

minando los efectos nocivos que provoca su presencia, todo ello desde una perspectiva realista de las necesidades urbanas y ferroviarias de Getafe, y en función de las disponibilidades presupuestarias.

El Ayuntamiento de Getafe, en el marco del Plan General de Ordenación Urbana, plantea la oportunidad de desarrollar actuaciones urbanísticas tendentes a la integración de la infraestructura ferroviaria y a mejorar la estructura urbana del municipio.

Por su parte, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que ha venido realizando estudios y propuestas en estas materias, y la Comunidad de Madrid han suscrito un Convenio Marco para la Integración del Ferrocarril en los Municipios del Area Metropolitana de Madrid, en el que expresan su voluntad de resolver los problemas de integración existentes compartiendo la financiación de las actuaciones, en terceras partes, con los Ayuntamientos respectivos.

Existiendo coincidencia en los objetivos de integración del ferrocarril en la ciudad de Getafe por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Getafe se plantea la realización coordinada de las actuaciones necesarias para lograr la integración de la línea C-4 de Cercanías en el tejido urbano de Getafe.

En su virtud, las Administraciones intervinientes acuerdan suscribir el presente Convenio, de acuerdo con las siguientes

CLAUSULAS

Primera. Naturaleza y finalidad del Convenio.—El presente Convenio establece los acuerdos que regulan las relaciones recíprocas entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Getafe para realizar las obras necesarias para la integración de la línea C-4 de Cercanías Ferroviarias en Getafe.

Segunda. Ambito territorial.—La integración ferroviaria se realizará en el tramo de la línea C-4 de la red de cercanías comprendido entre los puntos kilométricos 13,2 y 16,2.

Tercera. Objetivos.—Los objetivos que se persiguen son los siguientes:

Minimizar el efecto barrera que presenta el actual trazado del ferrocarril en la estructura urbana de Getafe.

Desarrollar un eje viario norte-sur que reestructure la red viaria urbana de Getafe, en la traza que hoy ocupa el ferrocarril.

Mejorar la accesibilidad a la estación de Getafe-centro para el transporte colectivo y el tráfico personal.

Remodelar los espacios urbanos anejos a los bordes de la línea férrea con usos que mejoren la calidad del medio ambiente urbano.

Cuarta. Redacción de proyectos.—Como fase previa a la redacción de proyectos, se redactará un esquema funcional de la solución de integración, a nivel de anteproyecto, en el que se detallen las características básicas de la actuación, así como su valoración económica. En este documento se estudiará la posibilidad de incorporar suelos tanto de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles como de particulares que puedan contribuir a la financiación de las actuaciones.

La aprobación del esquema funcional corresponderá a la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco para la Integración del Ferrocarril en los Municipios del Area Metropolitana de Madrid.

Los proyectos de construcción de las actuaciones se redactarán y aprobarán por el Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente en base al esquema funcional acordado.

Quinta. Ejecución de las obras.—El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente será el órgano contratante de las obras correspondiéndole la dirección facultativa de las mismas.

Sexta. Planeamiento urbanístico.—El Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid adoptarán las modificaciones necesarias en el planeamiento urbanístico para lograr un efectivo desarrollo de las actuaciones.

En el caso de que se incorpore a la operación de integración del ferrocarril el desarrollo urbanístico de suelos colindantes a la traza ferroviaria, el Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid recogerán las modificaciones necesarias en el planeamiento, promoviendo las adaptaciones precisas y denegando las actuaciones que impidan o dificulten dicha incorporación.

Séptima. Financiación.—La financiación de las actuaciones se repartirá a partes iguales entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Getafe, en función de sus respectivas disponibilidades presupuestarias.

Parte de las aportaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente podrán realizarse en suelos de titularidad de la Red

Nacional de los Ferrocarriles Españoles incluidos en las áreas de intervención, según la valoración catastral de los mismos.

