



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 62

Pág. 1

SOBRE INSULARIDAD

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ ANTONIO VALBUENA ALONSO

Sesión núm. 4

**celebrada el miércoles 27 de noviembre de 2024
en el Palacio del Congreso de los Diputados**

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Modificación del orden del día	2
Comparecencia del director de Gaia Consultores Insulares (Gortazar Díaz-Llanos), ante la Comisión Mixta sobre Insularidad, para informar sobre el análisis de la capacidad de carga de las islas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 223/000004 y número de expediente del Senado 715/000095)	3
Proposiciones no de ley:	
— Para extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios insulares a los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001028 y número de expediente del Senado 663/000067)	11
— Relativa a garantizar que, en la anunciada reforma del sistema de financiación autonómica, en ningún caso se computen ni se integren los ingresos del bloque de financiación canario dentro del sistema, así como que dicha reforma se debata en el seno de la Conferencia de Presidentes y del Consejo de Política Fiscal y Financiera, a efectos de garantizar el cumplimiento efectivo del artículo 138 de la Constitución española. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/000966 y número de expediente del Senado 663/000057)	16
— Moción por la que se insta a las Administraciones competentes a declarar las correspondientes zonas de mercado residencial tensionado en las Illes Balears y la consiguiente aplicación del índice de precios de referencia para el mercado del	

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 2

alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001069 y número de expediente del Senado 661/000570)	21
— Sobre un IVA diferenciado para las Illes Balears. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001023 y número de expediente del Senado 663/000066)	26
— Moción por la que se insta al Gobierno a restablecer el convenio de carreteras con los consejos insulares de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera (Illes Balears) para realizar las inversiones necesarias en materia de mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias, así como a su financiación. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001228 y número de expediente del Senado 661/000664)	30
Proposiciones no de ley. (Votación)	34

Se abre la sesión a las seis y cinco minutos de la tarde.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece damos comienzo a la sesión de la Comisión Mixta sobre Insularidad, que ha sido convocada con el orden del día que les ha sido remitido. Previamente, quiero señalar varios aspectos. En primer lugar, se va a producir una modificación, si no tienen ningún tipo de problema, por consideración personal hacia la portavoz del Grupo Socialista. Inmediatamente después de la comparecencia, trataremos la moción del Grupo Parlamentario VOX, porque he consultado con VOX y no tiene ningún tipo de problema para el adelanto de esta iniciativa que es la cuarta. Por tanto, inmediatamente después de la comparecencia, pasaremos a sustanciar la cuarta proposición no de ley del orden del día; y, si tampoco tienen ningún tipo de problema, pasaríamos la segunda para el final, porque la portavoz del Grupo Socialista que lleva ese punto no está presente. Por tanto, la segunda la trataríamos en último lugar.

Asimismo, quisiera poner en conocimiento de la comisión que ha habido un malentendido entre los servicios de ambas Cámaras, del Senado y del Congreso de los Diputados, a la hora de admitir a trámite las enmiendas presentadas a las mociones que están en el orden del día. Como ustedes saben, inicialmente el Reglamento que opera para el funcionamiento de esta comisión es el Reglamento del Senado, al estar la Presidencia residida en el Senado. No obstante, los servicios del Congreso de los Diputados han trasladado a los diputados que son miembros de la comisión mixta que el plazo para la presentación de enmiendas finalizaba en el día de hoy, creo recordar que a las doce del mediodía. Por tanto, no es un error atribuido o achacable a las formaciones políticas, sino que es un error achacable a los servicios de las Cámaras. No quiero personalizar en el Congreso de los Diputados, sino de las Cámaras en general, porque esta es una comisión mixta. Reunida la Mesa hemos entendido que lo mejor, en aras de facilitar el debate, es aceptar esas enmiendas, debido a que no ha sido un error achacable a las fuerzas políticas, porque incluso me consta que esas enmiendas les han sido remitidas con antelación. Estos son los dos elementos previos que quería señalar.

Comenzamos con la aprobación del acta de la comisión anterior, del pasado 13 de junio, que les ha sido remitida. ¿Tienen algún comentario a la misma? **(El señor Marqués Palliser pide la palabra).**

El señor **MARQUÉS PALLISER**: Buenas tardes, señor presidente.

No tiene que ver con el acta, pero, desde el Grupo Popular, queremos hacer constar una cosa. Tras la Junta de Portavoces de la semana pasada nos hemos enterado de que la plataforma «Insularidad Digna», que nuestro grupo ha pedido que comparezca en esta comisión para explicar los problemas que tienen los funcionarios en Baleares, fue avisada para que tuvieran la previsión de comparecer esta semana en la comisión y luego se ha anulado. Se trata de gente que tiene sus agendas y que ya tenía sus billetes comprados. Le pedimos, señor presidente, ya que nos enteramos de esto en la Junta de Portavoces, un poco más de previsión, porque como Cortes Generales que somos creemos que damos

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 3

una mala imagen. Seguramente, si convocáramos esta comisión con un poco más de asiduidad no pasarían estas cosas, pero, sobre todo, quiero dejar constancia de esto que ha pasado con esta plataforma, que es la que nos lo ha hecho llegar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Tomamos nota y, evidentemente, les remitiremos un escrito de disculpa. **(La señora Delgado-Taramona Hernández pide la palabra).**

La señora **DELGADO-TARAMONA HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que no me he enterado muy bien cómo se va a desarrollar el orden del día. ¿Lo podría repetir?

El señor **PRESIDENTE**: Sin problema ninguno.

En primer lugar, sustanciaremos la comparecencia; después en el debate y votación de las mociones, la primera moción que se va a tratar es la que aparece la cuarta, como punto número 5, que es la del Grupo Parlamentario de VOX, y seguiremos con el orden que está establecido, a excepción de que la que aparece como punto número 3 en el orden del día la trataríamos al final. Es decir, siguiendo el orden de las proposiciones, primero trataríamos la cuarta, después la primera, luego la tercera, seguidamente la quinta y finalizaremos con la segunda.

Lo repito si quieren. Primero trataríamos el punto número 5, después el punto número 2, luego el número 4, seguidamente el número 6 y, finalmente, el punto número 3, con la numeración actual del orden del día.

Como decía, respecto al acta de la sesión anterior, entiendo que no hay ningún tipo de comentario. **(Pausa)**. Por tanto, la podemos dar por aprobada.

COMPARECENCIA DEL DIRECTOR DE GAIA CONSULTORES INSULARES (GORTAZAR DÍAZ-LLANOS), ANTE LA COMISIÓN MIXTA SOBRE INSULARIDAD, PARA INFORMAR SOBRE EL ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DE CARGA DE LAS ISLAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 223/000004 y número de expediente del Senado 715/000095).

El señor **PRESIDENTE**: Pasaríamos al siguiente punto, que es la comparecencia del director de Gaia Consultores Insulares, don Luis Gortazar Díaz-Llanos, a petición del Grupo Socialista, agradeciéndole que asista a esta sesión. Como ustedes saben, en la Junta de Portavoces se estableció que, en primer lugar, intervendrá el director de Gaia Consultores Insulares, por un tiempo de quince minutos, después habrá un turno por parte de cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios durante tres minutos, para hacer las consideraciones que estimen oportunas, y finalizará el director de Gaia Consultores Insulares, el compareciente, por un último turno de diez minutos.

Por tanto, le cedo la palabra a don Luis Gortazar Díaz-Llanos, por un tiempo de quince minutos.

El señor **DIRECTOR DE GAIA CONSULTORES INSULARES** (Gortazar Díaz-Llanos): Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la invitación para hacer una exposición sobre la capacidad de carga turística, que es un tema que nuestra empresa lleva trabajando veinte años en Canarias y que ahora mismo consideramos que es un elemento clave para las políticas turísticas, especialmente en las islas. Intentaré ser breve y claro, porque lo que vamos a hacer nosotros es una exposición técnica. Nosotros recibimos el año pasado una petición del Cabildo de Lanzarote para realizar un estudio sobre la capacidad de carga turística en la isla, en la línea de hacer un análisis sobre la posibilidad de declarar Lanzarote como zona saturada. Nosotros, previamente, hace ya casi veinte años —uno cuando mira atrás a veces dice: ¡Caramba!, mira que ha pasado el tiempo—, habíamos hecho un trabajo sobre la metodología de la capacidad de carga turística para aplicarlo en Canarias a comienzos del siglo, en torno al año 2004 o 2005, cuando estaba vivo el debate de lo que se llamó la moratoria, que fueron las Directrices de Ordenación del Territorio y del Turismo. Nosotros recibimos un encargo técnico del Gobierno de Canarias, a través de una adjudicación de concurso público, para realizar un estudio con una metodología sobre la capacidad de carga para los futuros desarrollos urbanísticos y turísticos.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 4

Posteriormente, también hemos hecho otros trabajos relacionados con la capacidad de carga en espacios naturales protegidos y sobre cosas más concretas.

¿Qué es la capacidad de carga turística? La capacidad de carga originariamente era un término que se usaba en el ámbito ganadero para calcular cuántos animales podían pastar en una zona, en un pastizal, y que este no desapareciera. Desde hace aproximadamente veinticinco años, el término de capacidad de carga turística ha empezado a aplicarse al análisis sobre las políticas turísticas, precisamente sobre las estrategias y sobre los desarrollos territoriales asociados al turismo. La Organización Mundial de Turismo define la capacidad de carga turística como el máximo número de turistas que pueden estar en un territorio sin causar daño —daño en un sentido amplio, ahora lo explicaré un poco mejor— y, al mismo tiempo, sin que la propia experiencia del turista sea insatisfactoria. En estos momentos la capacidad de carga turística ha pasado a convertirse en un instrumento técnico para medir la sostenibilidad turística, o sea, las políticas de sostenibilidad turística, especialmente, entorno a destinos y a estrategias, que normalmente tienen que habilitar contenidos de capacidad de carga turística. Ahora bien, ¿qué es la capacidad de carga turística? No es un concepto sencillo, no es un número mágico, no es llegar a un sitio y decir la capacidad de carga turística es esta.

La capacidad de carga turística es un tema multisectorial y se compone de nueve subtipos. En primer lugar, hay una capacidad de carga física, que se refiere a la capacidad espacial y a la capacidad territorial del destino. En nuestro caso de la isla, que es un concepto que se aplica con mucha claridad al ser la isla un sistema cerrado. Aquí, por ejemplo, se analiza la saturación de playas, los problemas en el espacio litoral y temas de este tipo.

Luego está la capacidad de carga ecológica. Aquí estamos hablando de las afecciones medioambientales referidas a la naturaleza. Por ejemplo, la presión sobre especies naturales protegidas y la presión sobre la funcionalidad de los ecosistemas. En Canarias esto se entiende muy claro. Hay una polémica enorme en Tenerife, porque hay un desarrollo turístico en el que ha aparecido una especie que se llama *Echium triste*, la viborina. Ha aparecido en una zona donde se va a hacer un desarrollo turístico, que no había aparecido en los estudios ambientales previos, y entorno a la aparición de esta especie se ha montado un problema importante, porque está en el catálogo regional de especies amenazadas. Este es un ejemplo claro.

Capacidad de carga de los recursos ambientales claves. Aquí estamos hablando fundamentalmente de agua, energía y residuos. En el caso de las islas —y especialmente en las Canarias— el binomio agua-energía es clave, porque en las principales islas turísticas el agua que se consume es agua industrial o artificial, es decir, es agua desalada. Por tanto, con un consumo importantísimo de combustibles fósiles, ya que en Canarias estamos todavía en torno al 80% de combustibles fósiles y con una penetración en torno al 20% de renovables y en el caso, por ejemplo, de la isla de Lanzarote, que fue donde hicimos nosotros el estudio, estaba todavía por debajo del 15%. Después está el delicadísimo tema de la gestión de residuos. Esto lo sabe bien el presidente de la comisión, que fue consejero de Medio Ambiente en el Gobierno de Canarias, cuando se realizó el Plan de Residuos de Canarias, para lo que colaboramos con la Administración. Ahí hay un problema muy grave en todas las islas, en primer lugar, porque hay problemas para cumplir con la normativa comunitaria y, en segundo lugar, porque el territorio está muy tensionado y es especialmente complicado la gestión de los residuos, aunque esto pasa desgraciadamente en todas las islas. Además, hay otra cuestión que es clave, que es que Canarias está a la cabeza del Estado en generación de residuos por habitantes. Estamos por encima de los 500 kilos por habitante y año, y eso se debe principalmente al impacto de la industria turística. Además, esto ya lo hemos comprobado fehacientemente, porque en la época del COVID, cuando tuvimos cerrado completamente el sector turístico, el descenso que hubo en la producción de residuos fue tremendo y hubo una variación muy importante en las tasas de reciclaje.

Capacidad de carga sobre las infraestructuras. Esta es la capacidad alojativa que tiene el destino y, además, aspectos como la red de saneamiento, la red de abastecimiento y la red eléctrica, que son todos factores limitantes. Ahora mismo, hablo del caso de Canarias, evidentemente, que es el que conozco, todas las islas tienen tensiones muy importantes en los sistemas eléctricos, quitando Lanzarote y Fuerteventura, que están interconectados, los demás son todos sistemas aislados y, por tanto, son sistemas muy vulnerables y que tienen muchas dificultades de mantenimiento.

Capacidad de carga social. Aquí tocamos un tema que, además, ahora es muy trascendente, que es la tolerancia al turismo: el empleo, la renta, los beneficios, el empleo foráneo y el impacto sobre los servicios. Todo el problema que tenemos ahora es que, desgraciadamente, se ha desarrollado —no quiero

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 5

hablar de turismofobia, porque creo que hay que ser muy prudente con lo que se dice— un cierto distanciamiento en la sociedad respecto al turismo que, desde luego, es el principal vector económico y nadie lo sabe mejor que las islas de Fuerteventura y Lanzarote, porque este las ha sacado de una situación de marginalidad económica absoluta. Ahí tenemos un reto importante que está relacionado con la capacidad de carga.

La capacidad de carga psicológica o de percepción. Aquí lo que se analiza es el nivel de satisfacción que hay con el destino del visitante, de los agentes y de la población local. Este es un elemento clave desde hace, a lo mejor, quince o veinte años. Ahora para venir a la comisión, evidentemente, he estado repasando, sobre todo, el trabajo que hicimos hace quince años y en aquel momento estos aspectos de la capacidad de carga social y psicológica no estaban tan marcados, pero no saben la importancia que tienen ahora.

Capacidad de carga económica, que está relacionada con la capacidad de las Administraciones para dar respuesta a los requerimientos del sector turístico.

Capacidad de carga del mercado, es decir, nuestra oferta y la demanda casan o vamos camino de una obsolescencia, de una mala opción del destino, de una pérdida de competitividad, con todos los problemas que lleva aparejado.

Capacidad de carga de los recursos tecnológicos. Aquí hay otro tema clave que es, en primer lugar, la capacitación, la formación y la penetración de la digitalización en el sector turístico.

Digamos que todo este conjunto de elementos nos da una idea de la complejidad, primero, que tiene el turismo como sector económico, su influencia social y su influencia sobre el territorio, pero también hay otro aspecto, que es muy importante, que es avanzar hacia nuevas estrategias de sostenibilidad turística, especialmente, como en las islas Canarias, que prácticamente todas tienen un 50% del territorio declarado espacio natural protegido, con lo cual el suelo disponible para otro tipo de desarrollos económicos es limitado. Esto es muy importante. Además, la capacidad de carga turística es muy importante para las islas, ¿por qué? Porque, si hay algo que tienen las islas, no solamente desde el punto de vista turístico, sino desde cualquier punto de vista, es la vulnerabilidad. Creo que solo con pensar lo que pasó en La Palma con la erupción de hace un par de años, un 10% del territorio desaparecido y un impacto, no solo económico, sino social y psicológico brutal. Esos factores de vulnerabilidad hacen a las islas territorios en los que cualquier tipo de gestión debe ser muy prudente. Hay que ir un poco al principio de prudencia, que viene especialmente en las directivas de la Unión Europea sobre los temas ambientales, pero que es trasladable a otros. Desde este punto de vista, los factores de vulnerabilidad son: el reducido ámbito insular; el ejemplo que he comentado del tema eléctrico; no hay economías de escala; al mismo tiempo, son territorios que tienen un alto grado de apertura económica —Canarias tiene su REF, su Régimen Económico y Fiscal y tiene una zona ZEC, una zona de libre comercio, para el establecimiento de empresas con una fiscalidad muy favorable—; una dependencia de una gama muy limitada de exportaciones, en Canarias prácticamente en el sector agrícola es el plátano y alguna cosa más, porque el tomate ha desaparecido, aunque también hay un rubro de exportación asociado al fenómeno turístico como, por ejemplo, los coches de segunda mano, que sacan las empresas de *rent a car*, que es un elemento muy importante, curiosamente; una dependencia energética absoluta; el aislamiento y el alejamiento, que creo que está muy bien recogido en el término de ultraperiferidad, del que cada día se habla mucho —y es un tema muy importante especialmente para los que no viven en las islas capitalinas, de la doble insularidad, porque no solamente son territorios alejados y aislados, sino que, dentro del propio archipiélago, están las dos islas de Gran Canaria y Tenerife y el resto de las islas tienen una dependencia de estas islas principales, por lo que hay una doble insularidad—; la fragilidad de los ecosistemas, la respuesta que tiene que haber a esta vulnerabilidad es la resiliencia, que es la capacidad de volver al equilibrio, y probablemente ese es el principal reto que hay que tener en las políticas: ser capaces de hacer políticas resilientes. Porque todos los documentos de análisis que existen ahora mismo reconocen que en Canarias la capacidad de carga turística está superada. Hay documentos incluso del año 2001 o 2002 que ya abundaban en esa idea. Hay un biólogo ya retirado, el profesor Antonio Machado, que durante un tiempo estuvo dedicado al estudio de la capacidad de carga. El sacó un modelo muy interesante, que lo llamaba el 20-20, que decía que no debía de haber más de un 20% de presión turística respecto a los habitantes del territorio y que no debía de haber nunca más de un 20% de impacto turístico en un lugar concreto, o sea, en un municipio, y evitar las concentraciones. Eso está recogido en el Plan Insular de Ordenación de El Hierro, que es el único que lo tiene recogido, que ya refleja que desde hace más de veinte años estamos con ese problema.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 6

¿Cuál es la situación ahora mismo en Canarias y Lanzarote respecto al tema de capacidad de carga? El primer problema es que hay una ausencia de datos de calidad para hacer un análisis global, de toda esa lista de esos nueve conceptos de capacidad de carga. Seguimos teniendo un problema, que es la dimensión cuantitativa del turismo, y es que hay un enfoque al aumento permanente de llegadas. Por ejemplo, en el caso de Lanzarote, lo digo porque lo tenemos muy estudiado del año pasado y tenemos los datos. La planificación aeroportuaria estaba con horizontes que llegaban a los 14 millones de llegadas al año. Ahora mismo Lanzarote está en 2 millones y pico, o sea, 14 dividido entre 7, porque realmente estamos hablando de que siempre hay un movimiento doble. Si nosotros hacemos unas infraestructuras pensadas para ese tráfico, evidentemente se va a acabar tirando del sistema.

