afecta a lo más importante que tenemos y que afecta en estos momentos, que es al transporte turístico, al transporte discrecional de viajeros.

Por lo tanto, señorías, constatamos con pena –se lo digo, señor consejero–, con pena, que hoy, en este último Pleno, todos los grupos coincidamos, unos lo expresamos, otros no lo pueden expresar, en que la política de transporte de este Gobierno en los últimos cuatro años ha sido un rotundo fracaso, y Canarias ha perdido cuatro años con su Gobierno.

Nada más.

(Aplausos.)

(El señor consejero de Obras Públicas y Transportes, Hernández Gómez, solicita la palabra.)

El señor PRESIDENTE: El señor consejero de Obras Públicas y Transportes ha pedido la palabra.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (Hernández Gómez): Muchas gracias, señor presidente.

No es mi intención, señor Julio Cruz, reabrir el debate. Le garantizo que en todo lo que pueda voy a evitar entrar en reabrir el debate, pero sí creo que es necesario, ante su intervención, que el Gobierno comparezca ante la Cámara, porque una cosa es lo que estamos diciendo aquí en este momento y otra cosa es el trabajo realizado durante cuatro años. Y probablemente ustedes no puedan dar fe, pero esos señores que están ahí arriba, todos, sí que puedan dar fe de lo que ha sido la Mesa del Transporte durante cuatro años. Yo le aseguro que hemos trabajado, codo con codo, con todos los sectores que en este momento conforman... Por cierto, el término “complejo” se ha pronunciado en muchas ocasiones hoy en las intervenciones que se han visto y es precisamente lo que es, un sector muy complejo, donde la intermodalidad desde luego juega un papel determinante y por mucho que estemos haciendo una ley sobre el transporte de carreteras tiene su incidencia, como bien lo decía el señor Barragán, en otro tipo de sectores.

Ya me gustaría a mí poder hacer una ley, y probablemente la Cámara que se constituya a partir de septiembre, pues, tenga esa disponibilidad y así lo consiga, hacer una ley para el transporte por carretera de 14 artículos, como decía el señor Miguel Jorge. Difícilmente se va a poder hacer una ley con la casuística específica de Canarias, siendo un archipiélago donde no solo interviene la intermodalidad sino también la interrupción física que cada una de las islas tiene que hacer. Les recuerdo que sale un camionero de La Gomera y viene ese camionero y coge otro transporte, el barco, para descargar su mercancía en la isla de Tenerife. Evidentemente influye la intermodalidad. Hay que poner muchas cosas de acuerdo, hay que poner muchos elementos de acuerdo para poder hacer lo que se hizo en el 2007: traer una ley, evidentemente una ley consensuada, que probablemente no sea del gusto de todos, pero yo creo que recoge las aspiraciones de todos los agentes que intervienen en el sector.

Amí me extraña que usted diga o haya dicho, pues, que no se haya resuelto antes. Hay una casuística específica que probablemente ha sido el meollo de la cuestión de esta ley, que ha sido el tacógrafo. El tacógrafo no está en nuestras manos. El tacógrafo en este momento fue un elemento determinante para poder, para traer aquí esta modificación, y yo le aseguro que el sector, de acuerdo con lo que decía Europa, que de alguna forma eximía de la imposición del tacógrafo en los territorios de Canarias, pues, fue una imposición de Madrid y hubo que negociarlo. Y

no fue exclusivamente una reunión con la Comisión Bilateral, no, fueron muchas. Y luego se reabrió otro turno, precisamente porque, como usted dice, no son muchos los artículos que hay que modificar. Ellos, o Madrid quería que se modificaran muchos más y al final, en la lucha, pues, se logró que fuera la mitad de los que proponía Madrid. Fueron muchos menos de los que al final planteaba Madrid. Bueno, para eso son las comisiones bilaterales, porque Madrid tiene una visión del transporte mucho más generalizada, más orientada al transporte continental; sin embargo, nosotros somos un archipiélago y tenemos una visión distinta del transporte, ¿no?

Podríamos estar aquí toda la mañana hablando de muchas cosas, pero yo le aseguro a usted que el espíritu del Gobierno, tal y como ocurrió con la entrada de esa ley en el Parlamento, era precisamente hacer lo que se acordó en la Mesa del Transporte, con todos los sectores implicados. Traerla aquí para que, de alguna forma, se corrigieran aquellos aspectos que, de alguna forma, determinaban la inconstitucionalidad de la ley para que se retirara el recurso de inconstitucionalidad, con el acuerdo de... Que, por otro lado, bueno, pues, habría que ver lo que dice el Constitucional al final, ¿no?, pero, bueno.

En definitiva, nuestro sentimiento y el sentido que le queremos dar desde la propia Mesa del Transporte es llegar a acuerdos con todos los sectores y es llegar al acuerdo que, entre otras cosas, planteaba el Gobierno del Estado. Yo espero, sinceramente, que en la próxima legislatura, pues, aquí se plantee, como bien se ha explicado por parte de los distintos grupos, esa propuesta. Que, por otro lado, me extraña que usted no la haya traído con anterioridad. ¡Ha pasado tanto tiempo, no sé por qué usted no la ha planteado! Parece ser que la intención ha sido esconderse y no dar respuestas precisamente a lo que planteaba el sector.