Octava. Seguimiento de las actuaciones.—El seguimiento y control de las actuaciones contempladas en el presente Convenio se llevará a cabo por la Comisión de Seguimiento y Control prevista en el Convenio Marco entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid para la Integración del Ferrocarril en los Municipios del Area Metropolitana de Madrid.

Novena. Vigencia.—El presente Convenio entrará en vigor el día de su firma y su duración se extenderá hasta la finalización de las obras.

Décima. Resolución.—Serán causas de resolución del presente Convenio las siguientes:

a) El incumplimiento de las cláusulas del Convenio, para lo que será necesario la denuncia de la parte correspondiente con tres meses de antelación.

b) El mutuo acuerdo entre las partes.

El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrell Fontelles.—El Presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez.—El Alcalde de Getafe, Pedro Castro Vázquez.

9838

RESOLUCION de 28 de marzo de 1996, de la Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, por la que se dispone la publicación del Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid.

Suscrito, previa tramitación reglamentaria entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid el día 6 de febrero de 1996, un Convenio marco para establecer un programa de actuación para la integración del ferrocarril en la Comunidad de Madrid y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» del 16), procede la publicación de dicho Convenio, que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 28 de marzo de 1996.—El Secretario de Estado, José Alberto Zaragoza Rameau.

ANEXO

Convenio marco entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid para la integración del ferrocarril en los municipios del área metropolitana de Madrid

En Madrid a 6 de febrero de 1996,

REUNIDOS

El excelentísimo señor don José Borrell Fontelles, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en nombre y representación de la Administración General del Estado, en virtud de la delegación otorgada por el Gobierno de la Nación, al amparo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de julio de 1995 («Boletín Oficial del Estado» de 4 de agosto).

El excelentísimo señor don Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez, Presidente de la Comunidad de Madrid.

Ambas partes, en la calidad en que cada uno interviene, se reconocen recíprocamente la capacidad legal para obligarse y otorgar el presente Convenio, a cuyo efecto,

EXPONEN

Durante la segunda mitad de este siglo la red ferroviaria de Madrid no ha experimentado grandes transformaciones manteniéndose la configuración histórica en casi todos los pasillos y corredores. El desarrollo urbano de la región, sin embargo, ha seguido una evolución muy distinta, con una fuerte dinámica de crecimiento en la que no se ha cuidado la absorción del ferrocarril como elemento urbano.

Así, numerosos trazados ferroviarios que surcan la metrópoli, originariamente periféricos o muy exteriores a los pequeños núcleos que sirvieron de apoyo a la expansión metropolitana, han quedado envueltos en el tejido urbano, ubicados de un modo torpe, e impidiendo la continuidad de la trama y la libre circulación entre sus márgenes.

Esta situación marginal del ferrocarril ha generado situaciones no óptimas en el entorno de vías y estaciones que es necesario corregir desde un objetivo de mejora de la calidad de vida urbana. Una de las consecuencias de esta falta de convivencia entre el ferrocarril y la ciudad afecta a la propia funcionalidad del mismo como modo de transporte, dado que numerosas estaciones, ubicadas en sus posiciones originarias, presentan un difícil acceso desde la confusa trama urbana que las rodea. El ferrocarril que, como medio de transporte, jugó un limitado papel en la génesis y despegue del área metropolitana madrileña, constituye hoy, sin embargo, un factor de primer orden en la estructura y funcionamiento de la región, debiendo abordarse este problema de inaccesibilidad en estaciones como elemento básico de la política a desarrollar en los próximos años.

Es en la perspectiva del incremento de la calidad urbana y en la de la propia funcionalidad del ferrocarril, en la que los propósitos y propuestas para corregir estos problemas y conseguir una mejor integración del ferrocarril y la ciudad cobran pleno sentido y actualidad.

El diagnóstico y la identificación de los trazados más conflictivos en los municipios que integran el área metropolitana de Madrid ha sido llevado a cabo por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, habiéndose establecido una jerarquización de las situaciones más problemáticas.

Las alternativas para resolver estos problemas, aun cuando existe una similitud en los efectos negativos detectados, no son homogéneas, existiendo una variada tipología de soluciones, cuya aplicación vendrá condicionada por las características particulares de cada caso, y por las disponibilidades presupuestarias de los organismos actuantes.

