



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

A Palma, a _____ dia ____ de _____ de 2012

L'INTERESSAT

_____, veí de Palma
amb Document d'Identitat nº _____
i domiciliat a _____,

EXPOSA

1. Que el passat dia 22 de desembre de 2011, l'Ajuntament Ple en sessió ordinària acordà aprovar inicialment l'*Ordenança reguladora de la mobilitat dels ciclistes* (d'aquí endavant, l'ORDENANÇA), amb el vot favorable del Grup Municipal Popular i l'abstenció de la resta de grups.
2. Que aquest acord s'ha publicat al *Butlletí Oficial de les Illes Balears* (BOIB) del dia 12 de gener de 2012, donant pas així al preceptiu període d'exposició pública per un termini de 30 dies, als efectes de presentació d'al·legacions i donar audiència a les entitats ciutadanes de Palma.
3. Que l'INTERESSAT és veí de Palma i usuari habitual de la bicicleta, i forma part del col·lectiu ciutadà *PalmaEnBici* -no constituït legalment-, motiu pel qual presenta a títol individual les següents

SR. GABRIEL VALLEJO GOMILA - ÀREA DELEGADA DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE PALMA



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

AL·LEGACIONS

Primera.- Sol·licitud d'aplaçament del període d'exposició pública

Actualment, està en procés d'el·laboració un nou *Reglament General de Circulació* (d'aquí endavant, NOU REGLAMENT), que als esborranys als que ha tingut accés l'INTERESSAT (veure ANNEXE) contempla ordenar el trànsit urbà i la mobilitat ciclista, i que en aprovar-se serà una norma de rang superior a l'ORDENANÇA i per tant tindrà prevalença sobre aquesta darrera en cas d'existir qualsevol contradicció entre les dues.

L'esborrany del NOU REGLAMENT fou redactat durant la passada legislatura, i després de les eleccions generals del passat mes de novembre de 2011 s'ha produït un canvi al Govern Central, que podria afectar substancialment el text definitiu d'aquest Reglament.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT sol·licita l'aplaçament o pròrroga del període d'exposició pública, fins l'aprovació definitiva del NOU REGLAMENT, de tal manera que els particulars i les entitats ciutadanes puguin disposar de fonaments jurídics sòlids per presentar les al·legacions que considerin oportunes.

En qualsevol cas, exigeix que no s'aprovi l'ORDENANÇA abans que el NOU REGLAMENT, i que els Serveis Jurídics de l'Ajuntament hagin emès informe favorable, donat que d'altra manera es produiria una gran inseguretat jurídica entre els usuaris de la bicicleta durant el temps de coexistència de dues normatives que podrien resultar contradictòries.

A l'espera de l'aprovació definitiva del NOU REGLAMENT, es formularan la resta d'al·legacions basant-se en l'esborrany del mateix, tot i que l'INTERESSANT n'és conscient dels possibles canvis que aquest patirà durant la tramitació parlamentària.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Segona.- Modificació del règim de circulació dels cicles als carrers i zones només per a vianants

D'acord amb l'Article 6.1 i l'Article 12.2 del text inicial de l'ORDENANÇA, es limita a caps de setmana i horari nocturn la circulació de bicicletes als carrers i zones només per a vianants. Aquesta limitació respon als possibles conflictes que es podrien produir a alguns carrers per l'aglomeració de vianants durant l'horari comercial, i l'extrapola arbitràriament a qualsevol zona de vianants.

Però el fet és que no tots els carrers de vianants presenten grans aglomeracions durant l'horari comercial, i algunes zones de caire més recreatiu podrien presentar aquestes aglomeracions durant els caps de setmana.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT reclama una modificació del règim de circulació dels cicles als carrers i zones només per a vianants, indicant dues possibles sortides -no excloents entre si-:

- L'ampliació de l'objecte de l'ORDENANÇA a la mobilitat dels vianants i altres vehicles, similar a l'existent a la ciutat de Saragossa, definint tots els tipus de viari possibles -incloent-hi carrers de vianants no comercials i espais recreatius on es limita la circulació de cicles durant els caps de setmana i festius-.
- Introduint-hi el concepte "*aglomeració de vianants*", de tal manera que els usuaris de la bicicleta tinguin prohibit circular només quan es produeixen aquestes aglomeracions. Tot i que aquesta aproximació és més subjectiva i difícil de regular per la policia, presenta una major flexibilitat davant events ordinaris o extraordinaris no contemplats a l'ORDENANÇA -com ara una manifestació espontània- que podrien ser font de conflictes.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Tercera.- Autorització per a circular a les voreres de més de 3m d'ample, a places, parcs i jardins

Segons l'Article 6.3, s'aplicarà una prohibició general per a la circulació en bicicleta a totes les voreres, places, parcs i jardins, excepte si s'estableix una autorització per decret de batlia. Aquesta prohibició es repeteix a l'Article 11.2.

L'INTERESSAT considera aquesta aproximació com una restricció injustificada que sembla respondre a una doctrina de prohibició preventiva, en comptes de ser fruit de l'anàlisi racional dels problemes de convivència entre ciclistes i vianants.

En aquest sentit, cal destacar l'aproximació feta al NOU REGLAMENT, que al seu article 176.4 només estableix la prohibició de circulació a voreres de menys de 3m d'ample, a les situacions d'aglomeració de vianants i a una distància inferior a 1m de la façana dels edificis, tot i que en faculta als ajuntaments a regular la resta de situacions mitjançant Ordenança Municipal.

Aquesta facultat de regular la resta de situacions no suposa una autorització a la prohibició indiscriminada de l'ús de la bicicleta als espais reservats als vianants, sinó molt al contrari: cal interpretar l'article com una descripció de les úniques situacions generalitzades de conflicte, i la facultat de regular la resta de situacions com el reconeixement de la competència municipal d'ordenació viària -que s'haurà d'inspirar en la filosofia del NOU REGLAMENT-.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT considera necessària una autorització general per a circular en bicicleta -sempre a velocitat de vianant- a les voreres de més de 3m d'ample, a places, parcs i jardins públics, reservant la prohibició als casos excepcionals que s'estableixin justificadament per decret de batlia, o a la mateixa ORDENANÇA si aquesta amplia el seu objecte a la mobilitat dels vianants i altres vehicles -definint diversos tipus de viari-.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

A mode de indicatiu, es podrien establir:

- Places i voreres turístiques, on es pot limitar l'ús de la bicicleta segons temporada per establir-hi terrasses de restaurants.
- Places i voreres comercials, on la presència de botigues implica una elevada densitat de vianants durant el seu horari d'apertura.
- Places, parcs i jardins d'esbarjo, on la presència de densitats elevades de vianants només es produeix fora de l'horari laboral.

Les limitacions horàries o de temporada s'haurien d'incorporar als senyals d'entrada, per facilitar-ne tant el coneixement per part de l'usuari com l'aplicació de sancions per part de la policia.

Quarta.- Autorització de la circulació dels adults que acompanyin a menors d'edat en bicicleta per zones reservades només a vianants

També als Articles 6.3 i 12.5 de l'ORDENANÇA s'estableix una autorització genèrica per als menors de 8 anys que vulguin circular en bicicleta a les zones reservades només a vianants, sempre que ho facin sota la supervisió d'un adult que obligatòriament haurà d'anar caminant.

Aquesta excepció és positiva, donat que es fonamenta en el principi de protecció dels més vulnerables, però l'INTERESSAT la considera insuficient ja que estableix un límit d'edat massa reduït i no permet als adults a acompanyar als menors també en bicicleta -cosa que trenca el lligam de confiança que s'ha de crear entre pares i fills per assegurar l'ús de la bicicleta a les futures generacions; i suposa un pessim exercici d'educació ambiental en relacionar-se la bicicleta amb l'esbarjo infantil i no amb el transport-.

SR. GABRIEL VALLEJO GOMILA - ÀREA DELEGADA DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE PALMA



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Cal recordar en aquest sentit que el NOU REGLAMENT, al seu article 176.4, eleva el límit d'edat per a circular per aquestes zones a 14 anys -sempre que la densitat de vianants ho permeti i respectant una velocitat assimilable al pas d'un vianant-, i n'autoritza als adults que l'acompanyin a fer el mateix.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT reclama l'ampliació del límit d'edat als 14 anys, l'autorització de circulació als adults que acompanyin a un menor, així com dels adults que en transportin a un de forma reglamentària -ja que també cal protegir-lo especialment-.

Cinquena.- Elevació del límit de velocitat de circulació als carrils bici

D'acord amb l'Article 7.3 de l'ORDENANÇA, la velocitat màxima permesa als cicles que circulin pels carrils bici situats a nivell de calçada és de 25 km/h. Resulta incomprensible aquest límit de velocitat, quan la resta de vehicles que circulen al mateix nivell tenen situat els seus límits a 30 km/h o 50 km/h -segons tipus de viari-.

Al NOU REGLAMENT no existeix aquesta incoherència, establint a l'article 177.2 que les bicis, quan no comparteixin plataforma amb els vianants, els ciclistes hauran de respectar els límits de velocitat establerts per a la resta de vehicles.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT sol·licita l'assimilació del límit de velocitat de circulació als carrils bici a nivell de calçada al de la resta de vehicles que hi circulin al mateix nivell. Be per elevació del límit per als ciclistes, be per reducció del límit a la resta de vehicles.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Sisena.- Autorització de depassar els semàfors destinats exclusivament al pas de vianants

L'ORDENANÇA estableix al seu Article 7.5 que, si les bicis no disposen d'un semàfor específic, hauran de respectar la resta de semàfors existents a la via. Aquesta idea es repeteix a l'Article 8.2.

Però cal recordar que l'existència de senyalització semafòrica només respon a les necessitats del trànsit motoritzat -la circulació en bicicleta no genera un conflicte tan important com per necessitar aquest tipus de senyals-, cosa que es recull a l'esborrany del NOU REGLAMENT a l'article 176.7 que permet a les bicicletes botar-se els semàfors destinats només als pas de vianants -sempre i quan es respecti la prioritat d'aquests i es faci a velocitats moderades-.

A la mateixa ORDENANÇA hi apareix indirectament aquest principi, donat que l'Article 18.2 permet avançar la línia d'aturada a les interseccions fins i tot si això significa depassar un pas de vianants. Una mínima modificació d'aquest article permetria incloure-hi el precepte del NOU REGLAMENT, establint-hi les necessàries referències als primers articles citats.

Tanmateix, cal dir que existeix una altra situació a la qual és discutible la necessitat de que les bicicletes respectin la senyalització semafòrica dels cotxes: els girs cap a la dreta. Donada l'escassa amplària dels cicles i la seva menor inèrcia, les bicicletes poden incorporar-se fàcilment al trànsit quan es fa un gir a la dreta. Això resulta particularment important donada la peculiaritat d'aquest vehicle, de poder comportar-se fàcilment com a vianant i caminar -fet que es reconeix a l'Article 11.3 de l'ORDENANÇA-, de tal manera que el gir a dretes es podria fer legalment amb una maniobra tan senzilla com baixar-se de la bici a l'encreuament i travessar per la vorera -tornant absurda la prohibició del gir a dretes a nivell de calçada-.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Per aquest motiu, l'INTERESSAT reclama l'autorització de depassar els semàfors destinats exclusivament al pas dels vianants, i sol·licita que els Serveis Jurídics analitzin la compatibilitat del gir a dretes a nivell de calçada amb el NOU REGLAMENT.

Setena.- Autorització per a transportar a una altra persona

D'acord amb l'Article 16.f de l'ORDENANÇA, es prohibeix transportar a una altra persona a un cycle dissenyat per a un únic usuari. Aquesta limitació xoca frontalment amb l'article 178.1 del NOU REGLAMENT, que autoritza explícitament el transport d'altres persones sempre i quan no es posi en compromís l'estabilitat del vehicle ni quedin ocults els dispositius d'enllumenat.

Cal destacar que el transport d'altres persones en una bici dissenyada per un sol usuari no sempre posa en compromís l'estabilitat del vehicle, resultant particularment estable el transport de la mateixa a l'espai de càrrega sobre la roda del darrera -existint-hi al mercat dispositius que n'ajuden a estabilitzar-la, com ara tubs de suport per als peus-.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT exigeix una definició clara a l'ORDENANÇA respecte a les modalitats de transport de persones autoritzades, i aquelles que es considerarà que posen en compromís l'estabilitat del vehicle.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Vuitena.- Preferència de pas per als cicles a carrils bici i voreres bici

Una altra contradicció entre el NOU REGLAMENT i l'ORDENANÇA es pot trobar a l'Article 17.1 d'aquesta darrera, al qual es dona preferència de pas als vianants que creuin els carrils bici i voreres bici pels llocs habilitats. Per la seva banda, l'esborrany del NOU REGLAMENT de la DGT indica, al seu article 176.5.b que la preferència de pas correspon al ciclista.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT sol·licita una adaptació del text de l'ORDENANÇA al contingut del NOU REGLAMENT.

Novena.- Adequació del règim sancionador al risc potencial generat per la bicicleta

El Títol III de l'ORDENANÇA, referent al règim sancionador, tipifica tres tipus d'infraaccions -lleus, greus i molt greus- i multes d'entre 100 € i 500 €. L'INTERESSAT considera aquest règim sancionador com a desproporcionat respecte del risc que pot arribar a generar un cicle, donat que aquest circula a velocitats molt inferiors a les dels altres vehicles i la seva energia cinètica resulta ridícula en tenir una massa també molt inferior -uns 100 kg entre ciclista i vehicle, front als 1.000 kg o més d'un vehicle amb conductor-.

En aquest sentit, s'ha de destacar una vegada més el contingut de l'esborrany de NOU REGLAMENT, que al seu article 180 tipifica totes les infraaccions contingudes al Títol VI -relatiu a la circulació de les bicicletes- com a lleus. És a dir, amb una sanció màxima de 100 €.

Per aquest motiu, l'INTERESSAT reclama una revisió del règim sancionador, qualificant de "lleus" les infraaccions tipificades al NOU REGLAMENT, i en tot cas no qualificar de "greus" o "molt greus" les infraaccions realitzades fora de la calçada -ja que no poden induir accidents a vehicles més perillosos, com els cotxes-.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Desena.- Necessitat d'establir mesures complementàries i transitòries

L'INTERESSAT considera que, donat el gran impacte que genera aquesta nova ORDENANÇA sobre els hàbits i drets que gaudien els ciclistes a la Ciutat de Palma -impacte especialment greu si no es modifica substancialment el text inicial-, s'hi haurien de dur a terme importants mesures d'acompanyament -a detallar en una disposició addicional- i l'excepció parcial de sancions durant el període d'execució d'aquestes mesures d'acompanyament -a detallar en una disposició transitòria-.

A mode indicatiu i no limitatiu, les mesures d'acompanyament podrien ser:

- Identificació de tots els punts conflictius on cal implementar i senyalitzar les exempcions que es poden regular per decret de batlia.
- Execució d'obres necessàries per tal d'assegurar l'existència d'una alternativa segura per als ciclistes, especialment a les vies on es supera habitualment la velocitat de 50 km/h.
- Divulgació dels continguts de l'ORDENANÇA, especialment els relatius a prohibicions i règim de sancions, així com cursets de circulació segura en bicicleta entre el trànsit -per aprendre a gestionar adequadament l'espai, anticipar maniobres o senyalitzar-les correctament-.

Al·legacions que entrega a Palma, el dia ____ de _____ de 2012

L'INTERESSAT

SR. GABRIEL VALLEJO GOMILA - ÀREA DELEGADA DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE PALMA



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

ANNEXE: Títol VI de l'esborrany del nou Reglament General de Circulació

Real Decreto , por el que se modifica el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 y se cambia su denominación por la de Reglamento General de Circulación Urbana e Interurbana.

[...]

Veinticinco. Se añade un Título VI. "De la circulación de las bicicletas", que consta de siete artículos, con la siguiente redacción:

"Art. 174. Objeto y definiciones. El objeto del presente título es regular las principales normas relativas a la circulación de las bicicletas.

Lo dispuesto en este título es igualmente aplicable al resto de ciclos.

En todo lo no regulado en este título será de aplicación lo dispuesto en el presente Reglamento respecto a los vehículos de motor.

Art. 175. Obligaciones en el uso de la bicicleta.-

1. Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y en su utilización adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y con los peatones.
2. Las administraciones públicas adoptarán las medidas oportunas para garantizar la movilidad y la seguridad vial de los ciclistas.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Art. 176. *Posición en la vía.-*

1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.
2. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, orillándose al extremo derecho de la vía. Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad.
3. En vías con límite de 50 km/h o inferior, los ciclistas circularán por la calzada, pudiendo hacerlo por el centro del carril que corresponda a su destino. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en los artículos 36.4 y 56.3 de este reglamento.
4. Las bicicletas circularán por la calzada. En los supuestos en que, excepcionalmente, transiten por las aceras y demás zonas peatonales en ámbito urbano, su régimen de circulación se regulará mediante Ordenanza Municipal. En todo caso, no podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes casos:
 - a. En las aceras que dispongan de una anchura inferior a 3 metros.
 - b. Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.
 - c. A una distancia inferior a 1 metro de la fachada de los edificios.

En todo caso, los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras, siempre que la densidad de peatones lo permita. Si van acompañados de adultos, estos también podrán circular por aquellas.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

En la circulación del ciclista por la acera y por las zonas y calles peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista.

5. En la circulación por las aceras-bici, se estará a las siguientes reglas:
 - a. El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones, y muy especialmente de menores, y no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada al tránsito de peatones.
 - b. El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici, salvo para atravesarlas. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.
6. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas podrán utilizar aquellos para cruzar la calzada, adaptando su movimiento al del peatón. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.
7. Los semáforos que no regulen la circulación en intersecciones y que solo señalicen un paso para peatones, podrán ser rebasados por los conductores de bicicletas, siempre a velocidad moderada y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones.
8. En la circulación en rotondas el ciclista, tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad y evitará en todo momento cortar su trayectoria.
9. En las calles donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Art. 177. *Velocidad.-*

1. Los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, evitando caer de la misma y pudiendo detenerla en cualquier momento.

En los supuestos de circulación del ciclista por la acera y por las zonas y calles peatonales, éste adaptará su movimiento de marcha al del peatón, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario, para garantizar su prioridad.

2. En todo caso, y especialmente en descensos pronunciados, los ciclistas deberán respetar los límites de velocidad establecidos para el resto de los vehículos.

Art. 178. *Transporte de personas y carga.-*

1. En las bicicletas se podrá transportar carga o pasajeros, o utilizar para ello remolques, semiremolques, semibicis u otros elementos debidamente homologados.
2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:
 - a. Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
 - b. Comprometer la estabilidad del vehículo.
 - c. Ocultar los dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Art. 179. *Otras normas.-*

1. Los ciclistas deberán utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente cuando circulen en vías interurbanas. Los ciclistas profesionales, en competición, se registrarán por sus propias normas.
2. Los ciclistas podrán hacer uso del timbre para advertir de su presencia a otros usuarios de la vía.
3. Las bicicletas podrán ser transportadas por otros vehículos. El transporte deberá realizarse en dispositivos homologados. En el supuesto de transporte dentro del vehículo, se estará a las normas generales de sujeción y aseguramiento de la carga.
4. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado del que deban estar dotadas las bicicletas, según el Reglamento General de Vehículos, cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5). En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.
5. Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, especialmente en vías interurbanas, los ciclistas podrán hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen el perímetro de 1,5 metros que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles. Estos dispositivos:
 - Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes.
 - Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.
 - No podrán comprometer la estabilidad del vehículo.



AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA REGULADORA DE LA MOBILITAT DELS CICLISTES

Art. 180. *Infracciones.*- Las infracciones a lo dispuesto en el presente título tendrán el carácter de leves.”

AQUEST ESBORRANY ENCARA ESTÀ PENDENT D'UNA REVISIÓ PER PART DEL NOU GOVERN CENTRAL I DE TRAMITACIÓ PARLAMENTÀRIA