



## INFORME DE LEGALIDAD RELATIVO AL CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO Y LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD PARA LA ENCOMIENDA A ESTA ÚLTIMA DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA PLATAFORMA DEL NUDO DE ARKAUTE (TRAMO II) DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ Y SU CONEXIÓN CON LA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO.

83/2024 IL - DDLGN  
NBNC\_CCO\_5607/24\_12

### I. ANTECEDENTES JURIDICOS Y DOCUMENTACIÓN

El Departamento de Movilidad Sostenible solicita el preceptivo informe de legalidad sobre el convenio de colaboración citado en el encabezamiento.

Se acompaña a la solicitud de emisión de informe la documentación que se detalla a continuación:

- Memoria justificativa y económica referente a la suscripción del proyecto de Convenio, de la Dirección de Infraestructuras del Transporte.
- Informe jurídico emitido por la Dirección de Servicios del Departamento de Movilidad Sostenible.
- Protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF-Alta Velocidad y la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia para impulsar la llegada de la Alta velocidad a Vitoria-Gasteiz y la integración del ferrocarril en la ciudad.
- Propuesta de Acuerdo de Consejo de Gobierno por el que se autoriza la suscripción del Convenio.
- Proyecto de Convenio.



El presente informe se emite en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1.b) de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco y en los artículos 7.1.c), 9 y 13.1 del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, en relación, con el artículo 15.1.a) del Decreto 8/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno.

## II. LEGALIDAD

### 1.- Justificación.

De conformidad con el “Protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad y la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, para impulsar la llegada de la Alta velocidad a Vitoria-Gasteiz y la integración del ferrocarril en la ciudad”, ADIF AV ha redactado el “Proyecto básico de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, soterramiento y nudo de Arkaute”. Dentro del mismo se recoge la actuación en tres tramos: Tramo I - Soterramiento de Vitoria-Gasteiz; Tramo II-Nudo de Arkaute para la conexión efectiva de la línea de alta velocidad vasca con la línea de alta velocidad del resto del país; Tramo III- Conexión con Alsasua.

En la parte expositiva del proyecto de Convenio se deja constancia de que la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco (en adelante, “AG CAPV”) considera necesario contribuir al objetivo de construir la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (en adelante “NRFV”), y que con este fin manifiesta su voluntad de implicarse en la proyección, ejecución y dirección facultativa de las obras de plataforma del nudo de Arkaute (tramo II) de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz en la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, desde el reconocimiento de que la realización de dicha obra de interés general compete y obliga en último término a la Administración General del Estado, a través de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23.1.a) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante “LSF”).

Asimismo se declara que, en virtud de lo anteriormente expuesto, la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y la AG CAPV consideran conveniente, por razones de eficacia y oportunidad, y al amparo de la especialidad prevista en el artículo 6.4 de la LSF, y conforme a lo dispuesto en el artículo 47.2.a) la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante “LRJSP”), suscribir un Convenio por el que se encomienda a la Administración Autónoma la gestión de redacción del proyecto de construcción y la ejecución de las obras de plataforma del nudo de Arkaute, a través de la utilización de medios y servicios de ésta.

## **2.- Objeto del Convenio de encomienda**

La cláusula primera del Convenio articula la encomienda de gestión, al amparo de lo dispuesto en el artículo 6.4 de la LSF, si bien establece su objeto de una manera algo confusa, en tanto en cuanto ciñe la encomienda a que la Administración Autónoma Vasca realice las actividades necesarias “para la licitación y redacción del proyecto de construcción” y “la ulterior licitación y ejecución de las obras de plataforma del nudo de Arkaute... *así como* la dirección facultativa de las mismas, los servicios de seguridad y salud y cualquier otro servicio que fuera necesario para el apoyo a la dirección de obras...”.

Dadas las conjunciones copulativas de los incisos anteriores, entendemos que la voluntad de los firmantes es que la Administración Autónoma licite la redacción del proyecto de construcción y, posteriormente, licite tanto la ejecución de las obras como la dirección facultativa de las obras, los servicios de seguridad y salud y cualquier otro servicio necesario, por lo que instamos al Departamento de Movilidad Sostenible a que aclare la redacción del objeto del convenio.

