

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE GOBERNANZA, ADMINISTRACIÓN DIGITAL Y AUTOGOBIERNO

3530

RESOLUCIÓN 72/2026, de 17 de julio, del director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración suscrito con la 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.

Habiéndose suscrito por la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco el Convenio de colaboración referenciado, a los efectos de darle la publicidad debida,

RESUELVO:

Artículo único.— Publicar en el Boletín Oficial del País Vasco el texto del Convenio de colaboración suscrito con la 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, que figura como anexo a la presente.

En Vitoria-Gasteiz, a 17 de julio de 2026.

El director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento,
JON IÑAKI URBINA GARCÍA DE VICUÑA.

ANEXO A LA RESOLUCIÓN 72/2026, DE 17 DE JULIO, DEL DIRECTOR DE LA
SECRETARÍA DEL GOBIERNO Y DE RELACIONES CON EL PARLAMENTO

CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA CAE, RED FERROVIARIA
VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA, Y LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA PARA LA
CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA LÍNEA 4.

REUNIDOS:

De una parte, Dña. Susana Garcia Chueca y D. Noël d'Anjou Olaizola.

Y de otra, Dña. Elixabete Etxanobe Landajuela.

INTERVIENEN:

La primera, en su calidad de Consejera de Movilidad Sostenible, en representación de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi (en adelante, AGCAE), cargo para el que fue designada mediante Decreto 30/2024, de 24 de junio, del lehendakari, de nombramiento de la Consejera de Movilidad Sostenible y, asimismo, como Presidenta del ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (en adelante, ETS), en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 6/2004, de 21 de mayo y autorizado a tal efecto por Acuerdo del Consejo de Administración adoptado en su sesión de 17 de diciembre de 2025.

El segundo, en su calidad de Consejero de Hacienda y Finanzas, en representación de la AGCAE, cargo para el que fue designado mediante Decreto 22/2024, de 24 de junio, del lehendakari, de nombramiento del Consejero de Hacienda y Finanzas.

La tercera, en su calidad de Diputada General de Bizkaia (en adelante, DFB), en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 23.1 y 23.2 de la Norma Foral 3/1987, de 13 de febrero, sobre elección, organización, régimen y funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia.

Las partes se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para actuar en el concepto en el que intervienen, y en virtud de ello

EXPONEN:

I.– La AGCAE 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.

II.– La DFB ostenta las facultades de ordenación, fomento y desarrollo de la organización administrativa y de la planificación del transporte en Bizkaia, sin perjuicio de las competencias propias de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 y 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.

A su vez, el artículo 36.1. d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local dispone que es competencia propia de las Diputaciones la cooperación en el fomento del desarrollo económico y social y en la planificación en el territorio provincial, de acuerdo con las competencias de las demás Administraciones Públicas en este ámbito.

III.– ETS es un Ente Público de derecho privado, de los previstos en los artículos 4.1 y 8.2 de la Ley 3/2022, de 12 de mayo, del Sector Público Vasco, constituido a través de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, y cuyo objeto, entre otros, consiste en la cooperación técnica con el departamento competente en materia de ferrocarriles de la AGCAE en la planificación y programación de las infraestructuras de transporte ferroviario, incluyéndose, de forma especial la redacción de estudios y proyectos, y, asimismo, en la construcción conservación, gestión y administración de las nuevas infraestructuras que le encomiende el Gobierno, las cuales pasarán a formar parte de su patrimonio; todo ello, conforme señalan los artículos 5.1, 5.2, 6.1.a), 6.1.b), 6.1.c) y 15.1.a) de la citada ley de creación del Ente.

IV.– Que el territorio histórico de Bizkaia desarrolla sus planes de sostenibilidad y movilidad, basándose y edificándolos a partir de sus líneas Ferroviarias, las cuales estructuran este. Siendo el ferrocarril el eje vertebrador de todo el territorio, y el resto de los modos de transporte, complementarios y necesarios y no subordinados, de la movilidad en el territorio de Bizkaia.

