

Las parcelas que figurando como de secano en el Catastro, tengan infraestructura de regadío y sean llevadas como tal, no será necesario considerarlas como parcelas de secano.

Igualmente podrán tener la consideración de parcela de secano aquellas parcelas que figurando en el catastro como de regadío, se prevean llevar como parcelas de secano.»

2. En los apartados b) y c) del artículo 3 (condiciones técnicas mínimas de cultivo), y en el último párrafo de dicho artículo, donde hace referencia a la solicitud de las oportunas facturas oficiales de compra del producto, a nombre del asegurado, se sustituirá por el siguiente texto:

«Se podrán solicitar las oportunas facturas oficiales de compra de los productos o del alquiler de la maquinaria a nombre del asegurado o las facturas de actuaciones realizadas por empresas de servicios que especifiquen los trabajos ejecutados a nombre del asegurado».

3. En el apartado II.2 del artículo 4 (Rendimiento unitario), donde hace referencia a los Planes 1997 y 1998, se sustituirá por los Planes 2000 y 2001 respectivamente.

4. En el punto 2 del apartado III del artículo 4 (Rendimiento unitario) y en el artículo 8 (Períodos de suscripción y entrada en vigor del Seguro), el domicilio social de Agroseguro, se sustituirá por calle Gobel, 23, 28023 Madrid.

5. El artículo 5 (Precio unitario), se sustituirá por el siguiente texto:

«El precio a aplicar a los efectos del Seguro Integral de Cereales de Invierno en Secano, pago de primas e importe de indemnizaciones en caso de siniestro, será de libre elección por parte del agricultor no rebasando los precios máximos y mínimos, que a estos efectos, se establecen en el artículo 10 y teniendo en cuenta que el precio elegido para cada especie se aplicará a todas las parcelas de la misma especie incluidas en el Seguro.

En caso de siniestros distintos de pedrisco e incendio, en los que por la intensidad del daño no se pueda realizar la recolección del grano presente en la parcela por los procedimientos que normalmente se utilicen, se descontará de la indemnización correspondiente a la parcela siniestrada, por cada hectárea de dicha parcela, la cantidad resultante de multiplicar 250 kilogramos por el precio fijado por el agricultor a efectos del Seguro, en concepto de gastos no realizados, en los términos que se establezcan en las condiciones especiales de este Seguro, que se regulan en la correspondiente Resolución de la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía. A los efectos anteriores, se considerará que la producción presente en una parcela no es recolectable a consecuencia de riesgos distintos del pedrisco e incendio, cuando en el conjunto de la misma la producción final obtenida sea igual o inferior a 250 kilogramos/hectárea.»

6. En los artículos 6, 7 y 8 (Período de garantía, Garantía adicional de no nascencia y Períodos de suscripción y entrada en vigor del Seguro), donde hace referencia a los Planes 1998 y 1999 así como a los años 1999 y 2000, se sustituirá por los Planes 2001 y 2002 y años 2002 y 2003 respectivamente.

7. El artículo 10 (Precio máximo) se denominará Precios máximos y mínimos y se sustituirá por el siguiente texto:

«Los precios a aplicar para las distintas especies asegurables se determinarán por el asegurado, teniendo en cuenta los límites siguientes:

Especies	Precios (euros/100 kilogramos)	
	Precio máximo	Precio mínimo
Trigo duro	13	10
Trigo blando	12	10
Cebada, centeno, avena y triticale	11	10

Para las mezclas de especies y/o variedades se aplicará un precio único a efectos del Seguro que será el menor de los precios máximos de los correspondientes a las especies y/o variedades mezcladas.

El precio elegido para cada especie se aplicará a todas las parcelas de la misma especie incluidas en el Seguro.»

8. En la disposición adicional única del Reglamento (CEE) 2078/92 del Consejo, de 30 de junio, sobre métodos de producción agraria compatibles con las exigencias de la protección del medio ambiente y la conservación del espacio natural se sustituirá por el Reglamento (CE) 1257/99, del Consejo, de 17 de mayo, sobre la ayuda al desarrollo rural a cargo del Fondo Europeo de Orientación y de Garantía Agrícolas (FEOGA).

Disposición final primera. *Facultad de desarrollo.*

Enesa, en el ámbito de sus atribuciones, adoptará cuantas medidas sean necesarias para la aplicación de la presente Orden.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 2 de agosto de 2002.

ARIAS CAÑETE

Ilmo. Sr. Presidente de la Entidad Estatal de Seguros Agrarios.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

17200 *RESOLUCIÓN de 1 de agosto de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de instalación de una planta de cogeneración del sistema energético en la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 9 de enero de 2002, el promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el estudio previo de impacto ambiental correspondiente al proyecto «Planta de Cogeneración del sistema energético en la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas», con la finalidad de que esta Dirección General, determinará si el citado proyecto debía someterse a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 26 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

El proyecto consiste en la instalación de una planta de cogeneración constituida por 6 motogeneradores alternativos duales (gas natural/gasoil), 6 calderas de recuperación, 6 enfriadoras de absorción, 6 enfriadoras centrífugas, 1 enfriadora de tornillo y una caldera auxiliar, y que se encuentra integrada en la central energética CE-1 de la ampliación del aeropuerto de Madrid/Barajas. Su finalidad es garantizar el suministro energético al Nuevo Área Terminal, formado por el Nuevo Edificio Terminal (NET) y el Edificio Satélite, situado entre las pistas de vuelo. La planta producirá energía eléctrica acoplada a la red general y energía térmica (frigorífica y calorífica) para la climatización del NET y del Edificio Satélite en operación normal, y asegurará la demanda eléctrica en situaciones de fallo de suministro eléctrico de la red general. La instalación, se localiza en una zona de la parcela de la ampliación del aeropuerto, totalmente explanada y desbrozada.

Esta central de cogeneración, forma parte del proyecto global de ampliación del aeropuerto Madrid/Barajas, sin embargo, su estudio no fue incluido en la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto formulada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General del Ministerio de Medio Ambiente.

