



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL, HABITATGE, MOBILITAT, MAR I CICLE DE L'AIGUA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

XI legislatura

Any 2023

Núm. 5

Presidència del Sr. Mauricio Rovira i de Alós

Sessió celebrada dia 4 d'octubre de 2023

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 3323/23**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació de l'observatori del transport marítim de les Illes Balears. 72
 - 2) **RGE núm. 3329/23**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a pacte per a l'impuls i desenvolupament de l'habitatge cooperatiu en cessió d'ús a les Illes Balears..... 75
 - 3) **RGE núm. 4085/23**, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a rebuig de la pujada de les taxes aèries..... 79
-

EL SR. PRESIDENT:

Bona tarda, senyores i senyors diputats. Començarem la sessió d'avui de la Comissió d'Ordenació Territorial, Habitatge, Mobilitat, Mar i Cicle de l'Aigua, de dia 4 d'octubre de l'any 2023 i, en primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. RIUDAVETS I SUÁREZ:

Malena Riudavets, que substitueix Mercedes Garrido.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé. N'hi ha alguna més?

EL SR. LÓPEZ I RAVANALS:

Jordi López, del Partit Popular, substitueix Cristina Gil.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé.

1) Proposició no de llei RGE núm. 3323/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació de l'observatori del transport marítim de les Illes Balears.

Començam el debat de la Proposició no de llei RGE núm. 3323/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació de l'observatori del transport marítim de les Illes Balears.

Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Damià Borràs, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, president, bona tarda a tothom. Aquesta iniciativa és una iniciativa senzilla que el que pretén és, dins l'àmbit de les competències del Govern de les Illes Balears, que tinguem coneixement del que succeeix, de quina és la realitat del transport marítim a les rutes afectades per aquesta competència, és a dir, totes aquelles que es troben a ports de la nostra comunitat autònoma, és a dir, amb sortida i arribada del vaixell dins els ports de la nostra comunitat autònoma, amb independència de qui sigui l'ens gestor del ports, tant si és Autoritat Portuària com Ports IB.

Cada mes, cada tres mesos veiem les estadístiques d'arribada de passatgers per via aèria, veiem les estadístiques de despesa turística, del nombre de turistes, d'allotjaments, d'habitatges de vacances, d'hotels, etc., i no tenim coneixement del que passa al nostre transport aeri. I, evidentment, el Govern, a través de Ports IB, sí té aquest coneixement, perquè, evidentment, a través del cobrament de taxes en els ports i a través del descompte de resident té informació de bona part d'aquest servei, però no està sistematitzat, no està organitzat ni es fa públic de cap de les maneres. Evidentment, quan dic fer públic, ho dic amb totes les cauteles que marca la Llei de confidencialitat i amb totes les cauteles que marquen les lleis

que regulen la competència, perquè, evidentment, hi ha aquí informació sensible de les companyies que, evidentment, no es pot fer pública amb caràcter general, però sí una part... mitjançant percentatges, màxims, mínims i mitjanes sí que es poden fer públiques algunes d'aquestes informacions.

És un servei que entenem que no té ni cost afegit ni de personal, ni via pressupostària per al Govern, que es pot fer amb els mateixos recursos del Govern, perquè, ja dic, la immensa major part d'aquesta informació ja en disposa, és simplement organitzar-la d'una manera que es pugui fer pública i sistematitzar-la i seria d'un gran interès.

Avui mateix he tingut la satisfacció de rebre les primeres respostes del Govern a preguntes meves i, és clar, la consellera de Mobilitat, Habitatge, Territori i Mobilitat, no és aquest negociat el seu, el seu és, evidentment, és responsabilitat de la Conselleria de la Mar, em diu que em dona les informacions i, segons AVIBA, els preus del transport aeri són ics, segons AVIBA. Creiem que un govern autònom, capaç, estructurat i organitzat ha de tenir capacitat per gestionar, organitzar, crear, organitzar i gestionar les seves pròpies xifres, les seves pròpies dades, la seva pròpia informació i açò és el que plantejam aquí, tenir un instrument, però en transport marítim, que, entre illes, és en el que en som competents, poder fer açò.

Per tant, entenem que també seria interessant del transport aeri, ja en parlarem un altre dia, però en aquest moment m'he volgut circumscriure en aquesta iniciativa al que és propi de la nostra comunitat.

Gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Ara tenim el torn de fixació de posicions de major a menor, tret del Grup Popular que intervindrà en darrer lloc. Per part del Grup Parlamentari VOX, té la paraula el diputat Sr. Francisco Cardona, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchas gracias, Sr. Presidente, buenas tardes, señoras y señores diputados. Yo entiendo al Sr. Borràs, entiendo que le preocupe el tema del transporte marítimo, a mí también me preocupa, en Menorca sufrimos una doble insularidad, por tanto, no me extraña que presente esta PNL, no me extraña que pida un observatorio, pero, entenderá, Sr. Borràs, que temo que pase lo peor con este observatorio. Yo creo que hay suficientes mecanismos de control y temo, y de hecho voy a votar que no, porque temo que..., hay una frase de la PNL que me hace temer, que es que "no va a suponer ningún gasto relevante".

Claro, si dijera que no va a suponer ningún gasto, quizás lo podría pensar, aun así votaría que no, porque... -no, no, y voy a explicarme-, porque lo que ahora es ningún gasto mañana puede serlo; pero cuando pone "ningún gasto relevante", claro, ¿qué es para el Partido Socialista un gasto relevante? Claro, eso es lo que me hace temer a mí que al final esto se convierta en nuevos cargos, en un director del observatorio, con un sueldazo cada año, entonces, eso es lo que me hace temer, que, al final,

vayamos a crear otra estructura, otra entidad que, al final, resulte un dispendio para todos y que ese dispendio, más que abaratar costes, ayudar a los menorquines, que lo que realmente necesitamos es, pues rebaja de los fletes del transporte, mantenimiento del descuento de residente, sin que haya ninguna posibilidad de perder esa ventaja, el servicio público con Madrid y con Barcelona en el caso de Menorca. Entonces, eso es lo que necesitamos.

¿Necesitamos un observatorio? Pues eso es lo que yo creo que no, aunque ya digo, entiendo que a usted le preocupe ese tema, a mí también me preocupa, pero me parece que no es el camino más adecuado, por el miedo que me da, permítanme que lo diga así, de que al final esto acabe con un director de este observatorio, con mando y sueldo de capitán general, y esto ya... no podemos entrar en todo esto.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Ferran Rosa, per un temps de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President. Crec que quan parlem de polítiques públiques, a diferència del que proposen alguns, hem de tenir dades si hem de fer estudis, segurament és més fàcil venir aquí sense haver-se preparat absolutament res i dir el primer que passa pel cap, però crec que quan parlem de quin disseny de transport o mobilitat interilles hem de fer, val la pena tenir dades. I, en aquest sentit, la recollida de dades i la informació és rellevant en el disseny de les polítiques públiques i ens aporta informació sobre si tenim suficient transport marítim o no, si el que tenim és a les hores que toca, si hi ha passatgers que queden fora per una qüestió de preus i, per tant, s'hauria d'estimular de qualque manera una rebaixa dels bitllets, o altres tipus de qüestions.

Per tant, jo crec que com a plantejament general, és positiu fer un observatori del que succeeix amb el transport marítim a les rutes interilles. I més encara, quan les rutes interilles, molt sovint, afecten la qualitat de vida dels veïnats d'aquells que viuen devora un port, si qualsevol dels ports que tenen transport de personal i, en particular, aquells que tenen nuclis de població ben a prop. En aquest sentit, és una obvietat, com més vaixells, més molèsties i, per tant, la reordenació potencial dels horaris pot facilitar la convivència amb veïnats, pot reduir les molèsties, etc., i crec que en aquest sentit recollir dades ens ajuda a anar en aquesta direcció.

