

Código expediente	Empresa	Calificación anterior	Calificación modificada
SA/216/P07	<p><b>Zona de promoción económica de Castilla y León</b></p> <p><i>Salamanca</i></p> <p>«Hermanos Rodríguez Puerto, S. L.»</p>	<p>Inversión: 131.946.000 .....</p> <p>Subvenciones: 19.791.900 .....</p> <p>Empleo: 6 .....</p>	<p>158.492.000</p> <p>23.773.800</p> <p>8</p>
		<p>Orden 26-7-1994</p> <p>Inversión: 120.275.000 .....</p> <p>Subvenciones: 24.055.000 .....</p> <p>Empleo: 6 .....</p>	<p>160.229.000</p> <p>32.045.800</p> <p>8</p>
MA/248/P08	<p><b>Zona de promoción económica de Andalucía</b></p> <p><i>Málaga</i></p> <p>«Siemens Matsushita Components, S. A.»</p>	<p>Inversión: 697.175.000 .....</p> <p>Subvenciones: 104.576.250 .....</p> <p>Empleo: 0 .....</p>	<p>966.641.000</p> <p>144.996.150</p> <p>0</p>
		<p>Orden 13-3-1995</p> <p>Inversión: 697.175.000 .....</p> <p>Subvenciones: 104.576.250 .....</p> <p>Empleo: 0 .....</p>	<p>966.641.000</p> <p>144.996.150</p> <p>0</p>
BA/443/P11	<p><b>Zona de promoción económica de Extremadura</b></p> <p><i>Badajoz</i></p> <p>«Productos Tartáricos Internacional, S. L.»</p>	<p>Inversión: 957.350.000 .....</p> <p>Subvenciones: 344.646.000 .....</p> <p>Empleo: 32 .....</p>	<p>594.085.000</p> <p>201.988.900</p> <p>22</p>
		<p>Orden 26-7-1994</p> <p>Inversión: 957.350.000 .....</p> <p>Subvenciones: 344.646.000 .....</p> <p>Empleo: 32 .....</p>	<p>594.085.000</p> <p>201.988.900</p> <p>22</p>
CS/138/P12	<p><b>Zona de promoción económica de la Comunidad Valenciana</b></p> <p><i>Castellón</i></p> <p>«Tilesa, S. A.»</p>	<p>Inversión: 121.877.000 .....</p> <p>Subvenciones: 9.750.160 .....</p> <p>Empleo: 0 .....</p>	<p>100.561.000</p> <p>8.044.880</p> <p>0</p>
		<p>Orden 25-5-1995</p> <p>Inversión: 121.877.000 .....</p> <p>Subvenciones: 9.750.160 .....</p> <p>Empleo: 0 .....</p>	<p>100.561.000</p> <p>8.044.880</p> <p>0</p>

**8241** RESOLUCION de 8 de abril de 1996, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número de reintegro de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 1, 2, 3 y 5 de abril de 1996, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 1, 2, 3 y 5 de abril de 1996, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 1 de abril de 1996:

Combinación ganadora: 45, 28, 26, 20, 27, 8.  
 Número complementario: 4.  
 Número del reintegro: 3.

Día 2 de abril de 1996:

Combinación ganadora: 45, 34, 33, 18, 1, 4.  
 Número complementario: 29.  
 Número del reintegro: 9.

Día 3 de abril de 1996:

Combinación ganadora: 49, 22, 37, 1, 25, 3.  
 Número complementario: 33.  
 Número del reintegro: 5.

Día 5 de abril de 1996:

Combinación ganadora: 5, 19, 14, 11, 23, 32.  
 Número complementario: 24.  
 Número del reintegro: 0.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 15, 16, 17 y 19 de abril de 1996, a las veintidós quince horas, en

el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 8 de abril de 1996.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**8242** RESOLUCION de 10 de abril de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas (Madrid).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su reglamento de ejecución aprobado por 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 a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Aviación Civil remitió, con fecha 14 de junio de 1993 a la antigua Dirección General de Política Ambiental una memoria-resumen del mencionado proyecto para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Proyecto, a desarrollar en tres etapas, tiene como finalidad principal según Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), promotor del

mismo, ampliar las instalaciones del actual aeropuerto de Barajas con el fin de alcanzar la plena utilización del sistema aeroportuario, en el que su campo de vuelos queda ampliado con una nueva pista. Con ello se logra una capacidad máxima estimada de 1.200 operaciones diarias de despegue y aterrizaje de aviones, con un movimiento anual de pasajeros del orden de 40 millones.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 1 de octubre de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Aviación Civil de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El estudio de Impacto Ambiental fue elaborado por el promotor AENA y sometido al trámite de Información Pública por la Dirección General de Aviación Civil mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 11 de junio de 1994 en cumplimiento con lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 18 de octubre de 1994, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental, y el expediente de información pública.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

Visto el referido expediente por la Dirección General de Política Ambiental, y las alegaciones presentadas, se requirió al promotor, a través del órgano sustantivo, para que ampliase la documentación referente al Estudio de Impacto Ambiental.

La importancia de las nuevas informaciones contenidas en las denominadas adendas al Estudio de Impacto Ambiental, hizo que las mismas fueran sometidas también a información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 26 de septiembre de 1995.

La Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, el nuevo expediente de información pública, comenzando en noviembre de 1995 por el envío de las alegaciones recibidas dentro del plazo, pasando por la elaboración en diciembre del mismo año de un informe acerca de dichas alegaciones, y concluyendo en febrero de 1996 con el traslado a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental del preceptivo informe de la Abogacía del Estado.

Un resumen de las alegaciones presentadas en las informaciones públicas, de las contestaciones a las mismas dadas por el promotor a través del órgano sustantivo, y del dictamen que sobre éstas formula la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, se incluye en el anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas (Madrid).

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que el proyecto que se propone puede ser una solución ambientalmente viable si el promotor, AENA, cumple con lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental y su documentación complementaria, en lo que no se oponga a la presente declaración y si se cumplen, además, las siguientes condiciones:

1. Nuevos escenarios de demanda: Alternativas de localización: Esta declaración de impacto ambiental se emite considerando el año 2010 como horizonte previsible de saturación de la ampliación del aeropuerto de Barajas contemplada en el proyecto que se examina y, por tanto, se refiere exclusivamente a las actuaciones necesarias de infraestructura, esencialmente, la ampliación del campo de vuelos mediante una nueva pista, adicional a las dos existentes hoy, así como a las infraestructuras de apoyo, las dotaciones logísticas y los esquemas básicos de operación aeroportuaria que permitan, con las técnicas disponibles de gestión aeroportuaria, alcanzar un máximo estimado de 1.200 operaciones diarias de despegue y aterrizaje y un movimiento anual de, aproximadamente, 40 millones de pasajeros.

Cualquier otra necesidad de infraestructura aeroportuaria motivada por que se superen las previsiones de demanda establecidas en el proyecto hasta el año 2010 y que, por tanto, genere la necesidad de nuevas actuaciones, adicionales a las especificadas en el proyecto hasta esa fecha o, no superándose dichas previsiones, resulte necesaria más infraestructura aeroportuaria después del año horizonte 2010, exigirá que, con anterioridad a cualquier decisión vinculante, se inicie un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental en el que el promotor, AENA, obligatoriamente, tendrá que presentar alternativas de nuevas localizaciones aeroportuarias, sustanciales, razonables y económicamente viables internalizando las externalidades ambientales y sociales que de una eventual nueva ampliación y de tales nuevas localizaciones se deriven.

