



La Ponència Ambiental, en la sessió realitzada el dia 27 de març de 2007, va aprovar la declaració d'impacte ambiental que es transcriu a continuació:

“Declaració d'impacte ambiental, de 27 de març de 2007, de l'estudi d'impacte ambiental de les fases I i II del Pla director de l'aeròdrom de Lleida-Alguaire i de l'accés. Terme municipal : Alguaire, Vilanova de Segrià i Torrefarrera.

---

## 1. ANTECEDENTS

En data 18 de novembre de 2005 la Ponència Ambiental va aprovar la declaració d'impacte ambiental del Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeròdrom d'Alguaire (Segrià), completada per la Nota de 23 de novembre de la Ponència ambiental, sobre mesures compensatòries per a la protecció dels hàbitats esteparis i fauna associada de la declaració d'impacte ambiental de 18 de novembre de 2005 esmentada.

Aquest Pla especial delimitava el sòl de l'àmbit del futur aeròdrom d'Alguaire definint el Sistema General Aeroportuari i la seva ordenació.

En data 20 de setembre de 2006 el Departament de Medi Ambient i Habitatge va informar el Pla Director de l'Aeròdrom d'Alguaire, que definia les grans línies d'ordenació del futur aeròdrom delimitant les zones de servei per a les activitats pròpiament aeroportuàries i les activitats associades a aquestes, així com els espais de reserva per a permetre creixements futurs. Aquest document incorporava el contingut i els compromisos de la declaració d'impacte ambiental del Pla especial de delimitació.

El projecte que derivi d'aquest Pla Director s'haurà de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental.

En escrit de 23 de febrer de 2007 la Direcció General de Ports, Aeroports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha presentat al Departament de Medi Ambient i Habitatge la documentació que conforma l'expedient consistent en:

- Avantprojecte de les fases I i II del Pla Director de l'Aeròdrom de Lleida- Alguaire, redactat per la consultora Inypsa i signat per Hugo Adrover, enginyer tècnic d'obres públiques i Vicente Padilla, enginyer aeronàutic, de data juliol de 2006.
- Estudi Informatiu de l'accés a l'Aeròdrom de Lleida-Alguaire, redactat per la consultora inypsa, i signat per Albert Pinilla i Puig, enginyer de camins, canals i ports, de data juliol de 2006.
- Estudi d'Impacte Ambiental de les fases I i II del Pla Director de l'Aeròdrom de Lleida – Alguaire i accés, redactat per la consultoria ambiental emap, SL. i signat per Ignasi Grau i Roca, enginyer agrònom, el juliol de 2006.



## 2. MARC NORMATIU I PROCEDIMENT ADMINISTRATIU

L'estudi informatiu s'ha de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental de conformitat al previst al Reial Decret Legislatiu 1302/86, de 28 de juny, d'avaluació d'impacte ambiental. En concret s'ajusta al supòsit de l'annex I, grup 6, c) - Construcció d'aeroports amb pistes d'enlairament i aterratge de, al menys, 2.100m.

D'acord amb el que preveu l'article 1.4 d'aquest Reial Decret Legislatiu 1302/86 s'han realitzat les consultes sobre l'abast i amplitud de l'estudi d'impacte ambiental. Durant aquesta fase han fet suggeriments l'entitat Institució de Ponent per a la Conservació i Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA), les diverses unitats del Departament de Medi Ambient i Habitatge, l'Ajuntament d'Alguaire, la Direcció General de Desenvolupament Rural i l'Agència Catalana de l'Aigua, els qual s'han comunicat al promotor que les ha considerat en l'elaboració de l'estudi d'impacte ambiental.

Les respostes a les consultes fan referència als següents aspectes: aportar informació sobre la implementació de les mesures compensatòries per a la pèrdua d'hàbitats, valoració dels impactes acumulatius sobre la fauna i de l'efecte barrera de les infraestructures previstes i existents, estudi de l'efecte del trànsit aeroportuari sobre el pas migratori de les espècies; minimitzar l'afecció a la vegetació dels tossals i anàlisi de l'impacte sobre la conca endorrèica del Clot de la Unilla i establiment de mesures preventives i correctores; incorporació de mesures correctores de l'impacte paisatgístic amb criteris d'integració en el medi; definició de l'afecció a camins i vies pecuàries; incorporació d'un estudi de l'impacte acústic d'acord amb la legislació vigent; valorar la qualitat de l'aire i el potencial impacte de l'actuació sobre aquesta; adopció de mesures correctores específiques per a la gestió dels residus i evitar contaminacions de sòls; i adopció de mesures per a la protecció del patrimoni arqueològic.

L'avantprojecte i l'estudi d'impacte ambiental s'han sotmès a informació pública per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, mitjançant anunci al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, núm. 4767 de 30 de novembre de 2006. En aquest període s'han presentat al·legacions per part de l'entitat Institució de Ponent per a la Conservació i Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA), l'Ajuntament de Lleida i el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya, les quals, s'han considerat en la present declaració.

De l'anàlisi de les al·legacions, només el Consell esmentat aporta consideracions de caire ambiental i fa suggeriments sobre les mesures a incorporar en el projecte. Així recolza la compensació de la pèrdua d'hàbitats estèpics mitjançant l'adquisició i/o gestió de finques properes amb una superfície mínim igual a la de l'àmbit del Pla Especial; recomana analitzar acuradament l'efecte sobre les migracions d'aus; incorporar un programa de seguiment i monitoratge des del punt de vista socioecològic, on a més del seguiment dels efectes de la instal·lació sobre els hàbitats estèpics i la fauna, es tracti l'evolució dels vectors socials i econòmics de la zona i també faci una especial atenció a l'espai del Clot de l'Unilla; proposa que els elements aeroportuaris siguin construïts atenent criteris paisatgístics emprant materials sostenibles i aplicant a les instal·lacions sistemes d'eficiència energètica i estalvi d'aigua; i preveure un sistema de mobilitat sostenible, basat en una flota de transport que minimitzi l'impacte ambiental tant dins de les instal·lacions aeroportuàries com pel que fa al trasllat de passatgers i mercaderies.



En data 1 de març de 2007 ha tingut entrada la documentació demanada en la fase d'abast i amplitud.

### 3. DESCRIPCIÓ DE L'AVANTPROJECTE, ESTUDI INFORMATIU I ESTUDI D'IMPACTE AMBIENTAL

Les actuacions objecte d'aquesta declaració són d'una banda l'aeròdrom fases I i II, i de l'altra la carretera d'accés a aquest.

L'avantprojecte d'aeròdrom, descriu i defineix les infraestructures de l'Aeròdrom Lleida-Alguaire Fases I i II, situat al terme municipal d'Alguaire ( Segrià). Aquest aeròdrom és definit pel Pla d'aeroports de Catalunya com de Nivell II: Aeroport Regional . La seva ubicació ja ve establerta pel Pla Especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeròdrom d'Alguaire (Segrià), amb declaració d'impacte ambiental de 18 de novembre de 2005, motiu pel qual l'estudi d'impacte ambiental no planteja alternatives. Les actuacions descrites i desenvolupades en l'avantprojecte són :

#### Subsistema de moviment d'aeronaus

Pista de vol, plataformes d'estacionament de les aeronaus, carrils de rodatge i sortida, instal·lacions auxiliars

#### Subsistema d'activitats aeroportuàries

Zona de passatgers, zona de càrrega, zona de serveis, zona d'aviació general, zona de proveïment energètic, zona industrial

#### Altres serveis

Zona de reserva interior i accessos

La implantació de l'aeròdrom i instal·lacions es planteja en dues fases:

Fase 1: Fase inicial ( 400.000 passatgers/any)

Fase 2: Desenvolupament previsible ( 800.000 passatgers/any)

L'estudi informatiu de l'accés a l'aeròdrom defineix els accessos des de l'aeròdrom fins a l'exterior. Es presenta un únic corredor, delimitat pel sòl no urbanitzable , entre el nucli d'Alguaire i el límit de Vilanova de Segrià, en sentit Nord-Sud. S'inicia en la carretera N-230 de Lleida a la Vall d'Aran i finalitza en l'àrea de la terminal de l'aeroport.

L'estudi d'impacte ambiental de l'accés a l'aeròdrom, en diferència dos trams:

Tram 1: S'inicia en la connexió amb l'actual N-230, al terme municipal de Vilanova de Segrià i finalitza en una rotonda projectada després del creuament amb la A-14.. D'aquest es presenten dues alternatives:

Alternativa A: Transcorre al límit dels termes d'Alguaire i Vilanova del Segrià. Té 2.780m de longitud.

Alternativa B: Situada més al nord, més propera al terme municipal d'Alguaire . Té 3.477m de longitud.



Tram 2: Entre la rotonda i futur accés a la A-14 i l'aeroport. És una solució única de 1.989m de longitud, que transcorre per una zona planera. .

En tots els casos, els traçats intenten seguir dins del possible la xarxa de camins existents, i s'inclou també la reposició del camí d'Alguaire de la N-230 a la rotonda d'accés a l'aeròdrom

Les característiques de la carretera a construir són: xarxa comarcal, carretera convencional 1+1;(carrils de 3,50m; vorals de 1,5 m) ;longitud aproximada: 4,8 km; velocitat del projecte 80 km/h.

L'estudi informatiu opta per l'alternativa A1 ( solució A del tram 1) com a resultat de l'anàlisi multicriteri, en especial considerant factors d'integració en el paisatge, comoditat pels habitants, aspectes ambientals i aspectes econòmics.

L'estudi d'impacte ambiental escull també la solució A del tram 1 definint-la com l'ambientalment més favorable, especialment pel que fa a la ocupació i sensibilitat ambiental.

L'estudi d'impacte ambiental del projecte recull les determinacions que estableix l'article 2 del Decret 114/88, de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental, i proposa , entre d'altres les següents mesures preventives i correctores:

- Delimitació del perímetre de l'obra , moviments de terres, ocupacions temporals i accessos i de zones d'exclusió.
- Recs periòdics amb camió cisterna de tots els camins de terra transitats per maquinària pesant durant les obres.
- Els talussos de desmunts i terraplens de l'accés no sobrepassaran la inclinació de 3H:2V i seran revegetats amb vegetació pròpia de la zona.
- Restauració de totes les superfícies d'ocupació temporal

#### 4. CAPACITAT DEL MEDI RECEPTOR

L'estudi d'impacte ambiental descriu i valora els factors ambientals susceptibles d'ésser afectats pel projecte.

L'àmbit del projecte no afecta cap espai de protecció especial, ni inclòs al Pla d'espais d'interès natural de Catalunya. Tampoc s'afecta cap espai inclòs a la proposta catalana d'ampliació de Xarxa Natura 2000, ni cap geòtop ni zona humida inventariada. La zona de protecció més propera és l'espai inclòs a la proposta catalana de Xarxa Natura 2000, i ZEPA : *els Plans de la Unilla* ( ES5130035) . On també es troba el Clot de la Unilla ( zona humida inventariada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge).

La vegetació en la zona del futur aeroport està fonamentalment constituïda per conreus de secà, constituint un important hàbitat d'ocells estèpics amb presència, entre d'altres, de xurra, sisó, xoriguer petit, calàndria, gaig blau. Per aquest motiu la declaració d'impacte ambiental de 18 de novembre de 2005 del Pla especial de delimitació de l'àmbit del futur aeroport d'Alguaire, va establir una sèrie de mesures compensatòries a implementar per a compensar la pèrdua d'hàbitat estèpic que suposaria la implantació de



l'aeròdrom, sobre les que l'estudi d'impacte ambiental estableix uns criteris per a la selecció de finques per a la gestió.

L'estudi d'impacte ambiental destaca també la importància dels altiplans de la plana d'Alguaire i Almenar, juntament amb el riu Segre com les principals zones de migracions d'ocells de la plana de Lleida.

Pel que fa a la vegetació de la zona de l'accés és de destacar la vegetació dels tossals, amb presència de matollar halonitròfil ( Pegano-Salsoletea) hàbitat d'interès comunitari no prioritari. codi 1430 , i la vegetació de marge de tossals, on hi ha presència de Prats mediterranis rics en anuals basòfils ( Thero-Brachypodietalia). Hàbitat d'interès comunitari prioritari. codi 6220, zona d'especial interès per a la reproducció dels ocells estèpics.

L'estudi d'impacte ambiental destaca com a zones especialment sensibles de l'àmbit d'estudi: L'àrea de la proposta de Xarxa Natura 2000 i ZEPA del Plans de la Unilla; la conca endorrèica del Clot de la Unilla; els jaciments arqueològics catalogats; les infraestructures hidràuliques ( especialment el Canal Aragó-Catalunya i la sèquia de la Saira) ; els pendents entre el Pla de Dalt ( Pla de les Vinyes, Pla de la Saida, Plans dels Aires ) i la zona de regadiu; tossals pròxims a la Sèquia de la Saira; i la zona de la Vall de l'Àliga ,on s'hauran d'evitar afeccions innecessàries.

Quant al patrimoni arqueològic i arquitectònic, l'informe de les prospeccions visuals contingut a l'estudi d'impacte ambiental exposa que a l'àrea d'actuació no hi ha cap jaciment arqueològic ni element del patrimoni arquitectònic inventariat afectat per l'actuació. No obstant això, la traça de l'accés afecta la zona d'expectativa arqueològica ZEA 1 , per la qual cosa l'estudi d'impacte ambiental proposa l'incorporació, entre d'altres, de la següent mesura correctora:

En fase d'obra, però abans de començar l'execució d'aquesta, realitzar , en tota la franja afectada per la Zona d'Expectativa Arqueològica 1, un control arqueològic dels rebaixos superficials ( substrat vegetal) , fins arribar al subsòl geològic natural, per tal de comprovar l'existència o no de restes arqueològics susceptibles d'ésser afectats per la obra.

El terme municipal d'Alguaire està declarat com a zona d'alt risc d'incendi pel Decret 64/1995, de 7 de març. L'estudi d'impacte ambiental preveu mesures de prevenció per a minimitzar-ne el risc.

L'Agència Catalana de l'Aigua ha emès informe, de data 21 de novembre de 2006 sobre l'estudi informatiu de l'accés a l'aeròdrom d'Alguaire de caràcter favorable . Ha informat també amb caràcter favorable, en data 25 de gener de 2007, el projecte constructiu de l'àrea de moviments i estacionament de l'aeròdrom d'Alguaire, i en data 26 de gener de 2007 ha emès informe de les Fases I i II de l'Aeròdrom d'Alguaire.

En relació a l'impacte acústic, en data 23 de març de 2007, la Direcció general de Qualitat Ambiental ha emès informe establint una sèrie de mesures de seguiment i control que s'han incorporat en aquesta declaració.



Quant a la fauna, s'ha demanat informe a l'Àrea de Natural dels Serveis Territorials de Medi Ambient i Habitatge de Lleida, que l'han emès en data 26 de març de 2007, establint uns criteris sobre la ubicació i gestió de finques que s'han incorporat a aquesta declaració.

Tenint en compte tots aquest factors i donada la magnitud del projecte, la capacitat del medi receptor es preveu suficient per assumir l'obra objecte d'aquest Acord.

## 5. AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

Vist l'estudi informatiu, l'estudi d'impacte ambiental que valora l'impacte global del projecte com a MODERAT un cop realitzades les mesures correctores proposades, atès que no es preveuen efectes negatius, notables, irreversibles i permanents sobre cap factor ambiental sensible per a l'alternativa triada que comportin un impacte crític, i vista la capacitat del medi per acollir el projecte, i a proposta de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, la Ponència Ambiental formula la declaració d'impacte ambiental amb caràcter favorable si s'implementen les condicions establertes a l'estudi d'impacte ambiental i les fixades en el present acord.

## 6. CONDICIONS ADDICIONALS

### a) Sobre la definició del projecte i la restauració

- Fauna

Es procedirà al tancat perimetral de l'aeroport amb tanca cinegètica o similar per a evitar el pas de la fauna, en especial petits mamífers, dins del recinte aeroportuari.

Es garantirà la permeabilitat a la fauna en la carretera d'accés a l'aeròdrom, condicionant com a passos de fauna les obres de drenatge de dimensions superiors a 2m de diàmetre o els calaixos de dimensions iguals o superiors 2x2m.

Per a compensar l'habitat disponible per a les espècies estèpiques s'haurà d'establir les següents mesures correctores i compensatòries per a reduir l'efecte negatiu sobre l'ecosistema:

1.- S'haurà de compensar la pèrdua d'habitat estèpic amb l'adquisició i/o gestió de finques properes, amb una superfície mínima igual a la superfície de l'àmbit del Pla especial de delimitació del sòl de l'àmbit del futur aeroport d'Alguaire seguint les directrius d'adquisició i gestió que s'annexen a la present Declaració.

2.- La gestió de les finques es centrarà principalment en 3 àmbits ( per ordre de prioritat):

- a) la ZEPA i espai de Xarxa Natura 2000 " Plans de la Unilla"
- b) el sector sud de la ZEPA ( Pla de Vilanova, ... )
- c) el sector nord de la ZEPA ( Pla de Sas,... )

3.- Les mesures de gestió s'han de diferenciar en dos àmbits:



Sector sud (antiga zona de nidificació de la xurra (*Pterocles orientalis*): mesures per afavorir la generació d'hàbitats favorables a la nidificació de la xurra i alàudids (terrerola, calàndria, etc.). Això vol dir, atès que tot aquest sector està conreat, l'adquisició de finques agrícoles (amb superfícies preferents >2 ha, < 5ha) per a la seva conversió en guarets gestionats i erms de vegetació molt laxa.

Sector nord: mesures per afavorir la presència de sisó, xoriguer petit, gaig blau, amb requeriments d'hàbits diferents a la xurra.

4.- L'adquisició i/o gestió de les finques s'haurà de realitzar abans de l'inici de les obres de l'aeroport, per tal de millorar l'habitat de compensació abans de destruir l'actual.

5.- En algunes d'aquestes finques s'hauran de construir petites casetes-colomars, un mínim de 4, per a que algunes espècies que crien en forats ( xoriguers, mussols, gaigs,...) hi puguin nidificar.

- Escomesa elèctrica

Pel que fa al projecte de la línia elèctrica de subministrament a l'aeroport, caldrà avaluar si es tracta d'un supòsit de l'annex I o II del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'avaluació d'impacte ambiental, i si fos el cas, s'haurà de sotmetre a aquest procediment.

En tot cas, la xarxa d'escomesa elèctrica tant en fase d'obra com de funcionament de l'aeroport es dissenyarà adoptant mesures que redueixin al màxim els riscos d'electrocució de l'avifauna ja sigui utilitzant cable trenat per a línies de menys de 25kV, dissenyant els suports tipus canadenc o en portell, i/o col·locant salvaocells en el cas de cables poc visibles entre d'altres.

- Integració paisatgística

El disseny de l'aeròdrom com de les instal·lacions auxiliars es realitzarà de manera que es minimitzi la possible afecció al paisatge i amb criteri de construcció sostenible ( eficiència energètica, energies renovables, reducció del consum d'aigua, ús de material de baix impacte ). Es buscarà, en el possible, la integració de l'entorn de totes les edificacions a construir mitjançant una correcta elecció dels materials, colors d'aquests i tipologies constructives.

b) Mesures preventives i de control adicional

- Patrimoni Arqueològic

Abans de l'inici de les obres, caldrà sotmetre l'estudi d'impacte ambiental a l'informe del Departament de Cultura

En fase d'obra, però abans de començar l'execució d'aquesta, realitzar en tota la franja afectada per la Zona d'Expectativa Arqueològica 1, un control arqueològic dels rebaixos superficials ( substrat vegetal ), fins arribar al subsòl geològic natural, per tal



de comprovar l'existència o no de restes arqueològics susceptibles d'ésser afectats per la obra.

Durant l'execució dels treballs es realitzarà un seguiment arqueològic. En cas d'aparició de restes, caldrà seguir les directrius del Servei d'Arqueologia de la Direcció General de Patrimoni Cultural.

- Forestal

Comunicar a l'àrea del Medi Natural dels Serveis Territorials a Lleida del Departament de Medi Ambient i Habitatge quan per a l'execució de l'obra sigui necessari tallar algun arbre forestal o efectuar rompudes en terrenys forestals, d'acord amb el que estableix la Llei 6/1988, de 30 de març, forestal de Catalunya.

En l'accés a l'aeroport, que travessa els escarpats que configuren l'altiplà de Sas, incorporar mesures de restauració de la vegetació i de restitució, en el possible de la morfologia afectada, per les obres que garanteixi la seva integració paisatgística i la recuperació de les comunitats de matollars naturals originals.

- Prevenció d'incendis forestals

Realitzar un pla de prevenció d'incendis que avaluï el risc i fixi les mesures de prevenció necessàries per minimitzar-lo (franges de protecció, equips, formació), i donar compliment a les mesures de prevenció d'incendis establertes al Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals i Decret 130/1998, de 12 de maig, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals en les àrees d'influència de carreteres.

- Impacte acústic

En la condició de funcionament de la Fase II, delimitar la zona de soroll de l'aeròdrom, mitjançant cartografia escala 1/5000 o més detall.

La delimitació de la zona de soroll serà tramesa a l'òrgan substantiu per tal que aquest en doni coneixement als municipis afectats i la incorporin als seus mapes de capacitat acústica, amb la finalitat de compatibilitzar el funcionament de la infraestructura aeroportuària amb la capacitat acústica del territori o en funció de les construccions que puguin implantar-se en aquesta zona.

El projecte constructiu de la carretera prevista associada a l'aeròdrom haurà de contenir un estudi acústic de detall que, d'acord amb la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica, definirà, si s'escau, la instal·lació d'apantallaments dels receptors 1, 2 i 4, descrits a l'estudi d'impacte ambiental, el qual serà validat per la Direcció general de Qualitat Ambiental.

- Residus

S'haurà de gestionar els residus generats tant en fase de funcionament com d'obra, mitjançant els respectius plans de residus, d'acord amb les prescripcions





establertes pel Decret 93/99, sobre procediments de gestió de residus, pel que fa a la tramitació de les Fitxes d'acceptació i Fulls de Seguiment.

- a) El temps màxim d'emmagatzematge dels residus perillosos no superarà els sis mesos, i s'hauran d'emmagatzemar sota cobert.
- b) Els residus líquids s'hauran d'emmagatzemar en zona pavimentada, amb un sistema de recollida dels possibles vessaments.
- c) D'acord amb l'article 12.2 de la Ley 10/98, de residuos, cadascun dels residus valoritzables s'haurà de classificar i emmagatzemar diferenciadament, evitant tota mescla que dificulti la gestió posterior.
- d) S'haurà de disposar d'un registre de residus, d'acord amb el que s'indica a l'article 5.2 del Decret 93/99, sobre procediments de gestió de residus.

- Sistema hidrològic i hidrogeològic

Per a evitar potencials impactes de contaminació de les aigües superficials i subterrànies s'adoptaran les mesures següents:

#### Aeròdrom

En fase d'obra:

- Les tasques de neteja i manteniment de la maquinària d'obra es realitzaran exclusivament en una zona delimitada amb aquesta finalitat dins del parc de maquinaria. Aquesta zona estarà totalment impermeabilitzada i haurà de disposar de sistemes de tractament adequats.
- Així mateix, tots els procediments constructius de les infraestructures que generin efluents contaminants hauran de incorporar sistemes de tractament que evitin la contaminació de les aigües subterrànies i superficials. En cap cas es podran abocar les aigües al terreny si es sobrepassen els valors establerts a la legislació vigent, .

En fase de funcionament

- L'estació depuradora prevista al projecte realitzarà el tractament de les aigües provinents de sanitaris, restaurants i neteja d'edificis, assimilables a residuals urbanes . Pel que fa referència a la gestió de les aigües provinents de la plataforma de combustible, rentat d'aeronaus, tallers i plataformes de pràctiques del servei d'extinció d'incendis, i de les aigües pluvials de les plataformes i aparcaments s'haurà de disposar de sistemes de gestió dels diferents tipus d'aigües que proporcioni el tractament adequat a cada cas. Caldrà fer un seguiment analític de la qualitat de les aigües depurades i en cap cas es podran abocar les aigües al terreny si es sobrepassen els valors establerts a la legislació vigent. En qualsevol cas en relació de la gestió i abocament de les aigües residuals caldrà les corresponents autoritzacions de l'Agència Catalana de l'Aigua .



- A la zona de subministrament i emmagatzemament del combustible instal·lar paviments impermeables, resistents i inalterables als hidrocarburs i segellar correctament les juntes.

#### Altres

- Situar el parc de maquinària i instal·lacions provisionals d'obra, en zones de mínim risc de contaminació planeres, poc permeables, evitant qualsevol afecció a les zones ambientalment sensibles definides com a zones d'exclusió a l'estudi d'impacte ambiental ( la conca endorrèica del Clot de la Unilla, l'espai de Xarxa Natura dels Plans de la Unilla, jaciments arqueològics catalogats, infraestructures hidràuliques especialment el canal Aragó -Catalunya i la sèquia de la Saira; els pendents existents entre els Plans de Dalt ( Pla de les Vinyes , Pla de la Saira, Plans dels Aires) i la zona d'horta, els tossals pròxims a la sèquia de la Saira; la zona de la Vall de l'Àliga ). Un cop conclosa la seva funció, seran restaurades restituint la seva situació .
- Realitzar un pla de terres ( emplaçament i capacitat dels abassegaments de les terres sobrants, restauració... ) que ha d'estar inclòs en el projecte constructiu . En tot cas, els abocadors temporals i/o permanents s'hauran d'ubicar preferentment en zones degradades i de mínima afectació ecològica i paisatgística, allunyats de cursos fluvials i de zones d'interès natural i ambientalment sensibles definides a l'apartat anterior. Tots els abocadors i préstecs s'hauran de restaurar com a hàbitat per a la fauna estèpica ( les parts planes com a guarets gestionats i els vessants com a erms amb vegetació natural, amb restauració i integració morfològica dels talussos. Tot això sens perjudici de la resta de condicions establertes als permisos o autoritzacions que requereixin. La gestió de les terres i runes haurà de realitzar-se d'acord amb la legislació vigent.
- Es redactarà amb anterioritat a l'inici de l'obra, un pla de camins d'obra que reflecteixi tots els camins i accessos necessaris per a la seva execució. Com a criteri general utilitzar com a camins d'accés a la obra la pròpia traça o camins ja existents, evitant l'obertura de nous accessos i noves ocupacions.
- Restituir tots els camins i accessos interceptats per l'obra, d'acord amb els principis de la present declaració d'impacte ambiental. Restitució també dels camins ramaders, entre els que es troba La Cabanera reial.

#### c) Sobre el programa de vigilància ambiental.

- El projecte constructiu incorporarà un programa de vigilància ambiental pel seguiment i control dels impactes , per valorar l'eficàcia de les mesures correctores i per a proposar noves mesures si s'observés que els impactes fossin superiors als previstos o les mesures adoptades insuficients.
- El programa de vigilància ambiental contemplarà les fases de construcció i explotació i desenvoluparà la totalitat dels controls proposats a l'estudi d'impacte i en aquesta declaració.



- Implementar un seguiment de la qualitat de les aigües subterrànies en la fase d'operació de l'aeroport, en especial pel sector de plataforma de combustible, per poder controlar la possible existència de fuites de tancs i evitar possibles contaminacions d'aquestes, cas en que s'hauran d'establir les mesures correctores necessàries.
- Establiment d'un protocol d'actuació en cas que s'identifiqui algun espai contaminat afectat per l'obra. Fet que haurà de ser comunicat a l'Agència de Residus de Catalunya.
- Implementar el seguiment de l'eficàcia dels sistemes de tractament de les aigües ( de diferents procedències ) portant a terme un control periòdic de la qualitat dels efluents abocats amb la freqüència i condicions que fixi l'Agència Catalana de l'Aigua en les preceptives autoritzacions d'abocament .
- Realitzar un estudi de l'estat preoperacional amb dades d'un any i un seguiment durant els dos primers anys de les principals vies migratòries afectades per tal d'establir les mesures preventives i correctores que garanteixin el manteniment d'aquestes.
- Realitzar un seguiment de la ornitofauna, i especialment de les espècies més vulnerables, abans de les obres (l'estat preoperacional de les poblacions), durant de l'execució d'aquestes , i que es perllongarà 5 anys un cop finalitzades les obres i implementades les mesures de gestió, per avaluar l'eficàcia de les mesures correctores i compensatòries. Aquest seguiment es farà a càrrec del promotor, que informarà del mateix a la comissió de seguiment prevista en aquesta declaració.
- Als sis mesos de l'entrada en règim d'explotació de l'aeròdrom, presentar a la Direcció general de Qualitat Ambiental del Departament de Medi Ambient i Habitatge, un estudi dels nivells d'avaluació de la immissió sonora que compregui els punts que delimiten la zona de soroll i els receptors afectats
- D'acord amb els resultats de l'estudi la Direcció general de Qualitat Ambiental fixarà la periodicitat temporal i els punts de mesurament per a control posteriors.
- Presentar abans de l'inici de les obres un projecte de mesures compensatòries a implementar per a donar compliment a la Declaració d'impacte ambiental de 18 de novembre de 2005 del Pla Especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur Aeroport d'Alguaire.
- Responsabilitzar de l'execució del programa de vigilància ambiental i dels seus costos al promotor del projecte. Aquest disposarà d'una direcció ambiental d'obra que tindrà com a funció bàsica fer complir el que disposa l'estudi d'impacte ambiental i la present declaració d'impacte. Les incidències ambientals s'hauran de reflectir en informes tècnics mensuals dels quals s'haurà de trametre una còpia al Departament de Medi Ambient i Habitatge.



- Trametre al Departament de Medi Ambient i Habitatge una còpia del projecte constructiu juntament amb el projecte de mesures correctores, als quals s'hauran d'incorporar les mesures ambientals definides a l'estudi d'impacte i a la present declaració. El projecte constructiu inclourà a la seva memòria un apartat que justifiqui de quina manera s'han incorporat aquestes.
- El Departament de Medi Ambient i Habitatge exercirà la funció de comprovació, interpretació, seguiment i vigilància ambiental d'aquesta declaració d'impacte i de les condicions imposades, i també les altres funcions que preveu l'article 7 del Decret 114/1988, de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental.
- Constituir, abans de l'inici de les obres, una comissió mixta de concertació i control entre el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Departament de Medi Ambient i Habitatge. Aquesta comissió tècnica vetllarà pel contingut, la periodicitat, l'aplicació i l'època de realització de les mesures correctores i de protecció que assenyalen l'estudi d'impacte ambiental i la present declaració. Aquesta comissió supervisarà el correcte compliment de les mesures compensatòries de l'avifauna per la qual cosa s'haurà de constituir i iniciar la seva funció durant previ a l'aprovació definitiva del projecte constructiu. Un cop implementades aquestes mesures, es traspasarà el seguiment a un consorci creat per a la gestió de l'espai.

Per a la constitució d'aquesta Comissió i definició de les tasques per a la implementació de les mesures compensatòries de hàbitats esteparis es formalitzarà un protocol de col·laboració entre el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Departament de Medi Ambient i Habitatge relatiu a les mesures compensatòries establertes a la Declaració d'Impacte ambiental del Pla especial de delimitació del sòl de l'àmbit del futur aeroport d'Alguaire

Aquesta declaració d'impacte ambiental s'incorporarà als tràmits administratius i resolutoris de la Generalitat de Catalunya que autoritzin total o parcialment aquest projecte.

D'acord amb el que estableix l'article 4 bis del Reial Decret Legislatiu 1302/1.986, l'òrgan substantiu quan autoritzi el projecte haurà de posar a disposició del públic la següent informació

- a) El contingut de la decisió i les condicions imposades
- b) Les principals raons i consideracions en les que es basa la decisió, en relació amb les observacions i opinions expressades durant l'avaluació d'impacte ambiental.
- c) Una descripció, quan sigui necessari, de les principals mesures per a evitar, reduir i, si és possible, anular els principals efectes adversos.

D'acord amb el que estableix l'article 5 del Decret 114/1988, de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental, aquesta declaració d'impacte ambiental s'ha de fer pública



mitjançant la seva publicació al DOGC i s'ha d'adreçar a la Direcció General de Ports, Aeroports i Costes.”

## ANNEX I

### CRITERIS PER A LA IMPLEMENTACIÓ DE LES MESURES COMPENSATÒRIES DELS HÀBITATS ESTÈPICS

<p>MESURES DE GESTIÓ COMPATIBLES A L'ESPAI (adaptat de la Directriu de gestió per als espais de la plana agrícola. Acord Gov/112/2006)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La gestió de les finques haurà de tenir com objecte el conreu herbaci extensiu de secà i l'increment de guarets gestionats i erms</li><li>• Mesures a aplicar a les finques de conreu cerealístic de secà:<ul style="list-style-type: none"><li>- Manteniment del rostoll durant l'estiu</li><li>- Increment dels marges entre finques i creació de nous</li><li>- Regulació de l'aplicació d'adobs orgànics i inorgànics</li><li>- Regulació de la pastura ovina com eina de control i gestió de la vegetació</li></ul></li></ul>
<p>CRITERIS D'ADQUISICIÓ DE FINQUES</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Els criteris de prioritat per a la selecció de les finques seran:<ol style="list-style-type: none"><li>1. 40 - 50 % Finques dins de l'espai de Xarxa Natura 2000 i ZEPA "Plans de la Unilla" (Preferentment dins de l'àmbit de la conca endorreica del Clot de l'Unilla.)</li><li>2. 30 - 40 % secans al sud de la ZEPA (finques del Pla de Vilanova i zones properes amb interès faunístic fora de l'espai de Xarxa Natura 2000 )</li><li>3. 10 - 20% als secans al nord de la ZEPA ( Pla de Sas ,...)</li></ol></li><li>• Superfície de les unitats de gestió (finques o guarets): &gt;2 ha, &lt; 5ha</li></ul>
<p>IDENTIFICACIÓ DE DUES UNITATS DE GESTIÓ</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sector nord (inclou el Clot de la Unilla) : gestió de finques per a millora d'hàbitats de gaig blau (<i>Coracias garrulus</i>), xoriguer petit (<i>Falco naumanni</i>), sisó (<i>Tetrax tetrax</i> i <i>esparver cendrós</i> (<i>Circus pygargus</i>). Això implica manteniment de l'activitat agrícola extensiva de secà, amb tasques</li></ul>



	<p>de manteniment de rostoll, increment de marges, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sector sud: gestió de finques per a millora d'hàbitats de xurra (<i>Pterocles orientalis</i>), terrerola (<i>Calandrella brachydactyla</i>), calàndria (<i>Melanocorypha calandra</i>). Això significa un increment net de la superfície d'erms amb vegetació laxa i guarets gestionats a tot el conjunt l'espai i altres mesures no agrícoles com la realització de 2 abeuradors per a fauna estèpica.</li></ul>
SEGUIMENT DE LA ORNITOFAUNA	<p>Realitzar un estudi de seguiment de la ornitofauna, i especialment de les espècies més vulnerables, abans de les obres (l'estat preoperacional de les poblacions), durant de l'execució d'aquestes ), i que es perllongarà 3 anys un cop finalitzades les obres i implementades les mesures de gestió, per avaluar l'eficàcia de les mesures correctores i compensatòries .</p>