Hi ha una línia en particular que, a més a més, travessa un parc natural i una reserva marina, que es la d'Eivissa i Formentera i, en aquest sentit, òbviament l'impacte que té transcendeix, més enllà de les molèsties puntuals que puguin succeir a la Savina, sinó que, a més a més, potencialment té una afecció mediambiental, que, a més a més, es dona el cas que no sempre es garanteix el trànsit a les hores que necessiten els formenterers, sinó que es fan en aquell moment en el que és més rendible. I en aquest sentit tenim una llei, que és la Llei

11/2010, que regula el transport marítim en aquesta terra, i a mi em sembla estupend plantejar, crear un observatori, però jo li deman al Sr. Borràs: per què no han desplegat la Llei 11/2010? Per què no tenim a dia d'avui el registre de navilieres en marxa? Com preveu l'article 11 de la Llei 11/2010. Ho dic perquè en aquesta cambra, la seva companya de la passada legislatura i de l'anterior, la Sra. Sílvia Tur, ho ha reclamat innombrables vegades, amb proposicions no de llei, algunes de les quals vostè ha defensat per part del Grup Socialista, i, en aquest sentit, jo m'ho deman: per què no tenim aquestes dades? No perquè no s'hagi creat un observatori, sinó perquè no s'ha desplegat la llei, perquè la llei planteja que hi hagi un registre balear de navilieres; que aquest registre balear de navilieres, que tenguí caràcter públic i administratiu d'àmbit autonòmic, que sigui públic, que permeti accedir a una sèrie de dades, que sigui obligatori per part de les navilieres traspasar aquestes dades i que ens permeti a les administracions públiques dissenyar el model del transport marítim interilles.

Per tant, en aquest sentit, jo, la veritat és que em sorprèn, perquè els darrers vuit anys el Sr. Ramis no ha sabut o no ha pogut desplegar el Decret de transport marítim i, en aquest sentit, no s'ha creat aquest registre de navilieres. Per tant, venir a dia d'avui a plantejar un observatori, em sembla que és faltar al que el legislador d'aquesta..., que és aquest mateix parlament, va plantejar, que era que necessitàvem un registre i que eren les navilieres les encarregades de traspasar la informació, no el Govern de recaptar-la.

En aquest sentit, el nostre parer o el nostre sentit del vot serà desfavorable, no perquè estiguem en contra de la creació de l'observatori o de la recollida de dades, sinó perquè creiem que l'instrument ha de ser la creació d'aquest registri, i que, per tant, si de cas haurem de fer una PNL en què instem el Govern, ara sí, esperem, que desplegui aquest decret, que du molts d'anys essent reclamat, sobretot pels companys de Gent per Formentera, i que a mi m'agradaria que tard o d'hora vegi la llum.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula la Sra. Cristina Gómez, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Sí, moltes gràcies. Nosaltres votarem a favor. És ver que el context ideal no seria el que ens trobam actualment, però pensam que una cosa no lleva l'altra i que la proposta, òbviament, ajudaria a arrencar tot el que manca. I, per tant, tindrà el nostre vot favorable.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula la Sra. Margalida Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president, bona tarda, senyores i senyors diputats. Estam totalment d'acord que el transport marítim és un mitjà de transport fonamental a la nostra comunitat per als passatgers, tant residents com turistes i per a tot tipus de vehicles i mercaderies, i juga un importantíssim paper en l'activitat econòmica i social de les nostres illes, i especialment, si tenim en compte la triple insularitat de Formentera.

Estam totalment d'acord que el transport i la mobilitat, en general, són fonamentals per a la nostra societat i que, per millorar i garantir el seu bon funcionament, doncs és imprescindible tenir una visió global i disposar d'una informació viable, actualitzada, transparent i accessible, per a en aquest cas concret millorar el transport marítim.

És cert que, segons l'Estatut d'Autonomia, corresponen a la comunitat autònoma la competència exclusiva en matèria de transport marítim entre ports o punts de la comunitat, sense connexió entre altres ports o punts d'àmbits territorials. Igualment, el Reial Decret sobre el traspàs de competències, que s'anomena a la PNL fa referència a les funcions de cooperació entre la comunitat autònoma i l'Estat, una d'aquestes funcions, diu expressament, que "l'Administració de l'Estat i de la comunitat autònoma es facilitaran la informació relativa al registre de les línies de transport, autoritzacions de línies i altres dades estadístiques".

I resulta curiós que si entrem a la pàgina de l'*Observatorio del Transport y la Logística en España*, que depèn del Ministeri de Transports, concretament entrant a la pàgina del *transporte marítimo de pasajeros y vehículos*, allà on es dona informació del nombre de passatgers i nombre de vehicles i altres tipus de trànsit, que es tracta d'una pàgina totalment pública, on tothom hi té accés, la darrera actualització que es va fer el gener de l'any 2023, d'aquest any present, hi ha una nota que diu: "No se dispone de información de los puertos de las comunidades autónomas, -entre les quals hi consta Balears-, desde el año 2021. Por lo que se emplean los últimos datos disponibles, correspondientes a 2020, con el fin de no perder la serie histórica". És a dir que des de l'any 2021 aquestes dades sobre transport marítim no s'han passat a aquest Observatori del Transport del ministeri.

Nosaltres en desconeixem els motius, vostès tal vegada, que governaven, si que el saben, però nosaltres el desconeixem.

Per altra banda, he de dir que, com bé vostès saben, a la nostra comunitat, dependent de la Direcció General d'Economia i Estadística, hi ha la Institut d'Estadística de les Illes Balears, i en aquest institut, en aquesta pàgina, doncs s'hi troba tot tipus d'informació de tots els serveis, entre els quals hi consta el transport marítim. Simplement entrant a *ibestat.caib*, estadístiques, sector serveis, transport marítim, allà s'hi pot trobar informació sobre diferents variables estadístiques quant a nombre de passatgers, mercaderies, etc.

Sí que també voldria esmentar que durant aquesta darrera legislatura, quan vostès governaven, no s'han preocupat tampoc d'actualitzar aquestes dades, i ara demanen un observatori.

Dit això, no hi veiem massa sentit en crear aquest observatori del transport marítim, perquè consideram que seria una duplictat d'informació. I, dit això i, a més, tenint en compte, en primer lloc, que no existeix cap obligació legal en la creació d'aquest observatori i, en segon lloc, perquè són dades referents al transport marítim, que ja consten dins el departament d'Estadística d'aquesta comunitat, no consideram necessària aquesta creació.

A més, ens sorprèn que..., ja sé que no els agrada que els diguin això, però jo ho diré, que, després de vuit anys de govern, sigui ara, precisament, que demanin aquesta creació d'aquest observatori.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per tancar el debat té la paraula, per part del Grup Parlamentari Socialista, el Sr. Damià Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, gràcies, president. Jo pensava que el Govern del Partit Popular seria més capaç que el govern anterior i que, per tant, seria capaç de fer coses que no ha fet el govern anterior, i ara es veu que no les fa perquè no les ha fetes el govern anterior, fantàstic!

Sr. Cardona, jo no sé què fa amb aquests socis que no es fia vostè dels seus socis, vostè diu que té por que aquest observatori s'acabi convertint en un altre organisme, en un... director amb un sou de capità general, etc., escolti, si vostè pensa que el Sr. Lafuente és capaç de fer açò, idè s'ho haurà de fer mirar vostè, en donar suport a aquest govern, però jo confiava que el Sr. Lafuente fos capaç de fer, de gestionar açò sense haver de crear cap estructura nova, sense haver de contractar ningú, perquè aquestes dades -com diu la Sra. Perelló- existeixen, hi són, no a les estadístiques a les quals ella fa referència, però sí que són a la direcció general corresponent, i sí que són a Ports IB.

En aquest sentit, crec que ho sabem, que hi són, perquè... ara, ja que no les podem veure públicament, les haurem de veure via parlamentària a través de preguntes parlamentàries de control, i el que podria ser públic ordenat així com vol el Govern, haurem d'acabar sabent-ho d'una manera... pensadora, cansada, mitjançant peticions de documentació i preguntes parlamentàries. Ho tindrem desordenat, però existeix.

