



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

---

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

XI legislatura

Any 2023

Núm. 7

## **Presidència del Sr. Mauricio Rovira i de Alós**

Sessió celebrada dia 18 d'octubre de 2023

Lloc de celebració: Seu del Parlament

### **SUMARI**

#### **PROPOSICIONS NO DE LLEI:**

- 1) **RGE núm. 5476/23**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a impulsar mesures de protecció i adaptació davant l'emergència climàtica. . . . . 98
  - 2) **RGE núm. 5521/23**, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a l'ús de biocombustible en els vols entre les illes i la península. . . . . 98
-

EL SR. PRESIDENT:

Bona tarda, senyores i senyors diputats. Començam la sessió d'avui de la Comissió d'Ordenació Territorial, Habitatge, Mobilitat, Mar i Cicle de l'Aigua, de 18 d'octubre del 2023.

Els demanaria, en primer lloc, si es produeixen substitucions. Sí?

LA SRA. CARDONA I RIBAS:

Lourdes Cardona per Rafael Nadal.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Alguna més?

EL SR. POU I GARCIAS:

Llorenç Pou per Pilar Carbonero.

LA SRA. RIUDAVETS I SUÁREZ:

I jo també, del Grup Parlamentari Socialista, Malena Riudavets per Mercedes Garrido.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé, gràcies.

**1) Proposició no de llei RGE núm. 5476/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a impulsar mesures de protecció i adaptació davant l'emergència climàtica.**

Abans de començar el debat de l'ordre del dia d'avui, hem rebut un escrit del Grup Parlamentari Socialista, amb RGE núm. 7891/23, mitjançant el qual sol·licita que la proposició no de llei del seu grup, la RGE núm. 5476/23, sigui tramitada davant la Comissió d'Assumptes Institucionals i Generals i, atès l'acord adoptat per la Mesa del Parlament d'avui matí, en el sentit d'atendre la petició formulada, d'acord amb l'establert a l'article 78.2 del Reglament de la Cambra, es proposa l'alteració de l'ordre del dia, en el sentit d'excloure aquesta PNL del debat d'avui i deixar-la per a la comissió que correspongui.

Supòs que no hi ha cap problema. Molt bé.

**2) Proposició no de llei RGE núm. 5521/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a l'ús de biocombustible en els vols entre les illes i la península.**

Passam al debat i votació de la Proposició no de llei RGE núm. 5521/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular, sobre l'ús de biocombustible als vols entre les illes i la península.

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

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president, bona tarda, senyores i senyors diputats. La lluita contra el canvi climàtic és un dels principals reptes de la nostra era a nivell ambiental, l'alteració del clima i les temperatures que afecten negativament els ecosistemes són produïts, majoritàriament, per l'activitat humana, arran de la dependència de certes indústries i del transport amb l'ús de combustibles fòssils, activitats que incrementen en excés els efectes dels gasos d'efecte hivernacle, entre els quals trobam el diòxid de carboni.

Sens dubte, per fer front a l'escalfament global del planeta cal apostar per un model energètic sense emissions i promoure la descarbonització, amb l'objectiu de reduir les emissions de gasos amb efecte hivernacle sobre l'atmosfera, fins a la neutralitat del carboni, apostar per un model econòmic sense emissions.

Un dels camins per aconseguir aquesta neutralitat del carboni, és arribar a un balanç zero entre la quantitat de les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera i la quantitat que es retira per diferents vies. El Parlament Europeu, recentment ha donat llum verda a una llei per augmentar l'ús de combustibles sostenibles, com els biocombustibles avançats o l'hidrogen, en el sector de l'aviació. La finalitat d'aquest Reglament, ReFuelEU Aviaton, és impulsar l'oferta i la demanda de combustibles d'aviació sostenible a la Unió Europea; en concret, inclou l'obligació d'introduir en el camp de l'aviació de tots els aeroports de la Unió Europea un mínim combustible sostenible, amb l'objectiu de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, i d'aquesta manera reduir l'empremta ambiental de l'aviació i contribuir a la consecució dels objectius climàtics de la Unió Europea, que són reduir les emissions dels gasos d'efecte hivernacle almanco un 55% abans del 2030, en comparació amb els nivells dels 1990, i així garantir la neutralitat climàtica.

Aquesta llei obliga els aeroports i proveïdors de combustible de la Unió Europea a garantir que, a partir del 2025, almanco un 2% dels combustibles d'aviació siguin ecològics. Aquest percentatge s'haurà d'incrementar gradualment cada 5 anys, fins arribar al 63% al 2050.

Algunes de les disposicions d'aquesta llei ja entraran en aplicació dia 1 de gener del 2024 i d'altres a partir del 2025.

No obstant, en aquesta llei es preveu una excepció a les emissions que tinguin lloc fins al 2030 als vols entre un aeroport situat a una regió ultraperifèrica d'un país de la Unió Europea, com és el cas de les Grans Canàries, aquí, a Espanya, i un aeroport situat en el mateix país, dels vols entre aeroports situats en una regió ultraperifèrica del mateix país de la Unió Europea.

És cert que les Illes Balears no està considerada una regió ultraperifèrica per la Unió Europea, però sí estareu d'acord que ens hem d'enfrontar a diari amb una sèrie de dificultats relacionades amb la insularitat, insularitat agreujada en el cas de Menorca i d'Eivissa, afectades per una doble insularitat, i encara més, en el cas de Formentera, atesa la seva triple insularitat.

Valoram aquesta iniciativa de la Unió Europea d'ús de combustible a l'àrea de l'aviació com una gran passa per avançar cap a la descarbonització, però, al mateix temps, i tenir en compte que aquest acord implicarà un encariment del cost de les aerolínies i, en conseqüència, un increment del cost dels bitllets d'avió, i tenir en compte que no es disposa de cap alternativa eficient en el transport aeri per a les nostres illes, consideram que repercutirà negativament en els ciutadans de la nostra comunitat, en especial en els ciutadans de Menorca, Eivissa i Formentera.

Tenint en compte tot l'exposat, proposam els acords següents en aquesta PNL. En primer lloc: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern espanyol a sospesar i reconsiderar les dificultats que comporta la insularitat per als ciutadans de Balears."

En segon lloc: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern espanyol a contemplar l'arxipèlag balear com el de Canàries envers la problemàtica de la insularitat en el transport aeri."

I, en tercer lloc: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern espanyol a eximir de l'ús de biocombustible en els vols entre illes i la península fins al 2030 a Balears, per la no-existència d'una alternativa de transport eficient."

Ens agradaria comptar amb el seu suport. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Pocoví. Tenim dues esmenes presentades pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca. Per a la defensa d'aquestes esmenes té la paraula el diputat Ferran Rosa, per un temps de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltes gràcies, Sr. President. Ho ha comentat la Sra. Pocoví, el canvi climàtic és probablement el principal repte al qual ens enfrontam com a humanitat i per fer-hi front hem assumit, o varem assumir el 2015, el compromís, per part de tots els països del món, de reduir les nostres emissions, per treballar conjuntament cap a la (...) de carboni, fer-hi front precisament passa perquè tots i cadascun dels sectors de la nostra economia redueixin les seves emissions.

Així com hi ha alguns sectors que són particularment fàcils de descarbonitzar perquè..., i tenim solucions tecnològiques a dia d'avui, n'hi ha d'altres, com el de l'aviació, que presenten particulars reptes perquè a dia d'avui no tenim solucions tecnològiques o perquè aquestes no són practicables a gran escala. Si ja és preocupant que l'aviació sigui un d'aquests sectors que difícilment són descarbonitzables, encara és més preocupant que l'aviació sigui un dels sectors on més creixen les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

En el cas de les Illes Balears les emissions que tenim o que hem emès des de les Illes Balears, l'aviació el 2005 representava l'11,5% de les nostres emissions. a dia d'avui és el 16%. És ver que don una dada relativa i no vol dir que hagi augmentat la dada relativa perquè la resta de sectors s'han vist

disminuïts de forma important, sinó perquè han augmentat substancialment les emissions del mateix sector de l'aviació. De fet, en aquest lapse de temps han augmentat un 30% les emissions del sector de l'aviació a les Illes Balears.

Per tant, si ens hem compromès a reduir les emissions en el conjunt de la nostra economia i el sector que més difícil ho té per descarbonitzar-se segueix augmentant les seves emissions, tenim un problema. I el problema, entre altres coses, passa pel nombre de vols. Vull dir, certament som illes, necessitam una mobilitat a l'exterior, però jo neg un poc la major, perquè el plantejament que la introducció de biocombustibles o de determinades quotes molt minses en matèria de carburants menys contaminants siguin necessàriament un fre per als nostres veïnats...

Jo cont les dades dels nostres aeroports, els nostres aeroports, mira, a l'any 2022, els tres aeroports de les Illes Balears varen rebre 40,6 milions de passatgers amb 337.000 operacions, de les quals la immensa majoria es varen fer els mesos de juny a setembre i, sobretot, de dijous a dilluns o de dijous a diumenge. És una obvietat que la immensa majoria dels desplaçaments que es produeixen a les Illes Balears són per mor del turisme, vull dir, i aquí és ver que hi ha veïnats que volen, però la immensa majoria dels vols que tenim a les Illes Balears i de les emissions fruit de..., són en temporada turística, en caps de setmana i precisament per una qüestió d'oci.

I quan faig aquest plantejament no és per qüestionar necessàriament la indústria turística, que la qüestion, sinó per posar de manifest qui hauria, al nostre parer, de carregar en part amb aquesta necessària reducció de les emissions. Perquè quan parlo que cal reduir les emissions i que hi ha un sector que no deixa de créixer, bé, idò, haurem de plantejar quines són les prioritats a l'hora de reduir les emissions. I, en aquest sentit, nosaltres hem fet dos plantejaments, dues esmenes: una que planteja, precisament, que es revisin les prioritats en matèria de reducció d'emissions en temes d'aviació per, en primer lloc, reduir o limitar els vols que siguin prescindibles, i quan parl de vols prescindibles, en el cas d'Espanya, sobretot parlo d'aquells que són fàcilment substituïbles per transport per carretera, tots recordam com el passat mes de gener ens posàrem les mans al cap perquè el Reial Madrid noliejava un avió i feia quatre vols per anar i tornar a Valladolid, un vol de 31 minuts, quan tens un AVE que dura 58 minuts. Per tant, hauríem de plantejar-nos si l'alternativa no és més vàlida.

Després, tenim un sector d'aviació privada, són els jets privats, que no fan més que créixer, per tant, crec que les prioritats haurien de ser sobretot aquests.

El segon dels plantejaments és que s'ha de plantejar una reducció dels vols en el seu conjunt, i això no necessàriament ha d'anar en contradicció amb el dret a la mobilitat dels residents a les Illes Balears. Ara bé, vull dir, si hem de reduir les emissions, més que plantejar solucions que tímidament contribueixen a millorar el problema, com els biocombustibles, la racionalització de l'ús pot ser millor opció, sobretot aquella que està vinculada amb l'oci i no tant amb el dret a la mobilitat.

En aquest sentit les meves esmenes, i i m'agradaria que hi donassin suport. Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Iniciem un torn de fixació de posicions. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el diputat Damià Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí gràcies, president, bona tarda a tothom. D'entrada demanàrem votació separada. I la portaveu proposant no s'ha posicionat sobre les esmenes presentades, en tot cas, si les accepta o no, ja actuarem en conseqüència al final.

Votarem a favor del punt primer i del punt segon. Sempre serà bo que el Govern d'Espanya revisi la nostra condició insular, sempre que la revisi per a bé, esperem que sigui per a bé. Per tant, cap problema.

I també votarem a favor, diguéssim, que el Govern d'Espanya ens equipari amb Canàries en tot allò que afecta la nostra connectivitat. De fet, ja és així, en aquest moment ja és així; és a dir, la condició d'ultraperifèrics no la tenim pel Govern d'Espanya, sinó que la tenim per decisió de la Unió Europea, i l'afectació que té la condició de no ultraperifèrics a aquest reglament també és una decisió de la Unió Europea, no és una decisió del Govern d'Espanya. Però, en tot cas, està bé recordar que nosaltres també som illes i que, per tant, volem ser iguals que Canàries.

El punt tercer és el que ens planteja més dubtes. Estam d'acord amb el 99% per cent de l'exposició que ha fet la Sra. Pocoví, l'únic que qüestionam és l'afectació que pot tenir aquesta decisió sobre el preu dels bitllets. I també el que ha dit del preu als ciutadans de Menorca, que ha dit "especialment ciutadans de Menorca, d'Eivissa i de Formentera", som menorquí i ara intentaré explicar-li per què ens abstindrem al tercer punt. Li votarem en contra, perquè pensam que és bo que considerin les especificitats de les nostres illes, però pensam que la mesura del Parlament Europeu i de la Unió Europea és positiva, a curt, a mig i a llarg termini, seguint els raonaments que ha fet la Sr. Pocoví, però pensam que l'afectació al preu no és tanta.

És a dir, fins al 2030 serà un 2% del preu del combustible que hauran d'utilitzar els avions. Si sobre els costos operatius d'un avió, que un avió voli, el combustible és el 33%, va entre el 30 i el 33, suposant que el cost operatiu d'un vol fos de 100 euros, per tant, la incidència d'aquest 2% seria d'1,32 cèntims, per a un ciutadà de Menorca, de Formentera o d'Eivissa 30 cèntims aplicant el 75% de descompte.

Açò a curt termini, en oblidar o ignorar que aquest combustible estarà compensant per bonificacions de les taxes d'aterratge dels avions que utilitzen aquest biocombustible. El Govern té una ordre que ja ha estat en exposició pública, un projecte d'ordre, per la qual s'estableix una bonificació de tots els avions que utilitzin aquest combustible i, per tant, açò es veurà minorat per aquesta bonificació, per tant, encara serà més petit el percentatge. Açò a curt termini.

I a llarg termini, s'ha fet un cert alarmisme amb els preus, però després el president d'ALA, de l'Agrupació de Línies

Aèries d'Espanya, el Sr. Gándara, ho desmenteix, diu que l'efecte de repercutir els costos vindrà, possiblement, a llarg termini, si no es minoren els preus del SAF, que és el combustible o el biocombustible amb la terminologia europea. I abunda en açò el responsable de combustibles i de sostenibilitat de Vueling, gens sospitós Vueling de ser generós amb les seves tarifes, ben el contrari, sol ser prou car, que diu que el percentatge de combustible, al final, a la llarga, quan es comenci a produir més biocombustible, que es comença a produir-ne més, serà més barat utilitzar biocombustible que haver d'importar querosè, perquè, evidentment, sobretot a Espanya, la península rural pot tenir una gran font de creixement econòmic, desenvolupament i de creació de llocs de feina amb la generació de biocombustible i no haver-lo d'importar.

A més, la seva iniciativa té una dificultat tècnica molt gran, que Canàries la té, però manco que nosaltres, que és que, evidentment, els avions no són captius d'una ruta, per tant, els vols entre illes també operen en relació amb la península. A Canàries no, com que estan molt enfora de la península, evidentment, els avions que fan, per exemple, Gran Canària-Lanzarote, sempre es mouen dins les Illes Canàries, però en el nostre cas, el mateix avió que m'ha dut avui des de Menorca a Palma, previsiblement també volarà a València o volarà a Madrid amb la mateixa ruta... -estic acabant, Sr. Secretari.

I, evidentment, com ho farem per anar de..., serà molt complicat per a les companyies com controlar que un vol que fa Frankfurt-Mallorca, Palma-Frankfurt, on li podrem aplicar aquest no ús del biocombustible? Evidentment, si l'avió ha carregat combustible a Frankfurt, (...), diguéssim, no podrà estar exempt d'ús de biocombustible, com vostè pretén.

Per tant, davant d'aquests dubtes, compartim la necessitat que no ha de perjudicar les tarifes per als ciutadans aquest increment de biocombustible, pensam que no serà així. Ens abstindrem a la seva iniciativa, no hi volem votar en contra, perquè compartim gran part dels seus arguments, però sí que evidentment tenim els nostres dubtes, però açò li deia (...), tal vegada perquè pensam que és positiva la mesura.

I permeti'm 30 segons i ho resumiré molt clarament: "*Dos años de intenso trabajo, ocho meses negociando, múltiples reuniones, 518 a favor, y esto ha sido refuel, orgulloso de concluir con éxito (...) europea revolucionaria y pionera en el mundo, que ha cambiado el sector de la aviación para la próxima década*". Açò ho diu el ponent de la llei, José Ramón Bauzá.

Gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. El Grup Parlamentari VOX no intervindrà. I per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula la Sra. Cristina Gómez, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. GÓMEZ I ESTÉVEZ:

Moltes gràcies, Sr. President. Bé, jo no puc negar que veig bona intenció a la proposta i sobretot mira claríssimament per

a les nostres butxaques, des del punt de vista econòmic i, sobretot, per un fet innegable, que és el factor de la insularitat, doble o triple, tot i que en el cas de l'aviació, excepte un programa de la SER, que es diu *Aterrizamos en Formentera*, no tenen problemes de contaminació aèria, perquè no tenen avions a Formentera.

Votarem a favor dels dos primers punts perquè estan plantejats de manera molt genèrica, fins i tot el segon, tot i que és genèric, apunta maneres, perquè ja demana una equiparació del nostre arxipèlag amb les zones ultraperifèriques i, tot i que, com diu el Sr. Borràs, açò depèn més d'Europa que de nosaltres, però, no importa, perquè és ver que necessitam ser ajudats. Però la veritat és que no li puc votar a favor de la tercera petició, perquè a la mínima que cercam un poc, i no sé si em repetiré perquè també tiraré de premsa, i posaré les dades només de Menorca: el trànsit d'avions ja provoca el 24% de les emissions directes de CO<sub>2</sub> a Menorca; el boom de vols registrats després de la pandèmia eleva la contaminació associada a nivells sense precedents. I, és clar, bé, hi ha estudis de l'OBSAM, és a dir, açò no s'ho inventa el periodista, perquè hi ha cites, n'hi ha prou d'anar a la web de l'OBSAM i trobarem els seus estudis, però, és clar, a nivell de costos, pensar que no apuntar-se a aquesta reducció d'obligació de combustibles no-fòssils resulta car o fins i tot posa en perill el fet de tenir una connectivitat mínima, desitjable, jo ho veig a curt termini, perquè el que està molt clar i, a més, ho diu l'OMS, surt menys car reduir la contaminació que haver de fer front a les conseqüències, fins i tot només en salut de les persones, que provoca la contaminació.

Per tant, jo crec que hem d'assumir els costos de no emprar combustibles fòssils i fins i tot anar un poc més enllà i valorar que potser aquest augment de costos és a curt termini, però si valoram tot el que després hem de treure de la caixa, doncs per malalties de tot tipus, perquè n'hi ha prou d'anar a l'OMS: *“Mientras que las partículas con un diámetro de 10 micras o menos pueden penetrar y alojarse en los pulmones, las partículas que son todavía más dañinas para la salud son aquellas con un diámetro de 2,5 micras o menos. Estas partículas son tan pequeñas que 60 de ellas forman el ancho de un cabello humano”*. I tot açò provoca multitud de malalties cardiovasculars, càncer de pulmó, malalties autoimmunes respiratòries.

Per tant, bé, no és que haguem de celebrar el major cost, sí que el que necessitam és un canvi de mirada i reconèixer que el major cost ve precisament per contaminar.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Supòs que no volen suspensió. Continuem amb la intervenció del grup proponent, per fixar la posició i assenyalar si accepta o no accepta les esmenes, té la paraula la diputada Margalida Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president. Gràcies als diferents portaveus dels diferents grups parlamentaris per les seves aportacions.

Nacions Unides recorda de manera periòdica la necessitat de respondre urgentment a l'amenaça del canvi climàtic i rectificar la situació actual per poder complir de manera eficaç les obligacions en matèria de clima i desenvolupament sostenible. La seva petició coincideix amb els advertiments efectuats pels diferents organismes financers internacionals i la Comissió Europea, amb la seva comunicació sobre el Pacte Verd Europeu i l'Estratègia Europea de Descarbonització per al 2050.

Estam totalment d'acord que per combatre els impactes del canvi climàtic es requereix d'una transformació profunda del model energètic i productiu, a fi d'eliminar-ne la dependència de combustibles fòssils. Una passa és en el cas de l'aviació i, en aquest sentit, aquest Govern té clar que s'hi ha de fer feina. Per lluitar contra els efectes d'aquest fenomen és fonamental aplicar polítiques transversals, atès que tots els àmbits de la societat i l'economia tenen incidència en les emissions i es veuran afectats pels seus impactes.

Estam totalment conscienciats en aplicar polítiques de lluita contra el canvi climàtic i transició energètica i, al mateix temps, respectar i complir l'Estatut d'Autonomia el qual, al seu article 23, indica, en el seu primer punt, que “les administracions públiques de les Illes Balears, a l'àmbit de les seves competències, protegiran el medi ambient i impulsaran un model de desenvolupament equitatiu, territorialment equilibrat i sostenible”. I en el punt 2 del mateix article diu que “la comunitat autònoma ha de cooperar amb les instàncies nacionals i internacionals en l'avaluació i en les iniciatives relacionades amb el medi ambient i amb el clima”. Per això estam totalment d'acord amb aquesta llei.

Per tant, estam d'acord amb avançar en aquesta línia de reducció d'emissions, amb fer passes cap endavant, cap a una transició energètica, cap a una descarbonització, i en cap cas no ens hi negam.

L'ús de biocombustible en el camp de l'aviació, estam totalment d'acord que s'hi ha de fer feina, simplement que sol·licitam, i pensant en tot moment en els ciutadans de la nostra comunitat, que es tinguin en compte les circumstàncies d'insularitat, que els ciutadans de Balears no disposen d'una altra alternativa de transport eficient.

És una realitat que quant al desplaçament entre illes i la península estam com a Canàries, l'única cosa que demanam és que a Balears s'apliqui la mateixa excepció que a les zones ultraperifèriques, on es preveu una excepció de les emissions d'aviació fins a l'any 2023 en els vols entre illes i la península. Sr. Borràs, no parlem d'altres desplaçaments cap a ciutats europees, entre illes i entre illes i la península.

Quant a les esmenes presentades pel Grup MÉS per Mallorca, he de dir que a l'any 2022..., bé, li he de recordar que el nombre de vols els darrers anys ha estat més elevat que mai, a l'any 2022 hi va haver un increment d'un 32% que abans de

la pandèmia, i si ho comparem amb el 2021 un increment d'un 4%, vostès governaven, no sabem exactament si varen fer alguna cosa per frenar aquest increment.

Sí que li he de dir que les seves esmenes comenten la reducció, l'eliminació i simplement he de dir, i s'ha dit prou vegades, i jo ho repetiré, que aquest Govern hi és per gestionar, per tant, les seves esmenes no les acceptam. De totes maneres, confiam amb la seva conformitat en aprovar aquests acords. Pel que han comentat supòs que es votaria per separat.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Pocoví. Per tant, procedirem a votar únicament els punts de la proposició no de llei. Podríem agrupar el punt 1 i el punt 2?

Vots a favor? Unanimitat.

*(Se sent una veu de fons intel·ligible)*

De l'1 i del 2, sí. Unanimitat.

Ara votam el punt 3.

Vots a favor? 7.

Vots en contra? 2.

I abstencions? 4.

Per tant, quedaria aprovada la Proposició no de llei RGE núm. 5521/23, sobre l'ús de biocombustible en els vols entre les illes i la península.

I no havent-hi més assumptes a tractar, aixecam la sessió.  
Gràcies.



**DIARI DE SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES BALEARS**

---