Por lo tanto, la Diputación Foral de Bizkaia y el Gobierno Vasco han ido desarrollando y adaptando las vías ferroviarias preexistentes en el territorio en modernas y eficientes líneas ferroviarias con servicio metropolitano y estructurando el territorio en torno a ellas. En un sistema de colaboración basado en un reparto de financiación de la adaptación primero de dichas infraestructuras y en segundo lugar de nuevas construcciones, cuyo objetivo es la organización del territorio en torno a estas infraestructuras, reconociendo que la movilidad es de los extremos de este y hacia Bilbao.

Las instituciones basan su colaboración en el desarrollo de sus diferentes competencias con varios criterios y objetivos:

- a) Mejora de la movilidad y ordenación del territorio.
- b) Reconocimiento de su capital como centro de movilidad del Territorio histórico, integrando sus barrios en las diferentes líneas que conectan este con su capital.
- c) Creación de intermodalidades entre sus servicios públicos de transporte.
- d) Regeneración del territorio histórico de Bizkaia socialmente, económicamente y medioambiental.

Así el territorio se ha dotado de las siguientes infraestructuras:

Líneas de Metro 1 y 2 operadas por la empresa metro Bilbao y dando servicio a casi al 85 % de la población. Es el operador de referencia en el occidente de Bizkaia. Donde el medio metro es lo indicado por densidad de personas. Es el operador que da servicio al gran Bilbao. La línea 1 integra a los barrios de Deustu y San Ignacio de Bilbao además de al centro de la villa. La línea 1 es conversión de la línea de Euskotren de Margen Derecha y su recorrido hasta San Ignacio se aprovecha. Dan servicio a los hospitales de Cruces y Urduliz y Basurto.

Línea 3 y futura línea 5 (prolongación de línea 3). Explotadas por Euskotren, pone en conexión Bizkaia y Gipuzkoa y da servicio al oriente de Bizkaia y al Txorierri. Y los barrios bilbaínos de Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri y Matiko.

Estas líneas aprovechan los trazados de las líneas de Euskotren de Durango, Gernika y Txorie-ri. Dan servicio al Hospital de Galdakao-Usansolo y Gernika.

La actual concepción de la nueva Línea 4, que también se configura como una prolongación de la línea 3 hacia el sur de Bilbao y Enkarterri, -siendo voluntad igualmente compartida por parte de la AGCAE y de la DFB el posibilitar la conexión de esta comarca con el centro de Bilbao, a través de Zorrotza- plantea una línea de Metro que de 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. 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. Esta actuación permitiría la conexión del hospital de Basurto con la red de metro de Bilbao.

La AGCAE y la DFB consideran prioritaria la construcción y puesta en servicio de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao entre Matiko y Rekalde (aproximación a Basurto incluida), así como su integración en el sistema del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Asimismo, idéntico parecer, -en cuanto a su relevancia estratégica para con el sistema del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao-, se comparte respecto al desarrollo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, entre Rekalde (aproximación a Basurto incluida) y Zorrotza, y la conexión con la Red ferroviaria de Enkarterri en Irauregi; actuaciones que están condicionadas a la verificación previa de una serie de hitos de tramitación administrativa que superan el ámbito competencial de las partes aquí intervinientes, quedando referidas a un desarrollo ulterior, todo ello, sin perjuicio de que tanto la AGCAE como la DFB se comprometen por la presente, firme y activamente, a realizar cuantos contactos institucionales fueran necesarios para favorecer y agilizar dicha verificación, conforme se indica en el expositivo siguiente y cuyo detalle se desarrolla en el Anexo III.

V) Que, en virtud de las competencias citadas en puntos anteriores, la AGCAE, la DFB y ETS consideran conveniente suscribir un convenio para la construcción y financiación de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao así como su integración en el sistema del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

A este respecto, la AGCAE y la DFB han acordado la financiación de la construcción de esta nueva infraestructura, de los servicios necesarios para las obras y para su integración en el sistema existente.