Evidentment, el Registre Balear de Navilieres no té res a veure amb el que deman, ni té res a veure amb el nombre de freqüències, ni amb... simplement és un registre de navilieres que han de dir quins serveis fan les navilieres, però, evidentment, no parla de preus, no parla d'horaris, no parla de moltíssimes coses que són fonamentals per comprendre el transport aeri.

I, evidentment, que no s'hagi creat aquest registre balear de navilieres tampoc no hauria resolt el problema de Formentera, que està resolt, perquè el problema de Formentera estava resolt, ho desconec en aquest moment, però ha vingut operant així

com es volia, a satisfacció de Formentera almanco, i sense cap tipus de problema.

Ja res més, lament que no es creï aquest observatori, tendríem molta més claredat en el que succeeix. Haurem de fer un seguiment parlamentari, per tant, del que passi amb el transport marítim de les nostres illes.

Vagi avisat el Sr. Lafuente que VOX no es fia del que ell sigui capaç de fer amb l'estructura de la conselleria. I, per tant, lamentant açò, haurem de fer feina demanant al Govern, en la nostra funció de control, quines són aquestes qüestions que avui es nega el Partit Popular que puguin veure la llum pública amb transparència.

La paraula "transparència" que tant va emprar la Sra. Prohens en el seu discurs d'investidura, avui ha quedat en entredit.

Gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Acabat el debat passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 3323/23.

Demanaria vots a favor de la proposició? 5.

Vots en contra? 8.

No hi ha abstencions.

En conseqüència, queda rebutjada la Proposició no de llei, relativa a creació de l'observatori del transport marítim de les Illes Balears, per 5 vots a favor i 8 en contra.

2) Proposició no de llei RGE núm. 3329/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a pacte per a l'impuls i desenvolupament de l'habitatge cooperatiu en cessió d'ús a les Illes Balears.

Continuam amb la segona proposició no de llei RGE núm. 3329/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a pacte per a l'impuls i desenvolupament de l'habitatge cooperatiu en cessió d'ús a les Illes Balears.

Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula la Sra. Malena Riudavets, per un temps màxim de cinc minuts.

LA SRA. RIUDAVETS I SUÁREZ:

Moltes gràcies, president i bona tarda a tots. Em fa especial il·lusió presentar aquesta PNL, no només perquè és la meua primera presentació com a diputada, sinó també pel tema, cooperatives d'habitatge en cessió d'ús. No parlaré de l'obvi, que el tema de l'habitatge a les nostres illes és un tema que ens preocupa a tots i és una prioritat per als ciutadans, i ho ha de ser per a nosaltres, així que ajuntar esforços per cercar solucions és una feina que hem de fer entre tots.

El que avui presentam és una d'aquestes idees que no solucionaran el problema de l'habitatge, però sí que són una part de la solució. I abans de res volia deixar clar què són les cooperatives d'habitatge: les cooperatives d'habitatge són economia social i, com a tal, es regeixen per la Llei 5/2011, d'economia social, i tenen uns principis que regeixen totes les cooperatives i les empreses d'economia social que estan basats en la primacia de les persones i de la fi social per sobre del capital, l'aplicació dels resultats obtinguts amb l'activitat econòmica al fi social de l'entitat i la promoció de la solidaritat interna i amb la societat.

Dins l'economia social hi ha les cooperatives, dins les cooperatives tenim les cooperatives d'habitatge i dins les cooperatives d'habitatge les cooperatives de cessió d'ús, que el concepte a Espanya es refereix a la possibilitat de viure en un habitatge sense ser propietari a través d'un acord de cessió d'ús.

La idea de presentar aquesta PNL ens va sorgir arran d'un document que ens va presentar REAS, la Xarxa d'Economia Alternativa i Solidària de les Illes Balears, ens ho va presentar al Grup Socialista i crec que a més partits polítics just abans d'eleccions, i era un document per a un pacte per a l'impuls del desenvolupament de l'habitatge cooperatiu en cessió d'ús a les nostres illes.

Els darrers anys s'han impulsat molts d'aquests projectes a l'Estat espanyol per mor de la greu crisi d'habitatge, i amb la necessitat de cercar resposta, així com cercar resposta als problemes de cura de la gent gran en què estam immersos, i cercar alternatives i, si poden ser, sense ànim de lucre i no especulatives, idò, molt millor per satisfet aquests principis bàsics, aquests drets bàsics.

A Espanya hi ha alguns exemples, no sé si han sentit parlar de La Borda, un projecte que fa Barcelona, és una cooperativa que ja funciona des de fa anys, no són propietaris, la propietat de l'immoble és col·lectiva i el solar pertany a l'Ajuntament de Barcelona, que els ho ha cedit per 75 anys, està qualificat com a habitatge de protecció oficial, i això suposa que s'estableix un màxim de quota d'ús associat a l'habitatge, i així és més assumible per a joves i sectors més desfavorits. O, Entrepatis, que és una cooperativa que és a Madrid, que a l'actualitat, per exemple, en aquesta cooperativa un pis de 70m² amb uns 20m² d'espais comuns, doncs té una quota inicial de 40.000 euros i després una quota mensual de 650 euros. Aquella quota de 40.000 euros se te retorna quan deixes la cooperativa i deixes l'espai perquè entri una altra persona.

Això seria cohabitatge o habitatge cooperatiu, que també té la versió de donar resposta a les necessitats de les persones majors. A Balears hi ha projectes en marxa, a part de tenir un espai per viure tenen espais comuns o serveis comuns, com assistència bàsica les 24 hores, i també és una solució per als col·lectius professionals: docents, sanitaris o cossos de seguretat desplaçats a les nostres illes. De fet, al decret aprovat aquesta setmana s'especifica aquesta figura, encara que no està desenvolupada i no sé ben bé quina és la manera de fer-ho.

Per tots aquests motius, nosaltres, com a grup parlamentari, instam a signar aquest pacte per a l'impuls de l'habitatge

cooperatiu amb cessió d'ús a les nostres illes, i n'esperam el suport.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Riudavets. Per fixar posicions, de major a menor, tret del Grup Popular que intervindrà en darrer lloc, té la paraula, en primer lloc, per part del Grup Parlamentari VOX, el Sr. Francisco Cardona, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchas gracias, Sr. President. Sra. Riudavets, bienvenida, enhorabona por su primera PNL, se lo dice un veterano diputado que lleva tres meses en aquesta cámara.

(Algunes rialles)

Dicho esto, decirle que..., bueno, es difícil rebatir algunas cosas, usted es una experta en temas de cooperativas, de cooperativa de vivienda, pero sí que es verdad que la proposición o la propuesta de cooperativas con la cesión del uso pues nos genera muchas dudas. Nos genera muchas dudas porque instaura un sistema económico que no es propiamente el que se regula en nuestro marco constitucional, que es el de libre mercado, libre empresa. Entonces, genera dudas también porque somos más partidarios de la cooperativa tradicional que de la cooperativa en cesión de uso.

La gran movilidad, ya no es un tema solamente ideológico en cuanto al sistema económico, es porque también la gran movilidad a la que estamos sometidos hoy en día nos genera la duda de una cooperativa, una vivienda en cesión de uso hace un poco más complicado y un poco más difícil esa movilidad a la que hoy en día estamos todos tan expuestos a ella. Y si uno retiene la propiedad, puede con esa propiedad vender, alquilar, etc. Si es una cesión de uso, pues, evidentemente, quizás para otros tiempos y para otros momentos yo no digo que no hubiera podido ser una solución, pero hoy en día yo no veo que esto pueda...

De hecho, tenemos el caso danés, el caso danés se ha convertido en una especie de..., lo conocerá usted seguramente, una especie de corruptela, es decir, esta cesión de uso al final, donde todos pueden decidir, acaba entrando el amiguismo, acaban entrando otros factores que no son muy deseables. Está estudiado el caso danés, en concreto lo publica Lorenzo Vidal, investigador y gestor de proyectos, en un libro que se titula *El cooperativismo, una alternativa posible a la financiarización de la vivienda*. Está estudiado el caso danés, en las economías capitalistas la verdad es que el cooperativismo en cesión de uso de la vivienda, pues, tiene poco éxito.

