



SU/REF.

NUESTRA/REF. PLA01/20/07/0023
Plan General Ports IB 2018-2033
ET/JMM

DESTINATARIO
PORTS DE LES ILLES BALEARS
Conselleria de Mobilitat i Habitatge
Govern de les Illes Balears
c/ Vicente Tofiño 36
(Coll d'en Rebassa)
07007 Palma de Mallorca

ASUNTO

Segundo informe sobre el "Plan General de Ports de les Illes Balears 2018-2033" (versión junio 2022)

Con fecha 18 de enero de 2023 ha tenido entrada en esta Dirección General de la Costa y el Mar (en adelante DGCM) nueva solicitud de Ports IB de informe según el art. 117.2 de la LC sobre la versión consolidada del PGPIB, suscrita en junio de 2022, versión a la que se acompaña, entre otra documentación, el documento "Análisis y valoración del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar con relación al borrador inicial del Plan General de Ports de les Illes Balears (2018-2033) y su Estudio Ambiental Estratégico", suscrito en enero de 2022.

Con fecha 4 de noviembre de 2021 esta DGCM emitió informe según el art. 117.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (en adelante LC) dirigido a Ports de les Illes Balears (en adelante Ports IB) sobre los documentos:

- "Documento de solicitud de inicio de tramitación ambiental del PGPIB 2018-2033", suscrito en abril de 2019 por Sira López Liñero.
- "Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico" del "Plan General de Ports de les Illes Balears 2018-2033" (en adelante PGPIB), suscrito en abril de 2019 por Fernando López Mera.
- Borrador inicial del "PGPIB" suscrito en septiembre de 2020 por Fernando López Mera.
- "Estudio Ambiental Estratégico del PGPIB 2018-2033", suscrito en septiembre de 2020 por Fernando López Mera.

En dicho informe se señalaron diversos aspectos que se vuelven a valorar en el presente informe.

Posteriormente, con fecha 31 de enero de 2022 esta DGCM emitió informe en fase de tramitación ambiental de conformidad con lo previsto en la Ley 22/2013 de evaluación ambiental, señalando entre otros aspectos que se debía tener en cuenta las observaciones formuladas en el anterior informe de noviembre de 2021.

Analizada la documentación remitida, esta DGCM informa sobre los siguientes aspectos:

- I. En relación a la necesidad de incluir la previsión de llevar a cabo la formalización del Acta y Plano de Traspaso de todos los puertos que aún están pendientes desde 1985, si bien se han remitido dos de ellos, en estudio, atendiendo a la naturaleza estratégica del presente Plan que recoge la ubicación y la clasificación de todas las instalaciones portuarias de las Illes Balears se solicita se incluya la necesidad de llevar acabo la formalización requerida, al objeto de



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

actualizar la delimitación que les corresponde a los puertos con Acta y Plano de Traspaso pendiente.

- II. En relación con las instalaciones de importancia para el sector acuícola, en la documentación ahora aportada se señala que *se incluirá en la versión definitiva del Plan General la instalación existente en el Puerto de Andratx correspondiente al Laboratorio de Investigaciones Marinas y Acuicultura (LIMIA) dependiente de la Dirección General de Pesca i Medi Marí de la CAIB.*

No obstante, revisada la nueva versión del PGPIB de junio de 2022 se observa que no se ha reflejado la instalación existente LIMIA en el puerto de Andratx, tal como se cita en el “Análisis y valoración” de enero de 2022.

- III. En relación con aquellas instalaciones marítimas menores cuya gestión en DPMT fue traspasada en aplicación del RD 450/1985, de 20 de febrero, y que no constituyen una “instalación portuaria” real, esta DG considera que las mismas deben revertir al DPMT ordinario previo informe del Govern Balear según establece el art. 109.2.a del RD 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas (en adelante RGC), para su posterior elevación a Consejo de Ministros con propuesta de acuerdo para su reversión al DPMT ordinario, con el fin de que sean gestionados bajo las directrices de la vigente legislación en materia de costas.

Las “instalaciones marítimas menores” traspasadas en 1985, casi todas con Plano de Traspaso de 2007, son las 13 siguientes:

| MALLORCA | TM |
|--|------------------------|
| embarcadero y varadero Sant Elm | Andratx (Mallorca) |
| embarcadero Sa Dragonera | Andratx (Mallorca) |
| varadero y casetas Estellencs | Estellencs (Mallorca) |
| varadero y casetas Banyalbufar | Banyalbufar (Mallorca) |
| varadero Valldemosa | Valldemosa (Mallorca) |
| muelle Sa Calobra | Escorca (Mallorca) |
| muelle Formentor | Pollença (Mallorca) |
| embarcadero Es Caló en cabo Farrutx | Artá (Mallorca) |
| embarcadero Canyamel | Capdepera (Mallorca) |
| embarcadero y rampa s'Estany des Cotó (antiguo muelle de la sal) | Ses Salines (Mallorca) |
| rampa varada Sa Rápita | Campos (Mallorca) |
| rampa varada s'Estanyol-s'Estalella | Llucmajor (Mallorca) |
| MENORCA | TM |
| embarcadero, varadero y fondeadero Ses Salines | Es Mercadal (Menorca) |

Únicamente aquellas instalaciones marítimas menores (embarcaderos, muelles, rampas u otros tipos de atraques) en las que Ports IB ha justificado que albergan líneas regulares de tráfico de pasajeros en régimen de explotación comercial, temporal o permanente, destinándose a embarque y desembarque desde embarcaciones, mantendrán su condición de DPMT traspasado para gestión como zona de servicio portuaria, según establece el art. 64 del RGC.

Sobre este aspecto, la documentación ahora aportada por Ports IB (enero de 2022) realiza numerosas consideraciones entre otras que:



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

“Todos los citados embarcaderos, rampas e instalaciones portuarias, salvo 3 que se citan más adelante, están afectados a la prestación de los servicios portuarios de competencia de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que se ofrecen al público para satisfacer las necesidades portuarias (amarre y atraque en muelle etc.)”.

...

Por tanto, las únicas que actualmente no están siendo utilizadas por embarcaciones dedicadas al transporte marítimo serían las siguientes:

- Embarcadero de Es Caló (cabo Farrutx). No obstante, es una instalación que es muy usada por embarcaciones que pernoctan amarradas a la misma y se ubica en una zona a regular en el Decreto 25/2018, de 27 de julio, de conservación de la posidonia, donde se prevé instalar un campo de fondeo regulado porque se produce un fondeo intenso de embarcaciones de recreo.
- Rampa varada Sa Rapita.
- Rampa varada Mollet de Sa Punta y Racó de S'Estelella (S'Estanyol II).

Por todo ello el Plan General mantendrá dichas instalaciones portuarias, y sólo considerará susceptibles de reversión al Estado aquellas que efectivamente en este momento ya no tienen ningún uso portuario:

| | |
|---|----------------------|
| | TM |
| Rampa varada Sa Rapita | Campos (Mallorca) |
| Rampa varada s'Estanyol (Mollt de Sa Punta y Racó de s'Estelella) | Llucmajor (Mallorca) |
| Embarcadero Es Caló o Cala Moltó (cap Farrutx) | Artà (Mallorca) |

Así, una vez recibido por parte de Ports IB la información de que varias de las 13 instalaciones marítimas menores se encuentran afectadas *“a la prestación de los servicios portuarios de competencia de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que se ofrecen al público para satisfacer las necesidades portuarias (amarre y atraque en muelle etc)”* en las que *“se realizan actividades de transporte marítimo”*, se considera que deben revertir al DPMT ordinario las 3 instalaciones marítimas menores que ya no tienen ningún uso portuario (Sa Rapita, S'Estanyol y Es Caló).

No obstante, en el futuro deberá evaluarse si el resto de instalaciones traspasadas no prestan servicios portuarios para proceder, en su caso, a su reversión al régimen general del DPMT.

Respecto a la instalación marítima menor “Es Caló de Sant Agustí” en la isla de Formentera, que la misma no figura en los Anexos del RD 450/1985 por lo que no fue objeto de Traspaso, por lo que debe ser regularizada mediante el oportuno título de ocupación del dominio público marítimo-terrestre como “instalación marítima menor”.

IV. Entre las 28 Actas y Planos de Traspaso formalizadas con fecha 18 de diciembre de 2007, se encontraban las siguientes instalaciones en cuyos Planos se incluyeron “canales de entrada”:

| | |
|---|------------------------|
| embarcadero y varadero Sant Elm | Andratx (Mallorca) |
| embarcadero Sa Dragonera | Andratx (Mallorca) |
| muelle Sa Calobra | Escorca (Mallorca) |
| muelle Formentor | Pollença (Mallorca) |
| puerto Pollença | Pollença (Mallorca) |
| puerto Cala Bona * | Son Servera (Mallorca) |
| puerto Colonia Sant Jordi (Illot de's Frares) | Ses Salines (Mallorca) |



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

| | |
|--|------------------------------|
| puerto s'Estanyol | Llucmajor (Mallorca) |
| puerto Fornells | Es Mercadal (Menorca) |
| puerto Sant Antoni de Portmany (San Antonio Abad) ** | Sant Antoni Portmany (Ibiza) |

* Puerto con "canal de entrada" no citado en el informe de 4 de noviembre de 2021

** Puerto con "canal de entrada" (193.675 m²) en Plano de Traspaso de 18/12/2007 y con "fondeadero exterior" (195.783 m²) en Plano de Adscripción de 14/12/2015

Sobre este aspecto, el "Análisis y valoración" de Ports IB de enero de 2022 indica que los canales de entrada son espacios portuarios y deben continuar formando parte de la zona de servicio del puerto, sin perjuicio de que se deba cambiar su denominación como zona II y no -canal de entrada-.

A este respecto, esta DG considera que puesto que estos espacios ya fueron traspasados en 1985, pueden seguir en esa situación sin perjuicio de lo que al respecto deba informar Puertos del Estado respecto a su balizamiento y Capitanía Marítima en relación a sus competencias sobre seguridad de la navegación.

- V. Respecto a las actuaciones señaladas en el informe de noviembre de 2021, clasificadas en 4 grupos (reorganización de dársenas y mejoras del abrigo, campos de boyas, red de marinas secas y red de rampas de varada) sobre las que se establecía la documentación y estudios necesarios para su viabilidad, Ports IB señala, en la documentación de enero de 2022, que *el Plan de Puertos como cualquier instrumento de planificación es una previsión de máximos, por lo que los proyectos que lo ejecuten naturalmente serán sometidos a la tramitación preceptiva. No obstante, incide en que la única figura posible para gestionar -los fondeos regulados- de forma eficaz para los intereses públicos es la adscripción, que atribuye a la autoridad portuaria la potestad pública imprescindible, no la concesión o autorización, concebida para la gestión indirecta privada*".

A este respecto, cada instalación y actividad deberá ser objeto de un análisis individualizado para determinar el correspondiente título de ocupación del DPMT, no debiendo prejuzgarse esto en el plan.

- VI. Para las obras de ampliación (exterior) o modificación (interior) así como la construcción de nuevos varaderos se reitera que deben contar preceptivamente con el informe de adscripción.

Cabe recordar lo establecido por el Tribunal Constitucional en su Sentencia 149/1991, de 4 de julio: *"Resulta indudable, sin embargo, que el hecho de la adscripción no exonera a la Administración del Estado de su deber de velar por la integridad física y jurídica del demanio marítimo-terrestre y que por tanto es legítimo que la Ley prevea cauces que le permitan conocer a tiempo si las obras de modificación proyectadas por una Comunidad Autónoma pueden llegar a producir una alteración importante del citado demanio, o influyen sobre la costa y pueden afectar a su regresión, o distorsionan la dinámica litoral, a los efectos previstos por los art. 42.2 y 44.2 y 3 de la Ley de Costas*". Con tal fin, esta DG debe velar por el cumplimiento del art. 105 del RGC en materia de usos existentes y nuevos usos a implantar, así como posibles efectos de diques y/o rellenos en la costa adyacente, por lo que reitera la necesidad de su cumplimiento.

- VII. En relación con las medidas compensatorias adecuadas para contrarrestar los posibles impactos sobre la dinámica litoral y las playas adyacentes, Ports IB incorpora en la documentación ahora aportada que *"Cualquier actuación en los puertos preverá su impacto y tendrá que ser compatible con los criterios y líneas de actuación del Plan General de Puertos y será tramitada de acuerdo con la normativa vigente, incluyendo los informes preceptivos y vinculantes, y los trámites de coordinación con la DGCM*".



VIII. Respecto a la planificación y gestión sedimentaria integral del litoral de les Illes Balears señaladas en la documentación objeto de informe, esta DG muestra su conformidad respecto a la planificación y gestión sedimentaria integral del litoral de les Illes Balears señaladas, no obstante, respecto a la afirmación de que *“no se pueden establecer nuevas obligaciones, como la de efectuar trabajos periódicos de mantenimiento de las playas afectadas, a los concesionarios de los puertos deportivos e instalaciones náutico-deportivas que disponen de un título concesional vigente puesto que esto afectaría al equilibrio económico-financiero de la concesión otorgada. Indicar así mismo, que en muchos de los casos las nuevas concesiones no han generado modificaciones de las envolventes del puerto que continúa siendo igual al transferido. Por lo anterior caso de ser necesarias estas actuaciones deberán ser sufragadas por la Administración pública correspondiente”* cabe aclarar que, tal como Ports IB cita, en caso de que por el Govern Balear no se considere oportuno trasladar al correspondiente concesionario las medidas compensatorias que pudieran estar vigentes o en un futuro establecerse debido a las afecciones al DPMT que se determinen, ya sea por actuales ocupaciones o por futuras obras, será esa Administración Autonómica quien deberá en todo caso velar por su cumplimiento.

Por tanto, el Govern Balear, como titular de los puertos que gestiona sobre DPMT, es responsable directa o indirectamente (en caso de que traslade esa obligación al concesionario) de las obligaciones de trasvasar, desplazar o reponer arenas al DPMT.

- IX. En relación con la reversión de tramos de playas o costa natural, incluidos dentro del DPMT traspasado o adscrito, si bien no es objeto del Plan General se reitera la necesidad de tramitar dichas reversiones en el futuro. Las actividades que por parte del gestor del puerto, público o privado, se plantee desarrollar sobre terrenos que constituyen parte de playas deberán ser gestionadas de acuerdo con la legislación en materia de costas, prevaleciendo su uso público sobre cualquier otro.
- X. Sobre usos residenciales o habitacionales en los terrenos de DPMT traspasados o adscritos al Govern Balear, Ports IB indica expresamente que *“Ports de les Illes Balears no permite estos usos en los títulos habilitantes que otorga. Las concesiones con usos habitacionales en los puertos de Fornells y Portocolom que fueron transferidas en el año 1985 por el Estado a la CAIB, han sido objeto de reversión y se destinarán a otros usos públicos”*.
- XI. *Sobre el cumplimiento de las limitaciones del art. 105 del Reglamento General de Costas*, esta DG reitera la necesidad de cumplir con este aspecto tanto en “DPMT traspasado” como en “DPMT adscrito”.
- XII. En relación a la garantía sobre las instalaciones de tratamiento de aguas residuales y su ubicación fuera de los 20 primeros metros medidos desde la línea de ribera de mar, y de igual forma los colectores paralelos a la costa, así como al sistema de eliminación de aguas residuales de las instalaciones en DPMT, Ports IB señala expresamente que *“se garantizarán las condiciones mencionadas en los correspondientes procedimientos”*.
- XIII. En relación al cumplimiento de lo regulado en el artículo 32.2 de la LC, en referencia al artículo 25.1, debiendo proceder al soterramiento de las líneas aéreas de alta tensión existentes, Ports IB señala expresamente que *“se garantizarán las condiciones mencionadas en los correspondientes procedimientos”*.
- XIV. Tal como se indica en la documentación ahora aportada, la afección de los proyectos derivados de este Plan General, *que puedan afectar directa o indirectamente a las especies*



o hábitats de la Red Natura serán sometidos a la evaluación de sus repercusiones, de acuerdo a la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y la biodiversidad, dentro del procedimiento de tramitación de los mismos.

Asimismo, se garantiza que la implementación del presente Plan General afectara lo mínimo posible a dichos espacios marinos y que el desarrollo de todas las actuaciones contempladas en el plan, tendrán en cuenta todas las medidas necesarias para minimizar los efectos ambientales en el mar señalando, en ambos casos, expresamente que *precisamente la línea de trabajo escogida y desarrollada en el Plan General de Puertos de las Islas Baleares.*

- XV. Respecto a la existencia de informes estatales favorables a la ampliación de alguna instalación portuaria o marítima menor que no haya sido llevada a efecto, Ports IB en su informe de enero de 2022 puntualiza que *“Ello se produciría únicamente en los supuestos en que los informes hubieran previsto un plazo de validez en su propio condicionado. Caso contrario se considera que se deberá instruir el correspondiente procedimiento previsto para la revisión de los actos administrativos”*, con lo cual está de acuerdo esta DG.
- XVI. En relación al Plan de adaptación sobre los terrenos adscritos conforme al apartado 2 de la Disposición Adicional Octava de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la LC, se reitera lo indicado en el informe de noviembre de 2021.

A este respecto, dentro del Anexo 2 del capítulo 4 “Plan de Acciones” del Plan General de Ports se indica que se recoge la versión inicial del “Plan de Adaptación al Cambio Climático de los Puertos de las Illes Balears”. A su vez, con fecha 19 de julio de 2021 ha tenido entrada en esta DG, remitido por Ports IB, la versión definitiva de junio de 2021 del mencionado Plan de Adaptación que forma parte del presente Plan General de Ports, realizado por el Laboratorio de Ingeniería Marítima de la Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de Catalunya, para su valoración por esta DG y posterior aprobación, la cual se encuentra en tramitación por esta DG.

- XVII. Tal como se solicitaba en el informe de noviembre de 2021, Ports IB señala expresamente que *“los proyectos derivados del Plan General de Puertos de las Illes Balears se tramitarán de acuerdo con la normativa vigente, y en particular dispondrán de los informes de compatibilidad con la estrategia marina, de acuerdo con lo que prevé el RD 79/2019, por lo que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas. Se procederá de igual manera con cualquier otro proyecto de actuaciones de mantenimiento que requiera de informe de compatibilidad con la estrategia marina”*.
- XVIII. Tal como se indica correctamente en la documentación ahora aportada, *“Los proyectos de dragados se tramitarán de acuerdo con la normativa vigente, y en particular de acuerdo con las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo terrestre aprobadas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas (versión 2015), o las que la sustituyan o modifiquen en el futuro.*

Dentro de la línea estratégica de Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático del Plan General de Puertos se prevé la adaptación de las infraestructuras al cambio climático.

Por otra parte, Ports de les Illes Balears participa en el Plan PIMA Adapta Costas que impulsa el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico”.



- XIX. Se recuerda que todas las actividades que se desarrollen como consecuencia de este Plan en Espacios Marinos Protegidos (ya sean espacios integrantes de Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos, Reservas Marinas, Áreas protegidas por instrumentos internacionales, etc.), deberán cumplir con la normativa establecida en sus respectivos planes de gestión.
- XX. La ordenación de la actividad portuaria guarda relación con la ordenación del espacio (RD 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo). Por Real Decreto 150/2023, de 28 de febrero, se han aprobado los planes de ordenación del espacio marítimo de las cinco demarcaciones marinas españolas.

El RD 363/2017, de 8 de abril, establece que los POEM no serán de aplicación a las aguas de servicio portuario, por entenderse que son las administraciones portuarias las que realizan la planificación espacial de las actividades que pueden tener lugar dentro de dichas láminas de agua. Sin embargo se debe resaltar que si el Plan General de Puertos de Baleares contempla la posibilidad bien de ampliar la extensión espacial de las zonas de DPMT traspasado o adscrito de alguno de los puertos incluidos en dicho plan, o bien de plantear nuevas zonas de fondeo controlado fuera de las aguas de dominio público marítimo-terrestre traspasado o adscrito, debiendo estas propuestas incluirse en el correspondiente plan de ordenación del espacio marítimo de la Demarcación Marina Levantino-Balear, al entrar dentro de la categoría de usos y actividades futuros. Esta integración en los POEM es muy relevante y necesaria para garantizar que dichos usos y actividades futuros planteados en el Plan General de Puertos de Baleares sea compatible con los usos y actividades propuestos por otras administraciones sectoriales, así como con el buen estado ambiental del entorno marino de Baleares.

- XXI. A tenor de lo establece en la Ley 10/2005 de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, modificada por la Ley 6/2014, de 18 de julio, las futuras tramitaciones de posibles planeamientos territoriales y urbanísticos que ordenen el litoral como consecuencia del presente Plan General, las mismas se deberá ajustar a lo establecido en el art. 117 de la LC, desarrollado en el art. 227 del RGC.

Sobre este aspecto, Ports IB indica que *“La tramitación realizada para la aprobación de este Plan General ya prevé el cumplimiento de lo establecido en el artículo 117 de LC, desarrollando en el artículo 227 del RGC, en base a ello se solicitó el informe al que se responde en este documento. De igual manera se tendrá en cuenta en futuras tramitaciones de planeamientos territoriales que ordenen el litoral”*.

- XXII. Por último, en relación a la solicitud de la documentación digital (kmz, dwg...) con las coordenadas exactas del DPMT traspasado o adscrito en cada uno de sus puertos, así como en las instalaciones marítimas menores, Ports IB señala que *“Esta capa del sistema de información geográfica SIG se podrá facilitar cuando se hayan firmado los planos de ratificación del traspaso en materia de puertos aún pendientes. Cuando se disponga de la capa se facilitará a este Ministerio.*

Del resto de planos traspasados o adscritos se han firmado por parte de la Demarcación de Costas en Illes Balears y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, ya incluyen las coordenadas de la zona de DPMT traspasada o adscrita y en su momento se remitieron en formato Autocad. En cualquier caso se remitirán a la DG de la Costa y el Mar”.



Por lo anterior,

ESTA DIRECCIÓN GENERAL, POR DELEGACIÓN DE LA MINISTRA, HA RESUELTO:

Informar favorablemente la nueva versión consolidada del Plan General de Puertos de les Illes Balears (2018-2033) de junio de 2022, siempre que Ports IB se comprometa a iniciar la tramitación de la reversión de las instalaciones de Es Caló, Sa Rápita y s'Estanyol, en los términos indicados en el Apartado III, así como de los tramos de playas o costa natural incluidos dentro del DPMT traspasado o adscrito, a levante o poniente de dichas instalaciones, en los términos indicados en el Apartado IX.

Por otra parte, sin condicionar la aprobación del Plan General de Puertos de les Illes Balears (2018-2033), se ponen de manifiesto las siguientes cuestiones:

- Debe formalizarse la delimitación de las instalaciones con “Acta y Plano de Traspaso” pendiente, tal como se señala en el Apartado I.
- Deben asumirse las obligaciones de trasvasar, desplazar o reponer arenas al DPMT, bien por parte de los concesionarios, o en su defecto directamente por Ports IB, incluidas en las cláusulas de los títulos de ocupación de DPMT, como se señala en el Apartado VIII.
- Debe justificarse el cumplimiento del art. 105 del RGC en relación a usos comerciales y de restauración de cada instalación, tal como se señala en el Apartado XI.

LA MINISTRA,

P.D. (Orden TED/533/2021, de 20 de mayo, BOE de 31 de mayo de 2021)

LA DIRECTORA GENERAL,

Fdo.: Ana María Oñoro Valenciano

(Documento firmado electrónicamente en Madrid, en fecha y hora referenciadas en la firma)