



HACIA UN NUEVO REIB

PROPUESTA PARA EL NUEVO RÉGIMEN ESPECIAL
DE LAS ISLAS BALEARES



GOVERN
ILLES
BALEARS

HACIA UN NUEVO REIB

Documento sobre la propuesta de un nuevo Régimen Especial de las Illes
Balears



G CONSELLERIA
O HISENDA
I I ADMINISTRACIONS
B PÚBLIQUES
/

ÍNDICE

EL COST DE LA INSULARIDAD Y LA NECESIDAD DE COMPENSARLO.....	3
1. El problema de la insularidad	
1.1 Las consecuencias del hecho insular	
1.2 El Régimen Especial de las Illes Balears de 1998	
2. Revisión de costes y compensaciones	
3. La caída de la inversión del Estado en las Illes Balears	
4. Las políticas de subvenciones al transporte en España	
5. Exploración de políticas alternativas	
PRINCIPIOS RECTORES DEL TRATAMIENTO DE LA	
INSULARIDAD.....	9
RÉGIMEN ESPECIAL DE LAS ILLES BALEARS 2017. LAS MEDIDAS.....	10
A. Medidas relativas al transporte aéreo y marítimo	
B. Iniciativas y medidas compensatorias de la insularidad dirigidas a determinados sectores productivos	
C. Medidas fiscales e incentivos en la producción	
D. Fondo insular de las Illes Balears e inversiones públicas	
RELACIÓN DE FICHAS DESCRIPTIVAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS.....	19

EL COSTE DE LA INSULARIDAD Y LA NECESIDAD DE COMPENSARLO

(Informe de insularidad de la UIB, 2016, Dir. Dr. José Luis Groizard)

1. El problema de la insularidad

Según el estudio que llevó a cabo la UIB el año 2016, el hecho insular es una característica física de un territorio que viene determinado por la naturaleza y que, de manera persistente e inmutable, comporta rasgos diferenciados de este tipo de territorio con otros.

En términos generales, los territorios insulares son pequeños, lejanos, frágiles, dependientes y vulnerables. Ahora bien, también es cierto que a lo largo del tiempo estos tipos de territorios han sabido sacar provecho de las desventajas y han mostrado una capacidad de adaptación extraordinaria para hacer frente a sus limitaciones.

De esta manera, el desarrollo del turismo y la actividad económica que directamente o indirectamente ha generado, ha supuesto un cambio trascendental en archipiélagos como las Islas Canarias o las Illes Balears. Ahora bien, aunque la insularidad suponga ventajas en determinadas actividades económicas, la capacidad de los gobiernos y los agentes privados para transformar estas ventajas en riqueza y bienestar para toda la sociedad, es limitada.

La razón que lo explica radica en el hecho de que las actividades turísticas son generadoras de un escaso valor añadido con relación a otras actividades productivas y, además, generan empleo de menor calidad, con menor formación y capital humano y, por lo tanto, con salarios más bajos.

Igualmente, la especialización turística mantiene otros tipos de desventajas, como por ejemplo, el escaso progreso tecnológico que genera y que condiciona las mejoras de productividad que puedan experimentar las empresas turísticas si las comparamos con otras empresas industriales y de servicios no turísticos.

Por este motivo, está comprobado que el crecimiento de las economías que han explotado las ventajas vinculadas a su hecho insular han experimentado un crecimiento de su PIB per cápita que no se ha sostenido en el tiempo, fundamentalmente, por las limitaciones que impone el territorio. Así pues, el futuro de estos territorios requiere medidas contundentes que, de manera continuada, mejoren su productividad, la adaptación tecnológica y la diversificación productiva.

1.1 Las consecuencias del hecho insular

La insularidad tiene importantes consecuencias, tanto directas como indirectas, sobre el coste de la vida y los costes que soportan las empresas y la administración pública en su tarea de suministrar bienes y servicios públicos.

Las consecuencias directas más destacadas son:

- Mayor carestía de la vida.

Los consumidores tienen que pagar un precio más elevado para consumir los mismos bienes que se comercializan en la Península, como consecuencia de las fricciones que supone la insularidad para los costes de transporte y distribución.

- Mayores costes de producción de las empresas que se aprovisionan de entradas (*input*) intermedias procedentes del continente.

Las empresas insulares tienen que pagar los sobre costes ligados a la provisión de bienes que están sometidos en mayores costes de transporte y distribución. Este hecho repercute positivamente en los costes de producción y negativamente en los niveles de productividad.

- Alta dependencia del suministro energético y de recursos naturales necesarios para el consumo y la producción de bienes y servicios finales.

La energía es un *input* imprescindible en la cadena de producción de bienes y servicios, y para el consumo de los hogares. La comercialización de energía en las Islas se hace a un precio superior a causa del sobrecoste que se tiene que pagar para transportarla. Los consumidores y las empresas no pueden sustituir estos *input* por otros por el incremento del precio y la falta de alternativas para acceder a otros tipos de recursos energéticos.

- Mayores costes de inversión en bienes de equipo.

Las empresas también tienen que hacer frente a los sobrecostes para adquirir bienes de capital necesarios para expandir sus capacidades productivas y para mejorar los niveles de productividad. La insularidad reduce la inversión en estos bienes y limita las posibilidades de crecer de las empresas.

El sector público afronta problemas similares a los del sector privado en la medida en que la carestía general de la vida encarece el coste de provisión de un servicio.

- La distancia y la fragmentación dificultan las economías de escala, tanto en el sector público como en el privado.

Los bienes y servicios públicos se caracterizan por una producción que está sujeta a economías de escala, dado que los costes fijos iniciales son muy elevados. Este hecho justifica que, para que ciertos bienes públicos se provean con un coste razonable, la demanda tiene que satisfacer un umbral mínimo.

Por eso, se tiene que valorar el coste de dotar un servicio para una población insular reducida con el coste de facilitar el acceso a un servicio equivalente a otra isla o región que cubra los costes del transporte. De esta manera, si la sociedad reconoce que los ciudadanos tienen derechos sociales similares independientemente de allí donde vivan, el coste de proveer estos servicios públicos será muy superior a los territorios relativamente pequeños, aislados y distantes.

Delante de este escenario, las empresas obtienen una ventaja competitiva cuando se concentran en un solo lugar y, así, el conocimiento acumulado en el sector industrial genera una ventaja competitiva para las empresas. Por este motivo, las empresas que producen en un territorio insular no se aprovechan de las economías de escala externas porque están muy distanciadas del resto de empresas del sector.

- Proliferación de conductas anticompetitivas en mercados limitados en que las autoridades de la competencia no puedan actuar por falta de competencias o por falta de medios.

Un mercado limitado tiene otras implicaciones ligadas al bienestar social. De hecho, a menudo los productores que operan en mercados limitados y con demandas cautivas tienen mayores incentivos por la colusión y, consecuentemente, para evitar la competencia.

- Alta dependencia de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias.

Los residentes insulares y las empresas disponen de menor accesibilidad a otras regiones porque dependen más del barco y del avión. Estos dos medios de comunicación se pueden sustituir entre sí, pero mantienen algunas limitaciones que se tienen que tener en cuenta.

El transporte de mercancías en avión es caro y, por lo tanto, resulta más óptimo usar el barco o la combinación de transporte por carretera, variante conocida como transporte intermodal. Cuando menos, parece que el transporte de mercancías por vía marítima no tiene alternativas posibles en la mayoría de los casos.

De esta manera, la merma de posibilidades de encontrar medios de transporte alternativos redundan en el hecho de que los residentes y las empresas tengan una demanda relativamente inelástica respecto del precio del transporte y, por lo tanto, la población residente tiene que hacer frente a los sobrecostes que la población no insular no tiene.

- Vulnerabilidad delante de los stocks de la oferta y la demanda internacionales.

La elevada dependencia del exterior favorece que los territorios insulares experimenten con mayor fuerza los stocks externos y, por ejemplo, una pequeña caída en la demanda exterior puede dar lugar a grandes reducciones en la producción, el empleo o la renta. Por este motivo, las políticas de insularidad tendrían que favorecer la internacionalización de estos riesgos con actuaciones que vayan hacia la diversificación productiva, entre otros.

Además, la insularidad genera costes indirectos que pueden ser extraordinariamente relevantes. En este sentido, hay que tener en cuenta que dada la alta rentabilidad relativa a las actividades económicas relacionadas con el turismo, se produce una competencia muy grande con las empresas no turísticas para utilizar los recursos que son imprescindibles por ambos sectores: el suelo y la mano de obra.

En relación con el suelo, el efecto del turismo está favoreciendo que se use de manera diferente a la tradicional y atendida la escasez de este recurso a las regiones insulares y el consiguiente encarecimiento, el mercado está expulsando las empresas no turísticas a otras regiones de la Península, allí donde el precio del suelo es bajo. Por eso, en los últimos años se ha observado la desindustrialización y la deslocalización de diferentes industrias.

Además, la especialización turística genera un efecto similar sobre el coste de vida que soporta la población insular porque el coste de la vivienda tiende a aumentar y, de esta manera, se dificulta el acceso a una vivienda que, en el caso de los trabajadores tiene como consecuencia que acepten trabajos en otras regiones donde el coste de vida no es tan elevado.

Ante esta realidad, las empresas y la administración pública tienen que ofrecer complementos y plusas salariales compensatorios relacionados con la insularidad para retener a los mejores profesionales. Esta dinámica genera pérdidas de competitividad en los sectores y las empresas que compiten con otras regiones.

Este hecho implica que las empresas industriales tengan un doble perjuicio porque este fenómeno encarece el coste de la provisión de servicios públicos y empeora la calidad si estos costes no están compensados.

1.2 El Régimen Especial de las Illes Balears de 1998

Las desventajas propias de la insularidad y el mismo hecho insular aparecen reconocidos en la Constitución Española como constitutivas de un hecho diferencial que se tiene que tener en cuenta con el objeto de establecer un adecuado y justo equilibrio económico interterritorial, tal como se desprende del artículo 138.1. del texto constitucional. De esta manera, tanto el hecho insular como los desequilibrios que supone tienen que ser contrarrestados mediante la acción del Estado.

Igualmente, tanto el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears de 1983 y el de 2007 han promovido el reconocimiento del hecho insular y sus consecuencias con la finalidad de amparar y promover actuaciones relativas a reducir o eliminar los desequilibrios mencionados.

De momento, la actuación mayor ligada a la compensación de los costes de la insularidad ha sido la aprobación de la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, que pretendía hacer realidad el mandato constitucional relativo a la especificidad del hecho insular

estableciendo, sin suponer ningún tipo de privilegio, medidas conducentes a la corrección de las desventajas explícitamente reconocidas.

Así, el REB de 1998 previó cuatro títulos diferentes ligados al establecimiento de medidas de bonificación de los transportes y las comunicaciones; las limitaciones territoriales y las barreras a la competencia; el desarrollo sostenible; y la diversificación económica.

En este sentido, la mayor parte de las actuaciones previstas en el REB de 1998 se refieren a la creación y puesta en funcionamiento de múltiples comisiones formadas por representantes de la Administración General del Estado y de la CAIB. De hecho, a partir de estas mesas de negociación se tendrían que haber producido actuaciones concretas, pero no ha sido así en todos los casos.

De lo contrario, el Estatuto de Autonomía aprobado en el 2007 reconoce en la disposición adicional sexta que una ley de las Cortes Generales regulará el Régimen Especial Balear, por el cual la AGE tiene que ajustar sus políticas públicas a la realidad plurinsular de las Illes Balears, especialmente en materia de transportes, infraestructuras, telecomunicaciones, energía, medio ambiente, turismo y pesca.

Para conseguir estos objetivos, se explicita que se tiene que incorporar un instrumento financiero que, con independencia del sistema de financiación de la CAIB, se dote de fondos necesarios para garantizar su aplicación. Además, el mismo Estatuto reconoce que el Estado tiene que velar para que la mejora relativa al régimen económico y fiscal de los territorios insulares establecidos por la Unión Europea sea de aplicación a las Illes Balears.

Ahora bien, la falta de concreción en las actuaciones llevadas a cabo, la limitada eficacia de la legislación y la persistencia de altos costes y perjuicios para los sectores privados y públicos derivados del hecho insular, hacen indispensable una revisión que prevea medidas económicas compensatorias, medidas fiscales, financieras y de cualquier otra naturaleza que permitan corregir los desequilibrios generados por la insularidad.

2. Revisión de costes y compensaciones

El año 2014, en el primer estudio sobre la estimación de los costes de la insularidad realizado por la UIB, ya se determinaron, a través de diferentes metodologías, los desequilibrios producidos por el hecho insular y, entre otros, se observaron las desventajas siguientes.

En primer lugar, en materia comercial, se estimó que si las Illes Balears estuvieran comunicadas por carretera, los flujos de comercio serían mayores que los que se producen actualmente. La diferencia entre los flujos observados y los que existirían si no fuéramos un territorio insular se identifican como pérdidas de comercio y se atribuyen a pérdidas de bienestar, dado que la insularidad supone:

- Mayor carestía de la cesta de bienes de consumo, que comporta un menor consumo de bienes y servicios atendido el sobrecoste de su importación. Se calcula que entre 1995 y el 2011 las pérdidas de importación de bienes de consumo pasaron de 400 a 800 millones de euros anuales.
- Mayores costes de producción de las empresas, que importan productos intermedios, cuyas pérdidas se calcula que han pasado de 300 a 900 millones de euros anuales por el mismo periodo.
- Mayores costes de adquisición de bienes de capital, que comportan una menor inversión en el proceso de adaptación tecnológica y, que se ha calculado que las pérdidas han pasado de 600 a 1.400 millones de euros anuales entre 1995 y el 2011.

- Mayores costes de acceso a los mercados, que dificultan la exportación y que han originado pérdidas agregadas de exportaciones de 2.000 a 4.000 millones de euros anuales durante el periodo mencionado.

En segundo lugar, también se hizo una valoración relativa a los costes de insularidad que soporta el Estado en la provisión de los servicios públicos a través del peso que representa la insularidad en el cálculo de la población ajustada. Para la definición de este desequilibrio se utilizó la fórmula del reparto del Fondo de Garantía para los Servicios Fundamentales, previsto en el actual sistema de financiación.

El análisis de este coste determinó que la insularidad equivale a aumentar la población en un 4,4%, un porcentaje que implica un incremento equivalente a la financiación de los servicios públicos. En este sentido, si estos sobre costes se generalizan en el resto de la economía, la insularidad generaría un coste para el conjunto de la economía equivalente a 1.000 millones de euros anuales.

En tercer lugar, el mismo estudio evaluó el diferencial coste de vida de las Illes Balears mediante el cálculo que implícitamente asume el Estado al remunerar a los funcionarios con un complemento salarial por insularidad. Así pues, si este complemento se generalizara a la totalidad de la población, la insularidad supondría un sobre coste por la carestía de la vida de unos 877 millones de euros anuales.

Finalmente, los desplazamientos de las personas por vía aérea y marítima están sujetos a un sobre coste derivado de la insularidad que actualmente está reconocido por el Estado a través de las bonificaciones que ofrece a los residentes. Cuanto menos, este coste también tiene una afectación sobre los pasajeros no residentes. Por eso, el estudio estima en más de 400 millones los costes que supondría elevar la compensación a todos los pasajeros nacionales.

3. La caída de la inversión del Estado en las Illes Balears

Parte de las actuaciones previstas en el REB de 1998 consistían en promover los proyectos de inversión en infraestructuras en los planes nacionales correspondientes. Ahora bien, la insularidad no ha sido considerada como una variable a tener en cuenta en el desarrollo de infraestructuras en España y, este hecho, ha originado que la inversión del Estado en las Illes Balears haya sido menos intensa en relación a otras regiones y, sin lugar a dudas, esta realidad ha tenido un grave impacto en la evolución del PIB per cápita relativo.

De hecho, los compromisos de inversión real que el Estado destina a las Illes Balears, en el marco de los presupuestos generales, han caído notablemente desde el 2002. Esta reducción también ha estado sujeta a ciertas fluctuaciones, como el periodo de crisis económica.

Sea como sea, durante el periodo 2000-2015, el PIB per cápita de Baleares ha pasado de ser un 25% superior a la media estatal en el año 2000, a disminuir hasta el 3,75% entre los años 2010 y 2011. Cuanto menos, desde el 2011 el PIB per cápita de Baleares se ha recuperado levemente y se ha situado en torno al 5% por encima de la media. Ahora bien, la mejora económica experimentada en el resto de regiones hace prever que el crecimiento económico futuro siga erosionando el diferencial de renta relativa que todavía mantienen las Illes Balears sobre el resto.

La caída de la inversión pública estatal en la CAIB y el deterioro de la renta per cápita relativa de Baleares han ido de la mano desde el año 2000 y, el REB de 1998 ha sido incapaz de evitar el continuo desvío de recursos a proyectos de inversión localizados en otras regiones, a pesar de la merma de puestos de trabajo y fuentes de renta que las inversiones públicas generan.

Con el objetivo de combatir este continuo deterioro, el Estatuto de Autonomía de 2007 prevé en la disposición transitoria novena que mientras no se modifique el REB de 1998, la inversión del Estado se establecerá atendiendo a la inversión media per cápita realizada a las comunidades autónomas de régimen común.

En cualquier caso, el compromiso inversor del Estado en la CAIB no ha funcionado como se esperaba y el déficit de recursos de inversión se ha mantenido. Además, todavía ahora, el sistema de financiación de la insularidad, establecido en la disposición transitoria 9ª, no se ha renovado y, actualmente, carece de cualquier mecanismo de financiación.

4. Las políticas de subvenciones al transporte en España

Todas las economías adelantadas promueven políticas de transporte que obedecen a razones de eficacia y equidad y que, entre otros, se basan en la subvención por el uso de medios de transporte. Ahora bien, según los PGE de 2014, el Gobierno del Estado invirtió un total de 1.372 millones en este tipo de subvenciones, pero de esta partida, unos 880 millones (64,1%) se destinaron a la subvención del transporte terrestre y sólo un 27,5% y un 6,9% a las subvenciones a transporte aéreo y marítimo, respectivamente.

De este hecho, se desprende que las políticas de subvención y apoyo al transporte tienen una dirección muy clara hacia este tipo de transporte y, concretamente, hacia el fomento del ferrocarril que, como se puede comprobar, consume, prácticamente, el doble de recursos que el transporte aéreo y siete veces más que el transporte por vía marítima.

Así, los territorios insulares casi no se benefician de estas subvenciones, dado que tienen una dependencia mayor hacia el transporte aéreo y marítimo; y en relación con las subvenciones para el transporte en ferrocarril, los ciudadanos de las Illes Balears sólo se benefician de manera marginal, a pesar de la cuantía de la subvención que recibe.

5. Exploración de políticas alternativas

El REB de 1998 puso de manifiesto la necesidad de establecer medidas económicas correctoras de varios problemas relacionados con la insularidad. Algunos de estos mecanismos han funcionado razonablemente bien y otros necesitan mejorarse a la vez que, se han detectado nuevos problemas que necesitan corregirse con nuevos instrumentos políticos.

Por eso, el Gobierno de las Illes Balears y el Gobierno del Estado tienen que establecer en un nuevo REIB, sistemas de evaluación periódicos de las políticas implementadas utilizando metodologías rigurosas como la evaluación de políticas públicas, tal como se hace en muchos ámbitos de la intervención pública y en la mayor parte de los países de nuestro entorno.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRATAMIENTO DE LA INSULARIDAD

A IGUALDAD DE ACTIVIDAD, IGUALDAD DE COSTE

El coste de la actividad económica en las Illes Balears no tiene que situar el archipiélago en una situación de desventaja respecto de la media del resto de las regiones del territorio del Estado.

EL REIB NO SUSTITUYE EL GASTO PÚBLICO DEL ESTADO EN LAS ILLES BALEARS

La existencia y dotación del REIB no podrá provocar la disminución del gasto público estatal corriente y de inversión destinada a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, ni de las asignaciones que correspondan dentro del marco de los sistemas de financiación de las comunidades autónomas y de las entidades locales.

LAS MEJORAS DE TRATO QUE LA UE DICTE PARA TERRITORIOS INSULARES, SE TIENEN QUE APLICAR A LAS ILLES BALEARS

El Gobierno de España tiene que velar para que cualquier mejora relativa al régimen económico y fiscal de los territorios insulares establecida por la Unión Europea se aplique de manera efectiva a las Illes Balears.

LAS MEDIDAS SOBRE INSULARIDAD QUE SON BUENAS PARA CANARIAS, TAMBIÉN LO SON PARA LAS ILLES BALEARS

El Gobierno de España tiene que garantizar que las medidas de fomento derivadas del hecho insular, o compensatorias por la lejanía o la falta de continuidad territorial con la Península, que adopte en relación con el archipiélago canario o a otros territorios extra peninsulares del Estado, también sean de aplicación a las Illes Balears.

RÉGIMEN ESPECIAL DE LAS ILLES BALEARS 2017. LAS MEDIDAS

La regulación del Régimen Especial de las Illes Balears 2017 tiene que reconocer el hecho específico y diferencial de la realidad plurinsular del archipiélago, con la finalidad de garantizar el equilibrio territorial con la compensación de las circunstancias causadas por la insularidad, con el establecimiento de un conjunto de iniciativas y medidas de orden fiscal y económico, con especial atención en determinados sectores o materias, que se ordenan a partir de cuatro ejes:

- A. MEDIDAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO
- B. INICIATIVAS Y MEDIDAS COMPENSATORIAS DE LA INSULARIDAD DIRIGIDAS A DETERMINADOS SECTORES PRODUCTIVOS
- C. MEDIDAS FISCALES E INCENTIVOS EN LA PRODUCCIÓN
- D. FONDO INSULAR DE LAS ILLES BALEARS E INVERSIONES PÚBLICAS

La coordinación y seguimiento del REIB se tendría que llevar a cabo en la **Comisión Mixta de Economía y Hacienda entre el Estado y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears** que prevé el artículo 125 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, que tiene que ser el órgano donde se tratarán todas las cuestiones y las medidas derivadas del régimen especial, así como de coordinar los otros órganos de cooperación que se creen por la puesta en marcha, aplicación y despliegue del régimen especial de las Illes Balears.

A. MEDIDAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

En este apartado se hace referencia a diferentes medidas para favorecer el transporte aéreo y marítimo de personas y mercancías entre aeropuertos y puertos de las Illes Balears y los continentales. También se hace referencia específica al traslado de residuos, y a medidas complementarias en materia de tasas y fletes, y de gestión de puertos y aeropuertos.

a. Bonificación del transporte aéreo y marítimo de personas:

- ✓ El Estado tiene que bonificar el 75% del precio del billete o pasaje.
- ✓ Aplicado a ciudadanos residentes en el archipiélago.
- ✓ Por desplazamientos entre las islas, y al resto del territorio del Estado.
- ✓ En el transporte marítimo, la bonificación también se aplicará al vehículo que se transporte.
- ✓ En el caso de los residentes en Formentera, el porcentaje de reducción sobre la tarifa del precio del desplazamiento también será del 75%.
- ✓ Todo lo anterior sin perjuicio que la misma Comunidad Autónoma pueda establecer bonificaciones adicionales en el marco de sus competencias en materia de transporte marítimo interinsular.
- ✓ Estas bonificaciones estatales serán compatibles con las ayudas que se puedan prever a determinados colectivos.
- ✓ El Gobierno del Estado, de acuerdo con el Gobierno de las Illes Balears podrá implantar otro sistema de compensación que la descrita, siempre que no signifique una reducción de la ayuda prestada, un deterioro de la calidad del servicio, ni una reducción inferior a la oferta hecha en el archipiélago canario.

b. Declaración de obligación de servicio público (OSP) para el transporte aéreo y marítimo de personas

- ✓ A propuesta de la Comisión Mixta de Economía y Hacienda entre el Estado y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears se podrán declarar OSP las líneas aéreas:
 - Trayectos interinsulares
 - Trayectos entre los aeropuertos de las islas, con Barcelona y Madrid
- ✓ En el caso de trayectos marítimos:
 - Trayectos interinsulares
 - Rutas entre los puertos de las islas, con Barcelona, Valencia y Denia.
- ✓ Estas OSP tienen que garantizar
 - Prestación mínima de servicios regulares y frecuencias
 - En el caso del transporte aéreo, precios equiparables a otros trayectos aéreos peninsulares similares

c. Compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías

- ✓ El Estado tiene que establecer una consignación anual dentro de los Presupuestos Generales del Estado para compensar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías, entre puntos de las Islas, o entre éstas y la Península.
- ✓ Las compensaciones se extenderán también al transporte de las exportaciones entre las Illes Balears y la Unión Europea.
- ✓ La cuantía de las compensaciones no podrá ser inferior a la aprobada para el archipiélago canario.
- ✓ El sistema de compensación tiene que garantizar su repercusión directa sobre el coste efectivo del transporte, teniendo en cuenta el principio de continuidad territorial con la Península.

d. Compensaciones al transporte marítimo de residuos

- ✓ El Gobierno de España establecerá medidas para financiar el transporte marítimo de residuos generados en las Illes Balears entre las islas o, entre éstas y la Península.
- ✓ El mecanismo de compensación tendrá en cuenta el tonelaje de los residuos transportados.

e. Tasas y tarifas portuarias y aeroportuarias

- ✓ En las Illes Balears serán de aplicación las mismas bonificaciones y reducciones sobre las tasas y las tarifas relativas a la prestación de servicios portuarios y aeroportuarios que las que se establezcan para el archipiélago canario.

En todo caso estas medidas de bonificación de tasas tendrán que prever:

- Reducción del 35% de tarifa para barcos con bandera de un país de la UE, en navegación de cabotaje entre puertos españoles que dependan de la Administración General del Estado, por el uso de obras o instalaciones portuarias en las Illes Balears.
- 50% en la tarifa de uso del puerto, por el tráfico interinsular de vehículos de turismo y otros automóviles en régimen de pasaje.
- 50% de reducción de la tarifa que se aplica al uso de mercancías del puerto en general, transportadas a barcos de la UE, con origen o destinación en puertos de las Illes Balears y la UE. Esta reducción se aplicará independientemente de la reducción del 40% aplicada al tráfico de mercancías entre islas, según aplicación de un régimen simplificado de unidad de carga
- Reducción de tasas o tarifas por la prestación de servicios aeroportuarios a los vuelos que tengan origen en aeropuertos de la Península y destinación en las Illes Balears, entre los meses de noviembre y marzo de cada año.

f. Gestión de puertos y aeropuertos

- ✓ La gestión de puertos y aeropuertos de las Illes Balears de competencia estatal o de interés general se hará de manera conjunta por el Gobierno de España y el Gobierno de las Illes Balears, a través de organismos públicos u otros órganos de colaboración.

B. INICIATIVAS Y MEDIDAS COMPENSATORIAS DE LA INSULARIDAD DIRIGIDAS A DETERMINADOS SECTORES PRODUCTIVOS

Las medidas planteadas en este apartado se refieren a actuaciones en materia de sector energético y telecomunicaciones; sector primario; sectores náutico y aeronáutico; educación; sanidad; empleo y vivienda.

a. Planificación energética

- ✓ La planificación energética de las Illes Balears tiene que tener en cuenta el hecho insular, y la hará la Administración General del Estado en colaboración con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, sin perjuicio de las competencias autonómicas en materia de ordenación de territorio y de medio ambiente.

b. Precios de la energía eléctrica, gases combustibles e hidrocarburos

- ✓ Los precios de la energía eléctrica, los gases combustibles serán en las Illes Balears los mismos que en el territorio peninsular para los consumidores a tarifa.
- ✓ En el caso de los hidrocarburos, la consideración del hecho insular implicará que el Gobierno del Estado garantice que los precios se aproximen a los precios aplicables a la media estatal.

c. Retribución de la actividad de producción de energía eléctrica

- ✓ El Gobierno de España establecerá un concepto retributivo especial que tome en consideración los costes específicos de la actividad de producción eléctrica en las Illes Balears, computable tanto en la venta de energía eléctrica a tarifa como a clientes cualificados.
- ✓ Este concepto retributivo especial tiene que atender el coste de garantía y potencia y de los servicios complementarios en las Illes Balears, para garantizar la calidad y seguridad del suministro eléctrico en las mismas condiciones que en la red peninsular.
- ✓ Y también tiene que tener en cuenta el coste del combustible destinado a la producción eléctrica, en función del mayor coste provocado por la insularidad, y la indisponibilidad de otras fuentes de energía.

d. Eficiencia energética

- ✓ El Gobierno del Estado y el de las Illes Balears tienen que promover de manera conjunta políticas de diversificación energética, con especial atención en el gas natural.
- ✓ Se tiene que fomentar la adopción de medidas de gestión de la demanda y de eficiencia energética y extender al territorio balear los beneficios que se deriven de los procesos de desregulación y liberalización del sector energético.
- ✓ Se tiene que promover especialmente el fomento de las energías renovables, con un nuevo régimen retributivo aplicable a nuevas instalaciones de producción eléctrica con tecnologías eólica y solar fotovoltaica.

e. Garantía de los servicios de comunicación

- ✓ El Estado, en colaboración con el Gobierno, define y aprueba las especificaciones técnicas para garantizar el funcionamiento eficiente de las redes de comunicación y del espectro radioeléctrico.
- ✓ Las tarifas de los servicios interinsulares de comunicación, y de los servicios de telecomunicación entre las islas y el resto del territorio del estado, que se presten bajo régimen de tarifas públicas, tienen que tener para el usuario un precio equivalente a las

distancias homólogas en la península, y nunca superior a la establecido para la distancia máxima intrapeninsular.

f. Medio rural y marino

- ✓ El Gobierno del Estado y el ejecutivo autonómico promoverán medidas de fomento de diversificación del mundo rural, especialmente en lo que se refiere a una agricultura compatible con el medio ambiente, y la potenciación de la producción, comercialización e industrialización de productos agrarios de calidad.
- ✓ Se tienen que plantear medidas para favorecer el desarrollo del sector de la acuicultura y de la pesca artesanal con el objetivo de preservar los caladeros de las Illes Balears.

g. Diversificación turística

- ✓ Se tienen que prever incentivos a la inversión en el sector para promover su reestructuración, modernización, y potenciación de nuevos productos.
- ✓ Fomento del turismo especializado y la promoción de medidas para combatir la estacionalidad.
- ✓ El Estado tiene que promover la oferta turística de las Illes Balears de manera diferenciada, siempre que así lo estime el Gobierno autonómico, en las campañas de promoción que haga en el exterior.

h. Plan de infraestructuras turísticas

- ✓ Con el objetivo de mejorar la calidad, mantener la rentabilidad y modernizar nuestro sector turístico, se tiene que diseñar un plan de infraestructuras que actuará y promoverá inversiones a cargo del Fondo Insular y los programas de inversiones públicas en las Illes Balears.

i. Promoción comercial

- ✓ Los ejecutivos central y autonómico definirán objetivos comunes en el marco de la promoción comercial y favorecerán la exportación de los productos derivados de las industrias y actividades económicas tradicionales, como el **calzado, la piel, la bisutería o los muebles**.
- ✓ Se tiene que favorecer la asistencia a ferias en el exterior y a viajes de promoción comercial y se tiene que potenciar la creación de marcas y denominaciones de origen de los productos balears.

j. Sector náutico

- ✓ Constitución de una comisión mixta específica con representantes de ambas administraciones para desarrollar medidas que dinamicen la actividad y el empleo en este sector.

k. Áreas aeronáuticas

- ✓ Se tienen que declarar como áreas de especial interés las áreas aeronáuticas que tengan como finalidad promover el desarrollo económico de las Illes Balears en relación a las actividades ligadas a la reparación, mantenimiento y conservación de aeronaves; y la formación y perfeccionamiento profesional de tripulaciones, personal técnico y auxiliar de vuelo.

l. Compensación de la insularidad en materia educativa

- ✓ Las becas de estudio tienen que incorporar un tratamiento diferenciado para los estudiantes residentes en las Illes Balears que tengan que cursar estudios universitarios

que no se impartan en la UIB o en aquellos casos en qué no hayan obtenido plaza en los estudios escogidos a pesar de que se hagan en la Universidad de las Illes Balears.

- ✓ En este sentido, la concesión de estas becas no atenderá al nivel de renta y se preverá la doble o triple insularidad que soporten los estudiantes.

m. Compensación de la insularidad en materia de atención sanitaria

- ✓ Creación de una comisión mixta que analizará los problemas derivados de la insularidad en el marco de la sanidad pública y que, sobre todo, valorará los costes para el traslado de enfermos, pacientes y familiares o acompañantes en centros asistenciales peninsulares o entre islas.

n. Empleo

- ✓ A propuesta del Gobierno de las Illes Balears, el Estado tiene que adoptar medidas de carácter laboral y se tiene que centrar en la situación de los trabajadores fijos discontinuos y en sus circunstancias especiales.

o. Acceso a la vivienda

- ✓ De acuerdo con el ejecutivo autonómico, el Gobierno central tiene que establecer ayudas y módulos específicos en los planes y programas estatales para favorecer el acceso a la vivienda en las Illes Balears y con especial atención a los jóvenes que accedan a la primera vivienda.
- ✓ Se tiene que tener en cuenta la doble o triple insularidad.