Dicho esto, y entendiendo la bondad de lo que pretenden, pues, vamos a votar que no.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, té la paraula el Sr. Ferran Rosa, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President, i moltíssimes gràcies, Sra. Riudavets, per dur aquesta proposta, aquesta PNL, li don l'enhorabona com a primera PNL que du en comissió, jo esper que em toqui aviat.

Sé que vostè és una gran defensora de les cooperatives i que hi ha lluitat durant molts d'anys i esper que aviat siguem molt més els que les defensem.

Diu la Constitució Espanyola que els poders públics han de vetllar per frenar o per acabar amb l'especulació del sòl i de l'habitatge, que han de vetllar per garantir l'accés a l'habitatge i, entre altres coses, s'han de fer moltíssimes coses i hi ha moltes qüestions que queden enlaira, però una d'aquestes és un canvi cultural respecte del valor de l'habitatge i, per tant, que siguem capaços, entre altres coses, de garantir que tothom hi pugui accedir, de garantir que fer negoci respecte de l'habitatge no sigui la primera qüestió i, en aquest sentit, les cooperatives contribueixen molt positivament a aquesta qüestió.

Nosaltres també ens vàrem reunir amb REAS abans de les eleccions, i vàrem voler acceptar les seves propostes i incorporar-les al nostre programa electoral, i ho fèiem entenent que els projectes cooperatius en matèria d'habitatge, de la mateixa manera que veiem en altres noves figures de dret civil, que és ver que no han arribat a les Illes Balears, però que, en el cas, per exemple, del Dret Civil Català han permès la irrupció de nous models de tinença d'habitatge i que, per tant, permeten introduir fórmules d'innovació social i de noves maneres de participar i d'accedir a l'habitatge, creïem que aquestes qüestions poden facilitar, en un context precisament de gran mobilitat, l'accés a l'habitatge. Perquè en aquesta terra i a tot l'estat, en general, tenim la tendència a pensar en la compra com a primera opció en matèria d'habitatge, i, què més contrari o més difícil, per garantir aquesta mobilitat, que tenir una cosa en propietat? Vull dir, que és molt més complicat lliurar-te'n que tenir el dret d'ús d'un bé i, a més a més, sabem que quan te'n vas tens el retorn de la inversió inicial i, per tant, en aquest sentit, creïem que pot facilitar d'una manera molt important que persones que ara mateix... o que es troben de manera temporal a Balears puguin tenir un habitatge en un règim similar a la propietat.

Quan parlava que cal canviar o fer un canvi cultural, un canvi de xip en matèria d'habitatge, jo crec que la PNL ho recull prou bé, planteja, en primer lloc, que els poders públics han de fer un reconeixement polític que, com a societat, hem de mirar d'estimular determinades qüestions, que s'han incorporar polítiques públiques transversals en aquesta qüestió, que fins que no sigui una realitat estimular-ho d'alguna manera, ja sigui amb ajudes o amb incentius. I en aquest sentit, al nostre parer, la PNL és prou concreta com per guiar l'acció de Govern, però alhora dona prou marge al Govern com per decidir si ho vol fer amb projectes concrets o de manera més genèrica, etc. I en

aquest sentit, nosaltres creiem que podria ser una bona línia de treball.

Em preocupa i em preocupen les esmenes *in voce* que planteja la Sra. Pocoví, no perquè em preocupi ella, en general, sinó perquè em sembla que el que pretén és diluir la concreció, precisament, d'aquesta PNL. Ho dic perquè quan parlem de "segons la disponibilitat pressupostària", bé, la disponibilitat pressupostària la determina el Govern quan fa l'elaboració dels pressuposts i la du davant la cambra i, per tant, en aquest sentit em sembla un contrasentit. El dubte és si nosaltres, com a parlament, decidim apostar per això i que hagi de ser un dels eixos de treball dels pressuposts de l'any que ve i del Govern de la Sra. Prohens o si decidim que no ho sigui. En aquest sentit, jo crec que estam en confiança i podem dir el que trobem i, per tant, jo crec que... jo animaria la Sra. Pocoví, si interessa al Govern estimular aquesta qüestió o no li interessa.

En el nostre cas, estarem per la labor, i crec que és una tasca que no només ens competeix a l'àmbit autonòmic, sinó també a l'àmbit municipal i, per tant, una vegada... bé, en funció del que s'aprovi, recollirem el testimoni i ho plantejarem als nostres municipis on governam per mirar d'estimular també aquesta qüestió a l'àmbit municipal.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la Sra. Cristina Gómez, per un temps màxim de cinc minuts.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Gràcies, Sr. President. Nosaltres hi votarem a favor. Jo mateixa, com a consellera d'Habitatge durant dues legislatures en el Consell de Menorca ens vam adherir com a consell a la declaració de Barcelona, fa poc més de mig any, que era una declaració que va ajuntar territoris diversos de l'Estat espanyol, que pretenien obrir escaleta en el mercat especulatiu amb aquesta tercera fórmula de tinença, que no es lloguer, que no es compra, i que l'únic que pretén és incidir, per tant, en aquest mercat especulatiu.

Vull recordar, i ho han fet molt bé les persones que m'han precedit, que es tracta d'una fórmula d'accés a l'habitatge que parteix de la constitució d'una cooperativa sense ànim de lucre; la cooperativa assumeix el dret a superfície sobre el terreny i la propietat de l'immoble, la qual cosa significa el dret a construir en propietat aliena i aquest dret de superfície es troba limitat a 75 anys, amb possibilitat de prorrogar un màxim de 99 anys.

El Partit Popular difícilment es pot mostrar en contra d'aquesta fórmula perquè ja han començat a introduir-la en el reial decret d'abans d'ahir. Per tant, crec que..., bé, són molts d'anys de picar pedra, moltes vegades han estat quasi quasi fórmules que es trobaven en l'acadèmic, però, a poc a poc, s'obre aquesta escaleta.

I, bé, simplement, vull recordar que els socis de la cooperativa disposen de l'ús de l'immoble, per tant, no són ni

llogaters ni propietaris, sinó que són residents. I és precisament aquesta fórmula que fa molt més senzill abordar problemes de mobilitat, jo és que ho veig exactament al revés que el Sr. Cardona, el que és difícil és haver d'abordar la mobilitat quan ets propietari i estàs hipotecat, és exactament el contrari.

I, bé, respecte de la titularitat col·lectiva, doncs açò significa que la propietat dels habitatges -com he dit abans- sempre és de la cooperativa, perquè les persones són propietàries de la quota social, que és el que vens quan deixes de tenir interès a seguir amb la cooperativa. És una estratègia pensada per eliminar la possibilitat del lucre immobiliari, ja que el soci no està autoritzat a vendre ni a llogar el pis, el que es mou són les quotes socials.

I, és clar, d'aquesta forma evitam la generació de plusvàlues o el lucre individual i posam el focus en l'habitatge i no en aquest ús que tan grava d'altres que té a veure amb la seva mercantilització. I bé, això, si fos majoritari i no minoritari, ajudaria a abaratir el preu de l'habitatge, és un model que comporta la implicació i corresponsabilitat dels usuaris en els processos de promoció i també durant la vida col·laborativa i, bé, de passada fomenta valors socials i mediambientals perquè tu puntes el tipus d'immoble, de promoció o de comunitat que vols.

L'aportació econòmica per efectuar aquest ús dels habitatges i dels espais comunitaris consisteix en un capital inicial, que és una inversió retornable i que és el que d'alguna manera conforma la quota de soci de la cooperativa i que és molt més fàcil de transmetre que no malvendre una casa perquè te n'has d'anar.

I moltes gràcies i enhorabona per la iniciativa.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per part del Grup Popular té la paraula la Sra. Margalida Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president. Tots som ben coneixedors del greu problema d'avui en dia que tenim amb l'habitatge i no tan sols amb famílies i persones vulnerables, sinó que els preus elevats, tant del cost d'un habitatge com del seu lloguer, és un impediment per a moltes famílies treballadores.