Añade el clausulado que la encomienda de ADIF-Alta Velocidad a la AG CAPV no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción ni de los posibles modificados a los mismos, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra, que quedarán reservadas a ADIF-Alta Velocidad, lo cual es conforme con el artículo 6.4 de la LSF.

Se establece, asimismo, que los trabajos encomendados a la AG CAPV, podrán abordarse directamente por esta Administración o a través del ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea

(ETS), ente creado por la Ley 6/2004, de 21 de mayo, cuyo objeto es, entre otros, la elaboración de proyectos, construcción, conservación y mantenimiento, así como la administración y gestión de las infraestructuras ferroviarias competencia de la AG CAPV, así como cualquier otra función que le encomiende el Gobierno y que directa o indirectamente esté relacionada con la construcción, la conservación y la administración de infraestructuras de transporte ferroviario.

### **3.- Naturaleza jurídica de la iniciativa.**

De la lectura del borrador del convenio se deduce que nos encontramos ante un convenio interadministrativo regulado en el capítulo VI del Título Preliminar de LRJSP, con las particularidades previstas en el artículo 6.4 de la LSF, el cual regula, para ese ámbito sectorial (ferroviario), la posibilidad de celebrar convenios interadministrativos de colaboración para la *encomienda* de las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General.

La literalidad del artículo 6.4 de la LSF es la siguiente: *“Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.”*

La encomienda de gestión, como instrumento administrativo, se encuentra regulada en el artículo 11 de la LRJSP. Según esta disposición *“La realización de actividades de carácter material o técnico de la competencia de los órganos administrativos o de las Entidades de Derecho Público podrá ser encomendada a otros órganos o Entidades de Derecho Público de la misma o de distinta Administración, siempre que entre sus competencias estén esas actividades, por razones de eficacia o cuando no se posean los medios técnicos idóneos para su desempeño”*.

De esto se deduce que la encomienda de gestión no procede en cualquier supuesto, pues sólo por razones de eficacia, o cuando no se posean los medios para el desempeño de las actividades de carácter material o técnico,

podrán encomendarse éstas. Así pues, la eficacia o la carencia de medios son los presupuestos legales habilitantes, que deben concurrir de forma indispensable para la correcta utilización de la encomienda de gestión y que confieren un carácter restrictivo a esta técnica de gestión administrativa.

Debe recordarse lo dispuesto en el artículo 11.2 de la LRJSP, que establece que *“La encomienda de gestión no supone cesión de la titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos de su ejercicio, siendo responsabilidad del órgano o entidad encomendante dictar cuantos actos o resoluciones de carácter jurídico den soporte o en los que se integre la concreta actividad material objeto de encomienda”*. Afirmación que es consonante con el artículo 6.4 de la LSF, disposición que otorga el título habilitante específico para el convenio proyectado y que establece que la encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra. Este límite a la actuación de la CAPV es recogido, además, de forma expresa en el convenio de colaboración proyectado.

Cuando la encomienda de gestión se realice entre órganos y Entidades de Derecho Público de distintas Administraciones, se formalizará mediante firma del correspondiente convenio entre ellas, que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado, en el Boletín oficial de la Comunidad Autónoma o en el de la Provincia, según la Administración a que pertenezca el órgano encomendante, atendiendo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 11 de la LRJSP.

Asimismo, conforme a lo previsto en el art. 37 de la Ley 3/2022, de 12 de mayo, del Sector Público Vasco (en adelante “LSPV”), las encomiendas de gestión intersubjetivas que se celebren entre órganos pertenecientes a distintas administraciones y entidades públicas revestirán la forma de convenio. Así lo establece, en los siguientes términos:

*Artículo 37. – Encomienda de gestión intersubjetiva.*

*1.– La encomienda de gestión también se podrá llevar a cabo entre órganos pertenecientes a distintas administraciones y entidades públicas con la condición de que concurra alguna de las siguientes circunstancias:*

*a) Que el órgano que realice la actividad encomendada lo haga a título gratuito.*

*b) Que la entidad que vaya a desarrollar la actividad encomendada pueda ser considerada, en el uso de esta técnica administrativa, como medio propio o servicio técnico de la entidad encomendante.*

*c) Que, por su objeto, su causa u otra circunstancia jurídicamente relevante, no tenga la naturaleza de contrato sujeto a la Ley de Contratos del Sector Público.*

*2.– La encomienda de gestión intersubjetiva se articulará por medio de convenios interadministrativos de colaboración que requieren la aceptación previa del Consejo de Gobierno y que, para su efectividad, deben ser publicados en el Boletín Oficial del País Vasco, sin perjuicio de su publicación asimismo en la página web de los órganos que han suscrito el convenio, con el contenido mínimo correspondiente. No obstante, en el caso de que la entidad a que pertenece el órgano que vaya a realizar la encomienda tenga la consideración de medio propio y servicio técnico de la entidad a que pertenece el encomendante, la encomienda se instrumentará por medio de resolución de la consejería de adscripción de la entidad.*

*3.– El convenio en el que se formalice la encomienda de gestión contendrá el régimen jurídico de la misma, con mención expresa de la actividad o actividades a las que afecte, plazo de vigencia, naturaleza y alcance de la gestión encomendada y obligaciones que asuman el órgano o la entidad encomendados y, en su caso, la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi.*

A pesar de que el artículo 48.9 de la LRJSP, en cambio, excluye las encomiendas de gestión del ámbito de aplicación del Capítulo VI (sobre los convenios) del Título preliminar de la propia Ley, el proyecto de convenio informado se ha tramitado como un convenio de colaboración interadministrativo del art. 47.2.a) de la LRJSP, siguiendo lo dispuesto en el capítulo VI del Título Preliminar de la LRJSP y al amparo de lo previsto en el art. 6.4 de la LSF, y conforme a lo previsto en el art. 11 LRJSP, art. 37 LSPV y Capítulo XIII del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco.

#### **4.- Habilitación competencial de las intervinientes.**

En cuanto a la competencia material de las partes firmantes, en lo que respecta a ADIF Alta Velocidad ha de partirse de que el Estado tiene reconocida la

competencia exclusiva en materia de obras públicas de interés general y ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 149.1.21 y 149.1.24 de la Constitución Española.

Por su parte, el artículo 1 del Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, dispuso la creación de una nueva entidad pública empresarial, ADIF Alta Velocidad, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (hoy Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público), por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor del mismo a ADIF.

De esta forma, a ADIF-Alta Velocidad le corresponde el ejercicio de las funciones asignadas a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la LSF, en relación con aquellas infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le haya sido atribuida, así como con las que se le atribuyan en un futuro.

La entidad ADIF-Alta Velocidad se rige por lo establecido en el Real Decreto-Ley 15/2013, en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por lo dispuesto en su Estatuto, aprobado por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, así como lo previsto en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado. En el ejercicio de sus funciones, esta entidad actúa con autonomía de gestión, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Finalmente, hemos de reparar que, conforme a lo previsto en el art. 4 del Estatuto de la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad, aprobado por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, la entidad puede celebrar convenios con entidades públicas y privadas. A estos efectos, y conforme al art. 16 de su Estatuto, en el que se regulan las competencias de su Consejo de Administración, a este órgano directivo le corresponde “K.- *Aprobar los*

*acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la entidad (...)*”.

En cuanto a la competencia de la Administración General de la CAPV, ésta ostenta la competencia exclusiva en obras públicas de interés comunitario, en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de la Comunidad Autónoma, así como las de promoción, desarrollo económico y planificación de la actividad económica del País Vasco, y también ostenta la competencia de ordenación del territorio y urbanismo, conforme señalan los apartados 25, 31, 32 y 33 del artículo 10 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre.

Por otro lado, la LSF establece en su art. 23.1.a) que corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, así como su construcción.

En lo que se refiere a la representación que ostenta la Consejera de Movilidad Sostenible, ha de aclararse que ésta interviene en el Convenio en una doble representación: por una parte, la de la Administración General de la CAPV y, por otra, en su calidad de Presidenta del ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS). En relación con ello hemos de precisar algunas cuestiones.

En cuanto a la competencia del Departamento actuante, nos remitimos al informe jurídico departamental, que analiza la competencia material del mismo, así como a la Memoria de la Dirección de Infraestructuras del Transporte. No obstante, para que la manifestación del consentimiento y la suscripción del Convenio en nombre de la Comunidad Autónoma pueda ser realizada por la Consejera, resulta preciso que el Consejo de Gobierno la faculte expresamente, por mandato del artículo 62.1 del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco.

A su vez, en lo que respecta a la representación de ETS por parte de la Consejera interviniente, en su calidad de Presidenta en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, ha de repararse en que, aunque del Convenio proyectado no deriva ningún compromiso u obligación directos para ETS, la Cláusula Primera en su punto 1.2 prevé que las actuaciones encomendadas a

la AG CAPV podrán abordarse mediante encomienda realizada a este ente público de derecho privado adscrito al Departamento de Movilidad Sostenible, si así se acuerda por el órgano competente de la AG CAPV. Por lo que, una vez adoptado tal acuerdo, se entenderá que donde el presente Convenio de encomienda señala a la AG CAPV, se refiere a la entidad Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea ETS.

Debe recordarse que, conforme al art. 10.g de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, corresponde al Consejo de Administración de ETS *“Aprobar la constitución, creación y participación en sociedades y agrupaciones y la suscripción de convenios previa la obtención de las preceptivas autorizaciones”*.

### III. ANÁLISIS DEL CONTENIDO

El Convenio consta de una introducción, 13 apartados expositivos y 10 cláusulas de acuerdo.

La identificación de los firmantes, la capacidad jurídica de las partes y la competencia en la que se fundamenta la actuación de cada uno de ellos, se recoge en la introducción del Convenio, dando cumplimiento a las previsiones del artículo 49 apartados a) y b) de la LRJSP. Reiteramos aquí las observaciones realizadas en el anterior punto II.4 del presente informe.

De la lectura del clausulado se extrae que el contenido del convenio es acorde con el contenido mínimo recogido en el artículo 49 de la LRJSP.

En cuanto al clausulado del proyecto de Convenio, sobre la CLÁUSULA PRIMERA que recoge objeto del convenio nos remitimos a las consideraciones ya expuestas, en las que recomendamos una mejora de su redacción.

La CLÁUSULA SEGUNDA contempla la encomienda de las actuaciones necesaria para la redacción del proyecto de construcción y para la ejecución de las obras de plataforma nudo de Arkaute.

En concreto, ADIF AV encomienda a la Administración General de la CAPV:

-el ejercicio de las facultades correspondientes a la contratación de la redacción del estudio de desarrollo de fases de proyecto y ejecución de obra.

-la contratación de la redacción del proyecto de construcción.

-la contratación de la ejecución de las obras de plataforma del nudo de Arkaute.

-la contratación de la dirección facultativa de la ejecución de obra, seguridad y salud y de cualquier otro servicio necesario para el apoyo a la dirección de obra.

Se especifica que:

-el estudio de fases de redacción del proyecto y de ejecución de obras debe ser aprobado por ADIF y por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

-la Administración General de la CAPV contrata y se responsabiliza de la redacción del proyecto de construcción y de la ejecución de las obras, y ello será conforme a lo que se establezca en el estudio de desarrollo de fases de redacción y ejecución, que como hemos apuntado aprueban ADIF y el Ministerio competente.

-la Administración General de la CAPV se responsabiliza de las posibles modificaciones que puedan surgir del proyecto de construcción de las obras, pero ADIF AV mantiene la responsabilidad de la aprobación técnica de los posibles modificados del proyecto y también de la supervisión y recepción de las obras.

- una vez finalizada la redacción del proyecto de construcción de las obras, la Administración general de la CAPV se las entregará a ADIF AV para su supervisión y aprobación.