C. MEDIDAS FISCALES E INCENTIVOS EN LA PRODUCCIÓN

Las Illes Balears no disponen de ningún instrumento de cariz fiscal que, realmente, compense los costes relativos de la inversión empresarial, lo cual supone una merma en la capacidad de la economía balear para desarrollar su potencial productivo y perjudica, no tanto solamente el conjunto de la economía, sino muy especialmente las empresas y los sectores intensivos en capital físico.

a. Reserva para inversiones

- ✓ Se propone la creación de una reserva para inversiones que aligere la base del impuesto de sociedades y del impuesto sobre la renta de las personas físicas.
- ✓ Máximo del 90% de los beneficios no distribuidos que forman la reserva para inversiones y que tienen que ir destinadas a:
 - La adquisición de elementos patrimoniales nuevos del inmovilizado material o intangible en un periodo máximo de tres años.
 - La creación de lugares de trabajo relacionada de manera directa con las inversiones en un periodo máximo de 6 meses; y
 - La inversión en elementos patrimoniales que contribuyan a la mejora y protección del medio ambiente en el territorio de las Illes Balears.

b. Deducciones por inversiones en producciones cinematográficas, series audiovisuales y espectáculos en vivo de artes escénicas y musicales hechas en las Illes Balears

- ✓ Incremento en 20 puntos porcentuales de deducción del impuesto de sociedades siempre y cuando:
 - las producciones cinematográficas, series audiovisuales y espectáculos en vivo de artes escénicas y musicales se realicen en las Illes Balears.
 - Se rueden, al menos, durante dos semanas en nuestro territorio.
 - Se contraten profesionales locales.
 - Se trate de producciones balears o coproducciones en las cuales la aportación del productor balear supere el 20% del coste de producción y, si se tratara de una coproducción financiera, la aportación del coproductor balear no será inferior a un 10% ni superior al 25% del coste de la producción.
- ✓ En cualquier caso, se establecerán límites al importe de la deducción.

c. Deducción para actividades de innovación tecnológica que se hagan en las Illes Balears

- ✓ Deducción del 45% del impuesto de sociedades para actividades de innovación tecnológica que se hagan en las Illes Balears.

d. Deducción relativa a la producción de bienes materiales

- ✓ Deducción del 50% de la cuota íntegra del impuesto sobre sociedades a los sujetos pasivos sobre los rendimientos derivados de la venta de bienes corporales/materiales producidos en las Illes Balears por ellos mismos.
- ✓ De aplicación a **actividades agrícolas, ganaderas, industriales y pesqueras**, siempre que, en este último caso, la pesca se desembarque en los puertos de las Illes Balears y se manipule o transforme en el archipiélago.
- ✓ Esta deducción también será aplicable a los contribuyentes del impuesto sobre la renta de las personas físicas que ejerzan las mismas actividades.

e. Establecimiento de los tipos especiales del impuesto sobre el valor añadido

- ✓ El Estado tiene que establecer los tipos especiales y diferenciados del impuesto sobre el valor añadido aplicables a las Illes Balears en el marco de la normativa europea.
- ✓ En particular, se tiene que prestar especial atención por la fijación de un tipo diferenciado del impuesto a las operaciones o los productos siguientes:
 - Prestaciones de servicios hechos por las agencias de viajes.
 - Prestaciones de servicios de depuración y tratamiento de aguas residuales.
 - Recepción de servicios de radiodifusión, televisión y servicios de telecomunicaciones que se inicien en el territorio de las Illes Balears.
 - Prestación de servicios de reciclaje y eliminación de residuos sólidos urbanos.
 - Extinción de incendios forestales, regeneración, deforestación y limpieza de bosques.
 - Prestación de servicios de alojamiento en establecimientos turísticos.
 - Prestación de servicios de transporte marítimo o aéreo, de viajeros o de mercancías con origen o destino en las Illes Balears.
 - Arrendamiento de embarcaciones y barcos de recreo.
 - Productos o bienes corporales de consumo.

f. No sujeción y exención en el impuesto especial sobre determinados medios de transporte

- ✓ En relación con el impuesto especial sobre determinados medios de transporte, no estará sujeto la primera matriculación definitiva en las Illes Balears de las embarcaciones de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, de menos de 12 metros de eslora.
- ✓ En el caso de embarcaciones de 12 o más metros de eslora, destinadas a actividades empresariales en el territorio de las Illes Balears, se tiene que establecer la exención total de los sujetos pasivos del impuesto.

g. Cláusula de “salvaguarda”: Compensación de tributos cedidos

- ✓ De acuerdo con lo que prevé el artículo 122.2 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, cualquier modificación legislativa estatal (incluidas las que se puedan derivar directamente del REIB), que pueda producir una disminución de recaudación derivada de los tributos estatales cedidos, tiene que ser compensada por la Administración General del Estado.

D. FONDO INSULAR DE LAS ILLES BALEARS E INVERSIONES PÚBLICAS

a. Fondo Insular de las Illes Balears

- ✓ Se prevé la creación del Fondo Insular de las Illes Balears con la finalidad de garantizar el equilibrio territorial y compensar los efectos del hecho insular que se traduce en sobrecostes de los bienes y los servicios, del valor final de los productos y de las infraestructuras.
- ✓ Este Fondo se financiará a cargo de los Presupuestos Generales del Estado y se destinará principalmente a las actuaciones siguientes:
 - Desarrollo y mantenimiento de infraestructuras específicas relacionadas con el transporte ferroviario y de carreteras.
 - Reestructuración, modernización y diversificación del sector turístico y de sus infraestructuras.
 - Conservación y protección del medio ambiente, el entorno natural y el litoral.
 - Recogida, tratamiento, reciclaje y transporte de residuos.
 - Desarrollo y mantenimiento de infraestructuras hidráulicas.
 - Promoción de la investigación, desarrollo tecnológico, innovación y apuesta por las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones que sean declaradas de interés general por el Gobierno de las Illes Balears.
 - Promoción de energías renovables y utilización de vehículos de energías alternativas e implantación de puntos de carga para vehículos eléctricos.
- ✓ La dotación de este Fondo se tiene que determinar anualmente y se tiene que corresponder con la cantidad que resulte de aplicar el porcentaje que representa la población de derecho de las Illes Balears sobre el conjunto de las inversiones que realiza el Estado a las comunidades autónomas de régimen común, sin que pueda ser inferior a 400 millones de euros anuales.
- ✓ La dotación del Fondo se tendría que llevar a cabo a partir del año siguiente de la entrada en vigor de la Ley reguladora del nuevo REIB, y no tienen que formar parte del Fondo las “inversiones estatutarias” (inversiones del Estado resultantes de la aplicación de la disposición transitoria novena del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears) pendientes de ejecución.

b. Inversiones derivadas de los programas de inversión pública

- ✓ El importe anual de las inversiones directas que se ejecuten en las Illes Balears en el marco de la inversión pública que haga el Estado, no podrá ser inferior a la media del importe de las inversiones estatales que se ejecuten en el resto de comunidades autónomas.
- ✓ No se computarán las actuaciones o inversiones que se hagan con cargo al Fondo Insular de las Illes Balears.

RELACIÓN DE FICHAS DESCRIPTIVAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA1 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Bonificación del transporte aéreo y marítimo de personas

- Aplicación de una bonificación basada en la reducción del 75% de las tarifas de los servicios de transporte aéreo y marítimo de personas para viajes interinsulares y entre las Illes Balears y el resto del Estado.
- En el caso del transporte marítimo interinsular, aumento de la bonificación para los residentes para equiparla a la bonificación del 75% del transporte aéreo.
- En el caso del transporte marítimo la reducción también se aplicará a la tarifa correspondiente al transporte del vehículo considerando éste como parte del equipaje.
- Se aplicarán bonificaciones especiales para grupos, con atención específica a los equipos baleares que participan en competiciones deportivas de ámbito balear o estatal y a las empresas culturales que participan en circuitos de difusión e intercambio cultural que impliquen desplazamientos entre islas o al resto del Estado. Estas bonificaciones especiales también tendrán en cuenta el equipaje y el material propio de estas actividades.

Justificación de la medida

- Los residentes baleares utilizan el avión de forma preferente, seguido del transporte por vía marítima, como medio de transporte para sus desplazamientos en el continente, así como en los trayectos interinsulares. Las dos características principales de estos dos tipos de transporte son:
- Su coste elevado en relación a otros medios de transporte.
- La ausencia de conectividad con otros destinos.
- En el caso de Balears, la ausencia de opciones sustitutivas de transporte como consecuencia del hecho insular, exige la intervención del Estado para corregir el elevado coste mediante el establecimiento de un conjunto de bonificaciones a los pasajeros.
- Actualmente ya existe una subvención del 50% (con la promesa de ampliación al 75% en el caso de los vuelos entre las islas cuando se aprueben los presupuestos generales del Estado para el año 2017) del precio del billete aéreo.
- En el caso del transporte interinsular de pasajeros por vía marítima, este descuento del 50% únicamente es aportado de manera íntegra por el Estado en los desplazamientos de los residentes entre las islas y el resto del territorio del Estado. Mientras que en el caso de los billetes ligados a los desplazamientos entre las islas, el descuento del 50% lo aportan a partes iguales el Gobierno del Estado y el Govern de las Illes Balears. No obstante, el Estado ha anunciado la ampliación de la aportación estatal, aunque solamente al 50%.
- El tratamiento diferenciado que ofrece el Estado entre el transporte interinsular aéreo y marítimo provoca una grave discriminación que obligará al GOIB a mantener la aportación del 25% en los desplazamientos marítimos interislas para mantener el equilibrio entre tarifas aéreas y marítimas.
- Todo ello, con la finalidad de actuar sobre la limitación que significa la insularidad para su movilidad y que, en todo caso, obliga a los ciudadanos a pagar todavía unos precios muy por encima de las alternativas de transporte con qué cuentan los ciudadanos del territorio peninsular.
- Por otra parte, hay que tener en cuenta que esta política de descuentos puede distorsionar al alza los precios que fijan las compañías, especialmente en aquellas rutas con competencia escasa y cuando la demanda de los residentes tiene un peso significativo sobre la demanda total. En un entorno con poder de mercado y con una baja elasticidad de la demanda de los residentes, la incidencia del subsidio tiende a ser más significativa en beneficio del operador que en beneficio del consumidor o residente.
- Para intentar corregir las distorsiones que está provocando el actual sistema de bonificaciones, será necesario aplicar una política de control y seguimiento de los precios de las compañías aéreas y marítimas, procurando que no haya perjuicio para los usuarios residentes. Se podrían plantear varios mecanismos para garantizarlo, si ocurre, como la rebaja de la tarifa de referencia o la implantación de una tarifa plana en el caso de transportes aéreos entre islas.
- En el caso del transporte marítimo interinsular, resulta imprescindible la asunción por parte del Estado del total de la bonificación del 75%, extremo que supondría una redistribución de recursos entre residentes y no residentes; en el caso contrario, si es el Govern de las Illes Balears el que tiene que complementar, como hasta ahora, la bonificación a los residentes baleares para igualarla al transporte aéreo, esta política supondría una mera redistribución de recursos entre residentes, no actuando como una verdadera política de cohesión territorial.

Cuantificación de la medida

- Esta medida supone un incremento de recursos por parte del Estado, que tendrá que ser prevista en los PGE, que hasta ahora han destinado un importe aproximado de 100 millones de euros.
- Su impacto económico sería de alrededor de los 37 millones de euros, aunque dependería del correcto funcionamiento del mercado y de la política de precios aplicada por las compañías de transporte.

