INFORME DE LEGALIDAD SOBRE EL CONVENIO A SUSCRIBIR ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI, RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA, Y LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA LÍNEA 4 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO (Línea Matiko e Irauregi)

I.- ANTECEDENTES

La asesoría jurídica del departamento de Movilidad Sostenible ha solicitado, a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo, la emisión de informe de legalidad respecto a la propuesta de convenio de colaboración entre la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi (en adelante, AGCAE), el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (en adelante, ETS) y la Diputación Foral de Bizkaia (en adelante, DFB), para la construcción y financiación de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao (Línea Matiko e Irauregi).

Juntamente con la solicitud y el texto del proyecto de convenio, identificado como V 17, se ha aportado al expediente administrativo la siguiente documentación:

a) Memoria justificativa y económica realizada por la Dirección de Infraestructuras del Transporte

b) Informe jurídico emitido por la Asesoría Jurídica del Departamento de Movilidad Sostenible.

c) Propuesta de Acuerdo de Consejo de Gobierno.

Este documento es una representación del documento original electrónico, verificable en la **sede electrónica** mediante el **localizador** indicado al pie de página.
Dokumentu hau jatorrizko dokumentu elektronikoaren irudikapen bat da, **egoitza elektronikoan** egiaztagarria, orri-oinean adierazitako **lokalizatzailearen** bidez.

Dicha documentación, que da cumplimiento al mandato del art. 13.3 del Decreto 144/2017, traslada adecuadamente las finalidades a las que se dirige la actuación informada, razona su encaje en el ordenamiento jurídico y cuantifica el coste económico y previsiones presupuestarias para su ejecución.

II. PRECEPTIVIDAD DEL INFORME LEGALIDAD EN EL CONVENIO DE REFERENCIA.

Se emite el presente informe en virtud de lo dispuesto en el artículo 5-1º b) de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, y en el artículo 13.1. b) del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, al tratarse de un convenio que se pretende suscribir entre la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y otra Administración Pública como lo es la Diputación Foral de Bizkaia.

En cuanto a la competencia funcional, lo anterior debemos ponerlo en relación con el artículo 9.1. i) Decreto 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del Euskadi y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, y con el artículo 14.1 a) del Decreto 317/2024, de 29 de octubre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza, Administración Digital y Autogobierno.

III. LEGALIDAD

1.- Objeto y justificación.

En el caso al que se refiere el proyecto de convenio informado, el objeto es establecer los términos en los que se llevarán a cabo la financiación y la construcción de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que discurrirá entre Matiko, Rekalde (aproximación a Basurto incluida), y Zorrotza, así como la conexión con la Red

ferroviaria de Enkarterri, en Irauregi, y su integración en el sistema del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

Se pretende justificar el proyecto de convenio alegando que los firmantes consideran prioritaria la construcción de dicha línea 4, y exponiendo extensamente la base competencial con la que cuentan para suscribir el convenio. Pero, salvo error u omisión de quien suscribe, ni el propio convenio, ni la memoria justificativa del mismo, concretan o hacen una mínima referencia a las causas que hacen merecedor al proyecto de dicha consideración de prioritario, en este concreto momento temporal.

Se manifiesta que las necesidades sociales justifican su construcción, con el objetivo de posibilitar la conexión de la zona sur de Bilbao y Enkarterri con el centro de Bilbao, a través de Zorrotza, mediante una línea de Metro que dé servicio no solo a los Barrios de Rekalde e Irala, sino también a otros barrios al Sur de Bilbao con carencias importantes en su conexión con la red ferroviaria de cercanías existente en el entorno de Bilbao. Se afirma que los estudios desarrollados establecen, como solución óptima, la simbiosis entre la nueva Línea 4 y el actual trazado ferroviario en ancho métrico (ADIF RAM), utilizado por las líneas de FEVE en su aproximación al centro de Bilbao, y que la actuación permitiría la conexión del hospital de Basurto con la red de metro de Bilbao.

Ello no obstante, en ningún momento se cuantifican las mencionadas necesidades sociales, ni tan siquiera hipotéticamente, por ejemplo estableciendo una cifra sobre el volumen o número de usuarios que se prevé puedan utilizar el servicio. Si bien no podemos entender que el acto venga completamente huérfano de la justificación necesaria, un mayor desarrollo de esta motivación hubiera sido deseable.

2.- Naturaleza y habilitación competencial de las Administraciones Públicas intervinientes.

Para evitar reiteraciones innecesarias, en lo referente a este apartado nos remitimos explícitamente a las páginas 2 a 9 del acabado informe jurídico departamental que se acompaña en el expediente, suficientes para comprender la naturaleza, el encaje y, la adecuación competencial en el ordenamiento jurídico del proyecto de convenio que se informa.

De forma sucinta, hemos de señalar que el instrumento de convenio es coherente y adecuado para la consecución de fines de interés general comunes a la AGCAE, al ente público de derecho privado ETS y a la DFB, todos ellos con competencias confluyentes respecto a las infraestructuras necesarias para la ordenación adecuada del transporte por ferrocarril en el terreno, con el objetivo de fomentar el desarrollo económico y social en el ámbito del territorio histórico de Bizkaia.

Con esta actuación coordinada se da cumplimiento a las previsiones que se contienen, tanto en los apartados 25, 32 y 33 del artículo 10 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, como en el artículo 10 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, y en el Decreto 56/1985, de 5 de marzo, de traspaso de los servicios de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma al Territorio Histórico de Bizkaia en materia de Transportes; así como a las previsiones establecidas en la Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (en adelante, LRFVETS).

La actuación se formaliza por la vía del convenio, figura que, conforme al artículo 48.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP),: “deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, facilitar la utilización conjunta de medios y servicios públicos, contribuir a la realización de actividades de utilidad pública y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Requisitos estos a los que pretende dar cobertura el proyecto que se informa.

Asimismo, se da cumplimiento, respecto a la infraestructura a construir, a las previsiones del artículo 6 y de la Disposición Adicional Séptima del Texto Refundido de la Ley de Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007 de 6 de noviembre, en relación con lo establecido en el artículo 15.1.a) de la anteriormente mencionada LRFVETS.

3.- Procedimiento del Convenio.

En materia procedimental, referida a la celebración de convenios de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, se considera procedente mencionar los parámetros de legalidad siguientes:

El artículo 18 e) de la Ley 7/1981, de 30 de junio, sobre Ley de Gobierno, dispone que corresponde al Gobierno, entre otras funciones, la de autorizar y, en su caso, aprobar, los convenios de la Comunidad Autónoma con los Territorios Históricos Forales o con otras Comunidades Autónomas para la gestión y prestación de servicios propios de la exclusiva competencia de las mismas. Estos convenios deberán ser comunicados al Parlamento, que en el plazo de veinte días podrá oponerse a los mismos.

El desarrollo normativo, en materia de convenios, se encuentra en el Decreto 144/2017, de 25 de abril, por el que se regula el Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, que en sus artículos 54 a 65 contiene un conjunto de normas que abarcan aspectos competenciales y de aprobación, tramitación, negociación de los protocolos y convenios, con sus fases sucesivas, incluida la modificación y corrección de errores, así como la suscripción, entrada en vigor y publicación. Disposiciones éstas que han sido tenidas en cuenta en el proyecto de convenio presente y que establecen el cauce que habrá de seguir su futura tramitación.

Así, de conformidad con lo previsto en el artículo 55.1. b) del Decreto 144/2017, compete al Gobierno Vasco la aprobación de la suscripción del presente Convenio con la Diputación Foral de Bizkaia. Asimismo, en su artículo 59 (“Comunicación al Parlamento Vasco”), se dispone en el apartado 1 que el órgano competente en materia de Relaciones con el Parlamento comunicará al Parlamento Vasco la autorización previa del Gobierno Vasco para la suscripción del convenio, entre otros, con los Territorios Históricos de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Y, en el apartado 2 del mismo artículo, se dispone también que el órgano competente en materia de Relaciones con el Parlamento trasladará al departamento proponente la decisión que adopte el Parlamento Vasco. Hay que señalar, también, que, en relación con ello y de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 63-1º a) del Decreto 144/2017, el presente Convenio podrá ser suscrito con posterioridad a su autorización del Parlamento Vasco.

Se ha de exponer, igualmente, que, para la manifestación del consentimiento y suscripción de los Convenios, el artículo 62 del Decreto expresa que: "La manifestación del consentimiento y suscripción de los Convenios en nombre de la Comunidad Autónoma se realizará por el Lehendakari, salvo que el Gobierno Vasco faculte expresamente a otra autoridad."

En este punto procede subrayar que el órgano promotor de la iniciativa ha remitido, junto al Proyecto de Convenio, la Propuesta de Acuerdo del Consejo de Gobierno que, adicionalmente al acuerdo de aprobación del presente proyecto de convenio, incorpora el acuerdo de autorización para prestar el consentimiento y suscripción en nombre de la Administración General de la comunidad autónoma a dos autoridades diferentes a la del Lehendakari, como lo son la Consejera de Movilidad Sostenible y el Consejero de Hacienda y Finanzas.

Es de señalar que, conforme a las previsiones de la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, básica de normalización del uso del Euskera, y su normativa de desarrollo, así como de acuerdo con lo preceptuado por el artículo 57.3 del citado Decreto 144/2017, el texto de convenio sometido a informe debería haber sido redactado en las dos lenguas oficiales de Euskadi y, en cualquier caso, así deberá estar redactado con carácter previo a su suscripción.

Por último, cabe indicar que, en virtud de lo establecido en el artículo 8 b) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se deberá dar la oportuna publicidad al convenio, una vez suscrito, mediante su publicación en el portal de la normativa vasca "Legegunea".

4.- Análisis jurídico del contenido del convenio.

En cuanto al análisis jurídico de su contenido, la propuesta de convenio consta de los siguientes elementos: título, apartados en los que se identifican las partes comparecientes, parte expositiva o manifestaciones preliminares, con 5 apartados, 15 estipulaciones o clausulas y tres Anexos.

Los apartados relativos a la fijación de las autoridades legitimadas y competentes por cada una de las partes actuantes especifican correctamente quienes suscriben el convenio, en que representación y con qué habilitación lo hacen.

La parte expositiva del mismo desarrolla extensamente los fundamentos competenciales que sustentan la celebración del Convenio.

El apartado dispositivo, relativo a las cláusulas o estipulaciones que se establecen y donde se concretan los compromisos que se adquieren, así como otros extremos relativos al régimen del convenio, consta, como ya se ha dicho, de 15 clausulas.

La **cláusula Primera,** dedicada al objeto del convenio, lo delimita como el de establecer los términos para la ejecución de una Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao que discurra entre Matiko e Irauregi, y concreta dos tipos de actuaciones:

Una, consistente en la financiación y la construcción del trazado de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao entre Rekalde y Matiko, aproximación a Basurto incluida, y su integración en el sistema existente; y, otra, consistente en realizar cuantos contactos institucionales fueran necesarias para impulsar, ante las Administraciones o autoridades competentes, las actuaciones de tramitación administrativa cuya realización previa requiere la conexión de la Línea con la Red ferroviaria de Enkarterri. y su integración en el sistema existente (Metro Bilbao y Red Ferroviaria Vasca).

El objeto encaja perfectamente entre los previstos por la LRJSP en su artículo 47.2 a), párrafo primero, con relación al 48. 3 de la misma norma, por lo que no hay objeción de legalidad al mismo.

La **cláusula Segunda** delimita, con carácter general, las actuaciones a desarrollar por ETS con el objetivo de proceder a la construcción del tramo ferroviario.

Ello no obstante, consideramos debe revisarse la redacción del párrafo segundo de la cláusula, puesto que induce a confusión. No queda claro si el Departamento de Movilidad Sostenible deberá aprobar los proyectos de construcción necesarios para la **ejecución** (entendemos se está refiriendo a la materialización, construcción…) de dicha infraestructura (en cuyo caso debería ir seguido de un punto final); o si, por el contrario, pretende referirse a aquellos que serán los necesarios para la **conexión o unión** de la infraestructura a construir con el sistema actualmente existente, caso en el que, en nuestra opinión, debería valorarse el sustituirse el término “ejecución”.

En ambos casos las actuaciones se compadecen con las funciones establecidas en el artículo 6 de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, por lo que no hay objeción de legalidad a la misma.

Respecto a **la cláusula Tercera** ("Gastos de inversión, adquisición de solares y de expropiaciones. Gastos de suministro") se establece que será al ente público ETS el sujeto que abonará los gastos que se deriven de la ejecución del convenio, por lo que dicha cláusula, con las necesarias adaptaciones referenciales, y atendiendo a la naturaleza económica del convenio, consideramos debería situarse a continuación de la cláusula cuarta, referida a la financiación del convenio. Se concretaría, de esta forma, primero el origen de los fondos con los que se van a acometer las labores establecidas en la cláusula segunda y, posteriormente, quién, cuándo y cómo va a realizar los abonos.

La **cláusula Cuarta** regula la financiación de los gastos derivados de la ejecución del convenio (de ahí que se proponga su inclusión, con las necesarias adaptaciones, delante de la actual clausula tercera) y concreta que la DFB se compromete a asumir el 45% del coste total de la infraestructura. Si bien, hasta el año 2032, el límite máximo de la aportación será de 200 millones de euros. De superarse dicho limite, las aportaciones precisas se realizarían con cargo a presupuestos de los años 2033 y 2034.

Por su parte, la AGCAE asumirá el 55% del coste restante. Se sugiere valorar el no especificar el nombre concreto y actual del departamento a cuya partida presupuestaria se vinculará dicho coste, y sustituirlo por una referencia más genérica al departamento que en cada momento sea competente en materia de infraestructuras ferroviarias.

Asimismo, atendiendo a razones de sistematización, y dado que no se refiere propiamente a la financiación, sino que se está refiriendo al momento de pago, se sugiere valorar el trasladar el penúltimo párrafo de esta cláusula cuarta a la cláusula tercera, referida a los gastos y al ente pagador, como un segundo párrafo de la misma.

Por otra parte, en esta cláusula cuarta se realiza una estimación de los costes globales de ejecución del tramo ferroviario, y se realiza una remisión al Anexo I, en el

cual se reseñan, explícitamente, las obligaciones y compromisos económicos asumidos por cada una de las partes, y se indica su distribución temporal por anualidades.

La imputación concreta al presupuesto anual correspondiente a cada una de las administraciones firmantes se cuantifica de forma estimativa, determinándose aquellos gastos a los que cada administración se compromete hacer frente los próximos años. Y, además, se establece un mecanismo de revisión y ajuste de los mismos, por lo que, quien suscribe, y sin perjuicio de lo que pueda dictaminar en su momento la Oficina de Control Económico, considera que se da suficiente cumplimiento a las previsiones del artículo 49. D) de la LRJSP.

Las **cláusulas Quinta, Sexta, Séptima y Octava** regulan las actuaciones a desarrollar por ETS para llevar a cabo la ejecución material de las obras (una vez accedida a la propiedad de los solares precisos para ello), así como las actuaciones a desarrollar ante eventuales incidencias que pudieran derivarse de dicha ejecución material y el procedimiento para efectuar los ajustes económicos necesarios entre los costes proyectados y los finalmente derivados de la ejecución del contrato.

Como ya se ha dicho, se considera que la actual clausula tercera de proyecto (incorporando el penúltimo párrafo de la cláusula cuarta) debería renumerarse, posicionándola con anterioridad a estas cláusulas de forma que constituyan un bloque referido a la ejecución material de las obras a las que hace referencia el objeto del convenio.

No hay observación de legalidad a las mencionadas clausulas.

La **cláusula Novena** establece el mecanismo para el seguimiento, inspección y control de las actuaciones señaladas en la cláusula octava. Esto es, para el adecuado seguimiento del desarrollo de las obras y suministros en cuanto a su ejecución presupuestaria y resolución de discrepancias.

A tal efecto, se observa la constitución de una Comisión Institucional de Seguimiento, integrada por dos representantes del Departamento de Movilidad

Sostenible, dos representantes de la DFB y un representante de ETS, que ostentará la Secretaría de la Comisión, con voz, pero sin voto.

En esta cláusula se describen las funciones de dicha Comisión, así como la periodicidad de sus reuniones, el régimen de válida constitución, el régimen de adopción de acuerdos en el seno de la misma y el régimen de nombramiento de sus miembros. Recoge, también, el régimen de funcionamiento de la propia comisión de seguimiento.

Se recoge, asimismo, que la presidencia de la Comisión será permanentemente ostentada por parte de uno de los representantes de la AGCAE, lo cual implica, dado el voto de calidad del presidente, que la representación nombrada por el Departamento de Movilidad Sostenible podrá controlar el sentido de los acuerdos, excepción hecha de los correspondientes a incidencias contractuales que supongan el incremento de la cantidad máxima a financiar indicada en el convenio (actual cláusula cuarta) y la resolución de discrepancias que puedan provocar la resolución del Convenio, que exigirán unanimidad de los asistentes.

Además, esta cláusula novena contempla el nombramiento de una Comisión Técnica, integrada por dos representantes designados por la AGCAE, dos representantes designados por la DFB y un representante designado por ETS, quien ostentará la Presidencia y Secretaría de la Comisión y tendrá voz, pero no voto.

La comisión Técnica estará encargada del seguimiento y control de los aspectos técnicos de los proyectos en fase de elaboración, informando las propuestas presentadas por ETS como órgano de contratación y, del seguimiento y control de las obras, en fase de construcción, garantizando la adecuación de las mismas al proyecto constructivo que se apruebe, así como a los posibles modificados.

Llama la atención que la presidencia de la Comisión Técnica no tenga voto, pero se considera que, teniendo en cuenta las regulación establecida en el artículo 15.2 de la LRJSP, dicha previsión no es contraria a derecho.

Entendemos, por tanto, que la cláusula Novena da cumplimiento a una de las exigencias que, con relación al contenido mínimo de los convenios, se recogen en el artículo 49. f) de la LRJSP, y no hay por ello objeción de legalidad a la misma.

La **clausula Décima** hace referencia al destino funcional y patrimonial de la infraestructura una vez haya sido finalizada y entendemos que se ajusta a la legalidad vigente.

La precisión de que la desafección, o el cambio de destino a otro fin distinto para el que se ha realizado, conlleve la restitución de lo aportado, “en los términos que indique la normativa que resulte aplicable” consideramos que es imprescindible, en tanto en cuanto, en la hipótesis de darse la situación, el importe a restituir a la DFB variaría en función del periodo de uso al que la infraestructura hubiera estado afecta a la prestación del servicio para el que se pretende destinar.

Tampoco hay objeción de legalidad a la **cláusula Undécima** referente a los pliegos y procedimientos de licitación.

La **cláusula Decimosegunda** denota, al igual que lo hacía la cláusula Séptima, distintos criterios estructurales entre las diversas clausulas. Y es que, a pesar de tener menos párrafos que la cláusula cuarta o la novena, ésta si viene estructurada en apartados (al igual que la Séptima y la Decimotercera). Concretamente, en 4 apartados.

Aunque a los convenios no les sea aplicable la Resolución 78/2023, de 28 de julio, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se aprueban las directrices para la elaboración de proyectos de Ley, Decretos, Órdenes y Resoluciones, consideramos que el criterio, ya sea uno u otro, debería ser uniforme en todo el texto del convenio, aspecto que sometemos a consideración del tramitador, al margen de que no exista objeción de legalidad en cuanto al contenido de la misma.

La **clausula Decimotercera** mantiene la misma estructura en apartados de las cláusulas Séptima y Decimosegunda.

En el apartado 1, referido propiamente al periodo de vigencia, recoge correctamente la excepción prevista en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de presupuestos generales

del Estado, para los convenios sobre infraestructuras. Excepción que afecta al límite temporal de vigencia previsto en el artículo 49. h) 1º, de la LRJSP.

El apartado 2 hace referencia, no a la vigencia de este, sino a su extinción por otras causas. Concretamente: circunstancias extraordinarias, mutuo acuerdo de las partes e incumplimiento del convenio.

Se considera que, si se opta por el criterio de separar en apartados el contenido de la clausulas, los párrafos segundo, tercero, cuarto y quinto del apartado 2, referidos todos ellos a las posibles actuaciones derivadas del incumplimiento del convenio, tienen entidad suficiente para ir agrupados en un tercer apartado propio.

Mención especifica merece la redacción referente al requerimiento para cumplimiento. Se dice que se requerirá para el cumplimiento en un determinado plazo que deberá ser razonable. Consideramos que debería valorarse el revisar dicha redacción porque, primero, el plazo no es un plazo determinado, sino que es un plazo a determinar; y, segundo, se considera que su determinación debería realizarse en función de criterios que sean objetivables en cada caso y que permitan el cumplimiento, por parte del requerido, dentro del plazo y no en base a un criterio tan absolutamente subjetivo como la exclusiva razonabilidad del requirente. Más, teniendo en cuenta que, conforme a lo especificado en la Cláusula Primera y los Anexos II y III, el cumplimiento del objeto del presente convenio depende también de la voluntad y tiempos que puedan marcar otras administraciones no intervinientes en el presente convenio.

En cualquier caso, por razones de sistematización, consideramos que debería valorarse el dividir esta cláusula en otras dos clausulas: una, referida a la extinción del convenio, integrada por todos los párrafos del actual apartado 2; y otra clausula, referida a la fecha a la que comenzará a surtir efectos y su vigencia, la cual debería posicionarse como última del convenio.

Respecto a las **clausulas Decimocuarta y Decimoquinta** del convenio no hay objeción de legalidad a las mismas.

Como ya se ha dicho, el proyecto sometido a informe consta, asimismo, de **tres Anexos**, de cuyo cumplimiento tan solo del relativo al **Anexo I** es del que se pueden responsabilizar, enteramente, las administraciones firmantes, y es el referido al Plan Económico de la línea 4.

Tanto el **Anexo II como el Anexo III** están supeditados, en su contenido, al actuar de terceras administraciones no intervinientes en el presente convenio y de las cuales, como anteriormente se ha manifestado, se desconoce (o cuando menos no se hace referencia en el texto), la voluntad que puedan tener de acceder a lo que les sea requerido para posibilitar el cumplimiento del objeto del presente convenio.

Por tanto, desde una perspectiva material, teniendo en cuenta los objetivos planteados en el proyecto de convenio y la concurrencia de la voluntad de las partes, entendemos que concurre la capacidad legal de las Administraciones y Entidades Públicas intervinientes para suscribir el mismo, así como su competencia.

Desde una perspectiva formal, el proyecto no incumple los requisitos establecidos en el artículo 48 de la LRJSP y articulo 33 de la Ley 3/2022, de 12 de mayo, del Sector Público Vasco, por lo que no existen objeciones de legalidad.

IV. CONCLUSIÓN

Sin perjuicio de las observaciones realizadas en el cuerpo de este informe, **informamos favorablemente el proyecto de convenio presentado.**