



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2013

Núm. 51

**Presidència
de l'Honorable Sra. Lourdes Bosch i Acarreta**

Sessió celebrada dia 25 de setembre del 2013

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 5219/13**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a reglament general de circulació. 734
- 2) **RGE núm. 6884/13**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació d'una nova reserva marina a la costa sud-est de Menorca. 738
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Bones tardes, senyores i senyors diputats començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. BONET I BONET:

Cosme Bonet substitueix Jaume Carbonero.

EL SR. CAMPS I BUENAVENTURA:

Sí, president, Josep Maria Camps substitueix Misericòrdia Sugrañes.

EL SR. BONET I BONET:

Marc Pons substitueix Damià Borràs.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau substitueix Virtudes Marí.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 5219/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a reglament general de circulació, i RGE núm. 6884/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació d'una nova reserva marina a la costa sud-est de Menorca.

1) Proposició no de llei RGE núm. 5219/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a reglament general de circulació.

Per defensar la Proposició no de llei RGE núm. 5219/13, per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Bonet, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONET I BONET:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bé, aquesta proposició no de llei es presenta el mes de maig arran de la denúncia o de la intenció de la Direcció General de Trànsit de modificar el reglament general de circulació per tal d'introduir una sèrie de canvis, especialment pel que afecta les bicicletes, amb els quals el nostre grup, per suposat, no hi estava d'acord i ja ho va manifestar en el seu moment.

Hem de dir que l'escenari ha canviat en aquests moments, perquè algunes de les coses que es proposaven han canviat el sentit en què ho feia el Govern central, la Direcció General de Trànsit, però, per altra banda, pensam que també no hi és demés que aquest parlament, aquesta comissió de Medi Ambient es pronunciï respecte de l'ús de la bicicleta. Recordarem que els dos punts que es proposaven per part de la Direcció General de Trànsit, els dos elements, diguem, principals i polèmics en aquest cas, era l'ús obligatori de casc, així com l'obligació d'anar per la dreta de la calçada.

El segon tema, direm breument, perquè és el punt tercer d'aquesta moció que proposàvem, que els experts, gairebé unànimement, diuen que la part més segura no és precisament la part dreta de la calçada, sinó el centre de la via. En canvi, sobre el casc hi ha altres elements, no seria paral·lel el foment de l'ús del casc en bicicleta, el foment o l'obligació, no direm foment, sinó obligació, que és el que es volia introduir, l'ús del casc o del cinturó en el cotxe.

Nombrosos estudis demostren que els llocs on s'ha imposat l'obligatorietat de l'ús del casc s'ha reduït entre un 20 i un 40% la població que utilitza la bicicleta, la població ciclista. Front als 3 milions de ciclistes que fan estimacions, que usen per carretera les bicicletes en el nostre país, durant l'any 2011 es van produir uns 3.500 accidents, amb ciclistes, la majoria en carretera, on l'ús del casc és obligatori, i les mateixes dades que aporta la Direcció General de Trànsit demostren que l'ús del casc dels ciclistes no és rellevant per evitar les lesions més greus, les craneoencefàliques, i no justifiquen per tant d'alguna manera el seu ús obligatori a l'entorn urbà.

Les veus dels experts que hem pogut sentir darrerament, especialment des que el Congrés dels Diputats va constituir una ponència per parlar d'aquest tema, alerten contra l'ús del casc, i avui mateix aquesta ponència té compareixences tant de l'Organització Mundial de la Salut com del grup denominat Ciclistes Juristes i del conegut ciclista Pedro Delgado. Crec que no hi és demés recordar algunes de les frases que avui horabaixa mateix, Perico Delgado, com se'l coneix, ha esmentat en aquesta ponència del Congrés. Diu aquest conegut ciclista que s'ha de promoure el creixement del ciclisme urbà i no establir problemes per al seu desenvolupament i aprofundeix que com més ciclistes més seguretat per a aquests mateixos. També incidia en el fet que moltes vegades s'ha utilitzat com a argument que no hi ha suficients ciclistes per a no impulsar l'ús de carrils-bici, la qual cosa seria un argument absurd. La referent a l'ús del casc, Delgado ha dit que l'obligació beneficiaria les asseguradores, que així eludirien el pagament de la indemnització en cas d'atropellament. Tampoc no és molt congruent que parlem de seguretat vial quan la mateixa normativa que es debat promou o autoritza augments de velocitat. Seria molt pessimista Delgado envoltant del resultat d'aquesta reforma, ja que a ciutats on s'ha produït aquesta obligatorietat no ha estat en benefici de l'ús del ciclisme. I conclou que és molt més important l'educació vial que el casc. També és taxatiu quan diu que si la normativa s'imposa Espanya continuarà a la cua d'Europa en l'ús de la bicicleta, dient que a la resta d'Europa es fomenta l'augmenta del nombre de ciclistes i aquí, en canvi, sembla que ens preocupi més el conductor.

Tots aquests arguments contra l'obligatorietat del casc, s'hi han sumat altres col·lectius: Red de Ciudades por la Bicicleta va criticar, a la seva compareixença, recent també en el Congrés dels Diputats, que és una mesura desproporcionada i que reduirà el nombre de ciclistes a les ciutats i pot ocasionar un dany difícil de reparar.

Si anam a mirar el nostre entorn, veurem que a països com Alemanya, França, Itàlia, Regne Unit no es requereix, o Suïssa, no es requereix l'ús del casc obligatòriament, i a Suècia, que ho té des de l'any 2005, només ho aplica a nins menors de quinze anys. D'alguna manera, si hem de mirar els nostres veïns, el nostre entorn a Europa, sembla que aquesta mesura tampoc no resulta la més aplicada.

Per tant, en general, experts, associacions, usuaris demanen que no es faci obligatori l'ús del casc per a tots els ciclistes a un entorn urbà.

