

## APÉNDICE 2

**Programa de materias para la habilitación de instructores de tiro del personal de seguridad privada**1. *Materias teóricas*

## Tema 1. Normativa.

Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada (artículos 81 a 86, 90, 93 y 148 a 153).

Orden de 7 de julio de 1995, del Ministerio de Justicia e Interior, por la que se da cumplimiento a diversos aspectos del Reglamento de Seguridad Privada, sobre personal (decimoquinto, decimonoveno, vigésimo, vigésimo primero, vigésimo séptimo y vigésimo octavo).

Resolución de 19 de enero de 1996, de la Secretaria de Estado de Interior, ..... Cuarto, sobre autorización traslado de armas.

Resolución de 28 de febrero de 1996 de la Secretaria de Estado de Interior por la que se aprueban las instrucciones para la realización de los ejercicios de tiro del personal de seguridad privada.

Orden de 15 de febrero de 1997, del Ministerio del Interior, por la que se determinan las armas de fuego a utilizar por los Guardas Particulares del Campo para desempeñar funciones de vigilancia y guardería.

Reglamento de Armas. Artículos 1, 2, 3, desde el 78 al 90 ambos inclusive, desde el 96 al 98 ambos inclusive, desde el 120 al 128 ambos inclusive, 144 al 152 ambos inclusive art. 168, y anexos sobre características y medidas de seguridad en galerías y campos de tiro.

Orden de 30 de abril de 1998, del Ministerio del Interior, por la que se modifica la de 15 de febrero de 1997, por la que se determinan las armas de fuego a utilizar por los Guardas Particulares del Campo para desempeñar funciones de vigilancia y guardería.

## Tema 2. Armamento. Armas reglamentarias en Seguridad Privada.

Estudio y conocimiento de las partes, funcionamiento combinado de los mecanismos, armado y desarmado, interrupciones mas frecuentes y formas de subsanarlas.

Pistola semiautomática 9 milímetros parabellum.

Simple y doble acción.

Revolver calibre 38 especial de 4 pulgadas.

Carabina de repetición por cerrojo, calibre 22 y 9 mm. Parabellum.

Escopeta de émbolo 12/70.

## Tema 3. Balística y cartuchería.

Partes en que se divide el estudio sobre balística. Definiciones y características generales de las distintas ramas.

Conocimiento de las distintas municiones de las armas reglamentarias en Seguridad Privada. Calibres. Partes de un cartucho, formas y tipos de munición. Cartuchería prohibida.

## Tema 4. Normas de seguridad en el manejo de las armas.

Normas generales y específicas.

Normas de seguridad a seguir antes, durante y después del tiro, así como en la limpieza y custodia de las armas.

## Tema 5. Técnica de tiro.

Fundamentos básicos del tiro. Empuñamiento del arma, toma de los elementos de puntería, presión sobre el disparador y postura de tiro. Definiciones y errores más frecuentes.

Definiciones de ojo dominante y director, error paralelo y angular. Tipos de elementos de puntería.

Formas de corregir el tiro modificando y sin modificar los elementos de puntería. Como no se debe corregir nunca el tiro.

2. *Materias prácticas*

## 1.ª Parte. Dirección e instrucción.

Explicación teórico-práctica de un ejercicio de tiro a una línea.

Modalidad del ejercicio.

Postura, explicación y demostración de la misma.

Errores más frecuentes que se suelen cometer en esta modalidad y por que se producen.

Dirección del ejercicio.

Corrección del ejercicio realizado por los tiradores sobre los blancos.

Errores observados durante el tiro.

Distribución de impactos, motivos posibles.

Posturas de tiro, puntería e instintivo, con las distintas armas (En pie, rodilla alta, rodilla en tierra, sentado con-sin apoyo y tendido). Formas de adopción y premisas fundamentales.

Weaver.

Crouch.

Cazadora.