En previsión de estas eventualidades, la autoridad sustantiva competente, la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con el promotor, deberá revisar y actualizar la planificación existente a partir del escenario año 2010 y completarla cuanto antes mediante el inicio de estudios complementarios de ésta, y de estudios de planeamiento de nuevas localizaciones aeroportuarias, en los que tendrá en cuenta, al nivel necesario, desde su inicio y a lo largo de todo el proceso de planificación, junto a los condicionantes técnicos y económicos, los condicionantes ambientales y sociales, de forma que pueda establecerse con objetividad y rigor la comparación entre una eventual ampliación posterior del aeropuerto y las posibles alternativas de relocalización del mismo con tiempo suficiente para que, si la demanda lo requiere y las circunstancias lo aconsejan, resulte posible, en su caso, acometer la construcción de un nuevo aeropuerto con la suficiente antelación al momento en que se alcance la saturación de la ampliación objeto de esta declaración.

Dichos estudios deberán estar concluidos en el plazo de tres años.

2. Condiciones relativas al ruido producido por la operación aeroportuaria.

##### 2.1 Medidas correctoras de ruido.

2.1.1 Medidas de aislamiento acústico: Se elaborará y aprobará en el plazo de un año y, se ejecutará en el plazo máximo de seis años, ambos a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, un Plan de Aislamiento Acústico (PLAN) contra el ruido producido por las aeronaves, de las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas  $Leq(7-23)65dB(A)$  y/o  $Leq(23-7) 55dB(A)$ , en configuraciones norte y/o sur, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación «NBE-CA-88, condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Para ello, considerando como referencia inicial los planos «Zonas de afección. Escenario año 1994»; «Zonas de afección. Escenario, año 2000» y «Zonas de afección. Escenario Año 2010» elaborados por el CEDEX que se adjuntan como anexo IV a esta declaración, el promotor, en colaboración con los Ayuntamientos afectados, realizará los estudios necesarios, con el detalle y a la escala adecuados que incluyan, tanto las mediciones precisas del ruido y el censo y las tipologías de las viviendas que, por cada núcleo de población, se encuentran hoy afectadas o puedan resultar afectadas, en los escenarios año 2000 y año 2010 por niveles equivalentes de presión sonora superiores a  $Leq(7-23)65dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)55dB(A)$  en configuración norte y/o sur, por tramos de  $5dB(A)$  hasta el nivel máximo equivalente de ruido medido hoy, o esperable en los citados escenarios, como las correspondientes medidas de insonorización a llevar a cabo.

Las medidas de aislamiento acústico de las viviendas, a realizar en función de la tipología de vivienda y del nivel de exposición sonora de la zona en las que éstas estén situadas, se ajustarán a las directrices mínimas contenidas en el anexo V a esta declaración, directrices que habrán de ser técnicamente ampliadas, pormenorizadas y concretadas a nivel de proyectos ejecutables de referencia, en el Plan.

El Plan se circunscribirá a las viviendas construidas o que hayan obtenido la licencia de obra, con anterioridad a la fecha de publicación de la presente declaración.

El Plan, que deberá contar preceptivamente con los informes del Instituto de Acústica Torres Quevedo del CSIC, del CEDEX y de la Dirección General de Urbanismo y Vivienda, así como con el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, deberá de ser aprobado por la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, con carácter previo a su ejecución.

La ejecución material del Plan, durante su marco temporal, se ajustará, por este orden, a las siguientes prioridades:

1. Viviendas situadas dentro de la zona delimitada por las isófonas de  $Leq(7-23)65dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)55dB(A)$  en la situación actual y que continuarán estándolo en los escenarios, años 2000 y 2010.

2. Viviendas situadas dentro de la zona delimitada por las isófonas Leq(7-23)65dB(A) y/o Leq(23-7)55dB(A) en la situación actual, que continuarán estándolo en el escenario año 2000, pero no en el escenario año 2010.

3. Viviendas no situadas en la actualidad dentro de la zona delimitada por las isófonas Leq(7-23)65dB(A) y/o Leq(23-7)55dB(A), pero que sí estarán dentro de la zona delimitada por estas isófonas en el escenario año 2000, no estando, por contra dentro de la zona delimitada por las mismas isófonas, en el 2010.

Dentro de cada una de las categorías anteriores, la prioridad se establecerá a su vez:

- 1': Configuración norte.
- 2': Configuración sur.

A su vez, en cada una de las subcategorías anteriores, la prioridad será:

- 1'': Viviendas situadas entre las isófonas Leq(7-23)(80-85)dB(A) y/o Leq(23-7)(70-75)dB(A).
- 2'': Viviendas situadas entre las isófonas Leq(7-23)(75-80)dB(A) y/o Leq(23-7)(65-70)dB(A).
- 3'': Viviendas situadas entre las isófonas Leq(7-23)(70-75)dB(A) y/o Leq(23-7)(60-65)dB(A).
- 4'': Viviendas situadas entre las isófonas Leq(7-23)(65-70)dB(A) y/o Leq(23-7)(55-60)dB(A).
- 5'': En su caso, viviendas situadas entre las isófonas Leq(7-23)(60-65)dB(A) y/o Leq(23-7)(50-55)dB(A).

A su vez, dentro de cada una de las sub-subcategorías anteriores la prioridad se establecerá:

- 1''' Vivienda tipo T-0.
- 2''' Vivienda tipo B-0.
- 3''' Vivienda tipo C-0.
- 4''' Vivienda tipo U-0.
- 5''' Vivienda tipo T-1.
- 6''' Vivienda tipo B-1.
- 7''' Vivienda tipo C-1.
- 8''' Vivienda tipo U-1.

AENA, en coordinación con la Comisión de Gestión del Plan, que se crea por la condición 2.3 de la presente declaración, realizará todas las actuaciones a su alcance tendentes a asegurar que, con carácter previo a la puesta en operación de la nueva pista, se han aprobado y realizado los proyectos individualizados para que, al menos, las solicitudes de obras de aislamiento acústico correspondientes a las viviendas afectadas por las diferentes combinaciones de las categorías 1, 2 y 3; 1' y 2'; 1'', 2'' y 3'', y 1''' a 8''' puedan ser atendidas de acuerdo con lo establecido en esta declaración.

2.1.2 Modificación de rutas de salida: Para evitar el sobrevuelo a baja altitud por las poblaciones próximas al aeropuerto, en especial sobre San Fernando de Henares y Mejorada del Campo, ambas alineadas en el eje de la pista 15 y sobre todo, la primera de ellas, a escasa distancia del umbral de esta pista, las siguientes salidas normalizadas por instrumentos (SID) en configuración sur, actualmente vigentes:

Somosierra Uno Bravo (SMA 1B); Navas Uno Bravo (NV 51B); Kampo Uno Bravo (KAMPO 1B); Motas Uno Bravo (MOTAS 1B); Alval Uno Bravo (ALVAL 1B) y Castejón Uno Bravo (CJN 1B),

deberán ser modificadas por el órgano competente para ello, según la propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, incorporada al expediente examinado, a los seis meses de la publicación de esta declaración, de acuerdo con los siguientes criterios de la citada propuesta:

a) Aprovechar el nuevo sistema de referencia de navegación aérea del aeropuerto de Barajas, VOR/DME BRA, (radiobalizas dinámicas, medidores de distancia etc.) y las radioayudas existentes en sus proximidades para que, saliendo en rumbo de pista, definir una trayectoria con viraje a la izquierda que, volando por el radial (RDL) 140BRA, vaya directa al VOR/DME CPL, evitando así el sobrevuelo de Mejorada del Campo.

b) Llevar el punto de ruptura, que actualmente se encuentra sobre el punto fijo LMA, a un nuevo punto fijo (FIX) de referencia RDL 140/7.0 DREBRA y coordenadas geográficas 40° 23' 12" N; 3° 26' 58" W.

c) A partir de este nuevo punto:

Las salidas MOTAS 1B, ALVAL 1B y CJN 1B seguirán en el radial 140 BRA hasta el VOR/DME CPL. El resto de la salida quedará igual que la actual SID.

Las salidas SMA 1B Y NVS 1B, virarán a la derecha a rumbo 219° hasta ARGAS. El resto de la salida quedará como la actual SID.

La salida KAMPO 1B se efectuará vía el VOR/DME CPL en lugar de pasar por ARGAS como en la actualidad.

El Programa Operativo de Seguimiento y Control del Ruido comprobará la reducción real de los niveles de ruido equivalente, Leq, en los medidores de Mejorada del Campo y San Fernando de Henares.

Se prospeccionará la posibilidad de modificar otras rutas de modo que, sin comprometer el Margen de Franqueamiento de Obstáculos (MOC), se disminuya la zona habitada afectada por altos niveles de ruido.

2.1.3 Modificaciones y restricciones en las operaciones nocturnas: Se suprimirán en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, las operaciones de salida de aeronaves del capítulo II, entre las veinticuatro y las seis horas. A partir del año 2000, se suprimirán las operaciones de aeronaves capítulo II, entre las veintitrés y siete horas.

En el plazo de tres meses a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, la utilización de la «reversa» de los motores de las aeronaves como modo de frenado quedará restringida, entre las veintitrés y las siete horas, no pudiendo utilizarse en consecuencia, salvo en casos de estricta necesidad, por razones de seguridad, un empuje de reversa superior al mínimo (ralenti), durante el período antes citado, para efectuar salidas rápidas de las pistas de aterrizaje por la primera calle lateral.

Para evitar una incorrecta utilización de este modo de frenado en el aterrizaje, el piloto de la aeronave, deberá hacer una notificación escrita dirigida al Director del aeropuerto que explique, en su caso, las causas que han motivado su utilización. Tales notificaciones deberán ser registradas y remitidas a la Comisión de Vigilancia del Ruido a que se refiere la condición 2.5.3. El promotor, AENA, difundirá entre las compañías esta prescripción.

Asimismo, dentro del plazo de seis meses desde la publicación de la presente declaración, la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con AENA, justificará y establecerá la modificación posible de rutas de salidas nocturnas que, teniendo en cuenta la disminución del tráfico habitual a partir de las veintitrés horas, minimice la afeción sonora en los núcleos de población situados en el área de influencia del aeropuerto de Madrid-Barajas.

2.1.4 Otras medidas correctoras de ruido: En el plazo de seis meses a contar desde la publicación de esta declaración, el promotor elaborará los estudios precisos, incluyendo mediciones reales de ruido, y los proyectos de medidas correctoras necesarias para que el ruido derivado de las operaciones en las áreas de aparcamiento de aeronaves, de prueba de motores o de tránsitos terrestres de aeronaves, existentes o previstas, sea como máximo de Leq(7-23) 65dB(A) y Leq(23-7) 55dB(A), a 2 metros de las fachadas de las viviendas existentes en el exterior del aeropuerto, situadas más próximas a las referidas áreas.

Los proyectos de estas medidas correctoras serán sometidos a aprobación de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental y realizados, antes de la entrada en operación de la nueva pista.

2.2 Financiación del plan de aislamiento acústico de las viviendas: Se creará un fondo para la financiación del plan de medidas correctoras de aislamiento acústico de las viviendas, que podrá proveerse a partir de la tasa aeroportuaria actualmente vigente, mediante la diferenciación de una parte de la misma o, en su caso, el incremento de ésta y correspondiente diferenciación con carácter finalista de una parte de la tasa incrementada o, mediante la creación, también con carácter finalista, de una nueva tasa.

La parte proveniente en su caso, bien de la diferenciación de la tasa existente o del incremento y diferenciación finalista de ésta, o de una nueva tasa, se aplicará, eventualmente, a las compañías en función de unos baremos entre los que necesariamente se contemple el «capítulo» de la aeronave, la magnitud de su carga, el hecho de que las salidas o entradas se efectúen de día o de noche y el grado de cumplimiento de las salidas y entradas normalizadas por instrumentos, (SID y STAR) que se encuentren vigentes en cada período.

El promotor, AENA, en coordinación con la autoridad competente sustantiva, la Dirección General de Aviación Civil, iniciará los estudios económicos y legales necesarios, formulará las propuestas precisas y motivadas ante la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y adoptará las iniciativas correspondientes ante los órganos competentes de la Administración General del Estado con el objeto de que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico aplicable, pueda dictarse, en su caso, la disposición legal necesaria que permita la diferenciación de la tasa actual, o el incremento y diferenciación de ésta o el establecimiento de una nueva tasa, si es que se decide contemplar alguna de estas posibilidades, cuya aplicación requiere de norma legal habilitante.

En todo caso, el fondo se proveerá de las siguientes fuentes:

a) Con la aportación por el promotor, AENA, de 2.000 millones de pesetas, antes de transcurrido el primer año natural a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración y de, como mínimo, mil millones de pesetas anuales, cada uno de los años sucesivos hasta la finalización de las actuaciones de aislamiento acústico de las viviendas.

b) Con las aportaciones provenientes de los presupuestos de las diferentes administraciones públicas interesadas.

El tiempo máximo de ejecución del Plan establecido en la condición 2.1.1 de la presente declaración, podrá acortarse en base a las cantidades con que vaya proveyéndose el fondo, adicionales a la aportación mínima establecida para el promotor, a los estudios de detalle realizados para la elaboración del Plan, a los informes periódicos previstos en la condición 2.5.2 y a la eficacia de las medidas correctoras y preventivas.

2.3 Comisión de Gestión del plan de aislamiento acústico: Se crea por la presente declaración una Comisión de Gestión del plan constituida por dos representantes de la Dirección General de Aviación Civil, uno de los cuales ostentará la presidencia de la misma; un representante de cada uno de los Ayuntamientos en cuyos términos municipales haya viviendas dentro de la zona delimitada por las isófonas de  $Leq(7-23) 65dB(A)$  y/o  $Leq(23-7) dB(A)$  hoy o en el escenario año 2000; y un representante AENA que asumirá, con voz y voto, la Secretaría de la Comisión. La Comunidad Autónoma de Madrid, podrá designar a dos representantes en esta Comisión. La Comisión de Gestión del plan podrá acordar la integración en la misma de miembros de las organizaciones más representativas de los vecinos afectados y, en concreto, de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid.

La Comisión de Gestión del plan fijará el programa anual de actividades, administrará el fondo, aprobará las solicitudes de financiación de medidas de aislamiento de viviendas y librará a este fin, a través de AENA, los fondos a los solicitantes.

Su régimen de funcionamiento será acordado por los miembros de la propia Comisión y regulado por Resolución de la Dirección General de Aviación Civil.

Dependiente de la Comisión de Gestión del plan, se creará, antes de transcurridos dos meses a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, una Comisión Técnica que valorará las solicitudes de subvención, las informará y las elevará a la Comisión para su aprobación.

Los Ayuntamientos afectados recibirán las peticiones de subvención para obras de aislamiento acústico de viviendas, las informarán de acuerdo con las directrices y prioridades establecidas en el punto 2.1.1 de esta condición y las tramitarán a la Comisión de Gestión del plan.

La Comisión de gestión podrá formular a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, propuestas razonadas de revisión del Plan, elaboradas en base a los informes periódicos sobre el ruido a los que se refiere la condición 2.5.2.

Asimismo, si la práctica lo hiciera necesario, la Comisión de Gestión del plan podrá presentar a aprobación de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental propuestas debidamente justificadas de modificación de las directrices y prioridades que se establecen en el punto 2.1.1 de esta condición.

La Comisión de Gestión del plan, excepcionalmente, podrá aprobar, a solicitud expresa de los afectados, debidamente informada y justificada por los Ayuntamientos, medidas compensatorias consistentes en la provisión de un nuevo domicilio en otra zona del mismo municipio, en condiciones equivalentes, a unidades familiares cuya vivienda esté sometida a niveles equivalentes de ruido producido por aeronaves, hoy y previsiblemente también en los escenarios de los años 2000 y 2010, superiores de  $Leq(7-23) 80dB(A)$  y/o  $Leq(23-7) 70dB(A)$ , y resulte técnicamente inviable su aislamiento acústico eficaz.

2.4 Medidas preventivas de planeamiento territorial y urbanístico contra el ruido: Las autoridades urbanísticas competentes, en el ámbito de sus responsabilidades, revisarán los planes urbanísticos vigentes, o en proceso de aprobación o de elaboración, que, a la publicación de esta declaración, contengan calificaciones de suelo urbanizable residencial, o previsiones en este sentido, bien dentro de las zonas limitadas actualmente por las isófonas de nivel de presión sonora  $Leq(7-23) 65dB(A)$  y/o  $Leq(23-7) 55dB(A)$ , o bien dentro de las zonas limitadas por las mismas isófonas en los horizontes años 2000 y 2010.

Esta calificación, dentro de las zonas señaladas, deberá modificarse, si las autoridades responsables del planeamiento territorial y urbanístico pretenden, de acuerdo con la presente declaración de impacto ambiental, que el número de ciudadanos afectados por ruido disminuya.

Cada dos años, en base a los informes que preceptivamente deberá elaborar AENA según lo establecido en la condición 2.5.2 de la presente declaración, la Comisión de Vigilancia del Ruido informará a las autoridades regionales y municipales, responsables del planeamiento territorial

y urbanístico quienes, a la vista de las mejoras que se vayan obteniendo con el problema del ruido, podrán proceder, en su caso, a modificar nuevamente la calificación del suelo mediante los correspondientes instrumentos previstos en la Ley y Reglamento del Suelo y en las disposiciones Regionales de Ordenación Territorial aplicables.

#### 2.5 Seguimiento, control y vigilancia del ruido aeroportuario.

2.5.1 Programa operativo de seguimiento y control del ruido: En el plazo de tres meses, desde la fecha de publicación de la presente declaración el promotor, AENA, deberá diseñar un programa operativo de seguimiento y control del ruido basado en red de medidores en continuo del ruido actualmente instalada, que se completará en su caso si resulta necesario, y en el sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias reales, también actualmente instalado en Barajas.

2.5.2 Informes periódicos sobre el ruido: El promotor, AENA, en base a la red y sistema referidos, producirá trimestralmente un informe que contenga esencialmente los niveles de ruido equivalente registrados, en formato alfanumérico y gráfico así como las situaciones permanentizadas por aeronave, vuelo y compañía, de los procedimientos de salida y entrada normalizados por instrumentos (SID Y STAR), vigentes en cada momento.

Un resumen de dicho informe, en el que conste como mínimo el grado de cumplimiento por cada compañía aérea de las salidas y entradas normalizadas por instrumentos, se ofrecerá al público usuario del aeropuerto en paneles informativos situados en, al menos, dos lugares de máximo tránsito.

Asimismo, AENA elaborará cada dos años un informe sobre el estado real y los avances producidos en su caso, en relación con el ruido aeroportuario y la eficacia de las medidas preventivas y correctoras aplicadas.

Los informes serán remitidos por AENA, a la Comisión de Vigilancia del Ruido Aeroportuario y a los miembros de la Comisión de Gestión del PLAN y, en todo caso, serán públicos.

2.5.3 Comisión de Vigilancia del Ruido: Se constituye desde la fecha de publicación de la presente declaración, una Comisión de Vigilancia del Ruido producido por la operación del aeropuerto de Barajas formada por representantes de las Direcciones Generales de Información y Evaluación Ambiental y de Aviación Civil, cuyas funciones básicas serán:

Recibir y aprobar en su caso los informes trimestral y bianual elaborados por AENA.

Proponer a la autoridad aeroportuaria competente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con la audiencia de AENA, modificaciones de operación.

Informar al conjunto de las administraciones públicas interesadas.

Proponer a la autoridad competente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente sanciones a las compañías que incumplan lo que se establece en la presente declaración.

#### 3. Otras condiciones.

3.1 Prevención de accidentes y medidas de actuación en emergencia: Se revisará el plan de emergencia interior del aeropuerto de Madrid-Barajas, teniendo en cuenta, tanto la ampliación del recinto aeroportuario, como el incremento del número de operaciones previsto y en su caso las modificaciones de las rutas normalizadas de entrada y salida (SID Y STAR). Se revisarán consecutivamente los supuestos de riesgo, la evaluación del mismo y las medidas, medios y organización que serán necesarios en situaciones de emergencia.

Esta revisión del plan de emergencia interior del aeropuerto, deberá coordinarse con la revisión que, por este motivo precisen en su caso, tanto los Planes Municipales de Emergencia de protección Civil, como el Plan Territorial de Emergencia de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, que deberá ser homologado nuevamente, si ello resulta necesario, por la Comisión Nacional de Protección Civil.

En estas revisiones de los planes de emergencia se tendrá en cuenta lo establecido por el R.D. 886/1988 sobre la prevención de accidentes mayores en determinadas actividades industriales, sus modificaciones y normas de desarrollo (Real Decreto 952/1990 de 29 de junio y Resolución de 30 de enero de 1991 de la Subsecretaría del Ministerio del Interior y demás normas aplicables), en lo que se refiere a los almacenamientos de combustible existentes, su modificación y ampliación por motivo del incremento del número de operaciones previsto y su eventual cambio de ubicación en orden a la protección de la población, del medio ambiente y de los bienes así como a la seguridad y la protección de la salud de las personas en el lugar de trabajo.

Las acciones técnicas y los actos administrativos, necesarios para la aprobación del nuevo plan de emergencia interior, de su nueva interfase con los planes de los municipios afectados y con el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, así como la eventual modi-

ficación de éstos y, en su caso la nueva homologación de este último por la Comisión Nacional de Protección Civil, deberán haberse producido con anterioridad a la puesta en operación de la nueva pista.

La población potencialmente afectada deberá ser informada, antes de la citada fecha, según lo prevenido en la Ley 2/1985 de Protección Civil, en los planes de emergencia citados y en el anexo C (anexo VI) del Real Decreto 952/1990 de 29 de junio.

3.2 Protección de la calidad de las aguas y del dominio público hidráulico: Todas las aguas residuales serán tratadas en una estación depuradora, a fin de conseguir que sus parámetros se ajusten a los objetivos de calidad de aguas del río Jarama en el tramo de río en que se vierten.

Asimismo, y con el mismo objetivo, todas las aguas pluviales o de otra naturaleza, que se recojan y/o utilicen en las zonas de movimiento, aparcamiento y reparación de aeronaves se recogerán y tratarán en una estación separadora de hidrocarburos, aceites, grasas u otros materiales catalogados como residuos industriales.

Se diseñarán y ejecutarán medidas para evitar la intrusión en el río Jarama y sus arroyos vertientes, de contaminantes provenientes de la operación del aeropuerto o de posibles incidentes.

Los Arroyos de la Vega, Valdebeba y las Zorreras, serán encauzados exclusivamente en la zona afectada por la nueva pista de vuelo y en su caso por las edificaciones de la nueva terminal aérea, siguiendo en todo las indicaciones ya formuladas por la Confederación Hidrográfica del Tajo, junto a las que pueda dictar antes del comienzo de las obras.

3.3 Vertederos para sobrantes de tierras: La zona de vertidos de los excedentes del movimiento de tierras, que suponen más de 14 millones de metros cúbicos, se situará de manera que no se cambien las características hidráulicas de los cauces, ni puedan afectar directa o indirectamente por escorrentía, erosión o lixiviación de cualquier tipo, al río Jarama, ni a sus arroyos tributarios.

Se estudiará la ubicación, en base a este condicionado, con el análisis medioambiental correspondiente; se obtendrán las debidas autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo, y se remitirá todo ello a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de comenzar a verter las tierras sobrantes, para dictamen de idoneidad ambiental.

3.4 Recuperación ambiental e integración paisajística: Se redactará un proyecto de recuperación ambiental con objeto de remodelar las áreas degradadas y conseguir la integración paisajística de las áreas afectadas por las obras, y en especial las proximidades de la nueva pista de vuelo y zonas de vertido de sobrantes.

Las acciones de recuperación ambiental se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las obras de construcción. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

3.5 Seguimiento y vigilancia: El promotor, redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta condición número 3 de la presente declaración.

En el mismo se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirán los informes, frecuencia y periodo de emisión en que han de remitirse a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental.

El programa incluirá:

Descripción de las medidas correctoras realmente ejecutadas a que hace referencia el último párrafo de la condición 2.1.1.

Descripción de las medidas de protección de la calidad de las aguas y del dominio público hidráulico, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.3.

Descripción de las medidas, realmente ejecutadas, de recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por la obra, a que se refiere la condición 3.4.

Antes de la emisión del acta de recepción definitiva de las obras:

Informe sobre el estado de las áreas en recuperación a que se refiere la condición 3.2.

Trimestralmente y desde la puesta en operación de la nueva pista:

Datos de la red de medidores de contaminación atmosférica.

3.6 Documentación adicional: La Dirección General de Aviación Civil remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción de la ampliación, o en su caso, de cada uno de los proyectos constructivos en que dicha ampliación se descomponga, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación, de las prescripciones que se establecen en la presente declaración, según corresponda en cada caso,

y un informe sobre el contenido, resultado y/o justificación de las evaluaciones, proyectos y medidas siguientes:

Evaluación del impacto acústico y proyecto de medidas correctoras a que hace referencia el último párrafo de la condición 2.1.1.

Proyectos de depuradora y separadora así como de las medidas de protección de la calidad del agua y del dominio público hidráulico a que hace referencia la condición 2.3.

Proyecto de ubicación y restauración de vertederos con su correspondiente análisis medioambiental, al que hace referencia la condición 3.3, que deberá licitarse junto con la nueva pista. En su caso, el referido proyecto deberá ser modificado, incluso con posterioridad a su adjudicación definitiva, si en las autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo y/o en el dictamen de idoneidad ambiental de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, a los que también hace referencia la condición 3.3, así se estableciera.

Proyecto de las medidas para la recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 3.4.

Programa de seguimiento y vigilancia ambiental a que se refiere la condición 3.5.

Adicionalmente se remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la entrada en operación de la nueva pista, el análisis de evaluación de riegos de los depósitos de carburantes, y en su caso, nueva ubicación de estos; plan de emergencia modificado con la aprobación del órgano competente, certificado del órgano competente, de que se han realizado las modificaciones necesarias en la interfase y en los planes de Emergencia Municipales y Territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid. En su caso, resolución de nueva homologación de éste por la Comisión Nacional de Protección Civil.

3.7 Financiación de las medidas correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el apartado «3, otras condiciones» de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliegos de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 10 de abril de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas en relación con el proyecto

#### Relación de respuestas recibidas

Asociación Ecologista «Amigos de la Tierra».  
Ayuntamiento de Madrid. Área de Medio Ambiente.  
Delegación del Gobierno en Madrid. Gabinete Técnico.  
Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid.  
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama.  
Consejerías de Política Territorial, Transportes y Economía de la Comunidad Autónoma de Madrid.  
Confederación Hidrográfica del Tajo. MOPTMA.  
Instituto de Acústica. CSIC.  
Ayuntamiento de Coslada.  
Ayuntamiento de San Fernando de Henares.  
Instituto Tecnológico Geominero de España.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas, se resumen a continuación:

a) No debe considerarse, en el Estudio de Impacto Ambiental que se realice, la retirada de aeronaves del capítulo II como una medida correctora del impacto acústico.

b) Los distritos de Barajas y Alameda de Osuna, así como parte de los términos municipales de Coslada y San Fernando de Henares estarían sometidos a exposición de ruido mayor a 30 NEF.

c) Se requiere la cuantificación de los impactos sobre la calidad del aire.

d) El estudio debería incluir un examen de las distintas alternativas técnicamente viables y una justificación de la solución adoptada.

e) La descripción del proyecto debería incluir todas las actuaciones e infraestructuras previstas.

f) El estudio acústico debería incluir las operaciones de las aeronaves en tierra.

g) Se deben proporcionar registros de grabaciones radar de las operaciones realizadas, para conocer el cumplimiento de las trayectorias fijadas.

h) Debe darse un tratamiento adecuado al estudio de la fauna y flora que hay en la zona de ampliación y sus adyacentes.

i) Debe darse mayor información sobre las infraestructuras de transportes y comunicaciones asociadas al transporte aéreo.

j) Existen concesiones mineras de sepiolita en la zona de ampliación, que hacen necesaria la coordinación entre las obras de ampliación del aeropuerto y los planes de extracción de aquella.

k) Dada la proximidad del pueblo de Barajas al aeropuerto, se sugiere la realización de un estudio más detallado sobre los posibles efectos de la contaminación del aire en las zonas residenciales del mismo.

l) El cálculo de encauzamiento de los arroyos La Vega, Las Zorreras, Valdebebas, La Plata y San Blas deben hacerse con un período de retorno de quinientos años.

m) Debe sustituirse el uso del índice NEF, actualmente en desuso, por otros más modernos como el LDN.

n) Que se elimine la actual pista 01/36 y se utilicen exclusivamente la nueva pista y la actual 15/33; o bien se alejen las pista del municipio de Coslada.

ñ) Debe hacerse un análisis de riesgo de los movimientos de aeronaves en la fase de sobrevuelo de poblaciones.

## ANEXO II

### Características del proyecto

La totalidad del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas se llevará a cabo en tres etapas:

#### 1.ª etapa:

Nueva pista de vuelo, denominada 36T/18L, situada al norte del actual campo de vuelo con una longitud de 4.440 metros, y paralela a la pista 18/36. Su anchura será de 60 metros.

Calle de rodadura asociada a la anterior.

Dos calles de salida rápida y cuatro conexiones a la pista 36L.

Dos calles de rodadura, de 30 metros de anchura, que unirán la nueva pista con el actual área de movimiento, edificios terminales y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Explanación de parte de lo que constituirá la 2.ª etapa.

Reposición de servicios afectados:

Desvío de carretera de Alcobendas.

Desvío de carretera de Paracuellos del Jarama, que pasará bajo la nueva pista y calle de rodadura, con doble carril por sentido.

Desvío del resto de servicios afectados: líneas eléctricas, telefónica, Canal de Isabel II, colectores y vías pecuarias.

Encauzamiento y canalización de los arroyos Tía Martina, La Plata, Valdebebas, Los Zorreros y La Vega.

Camino de servicio perimetral, interior a los nuevos límites de propiedad.

Cerramiento de la nueva propiedad.

Otras obras de remodelación y de carácter menor.

#### 2.ª etapa:

Nuevo edificio terminal de 500 × 180 metros de tres plantas, y dique adosado a su fachada este, de 800 metros de largo y 40 metros de ancho. Nuevo aparcamiento para vehículos de 100.000 metros cuadrados y dos plantas.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves de 1.190 × 168 metros.

Edificio satélite este con sendas plataformas con dimensiones de 1.200 × 168 metros de ancho.

Comunicación mediante túnel del satélite este y edificio terminal.

#### 3.ª etapa:

Edificios satélite norte y sur, rectangulares de 8 a 6 metros de largo por 70 metros de ancho.