No obstante, este tipo de actuaciones se encuentra incluida en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto

Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que según determina el artículo 1.2 de la citada Ley, sólo deberá someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental tras un análisis caso por caso.

A efectos de determinar la necesidad de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental se consultaron varias entidades. En el anexo I se recoge un listado de dichas entidades y un resumen de las respuestas recibidas.

Entre las contestaciones, cabe destacar la efectuada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, con fecha 8 de abril de 2002, informando que el proyecto debía ser sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental en virtud de la Ley 10/1991, de 4 de abril, para la protección de medio ambiente de la Comunidad de Madrid, por estar dicha actuación incluida en el epígrafe 5 del anexo II de la citada Ley.

De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, se consideró que la instalación propuesta por AENA debía ser sometida a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, con las consultas ya efectuadas, se estimó cumplida la fase de consultas previas establecidas en el artículo 13 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de noviembre.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento anteriormente citado, se procedió a remitir al promotor las contestaciones recibidas, indicando los aspectos que debía contener el estudio de impacto ambiental.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento ya mencionado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 20 de abril de 2002, no habiéndose presentado alegaciones.

Con fecha 31 de mayo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, remitió un informe con sugerencias a tener en cuenta en la evaluación del proyecto. El planteamiento básico de este escrito, consistente en que tanto la evaluación como el control y seguimiento de las emisiones producidas por la central de cogeneración se contemplen de manera integrada con el conjunto de las actividades del aeropuerto de Barajas, se ha tenido en cuenta en el condicionado de la presente declaración.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental.

Declaración de impacto ambiental

Para que la construcción de esta planta pueda llevarse a cabo deberán adoptarse las medidas preventivas y correctoras que se indica en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración, ni a la declaración formulada con respecto a la ampliación del aeropuerto de Barajas, mediante la Resolución del 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente. Además, deberá cumplir con las siguientes condiciones:

1. Protección de la calidad del aire

1.1 Sistema de evacuación de los gases residuales y sistemas para minimizar las emisiones. Para la evacuación de los gases residuales las chimeneas deberán tener como mínimo 19,5 metros (sobre cota de 611 metros); máxima altura permitida para garantizar la seguridad del tráfico aéreo de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental.

Si por seguridad del tráfico aéreo la altura de las chimeneas fuese menor que la indicada anteriormente, el promotor deberá efectuar una modelización de la difusión de contaminantes con la altura de chimenea definitiva que se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente a fin establecer, en caso de que fuese necesario, condiciones adicionales para garantizar la calidad del aire.

El proyecto de la central de cogeneración deberá prever la posible instalación de sistemas catalíticos de reducción de emisiones de contaminantes por lo que deberá dejar el espacio físico necesario para instalar, en su momento, dichos sistemas.

1.2 Condiciones para las emisiones. Teniendo en cuenta las características preoperacionales de calidad del aire y los niveles de inmisión esperados resultantes de la aplicación del modelo de dispersión de contaminantes en la atmósfera Industrial Source Complex, versión 3 (ISC3ST) de la USEPA, las emisiones se reducirán al máximo mediante el funcionamiento óptimo de las máquinas empleadas y dentro de los valores que se indican a continuación:

1.2.1 Utilizando gas natural (99 por 100) como combustible principal y gasóleo tipo B (1 por 100). Las emisiones producidas por cada uno de los grupos motogeneradores cumplirán las siguientes condiciones:

Emisiones de óxidos de nitrógeno: No se superarán en los gases de expulsión 140 ppm en volumen, de NO_x (NO_x expresado como NO₂).

Emisiones de monóxido de carbono: No superarán en los gases de expulsión las 450 ppm, en volumen.

Las concentraciones se refieren a los gases de expulsión (sin dilución) y se expresan sobre gas seco al contenido real de oxígeno.

No obstante, en el caso de que, de acuerdo con los datos obtenidos de la red de vigilancia de la calidad del aire, establecida en cumplimiento de la condición 1.4 de la presente declaración, se superasen los límites de calidad del aire fijados por la legislación vigente en su momento, la instalación deberá reducir carga parando todos los grupos que sea preciso, salvo que exista una situación de emergencia por falta de suministro de energía eléctrica del exterior, que obligara a su funcionamiento.

1.2.2 Utilización gasóleo como combustible auxiliar. Sólo se podrá utilizar gasóleo como combustible auxiliar en caso de fallo en el suministro de gas natural y en las pruebas necesarias para mantener operativo el sistema.

No obstante, en el caso de que, de acuerdo con los datos obtenidos de la red de vigilancia de la calidad del aire, establecida en cumplimiento de la condición 1.4 de la presente declaración, se superasen los criterios de calidad del aire fijados por la legislación vigente en su momento, la instalación deberá reducir carga parando todos los grupos que sea preciso, salvo que exista una situación de emergencia por falta de suministro de energía eléctrica del exterior, que obligara a su funcionamiento.

Se estima que la central de cogeneración no funcionará más de doscientas horas anuales debido a los fallos en el suministro de gas natural y a las pruebas necesarias para mantener operativo el sistema. En caso de que se necesitase que la central funcionase con gasóleo más horas anuales de las previstas, el promotor deberá solicitar a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que establezca condiciones de emisión para estos períodos, aportando la información correspondiente respecto de las emisiones reales funcionando con gasóleo y la incidencia sobre la calidad del aire, proponiendo, en su caso, medidas correctoras adicionales.

1.2.3 Revisión de los límites de emisión. De acuerdo con los datos obtenidos de la red de vigilancia de la calidad del aire que se instale en cumplimiento de la condición tercera de la Resolución de 30 de noviembre de 2001, ampliada de acuerdo con lo indicado en la condición 1.4 de la presente declaración, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente podrá modificar las condiciones de las emisiones de la instalación establecidas en esta condición 1.2 a fin de evitar que se superen los criterios de calidad del aire. Esta modificación podrá implicar la instalación de sistemas catalíticos de reducción de contaminantes NO_x, CO y HC.

1.3 Control de las emisiones. El sistema de evacuación de gases dispondrá de medios físicos para toma de muestras y análisis con equipo portátil homologado de las emisiones a la atmósfera. Con carácter general, en cada chimenea, se realizará un control semestral de la concentración de los siguientes contaminantes: dióxido de nitrógeno (NO_x), dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), cenizas o partículas, hidrocarburos (HC) y compuestos orgánico volátiles (COVs). Además se instalarán equipos de medición de los siguientes parámetros de funcionamiento: volumen de gases de expulsión, contenido de oxígeno, temperatura y presión.

Asimismo, se realizarán tomas de muestras cada vez que se detecten niveles de inmisión superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en su momento, de acuerdo con lo que indique la red de vigilancia de la calidad del aire, establecida según lo indicado en la condición tercera de la Resolución de 30 de noviembre de 2001 y la condición 1.4 de la presente declaración.

También se efectuarán tomas de muestras y medición de contaminantes en los gases expulsados cuando se utilice gasóleo como combustible auxiliar.

Se elaborará un proyecto que especifique las características de los focos emisores indicados en la condición 1.1. El proyecto especificará la

altura y diámetro interno de cada chimenea (foco emisor), los puntos de toma de muestras de referencia (número de orificios, dimensiones y ubicación) y las plataformas y accesos a los puntos de toma de muestras.

Se elaborará otro proyecto que especifique las características y ubicación del sistema de medición de emisiones indicado en el primer párrafo de esta condición 1.4. Este proyecto especificará las características del analizador, la adquisición y tratamiento de la muestra, los análisis y transmisión de datos, y el sistema de control de calidad.

Se deberá justificar la adecuación de ambos proyectos a la normativa legal y técnica, aportando la certificación de las empresas acreditadas que garanticen la adecuación de los proyectos a las normativas técnicas.

1.4 Control de los niveles de inmisión. La red de vigilancia de la calidad del aire establecida conforme lo indicado en condición tercera de la Resolución de 30 de noviembre de 2001, ya citada, deberá ampliarse de manera que permita comprobar la incidencia real de las emisiones de la central en los valores de inmisión de los contaminantes emitidos y reducir las emisiones en caso de que se superasen los criterios de calidad del aire vigentes. El ámbito de la red de vigilancia tendrá en cuenta la influencia de los contaminantes primarios, óxidos de nitrógeno y dióxido de azufre, así como de los contaminantes secundarios como el ozono.

La información obtenida por esta red se canalizará en los plazos y con los informes establecidos en la Resolución del 30 de noviembre de 2001, anteriormente mencionada.

No obstante, en tanto no se constituya esta red, y con anterioridad a la entrada en funcionamiento de la central, deberá instalarse una estación de medida representativa de los niveles de inmisión en los núcleos de población en donde, según el modelo de dispersión, se producen las máximas concentraciones de NO₂ y, por tanto, posibilidades de superación de los criterios de calidad del aire con respecto a este contaminante.

1.5 Sistema meteorológico y modelo de gestión. No es necesario definir un nuevo sistema meteorológico, al disponer de uno propio el aeropuerto. El programa de gestión de emisiones deberá coordinarse con el Programa de Gestión del sistema aeroportuario indicado en la Resolución de 30 de noviembre de 2001.

1.6 Minimización de las emisiones. En base a las mediciones reales obtenidas de la red de vigilancia de calidad del aire, del sistema meteorológico y de los resultados del análisis de las emisiones e inmisiones en el aeropuerto y su entorno, considerando todos los focos de emisiones, mediante un modelo global de dispersión de gases; y en el caso de que se superasen los límites de calidad del aire fijados por la legislación vigente en su momento, deberá reducirse el funcionamiento de la central de cogeneración hasta que dichos límites no se superen o instalar un sistema de reducción catalítico de contaminantes de acuerdo con lo indicado en la condición 1.2.3 de la presente declaración, siempre que en el desarrollo del modelo global de dispersión de gases no se establezca otra estrategia prioritaria para la reducción de emisiones.

1.7 Puesta en marcha de la central. El promotor propondrá a la autoridad competente el programa de pruebas y análisis de las emisiones a la atmósfera a que hace referencia el capítulo II del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de la Orden del Ministerio de Industria, de 18 de octubre de 1976, sobre prevención y corrección de la contaminación industrial de la atmósfera.

2. Protección acústica

Deberá cumplir con lo establecido en el condicionado de la Resolución de 30 de noviembre de 2001. En cualquier caso, no se deberán sobrepasar los límites indicados en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, establecidos en 65 dB(A) durante el día y 55 dB(A) durante la noche en áreas de sensibilidad acústica tipo III (área tolerablemente ruidosa).

3. Torres de refrigeración

Los parámetros de funcionamiento de las torres de refrigeración, proyectadas para evacuar la energía térmica excedente, como caudal de circulación, pérdidas por evaporación y arrastre, caudal de purga y concentración de sales, se ajustarán con la debida aproximación a lo especificado en el estudio de impacto ambiental. La instalación, registro y mantenimiento de las torres de refrigeración cumplirá, en lo que proceda, con lo dispuesto en el Real Decreto 909/2001, de 27 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

4. Programa de vigilancia ambiental

4.1 Vigilancia de las emisiones a la atmósfera. De acuerdo con lo dispuesto en las condiciones 1.3 de esta declaración, se vigilará el cumplimiento de los niveles de emisión establecidos en la condición 1.2 para cada contaminante.

Se llevarán los libros de registro y se emitirán los informes que se establecen la Orden de 18 de octubre de 1976, del Ministerio de Industria, sobre prevención y corrección de la contaminación industrial de la atmósfera y en la Orden de 25 de junio de 1984 del Ministerio de Industria y Energía, sobre instalación en centrales térmicas de equipos de medida y registro de la emisión de contaminantes a la atmósfera, modificada por la Orden de 26 de diciembre de 1995 del Ministerio de Industria y Energía.

4.2 Vigilancia de los valores de inmisión de los contaminantes en la atmósfera. Se efectuará de acuerdo con lo dispuesto en la condición 1.4 de esta declaración y se integrará en la vigilancia de los niveles de inmisión del sistema global establecido para el aeropuerto, de acuerdo con lo indicado en la condición tercera de la Resolución de 30 de noviembre de 2001.

4.3 Vigilancia del impacto acústico. Se realizará integradamente conforme lo indicado en la condición cuarta de la Resolución de 30 de noviembre de 2001.

4.4 Informes del resultado del programa de vigilancia. Los informes resultantes del plan de vigilancia propuesto, se integrarán en los informes requeridos en la condición duodécima de la Resolución de 30 de noviembre de 2001.

Estos informes se remitirán a la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM).

5. Documentación adicional

El promotor efectuará y remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones, los estudios y proyectos que se indican a continuación:

5.1 Con anterioridad a la iniciación de las obras:

Proyecto que especifique las características del foco emisor y de los puntos de toma de muestras de referencia, tal como se indica en la condición 1.3.

5.2 Con anterioridad a la puesta en marcha de la central de cogeneración:

Informe que especifique las características de la metodología y equipos de medición de emisiones, tal como se indica en la condición 1.3.

En el supuesto de que la central entre en funcionamiento antes de que se constituya la red de vigilancia, de acuerdo con lo indicado en la condición 1.4, deberá estar instalada la estación de medida de la calidad del aire en los núcleos de población mas afectados por el proyecto. Por tanto, deberá presentarse con seis meses de antelación a la puesta en marcha de la central el proyecto que especifique la ubicación y características de la estación de medida.

6. Financiación de medidas correctoras

Deberán incorporarse al Proyecto para solicitar licencia de actividad y al Proyecto de ejecución, con el nivel de detalle que corresponda, las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y las contenidas en esta Declaración, así como las actividades derivadas de la realización del programa de vigilancia.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones establecidas en esta declaración figurarán, en su caso, con Memoria, Planos, Pliego de Prescripciones y Presupuesto. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental. Estas condiciones se exigirán a todos los contratos y subcontratos que el promotor efectúe para la realización de las obras y el funcionamiento de las instalaciones.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 1 de agosto de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultas	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid .	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Con- sejería de las Artes de la Comunidad de Madrid	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	—
Ayuntamiento de Alcobendas	X
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama	—
Ayuntamiento de San Fernando de Henares	—

Se ha consultado a un total de 10 entidades: Cinco organismos de la administración central y autonómica y 5 ayuntamientos. Se han recibido cinco contestaciones, exponiéndose a continuación un resumen de su contenido:

Confederación Hidrográfica del Tajo. Considera que no es necesario ninguna sugerencia relativa al impacto ambiental producido desde el punto de vista hidrológico, ya que la zona se encuentra a más de 100 m del arroyo de Valdebebas y los efluentes líquidos generados serán convenientemente tratados en la depuradora de Valdebebas.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. Señala que en caso de que el Ministerio de Medio Ambiente decidiera no someter este proyecto a evaluación de impacto ambiental por la Legislación del estado, debería ser sometido a dicho procedimiento por la Comunidad de Madrid, en virtud de la Ley 10/1991, de 4 de abril, para la protección del medio ambiente de la Comunidad de Madrid, por estar dicha actuación incluida en el epígrafe 5 del anexo II de dicha Ley.

Respecto a las sugerencias a tener en cuenta en la elaboración del correspondiente estudio de impacto ambiental en este informe se recogen las recibidas de algunos servicios a su vez consultados dentro de esta Consejería de Medio Ambiente.

Conservación de Montes. La actuación analizada no afecta a montes preservados ni a Espacios Naturales Protegidos.

Contaminación Acústica. Se deberá incluir un estudio acústico preceptivo para las actividades sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental, según Decreto 78/99 por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

Contaminación Atmosférica. A la hora de modelizar la dispersión e inmisión de los contaminantes atmosféricos, deberá tenerse en cuenta que tanto los NO_x como el O₃ son los principales problemas que en materia de contaminación atmosférica tiene actualmente la Comunidad de Madrid. El modelo de dispersión deberá ser de alcance espacial regional y deberán considerarse conjuntamente las emisiones de la nueva Planta de Cogeneración con las emisiones que se producen en las demás actividades asociadas al proyecto.

Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de las Artes de la Comunidad de Madrid. Indica que el proyecto objeto de estudio, afecta a un área de alto potencial arqueológico. Por tanto, durante todo el proceso previo a la ejecución de obras y de proyecto, se procederá a la realización de una actuación arqueológica, por parte de un arqueólogo autorizado por esta Dirección General, previa a la concesión de la correspondiente resolución de esta Dirección General.

Ayuntamiento de Madrid. Indica que considerando las directrices comunitarias, base de la política energética actual de la Unión Europea, queda totalmente justificada la instalación de la Planta.

Teniendo en cuenta las características del proyecto y de su emplazamiento, se estima que los aspectos de mayor incidencia en el medio receptor serán el incremento de las emisiones a la atmósfera, de la contaminación acústica y de los riesgos de accidentes debido a los depósitos de almacenamiento del combustible alternativo.

De acuerdo a los criterios de selección del anexo III de la Ley 6/2001, podría ser conveniente someter el proyecto de referencia a una evaluación

de impacto ambiental. En caso de que así lo dictaminase el órgano ambiental, en el estudio de impacto ambiental correspondiente deberán analizarse exhaustivamente los aspectos anteriormente mencionados, además de los contenidos mínimos establecidos en el Real Decreto 1131/1986, así como el cumplimiento de la normativa sectorial aplicable y de las disposiciones contenidas en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano de Madrid.

Ayuntamiento de Alcobendas. Sugiere que a pesar de que la planta dista más de dos kilómetros del núcleo residencial más cercano y se prevé que en la fase de explotación del ruido estimado en el exterior de la edificación más próxima, situada a 400 metros de la planta de cogeneración, no alcanzará los 65 dB(A); se adopten las medidas de aislamiento necesarias para que contemplando la situación más desfavorable, en ningún momento afecten a los vecinos de las viviendas del entorno. Además, considera necesario que se realice un correcto aislamiento de los depósitos de combustible alternativo, al ir enterrados.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental y de la información complementaria aportada

Contenido

En este anexo se indican los aspectos de mayor interés contenidos en el estudio de impacto ambiental, efectuado por IIMA a instancia del promotor, y sometido a información pública, así como la información complementaria remitida con fechas 5 de junio y 2 de julio de 2002.

Justificación del proyecto y selección de alternativas

El objetivo principal de la Planta de Cogeneración, es garantizar, en caso de fallo de suministro de energía al aeropuerto, el abastecimiento energético al Nuevo Área Terminal, formado por el Nuevo Edificio Terminal (NET) y el Edificio Satélite. Dicha planta producirá energía eléctrica acoplada a la red general y energía térmica (frigorífica y calorífica) para la climatización del NET y del Edificio Satélite en operación normal y asegurará la demanda eléctrica en situaciones de emergencia, cuando exista fallo del suministro eléctrico de la red general.

La planta de cogeneración se ubicará en una parcela dentro de la zona de ampliación del aeropuerto Madrid/Barajas, entre el NET y el Edificio Satélite, para minimizar los recorridos de tuberías y cableado y, por tanto, las pérdidas correspondientes de energía térmica y eléctrica.

Se han considerado seis posibles alternativas tecnológicas para cubrir la potencia eléctrica de emergencia requerida de 27 MW eléctricos que necesita 32 MW eléctricos instalados. Estas alternativas se indican a continuación:

1. Planta de cogeneración con 6 motores alternativos duales (gas natural/gasoil), 6 calderas de recuperación, 6 enfriadoras de absorción, 6 enfriadoras centrífugas, 1 enfriadora de tornillo y una caldera auxiliar.
2. Planta de cogeneración con 6 turbinas de gas duales, 6 calderas de recuperación, 11 enfriadoras de absorción y una enfriadora de tornillo.
3. Planta de cogeneración con 6 motores de gasóleo, 6 calderas de recuperación, una caldera auxiliar, 6 enfriadoras de absorción, 6 enfriadoras centrífugas y 1 enfriadora de tornillo.
4. Planta convencional para generación en emergencia con 6 motores de gasoil y planta térmica con 6 calderas convencionales y 10 enfriadoras centrífugas.

La necesidad garantizar el suministro de energía eléctrica al aeropuerto en caso de que falle el suministro exterior, ha obligado a seleccionar la alternativa 1. El uso de los motores duales, permite garantizar el suministro eléctrico con un sistema de alta fiabilidad al poder utilizar un combustible auxiliar en caso de falta de suministro de gas natural, y permite aumentar la flexibilidad de la operación al reducir considerablemente los tiempos de arranque frente a los de las turbinas de gas. Las otras alternativas presentan tiempos de respuesta superiores por lo que no garantizan su entrada en servicio con la suficiente rapidez para garantizar el suministro de energía al aeropuerto.

Además, el estudio de impacto ambiental considera que el bajo consumo energético específico, unido a un mayor rendimiento del sistema, se traducen en una menor afección al medio ambiente en comparación con el resto de las alternativas.

Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción y explotación de una Planta de Cogeneración, que forma parte de la Central Energética CE-1. Se ubicará en una parcela de 32.500 metros cuadrados dentro de la zona de ampliación del Aeropuerto Madrid/Barajas, en el término municipal de Madrid y a pocos metros del término municipal de Alcobendas.

La planta de cogeneración constará de tres líneas principales de proceso:

Generación de energía eléctrica (a 6,6 kV) a partir de motogeneradores alternativos de combustión interna alimentados con gas natural (alternativamente con gasóleo), y alternadores.

Aprovechamiento del calor de los gases de escape de los motogeneradores mediante calderas de recuperación y de la refrigeración de los motores mediante intercambiadores de placas para la climatización del Nuevo Edificio Terminal y del Satélite.

Refrigeración de motogeneradores y máquinas auxiliares mediante torres de refrigeración.

La instalación objeto del presente estudio consta de 6 conjuntos formados cada uno por un grupo de cogeneración y sus subsistemas asociados, que se conectarán a los elementos comunes de distribución de las diferentes instalaciones térmicas y eléctricas.

Los 6 motogeneradores serán alternativos de tipo dual (gas natural-gasóleo), funcionando en condiciones normales de operación los seis como máximo. En situación de emergencia por pérdida de energía eléctrica exterior, cinco grupos suministrarán la energía eléctrica requerida por el aeropuerto en esta situación, permaneciendo el sexto en stand-by.

El caudal de gases producido por la combustión en cada motor pasará al recuperador de gases de escape. Una vez enfriados son expulsados al exterior mediante chimeneas metálicas, por encima de la cubierta de la edificación.

Como combustible se emplea gas natural, con un número de metano superior a 70. Según el estudio de impacto ambiental, el consumo primario de gas natural (PCI) de cada motor es de 12.910 kW, la potencia mecánica 5.040 kW, y la potencia eléctrica 4.879 kW. El combustible alternativo es gasóleo B con PCI superior a 42,7 MJ/kg.

Según el estudio de impacto ambiental, las características de emisión por grupo, funcionando con gas natural son: caudal de gases de 12 m³/s; 480 ppm de CO; 200 ppm de NO_x (expresado en NO₂); 12 mg/Nm³ de SO₂; 60 mg/Nm³ de partículas; 5.400 mg/Nm³ de HC.

La energía térmica evacuada en los circuitos de agua de motores en baja temperatura se evacuará al exterior mediante un sistema de torres de refrigeración, de unos 17 metros de altura, y dispondrán de dos balsas comunicadas de 3 metros de profundidad. Con objeto de evitar el penacho visible dispondrán de serpentín de calentamiento del aire que sale de la torre.

Para la evacuación del calor introducido en las enfriadoras de absorción se utilizará, conjuntamente y en paralelo con los grupos frigoríficos centrífugos, el mismo circuito de torres de refrigeración. Para la refrigeración del calor radiado a la sala donde se encuentran los grupos de cogeneración, se instalarán en cubierta equipos enfriadores de tipo evaporativo que incorporan ventiladores para forzar la impulsión y extracción del aire.