También hay una inquietud social por el impacto del turismo. Ha habido una serie de manifestaciones que, además, han preocupado muchísimo al sector, especialmente al sector empresarial, con toda la razón, porque están generando un caldo de cultivo que, desde luego, no pinta bien. No pinta bien, porque poner en discusión tu principal sector económico, al final, no es inteligente y va a llover sobre nuestro propio tejado. Después hay signos inquietantes...

El señor **PRESIDENTE**: Mire el tiempo que le queda.

El señor **DIRECTOR DE GAIA CONSULTORES INSULARES** (Gortazar Díaz-Llanos): Para acabar, hay una serie de signos inquietantes en todas las islas turísticas que lo que reflejan es que ya estamos abriendo las costuras del sistema. En Lanzarote, las colas para entrar al Parque Nacional de Timanfaya; en Gran Canaria, el cabildo va a cerrar el Roque Nublo, que es el principal atractivo de la zona de cumbres, para poner una lanzadera, porque hay una presión brutal; en Tenerife, también han cerrado el Teide, porque hay unos problemas tremendos con la gente que sube sin equipamiento; la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga, que es uno de los sitios más visitados, lleva un año en estado de colapso; en la isla de Fuerteventura hay un pueblito que se llama Ajui, que hace veinte años podías ir y estar con tres personas y ahora mismo soporta diariamente a cientos de personas sin ningún control, y los ejemplos suceden por todos los lados.

Para concluir, la capacidad de carga turística es un concepto técnico que sirve para hacer análisis sobre el potencial de un territorio, para dar calidad al visitante y para mantener un buen nivel de vida de la población local y contener el impacto del turismo sobre los factores ambientales y territoriales. De tal forma que el turismo pueda ser una actividad sostenible, tanto para la empresa, para la población local, como para que los turistas que acuden se lleven una experiencia satisfactoria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gortazar.

Pasamos al turno de portavoces, tienen tres minutos cada uno de los grupos.

En primer lugar, tiene la palabra el portavoz de Coalición Canaria, el señor Sanginés Gutiérrez.

El señor **SANGINÉS GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al ponente la exposición, que ha versado fundamentalmente sobre el punto de vista territorial en la isla de Lanzarote, donde hizo su estudio. Efectivamente, comparto la situación de que hay muchos aspectos que están saturados, que tienen que ver con lo que usted decía: con los residuos, con el agua y con el medio ambiente; fruto de muchos años de desarrollo turístico con distintos gobiernos. Ese informe lo elaboró usted al final del pasado mandato, con un Plan Insular del año 1991, que todavía prevé el desarrollo de muchas más camas que no se han actualizado.

Quería abundar en un concepto que estaba en ese informe, que es el de isla saturada. Hablo de memoria, porque no he tenido ocasión de repasarlo. Respecto de la declaración de este concepto de isla saturada, si no me falla la memoria, el propio informe decía que no tenía ningún efecto práctico como tal, por cuanto no existe esta figura en el ordenamiento desde un punto de vista formal o legal. La pregunta que le hago es si existe, si tiene alguna utilidad práctica, o si, más allá de un gesto político, desde ese punto de vista, hoy por hoy, declarar o no una isla saturada no deja de ser un brindis al sol.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Por el Grupo Euskal Herria Bildu. **(Pausa)**. No está el portavoz.

Por tanto, pasaríamos al Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, señor Chinaa Correa.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 7

El señor **CHINEA CORREA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías, y buenas tardes también al compareciente. Muchas gracias por participar hoy en esta Comisión Mixta sobre Insularidad y también por el interés y la profundidad de sus propias reflexiones, traducidas a la situación de la isla de Lanzarote a la que se refiere el documento elaborado por Gaia Consultores. Después de leerlo y de escucharle en la tarde de hoy, se trata de una realidad propia de aquellas islas que han experimentado un mayor crecimiento de la actividad turística —usted lo ha comentado—, asociado a ese incremento de la población residente y, por tanto, también de la demanda de los servicios esenciales y de la propia ocupación del territorio.

El término que propone, que es la saturación, centrándome en su estudio, plantea ese debate de gran calado que, por supuesto, está presente hoy en el debate público de la isla de Lanzarote, con visiones diferentes —es verdad—, aunque no todas ellas contradictorias. Este es un debate que, desde la cercanía que nos otorga nuestra condición común de canarios y de canarias, respetamos y que, por supuesto, corresponde a la sociedad de Lanzarote en su conjunto, incluyendo también a los representantes públicos de esta comisión. El gran sueño de César Manrique no era otro que el respeto de manera excepcional por la isla, por supuesto, de manera compatible con esa prosperidad económica bien distribuida y de igualdad de oportunidades, y el respeto también, por supuesto, a la identidad capaz de convivir con esa influencia que viene del exterior. Creemos que ese sueño está vigente hoy en día. Usted, como canario, como investigador y como periodista conoce perfectamente la realidad de Canarias y conoce también lo que define internamente nuestra propia singularidad interna.

Por todo esto, quería pedirle que nos hiciera una pequeña reflexión —aunque ya ha dado algunas pinceladas en su intervención— sobre los posibles cambios y que nos diera otras recomendaciones para otras islas que viven situaciones diferentes y, en algunos casos, incluso opuestas a la que ha descrito en la isla de Lanzarote. Es el caso de las islas más occidentales de Canarias —La Palma, La Gomera y El Hierro—, en las que estamos acometiendo el reto de combatir la regresión demográfica y el envejecimiento de la población, un caso bastante singular en lo que podemos entender como la Canarias vaciada. Ustedes han trabajado sobre el territorio en diversos proyectos y nosotros también hemos trabajado en la isla de La Gomera. Usted ya ha comentado en su intervención la necesidad de llevar a cabo acciones para contribuir al desarrollo sostenible de las islas verdes y, por supuesto, desde esa convicción que tenemos los que vivimos allí de la necesidad de ofrecer una nueva mirada hacia el futuro de estas islas capaz de ofrecer un desarrollo endógeno real y, por supuesto, respetuoso con los valores naturales, pero también compatible con el progreso de la población. Lo mismo puedo decir sobre otras medidas fiscales y que promueven el desarrollo local, en sintonía con nuestra propia identidad y las expectativas de la población de estas tres islas. Creemos que todas las voces tienen bastante que decir en este debate específico para las islas verdes. Por eso, si fuera posible, nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Muchas gracias por comparecer aquí en la tarde de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, senador Chinaea.
Pasamos al Grupo Parlamentario VOX.

El señor **CAMPOS ASENSI**: No haremos uso del turno, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, señora Corujo Berriel.

La señora **CORUJO BERRIEL**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, comienzo mi intervención agradeciendo al compareciente su disponibilidad para participar en esta comisión y, al mismo tiempo, también quiero felicitarle por la claridad en su exposición.

En cuanto a la saturación turística como término, como bien sabe, se cita en la Ley 4/2017, de 17 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en el artículo 100.2. También en el debate sobre el estado de la nacionalidad canaria, en el año 2023, se aprobó por unanimidad una resolución para que se detallara de una forma más exhaustiva el concepto de saturación turística. Hoy la saturación turística, como tal, en las islas, en las ciudades, en las urbes y, sobre todo, en los espacios naturales está provocando, como bien saben, un gran malestar en los residentes, que sufren las consecuencias o los cambios permanentes en sus estilos de vida, también en su bienestar social, en el acceso a los servicios públicos y también a los bienes comunes. La economía de plataformas —hago referencia a ellas, especialmente, a la del alquiler vacacional— ha distorsionado de forma brutal los

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 8

espacios urbanos, también la convivencia en los edificios y el espacio público, y ha dejado —fíjense— sin efecto tanto la planificación urbanística, como también la sectorial turística. Al mismo tiempo, este es el drama que ha expulsado a las familias y a los trabajadores de sus barrios por el encarecimiento absolutamente disparatado del alquiler. Canarias, señorías, es la segunda comunidad autónoma con mayor ratio de vivienda vacacional, 8 por cada 100 habitantes, solo superada por Baleares. En el caso de la isla de Lanzarote este dato se dispara, ya que la isla cuenta con 22 plazas de viviendas vacacionales por cada 100 habitantes. Los datos del pasado julio de 2024 decían que en la isla de Lanzarote el total de plazas turísticas y vacacionales ascienden a 100 062. Tenemos una población residente de 163 343 personas, lo que representa más de 1 plaza turística por cada 2 residentes. Paradójicamente, en el año 2023, el informe AROPE arrojaba un dato estremecedor: el 33,8% de la población canaria está en riesgo de pobreza o de exclusión social, es decir, más de 750 000 personas. Es el segundo dato más elevado de nuestro país, solo por detrás de Andalucía. Observamos cómo la ciudadanía sale a la calle manifestándose, exigiendo el control de las viviendas vacacionales, más vivienda accesible, la regulación del precio del alquiler —que lo tenemos en nuestras manos, si aplicamos la ley de vivienda aprobada por el Gobierno de España—, también se demanda una moratoria de plazas turísticas y la implantación del impuesto de turismo sostenible o ecotasa —como se ha observado, de forma exitosa en las Islas Baleares y también en Cataluña, pero que en Canarias no se quiere aplicar—, que no solo beneficiaría a la economía local, sino que también contribuiría a la restauración de algo tan básico y esencial como son los ecosistemas y una mejor gestión de los recursos hídricos.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sobrepasado el tiempo.

La señora **CORUJO BERRIEL**: Termino rápido.

Es fundamental diagnosticar esta situación para implementar las medidas correctoras. Por eso, me gustaría preguntarle al compareciente si considera necesaria la planificación, que se incluya también en la planificación sectorial y urbanística un estudio reglado de la capacidad de carga, cuál es su opinión sobre realizar un estudio de capacidad de carga para las islas, si cree que es necesario para las islas Canarias y también para las islas Baleares, en tanto en cuanto en nuestra condición de islas es mucho más fácil medir parámetros, como los flujos de visitantes, la gestión de residuos, la movilidad, el consumo energético, el consumo de agua, también el impacto que tiene sobre el paisaje, el crecimiento y la orientación de las infraestructuras. Por último, me gustaría saber cuál es su opinión sobre la necesidad de computar las plazas de vivienda vacacional dentro de las camas turísticas a la hora de calcular las plazas máximas en un destino.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Finalizamos con el Grupo Popular. Señor Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ OJEDA**: Muchas gracias.

También me sumo al agradecimiento al señor Gortazar por dedicar parte de la tarde a la Comisión Mixta de Insularidad. Después de oír su intervención, y siendo un liberal convencido, me tendrá que aclarar alguna cuestión que no me ha quedado del todo clara. Cuando usted habla de que la capacidad de carga está superada, ¿se refiere solo a Lanzarote o a toda Canarias? Porque le he entendido que el estudio al que usted se ha referido es sobre la isla de Lanzarote. Eso es importante tenerlo claro.

Por otra parte, usted también se ha referido a la saturación de las infraestructuras viarias, aeroportuarias y energéticas de todo tipo. Cuando hace veinte años yo era consejero de Política Territorial en el Cabildo de Gran Canaria, e aprobó —venía redactándose con anterioridad— el primer plan insular. Fue en el año 2004, y todavía hoy se están desarrollando instrumentos derivados de aquel plan insular. Es más, alguno todavía no se ha terminado de aprobar definitivamente. Si el plan insular se aprobó en el año 2004, se publicó a principios del 2005, y los planes territoriales empezaron a desarrollarse con posterioridad, hemos tardado casi veinte años en aprobar documentos de planeamiento, que son los que soportan después la construcción y licitación de las infraestructuras, que harían que la percepción sobre una capacidad de carga agotada fuera distinta.

Por lo tanto, quiero hacerle dos preguntas. Como portavoz del Grupo Popular en la Comisión Mixta de Insularidad, no debo referirme solo a Gran Canaria, y ahora intervendrá el portavoz adjunto con respecto a Baleares. Pero si no recuerdo mal, en la capacidad de carga, con respecto a mi isla, se hablaba

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 9

de 260 000 camas; de esto hace veinte años. La isla de Gran Canaria no tiene más de 150 000, por lo tanto, desde mi punto de vista, la capacidad de crecimiento todavía muy grande. Es verdad que cada isla es distinta, no tiene nada que ver Lanzarote con Gran Canaria o Tenerife y, por supuesto, con Baleares. Sé que la presidenta de la Comunidad de las Islas Baleares ha encargado un estudio a una serie de expertos, que además se va a aplicar y que cuenta con el apoyo de cada uno de los consells para establecer esa famosa capacidad de carga y, por tanto, el límite de crecimiento que de forma lógica debería establecerse. Por tanto, son dos preguntas. Una es si usted cree que los planes insulares son herramientas eficaces para establecer esta capacidad de carga. La segunda, cuando se refiere a la capacidad de carga total de Canarias, quiero saber si está basada en estudios o si extrapola usted los estudios de Lanzarote al resto de las islas. Y reitero mi agradecimiento por su dedicación esta tarde.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez Ojeda.

Para finalizar, por un tiempo de diez minutos, tiene un turno el señor Luis Gortazar para contestar a sus señorías.

El señor **DIRECTOR DE GAIA CONSULTORES INSULARES** (Gortazar Díaz-Llanos): En primer lugar, quiero agradecer las intervenciones.

Don Pedro, nosotros lo que hicimos fue un estudio técnico sobre capacidad de carga. Efectivamente, Lanzarote es una isla y, sin entrar en conceptos legales, en este caso consideramos que, desde el punto de vista turístico, estaba saturada, atendiendo a todos estos conceptos que le he comentado de capacidad de carga, de infraestructuras, de percepción, pero no pretendíamos hacer una declaración en ese sentido. Pero es verdad que el plan insular de Lanzarote de 1991, de Fernando Prats, fue ejemplar, porque fue el primer aldabonazo que hubo en Canarias para empezar a hablar de sostenibilidad turística, y luego vino el Programa LIFE, que se hizo para reservas de la biosfera, para estudiar todas las herramientas fiscales y normativas. Por tanto, Lanzarote ha hecho mucho. Por supuesto, son ciertas la presión social y la presión inversora, porque Canarias es un destino jugosísimo: Canarias duplica a Sudáfrica, que es uno de los principales destinos africanos, en número de turistas. Ya ese dato nos da una idea de la importancia que tenemos. En cualquier caso, nosotros no hemos hecho una extrapolación diciendo que de nuestro estudio se pudiera declarar la isla saturada, pero sí consideramos que se sientan las bases para, llegado el momento, con un estudio de mucha más profundidad —este es un estudio relativamente rápido—, podríamos analizar muchos más datos y, sobre todo, las tendencias.