Tothom coincideix, en canvi, amb la importància de fomentar l'ús de la bicicleta, com diu la Direcció General de Trànsit. D'alguna manera, per cercar el consens, s'ha creat aquesta ponència en el si del Congrés dels Diputats, fet que, com hem pogut comentar amb alguns diputats abans de la celebració d'aquesta comissió, fa que alguns dels punts que duem a aquesta proposició no de llei hagin perdut vigència, perquè clar, no instarem la direcció general que canviï un reglament que ja està, diguem, essent debatut en el Congrés dels Diputats. En podem parlar de retirar algun d'aquests punts naturalment.

Però el sentit de part de la moció no és només la polèmica sobre l'obligatorietat de l'ús del casc que, com diem, sembla que la direcció general està disposada a recular una mica, de moment ja parla per a menors de devuit anys i no per a tothom, i per ventura hauríem de mirar casos com el de Suècia que, com hem dit, és obligatori però quan es refereix a infants. Tot i com diem, els experts consideren que no és necessari per a ningú.

Per tant, dèiem, el sentit de part de la moció és que també des de les Illes Balears llancem un missatge de suport al foment de l'ús de la bicicleta. Ja hem dit, si bé instar el Govern o la direcció general, com fem en el punt 1 i 3, potser no adequat, en canvi, manifestar el suport a l'ús de la bicicleta, com fem en els punts 4 i 5 o fins i tot en el 2, amb diverses mesures relatives a l'ús del carril central, la valoració positiva que la Direcció General de Trànsit vulgui pacificar el trànsit, reforçar la seguretat vial, instar diferents administracions a fomentar l'ús de la bicicleta, crec que són bones iniciatives a tenir en compte per aquesta comissió.

Per tant, amb això acabaríem l'exposició d'aquesta proposició no de llei i demanaríem el suport dels diferents grups parlamentaris.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per part del Grup Parlamentari MÉS, té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda, per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Ja anunciam també el nostre vot favorable a aquesta proposició no de llei, si s'escau amb les precisions que es transaccionin si es vol posar al dia respecte del moment en què va ser publicada, però entenem que serà bo que a Madrid hi arribi en els debats que es produeixen entorn de la modificació de la Llei general de trànsit, les reflexions que s'hi

puguin aportar, com va fer el mateix Ajuntament de Palma, per unanimitat, en aquest sentit, no fa tampoc gaire estona. Crec que serà una dada positiva, crec que per incentivar, i tenim molt de camp per córrer a les Illes Balears encara, l'ús de la bicicleta com a un ús no ja només de lleure sinó de desplaçament habitual per a qualsevol mobilitat dins la ciutat, encara hem d'afavorir-la a molts indrets.

Posar ara aquest entrebanc dins un àmbit on no està consolidat, realment és desincentivador absolutament, i crec que tots en som prou conscients que, precisament com s'ha dit, allà on hi ha un ús importantíssim de la bicicleta, com els danesos, com els holandesos, com tots els països baixos, en què pots trobar tothom arreu anant amb bicicleta, ningú no ha plantejat utilitzar el casc a les ciutats, i allà hi ha una mala fi de gent que utilitza la bicicleta tot el dia a tots els espais. Per tant, creim que queda clar.

Per paga i desgraciadament tots tenim molt clar que aquest casc està pensat molt especialment per a caigudes d'alguna manera amb la mateixa bicicleta, no per a xocs, perquè en el tema de xocs amb automòbils aquesta mena de casc és molt eficaç tanmateix, hauríem d'anar quasi quasi a cascs de motocicleta, la qual cosa sí que ja seria absurd. I per tant mirar sempre de fer un equilibri entre posar una norma de seguretat i el que provoca de desincentivar i les dificultats i incomoditats que provoquen amb l'eficàcia que té, doncs en aquest cas pensam que s'ha de treure aquesta idea.

Per part del nostre grup en tot l'abast, evidentment si quedàs a menors d'edat, doncs tendria menys incidència, però nosaltres pensam que senzillament el missatge ha de ser obert i que no hi ha d'haver aquest tipus de restriccions. El que hem de posar són mesures de seguretat de ciutats més lentes, de mesures de carrils que protegeixin el ciclista, uns hàbits de ciutat que permetin i afavoreixin anar a peu, anar amb bicicleta i que, evidentment, aquest risc que avui té anar amb bicicleta, no hi ha cap dubte, anem a pal·liar-lo.

Si avui no deixes anar el nin amb bicicleta a l'escola no és perquè dugui o deixi de dur casc, de fet, la pena que passaries que hi anàs seria la mateixa anant amb casc que sense; el problema és l'excés de velocitat, l'abús del cotxe a molts indrets, no tenir espais preservats per a les bicicletes, que ho fan perillós, directament perillós. I aposta, entre que no hi ha l'hàbit, entre que tenim més muntanyes que en els pòlders holandesos i que realment hi ha un perill, perquè el cotxe s'ha fet l'amo de tots els carrers, és difícil. Doncs, no ho arreglarem amb el cas, són altres tipus de mesures, com s'ha demostrat a tantes ciutats, que darrerament hi treballen, les que ajudaran a donar seguretat als ciclistes.

Jo, amb aquesta mateixa idea, crec que també hi ha una altra reflexió, no sé si aportar-la aquí si hi hagués unanimitat, però dins la reflexió que es fa, la Llei de trànsit també tracta malament la bicicleta, l'equipara pràcticament, completament, a un vehicle. Això que, en molts sentits té sentit, és raonable que

així sigui, amb totes les prohibicions que té d'accés a zones de vianants, per on pot passar o no pot passar una bicicleta, jo supòs que tots ens hem trobat bicicletes que passen pel pas de zebra o que van per zones com el carrer major o pels carrers de la ciutat que tenen prohibit com a vehicles, tractant-se de zones reservades a vianants. Bé, una bicicleta és un vehicle, però és una bicicleta, per tant això la Llei general de trànsit hauria de fer una regulació molt més pertinent i aclarir a què ha de quedar equiparada estrictament un vehicle de motor i en quins altres aspectes doncs ha de tenir dins ciutat un tractament diferenciat. No pot anar per tot una bicicleta, és evident, no pot esdevenir una molèstia tampoc per als vianants, això és així, no pot anar per damunt les aceres, però sí que podria haver-hi alguna mena de coincidència, de regulació que tampoc no l'equipari estrictament, com fa pràcticament ara, amb els vehicles provocant dubtes a l'hora de l'aplicació de la legalitat, a l'hora de la disciplina, a l'hora de les multes mateixes i jo crec que, fins i tot, ignorància, molta gent dóna per fet que el ciclista pot anar per indrets que no li corresponen.