MEDIDA 2 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Posibilidad de declarar obligaciones de servicio público del transporte aéreo y marítimo de personas

- Se faculta la posibilidad de declarar, previo estudio de su necesidad e impacto, obligaciones de servicio público en el tráfico aéreo de personas entre islas y con las ciudades de Madrid y Barcelona, y en el tráfico marítimo de personas para los trayectos entre las islas y las localidades de Barcelona, Valencia y Dénia. Estas OSP tienen que garantizar una prestación mínima de servicios regulares, precios y frecuencias con el objeto de reforzar la cohesión territorial de las islas y de éstas con la península. Las medidas tarifarias en tráfico aéreo se podrán articular mediante la implantación de la tarifa plana.

Justificación de la medida

- En el caso de Baleares la ausencia de conectividad en puertos y aeropuertos se tiene que corregir mediante la intervención en la regulación de los mercados, principalmente, a través de la declaración de OSP (Obligaciones de Servicio Público). La regulación de OSP permitiría actuar sobre los problemas de conectividad que afectan algunos de los puertos y aeropuertos insulares, especialmente, en determinadas épocas del año. Esta medida, combinada con la aplicación, por ejemplo, de una tarifa plana permitiría también garantizar que los residentes puedan desplazarse a unos precios razonables a lo largo de todo el año. En las Baleares existen actualmente 3 OSP no restringidas para los trayectos interinsulares y una OSP restringida para la ruta Maó – Madrid. A efectos de facilitar la concurrencia, y que siempre se presente más de una línea aérea a la licitación, se propone incluir en la licitación otras líneas que hay que explotar bajo una OSP. Así, con la inclusión de un paquete más amplio de líneas, empresas que antes no entraban en la licitación ahora tendrán más incentivos para hacerlo. De esta manera, se incrementará la concurrencia, y el proceso de licitación se convertirá en una especie de subasta, en la que diferentes operadores licitan para ofrecer condiciones más favorables. Las OSP son un tipo de intervención pública para hacer frente a situaciones extremas, dado que tienen dos desventajas que no se pueden obviar. Éstas son un elevado coste presupuestario y la destrucción del mercado. Por esta razón, la viabilidad de una o varias OSP tienen que ser evaluadas de forma esmerada, dado que pueden llegar a ser una de las opciones más caras e ineficaces respecto de otras opciones disponibles.

Cuantificación de la medida

- La OSP restringida existente en Baleares que regula los vuelos en temporada baja entre Maó y Madrid, ha tenido un coste, desde su creación en el 2012 hasta la licitación de 2016, de 1.200.000 euros anuales. Actualmente, mediante la última licitación que se produjo en el 2016, se ha reducido el presupuesto, y ha pasado a ser de 1.035.917 euros anuales.
- Su impacto económico sería de alrededor de 5 millones de euros.

MEDIDA 3 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías

- Aplicación de un nuevo mecanismo de compensación del transporte de mercancías, teniendo en cuenta su eficacia, de forma que se minimice el efecto distorsionador sobre el precio del flete, que tenga unos costes de gestión razonables y que sea fácilmente evaluable para quien abona la subvención.
- Subsidio del coste de transporte por camión/plataforma (o por metro lineal de carga en los casos en que no se contrate el contenedor entero).
- Debe ser de aplicación independientemente a las mercancías que transporten.
- Ampliación de los conceptos subvencionables (fletes, costes de manipulación, tasas de origen y destinación, tasas de seguridad, recargo del coste de combustible, costes de alquiler de plataformas frigoríficas, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos).
- Deben existir obligaciones de pago de la subvención de manera que no esté condicionada a la existencia de partida presupuestaria.

Justificación de la medida

- Los puertos y aeropuertos son la única vía de entrada y salida de mercancías a las Illes Balears. Uno de los mayores costes de la insularidad se fundamenta en el aumento del coste del transporte tanto por el incremento de los costes de la importación de materias primas, como por las mayores dificultades por exportar. Extremos agravados por las elevadas tasas aplicadas para el transporte de mercancías, las variaciones en el coste del combustible, la climatología y la poca competencia de las líneas de tráfico marítimo.
- El Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, determina reglamentariamente el sistema de concesión de las compensaciones para permitir abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y con la península, en las diversas modalidades, la cantidad, los sectores preferentes y también los beneficiarios. Actualmente, existe un programa de ayudas del Ministerio de Fomento. La bonificación está dirigida a las empresas industriales que transforman las mercancías en varios sectores: madera, calzado, cuero, confección, joyería y bisutería, productos artesanales, productos industriales con valor añadido superior al 20%, y nutrición (industria agroalimentaria de segunda transformación).
- Las principales carencias del sistema de bonificaciones al transporte de mercancías actual son:
- Dado que el subsidio no está garantizado y se concede *ex-post*, genera incertidumbre en su cobro y, en consecuencia, los beneficiarios de la subvención no la trasladan a los consumidores mediante una reducción de precios.
- Actualmente, en las Balears sólo se subvenciona el flete, mientras que el sistema aplicado a Canarias incluye: flete, costes de manipulación de mercancías en puertos/aeropuertos de origen/destino, tasas portuarias/aeroportuarias de origen y destinación, tasas de seguridad, recargo por incremento del coste de combustible, costes de alquiler de plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos.
- El hecho de incluir unas mercancías en la subvención y otras no, favorece el fraude, aparte que la discriminación en el tipo de mercancías puede provocar ineficiencias e inexactitudes que no existirían en una subvención lineal por unidad de carga.
- Ni el volumen de mercancías transportadas, ni el coste del transporte marítimo, ni la distancia de los trayectos, justifica que las Illes Balears reciban sólo un 6% del total de la partida presupuestaria.

Cuantificación de la medida

- Considerando una subvención del 10%, la plataforma al 80% de su capacidad de carga y considerando las opciones de embarque y desembarque, la cuantía total necesaria para financiar este mecanismo de subvención en relación a Illes Balears es de aproximadamente 50 millones anuales.
- En los presupuestos generales del Estado para el año 2016, se destinaron 1,7 millones a Balears. Eso supone que, únicamente, se destinó a las Illes Balears en torno al 6% de la partida destinada a subvencionar el transporte de mercancías; el resto, el 94% se destinó a las Islas Canarias.
- Si se confirman los PGE 2017 en los términos en que han sido aprobados inicialmente por el Congreso, donde únicamente se sube del 35% subvencionable al 65% (o al 60% en los productos sin suficiente producción interior), sin ampliar los conceptos subvencionables ni los sectores o productos, la medida supondrá entorno a 1,5 millones de euros más para las empresas de nuestra comunidad autónoma.

MEDIDA 4 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Compensaciones al transporte marítimo de residuos

- Introducción de un nuevo mecanismo estatal de subvención al transporte marítimo de residuos, transparente y estable en el tiempo, parecido a lo que se propone en el transporte de mercancías.

Justificación de la medida

- El tratamiento de residuos es una exigencia de la UE. Es una actividad sujeta a la realización de inversiones elevadas en plantas de tratamiento. Actualmente, todas las islas, a excepción de Formentera, disponen de plantas de tratamiento de residuos urbanos. En el caso de Formentera, los residuos se trasladan al vertedero de Eivissa. En relación a los residuos industriales y peligrosos, sí requieren su traslado por vía marítima a la península o, incluso, al extranjero para su tratamiento adecuado. Estos residuos se trasladan por vía marítima, y dado que el coste del transporte marítimo es más elevado que el transporte por carretera, la insularidad genera un sobrecoste que tiene que ser compensado mediante un mecanismo de subvención.
- Hasta el 2011 existía un programa de ayudas del Ministerio de Fomento, pero desde entonces, coincidiendo con la aprobación de la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, no ha habido más convocatorias estatales para la subvención del transporte marítimo de residuos.
- El antiguo mecanismo de subvenciones -vigente hasta el 2011- generaba una serie de problemas:
- El modelo no garantizaba la aplicación real de la subvención a los productores de residuos que son los que soportaban, en última instancia, los costes del transporte. Las empresas no reflejaban en sus costes de transporte el beneficio que suponía la subvención, dado que no tenían la certeza de su cobro. Por lo tanto, la concesión de las subvenciones no supuso una reducción de los costes de transporte de residuos que soportaban los productores.
- Tampoco era la solución subvencionar directamente a los productores, dado que estos no disponían del coste de los fletes marítimos, ya que no eran ellos los que llevaban a cabo directamente la actividad de transporte.
- Como consecuencia de estas limitaciones, se considera adecuado establecer un nuevo mecanismo de subvención.

Cuantificación de la medida

- En el caso Formentera, el sobrecoste que supone el transporte de residuos hasta Eivissa es de aproximadamente un millón de euros.
- Si además tenemos en cuenta el traslado de los barros de las depuradoras de Eivissa y el traslado de residuos industriales y peligrosos, el impacto económico estimado de esta medida sería de aproximadamente 3 millones de euros.

MEDIDA 5 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Minoración de las tasas aéreas en temporada baja

- Aplicación de las bonificaciones también en los aeropuertos de destino y no sólo en los aeropuertos insulares de salida, para las rutas que conectan los diferentes aeropuertos peninsulares con las islas entre los meses de noviembre y marzo.

Justificación de la medida

- Consideremos las siguientes premisas:
 - La práctica totalidad de los viajeros se desplazan con billete de ida y vuelta.
 - Las tasas aeroportuarias se cobran en el aeropuerto de salida para cada trayecto.
- Independientemente del marco actual, la gestión aeroportuaria se encuentra completamente centralizada en un único gestor, AENA, lo que impide una diferenciación a la hora de establecer las tasas conforme a las circunstancias particulares de cada caso: capacidad, estacionalidad del tráfico, elasticidad de la demanda, etc. En concreto en el archipiélago balear, se detectan problemas de conectividad en temporada baja.
- Una reducción significativa de las tasas que se deben pagar en temporada baja- o incluso su eliminación en aquellas rutas más afectadas por el estacionalidad- minoraría de forma considerable los costes de las compañías aéreas, facilitando que pudieran ofrecer tarifas de vuelos más atractivas, lo que aumentaría el volumen de clientes potenciales y atraería un aumento del número de conexiones.
- Las tasas aeroportuarias tienen variaciones significativas entre aeropuertos: por un mismo precio total del billete, el importe subvencionado será inferior cuando el trayecto de vuelta se efectúe desde aquellos aeropuertos con tasas más elevadas. En este sentido, resultan especialmente onerosas las tasas de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que son los dos principales destinos de los residentes isleños.
- A pesar de las bonificaciones del 20% de las tasas en temporada baja en los aeropuertos baleares, éstas no han compensado las cuantiosas subidas de tasas sufridas desde 2012 (en concreto en el caso de Madrid y Barcelona, se han aumentado por encima del 100%). La reducción del 20% en temporada baja sólo afecta en estos momentos a las tasas de los aeropuertos baleares de salida, sin que el trayecto de vuelta reciba en estos momentos ninguna bonificación.

Cuantificación de la medida

- No cuantificado
- Se podría efectuar una simulación en relación a la aplicación de esta medida, pero sería necesario obtener más información en relación a los datos de tráfico entre aeropuertos baleares y del resto del territorio español.
- No afecta a los presupuestos generales del Estado por el lado de los gastos, pero sí minoraría los ingresos que recibe AENA en concepto de tasas.