Señor China, estamos con el debate de siempre, porque tenemos una especie de distopía en Canarias: tenemos cuatro islas absolutamente turísticas; dos intermedias, que son La Gomera y La Palma y, por último, El Hierro, que no tiene conexiones exteriores de ningún tipo. En el caso de las islas verdes, el modelo está claro y, en principio, no deben tener a medio plazo problemas con los desarrollos que se están haciendo. Ahora bien, lo que hay que hacer es aprender de lo que ha pasado en las otras islas para evitarlo. Personalmente, yo lo tengo muy claro. Por ejemplo, hay que evitar los grandes *resorts*, sin embargo, se están haciendo. A lo mejor no es la mejor idea, pero también es verdad que el planeamiento es el que hay y, si el planeamiento lo autoriza, pues lo autoriza. En ese sentido, es cierto que es necesario un debate sobre la capacidad de carga con más carga de profundidad —si me permite el retruécano—, porque uno de los problemas que tenemos —lo he comentado al principio— es pensar que la capacidad de carga es un número mágico, y no es un número mágico. La capacidad de carga es un indicador de una complejidad muy alta, en el que entran muchísimos factores. En ese sentido, ir a visiones reduccionistas sobre el número de camas o el número de llegadas, no es suficiente, hay que profundizar bastante más. Por tanto, sí es parte de la ecuación, pero no es el elemento clave. De todas formas, también hay un problema gravísimo, porque la legislación que se ha hecho sobre las islas verdes tampoco ha acabado de conseguir un buen desarrollo de esas islas desde el punto de vista socioeconómico. La Palma es una isla que no avanzaba; La Gomera está estabilizada, y El Hierro tiene muchísimos problemas y, evidentemente, el turismo puede tener más peso. La cuestión, efectivamente, es qué modelo turístico se quiere y cómo profundizar en ese modelo. No es sencillo y creo que es un debate de cada sociedad insular, en el sentido de tener una visión compartida y consensuada. Desde ese punto de vista, creo que esta sí es una herramienta, porque es una herramienta multifuncional, que tiene en cuenta muchos factores y permite analizar un abanico muy grande de opiniones y posibilidades y, probablemente, permitirá centrar más el tiro.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 10

A la señora Corujo quiero agradecerle que fuera ella la que me invitó a venir. No he tocado el tema de la vivienda vacacional, porque es como el elefante en la habitación. Creo que nos pasa en todos lados, pero, ahora mismo, la vivienda vacacional es el elefante en la habitación, porque hace unos años, cuando empezó esto, se decía: Qué maravilla la economía colaborativa, la economía compartida; todos vamos a poder ser parte del fenómeno turístico. Pero no, no ha sido así al final. Al final, el mercado impone sus condiciones y se ha convertido en hotelera, extrahotelera y vivienda vacacional, que son los tres elementos que tenemos, porque es verdad que tenemos turismo rural, pero siempre es marginal en el peso; quizá menos en las islas verdes. La vivienda vacacional introduce una distorsión muy importante en el mercado turístico en un amplio abanico de temas. En primer lugar, es una ventaja que el fenómeno turístico esté concentrado en determinadas zonas, porque así pueden ser más eficientes. En los servicios hay un menor impacto territorial y ambiental y, en cierta forma, tenemos más controlado el sector turístico. Tengo un amigo que ha sido consultor turístico muchos años en Tenerife y tiene una teoría que, cuando te la dice, enarcas las cejas y dices: no me vaciles. Dice que el turista más ecológico que hay es un hooligan en una torre en Playa de las Américas, en el sur de Tenerife. El planteamiento es impecable, y dice: Este turista viene, se baja al Linekers de la esquina a ver un partido de fútbol, se harta de cerveza, se va a la playa, se pega un baño, se va la discoteca y duerme la mona. No coge un coche de alquiler y no se te mete en un espacio natural protegido. La energía se la pones en un solo punto, sus aguas residuales están controladas y el consumo que tiene es exclusivamente ese. Cuando me lo dijo mi amigo, le puse cara de decir: ¡Qué estás diciendo! Pero es cierto que en islas —parece mentira—, cuando se piensa, no es un tema tan loco ese cliché. Evidentemente, estamos hablando de un turismo sostenible, de un turismo más responsable, y esto no casa con eso, pero, desde el punto de vista de mucho de lo que hemos comentado, desde el punto de vista de las infraestructuras, del impacto ambiental sobre la economía y del impacto también sobre la población local, el impacto, desde luego, es menor. La complejidad del fenómeno turístico es mucha y, cuando empiezas a darle vueltas, es mucho más alta. La vivienda vacacional es un elemento que ha distorsionado completamente eso, porque nos ha colocado a turistas en cualquier sitio, todos necesitan vehículo, hacen una cantidad de kilómetros impresionante, lo quieren ver absolutamente todo, y han generado un problema.

Capacidad de carga en la planificación sectorial urbanística. Creo que la capacidad de carga debe ir, sobre todo y, en primer lugar, por la evaluación estratégica, y luego, efectivamente, puede ir aparejada la capacidad de carga con los instrumentos de ordenación, pero yo tengo una visión muy importante de la evaluación estratégica. ¿Estudio de capacidad de carga para las islas? Creo que sí sería interesante que se hiciera. El ejemplo de Baleares va por ahí.

Contesto a las reflexiones del señor Sánchez Ojeda. Hay un concepto que es la huella ecológica, y es qué necesitamos nosotros para nuestro modelo de vida. En el caso de Canarias —datos calculados hace ya bastantes años por la Facultad de Geografía de Sevilla—, la huella ecológica es veintiocho veces el territorio de Canarias, para tener nosotros todos los insumos para mantener nuestro nivel de vida, desde el punto de vista de todos los recursos que nos hace faltan: energía, recursos materiales, alimentos, insumos, abonos, etcétera. Si ahora a nosotros, a Canarias, nos cierran las islas, en un mes colapsamos. Por ejemplo, no habría alimentos. En contra de lo que se dice el sector agrícola canario aproximadamente mantiene casi más de la mitad del producto fresco que se consume en Canarias. Por tanto, la capacidad de carga ecológica de Canarias está superada y, si esto lo pasamos al sector turístico, a nivel regional, también claramente, aunque hay matices por islas, pero como región, indudablemente.

El segundo tema al que usted se ha referido ha sido a los PIO, los planes insulares de ordenación. Le he contestado al decirle que, desde el punto de vista de evaluación estratégica, la capacidad de carga la veo más como un tema de evaluación estratégica, en general, y luego, evidentemente, cada isla debe tener su propio plan. De todas formas, el plan insular utiliza el instrumento de capacidad de carga para algunos desarrollos urbanísticos concretos que se piden; sé que hay algún artículo al respecto. Esto lo digo porque nosotros hicimos un estudio de capacidad —y perdone que me vaya a mi isla— para un *glamping* en el barranco de Arguineguín, y eso, efectivamente, venía en el plan insular.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gortazar.

Damos por finalizada la comparecencia. Acompaño al compareciente a la salida. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 11

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **PARA EXTENDER EL RÉGIMEN DE BONIFICACIONES EN LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO APLICABLES A LOS RESIDENTES EN LOS TERRITORIOS INSULARES A LOS SUPUESTOS DE SEPARACIÓN O DIVORCIO Y SITUACIONES DE DEPENDENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001028 y número de expediente del Senado 663/000067).**

El señor **PRESIDENTE**: Empezamos con el debate de las mociones. Tengo que recordarles que los tiempos son de cinco minutos para la defensa de cada moción; después, en el caso de que existan enmiendas, dos minutos para la defensa de esta; dos minutos para la aceptación o rechazo por parte del grupo proponente y, finalmente, un turno de tres minutos para cada uno de los portavoces.

Como antes les he indicado, empezamos por la proposición no de ley que tienen ustedes numerada como número 4 en el orden del día, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario VOX para extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios insulares a los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. A dicho texto se han presentado tres enmiendas: una por parte del Grupo Parlamentario Popular, otra del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR y otra del Grupo Parlamentario Izquierda Confederal.

Para la defensa de la proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario VOX por un tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Muchas gracias, señor presidente.

Lo que pretendemos con esta PNL o moción es, efectivamente, extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios insulares a los supuestos —evidentemente, es una realidad— de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Cabe señalar que, como todos ustedes conocen, en estas bonificaciones el beneficiario es el residente y los indicados territorios no peninsulares, siendo fundamental para obtener el derecho a bonificación cumplir con la condición legal de ser residente, mediante su inscripción en el padrón municipal.

Llegados a este punto resulta necesario abordar una serie de supuestos particulares que repercuten directamente en el bienestar de las familias. Son casos en los que, aunque sería necesario el referido régimen de bonificaciones —el actual—, en las tarifas de los servicios de transporte aéreo y marítimo no se aplica, y no se aplica en los supuestos de separación o divorcio en los que hay hijos menores de edad y/o en situación de dependencia, básicamente, en tres supuestos: que el padre no custodio haya fijado su residencia fuera de los mencionados territorios no peninsulares en los momentos en los que tenga reconocido el derecho de visitas, según el régimen que en sede judicial se haya establecido; que el padre tenga atribuida la custodia compartida y que durante los períodos de no convivencia con los hijos menores resida en lugar distinto al de los mismos, o que el menor no emancipado que resida con uno de los padres o tutor quiera visitar al otro padre no residente en territorio peninsular. Por tanto, resulta necesario que el Estado adopte las medidas necesarias para impedir que las familias españolas se vean directamente perjudicadas por razón del lugar de residencia de alguno de sus miembros, en estos casos que he indicado.

En definitiva, nosotros consideramos que todas las políticas públicas deben adoptarse con una perspectiva de familia, de forma que se atiendan las necesidades y problemas de estas. El Estado debe aumentar la inversión en las familias, fomentar las condiciones para el fortalecimiento de los hogares y proteger las relaciones paternofiliales. Por todo ello, desde el Grupo Parlamentario VOX instamos al Gobierno a impulsar todas aquellas modificaciones normativas pertinentes, a efectos de extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de servicios regulares de transporte aéreo y marítimo en los siguientes supuestos, que serían a los que he hecho referencia anteriormente: el padre no custodio con derecho de visitas o que tenga atribuida la custodia compartida, con un hijo menor no emancipado o en situación de dependencia, y que no sea residente en Canarias y Baleares, en aplicación de un régimen de visitas o de custodia —evidentemente, establecido judicialmente— que le exija viajar a dichos territorios no peninsulares; también en el caso del menor no emancipado, no residente en Canarias y Baleares, que quiera visitar al padre no custodio, que tenga atribuido sobre él un régimen de custodia compartida,

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 12

siempre que el padre sea residente en dichos territorios insulares, y también el no residente en Canarias y Baleares, con un ascendiente en primer grado en situación de dependencia, residente en dichos territorios insulares. Esta es una realidad a la que hay que dar solución y, cuanto antes, mucho mejor. Por eso, solicitamos el apoyo de los grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Para la defensa de las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Celaya.

El señor **CELAYA BREY**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Campos, en el Partido Popular estamos de acuerdo con la proposición no de ley que presenta hoy aquí, porque consideramos que es de justicia, que debe prevalecer el interés superior del menor y que la propia evolución de la sociedad española lo hace cada vez más necesario. Precisamente, en la estadística de nulidad de separaciones y divorcios de 2023, publicada el pasado mes de julio por el Instituto Nacional de Estadística, se recoge que, por primera vez, la custodia compartida en España fue otorgada en el 48,4 % de los casos de divorcios de parejas con hijos, superando a las custodias otorgadas exclusivamente a la madre, que representaron el 47,8 %. Por tanto, cada vez es más común la implicación de ambos progenitores en la crianza de los hijos en ejercicio de la corresponsabilidad parental.

En nuestra doble enmienda, les presentamos como modificación el formalismo de sustituir los términos «padre» y «madre» por el de «progenitores» que engloba a ambos y, especialmente, la ampliación a Ceuta y Melilla de lo que ustedes proponen para Baleares y Canarias. Es evidente que se trata de situaciones análogas por su condición geográfica de territorios extrapeninsulares, que ya comparten el reconocimiento por parte del Estado de la bonificación del 75 % en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo, como ustedes han explicado en su exposición de motivos. En la segunda enmienda de adición, lo que pretendemos es garantizar la implicación de la Administración General del Estado, toda vez que en los casos que planteamos la bonificación no se puede comprobar automáticamente a través del empadronamiento de los beneficiarios en las comunidades insulares o en las ciudades autónomas.

Confiamos en que puedan aceptar nuestra enmienda, ya que creemos que complementa y mejora la propuesta por VOX, y asimismo solicitamos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios, puesto que en el fondo de la cuestión de lo que se trata es de favorecer el bienestar emocional y psicológico de los hijos tras la separación de sus padres, cuando esta se vea agravada por la distancia geográfica, inevitable en la condición de extrapeninsularidad de nuestras comunidades y ciudades, y también de compensar esa distancia con nuestros mayores dependientes...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, señoría.

El señor **CELAYA BREY**: ... para que los costes del viaje no sean un obstáculo a la hora de mantener el contacto entre las familias.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para la defensa de su enmienda, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, señor Chinaa.

El señor **CHINEA CORREA**: Gracias, presidente.

Desde Agrupación Socialista Gomera presentamos dos enmiendas a esta iniciativa. La primera de ellas versa sobre la terminología de la propuesta en aras de una mayor precisión del texto. Señorías, tratamos cuestiones que pueden y deben tener alcance jurídico, en la medida que se propone abrir un proceso de reforma legislativa que haga posible un tratamiento singular a los padres y madres separados y separadas que tienen hijos en común, residentes tanto en Canarias como en Baleares, y que, sin embargo, no pueden disfrutar de la subvención del viajero que sí corresponde a los empadronados en cualquiera de ambos archipiélagos. Es por ello por lo que incluir también en el texto a las madres, tal y como registramos en nuestra enmienda, no debe suponer un obstáculo y, desde luego, deja bastante claro que el beneficio de la medida propuesta afecta a los padres y también a las madres de los menores en la situación que describe la iniciativa.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 13

La segunda de nuestras enmiendas hace referencia a implantar con carácter urgente un sistema de ayudas públicas para facilitar el encuentro durante los periodos festivos de Navidad, de Semana Santa y, por supuesto, también de verano, de los hijos e hijas no residentes en las islas, cuando los mismos forman parte y conforman, como digo, una familia de progenitores separados, ayudando económicamente con el gasto del billete aéreo que, como saben sus señorías, en fechas de muy alta demanda incrementan sus tarifas. Esto lo hacemos por un motivo bastante claro, y es que lo llevamos haciendo también durante bastantes años de la mano de asociaciones como Canarias sin Alas, que reclaman una solución por el camino que sea para la situación de los isleños y de las isleñas residentes en la península, en un contexto de precios crecientes en los billetes de los aviones. Por ello, seguimos defendiendo cualquier propuesta para modificar el marco legal para hacer posible esa atención singular en las situaciones que describe esta iniciativa.

También, por supuesto, instamos al Poder Ejecutivo en este caso a establecer un sistema de ayudas públicas para estas familias en aquellas fechas especialmente relevantes, a los efectos de propiciar reencuentros entre padres y madres con sus descendientes que vivan lejos. Lo decimos porque estos colectivos llevan años reclamando respuestas, que al final parece que se ven demoradas o que simplemente se ignoran, y creemos, señorías, que ha llegado el momento de demostrar que nos tomamos este asunto un poco más en serio. Por parte de Agrupación Socialista Gomera vamos a votar a favor de esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor China.

En el orden del día creo que hay un error, porque aparece otra enmienda del Grupo de Izquierda Confederal, pero es la misma que usted acaba de defender.

Por lo tanto, pasamos al turno de dos minutos por parte del proponente para fijar posicionamiento sobre cada una de las dos enmiendas. **(El señor Vidal Matas pide la palabra)**. Sí.

El señor **VIDAL MATAS**: Señor presidente, hay otra que es del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, que es diferente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Su grupo presentó dos enmiendas?

El señor **VIDAL MATAS**: Izquierda Confederal presentó dos y el Grupo Plurinacional SUMAR presentó una, que simplemente se da por defendida y ya la explicaré.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Pasamos entonces al turno de dos minutos por parte del portavoz de VOX.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

Vamos a aceptar las enmiendas del Grupo Popular que complementan nuestra iniciativa. También vamos a aceptar la del Grupo Parlamentario SUMAR en lo que se refiere a garantizar la bonificación o gratuidad del servicio de acompañamiento de menores residentes o con ascendiente residente, al menos, en territorio insular. Lo vamos a hacer porque también creemos que complementa, ya que es una situación que se está dando en las islas.

Me gustaría hacer un inciso al respecto. Vamos a aceptar la del Grupo Popular, incluso cuando nos cambian la palabra «padre» por «progenitor», que veo que es algo que incluso aquí se debate. Nosotros creemos, evidentemente, que esto es una de las... ¿Cómo les diría yo? Es una de las palabras con un contenido ideológico que va más allá de ser un lenguaje inclusivo o no. Lo aceptamos más que nada porque nos han incluido a Ceuta y Melilla, porque es verdad que nosotros defendemos que los residentes en Ceuta y Melilla, por supuesto, tengan las mismas condiciones y bonificaciones que los residentes en Baleares y en Canarias. Está en la misma iniciativa, y aceptaremos «progenitor» porque por encima de eso están los intereses de los ceutíes y melillenses.

Pero, señorías, y me refiero también al Grupo de Izquierda Confederal, ustedes han pasado primero por corregirnos «padre» por «progenitor» y después se han corregido ustedes mismos de «progenitor» a «padre y madre». No hace falta que se monten estos líos terminológicos; la palabra «padre», que es la que utilizamos nosotros, engloba a padre y madre, y no es porque lo digamos los de VOX, lo dice la Real Academia Española y es inclusivo totalmente. Porque el progenitor conceptualmente es el portador de genes programado para perpetuar la especie, pero el padre, la paternidad, es algo mucho más amplio, es

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 14

mucho más trascendente, está directamente vinculado a la familia. Además, tengan en cuenta que hay padres que son progenitores, padres que no son progenitores y progenitores que no son padres, o sea que se liaría todo mucho más.

Dicho esto, aceptamos las enmiendas del Grupo Popular, la del Grupo SUMAR y rechazamos las de Izquierda Confederal porque ya con esta iniciativa ampliamos el descuento de residente; pero de ahí pasar a otras ayudas incluso podría ser discriminatorio para el resto de los españoles

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Pasamos, por lo tanto, al turno de portavoces por un tiempo de tres minutos.

Empezamos por el portavoz de Coalición Canaria, señor Sanginés Gutiérrez.

El señor **SANGINÉS GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Nosotros no podemos sino estar de acuerdo tanto con la moción como con las enmiendas que se han presentado. Es verdad que esta última intervención me ha dejado alguna duda; al principio me quedé un tanto ojiplático. No sé si a lo mejor no procedería ni «progenitores» ni «padres», sino «tutores legales»; no lo sé, porque es verdad que a lo mejor no eres el progenitor, pero yo creo que se da por sobreentendido a qué nos estamos refiriendo. Lo digo desde un punto de vista técnico. Yo no he presentado ninguna enmienda, pero es verdad que a lo mejor es el tutor legal y no el progenitor y tienen el mismo derecho. No lo sé, analícenlo los servicios jurídicos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanginés.

Por parte del Grupo Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Vidal Matas.

El señor **VIDAL MATAS**: Gracias, presidente.

Hoy, sin que sirva de precedente, estaremos de acuerdo con el fondo de lo planteado por VOX, pero tenemos que decir que sorprende el hecho de que reconozcan en parte, a su manera, que hay diversidad de familias y de realidades y, por tanto, el ordenamiento jurídico se tiene que adaptar a esas nuevas diversidades, a esas nuevas realidades. La verdad es que el término «progenitor» tampoco nos gusta y tampoco le daríamos apoyo en esos términos, porque entendemos que son padres, madres, tutores; a lo mejor el tutor podría ser un abuelo, una abuela o podría ser cualquiera de estas circunstancias.

Pero yendo al fondo, y evitando entrar en el debate lingüístico, creemos que sí que es importante ampliar derechos a esas familias que ahora mismo ven perjudicado su estatus y, por tanto, creemos que es importante que el padre, la madre o el tutor que estén separados, que residan fuera de las Islas Baleares puedan tener el descuento de residentes si vienen a visitar a sus hijos o hijas. Evidentemente, ese menor que tiene que desplazarse a las Illes Balears si no vive, si no es residente, pero su tutor, tutora, padre o madre reside allí también pueda acogerse al descuento de residente o, evidentemente, esas personas que van a cuidar a personas dependientes que sean ascendientes de ellos mismos. Por tanto, creemos que es importante ampliar derechos.

La enmienda que hemos presentado, y que el Grupo VOX ha aceptado, venía a ahondar en este sentido, porque no podía ser que se produjera una discriminación de que se tuviera que pagar el servicio de acompañamiento. Justo antes de entrar en esta intervención hemos buscado la página web de la compañía aérea de bandera del Estado español y hemos preguntado qué costaba el servicio de acompañamiento de un menor desde Madrid a las islas Baleares con un vuelo directo: serían 45 euros. Si este vuelo es con una conexión, por ejemplo, desde Bilbao, pasando por Madrid, a Illes Balears, ese precio aumentaría hasta los 70 euros. Por tanto, tenemos que ampliar el derecho y creemos que es importante que se bonifique ese coste del servicio de acompañamiento, porque es clave para que los menores se puedan desplazar de una forma segura entre las islas o entre las islas y la península, para ese objetivo de que la familia pueda garantizar sus derechos. Por tanto, no coincidiendo en el redactado de «progenitores», pero sí coincidiendo en el fondo de ampliar que el beneficio de la bonificación de viajes a personas residentes se amplíe a esas familias diversas, vamos a dar apoyo a esta moción.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario VOX, señor Campos.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 15

El señor **CAMPOS ASENSI**: Nada que decir, señor presidente.

Sería entrar otra vez en el debate de si progenitor, padre, madre, abuela o tutor, y no nos llevaría a ningún sitio. Es un tema interesante, todo hay que indicarlo, porque nosotros consideramos que los cambios de la nomenclatura —que, insisto, la Real Academia Española ya ha dejado muy claro que incluye tanto a padre como a madre— que se pretenden con la excusa del lenguaje inclusivo, no son lenguaje inclusivo, sino que son una carga ideológica en estos términos, precisamente para acabar con todo aquello que representa la familia, la paternidad, la maternidad, los vínculos y utilizar algo más extraño como puede ser el término «progenitor», que tampoco incluye todas las posibilidades. Dicho eso, me reitero en lo que he comentado antes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campo.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista, la señora Corujo Berriel.

La señora **CORUJO BERRIEL**: Muchas gracias, presidente.

Me gustaría, en primer lugar, decir que, afortunadamente, las mujeres hemos luchado, seguimos luchando y continuaremos luchando por visibilizar nuestra posición, y aquí en la casa de todos y de todas me parece que es muy importante utilizar una terminología inclusiva (**aplausos**) y adecuada que nos represente a la inmensa mayoría de los que estamos aquí.

Me gustaría comenzar con un análisis: lo que plantea el Grupo VOX es coherente con la posición que ha marcado y que tiene en su propio programa electoral. No cree en los Estados autonómicos y, por tanto, evidentemente, contempla que es el Estado, que es el Gobierno de España quien tiene que sufragar toda la financiación de todos los servicios públicos, como también la bonificación al transporte marítimo y terrestre que, como bien saben y se expone en la exposición de motivos de su iniciativa, ya se recogía desde el año 1962 y ha tenido progresivamente un incremento significativo. Tanto es así que tenemos en este momento —doy el dato— 1400 millones de euros, casi 1500, para sufragar la bonificación al servicio de transporte marítimo y terrestre. ¿Para quién? Para los residentes canarios y para los residentes de las Islas Baleares. Ese es el concepto de la bonificación al servicio del transporte y, por supuesto, también para Ceuta y Melilla. Me había olvidado, disculpen. Es decir, la bonificación del transporte solo se puede aplicar a quien reside en Canarias.

Ahora bien, ustedes plantean la posibilidad —me parece interesante— y ponen de manifiesto una realidad que compartimos todos y todas. Si de verdad los que estamos aquí representados tenemos la preocupación de que personas o familias que se encuentren en esta situación vean incrementado el precio del billete por no ser residentes canarios —padres, madres, divorciados y divorciadas—, les hago un planteamiento: ¿Cuál es la razón por la que los Gobiernos de las comunidades autónomas de Baleares y de Canarias les quitan los impuestos a los ricos —amnistía fiscal— y dejen de recaudar, concretamente, en las Islas Baleares 124 millones de euros y en las islas Canarias 18 millones de euros, con la excepción del impuesto sobre sucesiones y donaciones? Yo les digo una cosa: ¿Por qué no utilizan esos recursos? Porque son otro tipo de ayudas; ayudas sociales para la conciliación y de otro ámbito en los que tienen competencia las comunidades autónomas.

Es como, por ejemplo, cuando nosotros en Canarias aprobamos el complemento para las pensiones no contributivas, que, por cierto, el nuevo Gobierno parece que ha hecho desaparecer. Es decir, podemos complementar, ¿o no se cree en la cogobernanza o la responsabilidad que tienen en Baleares y en Canarias? La bonificación al transporte marítimo y terrestre está concretamente —miren el concepto— desde el año 1962, y bonifica al residente. Para realidades distintas, que nos encontraremos muchas y diversas, evidentemente, deben ser las comunidades autónomas, gobiernos insulares e inclusive ayuntamientos quienes faciliten otro tipo de bonificación y ayuda para mejorar esta situación. ¿O es que esa realidad no es de ustedes?

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, señoría.

La señora **CORUJO BERRIEL**: Muchas gracias.

Esa es la posición del Grupo Socialista.

Gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para finalizar el turno de portavoces, por parte del Grupo Parlamentario Popular, el señor Celaya.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 16

El señor **CELAYA BREY**: Gracias, presidente.

Un poco en respuesta a lo que comenta la portavoz del Grupo Socialista, el planteamiento es que, si la bonificación a los residentes corre ahora mismo a cargo del Estado, en este caso sería ampliar ese derecho a esa casuística. Es verdad que tendríamos que averiguar hasta qué punto incrementaría los costes a la Administración General del Estado, pero realmente no consideramos *a priori* que pudiese ser una cantidad excesiva los casos que se encuentren, precisamente, dentro de la casuística que se plantea. Por eso pedíamos también que se haga un análisis y un estudio de cuál es la evolución.

Por lo demás, agradecerle al Grupo Parlamentario VOX la aceptación de la enmienda que permite incluir también a Ceuta y Melilla dentro de lo que se solicita en la proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **RELATIVA A GARANTIZAR QUE, EN LA ANUNCIADA REFORMA DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN AUTONÓMICA, EN NINGÚN CASO SE COMPUTEN NI SE INTEGREN LOS INGRESOS DEL BLOQUE DE FINANCIACIÓN CANARIO DENTRO DEL SISTEMA, ASÍ COMO QUE DICHA REFORMA SE DEBATA EN EL SENO DE LA CONFERENCIA DE PRESIDENTES Y DEL CONSEJO DE POLÍTICA FISCAL Y FINANCIERA, A EFECTOS DE GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO EFECTIVO DEL ARTÍCULO 138 DE LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/000966 y número de expediente del Senado 663/000057).**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate, pasamos al debate de la segunda moción que tienen ustedes como primera en el orden del día. Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a garantizar que, en la anunciada reforma del sistema de financiación autonómica, en ningún caso se computen ni se integren los ingresos del bloque de financiación canario dentro del sistema, así como que dicha reforma se debata en el seno de la Conferencia de Presidentes y del Consejo de Política Fiscal y Financiera, a efectos de garantizar el cumplimiento efectivo del artículo 138 de la Constitución. A dicho texto se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario VOX.

Para la defensa de la proposición no de ley, tiene la palabra la señora Delgado-Taramona por parte del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **DELGADO-TARAMONA HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, presidente.

Hoy el Grupo Popular presenta en la Comisión Mixta sobre Insularidad esta PNL con el fin de garantizar que Pedro Sánchez no vuelva de nuevo a perjudicar a los canarios, como ya hizo en su momento Zapatero con la reforma del sistema de financiación autonómica en 2009. Pero para poder abordar esta demanda lo primero que hay que lograr es afianzar una correcta reforma del sistema de financiación autonómica, algo que en estos momentos está en juego y que sin duda es una de las mayores preocupaciones para las comunidades autónomas. Por lo tanto, además de exigir que en ningún caso se computen ni se integren los ingresos del bloque de financiación canario dentro del sistema, exigiremos que la reforma se debata en el seno de la Conferencia de Presidentes y del Consejo de Política Fiscal y Financiera, es decir, de forma multilateral, y no con acuerdos bilaterales y a escondidas, como ha hecho Sánchez hasta ahora con los independentistas. Así que desde aquí exigimos alto y claro que la financiación de todos debe ser acordada entre todos.

Los que estamos aquí hoy sentados somos conscientes, porque nuestras comunidades autónomas pertenecen al sistema de financiación del régimen común, primero, de la importancia de este sistema para financiar los servicios básicos. Es la principal fuente de financiación que permite repartir de forma equitativa los recursos financieros para lograr un equilibrio, de forma que todos los gobiernos autonómicos podamos prestar un nivel de servicios homogéneo y de calidad a nuestros ciudadanos, ya sea la educación, la sanidad, los servicios sociales esenciales, independientemente del nivel de renta de la comunidad autónoma.

En segundo lugar, la necesidad de la reforma. La reforma de la financiación autonómica está pendiente desde hace quince años, en 2009, a pesar de que debía ser revisada cada cinco. ¿Y por qué ahora? No por las múltiples peticiones ni por las recomendaciones, incluso, de expertos independientes que piden reformarla de forma urgente para afrontar la nueva gobernanza fiscal europea, sino porque ahora Pedro Sánchez la necesita para asegurar su investidura. La verdad es que no nos convence que ahora nos digan

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 17

que el Gobierno ya ha puesto por fin fecha a la Conferencia de Presidentes, el 13 de diciembre en Santander, sin orden del día cerrado. Eso sí, Torres ha anunciado que se incluirá la financiación autonómica, pero también la sanidad, la vivienda y la inmigración. Mire, si tenemos que fiarnos de la palabra de Ángel Víctor Torres, y más en este tema, la verdad es que no tenemos muchas esperanzas. Pero es que en paralelo la ministra Montero, y también Torres, están queriendo mezclar la reforma del sistema de financiación autonómica con la reforma del sistema local, otra prueba evidente de que se están echando balones fuera. En el Consejo de Política Fiscal y Financiera, que se reunió por última vez el 15 de julio, a pesar de las demandas de las distintas comunidades autónomas no se quiso abordar la reforma del sistema de financiación autonómica.

En tercer lugar, los perjuicios del acuerdo de gobernabilidad de Esquerra con el Partido Socialista catalán con la financiación singular para Cataluña, que ha hecho temblar sin duda los pilares del modelo de financiación. En estos momentos está en juego no solo la cohesión, sino la solidaridad interterritorial, cuyo objetivo, tal y como establece la Constitución, es garantizar que todos los ciudadanos españoles tengamos la misma calidad de servicios públicos, independientemente del lugar donde vivamos. Si Cataluña se retira del sistema común, el resto de regiones se verán afectadas y perjudicadas, siendo Canarias la más perjudicada de todas, porque es la que más recibe de la solidaridad interterritorial.

Pero es que los canarios estamos muy preocupados porque, además, de este perjuicio, que ya está hecho, tenemos grabado a fuego el daño que nos hizo Zapatero —y miren que a mí no me gusta retrotraerme al pasado—, porque la última vez que se reformó el sistema de financiación en 2009 se computó el bloque de financiación canario dentro del sistema de financiación autonómica y nos hizo perder más de 700 millones anuales, lo que dejó a Canarias en la cola de financiación de todo el Estado. Tuvo que venir Rajoy en 2017 para desvincular el REF definitivamente del sistema de financiación y así recuperarnos de ese tremendo perjuicio ocasionado.

Pero ahora estamos de nuevo muy preocupados y lo que queremos es que se entienda que Canarias tiene un régimen económico y fiscal especial, el REF, que es propio de su acervo histórico y está reconocido no solo por la Constitución, sino también por la Unión Europea. Somos región ultraperiférica, el artículo 349 del Tratado de la Unión así lo recoge, y, además, ha sido reforzado en el Estatuto de Autonomía de Canarias con el artículo 166, que establece que los fondos del bloque de financiación canario no deben computar en el sistema de financiación autonómica. Así que se trata de garantizar que las disposiciones de nuestro REF, y en especial del Estatuto de Autonomía, no se vean alterados con la futura reforma del sistema de financiación autonómica. El REF es una herramienta que nos permite a los canarios partir de un plano de igualdad con otras comunidades autónomas, ya que sirve para compensar los sobrecostes, y no es en ningún caso una financiación que deba sumarse a lo que se recibe del Estado.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Delgado.

Para la defensa de la enmienda, por un tiempo de dos minutos, tiene la palabra el señor García Gomis, por parte del Grupo Parlamentario VOX. Cuando quiera.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, señor presidente.

La enmienda de VOX pretende sustituir el actual modelo de financiación autonómica que el Partido Popular, como es sabido, pretende todavía preservar con su iniciativa. Desde VOX proponemos iniciar las negociaciones oportunas para diseñar un modelo territorial que garantice la igualdad y solidaridad entre todas las regiones de España; garantizar la prestación de los servicios en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional, sin que ello implique subida de los impuestos que soportan los españoles y tratando de obtener la mejora, la eficiencia del gasto público en la prestación de los servicios que son brindados por las administraciones regionales.

Nuestra enmienda sí comparte con el Partido Popular en esta iniciativa la voluntad de garantizar la especial situación de Canarias, incluyendo a Baleares, que comparte las circunstancias del hecho insular del artículo 138.1 de nuestra Constitución y que justifica esta Comisión sobre Insularidad, pero también ampliamos las garantías a la especial situación de las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, en reconocimiento de su condición de territorios extrapeninsulares, con el fin de garantizar la unidad e integridad de la nación española, tal y como hemos reivindicado sistemáticamente en esta comisión. Yo, además, como diputado alicantino, reclamo una financiación justa para todos los territorios, siendo la provincia cincuenta y dos de cincuenta y dos, a pesar de ser la quinta en PIB.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García.

Para fijar posicionamiento sobre la enmienda presentada, tiene la palabra la señora Delgado-Taramona.

La señora **DELGADO-TARAMONA HERNÁNDEZ**: Lamentablemente no podemos aceptarlas. O bien nosotros no terminamos de entenderlas, incluso por la premura con la que fueron presentadas por los motivos que ya se han explicado, o bien el proponente no ha entendido cuál es el propósito de esta PNL. Como creo que he dejado claro, se trata de garantizar que las disposiciones del REF canario, y en especial del Estatuto de Autonomía, no se vean alteradas en la futura reforma del sistema de financiación autonómica. VOX defiende en sus enmiendas un sistema de financiación autonómica que es distinto al existente y al que creo que contemplamos el resto de partidos, ya que se defiende una visión nacional en la que la totalidad de los recursos económicos sean de la nación.

Por eso, y por todas las propuestas que se plantean en esa enmienda, animo a VOX a sumarse a esa comisión que se ha creado sobre estudios para el sistema de financiación autonómica y que propongan, quizás no en esta comisión sino en otras, esas enmiendas que están intentando plantear para esta PNL. Además, nos encantaría de verdad sumar a Baleares y a Ceuta y Melilla, pero aquí estamos hablando no de territorios extrapeninsulares, sino de regiones ultraperiféricas, de Canarias, que supone lo que todos conocemos: unos hándicaps que ocasiona la gran lejanía, la insularidad, una orografía compleja. Así que para nada puede ser, lamentablemente, este tipo de tratamiento que, como digo, ha sido reconocido por la Unión y que además nos permite tener una serie de ventajas y un tratamiento diferenciado en cuanto a las ayudas de Estado. Por eso mismo, el REF, el bloque de financiación canario, tampoco se puede asemejar a la Reserva para inversiones en Baleares que recientemente se acaba de aprobar y tiene todavía un desarrollo reglamentario que abordar. Así pues, lamentablemente, como digo, entendemos que no podemos aceptarlas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Delgado-Taramona.

En el turno de portavoces, en primer lugar, tiene la palabra, por parte de Coalición Canaria, el señor Sanginés Gutiérrez.

El señor **SANGINÉS GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente.

La verdad es que esta es una moción que no debería existir, porque pedirle al Gobierno que cumpla con la ley, con las normas de las que nos hemos dotado no debiera pasar. Es una moción con dos puntos que versa sobre cómo ha de negociarse el nuevo modelo de financiación económica, y un segundo punto para que se respete el REF canario. Efectivamente, nos hemos dotado de una ley orgánica de financiación que dice dónde se ha de negociar el nuevo modelo de financiación autonómica, que es el Consejo de Política Fiscal y Financiera, y por supuesto un estatuto que dice que se respete nuestro REF, en el sentido de que este no compute en la media de la financiación autonómica cuando esta se calcula.

Pero, claro, nos encontramos con un Gobierno que no solo no negocia en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, como marca la ley, sino que no lo hace ni siquiera en una comisión mixta Canarias-Estado... Perdón, Cataluña-Estado, con la que tampoco estaríamos de acuerdo, de manera bilateral, pero tendría un pase. Lo hace con uno de los partidos independentistas para hacer presidente a uno de los suyos de espalda a todos los demás presidentes, incluidos los suyos, como el señor Page, por ejemplo. O nos encontramos a la ministra Montero, que en la Comisión de Hacienda ya verbalizó que si sumáramos a la financiación canaria nuestro REF estaríamos por encima de la media del Estado, justo lo contrario de lo que dice nuestro estatuto. O cuando se debatió este asunto en el Pleno, ya no en Comisión, me respondió que de qué nos quejábamos en Canarias porque hubiesen acordado —todavía no sabemos muy bien qué— un acuerdo de financiación singular, cuando Canarias ya tenía una suerte de acuerdo de financiación singular, uno llega a la conclusión de que no debiera existir, pero sí que es necesario recordarle al Gobierno que cumpla la ley y las normas de las que nos hemos dotado, que son la Ley Orgánica de Financiación y el Estatuto de Autonomía, que también es norma. Por lo tanto, no podemos sino estar de acuerdo en este caso, aunque insisto que no debiera ser necesario, pero hay que recordarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanginés.

Por parte de la Agrupación Socialista Gomera, tiene la palabra el señor Chinaa.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 19

El señor **CHINEA CORREA**: Gracias, presidente.

Señorías, desde Agrupación Socialista Gomera vamos a votar a favor de esta iniciativa que nos trae el Grupo Popular, que defiende mantener la situación actual del sistema de financiación de nuestra Comunidad Autónoma de Canarias, que, aun perteneciendo al régimen común, contempla su propia singularidad derivada del Régimen Económico y Fiscal específico. Desde luego, el hecho de que a partir del año 2017, mediante disposiciones normativas de aquellos presupuestos, se terminara con esa absurda situación en la que los ingresos derivados de los impuestos del REF canario computaban en el cálculo de la financiación de las islas, no solamente fue un paso en la buena dirección, sino también una cuestión de decencia y de respeto al marco fiscal específico de nuestra tierra, que concede a Canarias una compensación a la situación de lejanía e insularidad que, señorías, es estructural e inamovible.

Los ingresos de los impuestos del REF, sobre todo el impuesto general indirecto canario, nuestro IGIC, están destinados a compensar dicha situación estructural y son, por tanto, una herramienta para garantizar la igualdad de derechos y oportunidades para quienes vivimos en las islas. Por consiguiente, compartimos plenamente el contenido de esta iniciativa, que, en el terreno práctico, defiende la situación actual, y animamos desde aquí a los grupos parlamentarios mayoritarios en ambas Cámaras a asumir el debate para ir, señorías, un paso más allá y entender que la igualdad de oportunidades debe incluir alguna otra herramienta de carácter fiscal, en este caso, relacionada con la imposición directa y la residencia en las islas, tal y como ocurre a día de hoy en Ceuta y Melilla, y ahora también con carácter especial en la isla de La Palma.

Desde ASG creemos que ha llegado el momento, señorías, para abordar el debate sobre una bonificación en el impuesto sobre la renta para los residentes en Canarias, particularmente para aquellos que viven en las islas verdes —La Gomera, La Palma y El Hierro—, que sufren, que sufrimos, con especial dureza las condiciones de la doble insularidad, e incluso de la triple insularidad en algunas zonas de estas islas. Esto es bastante importante desde el punto de vista de lo que llamamos equidad fiscal y también para hacer entender que las medidas de nuestro REF canario llegan a toda la población de las islas y no solamente a aquella que realiza algún tipo de actividad empresarial o comercial.

Lo que ustedes proponen, señorías, es la consolidación de un primer paso que, desde luego, nosotros compartimos, pero creemos que el contexto actual recomienda ir un paso más allá y explorar nuevas fórmulas que también son defendidas por parte del Gobierno de Canarias, del que su formación política, el Partido Popular, también forma parte.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Chinaea.

Por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor García.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, señor presidente.

Señores del Grupo Popular, no se puede afirmar una cosa y su contraria; no se puede criticar a un Gobierno y a un presidente que prostituye el interés general por unos votos para mantenerse en ese Gobierno, a pesar de tener imputados a su hermano, a su mujer, a su mano derecha y al fiscal general, y a la vez reunirse con dicho presidente y con dicho Gobierno para repartirse instituciones como las comisiones de este Congreso de los Diputados, los miembros del Consejo General del Poder Judicial, los miembros de la Comisión Europea y del resto de las instituciones.

Esta manera de actuar, señores del Grupo Popular, no solo es incoherente, sino que es una estafa a todos los españoles que esperan que prime el interés general sobre intereses partidistas. Por eso, desde que nació VOX hace diez años, defendemos un modelo de Estado que deje de promover las diferencias entre españoles y el odio a España. Desde VOX proponemos un modelo que garantice que la calidad de los servicios prestados en materias cuyas competencias han sido transferidas a las administraciones regionales sea homogénea y equitativa en todo el territorio nacional; de esta forma podemos asegurar que cualquier español, independientemente de su lugar de residencia, reciba los mismos servicios en términos de calidad, accesibilidad y eficiencia. Reitero que la especial situación de Canarias y Baleares, así como de las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, sí merece el reconocimiento de su condición de territorios extrapeninsulares con el fin de garantizar la unidad e integridad de la nación española.

En definitiva, desde VOX proponemos un modelo que garantice que ninguna Administración regional pueda tener privilegios económicos derivados de pactos políticos para gobernabilidad o inversiones frente al resto. Aprovecho esta intervención para manifestar públicamente un rechazo tajante e inequívoco hacia el acuerdo alcanzado por el partido de los socialistas de Cataluña y Esquerra Republicana para la

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 20

investidura del presidente del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña. Desde VOX adoptaremos todas las medidas a nuestro alcance para impedir su cumplimiento.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García.

Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ GONZÁLEZ**: Gracias presidente. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, me gustaría decir a las señorías del Grupo Popular que la propuesta que nos traen a esta comisión no es nada nuevo, ya que solicitan mantener el sistema de financiación actual, y estamos de acuerdo. Ustedes sostienen que los recursos del REF no se incluyan en el bloque de financiación autonómico, y estamos muy de acuerdo porque es como ocurre ahora mismo. El que no se incluyan tiene toda su lógica porque, si bien el sistema de financiación autonómico está orientado a financiar la prestación de servicios públicos, el REF está para compensar nuestras desventajas, nuestra lejanía, nuestra fragmentación, nuestras especificidades. Hasta ahí todos estamos de acuerdo. Plantea usted un debate que yo entiendo superado, lo que me preocupa es que si está superado, y nadie lo pone en duda, ¿por qué traen ustedes este debate? ¿Porque no les dan las cuentas en Canarias? ¿Porque llegaron a gobernar Canarias y lo que decidieron como primera actuación fue no bajar el IGIC, como prometieron durante toda la campaña, sino bajar los impuestos a los ricos a través del impuesto de sucesiones? No sé por qué les preocupa la financiación.

La proposición que ustedes presentan es inquietante porque su postura ha sido siempre tibia. Dicen y reflejan en el texto de su proposición que fue en el año 2017 cuando se corrige la inclusión del REF en los fondos de competitividad, y yo me pregunto: si estaban tan de acuerdo en que debía de sacarse de esa contabilización, que no lo dudo, ¿por qué durante cuatro años con mayoría absoluta no lo propusieron ni una sola vez? Es una pregunta interesante porque solo lo hicieron en 2007 y, aunque usted hoy saque pecho, fue Coalición Canaria quien puso los puntos sobre las íes y se lo exigió para sacar adelante otras cosas.

Su propuesta nos parece como mínimo extraña porque es difícil de entender, ya que dicen en ella lo mismo y lo contrario. En su punto número uno solicitan que la negociación del sistema de financiación autonómico se realice en el marco de la Conferencia de Presidentes. Ya tiene usted una fecha, y se ha hecho y se hará de forma multilateral con todas las comunidades autónomas porque una cosa es que se tengan conversaciones con todas las comunidades autónomas para agilizar contenidos, pero se hará cómo tiene que hacerse, de manera multilateral. Pero es que en el segundo punto —en el primero dicen: Hagámoslo en la conferencia de forma multilateral— dicen que acordemos aquí algo bilateral, es decir, que tomemos una posición respecto a Canarias, que por otro lado ya tenemos tomada y se aplica, como decía el señor Sanginés, por derecho. Y yo me pregunto ¿el Grupo Popular, en su eterna contradicción, dice que en la Conferencia de Presidentes acordemos todo menos lo que les interesa, por ejemplo, hoy Canarias en esta Comisión? A nosotros nos interesa Canarias hoy, mañana, pasado y siempre, y por eso actualmente tenemos el sistema de financiación que tenemos y por eso actualmente Canarias es la segunda comunidad que más financiación recibe. No lo digo yo, lo dice la AIReF.

Voy a ser rotunda. El Grupo Parlamentario Socialista va a defender el sistema que actualmente se aplica; las socialistas y los socialistas canarios defendemos y defenderemos siempre los intereses de Canarias, la financiación para Canarias y la correcta aplicación del REF, y que de ningún modo los recursos del REF se contabilicen en el cálculo del sistema de financiación autonómico. Por eso le aseguramos que ahora, y de cara al futuro, ese sistema de financiación autonómica, como no puede ser de otra forma, va a observar la Ley del Régimen Económico y Fiscal y el estatuto de autonomía porque prevén esa desvinculación y porque apostamos por su mantenimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, señoría.

La señora **ÁLVAREZ GONZÁLEZ**: Gracias. Terminó.

¿Nos van a ayudar a ese mantenimiento en el debate de modificación de la ley de financiación? ¿Nos van a ayudar en ese consenso necesario en el arco parlamentario? Ahí les espero, apoyándonos, apoyando y sosteniendo lo que han dicho aquí y buscando la manera de alcanzar acuerdos con todas aquellas comunidades en las que ustedes gobiernan y en las que por supuesto tienen su postura de máximos.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 21

Nos encantará llegar a consensos y nos encantará que nuestras islas, al menos, mantengan la financiación con la que cuentan actualmente.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Álvarez.

Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Delgado-Taramona.

La señora **DELGADO-TARAMONA HERNÁNDEZ**: Muchísimas gracias.

Antes que nada, quiero mostrar mi agradecimiento a los partidos que nos van a apoyar porque, como ha descrito perfectamente en su intervención el portavoz de Coalición Canaria, esta PNL no debería existir, pero, como por desgracia tenemos un presidente como Pedro Sánchez, hemos tenido también a un Ángel Víctor Torres como presidente del Gobierno de Canarias y tuvimos en su momento un Zapatero — todos del PSOE, curiosamente—, hemos tenido que traer aquí esta PNL.

La verdad es que me entristece mucho que ustedes, siendo del Grupo Socialista —en concreto usted, señoría, que es canaria— no sean capaces de reconocer que realmente esta PNL no es perjudicial ni peligrosa ni ofensiva. Esta PNL lo que realmente pretende y persigue es que no nos vuelva a ocurrir lo que nos ocurrió, porque en estos momentos los canarios, gracias a Pedro Sánchez, hemos pasado de ser ciudadanos de segunda a ciudadanos de tercera; ya sabemos quiénes son los ciudadanos de primera de este país y que los de segunda son el resto de comunidades autónomas, pero los canarios, que éramos ciudadanos de segunda para Pedro Sánchez, ahora somos ciudadanos de tercera y todo depende del dinero, por eso estamos aquí hablando de financiación autonómica. Por tanto, me entristece mucho, no esperaba otra opción por su parte, pero, bueno, cuando el Partido Popular —como hemos hecho hasta ahora y como hizo Rajoy en su momento— volvamos a gobernar seguiremos defendiendo Canarias, cosa que ustedes, desgraciadamente, no han hecho, y aquí lo están demostrando.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Delgado.

— **MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA A LAS ADMINISTRACIONES COMPETENTES A DECLARAR LAS CORRESPONDIENTES ZONAS DE MERCADO RESIDENCIAL TENSIONADO EN LAS ILLES BALEARS Y LA CONSIGUIENTE APLICACIÓN DEL ÍNDICE DE PRECIOS DE REFERENCIA PARA EL MERCADO DEL ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001069 y número de expediente del Senado 661/000570).**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate de la moción, pasamos al punto número tres, que es moción del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta a las administraciones competentes a declarar las correspondientes zonas de mercado residencial tensionado en las Illes Balears y la consiguiente aplicación del índice de precios de referencia para el mercado del alquiler. A la misma se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario VOX.

En primer lugar, para la defensa de la moción, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista por un tiempo de cinco minutos.

El señor **MERCADAL BAQUERO**: Gracias, presidente.

Para alquilar una casa de 120 metros cuadrados en Calviá deberíamos pagar entre 800 y 1 000 euros, pero se están pagando 1 600; en Palma, por un estudio de 65 metros cuadrados deberíamos pagar entre 430 y 650 euros y se están pagando 1 500; en Ciutadella, deberíamos pagar entre 400 y 650 euros por un piso de 90 metros cuadrados, pero se oferta por 900; en Mahón, por un piso similar deberíamos pagar entre 450 y 640 euros y se oferta por 1 200 euros, y en Ibiza, un estudio de 35 metros cuadrados deberíamos poder alquilarlo a un precio de entre 600 y 870 euros, que ya es muchísimo, pero se está ofertando a 1 200 euros. Los precios que digo que deberíamos pagar son precios que vienen del índice de precios de referencia del alquiler, un índice que no se aplica en Baleares porque el Govern balear no declara zonas tensionadas. ¿Es que Calviá, Palma, Mahón, Ciutadella o Ibiza no cumplen con los criterios de zonas tensionadas? Y tanto que cumplen, y cumplen de sobra; de hecho, cuarenta y siete de los sesenta y siete municipios de Baleares, según la ley estatal, deberían ser declarados zonas tensionadas. ¿Por qué no son declaradas zonas tensionadas? Porque a Marga Prohens no le da la gana; bueno, no le da la gana a Marga Prohens y no le da la gana a Feijóo, porque en la misma situación que Marga Prohens

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 22

están todos los presidentes autonómicos del Partido Popular, que acatan la orden de Feijóo de no aplicar la ley de vivienda estatal, porque para el Partido Popular las comunidades autónomas no se gobiernan desde el territorio y para los intereses específicos de la ciudadanía de cada territorio, sino que se gobiernan desde la sede de Génova y para los intereses partidistas del Partido Popular. El PP en Baleares tiene una herramienta que puede servir para contener los precios de la vivienda, pero no es una medida mágica.

Es verdad que la declaración de zonas tensionadas por sí sola no soluciona la crisis de la vivienda, pero sí que es una medida que puede aplicar a corto plazo un Gobierno autonómico y que sirve para contener los precios, como vemos en Cataluña. Dicen en el PP que no sirve; bueno, yo les digo que lo que seguro que no sirve es no hacer nada, permanecer inmóvil ante el mayor problema de la ciudadanía balear; y digo inmóvil porque el Govern de las Illes Balears no solo se está negando a declarar zonas tensionadas, sino que tampoco está construyendo o adquiriendo vivienda pública. El Govern Prohens ha proyectado de momento cero viviendas de protección oficial, cero.

La importancia de la vivienda pública nos la demuestra Viena que, según *The Economist*, es la ciudad con mayor calidad de vida del mundo, y uno de los motivos de esta gran calidad de vida es su gran parque de vivienda pública, que no solo ofrece cientos de miles de viviendas sociales a precio asequible, sino que hace una competencia a la baja al precio de la vivienda privada. No proyectar, por tanto, viviendas sociales durante el año y medio que lleva Prohens en el Govern es, simple y llanamente, malgastar su tiempo como presidenta.

Tampoco trabaja precisamente a favor del derecho a la vivienda cuando pretende eliminar la posibilidad de expropiar pisos vacíos a grandes tenedores —una medida introducida por el Govern de Armengol y avalada por el Tribunal Superior de Justicia— ni cuando sus esfuerzos están más centrados en legalizar chalés que se construyeron ilegalmente en suelo rústico y cuando su medida estrella es un programa que establece un precio máximo de alquiler a 1500 euros sin ningún tipo de control público sobre qué precio hay que poner por debajo de estos 1500 euros. ¿Qué propietario alquilará por 600 o por 700 euros? Seguro que ninguno.

Por tanto, señorías del Govern del Partido Popular de Baleares, hagan algo ya en Baleares, que llevan diecisiete meses gobernando. Me dirán que diecisiete meses es poco tiempo, bueno, les afectaría decir que diecisiete meses es poco tiempo si en estos meses hubieran demostrado ustedes algún interés en tomar medidas útiles, pero lo primero que hicieron ustedes al llegar al Govern fue abortar la compra de ochenta y ocho pisos que había dejado lista el Govern de Armengol. En hacerle el trabajo a Metrovacesa sí tuvieron celeridad, pero para construir vivienda pública o para declarar zonas tensionadas, no tienen ustedes ninguna prisa, y me imagino que hoy lo volverán a demostrar con su voto en contra.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mercadal.

Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra por un tiempo de dos minutos tiene la palabra el señor Campos.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

A mí es verdad que ya no me sorprende casi nada del Grupo Socialista, todo hay que decirlo, pero que vengan aquí a presentar una moción y escuchemos a su representante proponiendo medidas y criticando el difícil acceso a la vivienda tanto en compra como en alquiler, tras ocho años de Gobiernos socialistas en Baleares presididos por la señora Francina Armengol, con unas políticas que precisamente han llevado al mayor encarecimiento de vivienda y que han hecho más difícil que nunca el acceso a la misma, sobre todo para los jóvenes, y diciendo que es culpa de otros o que ellos tienen las soluciones, la verdad, credibilidad, ninguna; no sé si es para tomar el pelo a la gente o qué.

Por eso hemos presentado una enmienda que deja claro cuál es nuestro posicionamiento respecto a la vivienda. Uno de los principales problemas que tenemos en España, y que cada vez es más acuciante, es la aprobación por parte del Grupo Socialista y de los grupos de izquierda de esa ley de vivienda que lo que ha hecho es empeorar aún más todo el mercado inmobiliario. Por esta razón, nosotros, como habrán visto en nuestra enmienda, apostamos por derogar esa ley de vivienda, eliminar el IVA de la compra de la primera vivienda y recuperar la deducción de IRPF por inversión en vivienda habitual. Hay una batería de dieciocho medidas, que creo que son completas, y son las soluciones que requiere hoy en día el acceso a la vivienda. Además, algo que siempre olvida el Grupo Socialista es que aquí se trata de exigir una mayor seguridad jurídica para que los propietarios saquen al mercado sus viviendas de alquiler con el

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 23

objetivo precisamente de ampliar la oferta de viviendas y, sobre todo, de impedir esos fenómenos terribles de la okupación y la iniquokupación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Para pronunciarse sobre el sentido de si acepta o se rechaza la enmienda, tiene la palabra el señor Mercadal.

El señor **MERCADAL BAQUERO**: No, no aceptamos la enmienda.

VOX es muy claro sobre cuál sería su política de vivienda, que es una política de vivienda para favorecer a los que más tienen, al igual que el Grupo Popular deja bien claro que en Baleares gobierna para los intereses de VOX, como demostró ayer en el Parlament. Así pues, no, no aceptamos la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mercadal.

Pasamos, por tanto, al turno de portavoces. En primer lugar, le corresponde la palabra al señor Sanginés Gutiérrez, por parte de Coalición Canaria. **(Denegación)**. No va a tomar la palabra.

Pasamos, por tanto, al Grupo de SUMAR, y entiendo que tomará la palabra el señor Vidal Matas.

El señor **VIDAL MATAS**: Muchas gracias, presidente.

Una consideración previa: que hoy Grupo Popular y VOX hablen de seguridad jurídica es una burla hacia todos los ciudadanos de las Illes Balears después de la catástrofe legislativa que originaron ayer por incompetencia, por error o porque su subconsciente les falló. Prohibir subvenciones a inmigrantes, quitar el catalán de la educación y de la Función pública y todo un conjunto de medidas especulativas son una vergüenza que tendremos que asumir en nuestro país, un retroceso nunca visto que esperamos que se arregle lo antes posible.

Entrando en la cuestión, señor presidente, estamos contentos y satisfechos de que el Grupo Socialista reconozca que hay una emergencia habitacional, porque es importantísimo reconocer que hay un problema, que hay una emergencia y, por tanto, que tenemos que declarar de interés común el interés general en las soluciones para afrontar este reto. Eso es clave, y no siempre ha sido así. Es verdad que los precios de alquiler y de compra están suponiendo un problema para el mercado laboral, como apunta el Grupo Socialista, o para que los funcionarios de los servicios públicos estén en determinadas islas presentes o no presentes porque el derecho habitacional hace que renuncien a muchísimas plazas.

Pero, además del tema del mercado económico y de la distorsión en los servicios públicos, a nosotros nos preocupan especialmente los inconvenientes que generan en la juventud, como la imposibilidad de emanciparse o de iniciar proyectos de vida, o en la gente que no puede separarse porque sencillamente no puede permitirse un alquiler. Nos preocupa toda esa clase social, todos esos trabajadores, porque desgraciadamente cada día se incrementa la desigualdad y no pueden tener un techo, y no hay proyecto de vida sin un techo digno.

Ustedes apuntan las causas que han determinado la subida de los precios, y estamos de acuerdo con el incremento poblacional, también en que es un territorio limitado y, por supuesto, en el crecimiento económico, pero hoy nos gustaría poner el acento en los inversores. Ustedes reconocen que los inversores están disparando los precios, y es evidente, porque 26 000 viviendas en las Illes Balears están en manos de inversores, de grupos de inversores o de grandes tenedores, un 4,3%. Por tanto, tenemos que actuar en ese campo y tomar medidas, y para hacerlo, es importantísimo tomar medidas como el bloqueo de compra por parte de nuevos residentes y fondos de inversión a les Illes Balears. Es una medida clave que se debe adoptar en caso de emergencia habitacional.

Tampoco es de recibo que ustedes no hayan reflejado el alquiler vacacional como una de las causas del incremento de precio, y eso no lo tenemos que esconder. El incremento de un 63% del precio en el periodo 2015-2024 no es soportable por parte de las clases populares. Por tanto, debemos declarar las zonas tensionadas e instar a que se utilicen los índices de precios, pero no nos podemos quedar ahí, tenemos que adoptar otras medidas, entre ellas, las que he mencionado: regular la compra por parte de nuevos residentes, de fondos de inversión y de grandes tenedores, y evidentemente impulsar medidas que están en manos del Estado como, por ejemplo, las viviendas de la Sareb o que se cedan terrenos públicos como Son Busquets, que les recuerdo que ustedes querían vender, o subir el IVA a los pisos que se dedican al alquiler turístico.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, señor Vidal.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 24

El señor **VIDAL MATAS**: Voy finalizando, señor presidente.

Lo que tenemos claro es que hay muchas soluciones que se deben aplicar al mismo tiempo, no solo una llave mágica. Está claro que lo que no va a resolver el problema de la vivienda en las Illes Balears es permitir construir y legalizar viviendas en zonas inundables, por lo que tendría que darles vergüenza que ayer se aprobara en el Parlament de les Illes Balears tras la DANA de Valencia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.

Por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Campo.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

Como he dicho, la situación de la vivienda sigue siendo una gran preocupación para muchos españoles, y para los ciudadanos de Baleares aún más por la carestía del precio de la vivienda de alquiler. Por eso es necesario llevar a cabo políticas útiles que se midan por sus buenos resultados, y no por sus buenas intenciones, para atajar ese problema, que cada vez es mayor y lo seguirá siendo para todos los españoles, problema que ha sido provocado precisamente por esas desastrosas políticas de los ejecutivos de esta y de las pasadas legislaturas.

Tengo algunos datos que demuestran la gravedad de este problema. En 2023, los españoles destinaron de media el 43% de su salario bruto al pago de la renta del alquiler, el valor más alto de los últimos diecisiete años; pues bien, en Baleares ha superado el 63%, ¡el 63%! Evidentemente, de este Gobierno no se puede esperar nada. Si un Gobierno quiere solucionar el problema de la vivienda debe aplicar políticas valientes, decididas y basadas en medidas que permitan una mejora palpable de las condiciones para poder acceder a una vivienda, insisto, sobre todo para los jóvenes, que son los que están teniendo más dificultades, y para eso es fundamental que se abandone esa ideología que también impregna las políticas de acceso a la vivienda y que perjudica abiertamente los ciudadanos, sobre todo a los que menos tienen, porque en vez de hacer políticas de vivienda que faciliten el acceso práctico, real y efectivo para los ciudadanos, lo que se hace es aplicar pretensiones de transformación social como fundamento de esas políticas.

Por eso hemos presentado esta enmienda, que va precisamente en sentido contrario del que ha dicho el señor Vidal, el señor Vidal de SUMAR o de Més per Mallorca. Muy al contrario de lo que él dice, nosotros apostamos por derogar esa ley de vivienda porque perjudica a los que menos tienen, apostamos por eliminar el IVA de la compra de la primera vivienda y apostamos por recuperar la deducción de IRPF por inversión en vivienda habitual. Son medidas que favorecen a los que menos tienen, no es especular, pero, claro, hay que recordar que a lo mejor las políticas que apoyan los señores de SUMAR favorecen a otro tipo de colectivos, por ejemplo, a los okupas; esos sí que no tienen problemas en el acceso a la vivienda gracias a las políticas de la izquierda. Sí que facilitaría el acceso y rebajaría los precios que, por ejemplo, de esa batería de dieciocho propuestas que hemos registrado, se aplicaran medidas como liberalizar el suelo que esté disponible para construir —evidentemente, el que está especialmente protegido por motivos medioambientales, paisajísticos, productivos o para la defensa nacional, no—, que es una medida que abarataría el coste de la vivienda; también reforzar la seguridad jurídica y la certidumbre regulatoria para todos los actores implicados —promotores, constructores, propietarios y arrendatarios—, no como hacen ustedes, que crean una inseguridad tremenda, al igual que agilizar esos trámites administrativos y la burocracia relacionados con las licencias de obra y el desarrollo de suelos urbanizables. Hay gente que se arruina, que invierte su dinero privado y espera años para tener licencias. Esas son medidas claras y efectivas y no fantasías o medidas que precisamente favorecen a okupas y a aquellos que trasgreden la ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Mercadal.

El señor **MERCADAL BAQUERO**: Únicamente quiero agradecer su intervención a Vicenç Vidal, que conoce bastante mejor que yo la situación, ya que fue conseller con Francina Armengol y es muy consciente de todo el trabajo que se hizo durante esos ocho años, trabajo que el señor Campos no valora ni espero que lo haga. Solo quería poner esto en valor y hacer una comparación, porque, si no me equivoco, el Gobierno de Armengol construyó o proyectó construir 3300 VPO, 3300 pisos de protección

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 25

oficial, cuando, repito, el Govern Prohens lleva cero. El Govern de Armengol aprobó la ley de vivienda autonómica, que introdujo entre sus medidas el derecho de las Administraciones al tanteo, algo importantísimo para adelantarse y comprar vivienda ya hecha o construida o solares antes de que pasen a manos privadas. Lo único que ha hecho Prohens es un programa que se llama Alquiler Seguro, que lo único que tiene de seguro es que ningún propietario va a alquilar por menos de 1500 euros, además de retrasar —y esto lo quiero denunciar— ya no construir proyectos nuevos de vivienda protegida, sino retrasar, la entrega de todas esas viviendas que dejó hechas el Govern de izquierdas.

¿Defender la vivienda pública es ideología, como decía el señor Campos? Sí, claro que es ideología. ¡Y tanto que es ideología! Igual que apostar por derogar la ley de vivienda, como pide el representante de VOX, es ideología. Aquí hacemos ideología y defendemos nuestras posiciones basándonos en nuestra ideología. La diferencia entre lo que pide el portavoz de VOX y defender la vivienda pública es que la eficacia de construir vivienda pública para contener los precios en el mercado inmobiliario lo demuestran ejemplos, como el que he dicho de Viena, donde, por cierto, gobiernan los socialistas desde los años veinte o treinta, si no me equivoco. Eso es todo lo que tengo que decir. Claro que hay diferencias ideológicas entre unos y otros, y no solo ideológicas, también de ganas de trabajar, porque lo que demuestra el Govern de Prohens es que tiene muy pocas ganas de trabajar. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mercadal.

Para finalizar, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Mesquida.

El señor **MESQUIDA MAYANS**: Gracias, presidente.

Buenas tardes a todos. Primero, quiero mostrar mi máximo respeto a esta Comisión Mixta de Insularidad debido a la singularidad de nuestros territorios. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, querría pedirle a la Presidencia de esta Comisión que no volviera a tardar casi medio año en convocarla.

Entro ya en materia de vivienda. Coincidiremos todos en el diagnóstico, en la emergencia habitacional que todos estamos sufriendo por el desequilibrio entre la oferta y la demanda, y no coincidiremos en las causas. ¿Por qué en seis años los precios del alquiler en España han aumentado un 32% y en Baleares un 61%, en solamente seis años? Por el abandono de las políticas de vivienda del señor Sánchez y de la señora Armengol. Y voy a detallarlo en puntos. Primero, la nula construcción de vivienda pública. ¿Dónde están las 184 000 viviendas públicas que el señor Sánchez anunció durante la campaña electoral? A día de hoy, los expertos nos dicen que, si se agota la legislatura, se cubrirán, más o menos, el 15% o el 20% de todas sus promesas. El señor Sánchez, en mayo de este año, 2024, anunció que el ICO avalará el 20% de las hipotecas a menores de 35 años y a familias con hijos a cargo. Tras una pregunta hecha al Gobierno por escrito, hace un mes me contestó que todavía no se había concedido ninguno de estos avales. Por otra parte, también la señora Armengol tiene congelada hace nueve meses en la Mesa del Congreso la ley antiokupación. Señora Armengol, descongélela, permita que se debata y se vote; todo esto daría seguridad jurídica al mercado. Por último, hace un año y medio Bildu, Podemos y Esquerra Republicana de Catalunya chantajearon e impusieron la nueva ley de la vivienda. Todos estos conceptos ponen un muro entre propietarios e inquilinos, porque amplían el abanico para declararse vulnerable. Esto puede parecer una medida social, pero también traslada la responsabilidad del coste de estas familias vulnerables a los ahorradores, a los propietarios. ¿Qué han conseguido con esto? Que una de cada cuatro viviendas desaparezca del mercado del alquiler. ¿Y esto que ha supuesto automáticamente? Un incremento de los precios histórico y exponencial.

¿Qué propone el Grupo Parlamentario Popular? Pues a corto plazo, deducciones fiscales para inquilinos y propietarios, para que vuelvan estas propiedades al mercado del alquiler; también avales reales para la compra de la primera vivienda —el Govern balear ya ha dado más de cuatrocientos avales—; aumentar también la seguridad jurídica, porque, como les decía, los propietarios necesitan disminuir su riesgo. ¿Cómo? Dejando que se debata la ley antiokupación y quitando la responsabilidad de asumir el coste de las familias vulnerables a los propietarios. Debemos recordar que el reglamento europeo nos dice que en ningún caso la responsabilidad debe recaer sobre los ciudadanos y sí siempre sobre la Administración pública. A medio y a largo plazo, el Govern balear ha puesto casi 60 millones de euros en su presupuesto, que destinará a la construcción de vivienda pública. Hoy mismo se ha anunciado que en Ciutadella se construirán sesenta y nueve viviendas públicas. Todo esto ha sido negociado con la anterior alcaldesa. Por otra parte, hay que agilizar las tramitaciones burocráticas, porque no podemos tardar entre ocho y diez años...

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando.

El señor **MESQUIDA MAYANS**: Voy terminando, presidente.

No podemos tardar entre ocho y diez años en dar permisos para nuevos planes urbanísticos. Todas estas medidas que les voy exponiendo las hemos debatido y votado a favor en la Comisión de Vivienda del Congreso y también en la del Senado. Lo que pasa es que este Gobierno las ignora, demostrando su falta de respeto a este Parlamento.

Por todas estas razones, votaremos en contra de esta iniciativa. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mesquida.

— SOBRE UN IVA DIFERENCIADO PARA LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001023 y número de expediente del Senado 663/000066).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, sobre un IVA diferenciado para las Illes Balears. Se ha presentado una enmienda al texto por parte del Grupo Parlamentario VOX.

En primer lugar, para la defensa de la proposición no de ley, por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Vidal.

El señor **VIDAL MATAS**: Muchas gracias, presidente.

Como todas sus señorías saben, todos los Estados de la Unión Europea tienen un gravamen sobre el consumo de bienes y servicios. Evidentemente, hay tres tipos: el normal, que de media es un 21,5%; el reducido, de un 11%, o el superreducido, que es del 6%. La Directiva 2006/112 establece el funcionamiento de estos tipos de gravámenes y establece en qué zonas son de aplicación y en qué zonas no. Hay diversos territorios en la Unión Europea donde esta directiva no es de aplicación, por ejemplo, en Alemania, las islas Heligoland; en Francia, las islas Reunión y Guadalupe; en Finlandia, las islas Åland; en Italia, el Vaticano; en España, las islas Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla. Como bien saben, señorías, Canarias tiene un impuesto general indirecto canario del 7%, que es autonómico, y las Ciudades de Ceuta y Melilla tienen los IPSI, que de media son un 10% y son municipales. Por tanto, les Illes Balears serían el único territorio no continental del Estado español que no tiene un IVA o un gravamen propio de carácter autonómico para los bienes de consumo y los servicios.

Las Illes Balears, al igual que los otros territorios, tenemos un sobrecoste claro marcado por la insularidad: las Illes Balears tienen sobrecoste de vida superior al 3% respecto al Estado español. La cesta de la compra es muchísimo más cara que en otros territorios. Es el territorio más caro, según el informe de la OCU. Evidentemente, esto afecta a todo tipo de ciudadanos y, especialmente, a los pensionistas, ya que les reduce su capacidad de poder adquisitivo. Los costes de la insularidad son reales, están estudiados y su impacto es brutal sobre la economía de las Illes Balears.

Por tanto, proponemos legislar a favor de que se compense ese hecho insular, que hasta el momento no se ha compensado de una forma más contundente o completa. Se han producido avances, como la aprobación del régimen especial de las Illes Balears y, posteriormente, de su parte fiscal, pero hoy traemos aquí para su aprobación dos puntos: uno, instar al Estado español a que inicie todas las negociaciones necesarias para modificar los tratados europeos, para que la Comunidad Autónoma de las Illes Balears pueda disponer de un gravamen propio autonómico sobre el consumo de servicios y bienes. Dos, que mientras este hecho no se produzca por su complejidad, el impuesto sobre el valor añadido, el IVA, sea reducido en un 25% en las Illes Balears. Estas dos medidas se proponen, básicamente, porque es un mecanismo que ayudaría a compensar esos sobrecostes de la insularidad, ayudarían a nuestros ciudadanos a que esta cesta de la compra no sea tan cara, ayudarían a nuestras Administraciones a compensar en parte la infrafinanciación y los costes derivados de la insularidad, y ayudarían a nuestras empresas a ser más competitivas.

En resumen, les pido el apoyo para seguir mejorando. Mejoramos la situación de las Illes Balears con el régimen especial; mejoramos en una negociación bilateral con el factor de solidaridad; mejoramos en una acción bilateral implantando las medidas fiscales, pero queremos seguir avanzando en ese reconocimiento. Por tanto, les pido el apoyo para la creación de este gravamen autonómico sobre el

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 27

consumo de bienes y servicios para las Illes Balears o, mientras tanto, esa reducción del 25 % del IVA, que las Illes Balears tengamos un IVA diferenciado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.

Para la defensa de la enmienda, por un tiempo de dos minutos, tiene la palabra el señor Campos.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

En la primera parte de la enmienda que hemos presentado lo que pretendemos es el reconocimiento en el ámbito fiscal de las circunstancias del hecho insular del artículo 138.1 de nuestra Constitución, con el fin de garantizar la unidad e integridad de la nación española. En concreto, instamos a promover la configuración de un régimen especial para las Islas Baleares que, efectivamente, compense la desigualdad que genera el hecho de la insularidad.

La segunda parte de nuestra enmienda matiza el régimen transitorio hasta la consecución de ese régimen especial pretendido; eso sí, evitando una concreción que podría impedir la consecución del régimen transitorio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Para fijar posición sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Vidal.

El señor **VIDAL MATAS**: Muchas gracias, presidente.

No vamos a aceptar las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario VOX.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.

Pasamos, por tanto, al turno de portavoces. En primer lugar, por un tiempo de tres minutos, por Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Sanginés Gutiérrez.

El señor **SANGINÉS GUTIEÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Confieso que tengo algunas dudas con relación a esta moción, al menos, en alguno de los puntos. Por eso, creo que el sentido de nuestro voto va a ser la abstención, salvo que alguno de ellos desaparezca, que lo dudo. Insisto, al menos tengo dudas respecto al punto 2 de la moción. En el caso anterior no intervine, pero en este quiero justificar el sentido de mi voto, y es que no entiendo demasiado bien qué hace el Senado conminando a una comunidad autónoma; al Gobierno lo puedo entender, aunque se forme parte de él, pero a una comunidad autónoma no lo comparto. Nuestro sentido del voto va a ser la abstención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanginés.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el señor Vidal Matas.

El señor **VIDAL MATAS**: Gracias, presidente.

Hemos presentado y defendido esta moción, básicamente, porque creemos que el único territorio no peninsular que no tiene reconocida esta diferenciación del IVA o la creación de un gravamen autonómico o municipal son las Illes Balears. Esta comisión se creó y la impulsamos para discutir los problemas de la insularidad. Evidentemente, este diputado es consciente de que las Illes Balears no son una región ultraperiférica, como pueden ser las islas Canarias, que tienen su régimen diferenciado y Europa les ha reconocido esa diferenciación, pero no ha pasado así con las islas del Mediterráneo, un conjunto de muchísimas islas que no tenemos reconocida esa insularidad y tampoco los sobrecostes. Siendo un senador canario, se tiene que entender la insularidad. Por tanto, creemos que es importante porque, si es bueno para Canarias tener el reconocimiento de sus singularidades, también tiene que ser bueno para las Illes Balears —teniendo otras singularidades y respetando la diferenciación— tener ese reconocimiento. Para Ceuta y Melilla, se ha entendido su situación y hay una medida; para Canarias, se ha entendido su situación y hay una medida. ¿Por qué no para las Illes Balears?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Campos.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 28

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

La verdad es que, desgraciadamente, la insularidad ha sido utilizada como arma de mercadeo electoralista, y así se han ido turnando los Gobiernos, tanto de un color como de otro, sin que el régimen especial de Baleares, tras más de cuarenta años desde que la Constitución abriera las puertas para ello, se haya llevado a buen término. Quiero recordar que en el año 2019 el Gobierno de Sánchez, junto con el de la señora Armengol en Baleares, aprobó un nuevo régimen especial balear, que sigue dejando al arbitrio de los Gobiernos de turno la forma de compensar la insularidad, mediante la creación de comisiones mixtas de negociación entre el Gobierno autonómico y el nacional. Quiero recordar que esa norma fue aprobada a finales de febrero de 2019. Recordemos que las elecciones generales fueron en abril. En cambio, VOX ya presentó el 13 de marzo de 2020 —es decir, al principio de la legislatura y no al final, como el resto de los partidos— una proposición no de ley relativa al régimen especial de Baleares, donde solicitábamos medidas concretas, reales y eficaces para compensar el coste de la energía, el transporte —como reducir las tasas portuarias y aeroportuarias—, garantizar la bonificación del 75 % sobre las tarifas actuales de transporte, educación, atención sanitaria y actividad industrial tradicional. ¿Saben qué votaron a las medidas que se llevaron a la Comisión de Transportes? Toda la izquierda, en bloque, votó en contra. Es la izquierda que gobernaba en ese momento.

Evidentemente, el impuesto sobre el valor añadido es uno de los puntos que, sin duda, ayudaría a reducir el coste que deben soportar las familias residentes en Baleares, compensando su incremento previo a causa de la insularidad. Sin embargo, nosotros consideramos que sin que se efectúen los estudios necesarios no resulta oportuno establecer un porcentaje sobre dicha reducción. Tampoco podemos apoyar que se trate de un impuesto diferenciado ni que se cree un impuesto autonómico, pues nuestra Constitución consagra el equilibrio económico, sin que tenga consecuencias en el modelo territorial ni en el reparto competencial. Por eso, nos llama muchísimo la atención que el señor Vidal Matas, representante de SUMAR, haya dicho que no acepta nuestras enmiendas, cuando el pasado 12 de marzo en el Parlamento balear sí que las aceptaron y, de hecho, la enmienda salió aprobada en el Parlamento balear. Por tanto, se demuestra una vez más que SUMAR es puro sectarismo y que rechaza la enmienda de VOX, que sí fue aprobada en el Parlamento de Baleares, evidenciando que no les importa el bienestar de los españoles, sino solamente ponerse una medalla que a fin de cuentas también se les caerá.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS SAMPIETRO**: Gracias, presidente.
Buenas tardes.

Yo voté a favor de la aprobación del régimen especial para Baleares. No sé lo que hicieron otras formaciones como VOX. No recuerdo lo que hicieron ese día, pero yo voté a favor porque, como Grupo Socialista, defendemos los intereses generales para las Islas Baleares, en lo bueno y en lo malo, y en ese momento era una gran oportunidad.

También quiero reflexionar sobre sobre la proposición del diputado Vidal Matas, con el que, por cierto, compartimos el Gobierno de la presidenta Armengol, él como conseller y yo como jefe de gabinete de la presidenta. Cuando he leído esta PNL, he pensado en un libro de Michel Houellebecq que se llama *El mapa y el territorio*, porque ese libro está inspirado en una frase de un escritor, que dice: el mapa no es el territorio. Cuando estás en un Gobierno y cuando llevas años gobernando, hay formas de abordar los problemas de este calado. Este es un tema transversal de fondo. Los socialistas compartimos el análisis de fondo de esta proposición no de ley. Personalmente, creo que el coste de la vida en Baleares no depende exclusivamente de bajar o subir el IVA, tenemos un problema mucho más profundo, es un problema de éxito y de unas externalidades negativas que hemos de corregir y ser conscientes de ello. Es falsario ir diciendo que nosotros somos parte del problema. No, el Gobierno de Francina Armengol, el Gobierno de coalición —yo defiendo el Gobierno de coalición— puso más medidas que ningún otro Gobierno en la historia de Baleares para combatir ese proceso: más viviendas, más leyes contra el cambio climático, leyes contra el turismo de excesos, por supuesto, la ecotasa, y muchísimo más. Pero ¿qué es lo que sucede? Creo que aquí el exconseller Vidal se equivoca con el mapa y el territorio. Hay que impulsar la bilateralidad; hay que impulsar la negociación del sistema de financiación; hay que profundizar en el régimen especial; hay que ir a la Comisión Europea. Pero si las dos medidas son bajar

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 29

el 25% y modificar el Acta de Adhesión entre España, Portugal y la Comisión de la Unión Europea, ese mapa y el territorio no sé si acaban de coincidir.

Por tanto, estamos de acuerdo en el fondo. Hay que reflexionar profundamente sobre qué es lo que está sucediendo en nuestras islas. No bastará simplemente bajar el IVA —no bastará—, tampoco bastará hacer más vivienda. Hay que hacer todas esas medidas al mismo tiempo y para siempre. Por cierto, estaría bien que el Partido Popular y VOX, en lugar de hacer el indio en el Parlamento de Baleares, intentaran aprender a votar y votaran en el sentido correcto, porque parece ser que cada vez que votan se equivocan. **(Aplausos)**. Entre Casero y lo que está pasando con el partido en Baleares, nos hacen pasar mucha vergüenza. Por tanto, estamos de acuerdo en el fondo, pero creemos que la estrategia para conseguir una mejora para Baleares no pasa por estos dos puntos, sino por unos puntos muchísimo más amplios.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pons.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Jerez.

El señor **JEREZ JUAN**: Gracias, señor presidente.

Intervengo muy brevemente para dar respuesta a la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario SUMAR, una propuesta que, como se ha dicho aquí, ya ha sido debatida en la Cámara autonómica con anterioridad, además con idéntico contenido, y sobre la cual mi grupo, por coherencia y convicción, no se alejará de su posicionamiento respecto a aquel posicionamiento que manifestó en su momento. Es una iniciativa que nos traslada a un hipotético escenario fiscal especial por razón de nuestra condición insular. Muchos son los frentes abiertos hasta ahora, muchas son las batallas libradas, pendientes y todavía no ganadas que persiguen el desarrollo de un estatus económico diferente y diferenciado. Mucho queda por recorrer y también, efectivamente, mucho queda todavía por reconocer.

En este sentido, voy a compartir parte de la exposición de motivos de la iniciativa de SUMAR, cuando habla de la obligación del Estado de dar respuesta al hecho insular y terminar definitivamente con el agravio comparativo que viven, en este caso, las Islas Baleares. Por eso, nosotros aquí también echamos en falta un reconocimiento, el reconocimiento por parte del Gobierno de España de la necesidad de incrementar la cuantía por residencia a todos los funcionarios que desarrollan su actividad en un territorio rodeado de agua por todos sus costados, por una cuestión de igualdad —también, sí—, por una cuestión de justicia —claro que sí—, y también por una cuestión de estricta dignidad. También echamos en falta que el Gobierno solicite, pida, exija, reclame a la Unión Europea la modificación del reglamento de *minimis*, con el objeto de acabar con los efectos negativos de su aplicación, que implica para Baleares un retroceso, en especial, para el transporte de mercaderías. Lo dijimos aquí y, además, lo dijimos no hace mucho: la insularidad implica unas condiciones particulares para las empresas de nuestro territorio que las hacen menos competitivas. Por eso, la regla de *minimis* perjudica a las Islas Baleares. La última revisión del reglamento constituía una oportunidad para avanzar en la compensación de la insularidad, y lo que todavía viene siendo más desalentador es que la regla comunitaria restringe el alcance de las medidas fiscales que se contemplan en el régimen especial de Baleares. De esta manera, las empresas de Baleares continúan estando en desventaja respecto a las empresas del territorio continental.

Por lo tanto, y voy concluyendo, hasta que algunas de las ayudas, como la del transporte de mercaderías, queden exentas de los límites aplicables de la norma general de *minimis*, no se reducirá tampoco la brecha entre las islas y el continente y se permitirá que siga existiendo desigualdad de condiciones entre las empresas del continente y las insulares. Entonces, ¿cuál es la conclusión? Está muy bien proponer un tratamiento singular, diferenciado en materia de IVA, pero nos gustaría que sobre ese mandato del Gobierno constitucional...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando, por favor.

El señor **JEREZ JUAN**: ... que se contempla en la carta magna ustedes estuvieran convencidos de que se tiene que aplicar y que fueran tan vehementes en su defensa como lo son con esta iniciativa.

Muchísimas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jerez.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 30

- **MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A RESTABLECER EL CONVENIO DE CARRETERAS CON LOS CONSEJOS INSULARES DE MALLORCA, MENORCA, EIVISSA Y FORMENTERA (ILLES BALEARS) PARA REALIZAR LAS INVERSIONES NECESARIAS EN MATERIA DE MANTENIMIENTO Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, ASÍ COMO A SU FINANCIACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 161/001228 y número de expediente del Senado 661/000664).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tratar la última de las mociones, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a restablecer el convenio de carreteras con los consejos insulares de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera para realizar las inversiones necesarias en materia de mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias, así como su financiación.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Marqués.

El señor **MARQUÉS PALLISER**: Gracias, presidente.

Hoy ponemos encima de la mesa la necesidad de recuperar los convenios de carreteras con las diferentes islas de Baleares. Recordemos que el año 2019 se aprobó el nuevo régimen especial de las Islas Baleares, en el cual el Gobierno de España compensaba el déficit histórico de inversiones en las Islas Baleares con unos acuerdos que permitían realizar las inversiones necesarias en las islas, pero —¡sorpresa!— en marzo de 2023 el Gobierno de España cerró la puerta a negociar los convenios de carreteras con los consells de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, señalando que estas inversiones tenían que ir a cargo del factor de insularidad, es decir, con una mano te daban dinero para el REIB y con la otra te lo quitaban para las carreteras; un engaño en toda regla. En concreto, la respuesta del Ministerio de Transportes fue que la financiación de inversiones en Baleares se canalizara a través de otras vías y no por convenios de carreteras. El dinero del factor de insularidad tiene que servir para la financiación de nuevas inversiones públicas por parte del Gobierno de España en las Islas Baleares, y así compensar las desventajas de la insularidad, pero nunca para encubrir las cantidades pendientes de los convenios de carreteras. Eso es trilerismo político.

El Grupo Parlamentario Popular ha defendido la negociación y necesidad de estos convenios entre el Gobierno y los consejos para la mejora y adecuación de la red viaria de carreteras de las islas, y así garantizar la fluidez del tráfico y la seguridad de los usuarios. Defendemos la elaboración de planes integrales de movilidad en las diferentes islas, con plena cooperación con los consells insulars, con el fin de acabar con la problemática del tráfico en las carreteras de nuestras islas, pero para ello tenemos que recuperar el convenio de carreteras para las Islas Baleares y que el Gobierno de España asuma las cantidades que faltan por liquidar a los consells insulars y que fueron pactadas en su momento.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular propone para su aprobación en la Comisión Mixta sobre Insularidad restablecer el convenio de carreteras con los consells insulars de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, para poder realizar las inversiones necesarias, tanto de mantenimiento, como de mejora de las infraestructuras viarias, y asegurar la movilidad y seguridad en los desplazamientos de los ciudadanos. El segundo punto es redactar un convenio que sea financiado con cargo a partidas presupuestarias independientes del factor de insularidad y que sean incluidas en los próximos Presupuestos Generales del Estado para el año 2025.

Antes de finalizar, hacemos un llamamiento a todos los grupos para apoyar una moción que es de justicia. Esperemos que, esta vez sí, el Partido Socialista no haga lo de siempre, que es votar una cosa en Baleares y lo contrario aquí.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Marqués.

Hay una enmienda presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Herrera.

La señora **HERRERA GARCÍA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta moción del Grupo Popular para intentar resituar el debate en los términos en los que entendemos que debería darse. Esta moción puede utilizarse para seguir sosteniendo en el tiempo un enfrentamiento con el Gobierno o podemos intentar llegar a un acuerdo para orientar mejor una reclamación territorial que todos y todas podamos entender justa y adecuada. Me explico brevemente.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 31

Los convenios de carreteras de Baleares tenían su razón de ser en una disposición de nuestro estatut d'autonomía, que establecía un régimen transitorio de inversiones del Estado hasta la aprobación del nuevo régimen especial balear. En este sentido, la disposición adicional novena del estatut abría la puerta temporalmente a inversiones, vía convenio, en materias como transporte, puertos, medio ambiente, ferrocarriles, carreteras, obras hidráulicas, protección del litoral, costas y playas, parques naturales e infraestructuras turísticas. No deja de ser significativo que al Grupo Popular solo le hayan preocupado y le sigan preocupando las carreteras. Pero, señorías, estaremos de acuerdo en que estamos en otro momento, porque ese período transitorio ya ha finalizado. El nuevo régimen especial está en vigor desde 2019, el régimen fiscal desde 2023 y el pasado julio se aprobó definitivamente su reglamento. Por tanto, los mecanismos de compensación de la insularidad por los que tantas personas han trabajado tanto tiempo están en estos momentos en pleno desarrollo.

Por ello, en el Grupo Socialista entendemos que debemos reconocer las herramientas de compensación a las islas que existen en estos momentos, como el factor de insularidad, que permite financiar aquellos proyectos que determine la propia comunidad autónoma y que, en todo caso, debemos plantear financiación extraordinaria para cuestiones que se salgan del marco ordinario. Además, a través de esta enmienda proponemos dar prioridad en la financiación estatal a aquellos proyectos que impulsen el transporte público frente a la movilidad privada y a aquellos proyectos que permitan adaptar las vías a las nuevas necesidades provocadas por el cambio climático.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Herrera.

Para fijar el posicionamiento sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Marqués.

El señor **MARQUÉS PALLISER**: Gracias, presidente.