Aquest govern, des del primer dia, del minut zero, es va posar a fer feina al cent per cent per revertir aquesta greu situació heretada, després de dues legislatures d'un govern que ha fallat en política d'habitatge. Realment els fets demostren que la política d'habitatge aplicada aquests darrers anys no ha aportat cap solució, tot el contrari, ha agreujat la situació, sobretot per a aquelles persones de rendes mitjanes, que, arran de l'increment desorbitat de compra o lloguer d'un habitatge, se'ls ha fet impossible accedir a un habitatge.

Davant aquesta problemàtica, un dels objectius prioritaris d'aquest govern era posar unes mesures per pal·liar la situació i en tres mesos ha estat capaç d'aprovar un decret, aquest decret que es va aprovar aquest dilluns, amb unes mesures urgents per

combatre la lamentable situació que ens hem trobat. Els principals objectius d'aquest decret són: augmentar l'oferta d'habitatges a preus assequibles i sense consumir territori; generar nous habitatges a preus limitats i no a un preu llibre; cost zero per a les finances públiques; tots els habitatges creats tendran la condició d'habitatge a preu limitat; lluitar contra el lloguer turístic il·legal en posar i recuperar per al mercat residencial tots aquells habitatges que clandestinament es destinen a ús turístic.

Òbviament, a part d'aquestes mesures, i tal com es va debatre aquí i es va aprovar la setmana passada una PNL sobre l'habitatge públic, perquè se seguirà construint habitatge públic per a tots aquests col·lectius vulnerables. A més, i tal com han comentat tant la Sra. Riudavets com la Sra. Gómez, aquest decret aprovat introdueix la definició d'allotjament d'espais comuns complementaris, el coallotjament o cohabitatge, que és una nova tipologia d'habitatge que dona resposta a aquests nous models de convivència.

Estam d'acord que el problema de l'habitatge ha cercat alternatives a l'habitatge tradicional de compra o lloguer, i aquest model d'habitatge cooperatiu n'és una; és un model que posa els interessos col·lectius per sobre del benefici dels particulars; garanteix el dret a un habitatge digne i assequible; amb el fet de ser cooperatiu no tenen ànim de lucre i no està sotmès a especulació immobiliària; a més, un dels seus principals avantatges seria evitar la sensació de precarietat i inestabilitat davant un lloguer.

Entenem que la introducció d'aquesta nova tipologia d'habitatge, allotjament en espais comuns complementaris en aquest nou decret d'emergència d'habitatge resultarà positiu per als habitatges cooperatius amb cessió d'ús, i així podran posar a disposició a espais comuns complementaris.

Per tant, aquesta setmana amb l'aprovació d'aquest decret d'habitatge entenem que es fa una passa més per avançar en el compliment i posar una solució a aquest greu problema de l'habitatge i, com bé demostrat aquest govern, ha vingut per fer feina i donar compliment als compromisos amb els ciutadans.

I respecte de la proposta d'acord de la proposició presentada, he de dir que hi estam d'acord, a favor, sempre que s'acceptin les transaccions *in voce* aquí presentades, dues serien al punt 1.3 i al punt 5 fa referència a línies d'ajudes, i nosaltres hem posat "condicionades a la disponibilitat pressupostària." Quant al punt 1.4, comenta bonificacions fiscals, i nosaltres entenem que, i per això hem posat aquesta afegit, que "estarien supeditades a una anàlisi i estudi per part de les administracions competents".

I en el darrer punt: "estudiar la possible creació d'aquesta línia específica d'ajudes".

En el cas de no ser acceptades, demanaríem si es pogués fer la votació per separat dels punts. Ja haurà vist, Sra. Riudavets que els he enumerats perquè a la PNL no estaven enumerats, i els he enumerat per facilitar les votacions, si ho accepten i així ho troben adient.

I esperem que s'acceptin, perquè, del contrari, consideram que no podem assumir càrregues sense haver-es analitzat prèviament.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per tancar el debat, té la paraula la Sra. Riudavets, per un temps màxim de cinc minuts, i m'agradaria que es pronunciessin sobre si tramitam o no tramitam aquesta esmena, i si tots els grups després hi estan d'acord.

Gràcies.

LA SRA. RIUDAVETS I SUÁREZ:

Moltes gràcies. Bé, m'ha agradat molt sentir tots els grups i, en general, molt contenta pel suport, i entenc totes les argumentacions i, de fet, bé, el primer que m'agradaria potser és posar un poquet el marc constitucional que hem comentat i comentar l'article 129.2 de la Constitució el qual potser no és un dels més coneguts, però és el que jo més conec, que diu que "*los poderes públicos promoverán eficazmente las diversas formas de participación en la empresa y fomentarán, mediante una legislación adecuada, las sociedades cooperativas.*"

I aquest era l'objectiu d'aquesta PNL, sobretot, contribuir a difondre i donar coneixement del model de cooperativa amb cessió d'ús, eines per impulsar i facilitar la diversificació de les diferents formes de d'accés a l'habitatge, és ampliar l'oferta i provisió d'habitatge assequible i de qualitat, amb criteris de sostenibilitat social, urbana i ambiental, com han comentat.

El model és una oportunitat de diversificar aquesta oferta d'habitatge social i de construir habitatge protegit a solars poc rendibles per a promotors privats. Amb açò vull comentar que quan s'ha parlat que és un model de poc èxit, tal vegada aquí a Espanya, i el Sr. Cardona ha comentat un cas que no ha funcionat, sí que és un model d'èxit a Bèlgica, a Països Baixos, Alemanya, Dinamarca o Suècia, aquí comença, i és cert que potser hi ha hagut un cas o diversos casos que el model no ha funcionat, però també conec moltíssims casos d'empreses constructores convencionals que no han funcionat, que són blufs i no per açò es diu que el model convencional de la construcció més capitalista no funciona, no?

Per açò tampoc les cooperatives podem dir que no funcionen, pot haver-hi un cas que no funcioni, però, en general, és un model que funciona, com s'ha demostrat.

És cert que les decisions es prenen conjuntament i això pot dificultar, però és un dels principis cooperatius, la participació i la decisió democràtica de tots els socis, i és un principi al qual mai no renunciaran les cooperatives i, de fet, és un dels seus pilars i d'aquí els avantatges que tenen les cooperatives en aquest sentit, poder prendre les decisions conjuntament i abordar els problemes conjuntament.

Ja han comentat el tema de la mobilitat, ho han comentat els meus companys, que és el contrari, que el fet que no siguis

propietari et permet aquesta mobilitat, no estàs fermat ni a un lloguer ni a una propietat. I a més te facilita també poder, potser, estalviar un temps en aquest tipus de cooperatives d'habitatge en cessió d'ús, per a després accedir a un altre tipus d'habitatge.

Quant al tema de les esmenes, en principi, no les acceptarem, perquè desvirtua un poquet tot l'objecte que ens va fer arribar el grup REAS, la xarxa d'economia social i solidària de les illes, que, amb aquest pacte, el que volien era no estudiar possibilitats, sinó fer realitats. Per açò volem ser voler ser més fermes, crear la possibilitat d'una línia específica d'ajudes. I tampoc no volem que estigui condicionat a la disponibilitat pressupostària, perquè açò condicionarà moltíssim i serà el darrer recurs. No ho podem acceptar, perquè volem ser fidels a aquest objectiu.

Sí que ens agradaria, quan es desenvolupi més el decret, veure com es desenvoluparan aquestes figures, perquè, si no es fa seguint el model de cooperatives d'habitatge en cessió d'ús, pot acabar essent un model també especulatiu, com ho és el *coliving*, a moltes ciutats d'Espanya, com Madrid, que funcionen exactament igual que un hotel, únicament que tens els espais compartits i l'empren molts treballadors d'empreses. Per açò estam pendants, la nostra proposta era aquesta i ens agradaria veure ara com es desenvolupa també en aquest sentit.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Entenem que no es votarà, per tant, l'esmena, que no s'accepta. I la votació separada, si és possible.

Tenim un punt inicial, que no sé com ho volen fer, si ha de ser el primer punt o com..., és clar, perquè és un paràgraf inicial que dona lloc a 7 punts.