-una vez finalizados los trabajos de las obras de plataforma, la Administración General de la CAPV entregará los activos a ADIF AV, mediante el acta de recepción de las obras que será firmada por personal autorizado de la Administración General, por personal

autorizado de ADIF AV y por el facultativo encargado de la Dirección de la obra y el contratista.

-la Administración General de la CAPV acometerá las tareas de dirección, inspección y vigilancia de las obras hasta la recepción de estas, y ejercerá las prerrogativas propias del Órgano de contratación.

De todo lo expuesto se desprende que la Administración General de la CAPV será la encargada, tanto de la licitación de los contratos citados, como del control de la ejecución de los mismos; y que ADIF AV aprueba el proyecto de construcción, recibe la obra y la supervisa. Todo lo cual es conforme con lo dispuesto en el art. 6.4 Ley Sector Ferroviario.

La CLÁUSULA TERCERA identifica los costes y gastos derivados de las actuaciones encomendadas. La estimación del coste total de las actuaciones encomendadas (146,33 millones de euros) y su distribución anual (de 2025 a 2033) se detallan en los Anexos II y IV del proyecto de Convenio.

Se trata de costes estimados, y ADIF AV se compromete a incluir los correspondientes importes en los Presupuestos de Explotación y Capital de los Presupuestos Generales del Estado.

En la Clausula Segunda, punto 2.3, se recoge este mismo contenido, especificándose que el importe de 146,33 millones de euros no incluye los costes de expropiaciones, los cuales serán asumidos y abonados directamente por ADIF AV fuera del alcance de este convenio. Se añade que tampoco incluye los costes inicialmente previstos de redacción del proyecto y ejecución de las obras de superestructura de vía, así como la reposición de servicios afectados, costes de integración ambiental, seguridad y salud valorados en el Anexo III.

Consideramos que, dado el contenido de dicho punto 2.3, de la cláusula Segunda, sistemáticamente resulta más coherente su traslado a la cláusula tercera, junto con las cláusulas relativas a costes y gastos.

La CLÁUSULA CUARTA se refiere a los mecanismos de financiación de las actuaciones. Se prevé un régimen de financiación a través del cual el pago de los importes antes citado será efectuado por ADIF Alta Velocidad, con cargo a sus propios presupuestos, y conforme a los importes estimados y previstos en la cláusula tercera, de acuerdo con las anualidades estimadas en el Anexo IV.

Y así se incluirá en sus Presupuestos, integrados en los Presupuestos Generales del Estado.

ADIF-Alta Velocidad asume los costes financieros que pudieran producirse como consecuencia de la forma de pago descrita anteriormente.

Los importes económicos relativos a la infraestructura ferroviaria a la que se refiere este Convenio de encomienda, y abonados anticipadamente por la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco por cuenta de ADIF-Alta Velocidad, serán importes por inversiones atribuidas a ADIF-Alta Velocidad y no a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Si la ejecución de las actuaciones encomendadas requiriera una reprogramación temporal, será la Subcomisión Técnica de Seguimiento y Coordinación la que realizará el reajuste de la distribución anual. A su vez, si fuera necesario rebasar los importes contenidos en la cláusula tercera, será necesario tramitar una addenda modificativa del convenio, la cual será propuesta por dicha subcomisión.

Para hacer efectivos estos pagos, la Administración general, o ETS, deben emitir mensualmente factura con soporte en la certificación de los trabajos realizados en el último mes.

De la Memoria justificativa y económica de la Dirección de Infraestructuras del Transporte se desprende que la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco va a encomendar todas las actuaciones al ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS), lo cual ya se establece como posibilidad en la cláusula primera, punto 1.2. Por ello, ADIF-Alta velocidad abonará directamente a ETS los gastos de redacción de proyecto y de ejecución de las obras, la dirección facultativa y de obra de las mismas, así como los correspondientes contratos de servicios que haya realizado este ente público. Y, por su parte, ETS imputará, en sus presupuestos, en la cuenta 341 "Prestación de Servicio", como ingresos, los importes y compromisos futuros que reflejen adecuadamente la financiación a recibir por parte de ADIF. Asimismo, ETS debe recoger los compromisos financieros asumidos por la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, desglosados en los Anexos II y IV del convenio.

Este procedimiento, según la Memoria justificativa y económica, es el que se está aplicando ya en el Convenio para la redacción del proyecto de construcción de plataforma y la ejecución de las obras de plataforma del Corredor de acceso a la estación de Bilbao-Abando de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco y su posterior encomienda a ETS.

A estos efectos, debe recordarse que, de continuar con la tramitación de este expediente, el mismo deberá ser objeto de control económico-fiscal por parte de la Oficina de Control Económico, a tenor de lo dispuesto en el artículo 21 y siguientes del Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi; así como en los arts. 24 y ss. del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Conforme a dichas normas, la fiscalización de la actividad económica de la Administración General, a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones que le sean aplicables, se articulará mediante el control económico-fiscal. El cual, entre otras, comprenderá la fiscalización previa de las propuestas de acuerdo de contenido económico directo cuya autorización y aprobación compete al Consejo de Gobierno, o cuyo conocimiento le corresponda, como ocurre en el presente caso.

La CLÁUSULA QUINTA establece que el encargado de obtener los suelos necesarios para la redacción del proyecto (ocupación temporal para toma de datos, prospecciones) y para la ejecución de las obras de la plataforma nudo de Arkaute, será ADIF AV. A tal efecto, conviene recordar lo expuesto en la cláusula segunda, punto 2.3, en virtud del cual los costes de las expropiaciones (sean definitivas u ocupación temporal) serán asumidos y abonados por ADIF AV al margen de este convenio.

La CLÁUSULA SEXTA establece el mecanismo para el seguimiento y gestión del Convenio. Así, se observa la constitución de una Comisión de Seguimiento y Coordinación con la finalidad de velar por el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el texto del mismo e impulsar la ejecución de su contenido, así como resolver las dudas que pudieran derivarse de la ejecución del Convenio. Se prevé, asimismo, una Subcomisión Técnica de Seguimiento y Coordinación.

La CLÁUSULA SÉPTIMA se refiere a la vigencia y prórroga del Convenio. Así, el Convenio proyectado tendrá una duración máxima de 10 años, estando prevista la posibilidad de prórroga expresa por 7 años adicionales. Lo cual es conforme con lo previsto en el artículo 49.h).1º de la LRJSP, en relación con lo dispuesto en la Disposición Adicional centésima trigésima octava de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

La CLÁUSULA OCTAVA contempla el régimen de modificación y extinción del Convenio, estableciendo que su modificación requerirá del previo acuerdo unánime de todos los firmantes, mediante la suscripción de la correspondiente adenda modificativa.

Con respecto a las causas de extinción, se prevén (I) el cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones previstas en el convenio e (II) incurrir en las causas de resolución que se recogen. Dichas causas de resolución son conforme con lo establecido en el artículo 51.2 de la LRJSP, si bien respecto a la resolución por incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Convenio, sería conveniente incluir la posibilidad prevista en dicho artículo de requerir previamente a la parte incumplidora para que cumpla en un determinado plazo, comunicando dicha circunstancia a la comisión de seguimiento y coordinación.

La CLÁUSULA NOVENA recoge el compromiso de las partes de cumplir con la normativa de protección de datos de carácter personal.

Finalmente, la CLÁUSULA DÉCIMA, relativa al régimen jurídico y jurisdicción aplicable al Convenio, establece que, en todo lo no previsto en el mismo, se estará a lo dispuesto en la LRJSP o legislación que en adelante la sustituya, con remisión de las cuestiones litigiosas que pudieran surgir al orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

#### **IV-CONCLUSIÓN**

En virtud de lo expuesto, a juicio de quien suscribe, el proyecto de Convenio es acorde al ordenamiento jurídico, si bien sería conveniente que se atendiera a las recomendaciones realizadas. Recomendación que extendemos a la Propuesta de Acuerdo de Consejo de Gobierno toda vez que reproduce las cláusulas del convenio.

En Vitoria-Gasteiz, a fecha de la firma electrónica.