Per tant, jo també, si hi hagués aquest punt o si es veiés la possibilitat d'enviar al Congrés dels Diputats o on escaigui aquesta reflexió, que la Llei general de trànsit ha de tenir un tractament més específic per a la bicicleta del que té en aquests moments, crec que també seria una altra reflexió a aportar, per promoure -que crec que al final és el que tots, com a mínim, ens omplim la boca de dir-, promoure el seu ús saludable, el seu ús d'un trànsit amable amb la ciutat i que crec que a tots els ciutadans ens convendria a tots els nivells.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat, el Sr. Veramendi, per un temps de deu minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, presidenta. Bueno, este debate, como bien ha dicho el Sr. Bonet, inicialmente tenía que tenerse previo al verano y de hecho ya lo preparé en su momento, pero ha habido dos cambios sustanciales creo que muy importantes, dos circunstancias posteriores a la presentación del Sr. Cosme Bonet. El primero es que el Consejo de Ministros de 26 de julio aprueba el informe del anteproyecto para reformar la Ley de tráfico y seguridad vial. Esta reforma modifica aspectos muy concretos, no va a lo genérico; es una reforma instrumental que permite modificar, actualizar el reglamento posterior de circulación, la reforma de la ley es requisito previo para modificar el reglamento; mejora, como introduce la proposición, la seguridad vial; modifica el cuadro de infracciones y sanciones; impulso de la cooperación institucional en esta materia, hecho muy importante; se permite la concreción técnica en el futuro reglamento general de circulación que se quiere llevar adelante; concreta temas concretos de drogas en la conducción; se instaura la tolerancia cero en este tema, en materia de drogas, además de las medidas concretas para su detección; se prohíbe expresamente el uso de detectores de radar; comunicación previa de obras en las vías públicas que no pueda existir accidente, y nuevos supuestos de inmovilización de vehículo, que son muy importantes.

El segundo punto que ha cambiado sustancialmente este verano esta proposición no de ley del Sr. Bonet, es la creación de una subcomisión dentro de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, a propuesta de la directora general de Tráfico, el 28 de mayo, que todos los grupos parlamentarios, por unanimidad, aprobaron en el Congreso de los Diputados crearla, donde específicamente se estudien los aspectos relacionados con la obligación del uso del casco para ciclistas en vías urbanas. Será llevada a cabo por expertos en materia. Tal subcomisión se ha creado por acuerdo de los diversos grupos parlamentarios, además, la propia directora general de Tráfico, la Sra. Seguí, ha dejado clara la voluntad del Gobierno central de fomentar el uso de la bicicleta con medidas concretas como ampliar el número de vías por las que pueden circular los ciclistas, los bice; además de que puedan ir en contradierección en algunas vías, circular por ciertas aceras, según la medida de la vía; además de permitir el uso de remolques de transporte o reducir en muchas calles la velocidad de vehículos motorizados a 20 o 30 kilómetros por hora, calmando el tráfico, como se ha hablado, como sería el casco histórico de Palma, que es zona 30.

Sobre el uso del casco, como bien ha dicho el Sr. Bonet, hay muchos estudios y países a favor y países en contra. Por ejemplo, en Canadá se puso, y hubo un estudio universitario, que diría que mejoraría la seguridad; posteriormente, la misma universidad indicó que no había tenido ninguna incidencia, lo que quiere decir que depende de los países cada circunstancia esta seguridad pasiva que es el casco se ha tratado de diferentes maneras.

A esta subcomisión acudirán expertos, como bien ha dicho el Sr. Bonet, propuestos por los diferentes grupos parlamentarios, auténticos expertos en la materia. Su aprobación fue en la Comisión, de fecha 11 de junio. Tras reanudarse ahora, en el período ordinario de sesiones, continua, pero previamente el 16 o 17 de julio se acordó el número de expertos y el calendario concreto. La duración de tal comisión, trabajará hasta que se apruebe definitivamente la ley y se pueda, con los trabajos de la comisión, desarrollar el posterior reglamento, que uno de los puntos claves, son dos puntos claves, perdón, son: la velocidad de circulación y el tema del casco en vías urbanas.

Tal como ha dejado claro la portavoz del Partido Popular en tal comisión, la Sra. Bravo, el PP apuesta por la cultura de la bicicleta, teniendo una voluntad clara de colaboración con el resto de partidos, que es escuchar todas las opiniones antes de llegar a un acuerdo, de ahí la idea de la subcomisión. El debate está sobre la mesa en el Congreso de los Diputados, sobre la conveniencia o no de tal obligación.

Es cierto que previo al acuerdo del Consejo de Ministros, una veintena de municipios, entre ellos Palma, pero me gustaría que el Sr. Alorda profundizara en el acuerdo de Palma, se han manifestado en relación a esta situación. Lo que pasa es que el acuerdo del Consejo de Ministros y esta subcomisión cambia sustancialmente lo que se ha acordado en muchos municipios.

Tal como manifiesta la directora general de Tráficos, la Sra. Seguí, todo el mundo está de acuerdo con el reglamento nuevo que se está debatiendo, con propuestas del 95%, el resto son matices y por eso se reflexiona en esta comisión.

Pero recordemos que la obligación inicial de uso del casco es sólo para menores de 18 años, en un principio se habló de todos y se redujo a menores de 18, menores de edad. Para los adultos continua igual, igual que ha existido hasta ahora, sólo lo deberán usar en vías interurbanas, como era hasta ahora, y no se ha modificado absolutamente nada.

