



X legislatura

Año 2021

Parlamento  
de Canarias

Número 454

11 de octubre

# BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

## SUMARIO

### **CONSULTAS FORMULADAS AL PARLAMENTO/INICIATIVAS LEGISLATIVAS EUROPEAS SOBRE CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD**

#### DICTÁMENES

Dictamen del Parlamento de Canarias, a instancias de la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales, para la verificación del cumplimiento del principio de subsidiariedad por parte de una iniciativa legislativa de la Unión Europea, relativo a la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial [COM(2021) 552 final] [2021/0207 (COD)] {SEC(2021) 552 final} {SWD(2021) 555 final} {SWD(2021) 603 final} {SWD(2021) 604 final} (CSUE-0148).

Página 2



## CONSULTAS FORMULADAS AL PARLAMENTO/INICIATIVAS LEGISLATIVAS EUROPEAS SOBRE CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD

### DICTAMEN

*Dictamen del Parlamento de Canarias, a instancias de la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales, para la verificación del cumplimiento del principio de subsidiariedad por parte de una iniciativa legislativa de la Unión Europea, relativo a la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial [COM(2021) 552 final] [2021/0207 (COD)] {SEC(2021) 552 final} {SWD(2021) 555 final} {SWD(2021) 603 final} {SWD(2021) 604 final} (CSUE-0148).*

#### Presidencia

Emitido dictamen por el Parlamento de Canarias, a instancias de la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales, para la verificación del cumplimiento del principio de subsidiariedad por parte de una iniciativa legislativa de la Unión Europea, relativo a la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial [COM(2021) 552 final] [2021/0207 (COD)] {SEC(2021) 552 final} {SWD(2021) 555 final} {SWD(2021) 603 final} {SWD(2021) 604 final} (CSUE-0148), por la ponencia creada al efecto, al amparo de lo previsto en el artículo 52.5 del Reglamento de la Cámara, con fecha 8 de octubre de 2021, de conformidad con lo establecido en los artículos 52.6 y 111 del Reglamento del Parlamento, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 8 de octubre de 2021.- EL SECRETARIO GENERAL (*P.D. del presidente, Resolución de 27 de junio de 2019, BOPC núm. 7, de 28/6/2019*), Salvador Iglesias Machado.

### DICTAMEN DEL PARLAMENTO DE CANARIAS, A INSTANCIAS DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA DE LAS CORTES GENERALES, PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR PARTE DE UNA INICIATIVA LEGISLATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA

<b>Título del documento:</b>	<b>Iniciativa legislativa UE: propuesta de Directiva del Parlamento europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial</b>
<b>Referencia:</b>	COM (2021) 552 final de 14/7/2021 (CSUE-148)

#### I.- Antecedentes:

1.- Con fecha 13 de septiembre de 2021, se recibió en la Cámara correo electrónico de la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales, por el que, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 6.1. de la Ley 8/1994, la citada comisión mixta remitió al Parlamento de Canarias, la *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial.- Documento COM (2021) 552 final de 14/7/2021*, para su conocimiento y, en su caso, emisión de dictamen motivado sobre el eventual incumplimiento del principio de subsidiariedad.

2.- La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 1 de octubre de 2020, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

#### **“17. ASUNTOS TRATADOS FUERA DEL ORDEN DEL DÍA**

##### **17.1. Asuntos remitidos por la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales.**

#### **Acuerdo:**

*“La Mesa de la Cámara, con el objeto de determinar, dentro de las posibilidades que al efecto, dispone el artículo 52 del Reglamento de la Cámara, el concreto procedimiento parlamentario que haya de seguirse para la emisión del parecer del Parlamento de Canarias respecto del cumplimiento*

*de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de las iniciativas legislativas comunitarias europeas que sean objeto de remisión al mismo por las Cortes Generales, en los términos de lo previsto en la Ley 8/1994, de 19 de mayo, por la que se regula la Comisión Mixta para la Unión Europea, en su versión modificada para su adaptación al Tratado de Lisboa de 13 de abril de 2007, oída la Junta de Portavoces en su reunión del día de la fecha, acuerda:*

*1. Constituir la ponencia a que se refiere el artículo 52.3 del Reglamento de la Cámara, que, con carácter general y en tanto en cuanto no se determine lo contrario, será la competente para conocer y, en su caso, elaborar para su posterior remisión a las Cortes Generales, dictamen motivado en relación con el cumplimiento de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad por parte de los proyectos legislativos europeos que sean objeto de consulta por aquellas”.*

3.- Con fecha 22 de septiembre de 2021, el Gobierno de Canarias presentó informe a la iniciativa legislativa de la UE sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial.- Documento COM (2021) 552 final de 14/7/2021, que fue recibido por la Comisión de Asuntos Europeos del Parlamento de Canarias el 27 de septiembre de 2021.

4.- Finalmente, la ponencia, en su reunión de 8 de octubre de octubre del año en curso, ha analizado el texto de la iniciativa legislativa europea remitida por la Comisión Mixta para la Unión Europea, a resultados de lo cual, y en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 52.5 del Reglamento de la Cámara y del acuerdo de la Mesa antes referido, ha elaborado el siguiente:

## **II.- Dictamen:**

### **1. Base jurídica y tipo de competencia**

#### **a) Objetivos de la propuesta legislativa**

Como señala la exposición de motivos de la propuesta, esta introduce modificaciones en la legislación sobre el régimen del comercio de derechos de emisión de la UE en relación con su aplicación a la aviación para garantizar que: 1) la aviación contribuya al objetivo de reducción de emisiones para 2030 de conformidad con el Pacto Verde Europeo; 2) el régimen del comercio de derechos de emisión de la UE se modifique como corresponda en relación con el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) de la Organización sobre la Aviación Civil Internacional (OACI); y, 3) se revise la asignación de derechos de emisión a la aviación para aumentar la subasta.

#### **b) Ámbito competencial**

La base jurídica elegida es, al igual que en la propuesta inicial, el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) que prevé que el Parlamento Europeo y el Consejo decidan “con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, (...) las acciones que deba emprender la Unión para la realización de los objetivos fijados en el artículo 191”, previendo este último que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, en particular, a luchar contra el cambio climático.

La Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE es un instrumento ya existente por lo que los objetivos de la propuesta que la modifica solo pueden alcanzarse mediante legislación europea. Se respeta el principio de subsidiariedad en la medida en que el cambio climático es, por su propia naturaleza, un problema transfronterizo que no puede resolverse mediante medidas nacionales o locales exclusivamente. La acción coordinada de la UE puede complementar y reforzar eficazmente la actuación nacional y local y mejorar la acción por el clima, dado el carácter ampliamente transnacional de la aviación. La coordinación de la acción por el clima es necesaria a nivel europeo y, cuando sea posible, a nivel mundial, y la actuación de la UE está justificada por razones de subsidiariedad.

### **2. Análisis de las exigencias derivadas del principio de subsidiariedad**

Tal y como determina el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Unión intervendrá solo en caso de que, y en la medida en que, los

objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión.

Por otra parte, los criterios que han sido definidos por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para proceder al examen de un acto comunitario desde la óptica del respeto al principio de subsidiariedad son dos: 1) determinar, en primer lugar, si la competencia a la que recurre el legislador comunitario es exclusiva de la Unión y, a continuación, en el caso en que no fuera una competencia exclusiva, 2) determinar si el objetivo de la acción adoptada puede lograrse mejor a nivel comunitario. Al primer criterio ya se ha respondido, de manera que procede referirse al segundo.

El Protocolo n.º 2, sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, establece en su artículo 5 lo siguiente:

*“Los proyectos de actos legislativos se motivarán en relación con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Todo proyecto de acto legislativo debería incluir una ficha con pormenores que permitan evaluar el cumplimiento de los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Esta ficha debería incluir elementos que permitan evaluar el impacto financiero y, cuando se trate de una directiva, sus efectos en la normativa que han de desarrollar los Estados miembros, incluida, cuando proceda, la legislación regional. Las razones que justifiquen la conclusión de que un objetivo de la Unión puede alcanzarse mejor en el plano de esta se sustentarán en indicadores cualitativos y, cuando sea posible, cuantitativos. Los proyectos de actos legislativos tendrán debidamente en cuenta la necesidad de que cualquier carga, tanto financiera como administrativa, que recaiga sobre la Unión, los gobiernos nacionales, las autoridades regionales o locales, los agentes económicos o los ciudadanos sea lo más reducida posible y proporcional al objetivo que se desea alcanzar”.*

El principio de subsidiariedad establece que solo podrán tomarse medidas a nivel de la UE cuando sean más eficaces que la actuación individual de los Estados miembros a nivel nacional, regional o local. El mecanismo de control de la subsidiariedad, que se aplica en los ámbitos de competencia compartida entre la UE y los Estados miembros, permite a los parlamentos nacionales manifestar su posición cuando consideren que una iniciativa legislativa de la UE no respeta este principio, posición que ha de ser tenida en cuenta por la Comisión Europea.

Por otro lado, existe un consenso general en asumir como válidos una serie de criterios a tener en cuenta para valorar si la propuesta legislativa europea cumple esta condición, a saber: si el asunto que se considera presenta aspectos transnacionales; si las actuaciones de los Estados miembros, en ausencia de regulación comunitaria, entrarían en conflicto con los requisitos del tratado o perjudicarían considerablemente los intereses de los Estados miembros; o, finalmente, si la actuación comunitaria proporcionaría claros beneficios debido a su escala o a sus efectos en comparación con la actuación individualizada de los Estados miembros.

El transporte aéreo es una cuestión muy relevante para la UE, ya que se trata de un mercado altamente integrado que opera en una dimensión de red que se extiende por toda la UE y fuera de ella. La dimensión transfronteriza es inherente al transporte aéreo, lo que hace que cualquier marco normativo fragmentado constituya un obstáculo significativo para los agentes económicos del transporte aéreo.

Se requiere un acto jurídico de la UE para que los Estados miembros apliquen el CORSIA, según proceda, a los vuelos cubiertos por el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2003/87/CE, es decir, a los vuelos con origen en aeropuertos del EEE y con destino en otros aeropuertos del EEE o en terceros países, así como a los vuelos que llegan a aeropuertos del EEE procedentes de terceros países.

Actuar a escala de la UE y, en la medida de lo posible, a escala mundial, es más eficaz que hacerlo a escala de un Estado miembro, habida cuenta de la dimensión transfronteriza del cambio climático y del carácter ampliamente transnacional de la aviación. La actuación a escala de la UE permitirá alcanzar de la manera más eficaz los objetivos climáticos internos e internacionales de la UE y garantizar la aplicación armonizada y adecuada del CORSIA con respecto a la UE.

Dicho esto, el documento objeto de análisis respetaría el principio de subsidiariedad. A pesar de ello, la base jurídica específica para la ultraperiferia que ofrece el artículo 349 del TFUE debería permitir una adaptación de la política de la contribución de la aviación al objetivo de la Unión Europea de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial a las singularidades de la ultraperiferia, tal y como estas se han puesto reiteradamente de manifiesto, por lo que se considera que se deberían de haber adoptado medidas específicas en este ámbito para las regiones ultraperiféricas.

Por otro lado, la propuesta cumple con el principio de proporcionalidad ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030.

El Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y a nivel interno de al menos un 55 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990.

### **3. Carga financiera y administrativa**

En cuanto a las cargas administrativas y financieras de la propuesta, la mayor parte de los ingresos procedentes de las subastas recaen en los Estados miembros, por lo que hay repercusiones positivas en los presupuestos nacionales.

No se acompaña en la documentación remitida por las Cortes Generales un análisis de las eventuales cargas administrativas para las autoridades nacionales, regionales o locales, agentes económicos o ciudadanos, derivadas de la nueva regulación, con lo cual no es posible pronunciarse al respecto; ni tampoco sobre si se producirá una transferencia de esos ingresos a las regiones y, en tal caso, la fórmula a través de la cual se procedería al reparto.

La propuesta recoge que en la actual cobertura no hay repercusiones administrativas adicionales en las administraciones nacionales. El impacto de la aplicación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) debe limitarse utilizando las mismas infraestructuras, así como que las opciones de desarrollo de TI y contratación pública estarán sujetas a la aprobación previa del Consejo de Tecnologías de la Información y Ciberseguridad de la Comisión Europea.

### **4. Consideración de los aspectos locales y regionales en la consulta y análisis del impacto**

El Parlamento de Canarias no ha sido objeto de consulta previa a la elaboración de la propuesta que hoy se somete a su valoración en el marco del mecanismo de control del principio de subsidiariedad. Tampoco nos consta que lo haya sido el Gobierno de Canarias.

Por otro lado, no se acompaña al texto de la propuesta legislativa europea el documento de evaluación de impacto que, eventualmente, las Cortes Generales hayan podido haber elaborado en relación con la misma.

Se reitera la conveniencia de haber incluido en un apartado independiente las singularidades de la ultraperiferia en el seno de la iniciativa.

### **5. Otras observaciones**

El actual artículo 349 TFUE dispone que el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes, sobre la base de un dato objetivo: la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias –esto es, de las denominadas Regiones Ultraperiféricas (RUP)– caracterizadas por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo.

La adopción de esas medidas específicas se hará, según prevé dicho precepto, teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas y en ámbitos, entre otros, tales como las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

La iniciativa legislativa tendrá un enorme impacto sobre las regiones ultraperiféricas (RUP).

Cualquier acción legislativa que refuerce la obligatoriedad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero incide en cómo lograr la neutralidad climática considerando todos los sectores económicos clave, incluidos los de la energía, el transporte, la industria y la agricultura. Dada la lejanía de las RUP y su enorme dependencia del transporte aéreo y marítimo para garantizar su conectividad, es necesario que cualquier propuesta legislativa en el ámbito de la reducción de las emisiones de carbono a la hora de desarrollarse de manera concreta en lo que a las RUP respecta, mantenga un justo equilibrio entre el imperativo medioambiental, la necesidad de accesibilidad y los altos costes sociales que deberán soportar sus ciudadanos. Por ello, se considera necesario velar por que toda medida concreta que se adopte para alcanzar este objetivo de reducción contenga las necesarias medidas derogatorias en favor de las RUP (tal como expresó la XXIV Conferencia

de Presidentes de las Regiones Ultraperiféricas reunida en San Martín el 6 y 7 de febrero de 2020 en su declaración final), en el sentido que plantee el órgano competente del Gobierno de Canarias en este ámbito.

Una dificultad para esta transición hacia modelos con una economía más limpia son las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación, que vienen creciendo de forma continuada en los últimos años y está previsto que se incrementen exponencialmente en los próximos años si no se toman medidas de mitigación. Los instrumentos puestos en marcha hasta ahora a nivel nacional y europeo, como la inclusión de la aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión, no han sido suficientes para limitar el fuerte crecimiento de las emisiones del sector. Todo ello implica la necesidad de tomar medidas adicionales. Una medida posible para limitar el impacto medioambiental de la aviación es la implantación de un impuesto que grave el uso del transporte aéreo, que ya se está planteando por muchos países europeos, y que podría tener un impacto importante en el desarrollo del turismo en Canarias, teniendo en cuenta la absoluta dependencia del archipiélago de este modo de transporte. Dado que no existen medios de transporte alternativos de manera eficiente en cuanto al tiempo de conexión entre el continente europeo y las regiones ultraperiféricas, se debe contemplar una exención a cualquier tipo de impuesto o gravamen que pueda tener incidencia en el precio del billete de avión y que penalice su utilización.

A este respecto, la directiva vigente establece en su artículo 28 bis una excepción para las regiones ultraperiféricas que permite que los Estados miembros consideren cumplidos los requisitos establecidos en la misma y no tomarán medidas contra los operadores de aeronaves “con respecto a todas las emisiones de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica y un aeródromo situado en otra región del EEE...”, esto es, entre un aeropuerto canario y cualquier otro aeropuerto del resto de la Unión Europea (incluidos los países del EEE). Sin embargo, esta excepción tiene dos limitaciones: la primera de carácter temporal, solo hasta el 31 de diciembre de 2023, y la segunda relativa a que, si se adopta una medida de mercado mundial en el marco de la OACI antes de esa fecha, la excepción decae para aplicar la medida mundial.

La propuesta objeto de informe modifica esta excepción a nivel europeo para aplicar el sistema de comercio de derechos de emisión en el ámbito de la aviación también a las RUP. De hecho, la propuesta subraya que el territorio de los Estados miembros incluye al de las RUP en todos los casos en que este es mencionado. Solo se mantiene una excepción a partir del 1 de enero de 2024 consistente en el mantenimiento de la excepción RUP para los vuelos internos entre Canarias y el resto del Estado hasta 2030, a través de la inclusión en el artículo 1 de la propuesta que establece que la Directiva 2003/87 se modifique añadiendo un apartado 7 al artículo 3 quater con el siguiente tenor literal: “No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2 bis, el artículo 14, apartado 3, y el artículo 16, los Estados miembros considerarán que se cumplen los requisitos establecidos en dichas disposiciones y no adoptarán ninguna medida contra los operadores de aeronaves en lo que respecta a las emisiones que se produzcan hasta 2030 procedentes de vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro fuera de dicha región ultraperiférica”.

Si bien esta modificación ha tenido en cuenta la aplicación de la medida de mercado mundial, adoptada a través de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) en el seno de la OACI y que lleva funcionando desde 2019 respecto al seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones; debería valorarse el impacto de esta modificación en las RUP a través de algún otro sistema de compensación (nacional o europeo), incluida una posible utilización diferenciada de los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión.

En consecuencia, se estima favorable la propuesta toda vez que no incurre en ninguna limitación, ni obstáculo formal o material derivado del derecho de la Unión Europea para que no pueda ser adoptado. No obstante, se ha de reiterar que la base jurídica específica para la ultraperiferia que ofrece el artículo 349 TFUE debería permitir una valoración del impacto de la medida del sistema de comercio de los derechos de emisión en el ámbito de la aviación en las RUP, más aún dadas las condiciones de lejanía, insularidad y fragmentación territorial que padecen estas regiones y, consecuentemente, se considera que es posible, conveniente y necesario, en esta misma norma o en su desarrollo posterior, adoptar medidas específicas en este ámbito para las RUP, pues las propuestas se estiman insuficientes y contrarias a la singular condición jurídicamente reconocida a estas regiones.

Además, tal y como se concluyó en el Dictamen de la Comisión de Estudio sobre el escenario de la Unión Europea para 2021-2027, aprobado por el Pleno de esta Cámara el día 29 de septiembre de 2021, se ha de destacar, en particular, la necesidad de aplicar exenciones o compensaciones en las regiones ultraperiféricas,

tanto a las cargas fiscales que se puedan imponer a la aviación europea por motivos medioambientales, como en el marco de los sistemas europeos de comercio de derechos de emisión, incluyendo en ese tratamiento específico las conexiones interinsulares y con el exterior.

Parlamento de Canarias, a 8 de octubre de 2021.- Ventura del Carmen Rodríguez Herrera. Juan Manuel García Ramos. Carlos Antonio Ester Sánchez. Manuel Marrero Morales. Jesús Ramón Ramos China. Ricardo Fdez. de la Puente Armas.



Parlamento de Canarias

---