Hemos trabajado, hemos hecho todo lo que hemos podido y evidentemente hemos traído aquí una modificación de una ley, con los tiempos que se han posibilitado por todos los agentes, repito, que intervienen en la misma, con el objeto, ni más ni menos, de poner en marcha una ley que, como digo y como dije al principio, si es de 12 artículos, probablemente los reglamentos tendrán que ser de 300.

Muchas gracias.

(El señor Cruz Hernández solicita intervenir.)

El señor PRESIDENTE: Señor Cruz, sí, por favor, desde el escaño. Brevemente.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ (Desde su escaño): Mire, señor consejero, este Grupo Socialista nunca se ha escondido en nada, para dar respuesta a los problemas de los ciudadanos. Usted hoy pretende esconderse en el tacógrafo para decir que por culpa del tacógrafo no ha hecho absolutamente nada el Gobierno en materia de transportes.

Se pretende, además, esconder en relación a las reuniones de la Mesa del Transporte. Con la Mesa del Transporte hay que reunirse. ¡Claro que hay que reunirse con los sectores!, hay que llegar a acuerdos, pero los acuerdos, señor consejero, hay que plasmarlos, y le recomiendo y le recuerdo que usted es el Gobierno. Por tanto, es el responsable, el que tiene que hacer los decretos, el que tiene que hacer los reglamentos y darles respuesta a los problemas que tiene el sector. No la Oposición, no la Oposición. Ahora, sí le aseguro que... Lo vemos, mire los miembros del Gobierno hoy en esta en esta discusión, ni siquiera el presidente del Gobierno está, ni siquiera el resto del Gobierno. El transporte para ustedes ha sido siempre una maría en Canarias y, como es una maría –y perdón por las mujeres que se llamen María–, ustedes no le han prestado la debida atención. No se preocupe, no se preocupe, señor consejero, estoy convencido, estoy convencido de que a partir del día 22 de mayo otra fuerza política, el Grupo Socialista, dará, de una vez por todas, respuesta a los problemas del transporte en Canarias.

Gracias.

(Aplausos.)

(El señor consejero de Obras Públicas y Transportes solicita intervenir.)

El señor PRESIDENTE: Sí, señor consejero, dejando claro que esta intervención cierra el debate.

Por el mismo tiempo, tres minutos.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (Hernández Gómez) (Desde su escaño): Gracias, señor presidente.

Yo, como dice el refrán, señor Julio Cruz, a partir del 22 de mayo, *si Dios se la da, san Pedro que se la bendiga*, pero yo me temo mucho, mucho, que a partir del 22 de mayo ustedes van a seguir estando donde están, entre otras cosas porque usted tiene vocación de opositor, usted tiene vocación de opositor. Usted no ha aparecido durante los cuatro años con respecto a esta ley, que es una ley trascendental.

Y yo me voy a remitir a un hecho cierto: mire lo que ha pasado con el transporte en Canarias en estos últimos cuatro años; hemos movido en Canarias más de 6 millones, anualmente, de pasajeros, hemos movido millones de mercancías en Canarias, se han conseguido subvenciones al transporte impensables, en el transporte interinsular... Yo creo que el sector, de alguna manera, con las dificultades por las que ha atravesado este país... *(Rumores en la sala.)* –¡que lo han metido ustedes, este país, lo han metido ustedes en estas dificultades económicas que hemos estado atravesando!–, miren ustedes por dónde, miren ustedes por dónde, miren ustedes por dónde, pues, hemos resuelto parte y hemos llegado al final de la legislatura con

un sector bastante apaciguado y, como digo, con sus problemas resueltos.

Muchas gracias.

(Aplausos.)

(La señora Allende Riera solicita la palabra.)

El señor PRESIDENTE: Dígame, señora Allende, sí.

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* Señor presidente, quisiéramos, a los efectos del acta de esta sesión, que pueda desaparecer una desafortunada alusión, que creo que se ha... Mire, señor Cruz...

El señor PRESIDENTE: No, no, no, no, perdón, perdón, vamos a ver, usted ha hecho... No, señora Allende...

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* La alusión que se ha hecho, claramente...

El señor PRESIDENTE: Sí, sí.

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* ...creo que utilizando a las mujeres una vez más...

El señor PRESIDENTE: Sí, sí, entendido...

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* ...en un tono que no debería contenerse en las actas de este Parlamento.

(Aplausos.)

El señor PRESIDENTE: Sí, estoy de acuerdo... La ha precisado. Déjeme que le pida que la retire y, si la retira, pues, está retirada *(Rumores en la sala)*.

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* Sí, señor Cruz, es que a usted... *(Sin micrófono.)*

El señor PRESIDENTE: No, no, no cabe debate.

La señora ALLENDE RIERA *(Desde su escaño):* ...*(Sin micrófono.)*

El señor PRESIDENTE: Señora Allende, sí, muy bien. Muchas gracias.

Señor Cruz, antes de establecer que se retire, se corrija el acta, yo le ruego que atienda la petición de la señora Allende, por si usted tiene a bien retirar la expresión.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ *(Desde su escaño):* Señor presidente, señor presidente, creo que queda acreditado perfectamente que mi grupo no es en ningún caso machista, ha sido el adalid de la igualdad... *(Rumores en la sala.)*

(Aplausos.)