## 2.ª Parte. Evaluación de tiro.

Realización de un ejercicio de tiro, de los descritos en la Resolución de 28 de febrero de 1996, de la Secretaría de Estado de Interior, por la que se aprueban las instrucciones para la realización de los ejercicios de tiro del personal de seguridad privada, debiendo obtener en el mismo la puntuación de «Apto» como mínimo.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**10066** *RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2002, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza.*

Suscrito previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, el día 23 de marzo de 2002, un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, conforme a la redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 7 de mayo de 2002.—El Secretario de Estado, Benigno Blanco Rodríguez

## ANEXO

**Convenio entre la Diputación General de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Zaragoza**

En Zaragoza, a 23 de marzo de 2002.

## REUNIDOS:

Excelentísimo señor don Marcelino Iglesias Ricou, Presidente de la Diputación General de Aragón.

Excelentísimo señor don Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento.

Ilustrísimo señor don José Atarés Martínez, Alcalde Presidente del excelentísimo Ayuntamiento de Zaragoza.

Excelentísimo señor don Miguel Corsini Freese, Presidente de Renfe.

Ilustrísimo señor don Juan Barrón Benavente, Presidente del GIF.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Diputación General de Aragón es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio (artículo 35.uno.7.9 y 24 del Estatuto de Autonomía).

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24.ª y 149.1.21.ª de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios tanto de la Red Nacional integrada ferroviaria, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), de acuerdo con el artículo 156 de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, como

de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa cuya construcción y administración corresponde al Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 160 de la Ley 13/1996 de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social.

El Ayuntamiento de Zaragoza es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística, y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículo 25-2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente convenio, las partes firmantes

#### EXPONEN:

Primero.—Que las tres administraciones suscribieron con fecha 7 de junio de 1999 un Protocolo General de Intenciones para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza en el que se establecían las líneas maestras de cooperación entre las tres Administraciones firmantes, el GIF y RENFE.

Segundo.—Que desde aquella fecha y conforme a la definición de la solución adoptada, el Ministerio de Fomento, a través del ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), ha redactado los proyectos que se acordaron y están en fase avanzada de ejecución las obras ferroviarias siguientes:

Variante sur, que permita tanto tráfico en ancho UIC como en ancho ibérico.

Penetración de la nueva línea de alta velocidad a Zaragoza por el este, adecuando las instalaciones ferroviarias en los túneles existentes y realizando el enlace con la variante sur.

Nueva estación ferroviaria de viajeros en la zona de Delicias, localizada al norte de la antigua estación del mismo nombre, para los tráfico tanto de la línea de alta velocidad como de ancho ibérico.

El compromiso económico contratado hasta la fecha en el término municipal de Zaragoza es de 661.113.315 euros (110.000 millones de pesetas). Todo ello conforme a las competencias propias del GIF y de acuerdo con las líneas programáticas acordadas en el Protocolo General de Intenciones que establecía que:

«La Programación y ejecución de los proyectos por parte del GIF deberá ser tal que permita el funcionamiento de la línea de alta velocidad en el año 2002. En una primera fase deberá garantizarse el tránsito de alta velocidad por el trazado interior de la ciudad»

Tercero.—Que de los proyectos y obras ferroviarias competencia del Grupo Fomento y referidas en la estipulación segunda del citado protocolo, queda por definir totalmente, proyectar y ejecutar:

Integración urbanística de las vías férreas entre la Nueva Estación de Delicias y los túneles de Miguel Fleta y Goya.

Reposición y traslado de las instalaciones ferroviarias existentes que se vean afectadas por el trazado de las nuevas líneas y por la remodelación del complejo Delicias-Almozara.

Cuarto.—Que el Ayuntamiento de Zaragoza, ha estado estudiando durante estos años la revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, así como las ordenaciones y usos más convenientes tanto para la zona de Delicias y Almozara, como para los terrenos que se liberarán del uso ferroviario con la nueva solución ferroviaria.

En el citado protocolo, el Ayuntamiento, entre otras, definía sus intenciones de acometer la ejecución de las obras viarias de superficie necesarias para la integración urbanística de las instalaciones ferroviarias con el resto de la trama urbana.

Quinto.—Que la Diputación General de Aragón declaraba su intención en el citado Protocolo de llevar a cabo la construcción de una estación central de autobuses en terrenos adyacentes a la estación ferroviaria de Delicias, creando una estación intermodal que permita la realización fácil y eficaz de intercambio entre ambos modos de transporte.