Queda por último señalar la necesidad, reflejada en el presente Convenio, de una participación conjunta de la Administración General del Estado (competente en la red ferroviaria), y de las Administraciones Territoriales (responsables del funcionamiento global del sistema de transporte y de la calidad de vida de las ciudades que componen la región madrileña), tanto en la elaboración de las propuestas, como en la financiación de las mismas. Sólo con un esfuerzo conjunto podrán acometerse actuaciones viables y satisfactorias en plazos adecuados.

La Administración General del Estado actúa en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, de acuerdo con el artículo 156 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios de la Red Nacional Integrada de Transportes Terrestres, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La Comunidad Autónoma actúa en virtud de su competencia en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda (artículo 148.1.3, de la Constitución y 26.4 y 5 de su Estatuto de Autonomía).

En su virtud, los intervinientes dan su conformidad al presente Convenio marco con arreglo a las siguientes

CLAUSULAS

Primera. Objeto del Convenio.—El presente Convenio marco tiene como objeto establecer un programa de actuación para la integración del ferrocarril en la Comunidad de Madrid, a desarrollar conjuntamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid, con la participación de los Ayuntamientos afectados.

Segunda. Finalidad y objetivos.—El presente Convenio marco se concibe como un instrumento para lograr una efectiva integración del ferrocarril en los tejidos urbanos por los que discurre. Los objetivos concretos que se persiguen son los siguientes:

Atenuar los efectos barrera que ejercen las infraestructuras ferroviarias en la ciudad, facilitando los cruces transversales a las mismas tanto peatonales como para el tráfico rodado.

Reducir los impactos sonoros mediante la implantación de pantallas acústicas en los lugares adecuados.

Mejorar el acceso a las estaciones, tanto en modos no motorizados como en transporte colectivo.

Promover en la medida de lo posible actividades económicas compatibles con el entorno de las estaciones que contribuyan a la mejora de la escena urbana.

Mejorar las márgenes de las líneas férreas, urbanizando los nuevos bordes mediante el trazado de nuevas calles, paseos, jardines, etc. al lado mismo de las vías.

Tercera. Concertación con los Ayuntamientos.—Las actuaciones de integración que se incluyan en el programa de actuación deberán ser con-

certadas con los Ayuntamientos afectados, los cuales promoverán las modificaciones necesarias en su planeamiento urbanístico, que serán elevadas para su aprobación a los órganos competentes de la Administración Regional.

Cuarta. Ambito territorial.—Los municipios y líneas de ferrocarril en que se han identificado posibles actuaciones de integración son los siguientes:

Madrid, en la travesía de Entrevías, línea C-2 de cercanías; y en la línea C-4 a su paso por el distrito de Villaverde.

Getafe, en la travesía de la línea C-4.

Leganés, en el entorno de la estación de Leganés en la línea C-5.

Móstoles, en el entorno de la estación central, línea C-5.

Fuenlabrada, en la zona de la estación vinculada al nuevo centro urbano, línea C-5.

Quinta. Programación de actuaciones.—Las soluciones de integración en cada uno de los municipios relacionados en la cláusula cuarta se acordarán entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento correspondiente, en base a un esquema funcional que defina a nivel de anteproyecto los elementos básicos de la propuesta, y cuantifique el presupuesto aproximado de las obras.

En un plazo de seis meses contado a partir de la firma de presente Convenio, se elaborará el programa de actuación concertado con los Ayuntamientos para la integración del ferrocarril en la Comunidad de Madrid, en el que se establecerá la programación temporal de las actuaciones en función de los esquemas funcionales acordados.

El programa de actuación incluirá inicialmente la ejecución de, al menos, tres de las actuaciones identificadas durante el período de programación.

La programación de las actuaciones se realizará por un período de seis años, coincidente con el horizonte del Plan de Cercanías 1996-2001.