El señor PRESIDENTE: No, lo único... ¡Ah!, bien. Pida la palabra.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ *(Desde su escaño):* No tengo ningún problema en retirar, si se considera, pues no es en un tono peyorativo, ni mucho menos, porque lo que quería señalar, y expresar claramente, era el fracaso del Gobierno, que creo que queda... *(Aplausos.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a hacer una última llamada para la votación *(El señor presidente hace sonar el timbre de llamada a la votación)*. *(Pausa.)*

Bueno, señorías, por favor, vamos a votar, en procedimiento de lectura única, por lo tanto se vota todo el conjunto del proyecto de ley, con la enmienda aprobada esta mañana incorporada, la Modificación de la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. Comienza la votación *(Pausa)*.

Resultado de la votación: 51 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

Queda aprobado por unanimidad.

7L/PL-0032 DEBATE DE PRIMERA LECTURA. PROYECTO DE LEY SOBRE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL DE LA REUBICACIÓN DE LOS BARRIOS DE OJOS DE GARZA, LA MONTAÑETA Y EL CASERÍO DE GANDO, AFECTADOS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA, EN DONDE LLAMAN "MONTAÑA LAS TABAIBAS", DEL MUNICIPIO DE TELDE.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto del orden del día: primera lectura. Proyecto de Ley de declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria.

Por acuerdo de Mesa esta mañana, al no haber habido enmiendas a la totalidad, no procede el debate y continúa su tramitación el proyecto de ley, que vendría para el próximo Pleno.

7L/IAE-0012 INFORMES Y AUDIENCIAS A EMITIR POR EL PARLAMENTO. PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DEL JUEGO.

El señor PRESIDENTE: Entonces pasamos al tercer punto del orden del día: informes y audiencias a emitir por el Parlamento en relación con el proyecto de Ley de Regulación del Juego.

Don José Miguel González presentará la propuesta de acuerdo, suscrita por los tres grupos parlamentarios.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Señorías.

Ustedes saben que la comunidad autónoma, según el artículo 30.28, tiene competencia exclusiva en juegos y apuestas, excluyendo las apuestas mutuas deportivas. Bueno, el objeto de la ley que estamos informando es dar paso... (*Rumores en la sala.*)

El señor PRESIDENTE: Perdone, don José Miguel. Señorías, por favor, les ruego un poquito de silencio.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: El objetivo del proyecto de ley que estamos informando es dar paso a las apuestas por vías electrónicas, que hoy en día cada vez están más de moda. Es obvio que las nuevas tecnologías rompen la localización territorial, es decir, las comunidades autónomas están para las competencias en su territorio y con esto se pasa de un territorio a otro.

Lo que se pretende es lo siguiente: el Decreto-Ley 13/2010, de 3 de septiembre, como ustedes saben, el de las medidas especiales, creó la Sociedad Estatal Loterías y Apuestas del Estado y diciendo que esta entidad pública, la entidad pública empresarial Loterías y Apuestas del Estado, que ha sido creada en el año 1999, desaparece en el momento en el que entra en funcionamiento la nueva entidad. Pero, claro está, tanto en la Ley del IVA como en la Ley del IGIC se habla de esa Loterías y Apuestas del Estado que va a desaparecer y lo que se pretende realmente es simplemente sustituir un nombre por otro.

Por otro lado, también, cuando se habla de las exenciones posibles, pues, hay que darle paso también a la nueva entidad.

Por lo tanto, es un proyecto de ley totalmente favorable, así lo dice el informe, puesto que realmente es un ajuste a una modificación normativa; e intentar resolver un problema, que eso es un problema que le queda al Gobierno de Canarias, que no a este Parlamento, que cómo se resuelve de verdad la participación de las comunidades autónomas en la recaudación. El proyecto plantea algo que para mí es enormemente difícil, que es, si la apuesta viene del extranjero, corresponde al Estado y si es interior, a la comunidad, pero hoy en día las barreras a los temas electrónicos son muy difíciles. Hoy en día no se sabe dónde puede originarse una determinada... A través de un ordenador, pues, nos puede llegar con cincuenta rebotes de un lado para otro. Ahí hay un problema serio, pero, claro está, no es un problema de este Parlamento, es un problema de los gobiernos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor don José Miguel González.

Supongo que, yo creo que no hay más intervenciones. Se lo agradezco. Pues vamos a votar el informe.

Les recuerdo, señorías, que se requiere mayoría de dos tercios de votos a favor de los miembros de la Cámara, no de los presentes sino de los miembros de la Cámara.

Bueno, pues, vamos a votar el informe a emitir por este Parlamento, solicitado por las Cortes, sobre el proyecto de Ley de Regulación del Juego. Comienza la votación (*Pausa*).

Resultado de la votación: 44 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

Queda aprobado al haber obtenido la mayoría de dos tercios.

Muchas gracias.

(*Ocupa un escaño en la sala el señor vicepresidente segundo, Trujillo Oramas.*)

7L/PNL-0291 PROPOSICIÓN NO DE LEY DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA CANARIO, COALICIÓN CANARIA (CC) Y POPULAR, SOBRE MEDIDAS PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS.

El señor PRESIDENTE: Siguiendo punto, la proposición no de ley sobre las medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal.

Hay una propuesta de acuerdo suscrita por los tres grupos. Hay tres enmiendas, pues, entonces, una intervención por orden.

Señor Cabrera Pérez-Camacho, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor CABRERA PÉREZ-CAMACHO: “Si toda la humanidad compartiese la misma opinión y solo hubiese una persona en contra, la humanidad no tendría más derecho a silenciar al discordante que el que tuviera este, si pudiera hacerlo, a silenciar a la humanidad”. Así se expresaban los padres del liberalismo en el siglo XIX. Conviene que de vez en cuando lo recordemos.

Señor presidente, queridos amigos... Cuando digo “queridos amigos”, me estoy refiriendo a los diputados y a las diputadas. Estoy haciendo uso del masculino genérico para dirigirme a todos, que es lo que sostiene el Consejo Consultivo de Canarias en sus dictámenes sobre lo que debemos hacer, sobre cómo debemos expresarnos, y también además es el pronunciamiento, en cinco ocasiones en este año y medio, de la Real Academia de la Lengua Española, que ha establecido que lo correcto, lo ortodoxo, es usar del masculino genérico y que no hay ley —ha dicho la Real Academia—, que no hay ley que pueda imponerse o forzar la autoridad de la gramática española ni violentar el uso correcto del castellano. Todo ello, por supuesto, sin perjuicio del derecho de los cursis o de los ignorantes a confundir incorrección gramatical con simple estulticia o de exhibir los anhelos de algunos talibanes y de sus mariachis. Yo comprendo que

a algunos no les guste que se hable y se escriba correctamente el idioma español, pero a mí me gusta hablarlo y escribirlo correctamente, y me gusta que otros lo hagan, a pesar de lo que diga la señora Pajín y la señora Aído.

Señorías, nuestro grupo parlamentario va a apoyar, por supuesto, obviamente, la PNL que vamos a debatir. Y además la vamos a apoyar totalmente siendo conscientes de lo que aprobamos, que es la aplicación justa, ponderada, adecuada y siempre incumplida de la Ley 19/1994, sobre el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, con las actualizaciones y mejoras que los tiempos parlamentarios permiten y, por supuesto, también con los recortes que vienen impuestos por la normativa vigente, esencialmente, principalmente, por la normativa comunitaria.

Somos conscientes, pues, de que esta no es la reforma del REF a la que debe aspirar el archipiélago. La reforma en profundidad de la constitución económica de Canarias será un asunto a discutir y a resolver a cuatro bandas: por el Parlamento de Canarias que sea elegido el 22 de mayo, junto con el Gobierno de la nación, con el próximo Congreso de los Diputados y con la Comisión Europea, y todo eso deberá hacerse en el año 2013. Por lo tanto, lo que estamos haciendo, pues, es simplemente intentar conseguir que de aquí al 2014 la Ley de 1994 se aplique de la forma que sea más conveniente para Canarias.

En estos términos planteada la cuestión, nosotros no hemos querido, en modo alguno, obstaculizar un documento, obstaculizar o torpedear un acuerdo, que contiene medidas y propuestas serias y coherentes para que esa aplicación sea posible. Y obviamente que son medidas y propuestas serias y coherentes, teniendo como compañeros en este trabajo a don Blas Trujillo, serio y coherente toda su vida política –espero que algún día retorne a ella, don Blas–, y a don José Miguel González, al cual la Enciclopedia Británica le cabe en la cabeza. Yo cada día que conozco a don José Miguel González más me asombra ver la capacidad intelectual de este hombre, al que también le animo a que siga en la política, don José Miguel.

Bien. Entonces, de estas medidas, bueno, pues, están casi los enunciados de los apartados. La primera de ellas, aquellas medidas que tienden a hacer realidad el principio de continuidad territorial, plasmado ya en la legislación vigente, en la Ley del año 94, tanto fomentando el transporte con el resto del territorio del Estado como integrando a todas las islas entre sí, tanto por vía aérea como a través de las aguas nuestras internacionales.

Igualmente también vamos a potenciar las telecomunicaciones, incluso con países lejanos, como Hugo Chávez y alguna dictadura que otra por ahí.

Por supuesto no nos queda más remedio que la política energética que se establezca hacerla compatible y coordinada con las medidas

comunitarias y los objetivos comunitarios en la lucha contra el cambio climático.

Y, por último, el gran apartado de las medidas que tienden a incentivar la inversión empresarial y a diversificar la economía de nuestras islas. Y de ellas yo destacaría dos en particular: las líneas de mejora de crédito, sobre todo el crédito ICO y en general el crédito bancario, y por supuesto la disminución urgente y la coordinación urgente para evitar que se produzcan los contenciosos que se están produciendo con la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Por todo ello, nosotros, insisto, vamos a apoyar este documento. Ello no implica que creamos en la buena voluntad del Gobierno de Zapatero para hacer suyas estas ideas y plasmarlas en cuerpos legales. Yo creo que ya a estas alturas Zapatero ni tiene ideas ni tiene capacidad para incorporar las de otros, porque pienso que ya está terminado, pero, en todo caso, nosotros no podemos confiar en la voluntad del Gobierno de Zapatero. Y no podemos confiar porque han sido tantos los chascos y decepciones que no creemos que sea posible en este momento otra postura que la del escepticismo. Pero, aun así, aun así, salvo que el Gobierno de Zapatero use esta resolución con la misma rapidez, eficacia y generosidad con la que ha dado solución al problema de los 25.000 millones del Plan Canarias, con tal de que no ocurra así, por lo menos el esfuerzo habrá valido la pena, porque si va a darle a esta resolución la misma rapidez y soltura que al otro, más le valdría a este Parlamento usar este documento para menesteres más prosaicos. No obstante, también decimos que no se pueda decir que nuestro grupo parlamentario no dio por lo menos el voto de confianza y el beneficio de la duda para intentar sacar adelante los objetivos que estos tres ponentes consensuaron.