Sexto.—Que el citado protocolo definía que la utilización de aquellos bienes que, no hayan de quedar afectos al servicio público ferroviario, se producirá de acuerdo con la normativa que resulte aplicable en base a un convenio específico y con el doble objetivo de atender al desarrollo urbanístico de la ciudad, y a la financiación de las obras ferroviarias, estableciéndose además que cuando se materialicen las actuaciones programadas, deberán determinarse los terrenos de titularidad pública, ya se trate de bienes y derechos de dominio público afectos al servicio ferroviario, ya patrimoniales de titularidad de RENFE.

Séptimo.—Que la ciudad de Zaragoza, a través de diversos pronunciamientos de su Corporación Municipal ha ido definiendo su posición respecto a los temas urbanos y ferroviarios derivados de la transformación urbanístico-ferroviario que conlleva la nueva solución ferroviaria en ejecución, que considera una oportunidad única para la transformación urbana de algunas zonas de la ciudad, posibilitando la incorporación de los terrenos actualmente ocupados por el ferrocarril, a la trama urbana con nuevos usos.

Octavo.—Que las administraciones firmantes son conscientes que la centralidad de los ámbitos afectados permitirán una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas de acuerdo con las líneas programáticas del protocolo citado, podrán destinarse a costear las actuaciones necesarias.

Estas actuaciones, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:

1. Reposición de instalaciones ferroviarias afectadas, por la liberación del suelo necesario, para la integración del sistema ferroviario acordado con la ciudad y la recuperación para nuevos usos urbanos de los ámbitos de Delicias-Almozara, Portillo y Corredor Ferroviario Oliver-Valdefierro, incluyendo una ronda ferroviaria en ancho ibérico por el sur del aeropuerto hasta el Valle del Jalón.

2. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.

3. Transformación urbanística de todos los suelos en los que el ferrocarril abandona ese ámbito territorial por su traslado a una nueva ubicación.

4. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores, y dan servicio a la nueva red ferroviaria.

Noveno.—Que la Diputación General de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza desean promover el traslado de los talleres ferroviarios y la estación de clasificación existentes en el entorno Delicias-Almozara junto con las del centro de intercambio de mercancías existente en el corredor Casetas-Delicias a los terrenos de la Plataforma Logística de Zaragoza, actualmente en fase de estudio y promoción por las citadas Administraciones. La actuación anterior se completa con la extensión de la vía de ancho ibérico de la ronda Sur hasta el valle del Jalón por el sur del aeropuerto, cumpliendo los condicionantes técnicos en cuanto a capacidad y características que establezca el Ministerio de Fomento.

Que el Ministerio de Fomento considera viable ese traslado siempre que se respeten los condicionamientos técnicos que determine RENFE para la correcta explotación del ferrocarril y siempre que la financiación proceda íntegramente de las previsiones del presente Convenio y de las aportaciones que pueda hacer la Diputación General de Aragón, sin que esta operación grave ni sobre los Presupuestos del Ministerio de Fomento ni sobre el de las empresas del Grupo Fomento.

Décimo.—En el punto séptimo de dicho Protocolo se refleja el interés de las Administraciones intervinientes en materializar las actuaciones programadas mediante los convenios de colaboración, pactos o declaraciones que resulten necesarios.

Undécimo.—El Gobierno de Aragón es consciente de la importancia y valor geoestratégico de la ciudad de Zaragoza y de su entorno metropolitano más inmediato para Aragón y que la trascendencia de los presentes acuerdos irradian desde la capital al resto del territorio de la Comunidad Autónoma, por lo que desea comprometerse ayudando a financiar en parte algunas de las obras reflejadas en este Convenio.

Consecuentemente con todo lo anterior y al objeto de abordar las cuestiones planteadas, resulta ineludible iniciar las gestiones en orden a la constitución del Ente de gestión más adecuado para el desarrollo de las actuaciones mencionadas, y en tal sentido:

#### ACUERDAN

Primero.—Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante «la sociedad»).

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 601.012,10 euros, de acuerdo con la siguiente distribución:

Diputación General de Aragón: 25 por 100.

Grupo Fomento: 50 por 100.

Ayuntamiento de Zaragoza: 25 por 100.

