



G CONSELLERIA
O HABITATGE, TERRITORI
I MOBILITAT
B COMISSIÓ
/ MEDI AMBIENT
ILLES BALEARS

Exp: CMAIB 97E/2023
Document: informe tècnic
Emissor: SSA/MSR
Òrgan substantiu i sol·licitant: Departament d'Obres
Públiques de la DG de Mobilitat de la Conselleria
d'Habitatge, Territori i Mobilitat.
Promotor: Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Informe referent a l'estudi informatiu de la prolongació de la línia ferroviària enllaç sa Pobra- Alcúdia (document d'abast sobre l'estudi ambiental estratègic)

Antecedents

1. En data 14 de juny de 2023 entra el VALIB a la CMAIB procedent del departament d'obres públiques de la Direcció general de Mobilitat i Transport terrestre que conté la sol·licitud del document d'abast de l'avaluació ambiental estratègica ordinària sobre l'estudi informatiu de la prolongació de la línia ferroviària enllaç sa Pobra- Alcúdia.
2. Juntament amb la sol·licitud hi consta l'enllaç de descàrrega de la documentació que és el document inicial estratègic (DIE) firmat per Àngel Maria Pomar i Gomà, biòleg, i Clara Fuertes Salom, ambientòloga, en data juny de 2023.
3. En data 15 de juny de 2023 la CMAIB sol·licita consulta a les administracions públiques afectades i a les persones interessades segons l'article 19 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, concretament a: Servei de Planificació al Medi Natural, Servei de Protecció d'Espècies, Servei d'Espais Naturals, Servei d'Estudis i Planificació, Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic, Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera, Direcció general d'Emergències i Interior, Servei d'Agricultura i Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari de la Direcció general d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament rural, Direcció general de Territori i Paisatge, Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca, Direcció Insular d'Urbanisme del Consell de Mallorca, Direcció Insular de Patrimoni del Consell de Mallorca, Ajuntament d'Alcúdia, Ajuntament de sa Pobra, GOB i Amics de la Terra.

Tramitació

La prolongació de la línia ferroviària enllaç sa Pobra- Alcúdia es tramita com una avaluació ambiental estratègica (AAE) ordinària ja que està inclosa a l'article 6.1. a) de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i en el punt 1 de l'article 12 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears i, per tant, la tramitació a seguir és la que s'estableix a la secció 1ª, «Procediment de l'avaluació ambiental estratègica ordinària per a la formulació de la declaració ambiental

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
tem.caib.es

Pàgina 1 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 1/18



G
O
I
B



estratègica ordinària», del capítol I del títol II, de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i al capítol I «Avaluació ambiental estratègica de plans i programes», del Títol III del Decret legislatiu 1/2020.

D'acord amb l'article 18.1 de la Llei 21/2013 la sol·licitud d'inici de l'AAE ordinària ha d'anar acompanyada de l'esborrany del pla o programa i d'un document inicial estratègic (DIE). En aquest cas no consta esborrany del pla i consultat el departament d'Obres Públiques ha explicat que no es disposa de cap altre document que el DIE.

Resum del Document Inicial Estratègic (DIE)

Al DIE s'hi troben els apartats establerts a l'article 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, amb el contingut següent:

a) Objectius de la planificació.

Un estudi informatiu correspon a una fase de planificació (pla) d'un projecte ferroviari, en la qual se selecciona l'àrea de reserva ferroviària on es desenvoluparà el projecte que es redacti en el futur (prolongació d'una línia de ferrocarril). L'estudi informatiu ha d'incloure la selecció del traçat més favorable.

El Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, estableix un programa d'ampliació de la xarxa ferroviària existent. Al punt 1.4.2. Ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana inclou la Fase II: Corredor Sa Pobra – Alcúdia.

Així, l'objecte de l'Estudi Informatiu és el desenvolupament de les previsions del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears referent a la prolongació del ferrocarril des de sa Pobra fins a Alcúdia.

Atès que es preveu la possibilitat de traçat tramviari complementari al principal, també s'hauran de tenir en compte l'abast dels Estudis Informatius de projectes tramviaris.

b) Abast i contingut del pla i de les seves alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables.

Tenint en compte el contingut dels articles 121 i 161 (abast dels estudis ferroviaris i tramviaris) de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, els objectius per a l'estudi informatiu són:

- Selecció de l'alternativa més recomanable mitjançant anàlisi multicriteri, incloent la funcionalitat, economia i efectes ambientals.

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Pàgina 2 de 17



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 2/18

- Definició dels aspectes geogràfics i d'exploració de l'actuació/alternativa que es determini.
- Les condicions d'integració del sistema tramviari a l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri.

L' Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (expedient CMAIB 203E/2017) determina que s'hauran de complir els condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 en tot allò que sigui d'aplicació al present Pla; especialment pel que fa a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

- S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa cal justificar-ne els motius.

- Cal tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessen zones urbanes, proposant mesures correctores si és el cas.

- Possible afecció a espais naturals protegits i en llocs de la xarxa ecològica europea "Natura 2000".