La extensión de la línea a la comarca de Enkarterri está condicionada a la transferencia de los tramos Karrantza-Bilbao La Concordia y Balmaseda-Aranguren de las líneas ferroviarias 08-780 Santander-Bilbao La Concordia y 08-790 Asunción Universidad-Aranguren, respectivamente por parte de la Administración General del Estado, conforme (i) a las previsiones establecidas en el Acuerdo Complementario n.º 3 al Acuerdo de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, adoptado en el Pleno de la Comisión Mixta de Transferencias Administración del Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, celebrado el 11 de marzo de 2024, y conforme también (ii) a lo previsto en la disposición adicional 19.ª bis de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Se considera viable que las obras comiencen en Rekalde, avanzando hacia Irala y hacia Basurto. Desde el departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco y su ente público, ETS, se debe de atender a otros criterios técnicos que faciliten un avance ordenado y coherente del conjunto de la actuación, por lo que un arranque simultáneo en otros ámbitos del futuro trazado, será también necesario, deseable y posible, desde el punto de vista de optimizar los tiempos y los recursos.

En virtud del presente convenio tanto la AGCAE como la DFB reconocen, cual auténtico compromiso, la voluntad de actuar con el objetivo de articular la iniciativa e impulso administrativo oportunos para la verificación de los trámites legalmente establecidos, con vistas a posibilitar la conexión de Enkarterri, a través de Zorrotza, comprometiéndose la AGCAE y la DFB por la presente, firme y activamente, a realizar cuantos contactos institucionales fueran necesarios a tal fin. Así, la futura línea 4 se convertiría en la conexión física de la zona de Enkarterri y Bilbao, dando servicio a los barrios altos del Sur de Bilbao y a Zorrotza.

De forma adicional al compromiso que se acaba de exponer en el párrafo precedente y con el fin de acelerar los trabajos que permitan la integración de las líneas de Enkarterri actuales en la Línea 4 del metro, desde la AGCAE se solicitará a ADIF la encomienda de gestión de las dos actuaciones principales en curso, y que cuentan con estudios informativos aprobados, en concreto:

- Integración Urbana del Ferrocarril en el Barrio Bilbaíno de Zorrotza. Esta actuación permite la supresión de dos pasos a nivel que condicionarían la frecuencia de la Línea 4 del Metro podría ofrecer en Basurto y Zorrotza, también se modificaría la configuración de la estación de forma que permitiera la ruptura de la frecuencia de trenes en Zorrotza.

- Supresión de Doce Pasos a Nivel y Mejora de la Movilidad en Zalla. Se trata de una actuación que permite mejorar tanto los tiempos de viaje en las relaciones Balmaseda – Bilbao, como la seguridad de la línea. Esta actuación también resulta estratégica para los nuevos servicios Karrantza – Aranguren que se establecerán en los próximos meses, ya que, mediante la adaptación del apeadero de Aranguren, será posible optimizar los tiempos de transbordo entre la línea de Karrantza y los de la línea Bilbao – Balmaseda.

El material rodante necesario para la explotación de la Línea 4 del Metro de Bilbao, la cual será realizada por la sociedad pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, EuskoTren), queda fuera del alcance del contenido del presente convenio. Igual previsión resultará de aplicación, respecto al tramo Basurto - Zorrotza.

De forma complementaria, la construcción de las cocheras de Arriagas (Erandio) por parte de ETS, además de aumentar la prestación y calidad del servicio de las Líneas 3 y 5 del Metro de Bilbao, también dará soporte a la gestión y mantenimiento de los trenes destinados al servicio de la Línea 4.

El Anexo II recoge la estimación inicial de las anualidades previstas para estas actuaciones que, aun no siendo materia del presente convenio, contribuyen a la integración de las líneas del Enkarterri actuales en la Línea 4 del metro y dan soporte complementario a la gestión y mantenimiento del material rodante.

En consecuencia, las Administraciones intervinientes articulan el presente Convenio con arreglo a las siguientes:

CLAUSULAS

Primera.– Objeto del Convenio.

El objeto de este Convenio es establecer los términos para la ejecución de una Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao que discurra entre Matiko e Irauregi y que se concretan 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.

- La iniciativa e impulso, ante las Administraciones y/o autoridades competentes, de las actuaciones de tramitación administrativa cuya realización previa requiere la conexión la Línea 4 del

Ferrocarril Metropolitano de Bilbao con la Red ferroviaria de Enkarterri a través de Zorrotza y cuyo detalle se desarrolla en el Anexo III, comprometiéndose la AGCAE y la DFB, firme y activamente, a realizar cuantos contactos institucionales fueran necesarios para favorecer y agilizar dicha iniciativa e impulso.

Segunda.— Redacción de estudios, construcción de la Línea 4 y la dirección e inspección de las obras.

Corresponde al Ente Público ETS la redacción de los estudios y proyectos de las infraestructuras ferroviarias a ejecutar, comprendiendo la elaboración material, por sí o por medio de tercero, de los proyectos técnicos, incluidos los de viabilidad económica y evaluación medioambiental, así como la construcción de la Línea 4 y la dirección e inspección de las obras.

El Departamento Movilidad Sostenible de la AGCAE aprobará los proyectos de construcción necesarios para la ejecución de dicha infraestructura, incorporándola al sistema actualmente existente.

Antes de la licitación de las obras deberá recabarse informe del Consorcio de Transportes de Bizkaia de aquellos tramos que interactúen con las líneas 1 y 2 el sistema del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, en concreto en relación con la estación de Moyua.

En los mismos términos el Ente Público ETS llevará a cabo la contratación, la dirección e inspección de la ejecución de los proyectos aprobados por el Departamento Movilidad Sostenible de la AGCAE a tal efecto.

Tercera.— Gastos de inversión, adquisición de solares y de expropiaciones. Gastos de suministro.

Corresponde al Ente Público ETS, con cargo a los fondos que le sean provistos conforme a la cláusula cuarta de este Convenio, los gastos de inversión real de dicha Línea, comprendidas la proyección de la inversión y las obras, incluidas las relativas al coste de la adquisición de solares y de las expropiaciones que hayan de ejecutarse y que serán tramitadas por la Administración expropiante, a través del Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE.

Cuarta.— Financiación.

El Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE y la DFB, a través del Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo, se comprometen a proveer, en la forma indicada a continuación, a ETS de los fondos necesarios para la financiación de la ejecución de las obras de construcción de la Línea 4, así como de todos los servicios que se requieren para la ejecución de las obras.

Asimismo, se comprometen a proveer a ETS de los fondos necesarios para hacer frente a los depósitos previos a la ocupación, indemnizaciones por rápida ocupación, justiprecios o indemnizaciones finales pertinentes de los expedientes de expropiación correspondientes a cada uno de los proyectos.

Con el objeto de poder consignar en los respectivos presupuestos los créditos de pago y compromiso que derivan del presente Convenio, dicha financiación plurianual correspondiente a la AGCAPV y a la DFB se establece, de forma cautelar y estimativa, para los años 2027 a 2032, en las siguientes anualidades:

2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
24.800.000	70.900.000	100.300.000	104.900.000	91.900.000	19.100.000	411.900.000

Estas anualidades están extraídas del Plan Económico que se presenta en el Anexo 1, donde se establece que el importe total inicialmente previsto y/o estimado de la financiación de las obras de la Línea 4 cuya construcción es objeto del presente convenio asciende a un importe de 411.900.000,00 euros (IVA excluido).

La DFB abonará a ETS, el importe máximo de doscientos millones de euros (200.000.000 euros) en el periodo contemplado entre la firma del presente convenio y el año 2032. La cuantía total que en concepto de subvención de capital haga entrega la DFB a ETS con cargo a la partida que se establezca anualmente en los presupuestos de la DFB, no superará el 45 % del importe total de la infraestructura objeto del convenio.

Estas cifras deberán ser revisadas anualmente en función de los Índices de Revisión de Precios que se establezcan en los Pliegos de Condiciones Particulares de los contratos, así como de la aprobación de los proyectos constructivos pendientes de redacción a la fecha de la firma del presente convenio, de las incidencias contractuales que se produzcan a los efectos que se determinan en la cláusula séptima de este Convenio, así como de cualquier otra incidencia que tenga repercusión en el presupuesto del Convenio.