De esta manera, se ha suavizado, digamos, la postura inicial de la DGT, Dirección General de Tráficos, que inicialmente defendía el uso del casco generalizado para todos los ciclistas. Por tanto, se ha despejado, yo creo, la duda, perdiendo su sentido y su vigencia, como ya hemos hablado otras veces, el Sr. Bonet, lo hablamos ayer y hoy, el Sr. Bonet, la presente PNL.

En el tema del fomento de la bicicleta, quiero hacer un breve matiz al ámbito de las Illes Balears, porque me habla de que las administraciones fomenten el uso. Yo creo que es continuar fomentando el uso. ¿Por qué? Es cierto lo que usted y yo hablamos el otro día, que el Govern de las Illes Balears, esta vez mediante la ATB, antes INESTUR, llevó a cabo la red cicloturística, que fue muy positivo; por parte del Consell Insular de Mallorca se tiene una comisión específica, tengo aquí la documentación; se ha creado una comisión de seguridad viaria de ciclistas con una serie de objetivos: mejorar la seguridad vial de los ciclistas, coordinar con las diferentes administraciones y entidades, campaña de concienciación y sensibilización, optimización de las inversiones y recursos, sensibilizar y enseñar a los niños y niñas de Mallorca la importancia de la bicicleta, importancia (...) organismo y mejorar las carreteras, sobre todo un tema de eliminar puntos negros y señalización que entidades ciclistas están transmitiendo al consell con medidas de seguridad pasiva.

Por parte de la administración local, bueno, hay diferentes ayuntamientos, el Ayuntamiento de Alcudia tiene regulado parte del uso de la bicicleta, pero enmarcado en una ordenanza genérica de convivencia, bueno está bien porque es un ayuntamiento en este caso puntero.

El Ayuntamiento de Manacor hace cerca de cinco años que maneja un proyecto de ordenanza al respecto, pero no ha prosperado y hay una serie de municipios que han hecho tentativas de regulación, pero no está concluido el proceso.

Ayuntamiento de Palma, desde hace bastantes años, bastantes años, se han adoptado diversas medidas de fomento del uso de la bicicleta. Yo tuve el honor de ser regidor de Movilidad 2003-2007, se hicieron campañas, se hicieron carriles bici y se inició la ordenanza de la bicicleta, el tema del préstamo de la bicicleta se empezó en aquella época mediante los

aparcamientos del SMAP dispensando bicicleta a los usuarios de los aparcamientos públicos, construcción de carriles bici en un mayor crecimiento, se inició la señalización y, sobre todo lo importante fue que el centro histórico de Palma fue declarado zona 30 de tal manera que en el casco histórico podían confluír conjuntamente por su poca velocidad vehículos a motor junto a ciclistas y no requería su señalización.

El Ayuntamiento de Palma tiene una regulación, un reglamento concreto del servicio de préstamo de la bicicleta pública de Palma, se hizo en el anterior consistorio.

El Pleno del Ayuntamiento de Palma el 30 de marzo de 2012 de la presente legislatura, con un gobierno del PP, aprobó una ordenanza específica municipal reguladora de la movilidad de los ciclistas. Creo que es un hito importante porque demuestra la gran ciudad que es; el antecedente anterior, el artículo 17 de la Ordenanza municipal de circulación, quedó derogado, que lo regulaba muy corto.

Con el actual gobierno municipal, en este caso el Partido Popular, el Ayuntamiento de Palma se ha adherido a la llamada Red de ciudades por la bicicleta. Es un acuerdo unánime, efectivamente, que se llevó a pleno y lo aprobaron todos los grupos y la anterior adhesión al proyecto europeo de movilidad sostenible Civitas Dinamo.

Citaré acuerdos municipales al respecto, el 30 de mayo de 2013 por unanimidad, un acuerdo relativo al borrador de nuevo reglamento general de circulación previo a su aprobación, efectivamente, un documento parecido -parecido- al que hoy debatimos se llevó al Ayuntamiento de Palma y se modificó y quedaron aprobados dos puntos, pero estamos hablando previo a la aprobación del Consejo de Ministros y de esa subcomisión.

Efectivamente, se ha puesto en marcha incluso la tasa de utilización de bicicleta pública en la pasada legislatura, el anterior gobierno creo... digamos en marcha lo que son expendedores de bicicleta, llamó...el modelo Bicipalma, pero no crearon la tarifa correspondiente que ha producido unos daños económicos en el ayuntamiento y sí que ha creado la partida, para fomentar el uso de la bicicleta pública la tarifa que ha puesto Palma es una tarifa de las más bajas de las ciudades de España, por consiguiente, es gratuita para mucha gente y la tarifa pequeña, pues fomenta su uso.

Creo que las entidades están trabajando, creo que los ayuntamientos, consells y Govern están trabajando en la materia, no de hoy, creo que la ciudadanía y la Administración ya tienen una conciencia de los beneficios de la bicicleta. Creo que la bicicleta pública está, como ustedes dicen en su propuesta, muy extendida ya en muchísimas ciudades y como ya hablamos usted y yo el otro día y creo que hoy lo ha vuelto a comentar, el debate sobre el tema del casco se cerró con dejarlo exclusivamente para menores de 18 años y creo que esta subcomisión que está trabajando en el Congreso de los Diputados dará una solución previa a cualquier tipo de aprobación.

Por consiguiente, su propuesta cambia sustancialmente con estas ideas y como ya hablamos le propondría si retirara los..., como bien me ha dicho, los tres puntos primeros de la propuesta y hemos hecho y le he comentado un texto alternativo muy similar -muy similar- que usted ya ha visto, muy similar, prácticamente idéntico a sus puntos cuatro y cinco: “El Parlament de les Illes Balears valora positivament que el nuevo redactado de la normativa de tráfico y seguridad vial incida en la pacificación del tráfico -muy importante-, en el impulso de la cooperación institucional -muy importante entre administraciones-, a la mejora de la seguridad vial y a la promoción del uso de la bicicleta”, digo normativa de tráfico porque no (...) usted habla de reglamento, sino hacerlo también para la ley.