Es recorda que els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment referent a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc., justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

A l'anàlisi d'alternatives no es considera l'alternativa zero atès que la necessitat d'un nou ferrocarril ha estat definida a la planificació anterior, al PDS de Mobilitat, condició que també té en compte la Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori per establir criteris d'actuació i tramitació en relació als procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes, que determina: «Els informes no han de tenir en compte la manca de l'alternativa zero quan l'execució del projecte o l'activitat ho imposi un pla o programa de rang superior, sempre que el pla o programa tingui un grau de concreció suficient».

Les alternatives preveuen la prolongació del ferrocarril mitjançant una ruta principal de concepció ferroviària (tren) i una ruta posterior complementària de concepció tramviària des de l'estació del tren fins a punts d'interès, com són el nucli urbà d'Alcúdia o el nucli del Port d'Alcúdia.

Es presenten 5 alternatives:

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 3 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 3/18



Alternatives de traçat ferroviari sa Pobla- Alcúdia. Font: DIE, 2023.

- Alternativa 1 (color vermell): no passa pels espais protegits de s'Albufera i la zona muntanyosa del Puig de Son Fe i Puig de Sant Martí, sinó al nord d'aquests. Discorre per la franja dreta de la carretera Ma-320 (sa Pobla fins a l'autopista) i posteriorment pel sud de la carretera Ma-13 (Palma a Alcúdia). El traçat final es planteja mitjançant tres solucions amb emplaçaments diferents per a l'estació final. Des de l'estació s'iniciarien els traçats tramviaris fins a les instal·lacions portuàries.
- Alternativa 2 (color blau): afecta parcialment l'àmbit de Xarxa Natura (ZEC Puig de Sant Martí) i la zona perifèrica de protecció de s'Albufera. Presenta el primer tram comú a l'alternativa 1 discorrent per la franja dreta de la carretera Ma-320 (Sa Pobla fins a l'autopista) i posteriorment discorre al sud de la carretera Ma-13 (Palma a Alcúdia), fins que se separa d'aquest traçat i és quan discorre pel sud del Puig de Sant Martí i per la zona perifèrica de protecció de s'Albufera.
- Alternativa 3 (color verd):

Discorre també a la dreta de la carretera Ma-320 (com les altres dues alternatives) però més a l'est, uns 1.500 m, per espais rústics, i posteriorment travessa de forma rectilínia per un túnel sota el massís muntanyós del Puig de Son Fe i del Puig de Sant

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

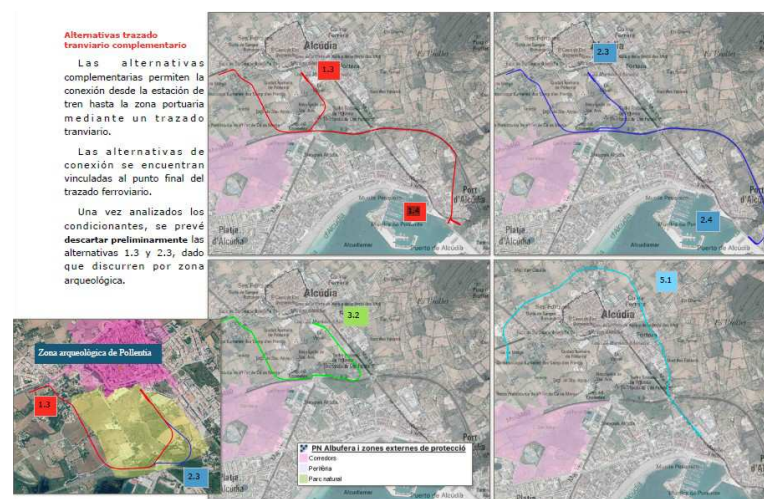


Martí. El tram final s'ha plantejat mitjançant dues solucions amb ubicació diferent de les estacions.

- Alternativa 4 (color groc): traçat inicial ferroviari de Sa Pobla a Can Picafort i posterior traçat tramviari des de Can Picafort a Alcúdia. El traçat tramviari transcorreria per la pròpia carretera existent, que travessa una zona lateral del parc natural. El primer tram salva els espais protegits discorrent al sud de s'Albufera, des de Sa Pobla a Can Picafort .
- Alternativa 5 (color cel): Presenta el primer tram comú a l'alternativa 1 i 2 discorrent per la franja dreta de la carretera Ma-320 (Sa Pobla fins a l'autopista) i posteriorment discorr al sud de la carretera Ma-13 (Palma a Alcúdia), fins que se separa d'aquest traçat al igual que l'alternativa 2 i és quan discorr pel sud del Puig de Sant Martí i per la zona perifèrica de protecció de s'Albufera, però presenta dos túnels, un a través del puig de son Fe i l'altre a través del Puig de Sant Martí. Així, passa per Xarxa Natura 2000 i per la zona perifèrica de protecció del parc natural de s'Albufera de Mallorca.

Per altra banda, es presenten alternatives al traçat tramviari complementari:

Les alternatives complementàries permeten la connexió des de l'estació de tren fins a la zona portuària mitjançant un traçat tramviari. Les alternatives de connexió es troben vinculades al punt final del traçat ferroviari. Un cop analitzats els condicionants, es preveu descartar preliminarment les alternatives 1.3 i 2.3, donat que discorren per zona arqueològica.