Plataformas para establecimiento de aeronaves de dimensiones aproximadas 890 × 168 metros.

Nueva torre de control y central eléctrica.

## ANEXO III

### Alegaciones de carácter ambiental presentadas en las Informaciones públicas

El número de alegaciones presentadas ha sido superior a 10.000. A continuación se expone un resumen las mismas, clasificadas por asuntos de análogo contenido:

Se cuestiona la localización de la actuación.

No hay análisis de alternativas, desde el punto de vista medio ambiental, de los diferentes planteamientos de la nueva pista.

El estudio de alternativas sobre diferentes disposiciones de la pista de vuelo no se ha hecho con la profundidad dada al de la solución que se propone.

El estudio presentado se limita a la nueva pista.

La documentación presentada en la 2.ª información pública no se adapta a las normas del Real Decreto 1131/1988.

No se somete a la ordenanza municipal.

La identificación de impactos es incompleta. Las medidas correctoras resultan escasas, ambiguas e insuficientemente desarrolladas.

El estudio de impacto ambiental debe contemplar el desarrollo total del aeropuerto.

Contradicción entre la descripción del proyecto contenida en el estudio presentado en 1994 frente al presentado en 1995.

Los impactos son críticos y no moderados sobre la fisiografía, suelo, ecosistemas, productividad agrícola y fauna.

Gran movimiento de tierras. Se solicita la retirada de la prevista zona de vertido en el término de Alcobendas.

Se impacta sobre áreas naturales protegidas.

Contaminación de las aguas durante la fase de obras.

No existe un sistema de detección de posibles fugas de hidrocarburos.

El estudio de impacto ambiental pasa por alto la Ley sobre Vertidos Industriales de la Comunidad Autónoma de Madrid (Ley 10/1993).

Sólo se han realizado mediciones directas de CO<sub>2</sub>, y no de los demás gases.

Debe aumentarse el número de estaciones de contaminación atmosférica.

Se cuestionan los datos y mediciones efectuados recogidos en el estudio de AENA.

El estudio acústico del CEDEX es más fiable y está mejor estructurado.

Discrepancia sobre la consideración día entre las ocho y las veintidós horas y noche veintidós y ocho horas, frente a los de AENA: siete-veintitrés horas día y veintitrés-siete horas noche.

Que se tengan en cuenta los valores del Leq. max. y no los del Leg. continuo equivalente.

Se tendrá que tener en cuenta determinadas tolerancias en las trayectorias para determinar las huellas del ruido.

El número de afectados es de 500.000.

Discrepancia entre la primera estimación de afectados (13.000) y los datos de la segunda (157.000 CN y 164.000 CS).

No se tiene en cuenta el retraso en la modernización de la flota (pasa del capítulo 2 al 3).

Sólo se ha considerado el ruido aeronáutico, y no el producido por la actividad propia del aeropuerto y por el tráfico rodado en el entorno del aeropuerto.

Los planes urbanísticos se van a ver supeditados al aeropuerto.

El EIA carece de un estudio de riesgo de accidentes, ni cuantificación de los mismos de manera que se incumplen el Real Decreto 88/1988.

Falta de estudios de riesgos propios de la actividad aeroportuaria, tales como: Accidentes aeronáuticos, accidentes en los depósitos de combustible.

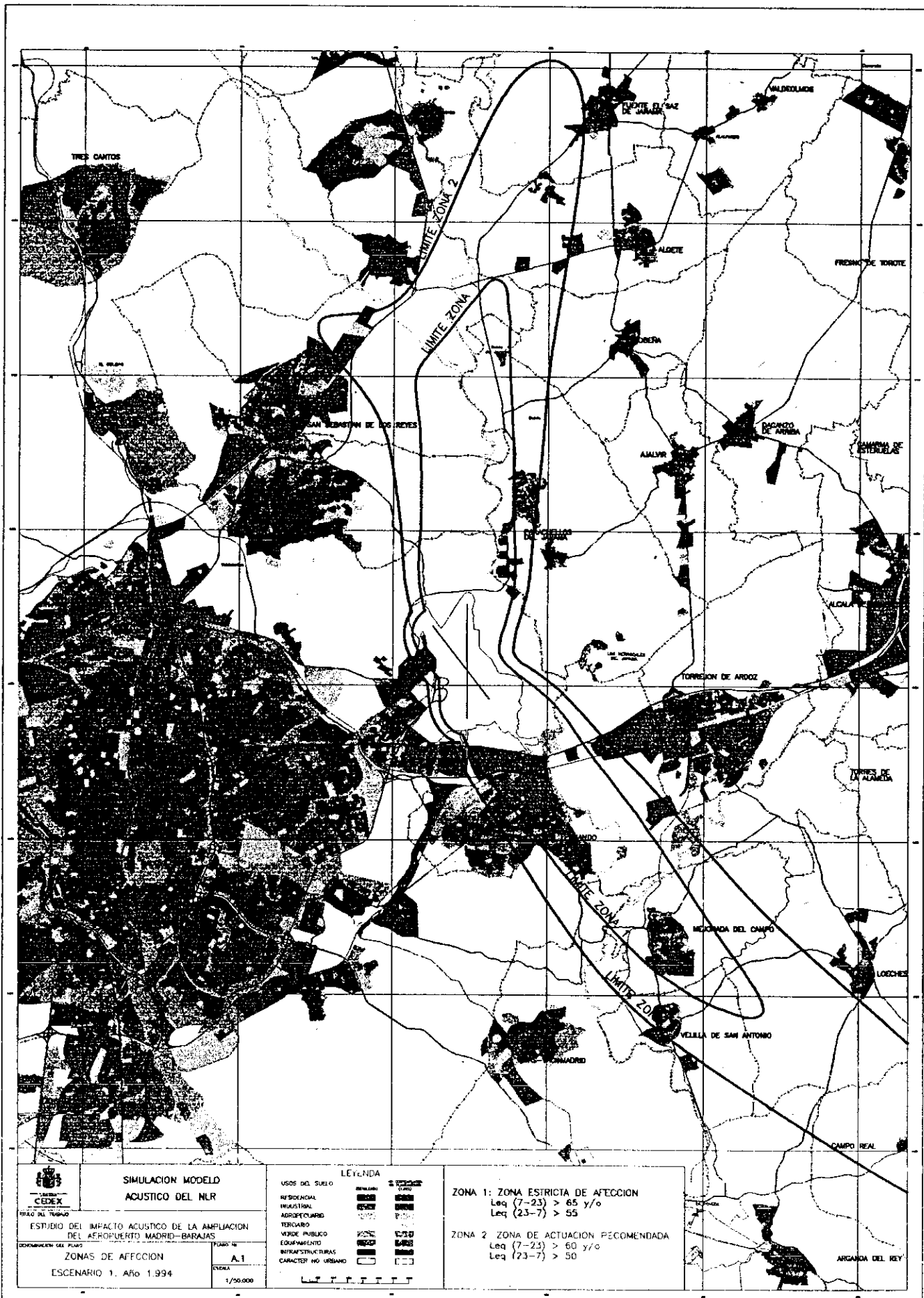
Debe crearse una Comisión de Vigilancia (AENA, Agencia de Medio Ambiente de Madrid, Ayuntamientos afectados y asociaciones ciudadanas).

Faltan los preceptivos planes de emergencia y su homologación por los Ayuntamientos afectados.

Las medidas correctoras son genéricas y no concretas.

El plan de vigilancia no ofrece garantías y no se contemplan sanciones por incumplimientos.

