

Beneficiario	Objeto	Importe (Euros)	Apl. Presupuestaria
Coordinadora Estatal del Comercio Justo.	Acercando el comercio justo a otros agentes sociales.	25.000,00	12.103.143A.486.05
Centro de Estudios rurales y Agricultura Internacional (C.E.R.A.I.).	Los Latidos de la Tierra.	90.000,00	12.103.143A.486.05
Intermón Oxfam.	Seguridad alimentaria en los campos de refugiados sudaneses del Este del Chad y poblaciones aledañas de Ouaddai.	35.854,34 475.245,30	12.103.143A.786.05 12.103.143A.486.09
Nova –Centre per a la Innovació Social.	3.º Encuentro Internacional por la Cultura de Paz: Construyendo Servicios Civiles de Paz.	40.000,00	12.103.143A.486.05

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

15621 *RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2006, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar el fondo destinado a premios de la categoría especial de apuestas deportivas de la jornada 4.ª a celebrar el día 17 de septiembre de 2006.*

De acuerdo con el apartado 2 de la Norma 6.ª, y los apartados 2 y 3 de la Norma 7.ª de las que regulan los Concursos de Pronósticos sobre resultados de partidos de fútbol, aprobadas por Resolución de Loterías y Apuestas del Estado de fecha 31 de julio de 2006 (B.O.E. n.º 185, de 4 de agosto), el fondo de 979.237,48 euros correspondiente a premios de Categoría Especial de la Jornada 43.ª (227.098,98 €), de la Temporada 2005-2006, celebrada el día 25 de junio de 2006, y de la Jornada 1.ª (752138,50 €), de la Temporada 2006-2007, celebrada el día 27 de agosto de 2006 y en las que no hubo acertantes de dicha categoría se acumulará al fondo para premios de la Categoría Especial de la Jornada 4.ª de la Temporada 2006-2007, que se celebrará el día 17 de septiembre de 2006.

Madrid, 31 de agosto de 2006.–El Director General de Loterías y Apuestas del Estado, P. D. de firma (Resolución de 5 de septiembre de 2005), el Director Comercial de Loterías y Apuestas del Estado, Jacinto Pérez Herrero.

MINISTERIO DE FOMENTO

15622 *RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas siguiendo el procedimiento «Enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.*

Mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, se transpone al ordenamiento jurídico la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002.

Esta Directiva a su vez recoge los principios contenidos en la Resolución A317 de la 33.ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por la que se introduce el concepto de «enfoque equilibrado» como instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, que permite para alcanzar una solución proporcional a este problema, no solo introducir normas más estrictas, sino incluso poner fuera de servicio a las aeronaves más ruidosas.

Los programas de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, han venido acompañados de evaluaciones de impacto ambiental de acuerdo a lo exigido por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio. Las Declaraciones de Impacto Ambiental de 1996 y 2001, han incorporado restricciones de uso de infraestructuras en particular en horario nocturno, tal es el caso de las operaciones en las plataformas R5, R6 y Dique Sur, las restricciones al uso de la reversa de los motores y Unidades Auxiliares de

Potencia (APU), o a la prueba de motores salvo en las infraestructuras construidas al efecto. Pero además en el proceso de determinación del impacto acústico y las huellas de ruido asociadas, la Comisión de Seguimiento de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (CSAM), en la que están representados los Ayuntamientos afectados y la Comunidad de Madrid, ha optado por determinados esquemas operacionales de rutas y uso de pistas de vuelo cuyo objeto es minimizar el impacto de las operaciones aéreas en el entorno del aeropuerto.

Asimismo y en el seno de la citada Comisión de Seguimiento Ambiental de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM), creada por Orden PRE/228/2003, de 5 de febrero, se han aprobado Planes de Aislamiento Acústico que han supuesto actuaciones en casi 12.000 viviendas, de un censo identificado de más de 13.700, llegándose incluso a trasladar a un cierto número de vecinos a otras cuando su exposición al ruido de las operaciones aéreas superaba los niveles previstos citados en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental. En este sentido, se llevan invertidos más de 116 millones de euros.

Desde el año 2000, se han venido introduciendo restricciones operativas especialmente dirigidas a reducir el impacto acústico nocturno de las operaciones, tales como las ya referidas restricciones al uso de la reversa de los motores, la prohibición total desde el 1 de abril de 2002 de cualquier operación de aeronaves certificadas conforme al Capítulo 2 del Anexo I6, Vol I de la OACI, o la implantación de un sistema de cuota de ruido que reduce las operaciones nocturnas y prohíbe las correspondientes de los aviones cuya cuota de ruido es más elevada (CR4).

Por otra parte y en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 2851/1998, sobre ordenamiento de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, la Dirección General de Aviación Civil viene informando preceptivamente los planeamientos urbanísticos en las proximidades de los aeropuertos determinando usos de suelo compatibles con las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

La reciente entrada en funcionamiento de las infraestructuras previstas en el desarrollo del aeropuerto así como el despliegue de las nuevas rutas y procedimientos de vuelo asociados, han supuesto una ampliación del territorio afectado por las operaciones aéreas, situación que ha conducido a los representantes vecinales y ayuntamientos a demandar nuevas medidas para reducir los impactos derivados del incremento de operaciones.

De esta forma se aprobó la orden de Presidencia del Gobierno PRE/2912/2005 de 14 de septiembre, que ha permitido la introducción de procedimientos P-RNAV en el Área Terminal y el diseño de una serie de procedimientos P-RNAV para las salidas desde el aeropuerto. Con ello se ha pretendido paliar la problemática generada por la dispersión de trayectorias, especialmente sensible dada la escasa separación entre la trayectoria nominal y las diferentes urbanizaciones y ayuntamientos que rodean el aeropuerto y que no han permitido otras opciones de diseño más alejadas de los mismos.

A pesar de todo lo anterior, y según los datos del sistema de seguimiento de ruido y trayectorias (SIRMA) establecido alrededor del aeropuerto, se pone de manifiesto una cierta relación entre algunas tipologías de aeronaves y sucesos acústicos elevados, además de mayor dispersión de trayectorias centrada en aeronaves de cierta antigüedad y que caen dentro de la definición marginalmente conformes del Real Decreto 1257/2003. Todo ello ha motivado al Ministerio, a pesar de su baja proporción en el volumen total de operaciones, a iniciar los procedimientos previstos en el mismo al objeto de responder a las demandas del entorno de una forma proporcional y sin tener que recurrir a soluciones cuyo coste para las compañías aéreas, el propio aeropuerto y en definitiva la Comunidad nacional pudieran ser mucho más elevados.

Se abrió el correspondiente expediente administrativo por acuerdo de la Dirección General de fecha 31 de mayo de 2006, siguiendo el procedimiento previsto en el citado Real Decreto (enfoque equilibrado), se han incluido y analizado los aspectos pertinentes que determina el Anexo al mismo, de forma que con esta Resolución, se vienen a precisar las medi-