Alternatives tramviàries de traçat complementari. Font: DIE, 2023.

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969



Justificació de la no utilització de l'antic traçat del ferrocarril

Entre els condicionants de l'Acord de la CMAIB hi ha que s'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius. En relació amb aquesta reutilització, cal assenyalar que l'antic ferrocarril només arribava fins a sa Pobla, i no hi ha passadissos ferroviaris en desús entre sa Pobla i Alcúdia. Tot i això el ferrocarril va discórrer per l'espai de l'actual nucli urbà de sa Pobla. Aquest antic traçat no es pot utilitzar en trobar-se ocupat per edificacions.

S'ha realitzat una caracterització ambiental de totes les alternatives tenint el compte els següents aspectes:

- Espais Naturals Protegits i zones externes de protecció. Xarxa Natura 2000. Llei d'espais naturals (LEN):

Les alternatives 2 i 5 discorren per espais perifèrics de protecció del parc natural (PN) de s'Albufera, i l'alternativa 4.2 (tramviària) discorr parcialment pel parc natural, si bé sobre el viari existent.

L'alternativa 2 discorr marginalment per la ZEPA i ZEC de s'Albufera. L'alternativa 5 discorr per túnel sota un LIC. L'alternativa 4.2 discorr pel viari que travessa la ZEPA i ZEC de s'Albufera.

Les alternatives 1 i 2 afecten marginalment ANEI. La 5 per un túnel. L'alternativa 4.2 amb disseny tramviari, discorre pel viari que travessa el PN de s'Albufera. L'alternativa 3 amb traçat subterrani, travessa ANEI i ARIP, podent resultar afectats lleugerament pel traçat no subterrani.

Hi ha connexions tramviàries annexes a XN2000 i cap afecta a espais de la LEN.

- Xarxa de Torrents: Totes les alternatives del traçat principal requereixen travessar lleres de torrents. La connexió tramviària 1.4 afecta un torrent.
- Zones humides. Masses d'aigua superficial: Cap de les alternatives afecta a zones humides. El traçat tramviari des de Can Picafort a Alcúdia, discorre per la carretera sense afectar zones humides. Les connexions tramviàries no afecten zones humides ni masses d'aigua superficials.
- Vulnerabilitat de les aigües subterrànies: Les diferents alternatives discorren bàsicament per zones amb risc moderat de contaminació d'aqüífers, travessant puntualment zones amb vulnerabilitat moderada i baixa.
- Vegetació. Hàbitats de la Directiva Hàbitats: Les alternatives afecten només marginalment a àrees forestals amb vegetació natural (hàbitat 5330 Matollars termomediterranis i predesèrtics i 9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics), discorrent majoritàriament per zones de cultiu. El traçat tramviari de Can Picafort a Alcúdia discorr per

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



la carretera. Les alternatives tramviàries 2.3 i 3.2 recorren per l'espai amb hàbitat prioritari 7210* (Torberes calcàries de *Cladium mariscus* i amb espècies del *Caricion davallianae*).

- Zones Sensibles Avifauna. Zones de protecció per electrocució per a Avifauna: Totes les alternatives recorren per zones de protecció per col·lisió i per zones de protecció per electrocució per a l'avifauna per xarxes elèctriques (Reial Decret 1432/2008, de 29 de agost, pel qual s'estableixen mesures per a la protecció de l'avifauna contra la col·lisió i l'electrocució en línies elèctriques d'alta tensió). Les alternatives recorren marginalment pel límits de les àrees importants per a rapinyaires a les Illes Balears (AIRIB).
- Espècies d'interès. S'inclou un llistat de les espècies d'interès de la zona.
- Patrimoni cultural. Les alternatives de traçat principals no afecten elements declarats com a Béns d'interès cultural (BIC). El tram final d'algunes alternatives (1.2 i 4.2) recorre marginalment per la Zona Arqueològica de Pollentia, estant subjecte a les limitacions de protecció de patrimoni. El traçat de totes les connexions tramviàries recorre per la Zona Arqueològica de Pollentia. Es preveu descartar les alternatives 1.3 i 2.3 per la seva afecció a la zona arqueològica de Pollentia i per proximitat a diferents BIC.
- Riscos ambientals. Ni els traçats de tren ni els de tramvia recorren per Àrees amb risc potencial significatiu d'inundació (ARPSI), mentre que totes les alternatives de tren travessen zones potencialment inundables. A les zones amb risc d'incendi (APR i ZAR) i APR d'erosió només les afecten marginalment.
- Usos del sòl. El usos del sòl afectats són bàsicament usos agrícoles i zones forestals. Els traçats tramviaris a sòl urbà es desenvoluparan sobre viari existent. La cobertura del sòl correspon principalment a cultius de cereals amb fruiters.
- Infraestructura ferroviària. L'antic ferrocarril només arribava fins a sa Pobla i el traçat ferroviari urbà existent ha estat absorbit per la trama urbana.
- Infraestructura viària. Les alternatives interaccionen amb diferents carreteres i viaris locals.

c) El desenvolupament previsible del pla o programa.