Vale, entendemos que votamos por separado los subpuntos, tanto por... Claro, que el primero se mantendría como...

D'acord, quins punts volen votar per separat?

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Sí, bé, nosaltres hem demanat la votació per separat dels subgrups, diríem. Nosaltres estam totalment d'acord amb aquells al que no hem presentat cap tipus de transacció, que serien el punt 1.1, 1.2 i 1.7, amb aquests tres hi estam d'acord. I amb els altres quatre, pel motiu que ja he explicat abans, no perquè no hi estiguem d'acord, sinó que no depèn directament de nosaltres, així que no hi estam d'acord.

EL SR. PRESIDENT:

D'acord. Si els sembla bé la proposta, podríem votar tot junt els punt 1, 2 i 7, i després farem una votació dels 3, 4, 5 i 6 agrupats. Va bé?

Molt bé, acabat el debat, passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 3329, en primer lloc votarem els punts 1, 2 i 7.

Vots a favor? 12 vots.

Vots en contra? 1 vot.

No hi ha abstencions.

En aquest cas, aquests punts quedarien aprovats.

Passam a votar, de forma agrupada, els punts 3, 4, 5 i 6.

Vots a favor? 6 vots a favor.

Vots en contra? 7 vots en contra.

I no tenim abstencions.

Quedarien rebutjats aquests quatre punts.

3) Proposició no de llei RGE núm. 4085/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a rebuig de la pujada de les taxes aèries.

Passam finalment a la tercera proposició no de llei RGE núm. 4085/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a rebuig de la pujada de les taxes aèries.

Per a la seva defensa per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Jordi López, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. LÓPEZ I RAVANALS:

Gràcies, president, bona tarda senyors diputats i senyores diputades. Bé, aquesta PNL que proposa el Partit Popular ve arran d'un fet del qual tenguérem coneixement el 25 de juliol del 2023, referent que el consell d'administració d'AENA anava a fer una proposta d'un increment de les taxes aeroportuàries d'un 4,09%, a partir de l'1 de març del 2024. Va ser una notícia que realment va impactar la gent, no era esperada, anava totalment en contra del que deia el document de regulació aeroportuària, conegut com DORA, que es va firmar el 28 de setembre del 2021, on el Consell de Ministres va aprovar la congelació de les taxes aeroportuàries durant 5 anys, de l'any 2022 al 2026.

És una pujada que, per una banda, realment quan l'analitza i la interpreta, sembla una nova pujada fiscal per part del Govern central, un altra vegada ens trobam els residents a unes illes que la nostra manera de transport majoritari, el 80% de la gent que entra i surt de les illes ho fa a través de l'avió, doncs ens trobam amb un pal més a les rodes per a la nostra economia, per a la nostra competitivitat turística, per a la nostra competitivitat industrial i per a la nostra competitivitat comercial dels productes que es produeixen aquí a Balears, o bé dels que hem d'importar per a consum.

Realment és un impost que, si es du a terme, té un gran perjudici per als residents i té un gran perjudici per a la nostra economia. Per tot açò, a nosaltres el que més ens ha espantat, una vegada s'ha passat la intenció del consell d'administració d'AENA al Govern central, ha estat el posicionament de la Comissió Nacional del Mercat i de la Competència, on diuen

que: “*debido a los incrementos inflacionistas que ha habido, podrían plantearse aceptar un 3,5% de incremento de las tasas aeroportuarias*”. Bé, hi ha unes dades que jo vull posar aquí, perquè el que esper és que avui aquí hi hagi una unitat d'acció, perquè el que miram és el benefici i l'interès general dels habitants de Balears, és un tema que ens afecta a tots, no té ideologia, sinó que té una realitat econòmica per a tothom, és que AENA en els darrers resultats financers que ha tingut ha incrementat el doble que el 2022, 608 milions d'euros, fins a juny, mig any, i ja ha incrementat el doble.

I, és clar, açò és un tema que, bono, ja no dic que el 2019 l'hem recuperat, que va ser *el año estrella*, i, és clar, és un tema que quan tu ho analitzes i analitzes tots els problemes que tenim els habitants de Balears, amb la insularitat, la doble insularitat, problemes de connectivitat, els bitllets d'avions han pujat en el darrer any i poc més d'un 30%, és a dir, ja aquest increment dius, home!, jo crec que ja és un abús important i crec que el Govern central ha de prendre cartes en l'assumpte i prendre'n una decisió.

Per açò avui, nosaltres ens oposam frontalment a aquest increment de taxes i denunciem que l'increment repercutirà en el preu dels bitllets i que el preu del bitllet repercuteix a tots els habitants de les Illes Balears, tinguin residència o no tinguin residència, a tothom afecten aquests increments. Per açò el mes d'agost el Govern de Marga Prohens, ja es va manifestar totalment oposat i contrari a aquest increment de taxes.

I per açò mateix, el Govern de Marga Prohens, via Conselleria de Mobilitat, va trametre una carta per la qual manifestava el nostre malestar, la nostra oposició i que ho vèiem una decisió molt injusta i totalment injustificada, al president d'AENA. La contestació del president d'AENA, doncs va sortir *me salgo por la lateral*, ens va tornar parlar d'inflació i açò. Per això jo a vostès avui els he posat els números d'AENA, és a dir, no està en cap moment justificat.

Com ja he dit, els principals damnificats són els habitants de les Illes Balears, també ho és la nostra indústria, pensem que moltes companyies aèries a les illes petits, si els bitllets pugen, seran menys competitives i cancel·laran la connectivitat. És una lluita que tenim, tant per la insularitat, la doble insularitat i per la connectivitat a les quatre illes, que crec que és el moment que tots ens unim. No podem afegir elements de distorsió al nostre motor econòmic en un moment que els mercats emissors a tota Europa es troben amb una incertesa total perquè no saben com acabarà tot el tema inflacionari i si vindrà una recessió econòmica.

Per açò, jo els deman a tots vostès que pensem en l'interès general, que pensem en els habitants d'aquestes illes i que pensem que, en açò, hem d'anar tots agafats de la mà, aquí no hi ha ni interessos partidistes ni pot haver-hi interessos ideològics. Per açò, els deman que donin suport a aquesta PNL i que entre tots lluitem perquè realment aquest increment de les taxes aeroportuàries o bé no s'apliqui a cap aeroport o, si no, tenir una exempció expressa per a les Illes.

Moltes gràcies i esper el seu suport.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Ara passam al torn de fixació de posicions de major a menor. Per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Damià Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Sr. President. Tot i que discrepi de la no càrrega ideològica d'una proposició no de llei al Parlament, ja li anunciï que votarem a favor dels dos punts de la iniciativa.

Supòs que quan es va privatitzar el 49% d'AENA tampoc no devia ser ideològic, devia ser, diguéssim, també tècnic, no?

Una puntualització als beneficis que vostè diu que ha tingut AENA, que crec que abunda en els seus arguments, per tant, supòs que interessarà, és que el 20% d'aquests beneficis surten dels aeroports de les Illes Balears.

Però, com es produeixen? Les taxes d'AENA es pugen o baixen a partir d'un càlcul d'una cosa que es diu “ingrés màxim anual per passatger ajustat”, i açò està establert a la Llei 18/2014, de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència, aprovada pel Govern de Mariano Rajoy, i el DORA, del 2022 al 2026, diu que no s'han de pujar les taxes aèries, però açò està condicionat al que diu l'article 27 de la Llei 18/2024, que diu que s'han de revisar cada any i, per més que digui el DORA la missa que vulgui dir, si hi ha una variació s'ha de variar. Açò ho diu la Llei 18/2014.

Açò va fer que a l'any 2022 les taxes baixessin un 3,17, i açò que ara AENA les vulgui apujar un 4,09, tot i que -vostè ho ha dit- sembla que la pujada final, segons la Comissió Nacional de la Competència, seria d'un 3,5; és a dir que quedaria pràcticament a nivell del 2021, d'acord?