Por Grupo Fomento se entiende, a los efectos de este Convenio, a las entidades públicas empresariales RENFE y GIF, adscritas al Ministerio de Fomento, con una participación del 25 por 100 cada una de ellas.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Zaragoza y el Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Diputación General de Aragón respectivamente o en la persona a quien designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías calificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Grupo Fomento.

Segundo.—La sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y promover la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en Zaragoza y su entorno metropolitano.

El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza como de sistema general ferroviario sujetos a Convenio, que de forma esquemática coinciden con los terrenos de El Portillo, Delicias, La Almozara y del Corredor Oliver-Valdefierro así como las obras de traslado y nueva infraestructura ferroviaria a que se refiere la cláusula tercera siguiente.

Para ello la sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Convenio se refiere:

1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en Zaragoza, impulsando la mejora de las infraestructuras de transporte y comunicación, así como el resto de actuaciones urbanas que incidan en el desarrollo de Zaragoza y su entorno metropolitano previstas en este Convenio.
2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos y, en su caso, procederá a su creación.

Tercero.—El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos, no necesarios para el ferrocarril por haberse trasladado las instalaciones ferroviarias y sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente convenio, llevándose a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios.

En relación con el traslado de los talleres ferroviarios y la estación de clasificación existentes en el entorno Delicias-Almozara y el centro de intercambio de mercancías, las partes acuerdan que la nueva ubicación de estas instalaciones se realice en los terrenos de la Plataforma Logística de Zaragoza conforme a las siguientes condiciones:

El traslado a la Plataforma Logística de Zaragoza estará condicionado a la íntegra financiación de los costes del citado traslado más los de la nueva infraestructura ferroviaria necesaria (ampliación de ronda Sur ferroviaria) para dar servicio a tales instalaciones con los recursos a que se refiere la cláusula décima, apartado a) y con la prioridad prevista en la citada cláusula y apartado.

El traslado de estas instalaciones a la Plataforma Logística de Zaragoza queda condicionado a la existencia de garantías suficientes en relación con el desarrollo real del proyecto plaza y a la disponibilidad efectiva del suelo con las infraestructuras urbanísticas y viarias exigibles para un adecuado funcionamiento de las instalaciones a trasladar, que serán responsabilidad de la Diputación General de Aragón y de los promotores del proyecto Plaza.

La Diputación General de Aragón o el Ayuntamiento de Zaragoza cederá gratuitamente a RENFE los terrenos necesarios para el traslado de las instalaciones.

Cuarto.—La Diputación General de Aragón se compromete a costear, hasta un máximo de 9.015.181 euros (1.500 millones de pesetas), la Estación Central de Autobuses, a ubicar en la Intermodal de Delicias. La Diputación General de Aragón y el GIF firmarán un acuerdo en desarrollo del presente Convenio en el que se fijará la forma de explotación de ambas estaciones, y si no se llegase a un acuerdo al respecto en el plazo de seis meses, la Diputación General de Aragón se hará responsable bien directa o indirectamente de la estación de autobuses y el Grupo Fomento de la estación ferroviaria.

Quinto.—El Gobierno de Aragón desea la construcción de una estación ligera en la línea principal de la nueva relación de alta velocidad Madrid-Barcelona, lo más cercana, operativamente, a la actual terminal de viajeros del aeropuerto de Zaragoza, para lo que ofrece la financiación directa de la misma.

El Ministerio de Fomento acepta que la construcción e integración de la mencionada estación ligera en la red de alta velocidad española,

sea financiada por el Gobierno de Aragón. El proyecto de la misma será coordinado y supervisado por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, que contratará las obras.

Sexto.—Además de lo previsto en las anteriores cláusulas cuarta y quinta y de conformidad con lo reflejado en el exponiendo undécimo, la Diputación General de Aragón adquiere el compromiso de ayudar a financiar con la cantidad de 27.045.544 euros (4.500 millones de pesetas) las actuaciones previstas en este convenio.

La aportación indicada de 27.045.544 euros (4.500 millones de pesetas) se escalonará en 4 anualidades desde el año 2003.

Séptimo.—El Ministerio de Fomento, RENFE y GIF impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se vayan reponiendo las instalaciones ferroviarias, a la sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la citada entrega, se suscribirán convenios específicos entre la sociedad y los propietarios de suelos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir que consistirá en la financiación de las obras ferroviarias del anexo I cuyo importe estimado asciende a 248.217.999 euros (41.300 millones de pesetas).

Octavo.—En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio y contribuyen a la consecución de los objetivos establecidos por la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza cederá gratuitamente a la sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de costear las inversiones que realice la propia sociedad, RENFE o GIF, en los términos del presente convenio.

Noveno.—La sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Zaragoza y a la Diputación General de Aragón.

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas GIF y RENFE.

Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambios de uso a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realizará dicha sociedad, el Ministerio de Fomento, GIF y RENFE, tal y como se determina en este Convenio.

Décimo.—La sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

A) Todos los recursos económicos que se obtengan por la sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por RENFE y GIF se aplicarán en primer lugar al pago de las obras ferroviarias descritas en el apartado A del anexo I y a financiar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la sociedad.

B) De acuerdo con el Protocolo firmado el 7 de junio de 1999, el Ministerio de Fomento, a través del GIF y en ejercicio de sus competencias, está adelantando parte de la inversión de reposición para poder tener en funcionamiento en plazo la nueva estación de Delicias.

C) Es prioritaria la total ejecución de las obras vinculadas a la transformación urbanística de la zona ferroviaria de la avenida de Navarra, por la importancia de esta pieza estratégica.

D) Los recursos restantes se destinarán a la ejecución de las operaciones previstas en otros ámbitos y reflejadas en el anexo I.

La aportación máxima para todas estas actuaciones serán los recursos que la sociedad genere, los fondos europeos que obtenga y las nuevas aportaciones que, en su caso, decidan los socios.

E) Caso de existir recursos excedentarios, una vez realizadas las actuaciones previstas en el anexo I, las partes podrán acordar su reinversión en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Zaragoza y de su integración urbana.

Undécimo.—En el anexo I se recogen todas las actuaciones que las distintas Instituciones tienen previstas, junto con una breve descripción de ellas, desglosadas según lo establecido en la cláusula décima de este Convenio.

Las cantidades que figuran en la columna de la derecha son las que financian las partes de este Convenio y que no están incluidas, en consecuencia, en la cifra de «total actuaciones Convenio».

Duodécimo.—El presente Convenio tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

Decimotercero.—Este Convenio, ha sido previamente a su firma, aprobado por los órganos correspondientes de las Instituciones firmantes.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, los comparecientes firman el presente Convenio en el lugar y fecha en su encabezamiento indicados.—El Ministro de Fomento, excelentísimo señor don Francisco Álvarez-Cascos Fernández.—El Presidente de la Diputación General de Aragón, excelentísimo señor don Marcelino Iglesias Ricou.—El Alcalde Presidente del excelentísimo Ayuntamiento de Zaragoza, ilustrísimo señor don José Atarés Martínez.—El Presidente de RENFE, ilustrísimo señor don Miguel Corsini Freese.—El Presidente del GIF, ilustrísimo señor don Juan Barrón Benavente.

## ANEXO I

### Principales obras derivadas de la transformación urbanística de Zaragoza asociadas a la nueva red arterial ferroviaria de Zaragoza