El punto segundo sería “El Parlament de les Illes Balears en la misma línea de promoción del uso de la bicicleta solicita a las administraciones públicas competentes -así lo hago más amplio- que continúen impulsando medidas de fomento del uso de la bicicleta”, en todos los sentidos, deportivo, de ocio y como medio de transporte.

Pediría que, si el Sr. Bonet así lo manifiesta, retira los tres primeros puntos y aceptaría la alternativa comentada. Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Vol fer ús de la paraula per contradiccions el grup proponent? Té un temps de cinc minuts.

EL SR. BONET I BONET:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, correspon agrair el suport del Grup Parlamentari MÉS i per suposat la voluntat d'acord del Grup Parlamentari Popular.

Ha dit, Sr. Veramendi, que cada país és diferent en l'aplicació de la seva normativa sobre la bicicleta, evidentment, i nosaltres som dels que anam més endarrerits pel que diuen els estudis en l'ús de la bicicleta.

Per tant, no està malament que centrem aquesta proposició no de llei, començant per posar elements que promocionin la cultura de la bicicleta, com ha dit vostè, que promocionin l'ús d'aquest mitjà de locomoció que com deia David Rojas, assessor de l'Organització Mundial de la Salut, que compareixia en aquesta subcomissió, la bicicleta redueix la sinistralitat, evita la contaminació i combat el sedentarisme.

Són motius més que suficients, tant per acordar que instem al fet que hi hagi mesures de foment de l'ús de la bicicleta com per pensar que és millor no posar elements que dificultin el seu ús. En aquest sentit, dèiem és millor, com dèiem abans, tenir mesures d'educació vial i mesures que facilitin l'ús de la bicicleta.

Ha dit vostè que totes les administracions de diferent color polític han pres mesures a favor de l'ús de la bicicleta, i és cert. No vull fer polèmica, no vull entrar en si més carrils bici o menys carrils bici, si el Bicpalma ha estat costós o no ho ha estat... Crec que en aquest moment si cercam un acord val més que valorem positivament que avançam, tot i que sigui poc a poc, en mesures en aquest sentit, no?

Hem de dir que ha estat positiu que la Direcció General de Trànsit avançàs i passàs a plantejar l'obligatorietat en entorns urbans només en menors d'edat o no per a tothom, tot i que nosaltres continuam pensant que per ventura seria millor que no fos obligatori directament com era fins ara.

Per tant, i acabant, és molt millor un acord global que cap acord, per tant, és molt millor un acord global que insti a la promoció de l'ús de la bicicleta, és molt millor que valorem positivament allò que consideram millores en la redacció de la normativa de trànsit.

Per això, si la presidenta ho permet, acceptaríem -tal com els ha esmentat el Sr. Veramendi- les esmenes *in voce* del Grup Parlamentari Popular i amb això podríem treure un acord per unanimitat d'aquesta comissió, tan de bo les unanimitats sempre fossin tan bones de trobar.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Entenem que quedaria aprovada per unanimitat.

En conseqüència queda aprovada per unanimitat la Proposició no de Llei RGE núm. 5219/13, relativa a reglament general de circulació...

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Si me permite, presidenta, no se aprueba esta proposición, se aprueban estos dos puntos alternativos.

LA SRA. PRESIDENTA:

Los que ha leído con anterioridad.

2) Proposició no de llei RGE núm. 6884/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació d'una nova reserva marina a la costa sud-est de Menorca.

A continuació passam al debat de la segona i darrera proposició no de llei, RGE núm. 6884/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a creació d'una nova reserva marina a la costa sud-est de Menorca. Per part del grup parlamentari proponent té la paraula l'Hble. Sr. Pons, per un temps de deu minuts.

EL SR. PONS I PONS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, ahir al Parlament de les Illes Balears teníem l'oportunitat d'escoltar el conseller Companys explicar-nos a tots els parlamentaris els principis que regien la nova llei de pesca.

Parlava i presumia d'acords amb els sectors afectats, de la importància de l'eficiència dels recursos pesquers, de la millora de la biodiversitat, fins i tot va parlar de la gestió responsable i sostenible dels nostres recursos pesquers, principis que són compartits per tots i que jo diria que la proposta que avui posam damunt la taula també els persegueix.

La proposta d'establir una reserva a la costa sud-oest de l'illa de Menorca, més concretament a la part de l'illa de l'Aire, parteix també d'un ampli suport del sector pesquer, de la importància que a més a més representa ser capaços de millorar a la biodiversitat marina i de la importància també de fer una gestió responsable i sostenible dels recursos pesquers al llarg del temps.

Aquestes afirmacions parteixen de proves, ho direm així, no?, de resultats empírics que posen de manifest que espais que han tingut i que tenen en aquests moments reserves marines declarades i que es gestionen amb encert donen unes respostes extraordinàries.

A Menorca tenim un exemple molt clar del que representa la costa nord de l'illa de Menorca, la reserva marina de la costa nord de l'illa de Menorca on tot i els primers rebujos que es varen provocar en el moment en què va ser declarada, avui dia tothom l'alaba. Representa un espai de seguretat fantàstic que afavoreix la regeneració de les diferents espècies marines i que provoca que a tot l'entorn de la reserva marina vegem cada vegada més no només espècies que ens semblava que pràcticament havien desaparegut, sinó que a més a més veim com les mides d'aquests peixos són cada vegada més grans.

Per tant, ha estat una aposta fantàstica, es va saber agafar un espai molt concret, se'l va preservar perquè no hi hagués allà dins zona de pesca i a partir d'allà hem anat veient com la regeneració s'ha multiplicat i està donant uns resultats com deia abans que són extraordinaris.

Açò no ho dic jo només, ho diu el sector pesquer, vull recordar que el port de Fornells, port de pescadors, està dins el cor d'aquesta reserva marina i, per tant, els mateixos usuaris professionals la valoren d'una manera extraordinària. Ho han valorat d'una manera extraordinària els grups ecologistes que, proves rere proves, posen de manifest l'èxit d'aquesta reserva marina i ho valora també extraordinàriament el mateix sector turístic que veu com en aquests moments comencen a aparèixer nínxols de mercat lligats precisament a tot el que representen les activitats nàutiques o recreatives dins una reserva marina.