La instalación necesitará un suministro de agua potable permanente que procederá de acometida a la red municipal. La máxima demanda de agua procederá de las torres de refrigeración, con un caudal de aporte cercano a los 120 m³/h. Tanto el agua de las torres como el agua de proceso dispondrán del correspondiente sistema de tratamiento previo.

Como principales efluentes líquidos de la instalación se generan 19,8 m³/h procedentes de la purga del sistema de refrigeración y 3,6 m³/h de efluentes de proceso. El caudal total generado, de 23,4 m³/h, será conducido hasta el colector municipal de Valdebebas a través de la red de aguas negras del Aeropuerto, donde se tratará convenientemente. Las aguas pluviales con posible presencia de hidrocarburos se enviarán a la Planta Separadora de Hidrocarburos existente, denominada «PSH-Depuradora de Plataforma».

El abastecimiento de gas natural se realizará por medio de una Estación de Regulación y Medida, que distribuirá el gas a una presión de 5 bar, por una tubería enterrada. La línea discurrirá por zanja normalizada, con todos los accesorios necesarios hasta la sala de motores. El suministro de combustible alternativo provendrá de dos tanques exteriores enterrados de gasóleo.

La producción de energía eléctrica en la Planta de Cogeneración propuesta irá destinada íntegramente al consumo propio del complejo aeroportuario, no previéndose el vertido de excedentes a la red exterior.

Inventario ambiental

Dado que la Planta de Cogeneración de la Central Energética CE-1, complementa las obras de ampliación del Aeropuerto de Madrid/Barajas, que ya tiene formulada la declaración de impacto ambiental mediante Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente; el inventario ambiental es el mismo que en su momento se realizó para la formulación de dicha declaración y que incluye un análisis de los factores del medio siguientes: geología, topografía, climatología, calidad del aire, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje y espacios naturales.

Para el análisis de la calidad del aire preoperacional, se utilizan los datos obtenidos de las dos estaciones de medida situadas en el Aeropuerto Madrid/Barajas, que recogen los valores de inmisión en el área de influencia de las zonas de operación aeroportuaria, así como la contaminación atmosférica procedente de otros lugares:

REDAIR-1, localizada en las proximidades de las cabeceras de las pistas 36L, 15 y 18L junto a la central eléctrica.

REDAIR-2, localizada hacia la mitad de la pista 18R/36L junto al parque de bomberos número 2.

En cuanto a las inmisiones de NO₂, para la mediana los valores oscilaron entre 21,75 y 36,96 µg/m³ durante todo el año 2001, salvo en el cuarto trimestre del año en el que se midieron 51,12 µg/m³, es decir, se superó el valor guía para la mediana, fijado en 50 µg/m³ por el Real Decreto 717/1987, de 27 de mayo. En este cuarto trimestre también se superó el valor guía fijado en 135 µg/m³ por el Real Decreto 717/1987 para el percentil 98, con un valor de 156,03 µg/m³. No obstante, en ningún momento se superaron el límite de 200 µg/m³ establecido por el mencionado Real Decreto.

Para el NO_x, el valor límite anual de protección de la vegetación, establecido en 30 µg/m³ por la Directiva 1999/30/CE, de 22 de abril, fue superado durante el año 2001 con un valor medio anual de 68,18 µg/m³.

En cuanto a las inmisiones de SO₂, los valores medidos durante el año 2001 no superaron en ningún caso los límites fijados en el Real Decreto 1321/92, de 30 de octubre, para la mediana (120 µg/m³) y para el P98 (350 µg/m³); ni tampoco los límites que establece la Directiva 1999/30/CE, de 22 de abril.

En el caso de las medidas tomadas para las partículas se superó el valor límite 24 h para la protección de la salud humana, de 70 µg/m³, en 12 ocasiones, aunque no se llegó a las 35 veces que determina la Directiva 1999/30/CE, de 22 de abril. No obstante, el valor límite anual para la protección de la salud humana, fijado en 60 µg/m³ por la mencionada Directiva, no se superó en el año 2001.

Para el ozono, no se ha superado el umbral de alerta a la población, establecido en 360 µg/m³ por el Real Decreto 1994/1995, de 8 de noviembre. Sin embargo, se han registrado diversos episodios de superación del umbral de información a la población, fijado en 180 µg/m³ (valor medio en una hora) por el mencionado Real Decreto. Estos valores se produjeron a finales de mayo con un valor máximo de 185,95 µg/m³, a finales de junio con un valor de 203,28 µg/m³, y a principios de julio con un valor de 196 µg/m³.

Identificación y evaluación de impactos. Medidas correctoras

En el estudio de impacto ambiental se han identificado y caracterizado los factores ambientales potencialmente afectados, realizando el análisis para cada una de las estructuras y fases del proyecto consideradas. Para la identificación de los impactos producidos por la construcción y explotación de la central de cogeneración, se realiza un cruce entre las acciones de proyecto capaces de incidir sobre el entorno y los factores ambientales susceptibles de ser afectados por aquellas. Se ha utilizado una matriz de doble entrada (acciones de proyecto-factores ambientales), en la cual se reflejan los impactos de forma sintética y visual.

Impacto de la central sobre el medio atmosférico durante su funcionamiento

El impacto más relevante de la Planta de Cogeneración es el producido por las emisiones sobre la calidad del aire. Para evaluarlo, se ha utilizado el modelo denominado Industrial Source Complex Versión 3 Short Term (ISC3ST) de la U.S. E.P.A (Environmental Protection Agency de USA). Se trata de un modelo de dispersión gaussiano, que calcula los niveles de inmisión de contaminantes primarios debido a la emisión de focos industriales.

Como datos meteorológicos, se han utilizado los datos de los años 1998 a 2001 de velocidad y dirección de viento del propio Aeropuerto de Madrid/Barajas, y la matriz de estabilidad atmosférica, proporcionados por el Instituto Nacional de Meteorología.

La zona de estudio es un área cuadrangular de 10 km × 10 km, con centro en la Planta de Cogeneración. Se ha utilizado una malla de 441 receptores dotados de altitud, distribuidos cada 500 metros en disposición rectangular y una malla más densa alrededor de la planta de cogeneración (356 receptores).

Las fuentes de emisión consideradas son siete: seis grupos de cogeneración y una caldera, todas ellas ubicadas en el edificio CE-1 Central de Cogeneración. Estas fuentes se consideran puntuales y tienen las siguientes características:

Parámetros	Gas natural (por grupo)	Gasóleo (por grupo)
Temperatura de salida de gases	120° C	350° C
Velocidad de salida de gases	10,6 m/s	21,84 m/s
Caudal volumétrico	12 m ³ /s	12 m ³ /s
Caudal máxico	10 kg/s	13,5 kg/s
Tasa de emisión de NO _x (g/s)	2	—
Tasa de emisión de SO ₂ (g/s)	0,394	8,41
Tasa de emisión de PM ₁₀ (g/s)	0,475	—
Altura sobre el nivel del suelo		19,5 m
Diámetro interior de chimenea		1,20 m
Altitud del terreno en la base		611 m

Para aplicar el modelo de difusión ISC3ST se han considerado seis focos emisores (uno por cada motor) con una altura de chimenea de 19,5 metros (sobre una cota de 611 m), máxima altura que permite la seguridad del tráfico aéreo, según indica el estudio de impacto ambiental. El estudio considera una relación de conversión NO_x/NO₂ de 1, es decir, se considera que todo el NO_x emitido se transforma en NO₂.

Se ha evaluado el funcionamiento conjunto de los seis motores utilizando gas natural como combustible. El estudio ha calculado mediante el modelo de dispersión la contribución del proyecto a los niveles de inmisión de NO_x, SO₂ y partículas, analizando su distribución geográfica. Para ello se han evaluado los niveles medios anuales, diarios y horarios de NO_x, SO₂ y partículas en los receptores definidos.

Para el funcionamiento con gas natural, los resultados del modelo muestran como todos los valores medios anuales de NO_x, oscilan entre 5 y 10 µg/m³, inferiores a los valores límite establecidos por la Directiva 1999/30/CE (40 µg/m³ de NO₂ para protección de la salud humana y 30 µg/m³ de NO_x para la protección de ecosistemas).

Para el P99,79 de NO₂, solo se supera ligeramente el límite de 200 µg/m³ establecido por la Directiva 1999/30/CE ya mencionada, con un valor de 203 µg/m³, en una zona que se encuentra localizada al suroeste de la instalación, en el pueblo de Barajas.

En cuanto al SO₂, la mayoría de los valores de inmisión máximos horarios debidos al proyecto oscilan entre 8 y 10 µg/m³, localizándose el valor máximo (10,98 µg/m³) al noroeste y suroeste de la central. Este valor, sigue siendo muy inferior al límite de 350 µg/m³ establecido por la Directiva 1999/30/CE.

Se ha evaluado también el funcionamiento de la instalación con combustible auxiliar, en este caso únicamente se ha calculado la incidencia de SO₂, tomando como base de partida el funcionamiento de la central con gasoil durante todo el año, hipótesis muy alejada de la realidad. Con estas condiciones se estima una superación de los límites establecidos por la Directiva 1999/30/CE para el año 2005. Para evitar esta situación, en la condición 1.2.2 de esta declaración se limita el funcionamiento con gasóleo a situaciones de emergencia o fallo en el suministro de gas natural.

Comparando los valores de contaminación de fondo y los resultados del modelo el estudio de impacto ambiental considera escasa la influencia de las emisiones de la Planta en cuanto a SO₂ y partículas. Respecto al NO₂, con los datos aportados por la evaluación se estaría muy próximo al límite marcado por la Directiva 1999/30/CE para la protección de la salud (no superar los 200 µg/m³ NO₂ en más de 18 ocasiones al año). La zona afectada por estos valores se situaría al sur de la instalación, afectando al distrito de Barajas y en situaciones atmosféricas de calma con clase de estabilidad E/F, o bien, vientos medios en las direcciones dominantes y con atmósfera neutra.

El estudio de impacto ambiental propone como medidas correctoras de contaminación atmosférica, en el caso de que los niveles de inmisión

registrados por las estaciones de la red de control de calidad del aire del aeropuerto se obtengan valores superiores a los límites de protección de la salud que marca la Directiva 1999/30/CE se aplicará un Programa de Actuación en casos de Alerta. Dicho programa cuenta con tres etapas sucesivas:

1. Reducción de Grupos de Cogeneración en funcionamiento.
2. Disminución de concentración de contaminantes de las emisiones mediante variación de oxígeno en la combustión de los motores.
3. Instalación de catalizadores en el circuito de salida de los gases de escape de los motores (reducción de NO_x y CO).

En el condicionado de la declaración se matizan y complementan estas medidas correctoras considerando que debe actuarse reduciendo las emisiones cuando se alcancen los límites de protección de la salud, sin esperar a alcanzar los umbrales de alerta establecidos en la citada Directiva.

Con respecto a las emisiones de hidrocarburos (HC) de estos equipos, que son elevadas, se solicitó se aportase información complementaria respecto de la legislación que regula estas emisiones, los parámetros de emisión de estos equipos y los límites de inmisión para este contaminante.

Con respecto a la legislación sectorial que regula las emisiones de estas instalaciones, en España solo sería aplicable el Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972 de protección del ambiente atmosférico, sin embargo en esta disposición no se establecen límites para las emisiones de hidrocarburos (HC). Según la información aportada tampoco existe legislación en otros países europeos o comunidades autónomas que pudiese utilizarse como criterio técnico. Se menciona la TA-Luft alemana que establece un límite de 150 mg/Nm³ para emisiones de hidrocarburos sin metano (NMHC). También se indica que únicamente la Comunidad Autónoma de Cataluña ha legislado sobre este tipo de instalaciones, en el Decreto 319/1998, de 15 de diciembre, sobre límites de emisión para instalaciones industriales de combustión de potencia térmica inferior a 50 MWt e instalaciones de cogeneración, se establece un límite de 20 mg/Nm³ para emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVs) (expresado como COT). Sin embargo, según la información aportada, este límite se refiere a instalaciones que utilizan gases procedentes de instalaciones industriales pudiendo existir en estos COVs gases muy reactivos.

Con respecto a los límites de inmisión de hidrocarburos en la atmósfera, según la información aportada, el Decreto 833/1975, anteriormente citado, establece límites de inmisión de hidrocarburos (HC) de 280 mg/Nm³ de concentración media en 30 minutos y 140 mg/Nm³ de concentración media en 24 horas. En la UE no existe normativa específica. La US EPA fija un estándar de calidad del aire para los HC (sin metano) de 160 mg/Nm³ (tiempo medio de tres horas).

En relación con la evaluación efectuada cabe realizar las siguientes consideraciones:

En primer lugar la necesidad de garantizar el suministro energético al aeropuerto condiciona los equipos a instalar, motores duales que funcionen con gas natural y gasóleo, que generan mayores tasas de emisión que otros equipos alternativos. Por otro lado, la necesidad de garantizar este suministro justifica plenamente la necesidad de instalar estos equipos cuanto antes.

En segundo lugar, la seguridad del tráfico aéreo limita la altura de chimenea impidiendo mejorar la difusión de los contaminantes en la atmósfera.

Con la modelización efectuada, en situaciones atmosféricas desfavorables, podrían superarse los límites de calidad del aire con respecto a los óxidos de nitrógeno por lo que la instalación tendría que reducir carga en estas situaciones. Por lo que es muy probable (el estudio de impacto ambiental no cuantifica esta probabilidad) que la central no pueda funcionar con regularidad durante todo el año, sino que para evitar que se superen los límites de calidad del aire tendrá que reducir carga en diversas ocasiones.

No obstante, esta limitación a su funcionamiento podrá superarse reduciendo al máximo las emisiones de la central mediante la instalación de sistemas catalíticos de reducción de NO_x, CO y HC o aplicando otras estrategias para la reducción de la emisión de contaminantes, que contemplen globalmente la actividad y problemática del aeropuerto.

Con respecto a las emisiones de HC es de resaltar que si bien la legislación española no establece límites de emisión para este contaminante y que el límite de calidad del aire que establece el Decreto 833/75, no parece que pueda alcanzarse (si bien el estudio de impacto ambiental no ha evaluado esta posibilidad), la emisión de estos HC no está claramente estudiada ni su contribución en la formación de ozono en la atmósfera por lo que, como consecuencia de la vigilancia de la calidad del aire,

podiera resultar que la instalación no pudiese funcionar con carácter permanente. Por ello resulta necesario evaluar los efectos de este contaminante y probablemente reducir sus tasas de emisión. Para ello en el condicionado de la declaración se exige el seguimiento de sus emisiones y la evaluación de sus efectos.

Ruido

El proyecto constructivo garantiza que el nivel de ruido a 1 m de la pared de la sala de los grupos de cogeneración será de 65 dB(A). Los elementos exteriores del Edificio de Cogeneración darán conjuntamente 88 dB(A) a un metro de los mismos, mientras que las torres de refrigeración aportarán al nivel sonoro ambiental 89 dB(A). El valor medido en las proximidades del edificio más cercano, el NET, a 400 m, es menor que el autorizado por el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, y que establece los niveles de referencia en 65 dB(A) por el día y 55 dB(A) por la noche.

Plan de vigilancia

El programa de vigilancia ambiental tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones en relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos y proporcionar información acerca de su calidad y funcionalidad.

Programa de vigilancia durante la fase de construcción:

Establece medidas derivadas de un Sistema de Gestión Medioambiental y un Sistema de Calidad que permiten el control y vigilancia de los siguientes parámetros: la supervisión del acopio de materiales; el control de vertidos contaminantes al medio; la acreditación o garantía de la retirada de material de desecho y su vertido o almacenamiento en zonas controladas, prestando especial atención al vertido de aceites pesados procedentes de la maquinaria utilizada; el control de los niveles de ruido y de los niveles de emisión en la instalación durante las pruebas previas a la puesta en marcha; y la presencia de un arqueólogo durante los trabajos de excavación.

Programa de Vigilancia durante la fase de explotación:

Se realizarán como mínimo un control semestral de la salida de gases por la chimenea; un control semestral del efluente de la red de purgas del sistema de refrigeración antes de su vertido a la red de aguas negras y un control anual del nivel sonoro en el límite sur de la parcela.

BANCO DE ESPAÑA

17201

RESOLUCIÓN de 27 de agosto de 2002, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 27 de agosto de 2002, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	0,9774	dólares USA.
1 euro =	115,46	yenes japoneses.
1 euro =	7,4253	coronas danesas.
1 euro =	0,64000	libras esterlinas.
1 euro =	9,1340	coronas suecas.
1 euro =	1,4697	francos suizos.
1 euro =	85,40	coronas islandesas.
1 euro =	7,3805	coronas noruegas.
1 euro =	1,9473	levs búlgaros.
1 euro =	0,57349	libras chipriotas.
1 euro =	30,692	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	246,05	forints húngaros.
1 euro =	3,4525	litas lituanos.
1 euro =	0,5903	lats letones.
1 euro =	0,4141	liras maltesas.
1 euro =	4,0723	zlotys polacos.
1 euro =	32,477	leus rumanos.
1 euro =	226,6621	tolares eslovenos.
1 euro =	43,694	coronas eslovacas.
1 euro =	1.598.000	liras turcas.
1 euro =	1,7666	dólares australianos.
1 euro =	1,5154	dólares canadienses.
1 euro =	7,6236	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,0727	dólares neozelandeses.
1 euro =	1,7123	dólares de Singapur.
1 euro =	1.167,80	wons surcoreanos.
1 euro =	10,4103	rands sudafricanos.

Madrid, 27 de agosto de 2002.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.