MEDIDA 6 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Descentralización y cogestión aeroportuaria

- Establecer un nuevo modelo de gestión aeroportuaria para los aeropuertos de interés general, basado en un ente público denominado Autoridad Aeroportuaria de Balears (creación filial de AENA), con personalidad jurídica y patrimonio propios, que dependería del grupo AENA y con plena capacidad de actuar. Esta Autoridad Aeroportuaria agruparía los aeropuertos de Palma, Menorca y Eivissa.
- La cogestión aeroportuaria permitiría:
 - Una mayor modulación de las tasas de los aeropuertos baleares en función de las rutas y de la temporada.
 - Compatibilizar los objetivos de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears con los diferentes aeropuertos de las islas.
 - Una política de inversiones y de gestión de la calidad de los servicios aeroportuarios compartida entre el Estado y la región.

Justificación de la medida

- La elevada dependencia del transporte aéreo y marítimo que sufren los territorios insulares, tanto en el caso de las mercancías como por la movilidad de las personas, pone de manifiesto la importancia que tienen en estos territorios:
- las políticas regulatorias mediante tasas de los mercados aéreo y marítimo,
- así como la gestión de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias.
- En el caso de la política portuaria, la gestión de los puertos de interés general está descentralizada en Autoridades Portuarias que disponen de cierta flexibilidad de actuación.
- En cambio, en el caso de los aeropuertos, la gestión aeroportuaria está completamente centralizada en un único gestor, AENA, que fija una política completamente uniforme para todos los aeropuertos españoles, independientemente de sus particularidades (a excepción de la bonificación del 20% de las tasas en temporada baja, que no compensa en ningún caso la subida de tasas producida en los aeropuertos de Madrid y Barcelona).
- Si los aeropuertos de Balears fueran autónomos de forma similar a los puertos de interés general, mediante la descentralización de la política de tasas, se podrían llevar a cabo políticas más esmeradas a la realidad social y económica de las Illes Balears, de manera que los residentes baleares no hubieran sufrido de forma tan pronunciada el incremento de tasas que se produjo en el Estado español desde 2011.

Cuantificación de la medida

- No cuantificado.
- Se podría efectuar una simulación en relación con la aplicación de esta medida, pero se necesitaría más información en relación a los datos de tráfico entre aeropuertos baleares y del resto del territorio español.

MEDIDA 7 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Desclasificación del aeródromo de Son Bonet y reclamación de las competencias para aeródromos no clasificados de interés general (Son Bonet i Sant Lluís)

- Desclasificación del aeródromo de Son Bonet como de interés general y traspaso de las competencias del mismo y del aeródromo de Sant Lluís a la comunidad autónoma, con los recursos humanos, materiales y presupuestarios necesarios para su gestión.

Justificación de la medida

- La Comisión de Asuntos Institucionales del Parlament Balear aprobó por unanimidad, el 9 de febrero de 2010, una Proposición No de Ley mediante la cual la Cámara insta al Gobierno del Estado a abrir un proceso para desclasificar el aeropuerto de Son Bonet como de interés general y, posteriormente, traspasar las competencias del mismo al Ejecutivo autonómico, con los recursos humanos, materiales y presupuestarios necesarios para su gestión propia y directa. En este sentido, el Estatuto de Autonomía de Balears contempla en su artículo 30.5, que la “Comunidad Autónoma tiene la competencia exclusiva en materia de aeropuertos y helipuertos no clasificados de interés general por el Estado”.

Cuantificació de la medida

- El coste anual del mantenimiento de estas instalaciones se estima en 2,5 millones de euros anuales, cantidad que se tendría que transferir para asumir esta competencia.

MEDIDA 8 TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Desclasificación como puertos de interés general de los puertos del Molinar y del Portitxol.

- Desclasificación como de interés general de los puertos del Molinar y del Portitxol y traspaso de las competencias de los mismos a la comunidad autónoma, con los recursos humanos necesarios para su gestión.

Justificación de la medida

- Tramitación de la desclasificación como puertos de interés general de determinados puertos de las Illes Balears y, en especial, los puertos del Molinar y del Portitxol, ubicados en Palma, dada su configuración como puertos con actividad, básicamente, náutico-recreativa, en atención a la mayor relevancia de su función en el sistema portuario de las Illes Balears, más que no en las competencias del Estado.

Cuantificación de la medida

- No cuantificado.

MEDIDA 9 COMPENSACIÓN DE INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Subsidio del precio de la energía eléctrica y fomento de las energías renovables

- Garantía de igualdad entre los precios de la energía eléctrica de las islas y los precios peninsulares.
- Al mismo tiempo, se propone fomentar un cambio de modelo hacia las energías renovables.
- Por una parte, mediante la inclusión en el Fondo de Insularidad de una cantidad para fomentar las energías eólicas y fotovoltaicas renovables de las Illes Balears.
- Por otra, mediante la puesta en funcionamiento del mecanismo de asignación del régimen retributivo específico (vía subastas) por renovables, como ya se ha hecho en las Islas Canarias, aunque no en Balears. Esta retribución de la actividad de producción de energía eléctrica se aplicará tomando en consideración tanto la energía vendida a tarifa, como aquella energía eléctrica vendida a clientes cualificados.
- El Gobierno de España, junto con el GOIB, promoverá la eficiencia energética a partir de diferentes medidas:
 - La diversificación energética, con especial atención al gas natural y a las medidas conducentes al desarrollo de infraestructuras inherentes a esta fuente de energía, pudiendo establecerse, también, un concepto retributivo especial, que tenga en cuenta los costes específicos para la producción y el consumo de esta fuente de energía.
 - Medidas de gestión de la demanda y de eficiencia energética, así como impulsar en el territorio balear los beneficios que para el conjunto de consumidores puedan derivarse de los procesos de desregulación y liberalización del sector energético
 - Fomento de las energías renovables en las zonas de desarrollo estratégico declaradas por GOIB, entre las que se incluirá el establecimiento de un régimen retributivo específico aplicable a las nuevas instalaciones de energía eléctrica de tecnologías eólica y solar fotovoltaica.

Justificación de la medida

- En las Illes Balears la energía eléctrica que se genera se hace mediante combustibles fósiles (petróleo y carbón) en un 90%. Por otra parte, como consecuencia de las particularidades de la insularidad, la generación de energía eléctrica es mucho más cara en relación a la península, por lo que para igualar precios con el resto del territorio, se establecen una serie de compensaciones repartidas entre el Estado y el resto de consumidores de todo el país.
- Para intentar reducir los costes, el GOIB apuesta por la substitución de generación convencional per generación renovable, dado que en los territoris insulares es más económica la generació eólica y fotovoltaica que la generación térmica. El hecho que la producción de energía eléctrica sea más cara, facilita que las nuevas energías sean económicamente más ventajosas en los territorios insulares. Aun así, sólo un 10 % de la generación balear se realiza mediante energías renovables, mientras que este porcentaje asciende al 40 % en la península.

Cuantificación de la medida

- No cuantificado.

MEDIDA 10 COMPENSACIÓN DE INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Compensación del sobrecoste al transporte de hidrocarburos

- Reinvertir el importe resultante del mayor coste diferencial de transporte del combustible fósil para las Illes Balears hacia un incremento de las subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos y otras medidas de fomento de las energías renovables, ya sea de forma directa, ya sea mediante el Fondo Insular de las Illes Balears
- El objetivo es poner las bases para fomentar el cambio del modelo energético, desde los combustibles fósiles hacia las energías renovables.

Justificación de la medida

- Balears es la comunidad autónoma con el precio medio del gasóleo y de la gasolina más elevado de todo el Estado, con y sin impuestos. Estos mayores precios derivan de la imposibilidad de abastecimiento de hidrocarburos por vía terrestre y del hecho de que no existan compensaciones al transporte marítimo de productos energéticos, que hacen que el mayor coste de transporte se traslade al precio que pagan a los consumidores de forma íntegra.
- El Real decreto 1034/1999, que regula el mecanismo de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears, limita su alcance a las mercancías no energéticas, al contrario de la normativa reguladora canaria, que si que incluye el petróleo y sus derivados como susceptibles de recibir compensaciones.

Cuantificación de la medida

- En el estudio de la UIB se ha efectuado un cálculo del sobrecoste que se paga en el archipiélago balear por el transporte marítimo de hidrocarburos, que supone 60 millones de euros anuales.

MEDIDA 11 COMPENSACIÓN DE LA INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Garantía de los servicios de telecomunicaciones

- Garantizar la prestación de servicios de telecomunicaciones para todas las islas en las mismas condiciones de calidad y precio que las existentes en el territorio peninsular.

Justificación de la medida

- Las telecomunicaciones son hoy en día un servicio crítico para cualquier territorio, ya que de su correcto funcionamiento dependen todos los ámbitos: prestación de los servicios públicos fundamentales, desarrollo de la actividad económica, operatividad de los transportes, etc.
- Los territorios insulares son, en ocasiones, más dependientes de la conectividad de estos servicios de telecomunicaciones, ya que requieren a menudo de infraestructuras suplementarias a las dotadas para el territorio peninsular, como la conexión por cable entre las diferentes islas y entre éstas y la península.
- La habilitación de una conexión por cable, alternativa a las conexiones ya existentes actualmente de carácter privado, permitiría garantizar la prestación de servicios de telecomunicaciones con unos estándares de calidad y precio adecuados, que facilitarían, por ejemplo, la atracción de empresas y el impulso del sector tecnológico, actuando como palanca de la diversificación económica.

Cuantificación de la medida

- La conexión por cable, de forma alternativa a la conectividad proporcionada en la actualidad para los diferentes operadores privados, entre las diferentes islas y de estas con la península se estima que tendría un coste de 20 millones de euros aproximadamente.

MEDIDA 12 COMPENSACIÓN DE LA INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Medidas compensatorias para otros sectores: primario, diversificación turística, promoción comercial, náutico y aeronáutico, fijos discontinuos y vivienda

- Se plantean varias iniciativas y medidas a través de las cuales se pretende corregir o contrarrestar la desventaja que supone la insularidad en relación a determinados sectores o materias que requieren de una especial atención.
- **Sector primario:** medio rural y marino. Medidas de fomento de la diversificación de las fuentes de renta en el mundo rural, con especial atención a la agricultura compatible con el medio ambiente y la valorización de los recursos naturales y paisajísticos, y la potenciación, comercialización e industrialización de productos agrarios de calidad controlada.
- **Diversificación turística:** incentivos a la inversión en el sector orientados, preferentemente, a su reestructuración y modernización, a la potenciación de nuevos productos turísticos y de formas de turismo especializado, y a la promoción de medidas que combatan la estacionalidad. Con el fin de canalizarla, se elaborará un plan de infraestructuras turísticas que servirá de base para un programa de actuaciones e inversiones a cargo del Fondo de Insularidad de las Illes Balears (FIIB).
- **Promoción comercial:** fomento de la exportación para productos que deriven de industrias o actividades económicas tradicionales, como el calzado, la piel, el mueble o la bisutería; apoyo a la asistencia a ferias en el exterior y viajes de promoción comercial; creación y potenciación de nuevas marcas y denominaciones de origen de productos locales.
- **Sector náutico:** desarrollo de un plan de medidas, como apoyo a un sector dinamizador de la actividad y el empleo.
- **Áreas aeronáuticas:** promoción, a través de un plan específico, de actividades conexas con el sector aéreo: a) reparación, mantenimiento y conservación de aeronaves, b) formación y perfeccionamiento profesional de tripulaciones, personal técnico y auxiliar de vuelo, c) actividades análogas y complementarias de las anteriores.
- **Fijos discontinuos:** adopción, por parte del Gobierno del Estado, de medidas de carácter laboral con especial referencia a la situación de los trabajadores fijos discontinuos y atendiendo a las circunstancias especiales de estos trabajadores.
- **Vivienda:** establecimiento de ayudas y módulos específicos en los planes y programas estatales de vivienda para favorecer el acceso a la vivienda en las Illes Balears, prestando especial atención a la doble y triple insularidad.