Per tant, idò, crec que està més que justificada l'experiència de... la constatació del que representa el fet d'impulsar i declarar espais concrets per afavorir la seva regeneració.

Avui, a partir d'experiències vàlides, el Grup Socialista du una proposta molt concreta al Parlament de les Illes Balears per tal d'instar el Govern de les Illes Balears al fet que declari la zona de l'illa de l'Aire com a reserva marina, una illa de l'Aire que ja disposa i ja té de per si la declaració de Xarxa Natura 2000, que té un PORN aprovat i que regeix i que a més a més té la catalogació de BIC en alguns espais d'aquesta illa.

La part de terra està perfectament consolidada, sabem dels valors que té i, en canvi, dins la part d'aigua hi ha aquí espais que en aquests moments se senten... o estan en certa manera amenaçats.

Els mateixos pescadors del port de Maó fan referència a la mancança que en aquests moments veim dins tota aquesta zona. Basta parlar amb qualsevol de les empreses de submarinisme que fan allà activitats nàutiques recreatives d'observació i te diuen com cada vegada és més difícil trobar en aquests espais una... la pesca, no la pesca, però sí els peixos de mida, sobretot en el que fa referència a..., tot fa referència -perdó- a la part dels peixos que cada vegada s'estan reduint també en mides i algunes espècies estan desapareixent.

Aquí, hi hem d'afegir més a més una amenaça nova que ha sortit recentment i que tendria la conseqüència de perjudicis directes damunt aquesta zona i és que Autoritat Portuària del port de Maó ha decidit que el dragat, en el cas que finalment s'acabi autoritzant, està paralitzat en aquests moments per la justícia, que el dragat aquest que s'autoritzi al port de Maó s'acabaria desguassant a zones molt pròximes, el que acabaria provocant elevats continguts de materials pesants, el que acabaria comportant també evidentment el que seria uns perjudicis directes a la qualitat de la mateixa aigua i açò té a tot el sector pesquer, nàutic, recreatiu i també turístic, perquè algunes de les zones turístiques més importants com puguin ser la de la zona de Punta Prima es veurien directament afectats.

Per tot això, nosaltres avui elevam una proposta al Parlament de les Illes Balears on proposam, instam el Govern a delimitar i declarar les aigües costaneres del sud-est de l'illa de Mallorca com a reserva marina, ja que es troben -i ho deia abans- dins una zona elevadament sensible, especialment pel que fa referència tant a les barreres...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Pons, ha excedit el temps.

EL SR. PONS I PONS:

...com a les praderies de posidònia oceànica, vaig acabant.

El segon punt seria instar el Govern de les Illes Balears també i al consell de Menorca per tal que activin els recursos necessaris per tenir aquí el control i la vigilància de tota aquesta zona. I finalment també ens sembla fonamental la capacitat d'impulsar mecanismes necessaris de difusió i sensibilització a la població per explicar i per fer entendre la importància de la conservació i de l'ús sostenible de la biodiversitat marina a l'illa de Menorca.

Una proposta absolutament en positiu que persegueix -com deia abans- un acord que esper que pugui ser per part de totes les parts i que seria una passa més en relació amb plantejaments i iniciatives que s'han consolidat en altres moments i que seria bo per a tota l'illa de Menorca.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Torn de fixació de posicions, per part del Grup Parlamentari MÉS té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Pons, per part del nostre grup pot confiar en el vot favorable, subscriuim els arguments i com que els ha explicat crec que, d'una manera extensiva, doncs pràcticament no caldrà més que subscriure'ls.

Els avantatges que ens provoquen les reserves marines en un àmbit ecològic, però també en tots els altres indrets de paisatge, de profit turístic, de tot ordre estan sent celebrats per tots els actors, fins i tot aquells que més s'hi resistien. Per tant, aquestes 60.000 hectàrees que ja tenim són realment susceptibles d'ampliació i la pressió que vivim en l'àmbit de la densitat d'ús de tot el nostre litoral ens obliga a ser especialment curosos d'aquelles zones on falta aquest punt de preservació.

Estam a més en un moment en què probablement només les figures específiques de protecció tenen algun mecanisme que permet incidir damunt una protecció efectiva i encara relativament perquè els elements de vigilància, inclosos el de les reserves marines són molt precaris, extraordinàriament precaris.

Ens trobam amb reserves marines pràcticament sense vigilància de vaixells pneumàtics, d'aclarir què hi passa, hi ha totes les polèmiques sobre fondejos, sobre abocaments, sobre tot tipus d'utilització dins reserves marines, em referesc, sempre en un altre nivell de... sobre altres indrets, sobretot per l'extracció, sobretot pel que representa, doncs, també autoritzacions de qüestions ja més agressives sobre la posidònia, sobre el fons marí, però que encara fins i tot a aquest punt tenen mancances.

Per tant, com que la normativa europea convida, jo diria que quasi, quasi impulsa i requerirà de l'Estat aportar moltes més hectàrees de reserves marines, molt positiu serà que s'hi avancin les Illes Balears en tots els àmbits.

Ahir al debat precisament de la Llei de pesca quasi, quasi veníem a dir "escoltin, un pla de pesca de les Illes Balears, però d'aigües interiors i exteriors que a la manera de les reserves marines -no vol dir estrictament, per ventura, com funciona una reserva-, però que les limitacions d'extracció en la seva pauta respecte de qui pot entrar i com estigui realment regulat i marquem una miqueta la densitat d'ús dels espais perquè si no ens fuig de mare, ens fuig de mare.