El desenvolupament previsible es realitzarà mitjançant l'execució del projecte tècnic que serà sotmès també a avaluació ambiental, i la prestació del servei ferroviari al tram objecte de l'estudi informatiu.

d) Els potencials impactes ambientals tenint en compte el canvi climàtic.

- Efectes per la dotació de la infraestructura: millora de la mobilitat urbana, per a la població turística i resident; millora de la qualitat i experiència de l'ús de transports públics; traspàs dels desplaçaments de vehicle privat a transport dels desplaçaments; optimització dels consums energètics associats a la mobilitat; efectes relacionats amb

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 7 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969



el canvi climàtic per reducció de consums energètics, actualment a associats a emissions de gasos d'efecte hivernacle.

- Efectes per la implantació de la infraestructura: Emissions pols, sorolls, molèsties i interferències amb el trànsit, transport públic i privat; ocupació d'espai rústic, afectació a la estructura de la propietat privada (tren); ocupació d'espai a la via pública (tramvia); expropiacions, excepte en trams tramviaris que discorrin per via pública; afectació a espais perifèrics de protecció del parc natural de s'Albufera (alternativa 2.1); implantació en EPN/viari (alternativa 4.2); afectació potencial a lleres; sense afectació previsible a elements amb interès cultural, mitjançant disseny adequat dels projectes; canvis paisatgístics per implantació de les vies i per instal·lació dels sistemes aeris d'alimentació elèctrica; generació de residus d'excavació túnel (alternatives 3.1 i 3.2).

- Efectes del funcionament:

Tren: riscos interseccions viàries i camins; emissions acústiques a sòl rústic; riscos avifauna, electrocució o col·lisió, segons alternatives; minimització d'efectes.

Tramvia: friccions amb circulació a la via pública, a les zones on convisquin el transport tramviari i els altres vehicles; riscos circulatoris associats a la coexistència de trànsit de diferent naturalesa; emissions acústiques derivada del pas dels tramvies.

e) Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents.

- Pel que fa al PDS de Carreteres, hi ha algunes reserves que poden resultar afectades per les característiques finals de la reserva ferroviària que s'estableixi, les quals, si escau, hauran de ser resoltes en coordinació amb la direcció insular d'Infraestructures del Consell de Mallorca.
- Pel que fa a incidències amb el PDS energètic, les alternatives que discorren pel passadís comprès entre l'Albufera i el sistema muntanyós de Son Fe i Puig de Sant Martí, discorren al costat d'una zona d'infraestructures energètiques segons el PDS Energètic, on es troben les instal·lacions de la central des Murterar.

No es preveuen incidències amb els plans:

- PDS de Mobilitat, que inclou la prolongació del ferrocarril des de sa Pobla fins a Alcúdia, al seu programa d'actuacions, encara que sense assignació específica de la franja de reserva, la qual s'ha de definir mitjançant un estudi informatiu.
- El PTI de Menorca, a la norma 53, estableix propostes relatives a transport de ferrocarril, preveient l'ampliació de línies ferroviàries, entre les quals hi ha la que és objecte de l'estudi informatiu.

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



- PDS d'equipaments comercials.
- Pla d'Intervenció d'Àmbits Turístics.
- PDS de pedreres.
- PDS de prevenció i gestió de residus perillosos.
- PDS de residus no perillosos.
- PDS de telecomunicacions.

Consultes a les administracions afectades

- Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari de la Direcció general d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament rural de data 28 de juny de 2023 que conclou:

Informa que es valori l'afecció negativa al sector primari i es tinguí en compte la normativa vigent en matèria agrària, la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears.

- Servei de Planificació al Medi Natural de data 4 de juliol de 2023 que conclou:

- Es considera que l'alternativa més adient que s'ha de tenir en compte en l'avaluació ambiental estratègica és la que discorre més allunyada de la Xarxa Natura 2000, que és l'alternativa 1.

- S'ha de comptar amb censos de fauna específics i de treball de camp que permeti determinar la presència tant d'hàbitats com d'espècies d'interès comunitari que es puguin veure afectats pel projecte.

- S'han de preveure mesures protectores i correctores suficients per evitar tant l'afecció als espais de rellevància ambiental com a les espècies de flora i fauna protegides, així com als hàbitats d'interès comunitari situats fora de la Xarxa Natura 2000, durant les diferents fases del projecte (implantació, funcionament i retirada, si escau).

- S'ha de tenir en compte la normativa dels diferents instruments de gestió i planificació dels possibles espais de rellevància ambiental afectats, justificant la compatibilitat del projecte amb el compliment de la mateixa.

- Servei d'Espais Natural de data 30 de juny de 2023 que conclou:

- En relació a l'àmbit del PORN del parc natural de s'Albufera de Mallorca s'informa que les alternatives 1 i 3 semblen les més adequades (menor nivell d'afectació), mentre que les alternatives 2 i 5 són les que tindrien uns pitjors impactes negatius. L'impacte de l'alternativa 4 depèn de variables que no surten exposades en aquest document inicial estratègic, per exemple si requerirà o no d'una ampliació de la carretera costanera per la qual ha de passar el tramvia.

- En relació a la Xarxa Natura 2000 les alternatives 1 i 3 semblen també les més adequades. S'ha de contemplar igualment l'afecció a l'hàbitat 7210 de conservació prioritària a nivell europeu que tindrien les alternatives tramviàries 2.3 i 3.2.*

- Direcció general d'Emergències de data 19 de juliol de 2023 que conclou:

Es podrà informar favorablement sempre que es tinguin en compte les consideracions:

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>





- S'han d'incorporar les ARPSI de tipus fluvial (que es mencionen al document) com les de tipus costaner i tenir en compte els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat.

- Les alternatives de traçat tramviari que arriben al Port d'Alcúdia transcorren per la zona d'influència de la instal·lació de l'àmbit del RD 840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als accidents greus on intervenen substàncies perilloses. Per aquest motiu, i una vegada seleccionada l'alternativa de traçat, el projecte i posterior explotació de la infraestructura ferroviària hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta de la instal·lació SEVESO ubicada al Port d'Alcúdia.

- El futur projecte haurà d'incorporar les mesures de seguretat de l'INFOBAL i la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears aplicables sobretot a les franges de neteja.

- Ajuntament de sa Pobla de data 27 de juliol de 2023 que conclou:

Cal indicar que en general els traçats proposats tenen certes semblances entre ells mateixos, al passar per sobre de siques, creuar carreteres com la de s'Albufera, creuar camins, torrents i afectar a parcel·les on hi ha elements catalogats com torres de molins de vent, siques, etc.

Els traçats també afectarien a habitatges existents (implantats legalment), casetes d'eines i magatzems agrícoles que actualment es troben en bon ús i funcionament.

La part que pot tenir molta incidència i afectaria a les NS vigents, obligant a la seva modificació és principalment el traçat de la línia vermella, ja que aquesta afecta directament a l'UA-5 (que és un sòl urbanitzable programat com a polígon industrial i de serveis, amb els seus corresponents beneficis i càrregues per desenvolupar-lo), així com també es veuria afectat el polígon industrial i de serveis en execució denominat Sa Sort Llarga.

El traçat d'aquesta línia així com la resta de les mateixes (verda i groga) també afectarien possiblement en alguns aspectes a l'economia de sa Pobla, però caldria un estudi econòmic-social acurat d'aquest tema per a poder informar respecte d'aquest punt en concret, per poder entrar a valorar-lo correctament.

Una part que també tindria molta incidència econòmic-social respecte als terrenys afectats per qualsevol dels traçats seria el seu procés documental (cadastre, escriptures, registre de la propietat, Hisenda, etc.) i que pels propietaris afectats seria el següent:

- Donat que els traçats seccionarien moltes parcel·les i que, per tant, modificarien tot tipus de superfícies, per tal de supervisar-ho i corregir-ho, caldria una georeferenciació correcta de tot el traçat de totes les parcel·les afectades, tenint en compte principalment que hi hauria parcel·les que possiblement perdrien el seu accés habitual, i per aconseguir tenir un accés de nou i ser productives, s'haurien d'habilitar noves servituds de pas en parcel·les que inicialment no estarien afectades, però, que sí que aquestes últimes tindrien afectacions i costos addicionals per a poder donar accés a les parcel·les que estan directament afectades.

Altre fet directament relacionat seria el tema d'afectació respecte dels aqüífers, pel tema de l'extracció d'aigua pels conreus, les parcel·les utilitzen reg per al cultiu, tant individual com compartit per a diverses parcel·les d'un mateix pou, de manera que a més de les instal·lacions existents físicament en el lloc que es veurien afectades, també ho serien les servituds registrades en les escriptures i en els documents del Registre de la Propietat.

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic de data 23 d'agost de 2023 que conclou:

1. El projecte de prolongació de la línia ferroviària enllaç sa Pobla – Alcúdia pot tenir un impacte positiu sobre la prevenció del canvi climàtic, ja que promou la mobilitat sostenible.

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



2. En l'EAE es tindrà en compte la documentació de referència de la Llei 10/2019, de canvi climàtic i transició energètica, l'Estudi de vulnerabilitat front al Canvi Climàtic de les Illes Balears i els Inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril en contraposició al transport per carretera.
3. L'EAE ha de fer una estimació inicial de les potencials emissions de GEH en la fase de construcció i la fase de funcionament. Es pot emprar la calculadora disponible a <http://canviclimatic.caib.es>.
4. L'EAE, a partir del càlcul de la petjada de carboni, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les. Donada la confluència amb la previsió del PDS de carreteres d'ampliar dues carreteres de l'àmbit, cal avaluar l'impacte sinèrgic.
5. A l'EAE s'ha d'avaluar la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic a una escala de suficient resolució per detectar els impactes derivats de la inundació al voltant del nucli urbà d'Alcúdia i ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les.
6. L'EAE ha de fer una estimació de les necessitats energètiques i de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les, així com la previsió de tecnologies de generació d'energia renovable per a la fase de funcionament del projecte.
7. L'EAE ha d'avaluar l'impacte que tindrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera.
8. A l'espera de l'EAE es preveu que l'alternativa 1 proposada és la que menys impacte potencial provoca des de la perspectiva climàtica. El projecte ha de tenir en compte la multimodalitat i la interconnexió amb els nuclis turístics de Pollença, Port de Pollença, Port d'Alcúdia, Platja de Muro, entre d'altres.
9. Cal incorporar la participació ciutadana en el procediment d'avaluació ambiental, per tal d'avaluar la potencial utilització de cada corredor.

Consideracions tècniques

1. A l'estudi informatiu de l'enllaç ferroviari sa Pobla- Alcúdia i a l'estudi d'alternatives a realitzar a l'EAE s'ha de definir clarament l'objectiu d'aquest enllaç per establir les alternatives. No sembla oportuna l'alternativa 4 d'un traçat ferroviari fins a can Picafort i d'aquí fer un traçat tramviari fins al Port d'Alcúdia si l'objectiu és arribar a Alcúdia (podria ser oportú com a tramvia turístic), ja que suposa un trajecte molt més llarg i tampoc arriba fins a Alcúdia, així com tampoc hi arriba l'alternativa 5. A més, d'acord amb el PDS de Mobilitat el corredor és sa Pobla- Alcúdia. Per altra banda, l'alternativa 4 es diu que va per la xarxa viària existent, quan es desconeix la seva cabuda a la xarxa existent i quan aquesta en època turística va sobresaturada, tant de tot tipus de vehicles com de població resident i turística. Tampoc s'ha considerat a l'alternativa 4 els escenaris dels impactes a la costa pel canvi climàtic disponibles a l'IDEIB.
2. De les alternatives aportades, tot i que no estan suficientment definides, sembla que la que tindria menor impacte ambiental seria el traçat de l'alternativa 1, atès que discorre més proper a carreteres existents sense creuar per espais de rellevància ambiental, ni el parc natural de s'Albufera de Mallorca, ni l'espai protegit Xarxa Natura 2000 ZEC ES5310015 Puig de Sant Martí, i és la que té menys impacte potencial des de la perspectiva climàtica, tal i com també han manifestat els informes de les administracions consultades competents.

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 11 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 11/18



3. Pel que fa a les alternatives tramviàries complementàries, cal definir primer el traçat principal i el seu punt final i la ubicació de l'estació de tren, i definir de manera acurada les alternatives complementàries per poder avaluar-les. S'hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta de la instal·lació SEVESO ubicada al Port d'Alcúdia d'acord amb el RD 840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als accidents greus on intervenen substàncies perilloses.
4. Tot i això, cal definir amb més detall cada una de les alternatives i les seves característiques, no només del traçat ferroviari i/o tramviari complementari, sinó també alternatives de tipologia de tren i tramvia i de les seves característiques i alternatives d'ubicació i característiques de l'estació de tren i de l'aparcament associat. Com més detalls incorpori l'estudi informatiu més aspectes es podran avaluar a l'EAE, que requereix una visió de conjunt i pot condicionar aspectes del futur projecte de tren i tramvia, en el seu cas.
5. L'objecte de definir un traçat ferroviari entre sa Pobla i Alcúdia és el foment de la mobilitat sostenible i la millora de la qualitat ambiental, a través de la disminució dels km recorreguts amb automòbil privat, amb la disminució de les corresponents emissions de gasos. Per aconseguir-ho, l'estudi informatiu i/o el futur projecte ha d'anar acompanyat de mesures per a la intermodalitat, posant a disposició dels usuaris del tren aparcaments per deixar el vehicle privat, així com actuacions per fomentar el transport en bicicleta. També s'ha de fomentar la interconnexió amb els nuclis turístics de Pollença, Port de Pollença, Port d'Alcúdia, Platja de Muro, Can Picafort, etc.
6. De cara al futur projecte de tren i/o tramvia es poden apuntar els següents aspectes que s'hauran de tenir en compte:
 - S'ha de comptar amb censos de fauna específics i de treball de camp que permeti determinar la presència tant d'hàbitats com d'espècies d'interès comunitari que es puguin veure afectats pel projecte.
 - S'han de preveure mesures protectores i correctores suficients per evitar tant l'afecció als espais de rellevància ambiental com a les espècies de flora i fauna protegides, així com als hàbitats d'interès comunitari situats fora de la Xarxa Natura 2000, durant les diferents fases del projecte (implantació, funcionament i retirada, si escau).
 - El projecte i posterior explotació de la infraestructura ferroviària hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta de la instal·lació SEVESO ubicada al Port d'Alcúdia.
 - El futur projecte haurà d'incorporar les mesures de seguretat de l'INFOBAL i la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears aplicables sobretot a les franges de neteja.

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es



- S'ha de fomentar l'ús de materials de construcció i rehabilitació atenent l'anàlisi del seu cicle de vida i la seva petjada de carboni (article 31.5 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica les administracions públiques de les Illes Balears).
- En el seu cas per l'estació de tren a implantar i l'aparcament annex: s'han de preveure les característiques de l'abastiment energètic per renovables (art. 53 Llei 10/2019); les característiques de les lluminàries per evitar la contaminació lumínica d'acord amb la Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears i/o altres instruments municipals d'aplicació; els condicionants d'integració paisatgística; la vegetació, que haurà de complir que sigui pròpia de l'entorn, autòctona, de baixos requeriments hídrics, que aportí ombra, i no emissor de compostos orgànics volàtils (COV); l'adopció de sistemes de drenatge sostenible, que minimitzin l'impacte de les aigües pluvials a les xarxes de sanejament i drenatge i, al seu torn, permetin l'emmagatzemament per a un ús posterior o la reincorporació al medi (article 60.8 del Pla Hidrològic de les Illes Balears, PHIB 2019); els projectes d'aparcaments que es proposin en zones inundables o zones potencialment inundables s'hauran d'atendre al que disposa el PHIB 2019 (articles 103, 104 i 105).

Conclusions

Un cop revisat el document inicial estratègic (DIE) de l'estudi informatiu de la prolongació de la línia ferroviària enllaç sa Pobla- Alcúdia, firmat per Àngel Maria Pomar i Gomà, biòleg, i Clara Fuertes Salom, ambientòloga, en data juny de 2023, es proposa que l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) incorpori, a més del contingut mínim indicat a l'annex IV i el previst a l'article 20 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, com a mínim, les consideracions dels informes de resposta a les consultes de les administracions públiques afectades i les consideracions tècniques que s'indiquen a continuació:

1. D'acord amb el punt 5 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020, l'estudi ambiental estratègic inclourà una referència particular a la integració paisatgística, concretament al compliment de les normes d'aplicació directa en matèria paisatgística que preveuen la legislació territorial i urbanística. En aquest sentit cal tenir present l'Estratègia del paisatge del Consell de Mallorca.
2. D'acord amb el punt 7 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020: «*Els plans i programes, així com les seves revisions i modificacions, que s'hagin de sotmetre a avaluació ambiental estratègica, hauran d'incorporar la perspectiva climàtica al procés d'avaluació ambiental. A aquest efecte, incorporaran als documents ambientals la informació recollida a l'apartat 1 de l'article 20 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic de les Illes Balears.*».

L'article 20 inclou:

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 13 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 13/18



GOIB

a) Una anàlisi del seu impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle directes i induïdes, així com mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les en cas que no es puguin evitar.

b) Una anàlisi de la vulnerabilitat actual i prevista davant els efectes del canvi climàtic i mesures destinades a reduir-la.

c) Una avaluació de les necessitats energètiques del seu àmbit d'actuació i la determinació de les mesures necessàries per minimitzar-les i per garantir la generació d'energia d'origen renovable.

En aquest sentit s'ha de tenir en compte l'informe emès pel Servei de Canvi Climàtic en data 23 d'agost de 2023 que apunta que s'ha de realitzar una estimació inicial de les potencials emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEF) tant de la fase de construcció com de funcionament, i de les mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les; s'ha de fer una estimació de les necessitats energètiques i de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les, així com la previsió de tecnologies de generació d'energia renovable per a la fase de funcionament del projecte.

3. A l'anàlisi d'alternatives de l'EAE s'ha de definir clarament l'objectiu de l'enllaç ferroviari sa Pobla- Alcúdia per establir les alternatives. S'ha d'analitzar ambientalment cada alternativa i justificar ambientalment l'alternativa elegida, tant del traçat de tren com de tramvia, com dels traçats tramviaris complementaris. S'ha d'aportar cartografia de detall de les diferents alternatives. Cal definir amb més detall cada una de les alternatives i les seves característiques, no només del traçat ferroviari i/o tramviari complementari, sinó també alternatives de tipologia de tren i tramvia i de les seves característiques (tecnologia, materials) i alternatives d'ubicació i característiques de l'estació de tren i de l'aparcament associat. Com més detalls incorpori l'estudi informatiu més aspectes es podran avaluar a l'EAE, que requereix una visió de conjunt i pot condicionar aspectes del futur projecte de tren i tramvia, en el seu cas, com s'ha anotat al punt 6 de consideracions tècniques.
4. Tal i com ja s'ha fet inicialment al DIE s'han d'avaluar tots els efectes ambientals per cada alternativa, però també s'ha d'avaluar l'afecció al sector primari i a la Llei agrària, tal i com ha apuntat l'informe del Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari, així com la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic i l'impacte que tindrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera, com ha determinat també l'informe esmentat del Servei de Canvi Climàtic. En el seu cas, s'ha de tenir en compte la normativa dels diferents instruments de gestió i planificació dels possibles espais de rellevància ambiental afectats, justificant la compatibilitat del projecte amb el compliment de la mateixa (PORN del parc natural de s'Albufera de Mallorca, Pla de gestió Natura 2000 Albuferes de Mallorca, Pla de gestió Natura 2000 de Barrancs i Puigs de Mallorca). A més de les ARPSI

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Pàgina 14 de 17



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 14/18

de tipus fluvial, s'han de tenir en compte les ARPSI de tipus costaner i tenir en compte els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat. També s'ha d'avaluar l'afecció de l'alternativa 1 a l'UA-5 (sòl urbanitzable programat com a polígon industrial i de serveis) i l'afecció al polígon industrial que està en execució, sa Sort Llarga, així com l'afecció a síquies, camins, carreteres, torrents, elements catalogats com torres o molins de vent, habitatges, pous, etc. com assenyala l'informe de l'Ajuntament de sa Pobla. A més, s'ha d'avaluar l'afecció a la Llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i senderistes de Mallorca i Menorca.

5. De les alternatives aportades, tot i que no estan suficientment definides, sembla que la que tindria menor impacte ambiental seria el traçat de l'alternativa 1, atès que discorre més proper a carreteres existents sense creuar per espais de rellevància ambiental, ni el parc natural de s'Albufera de Mallorca, ni l'espai protegit Xarxa Natura 2000 ZEC ES5310015 Puig de Sant Martí, i la que té menys impacte potencial des de la perspectiva climàtica.
6. Pel que fa a les alternatives tramviàries complementàries, cal definir primer el traçat principal i el seu punt final i la ubicació de l'estació de tren, i definir de manera acurada les alternatives complementàries i aportar cartografia de detall, avaluar-les i justificar l'elecció de la millor alternativa ambientalment. S'hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta de la instal·lació SEVESO ubicada al Port d'Alcúdia d'acord amb el RD 840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als accidents greus on intervenen substàncies perilloses. A l'avaluació d'aquestes alternatives cobrarà importància l'avaluació dels efectes sobre la contaminació acústica i especialment en els trams urbans, i les seves mesures correctores.
7. A més dels plans que s'han tingut en compte per elaborar el DIE s'ha de tenir en compte el Pla de Transició Energètica i Canvi Climàtic, els planejaments urbanístics dels municipis afectats, els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) en el seu cas, i les previsions del Pla de millora de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PMM) que està en fase de tramitació.
 - D'acord amb l'article 21 de la Llei 21/2013, la Direcció general de Mobilitat sotmetrà la versió inicial del pla i el seu Estudi Ambiental Estratègic a informació pública durant un termini de, com a mínim, quaranta-cinc dies hàbils, mitjançant la publicació al BOIB i si escau a la seva seu electrònica. La documentació sotmesa a informació pública inclourà un resum no tècnic de l'estudi ambiental estratègic.
 - Segons l'article 22 de la Llei 21/2013, simultàniament al tràmit d'informació pública, la Direcció general de Mobilitat ha de sotmetre la versió inicial del pla, acompanyat de l'estudi ambiental estratègic, a consulta de les administracions públiques afectades i de les persones interessades que hagin estat prèviament consultades.
 - Es considera que, com a mínim, s'han de realitzar les consultes següents:

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 15 de 17

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 15/18



GOIB

- Servei de Planificació al Medi Natural de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei de Protecció d'Espècies de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei d'Espais Naturals de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei d'Agricultura de la Direcció general d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament rural de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari de la Direcció general d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament rural de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei d'Estudis i Planificació de la Direcció general de Recursos Hídrics de la Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua.
- Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic de la Direcció general de Recursos Hídrics de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei de Residus i Sòls Contaminats de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic de la Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia.
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic de la Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia.
- Servei de Transport, Distribució d'Energia i Generació Tèrmica de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic de la Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia.
- Servei d'Energies Renovables i Eficiència Energètica de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic de la Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia.
- Direcció general d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques .
- Direcció general de Territori i Paisatge de la Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat.
- Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca.
- Direcció Insular d'Urbanisme del Consell de Mallorca.

C/ del Gremi de Corredors, 10

(Polígon de Son Rossinyol)

07009 Palma

Tel. 971 17 60 88

cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>



Pàgina 16 de 17



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 16/18

- Direcció Insular de Patrimoni del Consell de Mallorca.
- Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat del Consell de Mallorca.
- Direcció Insular de Turisme del Consell de Mallorca.
- Ajuntament d'Alcúdia.
- Ajuntament de sa Pobla.
- GOB.
- Amics de la Terra.

Signat a Palma a la data de la signatura electrònica que consta al final del present document,

La cap de la Secció II de la CMAIB

Maria Antònia Sastre Rebassa

Vist i plau a la proposta,

La cap de servei d'Assessorament Ambiental

Margalida Femenia Riutort

<https://vd.caib.es/1695729271826-702966393-4900372574394596969>

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

Pàgina 17 de 17



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969

Pàgina 17/18



GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

1695729271826-702966393-4900372574394596969

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

MARIA ANTONIA SASTRE REBASSA

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 26-Sep-2023 01:55:55 PM GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Signant

MARGARITA MARIANA FEMENIA RIUTORT

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 26-Sep-2023 01:59:49 PM GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

METADADES DEL DOCUMENT

Nom del document: 97E_23_tren_sa_Pobla_Alc__dia.pdf

Data captura: 26-Sep-2023 02:01:00 PM GMT+0200

Les evidències que garanteixen l'autenticitat, integritat i conservació a llarg termini del document es troben al gestor documental de la CAIB

Pàgines: 18



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1695729271826-702966393-4900372574394596969>

CSV: 1695729271826-702966393-4900372574394596969