Si es produís el 4,09 d'increment que demana AENA, que no es produirà, segons sembla, s'incrementarien les taxes amb caràcter general 40 cèntims -40 cèntims-, però s'ha de tenir en compte que el transport entre illes, que és el que més preocupa als ciutadans, està bonificada la taxa en un 70%, i a la península, un 15%, i que tots els aeroports de les Illes de novembre a abril tenen un 20% de bonificació en aquestes taxes. Per tant, els 40 cèntims es veuen molt reduïts en aquest cas.

I tenint en compte, ja que parlam de competitivitat, que les taxes d'AENA són un 47 més barates que la mitjana de l'espai econòmic europeu, en el cas de Palma, i un 52% més barat a l'espai econòmic europeu de mitjana a les de Menorca i Eivissa. Per tant, competitivitat, encara podem ser competitius, sobretot quan tenim en compte -vostè ho ha dit- que les companyies aèries han pujat un 30% i es calcula que acabarà el final d'any amb una pujada superior al 42%. És a dir que 40 cèntims sobre un 42% de pujada de les tarifes, del que ens hauríem de preocupar, potser, és de com l'ampliació de preus del combustible ha afectat greument les companyies aèries, i el del personal, el cost de personal també, evidentment, també han afectat AENA i per açò la Comissió Nacional fa cas parcialment a AENA.

I una altra cosa que ens hauria de preocupar, per a la nostra competitivitat turística, és que la mitjana de les pernотacions hoteleres aquest estiu ha pujat més d'un 12%, i que un hotel de quatre estrelles, de mitjana, és superior a 200 euros a qualsevol illa, i que Eivissa té la mitjana més elevada de tota Espanya en hotels de quatre estrelles. I açò supòs que afecta més la competitivitat que els 40 cèntims, perquè açò és per nit, i afecta més que els 40 cèntims d'increment de taxa hipotètica d'AENA.

Per tant, l'alarma és una alarma diguéssim entre cometes, però, com que estam d'acord amb la major, que és que evidentment amb uns aeroports tan rendibles com tenim, no entenem per què hem d'incrementar els guanys d'AENA, no és necessari perquè AENA és una empresa solvent, és una empresa que reparteix dividendes d'una manera notable als seus accionistes, tant públics com privats, entenem que, per tant, a través de la llei d'acompanyament de pressuposts dels propers... igual s'hauria de corregir aquesta llei, que és la que estableix el càlcul algebraic que fa que automàticament s'hagin de pujar les taxes, la Llei del 2014, Mariano Rajoy, no tenim ideologia, en aquesta PNL...

Per tant, entenem que és una via, però, en tot cas, estam d'acord que no procedeix en aquesta situació econòmica que vivim i amb els beneficis que té AENA un increment d'aquestes taxes. I, per tant, hi votarem a favor.

Esperem que segueixin escandalitzant al Grup Popular els guanys excessius d'empreses tant públiques com privades i que entenguin, per tant, que s'han de regular aquestes pujades desmesurades, aquests beneficis desmesurats tant quan afecta empreses públiques o semipúbliques, com és aquesta, com qualssevol altres casos en què, diguéssim, l'avidesa del benefici vagi en perjudici de l'interès general.

Gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari VOX, té la paraula el Sr. Francisco Cardona, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchísimas gracias, Sr. Presidente. Nosotros celebramos la presentación de esta PNL por el Grupo Parlamentario Popular, ya le avanzo que vamos a votar favorablemente.

También celebramos que se adhiera con su voto favorable el Grupo Parlamentario Socialista.

Y explicar un poco por qué nosotros vamos a aceptar, nosotros creemos que esta subida de tasas aeroportuarias en el fondo representa una nueva subida de impuestos, aunque sea bajo la apariencia de tasas, con un afán recaudatorio del Estado para poder dar respuesta a otros gastos que, diciéndolo en román paladino, es: lo que te doy con la izquierda te lo quito con la derecha. Entonces, claro, sí, es verdad lo que dice el Sr. Borràs, es verdad, que estamos hablando de cantidades mínimas, pero, claro, una cantidad mínima por aquí y una

cantidad mínima por allá, la ecotasa por acullá, al final representa un mucho para los ciudadanos.

Y entonces yo creo que estamos todos alarmados con la competencia, por ejemplo en el sector turístico, ya que la mayoría de turistas vienen en aviones, pues, estamos alarmados con la competencia que representan Turquía, Egipto, Túnez..., claro, si nosotros seguimos aumentando tasas aeroportuarias, si seguimos sumando la ecotasa, bueno, al final pues eso, pues vamos sumando, vamos sumando y al final representa un mucho, ¿no?

Por tanto, nosotros..., bueno, y si a todo eso encima le sumamos el observatorio del Sr. Borràs, que seguro que nos costaría un buen dinero, pues entonces todavía sumamos más gasto a todo eso. Por tanto, nosotros vamos a votar favorablemente a la PNL del Grupo Parlamentario Popular, celebramos que la hayan presentado, creemos y estamos convencidos que se debe apoyar esta PNL y, como dije antes, también celebro que se una a ello el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, té la paraula el Sr. Ferran Rosa, per un temps de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President. Crec que aquesta PNL serveix per constatar diverses coses, la primera és que el Partit Popular i el Sr. Jordi López han constatat què és AENA i s'han temut que AENA és una empresa, que és ver que està participada parcialment per l'Estat o majoritàriament per l'Estat, però que no deixa de ser una empresa que escanya aquesta terra i que ens escanya, ho ha fet històricament, però ho ha fet particularment des de la privatització parcial que va introduir el Sr. Rajoy, perquè la privatització parcial al que ha conduït és que la recerca principal que té AENA no és la cobertura de les necessitats dels passatgers i, en concret, dels residents d'aquesta terra, sinó els guanys econòmics i per això té els dividendes que té anualment, i per això recerca, any rere any, augmentar les taxes i augmentar els guanys. I per això, quan entrem a l'aeroport de Palma entrem en un *duty free* ple d'alcohol i ple de tabac, independentment que hi hagi infants o no, perquè ens toca un peu completament, i per això entrem en un aeroport que és, bàsicament, un centre comercial, en lloc de plantejar-nos quina és la política aeroportuària i si es cobreixen les necessitats reals del transport dels illencs.

Jo els deman al Partit Socialista i al Partit Popular que, més enllà que avui s'aprovi aquesta PNL, que facin un esforç de convèncer els seus companys que tenen al Congrés dels Diputats i que, governi qui governi a l'Estat, iniciïn la transferència o la cogestió aeroportuària, perquè el que no pot ser és que depengui d'un consell d'administració a Madrid la porta d'entrada a aquesta terra i, per tant, també la principal font d'economia d'aquesta terra.

A mi igualment em sorprèn la iniciativa per diversos motius, i m'ha agradat sentir-lo, Sr. López, perquè si un llegesc la PNL, jo el que n'extrec és que li preocupen més els passatgers que vénen aquí a fer turisme que els residents que necessiten la mobilitat per anar a una altra illa, perquè hi tenen un negoci o per veure un familiar o per anar a la península a estudiar o pel motiu que sigui. Ho dic més que res, perquè si un llegeix la seva PNL, diu: això pot encarir els paquets turístics dels visitants de les Illes i també afectar els residents, malgrat el descompte del 75%, és a dir, primer, els turistes, després els residents.

Després, a mi em sorprèn el darrer paràgraf que diu, la referència al Govern de Rajoy. diu: "També cal recordar les administracions exteriors nacionals del Partit Popular, en un context de greu crisi econòmica i social varen apostar per l'encertada estratègia de davallar les taxes aeroportuàries com a mesura d'incentiu", devia ser l'única taxa que baixaren, perquè les taxes universitàries les varen apujar, els preus dels bitllets de RENFE els varen apujar, els impostos els varen apujar, els copagaments sanitaris els varen apujar, els copagaments farmacèutics els varen apujar; però, bé, aquesta sí que estimulava de qualque manera l'economia i, per tant, l'havien de defensar.