Sexta. Redacción de los proyectos y ejecución de las obras.—Una vez acordadas las características de la actuación, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente redactará los correspondientes proyectos constructivos, que serán informados por la Comisión de seguimiento que se creará para desarrollo y ejecución del presente Convenio.

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente será el órgano responsable de la contratación de las obras sin perjuicio de que algunas de las mismas puedan ser contratadas directamente por la Comunidad Autónoma de Madrid o los Ayuntamientos cuando así lo aconseje el carácter particular de las mismas.

Séptima. Financiación.—La financiación de las actuaciones se repartirá a partes iguales entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento implicado en cada caso.

La aportación del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se realizará en función de las disponibilidades presupuestarias, pudiendo considerarse como parte de ella el valor catastral de los suelos de titularidad de RENFE que se incluyan en las áreas de intervención. En el supuesto de que se incorporen suelos de RENFE a desarrollos urbanísticos distintos al ferroviario, el valor de los aprovechamientos que se otorguen a dichos suelos podrá deducirse de la aportación que corresponda a los Ayuntamientos y Comunidad Autónoma, recibiendo RENFE como contrapartida de los justiprecios así fijados, su equivalente en obra ferroviaria.

El valor de las aportaciones de particulares que puedan obtenerse como consecuencia de Convenios o de obligaciones de planeamiento urbanístico relacionados directamente con las actuaciones, tendrán, asimismo, la consideración de aportación a deducir de las obligaciones de financiación de Ayuntamientos y Comunidad Autónoma.

La aportación de los Ayuntamientos estará garantizada ante la Administración contratante de las obras mediante aval bancario, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

Octava. Seguimiento y control de las actuaciones.—Se constituirá una Comisión mixta de seguimiento y control que tomará sus acuerdos por unanimidad.

La Comisión estará formada por:

Tres representantes del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Dos representantes de la Comunidad de Madrid.

Un representante del Ayuntamiento correspondiente en cada caso.

Asimismo, podrán designarse suplentes de los miembros de la Comisión y a sus reuniones podrán asistir los técnicos que se juzguen convenientes de conformidad con los temas a tratar.

En aras de lograr la mayor flexibilidad y simplificación en el funcionamiento de la Comisión, se procurará por parte de las dos instituciones firmantes, que los representantes coincidan con los que se designen en la Comisión de seguimiento del Convenio para financiar la nueva infraestructura del Metro de Madrid, suscrito el 19 de abril de 1995.

La Comisión tendrá las siguientes funciones:

a) Velar por el cumplimiento del Convenio, realizando el seguimiento del programa de actuaciones del mismo y proponiendo, en su caso, las variaciones que consideren precisas por las respectivas Administraciones.

b) Asegurar la coordinación de los diversos proyectos durante su redacción, tramitación y ejecución.

c) Informar, previamente, a su aprobación los esquemas funcionales y proyectos de las obras del Convenio.

d) Coordinar las previsiones de terrenos necesarios en cada caso, de forma que puedan estar disponibles a las fechas adecuadas.

e) Impulsar con la mayor celeridad los trámites requeridos en cada caso.

f) Tener conocimiento de las incidencias de los proyectos y obras, tanto técnicas como administrativas.

g) Interpretar, en caso de duda, las normas y previsiones del presente Convenio y, en consecuencia, proponer las decisiones oportunas acerca de las variaciones o cambios aconsejables en la ejecución de cada uno de los proyectos u obras.

h) Y en general, las que el artículo 6.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, atribuye al órgano de vigilancia y control.

Novena. *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el día de su firma y su duración será de seis años, prorrogándose, tácitamente, por períodos de un año.

Décima. *Resolución.*—Serán causas de resolución del presente Convenio las siguientes:

a) El incumplimiento de las cláusulas del Convenio, para lo que será necesario la denuncia de la parte correspondiente con tres meses de antelación.

b) El mutuo acuerdo entre las partes.

En prueba de conformidad firman por duplicado el presente Convenio en el lugar y la fecha indicados en el encabezamiento.—El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrell Fontelles.—El Presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez.

9839

RESOLUCION de 14 de marzo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos de contraincendios, segundo nivel, a impartir por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Examinada la documentación presentada por don José Ignacio Espel Fernández, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, en solicitud de homologación de los cursos de Contraincendios, segundo nivel, a impartir por dicho Centro.

Vistos los informes obrantes en el expediente, en los que consta que reúne las condiciones mínimas establecidas en la Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 6 de junio de 1990 («Boletín Oficial del Estado» número 146),

Esta Dirección General, de conformidad con lo establecido en la Orden de 31 de julio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de agosto) y en la Resolución de 6 de junio de 1990, ha resuelto:

Primero.—Homologar los cursos de Contraincendios, segundo nivel, a impartir por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Segundo.—Sin perjuicio de esta homologación, la Subdirección General de Inspección Marítima comprobará que el desarrollo de los cursos impartidos reúnen los niveles de calidad y profesionalidad adecuados.

Tercero.—Al personal marítimo que supere dichos cursos le será extendido por esta Dirección General el oportuno certificado, que le permitirá el enrolamiento en cualquier clase de buque mercante o de pesca. Dicha certificación se expedirá a la vista del certificado emitido por el Centro de Formación en el que se haga constar que el interesado ha recibido la formación teórico-práctica, establecida en la Orden de 31 de julio de 1992.

Sin perjuicio de ello, el Centro remitirá a esta Dirección General de la Marina Mercante la relación del personal que haya superado cada curso.

Cuarto.—El personal que participe en los cursos deberá estar protegido por un seguro de accidentes materiales y corporales contratado por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Madrid, 14 de marzo de 1996.—El Director general, Pedro Anatael Meneses Roqué.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Inspección Marítima.

9840

RESOLUCION de 29 de marzo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón para impartir cursos de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Examinada la documentación presentada por don Antonio Montesión Torres, Director de la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, en solicitud de homologación de dicha Escuela para impartir cursos de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Vista la documentación aportada, así como los informes obrantes en el expediente y de conformidad con lo establecido en la Orden de 30 de noviembre de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de diciembre),

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Homologar los cursos de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

Segundo.—Quince días antes de la celebración del curso remitirá a la Subdirección General de Inspección Marítima relación nominal del profesorado, acompañada del currículum profesional de cada uno de ellos, así como Memoria desarrollada del programa y medios materiales a utilizar durante el curso, a efectos de la oportuna inspección por parte de los Servicios de esta Dirección General.

Tercero.—En el plazo de quince días desde la finalización del curso, la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón remitirá a la Subdirección General de Inspección Marítima las actas del curso y las pruebas realizadas.

Cuarto.—Al personal de la Marina Mercante que haya finalizado con aprovechamiento el curso impartido, se le expedirá por la Dirección General de la Marina Mercante (Subdirección General de Inspección Marítima) el oportuno certificado oficial a la vista de la certificación emitida por la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, en la que conste que han superado las pruebas establecidas.

Quinto.—Esta homologación tendrá validez por un año a partir de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», pudiéndose prorrogar a la vista de la Memoria, planes de estudios, prácticas y demás documentación que presente la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, sobre los cursos realizados en base a esta homologación.

Sexto.—Al objeto de comprobar que el desarrollo de los cursos se adecua a los niveles de calidad y profesionalidad necesarios, la Subdirección General de Inspección Marítima efectuará inspecciones periódicas de los mismos.

Madrid, 29 de marzo de 1996.—El Director general, Pedro Anatael Meneses Roqué.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Inspección Marítima.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

9841

RESOLUCION de 22 de abril de 1996, de la Secretaría de Estado de Educación, por la que se convocan para el curso 1996/97 ayudas económicas y premios para la realización de proyectos de innovación educativa por centros y grupos de Profesores.

La calidad de la educación depende en gran medida de la capacidad de los Profesores y del sistema educativo para renovarse de acuerdo con las nuevas demandas sociales, con las circunstancias siempre cambiantes