Creim que Punta Prima i l'illa de l'Aire és realment un indret que té tots els elements que justificarien aquesta declaració, com bé ha apuntat, com el PORN transmet en la seva regulació i que per tant té..., no importa justificar-ho, hi ha hagut tot l'èxit de (...) que vostè ha apuntat a Menorca, el Toro ja ho és, el Toro ja és reserva marina, el que passa és que és a Calvià, és a Calvià, no s'espanti, però també hi ha l'illa del Toro i ara estaria bé que també se sumàs a aquestes proteccions d'illes com a reserves marines en lloc de les Malgrats hi sumàssim l'Illa de l'Aire.

Les Malgrats que per cert, dins la reserva marina pràcticament hi volien dur també tot el buc de ferro de l'Isles Balears i ha estat també la declaració de reserva marina i l'afectació a la reserva marina de les Malgrats el que ha evitat aquesta aberració, no? Per tant, sí que van fent un forat aquests tipus de declaracions.

Més trist resulta, i tanmateix més immediat i més necessari, que quan actuam per protegir sol ser perquè hi ha una amenaça imminent. Llavors el Partit Popular ens sol acusar d'urbanisme a la carta quan intentam preservar un indret. Ja és perversió del llenguatge, però aquí estam, quan hi ha aquella urbanització que amenaça un espai que objectivament és un espai d'unes qualitats paisatgístiques, ambientals de primer ordre, com una zona humida, per posar un cas, o com una zona de litoral a primera línia de la mar, doncs, l'únic mecanisme que a vegades tens per garantir ja una preservació són aquestes figures.

En aquest cas, ens trobam evidentment, com vostè apunta i com diu la proposició no de llei, doncs, amb aquest abocament, amb aquests dragats a l'abocament provinent dels dragats del Port de Maó, que la gran lluita evidentment ha de ser perquè no es produeixin. En qualsevol cas, també, un dels elements de reflexió per evitar un absurd ambiental en el Port de Maó ha de ser conscienciar la població de les conseqüències d'on serien abocats tots els residus que d'alguna manera, evidentment, suposarien.

El segon punt el trobam molt prudent perquè la veritat, bé, si aconseguim que el Partit Popular li voti a favor per ventura no és tan necessari, però ja li dic jo que si el Partit Popular el té davant quan declari una reserva marina o la protecció d'un espai natural li convindrà fer una campanya de sensibilització de la població i d'informació veraç perquè si no es pot trobar *la intemerata*, es pot trobar... vostè no sé si es fa una idea, en tot cas vostès són un poc britànics i no sé... bé, després de l'institut de Maó ja hem vist un poquet per on poden anar els tirs i nosaltres els coneixem i sabem quan l'artilleria contra una reserva, contra un espai, protegir un espai, es dispara, bé, les coses que s'han arribat a dir del que és un espai natural protegit.

Després, se'ls pot trobar a l'altra banda, perquè quan els té devora no passi ànsia que l'ajudaran perquè ara, de tant en tant, jo he vist realment autèntiques defenses de les reserves marines per part del Partit Popular i, per tant, això, col·labora, contribueix, com tothom sap. Quan hi ha consens, doncs, les coses són molt més bones de transmetre a l'opinió pública.

Per tant, prudent el segon punt. Molt positiu el primer. I en conjunt, nosaltres no tenim més que donar suport a aquesta iniciativa i felicitar el grup per haver-la presentada.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Llufríu, per un temps de deu minuts.

LA SRA. LLUFRIU I ESTEVA:

Gràcies, Sra. Presidenta. Com deia el Sr. Pons, actualment es tramita en aquest parlament, ahir mateix es va debatre i votà l'esmena a la totalitat amb text alternatiu presentada pel PSOE, pel seu grup, el projecte de llei de pesca marítima, marisqueig i aqüicultura a les Illes Balears, que una vegada aprovada la llei permetrà el seu desenvolupament a través del corresponent reglament. És dins aquest marc on s'ha de valorar la creació d'una nova reserva marina, en aquest cas, com vostè deia, la que fa referència a la costa sud-est de Menorca. De manera que, fer una declaració d'aquest tipus en aquests moments és passar l'arada davant el bou.

Enhorabona, per cert, al Govern de les Illes Balears per la presentació d'aquest projecte de llei que, després del debat parlamentari corresponent, esperem sigui aprovada. Per primera vegada a les Illes Balears hi haurà una llei de pesca pròpia, fruit de la feina feta per aquest govern i que esperam compti amb el major suport possible.

A Menorca, Sr. Diputat, hi ha una zona que en els propers anys quedarà protegida, aquest és el cas del canal de Menorca, a través del projecte Life Indemares finançat amb fons europeus, pel qual el canal de Menorca i part del sud de l'illa seran declarades LIC i ZEPA. Serà una realitat i on serà obligatori tenir un pla de gestió específic de pesca. Per tant, no veim necessària la creació d'una nova reserva marina en aquests moments. En aquest projecte, a part del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, hi participen organismes oficials com l'IEO, el CSIC, el Govern balear i el mateix sector pesquer de les Illes.

De fet, el sector pesquer, per la seva iniciativa, preocupat a protegir les seves pesqueres, de capital importància per a la supervivència del sector, ja elabora el pla de gestió. Així mateix, el Consell Insular de Menorca valora la possibilitat d'ampliar la zona de la reserva marina, d'acord amb el sector pesquer. Vostè crec que en té coneixement.

De totes maneres, si per a vostès és tan prioritària la creació de la reserva marina de la costa sud-est de Menorca no s'entén que durant tots els seus anys de govern no la duguessin a terme, a no ser que la motivació sigui una altra i que en la seva exposició pràcticament al final fa referència. La referència al projecte del dragat de Maó ens du a pensar que és anar en contra d'aquest l'objectiu de la proposició no de llei que ara debatem.

Sr. Pons, no es poden fer polítiques de protecció a la carta en funció de si el projecte ens agrada més o menys, els projectes han de complir amb la legalitat, encara no ho han après açò? No voldríem pensar que aquest, Sr. Diputat, és el vertader rerafons de la seva proposició no de llei, posar tots els entrebancs per no fer el dragat del Port de Maó, oblidant que hi ha tot un seguit - que ara no numerarem, hem parlat molt extensament d'aquest projecte en aquesta comissió- de normatives, d'estudis, administracions que intervenen i que els hem dit sempre, han de

complir amb la legislació vigent, no ens cansarem de repetir-ho, ha de complir amb la legislació.

De totes maneres, no es poden fer mesures de protecció així com fan vostès quan tenen l'oportunitat. El darrer exemple l'hem viscut amb la sentència a favor del fer el Garden, que vostè, Sr. Diputat, coneix molt bé, i que ha condemnat a pagar al Consell Insular de Menorca gairebé 29 milions d'euros que hauran de pagar tots els menorquins i hipoteca el Consell Insular de Menorca...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Llufríu, se li ha exhaurit el temps.

LA SRA. LLUFRIU I ESTEVA:

... un momentet-, per molts d'anys. Em sap greu, simplement m'hauria agradat...parlar de... només una coseta, referent al segon punt li puc assegurar que res més agradaria tant al Govern com al Consell Insular de Menorca que poder destinar-hi més recursos econòmics, però tal com han deixat l'economia fa absolutament necessari prioritzar on gastar els doblers. De totes maneres, tant el Govern com el consell continuaran fent feina en mesures dirigides a preservar i millorar els valors ecològics.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Vol fer ús de la paraula per contradiccions el grup proposant? Té un temps de cinc minuts.

EL SR. PONS I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sentim aquesta gent que tira la tovallola i és incapaç d'afrontar qualsevol problema que té davant. Tenim un Partit Popular que no té ja no autoritat moral per fer coses sinó ni tan sols la força per impulsar una qüestió tan senzilla, tan senzilla com hauria de ser, perquè no hi ha oposició per part de ningú, sinó tot el contrari, com hauria de ser el fet d'asseure's i fer feina per fer possible la declaració d'una nova reserva marina compartida per tothom, compartida per tothom, sectors pesquers, mediambientals, turístics.

En canvi, aquí venen i ens fan i ens diuen que no ho podem fer perquè passam l'arada davant el bou, perquè resulta que la llei de pesca no està aprovada. I un es demana, i el 99 que es va declarar la reserva marina de la costa nord de Menorca, que no hi havia llei de pesca? Què varen fer? Si era l'arada allò devia ser el tractor davant el bou que devien passar. Açò no té ni cap ni peus, Sra. Llufríu.

Ens venen aquí amb arguments i amb mitges mentides per no ser capaços de justificar qüestions que són bones per a l'illa de Menorca i per a les Illes Balears. En qualque moment açò ho hauran d'acabar explicant a l'opinió pública, i s'amaguen darrera. Duen dos anys i mig governant, no s'adonaran i d'aquí a tres dies se'ls haurà passat la legislatura, i continuaran plorant cada dia perquè són incapaços d'entendre la realitat que tenen davant.

I ens diu que no. Miri, ahir... bé, ens diu que no, sí, ens diu que no. Clar, i un li demana... sí, sí, jo li poso damunt la taula preocupacions, preocupacions del sector hotelier que es trobarà i que es troba en aquests moments amb unes aigües de qualitat extraordinària que estan en risc, quina resposta dona el Partit Popular a açò?, quina resposta dona el Partit Popular al fet que la fauna marina cada vegada vagi a menys en aquesta zona? Hi ha resposta? No, no n'hi ha. L'excusa és la mala gestió anterior per ser incapaços ara d'actuar i de mirar-se els problemes de cara.

Jo em pensava que almanco ens votarien que sí, que almanco ens votarien que sí a la idea de col·laborar per activar recursos a favor de la vigilància. Els posaré un exemple, el Consell de Menorca du, jo crec, sis mesos plorant perquè no pot reparar la seva barca. Miri's les actes del Consell de Menorca. Sis mesos plorant perquè no pot reparar la seva barca, i resulta que el Parlament es nega a ser capaç de ni tan sols cercar fórmules per ajudar el Consell de Menorca i veure com ho aclarim? Bé, continuïn per aquesta via.

Els proposam un espai de conscienciació. Açò no té perquè costar doblers, cerquem maneres i fórmules de fer possible que el Govern es conscienciï i que no s'acabi creient mitges veritats o mitges mentides que per on passen les repeteixen cada vegada. Informem els ciutadans. No, a açò també ens hem d'oposar, res més faltaria.

Davant d'això, sí, les excuses són aquestes, les excuses són aquestes, que duen dos anys i mig governant i no saben ni poden donar respostes a aquests problemes. A mi m'ha decebut, Sra. Llufríu, perquè feia una proposta absolutament en positiu, absolutament en positiu. Em pensava que hi havia aquesta possibilitat de trobar un espai on les forces polítiques s'asseguessin i construïssin una cosa tan senzilla com és la reclamació que fan en aquests moments tots els ciutadans.

I acab ja, perquè com vostè ha parlat molt del Consell de Menorca, el president del Consell de Menorca l'han fet, crec que és l'únic, sortia l'altre dia, l'únic membre, l'han fet l'únic membre dels ajuntaments que s'asseurà dins el Programa MAP, i un es demana, amb quina autoritat aquest home s'asseurà dins el Comitè de Reserves de la Biosfera i dirà no, no, jo vot en contra que hi hagi reserves marines a Menorca; no, no, jo vot en contra que s'aturi el vessament d'un dragat carregat de minerals que acabaran contaminant un tros de l'illa; ... Aquestes són les incongruències. Supòs que allà dins el Sr. President sempre podrà tirar de l'herència rebuda, com una excusa, i tal vegada Madrid, si són dels seus, se'l creuran. Però aquí això ja no serveix, Sra. Llufríu, aquí això ja no serveix. I els demanam un canvi de replantejament, una actitud diferent i una voluntat d'encarar els problemes per resoldre peticions que els ciutadans ens fan arribar. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Votació de la Proposició no de Llei RGE núm. 6884/13.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de Llei RGE núm. 6884/13, relativa a creació d'una nova reserva marina a la costa sud-est de Menorca.

Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, i no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Bones tardes.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS