

Cuarto.—El Plan Regional de Drogas, integrado en la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, es el órgano competente en la Comunidad Autónoma en materia de prevención de las drogodependencias, desarrollo de programas de tratamiento e inserción para las personas con problemas asociados al consumo de drogas y formación e investigación en materia de drogodependencias.

En los objetivos del Plan Regional de Drogas se encuentra la promoción de las acciones necesarias para establecer programas de tratamiento en los centros penitenciarios, en coordinación con la red pública dependiente del Plan Regional de Drogas.

Dentro de los programas de tratamiento se encuentran tanto los programas libres de drogas como los de reducción de riesgos y, en general, todas aquellas intervenciones que, con carácter integral, se destinan a favorecer la calidad de vida de los ciudadanos de la región con problemas asociados al consumo de todo tipo de drogas.

De los usuarios de la red pública de tratamiento de las drogodependencias, una parte significativa permanece durante períodos de mayor o menor duración en centros penitenciarios. Otro grupo de personas inicia un programa de tratamiento en prisión que deberá continuar una vez que abandone el centro penitenciario.

Quinto.—Es necesaria una intervención conjunta:

Tanto los programas integrales de deshabituación, dirigidos a conseguir la incorporación social del interno en situación de abstinencia, como los programas integrales de tratamiento con metadona, dirigidos a conseguir la incorporación social del interno en situación de control técnico de la adicción, han de estar encaminados a reducir los daños y los riesgos, contemplando aspectos preventivos, asistenciales sanitarios, psicoterapéuticos, educativos, formativos y sociales.

La experiencia nos demuestra que para obtener el máximo de eficacia en las intervenciones, el equipo terapéutico de los centros penitenciarios ha de ser un equipo mixto, compuesto por profesionales penitenciarios pertenecientes a diferentes áreas de responsabilidad (psicólogos, médicos, educadores, trabajadores sociales, etc.) y por profesionales dependientes de entidades u ONGs (psicólogos, monitores terapéuticos, trabajadores sociales, etc.). De esta forma el equipo terapéutico adquiere el carácter de instrumento de integración y posibilita la conexión entre los dispositivos asistenciales penitenciario y comunitario, de tal modo que se limitan obstáculos, interferencias y rupturas en el proceso terapéutico.

Ambas instituciones reconocen la necesidad de establecer en los centros penitenciarios de la región programas de tratamiento que están conectados con la red pública normalizada dependiente del Plan Regional de Drogas. Estos programas deben permitir, por un lado, que los pacientes que empiecen el tratamiento en un centro penitenciario lo puedan continuar con los mismos criterios en la red pública y por otro que los pacientes que han sido atendidos en la red normalizada de tratamiento puedan continuar el mismo si ingresan en un centro penitenciario.

En base a dichas manifestaciones, la Consejería de Sanidad y la Dirección General de Instituciones Penitenciarias firman el siguiente Convenio, según las siguientes

Estipulaciones

Primera.—El objetivo general del presente Convenio es realizar una intervención global en materia de drogodependencias de forma coordinada, entre todas las entidades que trabajan en el campo de las toxicomanías y especialmente entre el Plan Regional de Drogas e Instituciones Penitenciarias.

Segunda.—Como objetivos específicos se determinan:

1. Aumentar la sensibilización del personal que trabaja en instituciones penitenciarias para su participación en la puesta en funcionamiento y desarrollo de programas de intervención en drogodependencias.

2. Formar al personal de los centros penitenciarios de Castilla-La Mancha en las materias necesarias para su participación en el desarrollo de programas de intervención en drogodependencias en el ámbito penitenciario.

3. Establecer canales de coordinación estables entre la red asistencial de tratamiento a drogodependientes dependiente del Plan Regional de Drogas y los Grupos de Atención al Drogodependiente (GAD).

4. Dotar a los centros penitenciarios de aquellos recursos necesarios para el apoyo a los programas de intervención en drogodependencias que se desarrollen en los centros.

Tercera.—La Dirección General de Instituciones Penitenciarias se compromete a:

Mantener en funcionamiento los Grupos de Atención al Drogodependiente (GAD) en todos los centros penitenciarios de la región, con los profesionales necesarios para el desarrollo de las intervenciones.

Desarrollar los programas terapéuticos —en todas sus modalidades— en todos los centros penitenciarios de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Garantizar que las actuaciones desarrolladas por ONGs se ajusten y adecuen a los objetivos y métodos acordados entre ambas instituciones.

Cuarta.—La Consejería de Sanidad se compromete a:

Garantizar la coordinación de los Equipos de Atención a Drogodependientes, integrados en la red pública de tratamiento, con los GAD.

Facilitar a los profesionales de los centros penitenciarios el apoyo técnico y la formación que requieran para el desarrollo de los programas terapéuticos.

Complementar el trabajo de los GAD, apoyándolo con los recursos humanos y materiales necesarios para el óptimo desarrollo de los programas implantados en cada centro penitenciario.

Quinta.—De este Convenio no se derivan compromisos económicos para las partes.

Sexta.—Se crea una Comisión de seguimiento y evaluación de las intervenciones conjuntas, compuesta por el Subdirector general de Sanidad Penitenciaria, el Director del Plan Regional de Drogas y dos técnicos por parte de cada una de las instituciones.

Esta Comisión se reunirá cuando resulte preciso, previa convocatoria de cualquiera de las partes, y en todo caso al menos una vez al año y será la encargada de elaborar cuantas propuestas de desarrollo se estimen pertinentes para su posterior firma por las partes e incorporación al Convenio Marco.

La Comisión resolverá las controversias derivadas de la interpretación y aplicación del Convenio. Aquellos casos que no puedan ser resueltos por la citada Comisión serán competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Séptima.—Este Convenio se regirá por las normas que en el mismo se establecen aplicándose los principios que la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas establece en el artículo 3.2, para resolver las dudas y lagunas que se pudieran presentar.

Octava.—El presente Convenio tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1999. Será prorrogable de forma automática anualmente si ninguna de las dos partes lo denuncia, con un mínimo de dos meses antes de la finalización del período anual.

Y en prueba de conformidad se firma el presente Convenio por quintuplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento del mismo.—El Ministro del Interior, Jaime Mayor Oreja.—La Consejera de Sanidad, Matilde Valentín Navarro.

MINISTERIO DE FOMENTO

22566 *ORDEN de 22 de octubre de 1999 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Barcelona.*

El aeropuerto de Barcelona, 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 abierto al tráfico las veinticuatro horas del día, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, 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 Decreto 3168/1971, de 9 de diciembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas y la de los terrenos inmediatos a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea del aeropuerto de Barcelona.

El aeropuerto de Barcelona, el tercer mayor aeropuerto de España en tráfico de pasajeros, ha doblado su tráfico en esta última década hasta alcanzar los 16 millones en 1998, manteniéndose entre los 15 mayores aeropuertos internacionales de Europa. El aeropuerto dispone en la actualidad de dos pistas cruzadas de 2.745 × 45 metros (02-20) y de 3.108 × 45 metros (07-25), con una capacidad de 52 operaciones a la hora. Sin embargo, a pesar de las mejoras que se están introduciendo en el sistema de rodadura

y de la implantación de nuevos sistemas operativos, que van a permitir alcanzar 55 operaciones por hora y un tráfico de 21 a 23 millones de pasajeros, el aeropuerto quedará saturado a partir del año 2003 y no podrá satisfacer las demandas adicionales de las compañías aéreas que soliciten volar a Barcelona.

Este agotamiento casi inmediato de la capacidad del aeropuerto exige ineludiblemente su ampliación al no existir ubicaciones alternativas, ya que la construcción de un nuevo aeropuerto fuera del ámbito geográfico en el que aquél es efectivo provocaría una alteración crítica en el equilibrio territorial y económico de Cataluña.

Por estas razones, a las que hay que sumar las de impulso y colaboración con el desarrollo regional, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y de los usos del suelo para ampliar el aeropuerto en su vertiente meramente aeronáutica y como sistema conexo al desarrollo industrial y urbano del Baix Llobregat. En consecuencia, la ampliación del aeropuerto de Barcelona ha de dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de los clientes del aeropuerto y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Barcelona y proceder a la delimitación de su nueva 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 aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministro 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 incluirá, 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 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, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean 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 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 Barcelona que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2025; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como «hub» intercontinental (plataforma de distribución de tráfico mediante la sincronización de llegadas y salidas que posibilite una rápida transferencia de pasajeros y carga) líder del arco euromediterráneo, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue un balance ambiental positivo con acciones que atenúen el impacto sobre el medio ambiente y respeten las áreas de protección.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán alcanzar un tráfico anual de 40 millones de pasajeros con la posibilidad de seguir creciendo. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender la demanda de forma no restringida hasta el año 2015 y con medidas de gestión de demanda hasta el 2025. Las principales actuaciones consisten en la construcción de una tercera pista, con posibilidad de operar de forma independiente, y que permitirá elevar la capacidad del campo de vuelos desde 52 a 90 operaciones a la hora; la construcción de una terminal entre la nueva pista y la 07-25R; la remodelación de la actual área terminal norte y la previsión de la construcción de nuevos accesos ferroviarios y 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 Barcelona 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 enumeran 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 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, y los espacios destinados a equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie de 1.533,54 hectáreas, de las cuales 248,39 están dedicadas a las protecciones medioambientales, urbanas y del propio aeropuerto. A los efectos de la delimitación de la zona de servicio, se considera comprendida en ésta la zona destinada al Centro de Control de Tránsito Aéreo situado en el municipio de Gavà, de 15,77 hectáreas de superficie, cuyo ámbito operativo comprende toda la Región de información de vuelo/Región superior de información —FIR/UTR— del este de la península, además de las TMA («Terminal Manoeuvring Area») de los aeropuertos de Barcelona, Reus, Girona y Sabadell.

La delimitación de la zona de servicio del aeropuerto queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 6 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales referidas a las coordenadas vigentes de la base situada en la antigua torre de control del aeropuerto, 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.

En su límite norte, la zona de servicio limita con los desarrollos urbanos de carácter terciario y de servicios denominados Mas Blau I y II, para a continuación seguir por el límite norte de la ronda sur de El Prat de Llobregat hasta la zona de protección urbana, incluida en la zona de servicio del aeropuerto, que actúa de protección mutua entre el núcleo urbano y aquél. A partir de allí, y en dirección sur, la zona de servicio rodea por la parte de detrás el cementerio de El Prat. Por el límite sudeste, limita con el futuro trazado de la carretera B-203 y la zona de especial protección de aves de La Ricarda.

En su límite sur, la zona de servicio limita con la zona marítimo-terrestre, con una delimitación no definitiva en alguno de sus tramos, abarcando los terrenos actualmente ocupados por los usos de acampada existentes (cámping «Cala Gogó»), los suelos urbanos denominados «Can Camins», de uso residencial en buena parte, y los que ocupa actualmente el Real Club de Golf de El Prat, además de los terrenos de acuartelamiento de uso militar del Ejército del Aire y el ámbito ocupado por diversos cámpings hasta la desembocadura de La Murtra.

Al oeste, su límite se sitúa en el de propiedad del Ministerio de Defensa y del propio aeropuerto hasta enlazar, en dirección este a oeste, con la futura variante de la carretera C-246, su enlace con el futuro acceso a la terminal entre pistas, y hacia el norte hasta la actual B-204. El límite noroeste se cierra por la unión entre esta carretera y la futura variante de la C-246 hasta el sector Mas Blau 2.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas en función de los usos y actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con los usos aeroportuarios. Estas áreas, que

aparecen delimitadas en el plano número 7 del Plan Director, son las siguientes: 1. Sistema aeroportuario, con sus correspondientes subsistemas; 2. Área de actividades complementarias, y 3. Área de reserva.

1. Sistema aeroportuario.—Comprende las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y las que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto. Esta área se divide en los siguientes subsistemas:

- 1.1 Subsistema de pistas y plataformas. Superficie: 723,73 hectáreas.
- 1.2 Subsistema de apoyo a las actividades aeronáuticas. Superficie: 111,35 hectáreas.
- 1.3 Subsistema de áreas terminales de pasajeros. Superficie: 209,78 hectáreas.
- 1.4 Subsistema de área terminal de carga. Superficie: 50,71 hectáreas.
- 1.5 Subsistema de actividades logísticas. Superficie: 10,54 hectáreas.
- 1.6 Subsistema de apoyo al sistema aeroportuario. Superficie: 34,41 hectáreas.
- 1.7 Subsistema de protección. Se distinguen tres tipos:

Subsistema de protección urbana: Situado entre el aeropuerto y el núcleo urbano de El Prat de Llobregat. Superficie: 25,00 hectáreas.

Subsistema de protección ambiental de la costa: Lo constituyen los suelos destinados a mejorar el balance medioambiental de la ampliación del aeropuerto. Se extiende en forma de franja paralela al mar con una anchura variable de entre 250 y 350 metros y una superficie de 90,66 hectáreas.

Subsistema de protección aeroportuaria: Está constituido por una franja paralela al mar de una profundidad media de 300 metros de anchura y se extiende desde el área de protección medioambiental de la costa hasta la laguna de Murtra. Superficie: 132,73 hectáreas.

1.8 Subsistema de infraestructura viaria básica. Superficie: 54,95 hectáreas.

2. Área de actividades complementarias.—La constituyen los suelos destinados a aquellas actividades de tipo comercial o industrial relacionadas con la actividad aeroportuaria o que presten servicios al conjunto de usuarios y empleados del aeropuerto, compañías aéreas u otros operadores. Se sitúa en la franja norte del aeropuerto, a ambos lados del actual acceso principal, y se extienden de oeste a este hasta el vial principal de acceso a la actual terminal de pasajeros y el de distribución en la parte norte del subsistema de apoyo a las operaciones aeronáuticas. Abarca una superficie de 46,24 hectáreas.

3. Área de reserva.—La conforman los suelos reservados para el futuro desarrollo del subsistema de apoyo al sistema aeroportuario, de actividades logísticas o un ulterior desarrollo del área de actividades complementarias. Constituyen un elemento estratégico para afianzar la demanda futura de servicios del aeropuerto. Se sitúa en el noroeste de la zona de servicio del aeropuerto, en el límite del desvío de la carretera comarcal 246, y su extensión es de 43,44 hectáreas.

Cuarto.—Quedan incluidos en la zona de servicio del aeropuerto los siguientes terrenos, según se refleja en el plano número 11:

Los situados en los límites al noroeste, noreste, sudeste y sudoeste de la zona de servicio delimitada por el Plan Director, con una superficie de 480,19 hectáreas.

Los comprendidos en los límites del sur del aeropuerto, entre las actuales pistas y el mar, de 188,77 hectáreas de superficie. Parte de estos terrenos están destinados en la actualidad a uso militar y su incorporación a la zona de servicio requerirá la previa desafectación por el Ministerio de Defensa.

Madrid, 22 de octubre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

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

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

22567 ORDEN de 29 de octubre de 1999 por la que se convocan los premios extraordinarios de Bachillerato Unificado Polivalente correspondientes al curso académico 1998/1999.

La Orden de 23 de octubre de 1991 («Boletín Oficial del Estado» del 31) establece, en su disposición cuarta, que anualmente la Secretaría de Estado de Educación convocará los premios extraordinarios de Bachillerato como reconocimiento oficial de los méritos de aquellos alumnos que demuestran una especial preparación en las materias cursadas en Bachillerato Unificado Polivalente. La presente Orden viene a dar cumplimiento al referido mandato.

Por todo lo anterior, he dispuesto:

Primero.—Se convocan los premios extraordinarios de Bachillerato Unificado Polivalente correspondientes al curso académico 1998/1999.

Segundo.—1. Podrán optar al premio extraordinario aquellos alumnos que hayan cursado en centros docentes españoles, los estudios de Bachillerato Unificado y Polivalente (1.º, 2.º y 3.º) y los hayan finalizado en el año académico 1998/1999.

2. Para participar en dicha convocatoria, la media resultante de las calificaciones obtenidas por los candidatos en los tres cursos de Bachillerato Unificado y Polivalente deberá ser igual o superior a 8,5 puntos.

3. La calificación media se obtendrá teniendo en cuenta las materias cursadas por el alumno, tanto comunes como optativas, con exclusión de las que tengan carácter voluntario. A las calificaciones se les asignará el siguiente valor numérico:

Suficiente: 5,5 puntos.

Bien: 6,5 puntos.

Notable: 7,5 puntos.

Sobresaliente: 9 puntos.

Tercero.—En cada provincia podrá concederse un premio extraordinario de Bachillerato por cada 1.000 alumnos, o fracción superior a 500, matriculados en tercer curso de Bachillerato Unificado y Polivalente en el curso 1998/1999 en centros españoles, tanto de carácter público como privado. En las provincias en las que el número de alumnos matriculados en los cursos indicados sea inferior a 500, podrá concederse un premio extraordinario. A estos efectos, se considerarán globalmente los alumnos matriculados en centros dependientes de las Consejerías del Ministerio de Educación y Cultura en el exterior.

Cuarto.—1. Los alumnos que, reuniendo los requisitos establecidos en los apartados anteriores, deseen optar al premio extraordinario tendrán que inscribirse en el Instituto de Bachillerato en el que se encuentre su expediente académico, hasta el día 17 de diciembre de 1999, inclusive.

2. Los alumnos y los Secretarios de sus respectivos centros deberán cumplimentar el modelo de inscripción que se incluye como anexo a la presente convocatoria.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, si la solicitud de iniciación no reuniese los requisitos precisos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, indicándose que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, archivándose la misma previa resolución, que deberá ser dictada en los términos del artículo 42.1 de la citada Ley, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

4. Antes del día 22 de diciembre de 1999, los Secretarios de los Institutos de Bachillerato remitirán a la Dirección Provincial de Educación y Cultura los modelos de inscripción presentados.

Antes del 10 de enero de 2000 las Direcciones Provinciales comunicarán a la Subdirección General de la Inspección de Educación el número de alumnos inscritos.

5. Los centros dependientes de las Consejerías del Ministerio de Educación y Cultura en el exterior remitirán las solicitudes presentadas a la correspondiente Consejería de Educación, quien comunicará a la Subdirección General de la Inspección de Educación, antes del día 10 de enero de 2000, el número de alumnos inscritos.