

Rendimiento interno correspondiente al precio mínimo: 5,671 por 100.
Rendimiento interno correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 5,666 por 100.

c) Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido — Porcentaje	Importe nominal — Millones de euros	Precio de adjudicación — Porcentaje
92,65	25,000	92,650
92,70	60,000	92,700
92,75 y superiores	9,187	92,701

d) Segunda vuelta: No se han presentado peticiones a la segunda vuelta de esta subasta.

6. Peticiones no competitivas: Las peticiones no competitivas se adjudican al precio medio ponderado redondeado resultante en la subasta. El desembolso a efectuar será, pues, de 95,104, 92,099, 91,779 y 92,701 por 100, respectivamente, del importe nominal adjudicado de Bonos y Obligaciones a tres, cinco, diez y quince años.

Madrid, 7 de diciembre de 1999.—La Directora general, Gloria Hernández García.

23988 *RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 1999, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar los fondos destinados a premios de Primera Categoría del Concurso 2/2000, de Lotería a celebrar el día 13 de enero del 2000 y del Concurso 2-2/2000, de Lotería a celebrar el día 15 de enero del 2000.*

De acuerdo con la norma 51.^a1.a), de las que regulan los concursos de Pronósticos de la Lotería Primitiva aprobadas por Resolución de este Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado de 17 de febrero de 1998 («Boletín Oficial del Estado» número 451, de 21 de febrero), el fondo de 342.599.076 pesetas, correspondiente a premios de Primera Categoría del Concurso 43/99, celebrado el día 28 de octubre de 1999, próximo pasado, y en el que no hubo acertantes de dicha categoría se acumulará al fondo para premios de Primera Categoría del Sorteo 2/2000 que se celebrará el día 13 de enero del 2000.

Asimismo, el fondo de 635.487.205 pesetas correspondiente a premios de Primera Categoría del Concurso 43-2/99 (312.674.783 pesetas), celebrado el día 30 de octubre de 1999, y del Concurso 47-2/99 (322.812.422 pesetas), celebrado el día 27 de noviembre de 1999, próximo pasado, y en los que no hubo acertante de dichas categorías se acumulará al fondo para premios de Primera Categoría del Sorteo 2-2/2000, que se celebrará el día 15 de enero del 2000.

Madrid, 10 de diciembre de 1999.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

MINISTERIO DE FOMENTO

23989 *ORDEN de 19 noviembre de 1999 por la que se aprueba el Plan director del Aeropuerto de Madrid-Barajas.*

El aeropuerto de Madrid-Barajas, de interés general del Estado, según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E», abierto al tráfico las veinticuatro horas del día. Está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por el Real Decreto 1064/1991, de 5 de julio, sobre Derechos Aeroportuarios en los Aeropuertos Nacionales, y como aeropuerto de categoría «A» por el Real Decreto 1747/1998, de 31 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Madrid-Barajas, que se caracteriza por su marcado carácter regular a diferencia del resto de los

grandes aeropuertos españoles, a excepción del de Barcelona, ha crecido uniformemente sin interrupción desde los años sesenta hasta alcanzar en 1998 la cifra de más de 25.000.000 de pasajeros, su utilización por 269.201 aeronaves y la gestión de 267.000 toneladas de carga. Está considerado como uno de los primeros «hubs» de Europa (plataforma de distribución de tráfico mediante la sincronización de llegadas y salidas que posibilite una rápida transferencia de pasajeros y carga), con 31 ciudades nacionales servidas desde Madrid y 39 destinos internacionales servidos en una base diaria, además de ofrecer un amplio espectro de destino al mercado local o terminal.

Ya desde finales de la década de los setenta surge la necesidad de ampliar la capacidad del aeropuerto de Barajas y el debate gira en torno a dos soluciones distintas: Ampliación de las instalaciones existentes, o bien la construcción de un nuevo aeropuerto. Se optó por la primera solución y en 1991 se redacta un Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas, con un Plan de Infraestructuras hasta un horizonte de quince años y un plan de acción inmediato para responder a las insuficiencias detectadas en 1990. Así, en 1992, se acuerda la ampliación del aeropuerto de Barajas, mediante el denominado «Plan Barajas», que recogía, en cierta medida, la primera fase propuesta por el Plan Director con un horizonte de capacidad para el año 2010, y que incluía, entre otras, la construcción de una nueva pista 18R-36L, una nueva torre de control, un nuevo edificio terminal, plataformas, sistemas de transporte y otras actuaciones.

En la actualidad, el aeropuerto de Madrid-Barajas cuenta con un sistema de tres pistas (15-33, 18L-36R y 18R-36L), que tienen una capacidad de 75 operaciones/hora, y tres terminales, una dedicada a vuelos internacionales (T1), otra a vuelos nacionales y de la UE-Schengen de la compañía Iberia (T2) y la tercera de reciente construcción (T3), dedicada a tráfico doméstico (vuelos nacionales, Schengen de la compañía Iberia, tráfico regional y Puente Aéreo). En el aeropuerto ofrecen servicio 110 compañías aéreas nacionales e internacionales que poseen su propio mostrador de información y venta de billetes.

El tráfico aéreo en el aeropuerto ha crecido de forma sistemática a una media anual del 8,8 por 100 durante los últimos treinta años. De ahí que su funcionamiento haya llegado a momentos críticos, aunque esta situación ha empezado a corregirse con la ejecución efectiva del «Plan Barajas»; sin embargo, el crecimiento sostenido de la demanda hace prever que el aeropuerto, con las nuevas infraestructuras en construcción, tendrá un horizonte de saturación en el entorno del año 2004.

Por tanto, dado que la construcción de nuevo aeropuerto no es una alternativa posible a medio plazo, la única opción válida a corto plazo para atender el incremento de la demanda es la ampliación de las instalaciones del actual aeropuerto para dotarlo de mayor capacidad, lo cual resulta viable técnica, económica y ambientalmente.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas y proceder a la delimitación de su zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquella.

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla, entre otros aspectos, el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que enumera en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Asimismo, permite que el Plan Director incluya en la zona de servicio de los aeropuertos el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, que sean necesarias o convenientes por su rela-