	Coste estimado Euros
<b>A) Reposición de instalaciones ferroviarias existentes</b>	
A.1 Nueva estación ferroviaria de Delicias (1) .....	180.303.631
A.2 Expropiaciones e indemnizaciones para usos ferroviarios (2) .....	10.217.206
A.3 Traslado de las instalaciones ferroviarias Almozara, Delicias y CIM (incluso suelo y urbanización) .....	91.954.852
A.4 Construcción de ronda sur ferroviaria .....	100.369.021
A.5 Reposición de instalaciones de apoyo en complejo ferroviario de Arrabal .....	9.616.194
A.6 Traslado dependencias RENFE, correos, cuartel y costes asociados a la reposición de servicio (3) .....	36.060.726
<b>Total A</b> .....	<b>248.217.999</b>
<b>B) Integración de la nueva red ferroviaria con su entorno</b>	
B.1 Cubrimiento en túnel desde Iriarte Reinoso a avenida de Madrid .....	6.490.931
B.2 Cubrimiento de vías de Portillo .....	18.631.375
B.3 Cubrimiento de vías en Miraflores (1.ª fase) .....	3.005.061
B.4 Cubrimiento de túnel desde estación hasta Iriarte Reinoso .....	7.212.145
B.5 Losas y urbanización nueva plaza en avenida de Navarra .....	11.599.534
B.6 Cubrimiento de vías en Miraflores (2.ª fase) .....	3.005.061
B.7 Infraestructuras ferroviarias y actuaciones en eje ferroviario Portillo-Fleta-Miraflores (apeaderos) .....	6.010.121
<b>Total B</b> .....	<b>55.954.228</b>
<b>C) Transformación urbanística de los suelos en los que el ferrocarril abandona ese ámbito territorial por su traslado a una nueva ubicación</b>	
C.1 Demolición en zona Portillo y reposición servicios en el área intermodal de Delicias .....	1.202.024
C.2 Urbanización nueva plaza centro empresarial .....	10.818.218
C.3 Urbanización zona residencial trasera centro comercial «Augusta» (incluso integración vía) .....	6.010.121
C.4 Urbanización zona Portillo, incluido viales y parque ....	10.938.420
C.5 Urbanización parque lineal entre nuevo viario (sustitución A-68) .....	6.611.133
C.6 Ejecución viales y nueva urbanización en límites Almozara y Delicias .....	6.010.121
C.7 Urbanización y reconversión del corredor ferroviario Oliver-Valdefierro .....	12.020.242
C.8 Reconversión avenida Navarra .....	11.419.230
<b>Total C</b> .....	<b>65.029.509</b>
<b>D) Sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores, y dan servicio a la nueva red ferroviaria</b>	
D.1 Reubicación del nudo de enlace en la avenida de Madrid .....	4.808.097
D.2 Ejecución otros viales acceso a la estación .....	13.823.278

	Coste estimado Euros
D.3 Transformación de la A-68 en viario urbano (4) .....	14.424.290
D.4 Construcción puente del tercer milenio .....	12.020.242
D.5 Ejecución vial prolongación ronda Hispanidad (5) .....	3.606.073
D.6 Estación central de autobuses (6) .....	9.015.182
D.7 Estación AVE en aeropuerto (7) .....	10.818.218
<b>Total D</b> .....	<b>45.075.907</b>
<b>Total A+B+C+D+Gastos</b> .....	<b>414.277.643</b>

- (1) En ejecución por el GIF.
- (2) La cantidad definitiva será la que resulte al final del proceso expropiatorio.
- (3) Coste estimado a definir.
- (4) En colaboración con la Dirección General de Carreteras.
- (5) Actuación a desarrollar por la Dirección General de Carreteras y ya planificada por ésta, con anterioridad.
- (6) Aportación máxima Diputación General de Aragón.
- (7) Estimación de coste que aportará en su totalidad la Diputación General de Aragón.
- (8) Para las actuaciones incluidas en el Convenio la Diputación General de Aragón realizará una aportación de 27.045.544 euros.

**10067** RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2002, de la Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas, números 5204/02 al 5228/02.

A los efectos procedentes, esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 5204, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5204/02 a las correas pretensadas modelo Pliego PT15, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5205, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5205/02 a las correas pretensadas modelo Pliego PT20, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5206, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5206/02 a las correas pretensadas modelo Pliego PT27, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5207, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5207/02 al forjado de viguetas pretensadas modelo Pliego PT-20, fabricado por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5208, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5208/02 al forjado de viguetas pretensadas modelo Pliego PT27, fabricado por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5209, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5209/02 a las placas pretensadas modelo Pliego C15-100, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5210, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5210/02 a las placas pretensadas modelo Pliego P15, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5211, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5211/02 a las placas pretensadas modelo Pliego P20, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5212, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5212/02 a las placas pretensadas modelo Pliego P27, fabricadas por «Hijos de Gregorio del Pliego, Sociedad Limitada», con domicilio en Consuegra (Toledo).

Resolución número 5213, de 3 de abril, por la que se concede la autorización de uso número 5213/02 al forjado de placas pretensadas modelo