També em sorprèn, perquè el seu govern a l'Estat va ser el primer que va impulsar la retallada del descompte de resident i que no va ser fins que el Sr. Bauzá li va dir: escolti, no passam per aquí. Ho dic, més que res, jo crec que les coses està bé defensar-les, però crec que hem de ser un poc coherents amb la història i amb el que hem fet com a grup polític, o com a partit polític. Jo estic convençut que vostè vol defensar aquesta moció i que això el preocupa, el que no tenc tan clar és que si governàs el Sr. Feijóo no defensaria això; de la mateixa manera que crec que és lloable que el Sr. Borràs doni suport a això, independentment que ara mateix governi el Sr. Sánchez a La Moncloa, perquè tradicionalment ens tenen acostumats al contrari, és a dir que, en funció de qui governa a Madrid, fem una cosa o l'altra.

En aquest sentit, nosaltres hi donarem suport, però hi donam suport sobretot perquè el que ens preocupa és la mobilitat dels residències i la possibilitat dels residents de desplaçar-nos.

Després, vagi per dit que si ens preocupa el turisme, li dic, Sr. López: no es preocupi, tenim 17 milions de turistes enguany, mai no hi ha hagut tants turistes en aquesta terra, encara que hagin pujat el preu del querosè el qual, per cert, no té impostos, vostè paga més per omplir el dipòsit del seu cotxe que un avió per omplir el dipòsit amb el querosè. Això també és una cosa que ens hem de plantejar, és a dir, a qui carregam el mort dels impostos, si al ciutadà o a les empreses.

Nosaltres, en aquest sentit, hi donarem suport, com he exposat, principalment, perquè ens preocupa la mobilitat dels ciutadans, crec que hem de ser capaços de treballar en aquesta línia al llarg de la legislatura i, sobretot, jo els deman aquest compromís, que, passi el que passi amb el Govern de l'Estat, impulsin la cogestió aeroportuària, perquè ens hi va el futur d'aquesta terra. Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula la Sra. Cristina Gómez per un temps màxim de cinc minuts.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. López, menorquí, doble insularitat, ningú no ens ha de venir a explicar, ens trobam a l'avió els matins. Jo li demanaria si podem votar per separat les dues... té com a dos punts. I li explicaré per què li faig aquesta proposta, li votaré que sí, sens dubte, al segon, però li explicaré per què li votaré en contra del primer: i és que jo crec que en els territoris que no són insulars els avions haurien de començar a ser el pla B, C o Z, i crec que s'haurien d'incentivar mitjans de transport, que no són precisament els avions, que són molt més contaminants, etc.

Crec que a nivell peninsular s'han de s'han de començar a incentivar, per exemple, açò ja succeeix a Europa, que els trasllats de manco d'una hora i mitja o dues pràcticament es prohibeix que s'agafin els avions i que es facin per tren.

I crec que, bé, que si pugen les taxes aèries en els territoris peninsulars d'alguna manera a mi ja em va bé amb el que pens que ha de succeir amb la mobilitat; òbviament, nosaltres no som peninsulars i si s'apugen, demanaria que fos excepcional.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per tancar el debat, té la paraula, per part del Grup Parlamentari Popular, el Sr. López, per un temps màxim de cinc minuts

EL SR. LÓPEZ I RAVANALS:

Moltes gràcies, Sr. President. Sr. Borràs, estic d'acord que és un import petit, però qualsevol import que es pugui estalviar al ciutadà de pagar, sigui 0,46, 0,8 o sigui 0,15, ben estalviat està, i més quan és una empresa, és cert que semipública, però que és una empresa que no està en cap moment econòmic dubtós i que es troba en total benefici.

També no és menys cert que té les tarifes, com vostè bé ha dit, més barates d'Europa per un per un tema molt concret, perquè nosaltres necessitam, aquest país la major indústria que té el turisme, i necessitam mantenir-lo.

Sr. Rosa, jo he viscut..., jo no sé quants d'anys té vostè, jo el veig molt positiu amb el turisme, i, bé, sembla *que nos compran los roscos antes de tenerlos*, jo he viscut dues crisis turístiques de petit a Menorca, que mitja Menorca ha passat gana, una va ser després del *famoso mundial* d'Espanya, que ens van tornar bojós, que mitja Menorca es trobava en venda, i després una altra en què hi va haver molt d'atur. Estic d'acord que el turisme s'ha de regular, estic d'acord que s'ha de gestionar, però m'espanta de vegades o quan els veig a vostès tan positius en què, facem el que facem, vindrà el turisme. Jo crec que el turisme s'ha de mimar i, alerta!, dic que s'ha

gestionar, eh!, no dic que obrim açò, però els 17 milions d'enguany no voldria veure què ens passaria si fossin aquí 14 milions, molts llocs de feina de famílies quedarien al carrer i, aleshores, ploraríem, que és el que va passar aquí, fa set o vuit anys, el 2007, el 2008, el 2009...

Miri, jo era directiu d'una companyia i vostè fa així..., jo, no sé si per gràcia o desgràcia, ja començ a tenir els meus anys, és molt trist quan la gent..., jo, a més, era director de recursos humans d'Europa, quan la gent et pica una porta i està disposada a fer feina sense contracte, amb contracte o com sigui, i açò jo ho he viscut, tristament eh!, tristament. I no voldria mai que tornés a passar! És a dir que quan parlem del turisme, jo entenc la seva postura, però també hem de parlar amb molta més coherència, d'acord?

Després, crec que vostè ha llegit el que ha llegit, ho ha interpretat com ho ha interpretat, però ha escoltat el que ha volgut. Jo, quan parl de turisme, nosaltres vivim del turisme, gran part de la població d'aquestes illes fa feina en turisme, directament o indirectament; jo tenc una amic a Maó, d'una família de prou doblers, que un dia em va dir: jo no visc del turisme; i li vaig començar a dividir com ells duen la gestió, i un o té una casa llogada o té una botiga..., és a dir, tots, directament o indirectament en vivim. Per açò jo quan deman pel turisme, pel comerç, per la indústria, si vostè m'hagués escoltat de ver, jo he demanat turisme, comerç, indústria, agafa, menys el funcionariat, agafa la resta de la població. I el funcionariat, podem pagar i tenim el nombre de funcionaris que tenim, gràcies que l'economia funciona, perquè si no poguessin mantenir el sistema n'hauríem de reduir el nombre.

Jo els ho agraesc moltíssim, i a Cristina, estam alineats, accept la votació separada, faltaria més; jo agraesc moltíssim que l'aprovem, però ho repetesc, ha estat una anàlisi molt social, no ha estat per a res una anàlisi econòmica, ni una anàlisi de (...) del nombre del turisme, ni 17 milions, ni 18, ni 14; es a dir, nosaltres tenim una economia en aquest moment productiva, que és la que és, i alerta!, facem feina per abaratir la cohesió que tenim, però en aquest moment la cohesió econòmica que tenim, per gràcia o desgracia, ho vulguem veure o no ho vulguem veure, és aquesta, tots, fins i tot els funcionaris a Balears, avui per avui, un 80%, i em qued curt, viuen gràcies al funcionament de l'economia i som un país turístic. Abaratim el sistema, fem-ho tots junts i podrem aconseguir moltes coses tots junts, enlloc de barallar-nos, n'estic segur, però jo li deman, per favor, que quan jo li parl no escolti el que vol escoltar, sinó que també escolti el que he dit.

Els agraesc moltíssim a tots el suport a aquesta PNL i quan el president ho cregui oportú, passam a la votació.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé, gràcies, Sr. Diputat. Acabat el debat, passarem a votar la Proposició no de llei RGE núm. 4085/23, per separat, primer votarem el punt 1.

Vots a favor? 12 vots a favor.

Vots en contra? 1 vot en contra.

Per tant, aquest punt queda aprovat per 12 vots a favor i 1 vot en contra.

Passam a votar el segon punt de la PNL.

Vots a favor?

No hi ha vots en contra ni abstencions.

Per unanimitat queda aprovat aquest segon punt de la proposició no de llei RGE núm. 4085/23, relativa a rebuig de la pujada de les taxes aèries.

I no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Gràcies a tots.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS