

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-

ción con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas, que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios de reserva que garanticen su máximo desarrollo y expansión. Además, incluye el estudio de las incidencias, impactos y servidumbres, consecuencia de la ampliación y desarrollo propuesto del aeropuerto en el entorno físico, ambiental y socioeconómico.

Asimismo, el Plan Director propone que el desarrollo del aeropuerto responda a propósitos de interés público como el de preservar y asegurar su papel como catalizador del desarrollo económico en España y en la Comunidad de Madrid, mantener su capacidad dinamizadora del transporte aéreo en España, como primer centro de transporte aéreo, así como desarrollar su vocación como principal puerta de la Unión Europea desde Sudamérica, Caribe y el oeste de África, dotándola de las infraestructuras, equipamientos y servicios necesarios para ello; compatibilizar el desarrollo y la maximización de la vida funcional del aeropuerto con el medio ambiente y, por último, optimizar la eficiencia del aeropuerto de forma que mejore su posición competitiva en el entorno internacional.

La ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas hasta su máximo desarrollo permitirá alcanzar del orden de 120 operaciones/hora de forma sostenida, con horas punta de 130 operaciones/hora y una capacidad para dar servicio, al menos, a 65.000.000 de pasajeros, por lo que la rentabilidad de la inversión resultará muy alta, y Madrid dispondrá de un aeropuerto eficiente, próximo y capaz hasta el entorno del año 2020.

Entre las principales actuaciones figura la construcción de dos nuevas pistas (18L-36R y 15L-33R) paralelas a las actuales 18R-36L y 15-33, ya que la actual pista 18L-36R se cierra, pasando su denominación a una de las nuevas pistas, la situada más al este y próxima al río Jarama, completándose el campo de vuelos con el desarrollo del sistema de rodaduras necesario para conectar las pistas con las áreas terminales previstas, la construcción de la Nueva Área Terminal (NAT), la ampliación de las zonas de carga, industrial y de servicios, así como la proyección de una red de circulación interior o la mejora de los accesos viarios.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, 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, así como las actividades complementarias, comerciales e industriales necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 3.944 hectáreas, de las cuales alrededor de 1.900 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronave», 1.291 al subsistema de actividades aeroportuarias, 298 a las zonas de reserva y 455 a las zonas de espacios libres.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 7 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales, teniendo en cuenta que, cuando el límite de la zona de servicio coincida con el de una vía de comunicación, aquél se entenderá referido al límite de la zona de dominio público de la vía.

Por el norte, la zona de servicio linda con el trazado de la futura autopista R-2 (o A-22), hasta su intersección con el río Jarama.

Por el este, y a lo largo de toda la longitud de las nuevas pistas, el lindero se ha ajustado a las previsiones de los estudios en curso del futuro Parque Fluvial del Jarama, de forma que la zona de servicio se ha hecho coincidir con la ribera del río y los terrenos afectos a la depuradora de Valdebebas. Los terrenos al este de la zona de servicio, limítrofes con

el citado Parque Fluvial y a los que el Plan Director califica como espacios libres, se destinarán en su día al mencionado Parque y servirán de barrera natural de protección de aeropuerto.

Por el sur, y de este a oeste, el lindero queda limitado por los terrenos de la depuradora de Rejas (incluyendo el polígono de La Muñoza y el área de extracción de sepiolitas) y por el área ocupada por el sistema de luces de aproximación de la pista 33-L, siguiendo después a lo largo de la carretera N-II hasta llegar al límite de la calle Cañada Real de Merinas, desde donde continúa por los límites de la Avenida de la Hispanidad, calle Riaño, calle San Severo, avenida de Logroño y calle Ayerbe hasta bordear el límite norte de la parcela de combustibles incluida dentro del ámbito para después seguir por la vía de la Gasolina hasta volver a conectar con el límite de la avenida de Logroño, en la zona norte del barrio de Barajas; posteriormente, el límite se prolonga en sentido este-oeste hasta llegar al futuro eje norte-sur.

Por el oeste, y de sur a norte, el lindero se prolonga por el límite del dominio público del futuro eje de acceso norte-sur hasta el límite de la reserva aeroportuaria norte, según el vigente plan especial del sistema general aeroportuario de Madrid-Barajas y luego, según una línea tangente a la actual M-110, de sur a norte, hasta la futura autopista R-2 (o A-22).

Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas en función de las actividades asignadas a cada una de ellas, y en dos zonas de espacios libres de protección del aeropuerto que aparecen delimitadas en el plano número 8 del Plan Director y que componen el Sistema general aeroportuario. Dichas áreas son las siguientes: 1. Subsistema de Movimiento de Aeronaves; 2. Subsistema de Actividades Aeroportuarias, que a su vez se divide en seis zonas funcionales, con sus correspondientes actividades, y 3. Área de reserva.

1. Subsistema de Movimiento de Aeronaves.—Contiene los espacios y superficies ocupados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 1.900 hectáreas.

Campo de vuelos: Está integrado por dos parejas de pistas independientes, 18L-36R y 15-33; 18R-36L y 15L-33R, calles de rodaje y franjas de seguridad.

Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones interiores del aeropuerto, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este subsistema y los terminales de pasajeros y de carga. Otras instalaciones previstas son una estación meteorológica, una plataforma de deshielo y otra de prueba de motores, varios puntos de control de movimiento de aeronaves y vehículos en superficie, así como todas las necesarias para el correcto y eficiente funcionamiento de la operación de las aeronaves.

2. Subsistema de Actividades Aeroportuarias.—Contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema urbano y metropolitano. Tiene una superficie estimada de 1.291 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 8:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave. Superficie: 410 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 320 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 175 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 346 hectáreas.

2.5 Zona de aviación general: Se mantiene en su dimensión actual y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 40 hectáreas.

3. Área de reserva.—La conforman los suelos reservados para el futuro desarrollo del aeropuerto y destinados a la implantación de infraestructuras, instalaciones y edificaciones aeroportuarias. Se sitúa al lado del lindero sur del aeropuerto, según figura en el plano número 8, y su extensión estimada es de 298 hectáreas, que comprenden el área de extracción de sepiolitas, de 88 hectáreas; el área de La Muñoza, de 130 hectáreas, y el área sur del aeropuerto, de 80 hectáreas.

4. Zonas de espacios libres.—Están reflejados en el plano número 8, y se localizan en dos amplias superficies del sistema general aeroportuario. Tienen una extensión estimada de 455 hectáreas, y en ellos no se realizará actividad alguna de las propias de la estructura descrita en los apartados anteriores. Estas zonas son las siguientes:

Una área de protección ambiental, extendida de norte a sur, al este de la zona de servicio del aeropuerto, desde la franja de protección de las nuevas pistas hasta el río Jarama, con una superficie de 256 hectáreas.

Una área con finalidad de protección aeroportuaria, ubicada entre dos pistas 18-36, al norte de la zona de servicio, con una superficie de 199 hectáreas.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo constituido por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará, caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—Se incluyen en la zona de servicio del aeropuerto los siguientes terrenos:

Los comprendidos entre el dominio público de la futura autopista R-2 (o A-22), el río Jarama y el límite con el término municipal de Alcobendas, y pertenecientes al municipio de San Sebastián de los Reyes. Superficie: 140 hectáreas.

Los situados en el término municipal de Alcobendas, distinguiéndose tres zonas: La primera, situada al este entre el ámbito del sistema general aeroportuario reflejado en el vigente plan especial y el límite de los términos municipales de San Sebastián de los Reyes, Paracuellos del Jarama y Madrid; la segunda, situada al oeste de la pista 18R-36L, limitada por la futura autopista R-2 (o A-22), el ámbito del sistema general aeroportuario y la línea tangente a la actual carretera M-110, y la tercera, más al oeste, situada entre el sistema general aeroportuario, el dominio público del eje de acceso norte-sur y el límite del término municipal de Madrid. Superficie total: 610 hectáreas.

Los situados en el término municipal de Paracuellos del Jarama, que se distribuyen en dos zonas: La primera, comprendida entre el cauce del río Jarama y los términos municipales de Alcobendas, al norte, y Madrid, al sur y al oeste, y la segunda, a la altura de la cabecera de la pista 33 R, y situada entre el cauce del río Jarama y el límite del término municipal de Madrid. Superficie: 45 hectáreas.

Los situados al este, desde el actual sistema general aeroportuario hasta el cauce del río Jarama, excepto los terrenos de la depuradora de Valdebebas, en el término municipal de Madrid. Superficie: 1.056 hectáreas.

Los comprendidos entre el actual sistema general aeroportuario y la carretera N-II hasta el entronque con la calle Cañada Real de Merinas, en el término de Madrid, excepto los terrenos de la depuradora de Rejas y los terrenos colindantes situados entre ésta, la N-II y el río Jarama. Superficie: 80 hectáreas.