Nada más, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Sí, don Miguel, por favor, entiendo que apoya el texto con las enmiendas.

El señor CABRERA PÉREZ-CAMACHO: ...*(Sin micrófono.)*

El señor PRESIDENTE: Con las enmiendas. Sí, sí. De acuerdo. No, para que quede claro que eran las enmiendas también.

Don José Miguel González Hernández, por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Realmente las enmiendas son casi correcciones gramaticales, o sea, correcciones técnicas. No hay necesidad de defenderlas.

Efectivamente, cuando nosotros, nuestros tres grupos, nos reunimos para trabajar alrededor del

REF, claramente llegamos a una conclusión. Es decir, nosotros no íbamos a entrar en las reformas importantes, las trascendentes, o, si quieren, las que van más allá de la capacidad que tiene este Parlamento sin contar con la anuencia de la comunidad europea. Es decir, como en la propia exposición de motivos o parte introductoria de la PNL se dice, lo que se pretende es ver de qué forma la normativa actual del REF, en una serie de artículos que no han sido de suficiente desarrollo, que han tenido un tímido desarrollo, y adaptados a las circunstancias actuales, puede contribuir a intentar salir de esta crisis a la que está sometida Canarias, con un objetivo, que es con un desarrollo armónico, como decimos al principio, pero también la cooperación en el cambio climático, compromiso en el que Canarias tiene que implicarse necesariamente porque también tiene dificultades –y a alguna de ellas me referiré un poco después–, y luego, pues, la integración entre las islas, la convergencia con la renta y la política de cooperación, que yo creo que es muy importante, y luego sobre todo quizás apoyo a los sectores.

En la parte introductoria, además de decir claramente que estamos en lo que estamos, es decir, que aquí no se plantean reformas fundamentales, que indudablemente quedan para la próxima legislatura, porque tenemos el objetivo al año 2013, hay que tener una posición canaria respecto a las relaciones con Europa, nosotros le intentamos decir que también, en el momento actual, desgraciadamente, ante la crisis, cuando el incentivo quizás más importante, los dos incentivos más importantes, directos, a las empresas se basan en bonificaciones a los impuestos sobre los beneficios, cuando no hay beneficios, tales bonificaciones son inoperantes y, por lo tanto, esos instrumentos se han quedado sin capacidad de impulso en el momento actual, sin que dejen de ser válidos de cara al futuro cuando se reorganice la economía. Quizás en las empresas, la dificultad más importante es hay que atender a cuáles son los dos problemas graves que tienen en este momento las empresas. Uno es el acceso al crédito. Acceso al crédito que todos sabemos lo que está ocurriendo y que no solamente tiene que ir a las inversiones sino también a los créditos de circulante; o sea, aquel que permite a los pequeños empresarios, pues, comprar, adquirir sus productos para poderlos vender a terceros. Y luego el tema de los costes salariales. La manera que nosotros planteamos, lo decimos de pasada, que los costos salariales, la única manera de conseguir una situación razonable en España es reducir las cuotas empresariales de la Seguridad Social, cosa que entendemos que es importante, porque estamos, hemos perdido competitividad y la única manera de recuperarla, ahora que estamos dentro del marco del euro, no hay ninguna posibilidad de devaluar la moneda y,

por lo tanto, la única manera es a través de ese tipo de cosas.

Como ha dicho el portavoz que me ha precedido, hay una serie de medidas que tienen que ver con la integración territorial. El principio de continuidad territorial es un tema muy importante que hemos defendido en Canarias desde siempre. En ese aspecto hay que decir que Francia fue antes que nosotros, lo hizo con Córcega, y nosotros siempre hemos insistido en que en Canarias lo que pretendemos no es ningún privilegio, sino que nos acerquen al continente, es decir, que estemos en condiciones iguales que si estuviéramos en el puerto de Cádiz más cercano. Eso significa una serie de medidas que tiendan a fomentar el transporte, integrar las islas entre ellas –y ahí están todas las bonificaciones, a las que no me voy a referir, las tienen ustedes en el documento– y acercarnos también a través de las bonificaciones hacia Europa.

Afortunadamente, la evolución de las tecnologías también nos permite acercarnos por la vía de las telecomunicaciones. Y, por lo tanto, insistimos en las telecomunicaciones con los dos grandes principios que dice el REF, que los costes no pueden ser, que no sean superiores a los del territorio nacional y que tampoco lo sean las telecomunicaciones. Se introduce un punto nuevo que tiene cierta importancia, y es que, si como parece que va a evolucionar el coste de las telecomunicaciones sustituyendo las distancias por la conexión, es decir, hoy en día prácticamente cuesta lo mismo enviar un correo electrónico de aquí a Nueva Zelanda que lo que puede costar a la isla de al lado, es probable que la reacción hacia el futuro del coste de las comunicaciones se haga por la conexión a la red, es decir, por el hecho de conectarte y no por la distancia; y entonces ahí se diga que se tenga en cuenta también la situación de Canarias, que no se produzca como consecuencia de eso una situación más desfavorable que la que tenemos hoy.