ANEJO IV (1)



ANEJO IV (2)



**CEDEx**

**SIMULACION MODELO ACUSTICO DEL NLR**

ESTUDIO DEL IMPACTO ACUSTICO DE LA AMPLIACION DEL AEROPUERTO MADRID-BARAJAS

ZONAS DE AFECTACION

ESCALA 1:2000

**LEYENDA**

USOS DEL SUELO	USOS DEL SUELO	USOS DEL SUELO	USOS DEL SUELO
RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	AGROPECUARIO	TERCIARIO
VERDE PUBLICO	EQUIPAMIENTO	INFRAESTRUCTURAS	CARACTER NO URBANO

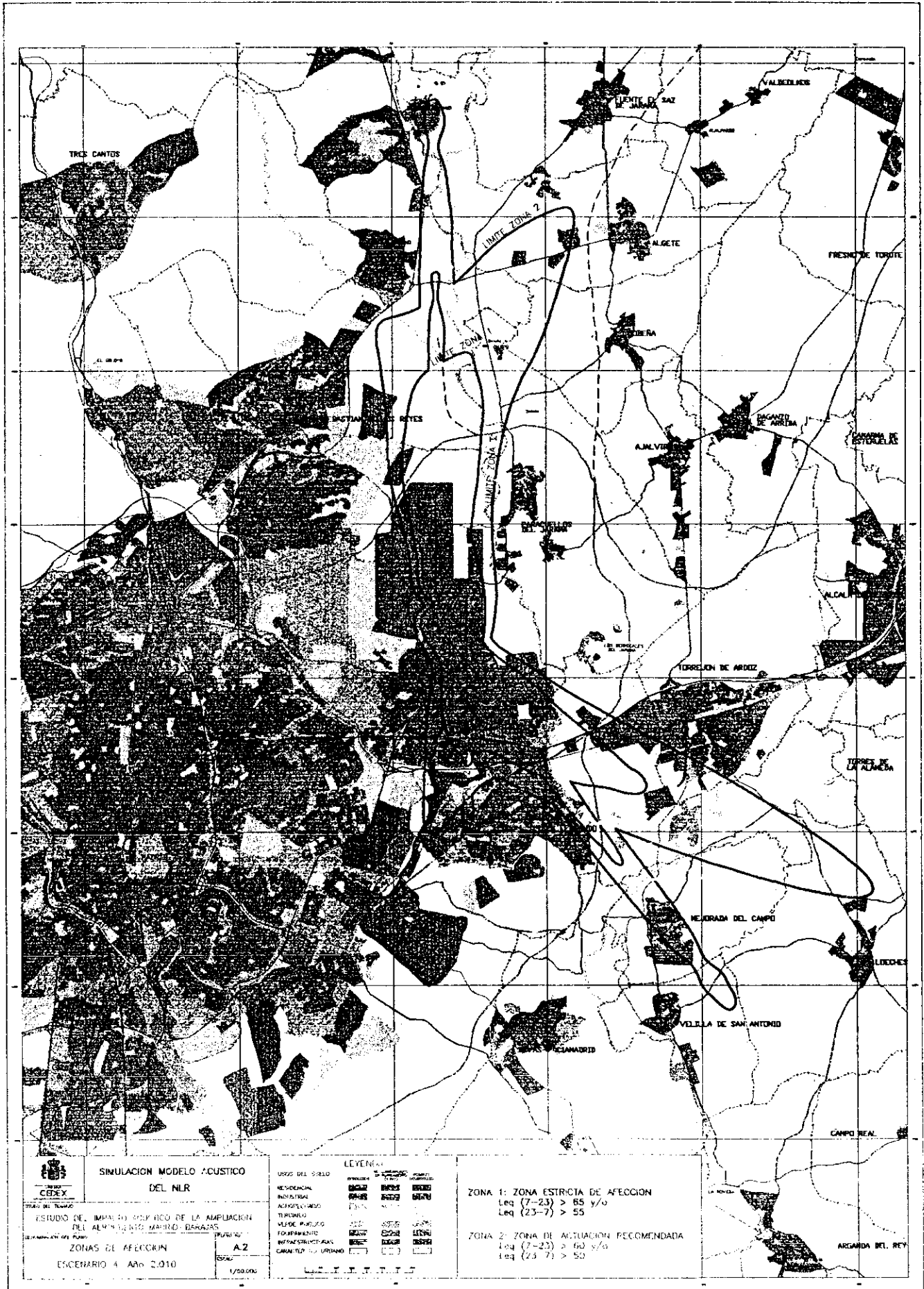
**ZONA 1: ZONA ESTRICTA DE AFECTACION**  
 Leq (7-23) > 65 y/o  
 Leq (23-7) > 55

**ZONA 2: ZONA DE ACTUACION RECOMENDADA**  
 Leq (7-23) > 60 y/o  
 Leq (23-7) > 50

ARGANDA DEL REY



A N E J O I V ( 3 )



**CITE X**

**SIMULACION MODELO ACUSTICO DEL NL**

ESTUDIO DEL IMPACTO ACUSTICO DE LA AMPLIACION DEL ALMAGRE MARINO BARAJAS

ZONAS DE AFECTACION

ESCA: A.2

ESCALA: 1/250.000

**LEYENDA**

USOS DEL SUELO	INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL
INDUSTRIAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL

**ZONA 1: ZONA ESTRICTA DE AFECTACION**  
 Leq (7-23) > 65 y/o  
 Leq (23-7) > 55

**ZONA 2: ZONA DE ACTUACION RECOMENDADA**  
 Leq (7-23) > 60 y/o  
 Leq (23-7) > 50

## ANEJO V

**Directrices mínimas para las medidas de aislamiento acústico de viviendas****1. Descripción de las viviendas y su comportamiento acústico**

Se considerarán como mínimo, cuatro familias o tipos de edificación en la zona afectada por la ampliación del aeropuerto.

Estas familias son:

C: Viviendas de casco antiguo (entre medianeras)

U: Vivienda unifamiliar (exento).

B: Bloque de pisos (exento).

T: Torre de pisos (exento).

Desde el punto de vista del comportamiento acústico, se dividirán las familias viviendas en dos, teniendo en cuenta que la normativa NBE-CA-81, les sea aplicable o no.

En los cálculos de aislamiento acústico de las superficies límite, se contemplarán como mínimo las cubiertas y fachadas, quedando para posteriores aproximaciones, a realizar en los estudios de detalle y correspondientes proyectos, cuya obligación se establece en la declaración de impacto ambiental, la incidencia de otras superficies como patios, huecos de ventilación, garajes, etc.

**1.1 Tipo vivienda C-0:**

Descripción: Vivienda de casco antiguo.

Características: Edificio de dos alturas entre medianeras.

Construcción: Antes de 1981 (no aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.2 Tipo vivienda C-1:**

Descripción: Vivienda de casco antiguo.

Características: Edificio de dos alturas entre medianeras.

Construcción: Después de 1982 (aplicable la norma NBE-CA-81). Casa rehabilitada o de nueva construcción.

**1.3 Tipo vivienda U-0:**

Descripción: Vivienda unifamiliar.

Características: Edificio de dos alturas exento.

Construcción: Antes de 1981 (no aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.4 Tipo vivienda U-1:**

Descripción: Vivienda unifamiliar.

Características: Edificio de dos alturas exento.

Construcción: Después de 1981 (aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.5 Tipo vivienda B-0:**

Descripción: Bloque de pisos.

Características: Edificio de hasta cinco alturas.

Construcción: Antes de 1981 (no aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.6 Tipo vivienda B-1:**

Descripción: Bloque de pisos.

Características: Edificio de hasta cinco alturas exento.

Construcción: Después de 1981 (aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.7 Tipo vivienda T-0:**

Descripción: Torre de pisos.

Características: Edificio de cinco a diez alturas exento.

Construcción: Antes de 1981 (no aplicable la norma NBE-CA-81).

**1.8 Tipo vivienda T-1:**

Descripción: Torre de pisos.

Características: Edificio de cinco a diez alturas exento.

Construcción: Después de 1981 (aplicable la norma NBE-CA-81).