Resulta paradójico que, mientras algunas comunidades autónomas piden un trato muy especial y nuevos grupos económicos con el aparente visto bueno del socialismo, a Baleares nos recortan la financiación que ya teníamos comprometida desde hace años. En palabras campechanas, es un escándalo en mayúsculas que el Estado invierta cero euros para mantenimiento y mejora de las carreteras de las Islas Baleares —lo vuelvo a decir, cero euros—, mientras que en las demás comunidades autónomas sí lo hacen. No pedimos ser más que nadie, pero tampoco podemos ser menos. Hoy seguramente vamos a ver el comportamiento habitual del Partido Socialista: mientras en Baleares están a favor de la propuesta del Partido Popular de recuperar el convenio de carreteras —algo que es de justicia—, cuando llegan a Madrid el mismo Partido Socialista vota lo contrario.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Marqués.

A efectos de poder hacer la votación, entiendo que no acepta la enmienda. **(Denegación)**. Vale.

Pasamos por lo tanto al turno de portavoces. Por parte de Coalición Canaria, el señor Sanginés.

El señor **SANGINÉS GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

Intervengo brevemente.

Confieso que también tengo algunas dudas con esta moción; con el punto uno no, porque, desde luego, establecer o restablecer un convenio para la mejora de las infraestructuras viarias es lo que procede. ¡Faltaría más!

En relación con un convenio para financiar con partidas independientes el factor insularidad, considerando que en el caso de Canarias tenemos precisamente un convenio de carreteras incumplido por todos los Gobiernos, dicho sea de paso —de hecho, están ejecutando una sentencia que obliga a unos y a otros a pagar unos 800 millones de euros, y creo que todavía falta casi todo—, no sé si podría entrar en colisión —y lo digo claramente— en el reparto de la tarta; todo lo que sea fuera del factor de insularidad y los regímenes específicos de cada una de las comunidades autónomas me genera como mínimo algunas dudas. Por ello nos vamos a abstener en esta moción.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanginés.

Por parte del Grupo Parlamentario SUMAR, señor Vidal Matas.

El señor **VIDAL MATAS**: Muchas gracias, presidente.

Si me permite, ya que me lo han preguntado por las redes sociales, explicaré que estoy haciendo mis intervenciones en castellano porque estamos en la sala Ernest Lluch, que es del Congreso, pero se aplica

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 32

el Reglamento del Senado al ser una comisión mixta y por ello hablo en castellano. Lo digo porque se me ha preguntado por diversas personas por qué estaba utilizando solamente el castellano hoy en mis intervenciones.

Hecha esta aclaración entro en materia. El convenio de carreteras de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera es una historia de incumplimientos por parte del Partido Popular y del Partido Socialista, cada uno desde sus responsabilidades los han incumplido. Canarias tuvo más valor y lo llevó a los tribunales y se lo está cobrando con los presupuestos generales del Estado. En las Illes Balears eso no se ha dado.

Hoy aquí vamos a asistir a un debate sobre si tiene que haber convenios o no tiene que haberlos, o sobre si el factor de insularidad recoge las inversiones en carreteras que venían de esos convenios. En nuestra opinión, el punto correcto es que se nos debe dinero de los convenios de carreteras hasta que entró en vigor el factor de insularidad; desde que entró en vigor el factor de insularidad no vamos a reclamar nuevos convenios de carreteras. Tenemos que reclamar lo que se nos debe de los años anteriores, cuando no teníamos convenio de carreteras. De esto son responsables tanto el Partido Popular como el Partido Socialista, porque en los diferentes Gobiernos autonómicos se presupuestó, pero nunca llegaron esos dineros. Por tanto, allí nos encontrarán, reclamando lo que es justo para las Illes Balears y reclamando todas las inversiones.

Lo que no es lógico es lo que está haciendo el Partido Popular, que es renunciar a inversiones del Estado en movilidad como es la del tranvía de la bahía de Palma; eso no es lógico. Se renegocia, se estudia el trazado, se buscan alternativas, pero renunciar a fondos estatales para garantizar la movilidad sostenible en las Illes Balears es indignante.

Por tanto, expreso nuestro apoyo a pedir que se pague del convenio de carreteras lo que se debe. El factor de insularidad es un gran éxito. Lo tenemos que celebrar y a partir de su entrada en vigor la reivindicación de esos fondos va por esa vía, pero tenemos mucha deuda atrasada.

Mirando al futuro, les hago una propuesta. En la Ley de Movilidad Sostenible hemos presentado una enmienda por parte del Grupo Plurinacional SUMAR, impulsada desde Més per Mallorca y Més per Menorca, donde planteamos que en las Illes Balears se haga un convenio de movilidad sostenible para poder garantizar la financiación de infraestructuras clave en la movilidad de las Illes Balears, infraestructuras de movilidad básicamente colectiva como es el ferrocarril. Ahí nos encontrarán, y a la hora de votar se van a retratar, vamos a ver qué es lo que ustedes realmente quieren o no quieren, porque le tengo que recordar al Partido Popular que ustedes fueron los que renunciaron al convenio de trenes, ustedes no ejecutaron y ustedes renunciaron al convenio ferroviario y a más de 400 millones de euros. Por tanto, es justo reclamar al Estado lo que nos debe, pero también se tiene que reconocer la incompetencia de los gobernantes del Partido Popular renunciando ahora mismo a inversiones como el Trambadía y renunciando en su momento al convenio de ferrocarriles de más de 400 millones de euros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vidal.
Por parte del Grupo Parlamentario VOX, el señor Campos.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Gracias, señor presidente.

Si me lo permite, también quiero hacer un comentario previo respondiendo a las redes sociales, y es que ahora estamos mucho más tranquilos después de que el señor Vidal nos ha aclarado por qué estaba hablando en español en el Congreso de los Diputados de España. Así pues, yo agradezco la aclaración y la tranquilidad que supone para todos conocer el motivo por el que el señor Vidal habla en español.

Dicho esto, dado que la moción va referida a las inversiones e infraestructuras, a mí lo que me gustaría es hablar precisamente de la falta de desarrollo de la red de infraestructuras de transporte terrestre en las Islas Baleares durante los últimos años, que es lo que ha provocado un aumento de los problemas de movilidad. Quiero recordar que, según datos del Instituto Nacional de Estadística, en Baleares hemos experimentado un incremento poblacional acelerado, alcanzando a finales del año pasado 1.232.014 habitantes. Por tanto, es inaceptable que ante esta situación no se haya llevado a cabo una inversión significativa en infraestructuras viarias. Los atascos no son culpa de los turistas, como también defienden los turismofóbicos de la izquierda; la verdadera causa radica en una falta de planificación y previsión que ha dejado las infraestructuras obsoletas y sin capacidad para atender las necesidades de la población actual y futura.

Precisamente, con el objetivo de adaptar las infraestructuras de transporte terrestre a la realidad actual y futura de Baleares, hemos registrado en el Parlamento balear una batería de medidas que buscan

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 33

asegurar un desarrollo planificado para los próximos veinticinco años, y así lo hemos propuesto también en los consejos insulares de Mallorca, de Menorca y de Ibiza, porque, además de la mejora del transporte público, es necesario mejorar carreteras y autopistas, tanto de Mallorca como de Menorca como de Ibiza. Por tanto, nosotros apostamos por un desarrollo integral de la red de infraestructuras de transporte terrestre, que tenga en cuenta el crecimiento poblacional y la eficiencia en la movilidad. Es absolutamente imprescindible llevar a cabo estas inversiones para evitar que Baleares siga sufriendo los problemas actuales de movilidad que afectan a la calidad de vida de los residentes. Por eso es necesario pedirle al Gobierno del Estado, al Gobierno socialista, que firmen esos convenios, que vuelvan a firmar esos convenios y que paguen alguna vez esa inversión en carreteras. Es absolutamente necesaria. Hay que pedirle que no hagan como con aquellos 230 millones que tenían que pagar al Consejo Insular de Mallorca para carreteras y que nunca se supo nada de ellos, y que dejen de despilfarrar el dinero público. Hablábamos de 230 millones que no se pagaron en su día, pero no tienen ningún miramiento en pagar 400 millones de euros, por ejemplo, al Banco Mundial con la excusa de erradicar la pobreza, cuando sabemos que van a chiringuitos ideológicos. Utilicen el dinero para mejorar la calidad de vida en este caso de los ciudadanos de Baleares, y dejen de despilfarrar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Por parte del Grupo Socialista tiene la palabra la señora Herrera.

La señora **HERRERA GARCÍA**: Gracias, presidente.

Voy a seguir intentando resituar el debate porque lamentablemente se confirma que el objetivo de la bancada popular es repetir un argumentario victimista —algo a lo que nos tienen bastante acostumbrados en Baleares—, en lugar de trabajar para lograr un consenso y llegar a resultados objetivos.

El artículo 70 del Estatuto de Autonomía señala claramente que las competencias de carreteras y caminos corresponden a los consells y el artículo 137.4 establece que los consells tengan los recursos suficientes para hacer frente a sus competencias, algo que debe garantizar la comunidad autónoma. Lo destaco porque cualquiera que los escuche puede pensar que los consells no tienen en su presupuesto capacidad alguna para hacer frente a su obligación competencial. De hecho, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y los consells tienen o tenían hasta ahora más recursos que nunca para el desarrollo de sus competencias propias gracias al incremento de financiación que se ha producido con el Gobierno de Pedro Sánchez. Y digo tenían porque, por primera vez en diez años, los consells verán en 2025 reducida la aportación que les hace el Govern balear y eso sí, señorías, merma la capacidad de inversión y de actuación en carreteras.

Seguimos hablando de recursos. ¿Saben cómo baja la capacidad de inversión de las instituciones y se ponen en apuros mejoras en carreteras? Reduciendo los ingresos públicos mediante bajadas de impuestos, que además solo benefician a los que más tienen, algo de lo que también sabe mucho el Partido Popular de Baleares. Saben tanto que incluso la AIREF los ha amonestado. La rebaja fiscal de la señora Prohens supone que una persona de clase media ahorre unos 8,5 euros anuales, mientras que una persona con un alto patrimonio se va a ahorrar seiscientos veces más, una media de 5000 euros anuales. De ese ahorro, quizá estas necesidades —según ustedes, imperiosas— en carreteras. Pero aún han encontrado ustedes más maneras de poner en peligro la financiación para el desarrollo de las competencias propias, por ejemplo, dejando perder fondos europeos para proyectos que se tendrán que acabar pagando con financiación ordinaria, por no haber hecho los deberes a tiempo. Le puedo citar varios casos, los 550000 euros del centro veinticuatro horas contra las violencias sexuales de Ibiza, que por no saber aún no sabe ni dónde van a ubicar; los 5 millones a los que han renunciado en Formación Profesional, o los 185 millones del tranvía de Palma. Pero no solo esto, sino que además es paradigmático el caso del Consell de Ibiza, que, teniendo más de 120 millones de euros en el banco, no ha sido capaz de realizar ni una sola obra importante en carreteras en cinco años y medio. Seguimos esperando la reforma de la rotonda de Los Cazadores o la carretera Sant Joseph-Sant Antoni. ¿Por qué lo llaman problema de financiación cuando el problema lo tienen en gestión?

Y voy terminando. Señorías del Grupo Popular, si quieren más recursos, igual deberían replantearse su voto en contra al techo de gasto del presupuesto del Estado, pues supone 214 millones menos de financiación para Baleares, con los que se podrían pagar muchas inversiones en carreteras.

Señorías del Grupo Popular, sobre todo piensen el modelo. Podemos trabajar para que los consells insulares tengan la mejor financiación posible para mejorar las carreteras de las islas, pero mejorar las

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 34

carreteras no es provocar nuevos destrozos ambientales y paisajísticos, como el que su partido plantea en la macrovariante de San Rafael, donde pretenden invertir —sin convenio— 21 millones de euros en una impactante rotonda elevada, un vial de 1,2 kilómetros que transcurre mayoritariamente por suelo rústico; otras dos rotondas más en superficie y un paso subterráneo. Ese no es el modelo que necesita el pueblo de San Rafael y no puede ser el modelo de las carreteras de Baleares del siglo XXI. Retiren cuanto antes esa barbaridad de proyecto y busquemos fórmulas de acuerdo para nuevas inversiones.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Herrera.

Para finalizar el debate, tiene la palabra, por parte del Grupo Popular, señor Marqués.

El señor **MARQUÉS PALLISER**: Gracias, presidente.

Señora portavoz del Grupo Socialista, lecciones de política en Ibiza, donde el Partido Socialista gobierna la totalidad de cero municipios y el Partido Popular tiene ocho de los trece consejeros en el consell... **(Aplausos)**. ¿Qué quiere que le diga? Yo creo que los ciudadanos no los creen.

Dicho esto, reclamamos lo que se nos debe por un lado y que reconoce el Partido Socialista. Los diputados del Parlamento autonómico del Partido Socialista reconocen el dinero que debe el Estado a los consells **(muestra un documento)**, pero no están pagando. Y después pedimos un nuevo convenio porque actualmente el Estado dedica cero euros a Baleares en materia de carreteras. Sí, con financiación aparte porque no nos fiamos del Gobierno y porque no queremos chapuzas.

Lo que ha pasado con el convenio de carreteras es un claro ejemplo de trilerismo político. Nos venden la moto con el REIB, que era algo reclamado históricamente por todos los partidos, mientras a la vez nos quitan los convenios de carreteras con los consells, algo que ya teníamos. Esta decisión ha sido una gran injusticia para los consells. Por suerte, tenemos en Baleares un Gobierno responsable, dispuesto a ayudar a los consells, un Govern de Marga Prohens que ha avanzado el dinero a los diferentes consells, algo que no hizo Francina Armengol.

Como el Gobierno de Sánchez no responde, el Govern que sí escucha a los ayuntamientos y a los consells, ha tenido que intervenir. Por tanto, estamos reclamando una cuestión que es de justicia, algo que debería hacer el Gobierno central y común y que, como no hace, quita recursos a la propia comunidad autónoma y a los consells, unos recursos que podrían destinar a otras políticas, pero, como ya he dicho, hay un Gobierno que no responde.

El silencio del socialismo balear en el tema del convenio de carreteras es tan ensordecedor como la nula gestión y falta de ejecución de proyectos en materia de carreteras por parte del tripartito del Partido Socialista, Más y Podemos en los últimos ocho años en el Consell de Mallorca y en el Consell de Menorca. Hicieron una nula política gestión en materia de carreteras y así les pagaron los ciudadanos en las elecciones del año pasado. Solo en Menorca, el nulo trabajo del consell del tripartito —de la señora Susana Mora y compañía— ha provocado la pérdida de 20 millones de euros. Por suerte, los gobiernos del Partido Popular en los consells surgidos de las pasadas elecciones municipales y autonómicas del año 2023 tienen como prioridad mejorar nuestra red viaria y ya han dado los primeros pasos. Un buen trabajo de las Administraciones insulares y autonómica, que necesita reciprocidad por parte del Estado, aportando fondos, como hacían hasta ahora, para que la factura no la tengan que pagar los ciudadanos de Baleares. Ustedes son expertos en prometer; ahora bien, a la hora de pagar pasan las facturas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas, señor Marqués.

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

El señor **PRESIDENTE**: Por lo tanto, finalizado el debate de las mociones, pasamos a la votación. Les recuerdo que todas se votarán en sus términos, a excepción de la Proposición no de ley para extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios insulares a los supuestos de separación y divorcio y situaciones de dependencia, que se votará con la inclusión de las enmiendas del Grupo Popular y del Grupo SUMAR. **(El señor Campos Asensi pide la palabra)**. Sí, señor Campos.

El señor **CAMPOS ASENSI**: Sí, gracias.

Le pregunto para aclararlo: ¿vamos a votar en el orden inicial?

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 62

27 de noviembre de 2024

Pág. 35

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar en el orden inicial que está establecido en el orden del día. De todas formas, como iré enumerando cada una de las votaciones, no habrá dudas. **(El señor Marqués Palliser pide la palabra)**. ¿Sí, señor Marqués?

El señor **MARQUÉS PALLISER**: Señor presidente, en la moción número 5, del Grupo SUMAR, pedimos votar separadamente por puntos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿En la moción número 5 del Grupo SUMAR? Vale, de acuerdo, por separado cada uno de los puntos. **(Pausa)**. Me informa la letrada de que es el autor de la moción quien decide si acepta la votación por separado o no.

El señor **VIDAL MATAS**: Es que creo que se aplica el Reglamento del Senado. Según el Reglamento del Congreso lo podemos hacer, pero, según el Reglamento del Senado, no. Decidan qué reglamento se aplica porque... A mí me sabe mal, pero al conocer los dos... **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Me informa la letrada de que, al aplicarse el Reglamento del Senado, no es posible la votación por separado de los puntos.

Pasamos, por lo tanto, a votar el punto primero, Proposición no de ley relativa a garantizar que, en la anunciada reforma del sistema de financiación autonómica, en ningún caso se computen ni se integren los ingresos del bloque de financiación canario dentro del sistema, así como que dicha reforma se debata en el seno de la Conferencia de Presidentes y del Consejo de Política y Fiscal y Financiera, a efectos de garantizar el cumplimiento efectivo del artículo 138 de la Constitución.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Segunda moción, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a restablecer el convenio de carreteras con los Consejos Insulares de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera para realizar las inversiones necesarias en materia de mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias, así como a su financiación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 13; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Pasamos a la tercera. Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta a las Administraciones competentes a declarar las correspondientes zonas de mercado residencial tensionado en las Illes Balears y la consiguiente aplicación del índice de precios de referencia para el mercado del alquiler.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la Proposición no de ley del Grupo Parlamentario VOX, para extender el régimen de bonificaciones a las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios insulares en los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Se vota con las enmiendas anteriormente señaladas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la última de las propuestas, que es la Proposición no de ley sobre un IVA diferenciado para Illes Balears.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 15; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sin ningún otro punto que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

Eran las ocho y cincuenta y cinco minutos de la noche.