No voy a insistir más, ustedes tienen ahí una serie de medidas que además están de acuerdo con ciertos pactos ahí con el Estado, pero que hace falta que se materialicen, sobre cuáles son las bonificaciones al transporte aéreo, las tarifas aéreas, la quinta libertad –que tantas veces lo hemos defendido aquí, no creo que sea necesario ponerlo otra vez en cuestión–. Planteamos una novedad, que es la posibilidad de la creación de un registro de aviones, lo mismo que hay un registro de buques, con el mismo sistema o similar, para intentar establecer en Canarias como una base para una industria aeronáutica, para poder fomentar esa conexión internacional, el desarrollo de la quinta libertad y la posibilidad incluso de desarrollar una industria que tenga que ver con las comunicaciones aéreas en Canarias, que podría ir desde centros de

reparación, centros de mantenimiento, incluso hasta, soñando, en escuelas de pilotos.

La política energética yo creo que es muy importante. A veces me preocupa a mí que parece que este tema no es uno de los puntos fundamentales de la preocupación política. No hay una economía moderna sin un desarrollo energético. Estamos en condiciones dificultosas, somos sistemas aislados, de difícil, de difícil integración, dependemos totalmente del exterior. Por lo tanto, el desarrollo de las energías alternativas puede ser un punto, pero también tiene que ser la posibilidad de que esas energías alternativas puedan entrar en el sistema. Intentamos garantizar que los costes de la energía no superen unos determinados límites, que tienen que ser como en el resto del territorio nacional y que se favorezcan todas aquellas medidas que fomenten el ahorro energético.

A mí me llama mucho la atención leer la Ley de Economía Sostenible, plantea ese tema del ahorro energético. Nosotros lo tenemos planteado desde el año 2004 en el REF canario, pero no se han tomado medidas. Creemos que es necesario un plan de ahorro energético, que tiene que ver desde el incremento del rendimiento de las instalaciones de generación, de los propios electrodomésticos, la posibilidad de establecer mejores sistemas de aislamiento para reducir el coste del consumo eléctrico en el aire acondicionado, la iluminación de las calles, los edificios públicos... Es decir, el ahorro energético es fundamental para una economía como la nuestra que depende tanto de un combustible externo como el petróleo que, como ustedes saben, en este momento no se sabe ni a dónde va a parar. Estamos ya por los 110, 120 dólares, dólares/barril, y hay quien dice que si el problema de Japón se complica y los problemas de Libia no se arreglan, podríamos llegar hasta 180, con lo cual sería un mazazo terrible para la economía, porque para nosotros es fundamental también el transporte aéreo.

Y ahí está también, cuando hablamos de los compromisos con la reducción del cambio climático y el calentamiento global, tenemos un enorme desafío, y es el hecho concreto del coste que va a significar para el transporte aéreo la emisión de CO₂. Se ha conseguido a nivel europeo que en el transporte entre islas no se castigue este consumo de CO₂, pero es que para nosotros, nuestro problema no es ya solo la conexión entre islas, sino que somos, necesariamente estamos conectados con el exterior a través de los aviones. Y, por lo tanto, en ese incremento de costes que se puede plantear por la producción de CO₂ hay que buscar la manera conforme a lo que dice la ley. Hay una ley española que lo dice como principio, pero, claro está, lo que hace falta es desarrollarla.

No quiero cansarles mucho más, bueno, me quedan todavía seis minutos. Luego lo que

hacemos es planteamos una serie de temas que están en una serie de disposiciones que nunca se han desarrollado. Hablamos de las líneas ICO. No voy a insistir mucho más, pero ustedes saben que está siempre, está dicho en la ley que en tanto Canarias no alcance un Producto Interior Bruto que esté en la media española, es necesario establecer una línea especial del Instituto de Crédito Oficial y lo que planteamos es que puede ser como mínimo el 1% del Producto Interior Bruto canario y que el tipo de interés tiene que ser razonable y adecuado a Canarias.

Eso más una serie de temas, como puede ser la... Esto es un tema que a mí siempre me ha llamado la atención, lo comentaba el otro día en un ámbito del proceso de investigación, que es la creación de un centro de agricultura de las zonas áridas, que podía estar potencialmente establecido quizás en la isla de Fuerteventura, porque nosotros como canarios tenemos ese problema y podíamos no solamente a través de esa investigación y trabajo crear un centro que sea fundamental para Canarias, pero también contribuir a la política de cooperación, ya que el problema que tienen ahí en la zona del Sahel es terrible y nosotros podíamos buscarles soluciones al suministro de combustibles o a la producción de biocombustibles, como se está intentando en este momento, con bastantes resultados, en Fuerteventura.

Señorías, dejo el tema de las fuertes discrepancias en el desarrollo y aplicación de la normativa del REF para otros, para que don Blas pueda incidir. No quiero cubrir la totalidad del tema.

Estamos pidiendo el apoyo a un tema que es ni más ni menos, pero ni menos menos, que el que el REF tenga desarrollo, que se pueda aplicar en estos dos años, sin perjuicio de que luego, con tranquilidad, en el ámbito adecuado y con los medios adecuados, discutamos cuál va a ser el REF del año 2013, pero es que nosotros queremos que el del 2004 sea válido para el año 2011 y para el 2012.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don José Miguel.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista Canario, don Blas Trujillo.

El señor TRUJILLO ORAMAS: Señor presidente. Señorías, buenos días.

Bien. Los dos intervinientes que me han antecedido prácticamente han venido a desbrozar el conjunto de las medidas que proponemos hoy en esta proposición no de ley. Yo voy a aprovechar mi intervención básicamente más para hacer alguna reflexión sobre este asunto, a pesar de que ellos también han incidido creo que muy adecuadamente en lo que yo les voy a comentar.

Como todos ustedes recuerdan, la última gran reforma que hubo sobre los incentivos del REF la hicimos en diciembre del 2006, después de que nos otorgara una serie de autorizaciones la Comisión Europea. En concreto, sobre el artículo 25, que son las exenciones al impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados; el 26, que es el régimen de la producción de derechos sobre los bienes corporales, la producción de bienes corporales en Canarias; el 27, que es el más famoso, que es la Reserva, y luego todo el régimen general de la Zona Especial Canaria, ¿no? No voy a entrar en qué consistieron aquellos cambios, todos ustedes los recuerdan y... bueno. Pero sí señalarles qué pasaba y qué pasa, que yo creo que esto es muy importante para todos los que estamos aquí, ¿no?

En aquel momento, y fíjense que estamos hablando de diciembre del 2006, se plantean esas reformas para un periodo que es 2007-2013. ¿De dónde veníamos? Entre el 2000 y el 2006 Canarias estuvo creciendo por encima de la media española. Cierto que poco, pero por encima: un 3,37 de media y España, un 3,36. Eso no fue óbice para que en el último año, el 2006, nosotros fuéramos la región que menos crecimos, que era el 3,3. ¡Pero quién lo pillara!, ¿no?, el 3,3 ese, fíjense de lo que estamos hablando. En cualquier caso, la perspectiva que se tenía cuando hicimos eso era una perspectiva de crecimiento expansivo, claramente. Don José Miguel apuntaba, y también don Miguel Cabrera Pérez-Camacho, dos de los incentivos más potentes se basan sobre la obtención de los beneficios, no nos olvidemos. Por lo tanto, todo el gasto fiscal proyectado, la ficha financiera de ese REF, gran parte descansa en esas figuras, que tienen ese principio, y, sin embargo, ese principio, dos años después, 2008 –recuerden que hasta febrero del 2008 el IGIC crecía en dos dígitos de recaudación–, a partir de ahí hizo ¡pum!, se nos cayó, se nos cayó. Y, por lo tanto, nos vemos en la situación actual en la que estamos, que tampoco les voy yo a cansar con datos que todos los días estamos oyendo.

Pero con independencia incluso de esas señales de que Canarias gracias al impulso del turismo podemos ir despegando antes en la crisis que otros territorios... Siempre nos pasa cuando hay crisis internacionales, es histórico, entramos antes en crisis, salimos antes, pero el problema es que nosotros en la crisis estamos casi con 10 puntos más de tasa de paro, ¿no?, y, en cualquier caso, el año pasado hemos perdido más del doble de ocupación que la media nacional en términos EPA. ¿Qué quiero decir con esto? Nosotros tenemos una situación francamente preocupante, grave, y de ahí era la discusión en la que nos hemos visto envueltos de qué hacemos. Algo hay que adoptar más allá de las medidas pertinentes y sobre todo con este instrumento, al que se le habían quebrado parte de las expectativas, ¿no? Y de ahí que nos

pusiéramos a ver cuáles eran las posibilidades que teníamos, reales, de acometer esto.

Se da la paradoja –y lo han dicho los intervinientes anteriores– de que en algunas de las medidas que estamos proponiendo se trata de poner en marcha cosas que no hemos hecho desde el 94. Y nos preguntaban incluso, recuerdan, en una rueda de prensa que dimos a algunos de los medios de comunicación: “¿y cómo es que esto no se había puesto en marcha?”. Pues hay una explicación muy sencilla –no por justificar a nadie–: francamente desde el 94 hasta prácticamente antes de ayer, 2008, hemos ido francamente bien y cuando uno va bien, pues, se deja cosas por el camino. Así de claro, es decir, uno va viendo, vamos, vamos... Recuerden incluso, ya no lo tenemos entre nosotros, pero un antiguo compañero, el señor Mauricio, que llegó a decir incluso en el 2005 que ya la economía canaria no cabía en Canarias, ¿no? Bueno, bien, más allá de eso, es decir, van ocurriendo cosas que luego te das cuenta de que es necesario rescatar. Acabamos de rescatar lo que es la disposición adicional tercera, que es que se haga un plan de infraestructuras turísticas ad hoc para el archipiélago, y lo acabamos de rescatar y es una disposición desde el año 94.

Bien. No todo lo que contiene este documento, ni mucho menos, es poner en marcha disposiciones que no se habían ejecutado, como el centro este de altas tecnologías agrarias, etcétera. Hemos ido a mucho más, hemos ido a adaptar cosas que ahora mismo la realidad ha cambiado. Antes hablaba don José Miguel González del mercado de las emisiones de dióxido de carbono, que es una cosa actual, y verán ustedes si a nosotros nos afecta que nos penalicen por el transporte aéreo. Nos matarían, ¿no?, si nos penalizaran y nos contabilizaran esas emisiones a nuestra economía. Bueno, hemos introducido cosas de estas; otras las hemos actualizado y otras las hemos mejorado.

Hemos escuchado alguna reflexión de la patronal canaria hablando de decepción con relación a este documento y yo quiero hacer una explicación, que ya la han hecho los anteriores intervinientes, pero creo que debemos aclarar todavía más. Creo que están en un tremendo error, no están contextualizados. Es decir, ¿cuál es el contexto en el que nos movemos a día de hoy? Uno, la Comisión Europea ha dicho con claridad que no quiere tramitar ninguna nueva autorización que suponga cambios sustanciales. No a nosotros, a ninguna región europea. ¡Si tiene Europa problemas como para estar ahora abriendo el melón de las directrices! Dos, las directrices no se tocan. Por lo tanto, en ese escenario no es posible decir –por eso digo que creo que están en un error de contexto–, decir, “¡hombre, es que esperábamos un cambio profundo del REF!”. No toca, lo han explicado los anteriores compañeros, pero debemos repetirlo: no

toca, toca para el 2014. Que eso no obsta para que desde ya, más pronto que tarde, con la serenidad y la cabeza que corresponde, empecemos a discutir qué mecanismos necesitamos para ese nuevo marco que es de extraordinaria apertura, y yo creo que tenemos que transformar la crisis en una oportunidad. No porque lo haya dicho Einstein, aunque yo tengo antes un antecesor que le gusta mucho la cita, pero es así. Yo creo que es la oportunidad.

Miren, cuando se lean con detenimiento el documento, el documento es tremendamente ambicioso, ¡ambiciosísimo! No voy a repetir el territorio en el que se mueve. El otro día nos decía un directivo, creo que era de Telefónica: “¡hombre!, Canarias, como factor clave, estratégico, es necesaria la banda ancha, incrementar la competencia...”. Lo tenemos escrito por aquí, antes de que viniera este señor, que de eso sabe más que nosotros —que yo, desde luego—, pero es evidente. Y así tocamos todos los asuntos, desde el sector turístico, que a veces lo hemos tenido hasta medio maltratado, sin darle la importancia que tiene, y donde el propio REF lo señala como sector estratégico. No lo hemos hecho ni nosotros mismos, no tenemos que mirar fuera.

Por lo tanto, yo creo que el documento va a fondo y sobre todo a los problemas que podemos abordar ahora, ahora, ya, mañana. Ha pasado aquí, no les quiero yo repetir cosas, pero, fíjense, ustedes hasta la saciedad han oído que uno de los problemas clave de la economía actual es la financiación de la actividad productiva, del tejido empresarial, de las empresas, no les llega el crédito. Bueno, pues, hemos planteado que se cumpla, y además es una disposición del REF, de reservarnos, dentro de las líneas ICO, un porcentaje específico para nosotros. Pero hemos ido más allá: no hemos pedido que se nos aplique el ICO sin más, hemos pedido que el ICO se pueda aplicar al circulante, si me permiten el término coloquial. Esa es una bomba de propuesta. Igual que hemos ido mucho más allá que el plan de empleo recientemente anunciado por el Gobierno de España con respecto a determinado tipo de contratos, determinado tipo de perfiles, con unas rebajas de las cotizaciones a la Seguridad Social, en definitiva, a los costes no salariales. Nosotros decimos, con 10 puntos más de paro casi que el

resto de España, o tenemos una excepcionalidad muy grande o no llegamos. ¿Cuántos años vamos a tardar para poder equipararnos a aquellos que dicen que están muy mal? Necesitamos algo excepcional, de verdad.

Y no voy a entrar en un debate de si lo cumplirán... Lo que nosotros estamos haciendo aquí tiene un valor, creemos los socialistas, de extraordinaria importancia. Uno, porque nace del consenso, y me parece muy importante que haya un pronunciamiento unánime del Parlamento; dos, porque, salvo el registro de aeronaves de que hablaba don José Miguel González, ninguna de nuestras medidas requiere autorización comunitaria. Y, por lo tanto —y le tomo la palabra, don Miguel—, se le pone al Gobierno de España y al Gobierno de Canarias la pelota en su tejado, para decir: esto es lo que opinamos que se debe empezar a hacer ya. Y, en suma, señorías, de lo que exijamos nosotros como sociedad a ambos gobiernos será el éxito o no de las medidas que proponemos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Blas Trujillo.

Bien, señorías, vamos a votar la proposición no de ley de los Grupos Parlamentarios Socialista Canario, Coalición Canaria y Popular, sobre medidas para la aplicación de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, con las propias enmiendas suscritas por los tres grupos parlamentarios, que quedan incorporadas. Igual que fueron las intervenciones únicas, también unificadas, de turno a favor y turno en contra, pues, votamos el texto con las enmiendas incorporadas. Comienza la votación (*Pausa*).

Resultado de la votación: 47 votos a favor y ninguno en contra.

Queda aprobada por unanimidad.

(*Aplausos.*)

Efectivamente es un gran acuerdo.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

(*Se levanta la sesión a las doce horas y cuarenta y nueve minutos.*)