**2. Niveles de impacto acústico**

En función de la situación geográfica, las viviendas se considerarán agrupadas en las siguientes zonas o ámbitos:

I. Zona de impacto alto: La banda de niveles de presión sonora considerada será la comprendida entre valores de  $Leq(7-23)(80-85)dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)(70-75)dB(A)$ .

II. Zona de impacto medio-alto: La banda de niveles de presión sonora considerada será la comprendida entre valores de  $Leq(7-23)(75-80)dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)(65-70)dB(A)$ .

III. Zona de impacto medio-bajo: La banda de niveles de presión sonora considerada será la comprendida entre valores de  $Leq(7-23)(70-75)dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)(60-65)dB(A)$ .

IV. Zona de impacto bajo: La banda de niveles de presión sonora considerada será la comprendida entre valores de  $Leq(7-23)(65-70)dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)(55-60)dB(A)$ .

V. Zona de actuación puntual: La banda de niveles de presión sonora considerada será la comprendida entre valores de  $Leq(7-23)(60-65)dB(A)$  y/o  $Leq(23-7)(50-55)dB(A)$ .

**3. Actuaciones y tratamientos acústicos****3.1 Para las viviendas tipo C-0:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas inclinadas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I, II, III.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II, III.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II, III.

**3.2 Para las viviendas tipo U-0:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas inclinadas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I, II, III.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II, III.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV. Actuación muy puntual en zona de impacto V.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II, III.

**3.3 Para las viviendas tipo B-0:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas planas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I, II.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II, III.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II, III.

**3.4 Para las viviendas tipo T-0:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas planas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I, II.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II.

**3.5 Para las viviendas tipo C-1:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas inclinadas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV y vidrios especiales en zona I.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II.

**3.6 Para las viviendas tipo U-1:**

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas planas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV y vidrios especiales en zona I.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II.

### 3.7 Para las viviendas tipo B-1:

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas planas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto II, III, y IV y vidrios especiales en zona I.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II.

### 3.8 Para las viviendas tipo T-1:

Cubiertas: Necesario tratamiento acústico de cubiertas planas (interior o exterior) para viviendas ubicadas en zonas de impacto I.

Fachadas:

Necesario tratamientos acústicos de paredes ciegas, con trasdosado interior o revestimiento exterior en zonas de impacto I, II.

Necesario tratamiento de ventanas (dobles vidrios con carpintería independiente) en zonas de impacto I, II, III, y IV y vidrios especiales en zona I.

Necesario sustitución de puertas en zonas de impacto I, II.

## 8243

*RESOLUCION de 26 de marzo de 1996, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista por carretera y agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco y se determinan el tribunal que ha de juzgarlas así como el lugar, fecha y horas de la celebración de los ejercicios.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y su Reglamento aprobado el 28 de septiembre de 1990, determinan que para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, de agencia de transporte de mercancías, de transitario y de almacenista-distribuidor será necesario acreditar previamente el cumplimiento del requisito de capacitación profesional, que se reconocerá a aquellas personas que, tras justificar la posesión de los conocimientos necesarios, superen las pruebas que se convoquen y sean provistas del correspondiente certificado, conforme desarrolla la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 7 de octubre de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 16).

Aunque en principio las normas citadas prevén que las convocatorias sean realizadas en sus territorios por las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las funciones delegadas por el Estado en la Ley Orgánica 6/1987, de 30 de julio, lo cierto es que, conforme en dicha Ley Orgánica se establece, la efectividad de las delegaciones en ella contempladas queda aplazada al cumplimiento de las previsiones sobre las transferencias de los medios personales y materiales que las mismas deben llevar aparejadas. Teniendo en cuenta que en la Comunidad Autónoma del País Vasco no se han llevado a cabo todavía las referidas transferencias, es preciso que en la misma la correspondiente convocatoria sea realizada por la Administración del Estado.

En su virtud, esta Dirección General, vista la solicitud del Gobierno Vasco, ha resuelto convocar pruebas de constatación de capacitación profesional para el ejercicio de actividades de transportista por carretera y de agencia de transporte de mercancías, de transitario y almacenista-distribuidor, con arreglo a las siguiente:

#### Bases

##### Primera. *Ambito de las pruebas.*

Se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, así como de la actividad de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

##### Segunda. *Ejercicios.*

Los ejercicios de que constarán las pruebas, su estructura y forma de calificación serán los establecidos en la Orden citada de 7 de octubre de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 16) sobre condiciones previas para el ejercicio de las actividades de transportistas y auxiliares y complementarias del transporte.

Los ejercicios que deben superar los aspirantes a la obtención del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte, en sus distintas modalidades, y actividades auxiliares y complementarias versarán sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo B de dicha Orden, en su correspondiente modalidad o grupo.

##### Tercera. *Solicitudes.*

Las solicitudes para tomar parte en las pruebas, debidamente cumplimentadas de conformidad con el modelo adjunto a esta Resolución, se presentarán en la Dirección General de Transportes del Gobierno Vasco, en el plazo de veinte días naturales a partir de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de esta convocatoria.

Las solicitudes deberán acompañarse de fotocopia del documento nacional de identidad y, en su caso, cuando se produzcan las circunstancias reglamentarias previstas que posibiliten el presentarse a las pruebas en lugar distinto de aquel en que el solicitante tenga su domicilio habitual, de los documentos acreditativos de dichas circunstancias, así como de los títulos o justificantes de la capacitación profesional que se tiene y que posibilita presentarse a otra prueba específica.

##### Cuarta. *Tribunal calificador.*

El tribunal que juzgará las pruebas está compuesto por las siguientes personas:

##### Tribunal titular:

Presidente: Don Manuel Sánchez Jiménez.

Vocales: Doña María Luisa Madinabeitia Rivarés, don Jaime Parra de los Heros y doña Begoña González Ruiz.

Secretario: Don José Manuel Anabitarte.

##### Tribunal suplente:

Presidente: Don Joseba Beldarrain Aguirre.

Vocales: Don Luis Carlos Ruiz Villamor, don Javier González Gómez y don Borja Morales de Rada Arizmendi.

Secretario: Don Juan Cruz Calvo Ruiz.

##### Quinta. *Fecha, lugar y hora de los ejercicios.*

Las pruebas se celebrarán en el lugar, día y horas siguientes:

Lugar: Bilbao, Feria de Muestras, calle Pedro María Basterrechea, sin número.

Fecha y horas:

Día 6 de junio de 1996 (jueves):

De nueve a nueve cuarenta y cinco horas: Ejercicio común para transporte interior e internacional de mercancías y viajeros.

De diez a once treinta horas: Ejercicio específico para transporte interior e internacional de mercancías.

De once cuarenta y cinco a trece quince horas: Ejercicio específico para transporte interior e internacional de viajeros.

De trece treinta a quince horas: Ejercicio para agencias de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor.

##### Sexta. *Domicilio y requisitos de los aspirantes.*

Los aspirantes al reconocimiento de la capacitación profesional únicamente podrán concurrir a los ejercicios celebrados en la Comunidad Autónoma del País Vasco, si tienen su domicilio legal en la misma.

Para ello, deberán presentar al tribunal en el momento del comienzo de los ejercicios, el original de su documento nacional de identidad, debiendo estar el domicilio que figure en éste incluido en el ámbito territorial a que se extienda la actuación de dicho tribunal. Cuando se hayan producido cambios de domicilio que no haya sido posible reflejar en el documento nacional de identidad, el domicilio se podrá justificar mediante un certificado de empadronamiento expedido por el correspondiente Ayuntamiento.

Las personas que por reunir circunstancias excepcionales (estar prestando el servicio militar o prestación sustitutoria, residir en el extranjero, etc.) obtengan autorización para concurrir a estas pruebas de la Dirección