Justificación de la medida

- La insularidad es un hecho determinante en la definición del modelo económico y en relación al peso que tienen o pueden tener los diferentes sectores o actividades económicas. De la misma manera que es un hándicap para el mantenimiento de una determinada actividad industrial, también representa un valor añadido para la especialización en sectores como el turístico. Todo representa unos condicionantes que requieren del impulso de medidas que potencien un modelo económico equilibrado, procurando la potenciación de alternativas al monocultivo turístico, a la vez que la reorientación de la actividad turística cabe en productos que potencien su coexistencia en términos de sostenibilidad con el medio natural, cultural y social sobre lo que se desarrolla.

Cuantificación de la medida

MEDIDA 13 COMPENSACIÓN DE LA INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Becas estatales por desplazamiento por estudios universitarios

- Compensación por el hecho insular incluida en el Programa Nacional de Becas con una asignación específica que cubra a aquellos estudiantes que han escogido una carrera que no se ofrece a la UIB, de forma independiente al nivel de renta de las familias, dado que lo que se pretende con esta medida es igualar las condiciones de acceso a la educación superior de los estudiantes baleares respecto a las condiciones de los estudiantes peninsulares, y no hacer una política de carácter redistributivo.

Justificación de la medida

- En la educación superior, los servicios públicos se concentran en grandes instalaciones públicas. Mallorca, como principal núcleo de población insular, es donde se dispone de las principales instalaciones universitarias, y este hecho supone que estos servicios sean accesibles para toda la población balear, pero a un diferente cuerpo de acceso, según la distancia de éste.
- Las Illes Balears presentan unos resultados educativos en los niveles obligatorios por debajo de la media española. Estos resultados tienen consecuencias en la educación post-obligatoria. En concreto, y con respecto a la enseñanza universitaria, dos razones explican las bajas ratios de educación universitaria en las islas:
 - El elevado nivel de fracaso escolar en las etapas previas
 - La menor rentabilidad de la formación universitaria en términos de salario obtenido
 - Las Illes Balears presentan unos resultados educativos en los niveles obligatorios y post-obligatorios por debajo de la media española. Esta situación se agrava por el hecho de que el coste de la educación universitaria para las familias de las Illes Balears, en el caso de Menorca, Eivissa y Formentera, aumenta por el hecho de que muchos estudiantes no pueden acceder a la educación universitaria en sus islas de origen y se ven obligados a trasladarse fuera de ellas para poder cursar los estudios que desean realizar. Este hecho aumenta el coste y desincentiva la realización de estudios universitarios.

Cuantificación de la medida

- Los costes de la insularidad estimados por la UIB representan entre 4 y 20 millones de euros por carrera universitaria.
- Para poder calcular el aumento que supondría mantener el nivel de subvención actual por estudiante, independientemente del nivel de renta de las familias, la UIB ha hecho una estimación de la que se obtiene que la financiación actual que reciben los estudiantes baleares que estudian en la península afecta al 25% del total. En consecuencia, si lo recibieran todos los estudiantes que estudian fuera de las Illes Balears, se tendría que multiplicar por 4 la dotación actual para dar cobertura al 100%. Una estimación que quedaría sujeta a matizaciones con respecto a los estudiantes que cursan carreras en la península que se ofrecen en el catálogo lectivo de la UIB.

MEDIDA 14 COMPENSACIÓN DE LA INSULARIDAD EN DIVERSOS SECTORES

Subsidio al transporte de enfermos y acompañantes, transporte aéreo de emergencias y urgencias médicas

- La cuantificación de los costes de traslado de pacientes y familiares se encuentra debidamente contabilizada en los presupuestos del GOIB. Por una parte, los costes de traslado de pacientes y acompañantes por razones de salud; y por la otra, los costes asociados al transporte aéreo de urgencias y emergencias. Se pide una compensación directa por parte de la Administración General del Estado de todos estos desplazamientos.

Justificación de la medida

- Como en el caso de la educación superior, las infraestructuras sanitarias se concentran en grandes instalaciones públicas. Mallorca, como principal núcleo de población insular, es donde se dispone de las instalaciones hospitalarias más adelantadas, y este hecho supone que estos servicios sean accesibles para toda la población balear, pero a un diferente coste de acceso, según la distancia de éste.
- Al contrario que en la península, donde el transporte entre centros por motivos de salud se hace por carretera, en las Balears los desplazamientos entre islas se tienen que hacer todos por vía aérea, hecho que aumenta los costes de forma considerable. Un caso análogo al de las urgencias cuando éstas suponen traslados entre las islas.

Cuantificación de la medida

- Los costes que figuran en el párrafo anterior ascienden a 10 millones de euros por año, prácticamente repartidos al 50% entre los dos tipos de traslado. Actualmente, no se está recibiendo ninguna compensación por estos conceptos.

MEDIDA 15 FISCALIDAD

Reserva para inversiones

- Se propone la creación de una reserva por inversiones que aligere la base del impuesto de sociedades y del impuesto sobre la renta de las personas físicas. El porcentaje de reducción de la base tiene como límite el 90% de los beneficios no distribuidos que conforman la reserva para inversiones. Estas inversiones tienen que ir destinadas a:
 - La adquisición de elementos patrimoniales nuevos del inmovilizado material o intangible en un periodo máximo de tres años
 - La creación de lugares de trabajo relacionada de manera directa con las inversiones, en un periodo máximo de 6 meses
 - La inversión en elementos patrimoniales que contribuyen a la mejora y protección del medio ambiente en el territorio de las Illes Balears.

Justificación de la medida

- Canarias es una de las siete Regiones Ultraperiféricas europeas. Esta calificación reconoce las circunstancias especiales de estos tipos de territorios y la necesidad de adoptar medidas propias destinadas a aliviarlas, como por ejemplo, un conjunto de incentivos económicos y fiscales para compensar la insularidad y la lejanía respecto del territorio continental.
- Las Illes Balears no disponen de ningún instrumento de tipo fiscal capaz de compensar el mayor coste relativo de la inversión empresarial, lo cual supone una merma en la capacidad de la economía balear de desarrollar su potencial productivo, perjudicando no tan sólo al conjunto de la economía sino muy especialmente a las empresas y a los sectores intensivos en capital físico.
- Uno de los efectos de la insularidad es que reduce la inversión en bienes de equipo, en elementos de transporte y en otros equipamientos que constituyen el capital fijo de la empresa. Estos costes se incrementan en torno a 1.500 millones de euros/año suponiendo un impuesto equivalente de entre un 19% y un 24%, según el estudio de la UIB.
- Además, el tejido industrial y manufacturero de las Illes Balears tienen dificultades para acceder a los mercados exteriores dado que la empresa potencialmente exportadora no tiene el tamaño mínimo para poder expandirse e internacionalizarse, por lo tanto, es necesario adoptar medidas que fomenten el acceso a los mercados por parte de las empresas y así compensar el coste de la insularidad.

Cuantificación de la medida

- La medida podría afectar a 43.945 sociedades con domicilio fiscal en las Illes Balears y 49.627 declarantes de actividades económicas en estimación directa en el IRPF.

Deducción por inversiones en producciones cinematográficas, series audiovisuales y espectáculos en vivo de artes escénicas y musicales realizadas en las Illes Balears

- Aumento en los porcentajes de deducción del Impuesto de sociedades por inversiones en producciones cinematográficas, series audiovisuales y espectáculos en vivo de artes escénicas y musicales realizadas en las Illes Balears, con respecto a los porcentajes vigentes en territorio común. Concretamente se aumenta en 20 puntos porcentuales hasta llegar a un porcentaje del 40% (por el primer millón de inversión) y del 38% (a partir del primer millón) aplicable sobre las inversiones efectuadas por el sector audiovisual cuando se cumplan los siguientes requisitos:
- Rodar un mínimo de dos semanas en el territorio de las Illes Balears, en interiores o en exteriores
- Contratar profesionales locales (mínimo una cabeza de equipo o un actor principal y / o secundario con residencia o domicilio fiscal en las Illes Balears)
- Las coproducciones tendrán la consideración de producciones baleares siempre que la aportación del productor balear supere el 20% del coste de producción. En el supuesto de coproducción financiera, la aportación del coproductor balear no tiene que ser inferior a un 10% ni superior al 25% del coste de producción.

Justificación de la medida

- Las Illes Balears no disponen de ningún instrumento de tipo fiscal capaz de compensar el mayor coste relativo de la inversión empresarial, lo cual supone una merma en la capacidad de la economía balear de desarrollar su potencial productivo, perjudicando no tan sólo al conjunto de la economía sino muy especialmente a las empresas y a los sectores intensivos en capital físico.
- Este mayor coste relativo afecta a la posibilidad de atracción de empresas que resultarían estratégicas para la economía de las Illes Balears si pudieran competir en igualdad de condiciones que Canarias u otros territorios con baja tributación, como País Vasco y Navarra. Este sería el caso del sector audiovisual.
- La medida está justificada por la competencia fiscal entre territorios en el momento de producir series audiovisuales en determinadas ubicaciones. En este sentido, la fiscalidad es una herramienta decisiva para atraer inversiones extranjeras en territorios que por su paisaje, luz y clima se vuelven fundamentales para producir películas, series o espectáculos
- En el territorio nacional destaca por este hecho Canarias, País Vasco y Navarra. La primera comunidad cuenta con un tipo de deducción 20 puntos superior a lo que se aplica a territorio común (20%/18% por el primer millón o por el exceso sobre esta cantidad), mientras que en los territorios forales se ha aprobado un tipo del 30% y 35% (País Vasco y Navarra, respectivamente).

Cuantificación de la medida

MEDIDA 17 FISCALIDAD

Deducción por actividades de innovación tecnológica realizadas en las Illes Balears

- Aumento en el porcentaje de deducción del Impuesto de sociedades por actividades de innovación tecnológica (45%) con respecto al territorio común (12%). Se entiende por innovación tecnológica la actividad que tenga como resultado un avance tecnológico en la obtención de nuevos productos o procesos de producción, o de mejora sustancial de los mismos.
- También se considera innovación tecnológica la materialización de los resultados de la innovación en un plano, esquema o diseño, la creación de un primer prototipo no comercializable, los proyectos de demostración inicial o proyectos piloto y la elaboración de muestrarios textiles, de la industria del calzado, del juguete, del mueble y de la madera.

Justificación de la medida

- Canarias es una de las siete Regiones Ultraperiféricas europeas. Esta calificación reconoce las circunstancias especiales de estos tipos de territorios y la necesidad de adoptar medidas propias destinadas a aliviarlas, como por ejemplo, un conjunto de incentivos económicos y fiscales para compensar la insularidad y la lejanía respecto del territorio continental.
- Las Illes Balears no disponen de ningún instrumento de tipo fiscal capaz de compensar el mayor coste relativo de la inversión empresarial, lo cual supone una merma en la capacidad de la economía balear de desarrollar su potencial productivo, perjudicando no tan sólo al conjunto de la economía sino muy especialmente a las empresas y a los sectores intensivos en capital físico.
- El archipiélago canario cuenta con una deducción del 45% de las inversiones y gastos destinados a innovación tecnológica.

Cuantificación de la medida

Deducción por la producción de bienes materiales del sector primario

- Aplicación de una reducción del 50% de la cuota íntegra del impuesto sobre sociedades correspondiente a los rendimientos derivados de bienes corporales/materiales producidos en las Illes Balears de actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras, siempre que en este último caso la pesca se desembarque en puertos de las Illes Balears y se manipule o se transforme en el archipiélago.
- Esta deducción se puede aplicar también a los contribuyentes del Impuesto sobre la renta de las personas físicas que ejerzan las actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras.

Justificación de la medida

- El sector agrario como sector económico presenta unas características propias que han justificado un tratamiento fiscal específico en la mayoría de países de la UE. En las Illes Balears el sector agrario es un sector estratégico. Desde el punto de vista económico, por su peso en la economía y para proveer de alimentos de primera necesidad a la población, pero también desde el punto de vista social y territorial, como principal actividad económica que vincula la población del medio rural con el territorio, mostrando además importantes sinergias con otras actividades económicas como el turismo o la gastronomía. Además, mantiene una fuerte vinculación con el medio ambiente, ya que se nutre fundamentalmente de los recursos naturales del medio rural. Por otra parte, es un sector que se muestra especialmente sensible a los riesgos climáticos, con una alta dependencia de sus producciones con respecto a las condiciones climatológicas de cada campaña, así como a los riesgos del mercado y la volatilidad de los precios.
- Asimismo, la atomización de las unidades productivas y, en algunos casos, la escasa dimensión de las explotaciones agrarias, condicionan su vulnerabilidad ante los mencionados riesgos. Todo ello, confiere en el sector unas características propias como actividad económica.
- Canarias es una de las siete Regiones Ultraperiféricas europeas. Esta calificación reconoce las circunstancias especiales de estos tipos de territorios y la necesidad de adoptar medidas propias destinadas a aliviarlas, como por ejemplo, un conjunto de incentivos económicos y fiscales para compensar la insularidad y la lejanía respecto del territorio continental.
- Las Illes Balears no disponen de ningún instrumento de tipo fiscal capaz de compensar el mayor coste relativo a la inversión empresarial, lo cual supone una merma en la capacidad de la economía balear de desarrollar su potencial productivo, perjudicando no tan sólo al conjunto de la economía sino muy especialmente a las empresas y a los sectores intensivos de capital físico.

Cuantificación de la medida

MEDIDA 19 FISCALIDAD

Tipos especiales al Impuesto sobre el Valor Añadido

- Aplicación de una reducción lineal en todos los tipos impositivos del IVA (general, reducido y superreducido), respetando los límites establecidos en la UE por el tipo general y el tipo reducido mínimo, como ahora, el 15% y el 5% respectivamente.

Justificación de la medida

- Las Illes Balears es una Comunidad Autónoma que cuenta con unas importaciones de bienes procedentes de la península que podrían ser superiores a más de 4.000 millones de euros de media anual si no fuera por su condición insular. De estos 4.000 millones, 800 son pérdidas de consumo final de bienes. Este sobrecoste equivale a un arancel que recaer sobre las importaciones de bienes de consumo de entre el 13% y el 17% del precio (ad valorem).
- En la UE los estados francés y griego mantienen tipos impositivos de IVA diferenciados para sus territorios insulares periféricos. En España, tanto las Islas Canarias como Ceuta y Melilla tienen regímenes de IVA diferenciados y menores que en el territorio común, por razones tanto de insularidad como de ultraperifericidad.
- La reducción del tipo supondría una rebaja en el sobrecoste de las importaciones de bienes de consumo y una reducción en el gasto corriente de las Administraciones Públicas

Cuantificación de la medida

- El porcentaje de reducción del tipo tendría que igualar las pérdidas por el consumo de bienes finales y de bienes de capital que las Illes Balears dejan de consumir como resultado de la insularidad, que se incrementan a 800 millones de euros anuales.

MEDIDA 20 FISCALIDAD

No sujeción y exención al impuesto especial sobre determinados medios de transporte de embarcaciones

- No sujeción al impuesto especial sobre determinados medios de transporte de la primera matriculación definitiva en las Illes Balears de las embarcaciones de esparcimiento o de deportes náuticos, nuevos o usados, de menos de 12 metros de eslora.
- La exención del impuesto para embarcaciones de 12 o más metros de eslora, destinadas a actividades empresariales en el territorio de las Illes Balears.

Justificación de la medida

- Las embarcaciones han sido consideradas siempre como bienes de lujo y han sufrido una imposición que ha supuesto el 33% del precio de venta de las nuevas (21% de IVA y 12% de IEDMT). Este hecho ha ido destruyendo este sector, alejando a sus profesionales de nuestro territorio y ha perjudicado el desarrollo de servicios y otros operadores que pueden surgir a su alrededor como el alquiler de embarcaciones y la reparación y el mantenimiento, entre otros.
- Según los últimos datos de la Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, el efecto multiplicativo del sector náutico sobre la producción efectiva es del 3,61% cuando la media del sector industrial es de lo 1,6%, es decir, por cada euro producido por el sector se generan 3,61 euros adicionales para la economía. En relación con el empleo, el coeficiente multiplicativo del sector es de 6,71, cuando la media del sector industrial es del 1,5.
- España es prácticamente el único país europeo que cobra el impuesto sobre determinados medios de transporte, lo cual frena la competitividad de las empresas. Si comparamos con otros países de nuestro alrededor, como Italia y Francia, nuestras magnitudes en términos de producción efectiva, valor añadido bruto y empleo, se alejan mucho, tanto en términos absolutos como relativos.
- De lo contrario, el turismo náutico desestacionaliza, diversifica la oferta turística y puede generar actividad casi todo el año, siendo más sostenible que otros sectores para un menor consumo de territorio.

Cuantificación de la medida

- Alrededor de 1 millón de euros

MEDIDA 21 FISCALIDAD

Cláusula compensatoria de medidas fiscales en relación a tributos cedidos

- Cualquier modificación legislativa estatal (incluidas las que se puedan derivar directamente del REIB), que pueda producir una disminución de recaudación derivada de los tributos estatales cedidos, tiene que ser compensada por la Administración General del Estado.

Justificación de la medida

- Evitar que las modificaciones legislativas estatales que puedan afectar a la recaudación de los tributos cedidos a las Illes Balears puedan suponer una disminución de ingresos.
- Esta medida deriva de aquello que ya prevé el artículo 122.2 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, necesidad de articular medidas compensatorias cuando se den estas circunstancias.

Cuantificación de la medida

MEDIDA 22 FONDO DE INSULARIDAD Y INVERSIÓN PÚBLICA

Fondo de insularidad de las Illes Balears (FIIB)

- Creación de un Fondo (Fondo de insularidad de las Illes Balears) que tenga por objeto la reducción de los costes de la insularidad, mediante la financiación de inversiones relacionadas con el hecho insular y, con ciertas limitaciones, los gastos de funcionamiento de las inversiones financiadas por el Fondo. Las actuaciones incluidas afectarán a las materias siguientes:
 - Desarrollo y mantenimiento de infraestructuras específicas relacionadas con el transporte ferroviario y por carretera.
 - Reestructuración, modernización y diversificación del sector turístico y de las infraestructuras relacionadas con el turismo.
 - Conservación y protección del medio ambiente, entorno natural, litoral, costas y playas.
 - Recogida, tratamiento, reciclaje y transporte de residuos.
 - Desarrollo y mantenimiento de infraestructuras hidráulicas.
 - Excepcionalmente, el GOIB puede decidir que parte del Fondo se destine a otras actuaciones, siempre que estén motivadas por la necesidad de dar un tratamiento específico al hecho insular balear.
- El importe del Fondo se revisará antes del 30 de enero de cada año.

Justificación de la medida

- Históricamente, el Estado ha ejecutado la política de inversiones directas como una de las principales formas de llevar a cabo la política de solidaridad territorial y se ha dotado de instrumentos para favorecer el desarrollo de las infraestructuras en las regiones más desfavorecidas en términos de renta per cápita.
- En cambio, el hecho insular y sus repercusiones no han recibido el mismo tratamiento por parte del Estado. La menor inversión relativa del Estado en las Illes Balears repercute de forma negativa en el crecimiento a largo plazo de la comunidad autónoma, hecho que se ve agravado con las especiales necesidades en infraestructuras que tiene esta comunidad derivadas de la insularidad.
- Tiene que reconocer el hecho específico y diferencial de la insularidad.
- Tiene que enmarcar las políticas del Gobierno del Estado para que se ajusten a la realidad pluriinsular.
- Regulará un instrumento financiero que, con independencia del sistema de financiación de las comunidades autónomas, dote los Fondos necesarios para su aplicación.
- Mientras no se apruebe el REIB, la disposición transitoria novena de la misma norma, estipula que la inversión en Baleares no tiene que ser inferior a la inversión media estatal. Hecho que se ha incumplido de forma reiterada a lo largo de todos los años de aplicación de esta (periodo 2007-2014)

Cuantificación de la medida

- La cuantía del Fondo tiene que ser, como mínimo, la cantidad que resulte de aplicar el porcentaje que representa la población de derecho de las Illes Balears, sobre el conjunto de inversiones que ejecuta el Estado en las comunidades autónomas de régimen común, incluida la inversión no territorializada.
- El Fondo no tiene que incluir el déficit de inversiones no financiado en el periodo transitorio 2007-2014 al que hace referencia el Estatuto de autonomía, ni tampoco las anualidades íntegras correspondientes al periodo 2015-17, en el que todavía no ha sido aprobado un nuevo REIB. La compensación de este déficit se tiene que instrumentar vía convenios u otros instrumentos jurídicos, sin integrarlos en el fondo.

MEDIDA 23 FONDO DE INSULARIDAD Y INVERSIÓN PÚBLICA

Inversión pública del Estado

- Mantenimiento de las inversiones estatales directas que se ejecuten en las Illes Balears: el importe de las inversiones directas que se ejecuten en las Illes Balears resultantes de programas de inversión pública del Estado o de sus organismos o entidades dependientes, no podrá ser inferior a la media del importe de las inversiones estatales que se ejecuten en el resto de las comunidades autónomas.

Justificación de la medida

- La previsión de un Fondo insular balear no tiene que afectar a las inversiones estatales que se hagan en las Illes Balears, pues la dotación y finalidad del Fondo tiene que ser al margen de estas inversiones.
- Por eso, el Estado, ya sea directamente o a través de sus organismos o entidades dependientes, tiene que mantener las inversiones directas que se ejecuten en las Illes Balears, que no pueden ser inferior a la media del importe de las inversiones estatales que se ejecuten en el resto de las comunidades autónomas.
- Además, estas inversiones no se pueden computar como parte de las actuaciones que se realizan a cargo del Fondo de insularidad de las Illes Balears.

Cuantificación de la medida