Los situados al oeste, desde el actual sistema general aeroportuario hasta el dominio público del eje de acceso norte-sur, la línea este-oeste de contacto con el ensanche de Barajas, y al este con la avenida de Logroño, también en el término municipal de Madrid. Superficie: 101 hectáreas.

Madrid, 19 de noviembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes e ilustrísimo señor Director general de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

23990 *ORDEN de 29 de octubre de 1999 por la que se convocan ayudas para participar en la actividad de Centros de Educación Ambiental para el año 2000.*

La Orden de 21 de diciembre de 1994 («Boletín Oficial del Estado» de 7 de enero de 1995) regula las actividades de los Centros de Educación Ambiental, encomendando a la Dirección General de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa la convocatoria anual de las ayudas para participar en estas actividades.

Por su parte, la Orden de 8 de noviembre de 1991 («Boletín Oficial del Estado» del 15) establece las bases para la concesión de ayudas y subvenciones con cargo a créditos presupuestarios del Ministerio de Educación y Ciencia y sus organismos autónomos.

Por otra parte, el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 30) aprobó el Reglamento del Procedimiento para la Concesión de Subvenciones Públicas.

En virtud de lo anterior, he dispuesto:

Primero.—1. Se convocan ayudas para participar en las actividades programadas en los Centros de Educación Ambiental, de Viérnoles (Cantabria) y Villardeciervos (Zamora), con cargo al Programa 423-C de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000.

2. El importe máximo de cada ayuda será de 9.588 pesetas por alumno para atender los gastos de alojamiento, manutención y desarrollo de la actividad. Los pagos se efectuarán en el caso del Centro de Educación Ambiental de Villardeciervos a la Dirección Provincial de Zamora y en el caso del Centro de Educación Ambiental de Viérnoles a la Comunidad Autónoma de Cantabria, quienes deberán acopiar la documentación correspondiente a la justificación del gasto y remitir a la Subdirección General de Becas y Ayudas al Estudio la certificación que acredite que el mismo se ha destinado a la finalidad prevista en la presente convocatoria, así como una relación de los alumnos beneficiarios de las ayudas concedidas.

3. El traslado de los participantes desde el lugar de residencia hasta el Centro de Educación Ambiental correrá a cargo de los interesados.

4. Durante su participación el alumnado y profesorado estará asistido por un seguro de accidentes y de responsabilidad civil contratado, al efecto, por el Ministerio de Educación y Cultura.

5. Los Profesores serán en todo momento responsables del grupo de alumnos y participarán en el desarrollo de las actividades programadas. Cuidarán del correcto cumplimiento de las normas y horarios, así como del uso adecuado de las instalaciones.

Segundo.—Podrán participar en esta convocatoria, los alumnos de centros docentes españoles que impartan: Educación Secundaria Obligatoria.

Tercero.—Cada centro tiene capacidad para cincuenta alumnos y sus Profesores. Desarrollarán sus actividades en períodos semanales de lunes por la mañana a sábado por la mañana de acuerdo con la siguiente distribución temporal:

a) Entre el 6 de marzo y el 10 de junio del 2000 para el alumnado de primer ciclo de Educación Secundaria Obligatoria (doce-catorce años).

b) Entre el 2 de octubre y el 2 de diciembre del 2000, para el alumnado de segundo ciclo de Educación Secundaria Obligatoria (14-16 años).

A tal efecto, se atenderá a la edad mayoritaria del alumnado que componga el grupo.

En el supuesto de solicitudes de grupos de alumnos con necesidades educativas especiales de tipo psíquico, o de diversificación, el jurado de selección establecido en el artículo 6 podrá acordar la participación de alumnos con edad superior a la indicada, procurando en todo caso respetar en la medida de lo posible la distribución temporal expuesta.

Cuarto.—1. Para participar en esta actividad, el alumnado interesado deberá solicitarlo, a través de la Dirección de su Centro, formando un grupo de veinticinco alumnos con uno o dos Profesores acompañantes, de los que habitualmente les imparten clase.

Los centros de Educación Especial que participen deberán respetar la ratio Profesor/alumno establecido por la Orden de 18 de septiembre de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de octubre), por la que se establecen las proporciones de profesionales/alumnado en la atención educativa de personas con necesidades especiales, haciendo constar detalla-