Cuando la aplicación de estas variaciones suponga un incremento de la cifra señalada como aportación de la DFB, esta deberá efectuar los trámites administrativos a los efectos de la habilitación del presupuesto, manteniéndose el mismo compromiso de cofinanciación. Las aportaciones en base a estos conceptos por parte de la DFB, que, en su caso, excediesen los doscientos millones de euros (200.000.000 euros) se realizarán con cargo a los presupuestos de la DFB de los años 2033 y 2034.

Los abonos a realizar por parte de la DFB a ETS se harán efectivos previa presentación por parte de ETS ante la DFB de la documentación justificativa del pago a realizar (certificaciones, facturas,...) donde se indicará la parte que del total corresponde a DFB abonar. La DFB efectuará a ETS los pagos que le correspondan en los plazos adecuados para evitar la incursión en mora del órgano de contratación, siendo responsables, en caso de no hacerlo, de todos los perjuicios y conceptos indemnizatorios que puedan derivarse de la demora.

El importe restante (55 %) a financiar será asumido por la AGCAE, que lo pagará en concepto de subvención de capital a ETS con cargo a la partida que se establezca en los presupuestos de la AGCAE, con dependencia orgánica del Departamento de Movilidad Sostenible y funcional de Infraestructura y Gestión del Transporte Ferroviario.

Quinta.– Comunicación de datos en relación a las nuevas licitaciones.

Con respecto a las nuevas licitaciones a realizar, efectuadas las nuevas adjudicaciones de los contratos y firmados los contratos, ETS remitirá a la DFB copia de las resoluciones adoptadas incluyendo los siguientes datos:

- Título y objeto del contrato.
- Plazo de ejecución del contrato.
- Precio de adjudicación y anualidades.
- Fecha de adjudicación.
- Adjudicatario.

- Sistema de contratación utilizado (procedimiento de licitación, forma selección y tipo de tramitación del expediente contractual).

- Si se va a abonar revisión de precios o no.

- Una copia del contrato formalizado.

- Indicación de las pólizas de seguros suscritas.

Una vez iniciada la ejecución de los contratos, se remitirán por ETS todos los acuerdos adoptados por el órgano de contratación y que tenga consecuencias económicas a la baja o al alza del precio del contrato o sobre el plazo de ejecución, así como las actas de recepción de los trabajos, obras y/o suministros realizados, según corresponda.

Sin perjuicio de lo indicado con anterioridad, las Administraciones firmantes del presente Convenio podrán obtener cualquier información que conste en los expedientes de los contratos financiados con cargo al presente Convenio, comprometiéndose ETS a remitirla a la mayor brevedad que le sea posible en los términos del artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, al que se remiten las partes a estos efectos.

Sexta.– Pago de las certificaciones.

ETS abonará los importes originados por los contratos en los plazos establecidos al efecto por la legislación sobre contratación pública.

Séptima.– Incidencias contractuales y económicas.

7.1.– ETS, como órgano de contratación, pondrá en conocimiento de las Administraciones firmantes las posibles incidencias que afecten tanto a las licitaciones previstas en el Plan Económico como a los contratos una vez adjudicados (modificaciones, obras complementarias, exceso en las liquidaciones, etc.) que en el desarrollo de las contrataciones pudieran surgir y que repercutan, al alza o la baja, en la cuantía económica de las mismas, a los efectos de su conocimiento, aprobación y habilitación presupuestaria, si estas modifican la aportación de la DFB según lo indicado en la cláusula cuarta.

Si la incidencia surgida comportase un incremento que supere el importe total de la financiación de la Línea 4 inicialmente previsto y/o estimado (Cláusula Cuarta), conllevará necesariamente la modificación del presente convenio, a los solos efectos de contemplar el nuevo importe del presupuesto y la actualización de la planificación financiera, y como tal, requerirá de los trámites necesarios por parte de la AGCAE y de la DFB a efectos de su adopción, así como para la habilitación del presupuesto necesario.

7.2.– ETS acometerá las tareas de dirección, inspección y vigilancia de las obras hasta la conclusión de su periodo de garantía y ejercerá a través de los órganos competentes, las prerrogativas propias del órgano de contratación. Estas tareas incluyen:

- la planificación y control global de los proyectos, poniendo especial hincapié en la revisión de los mismos antes de su licitación para detectar posibles errores u omisiones.

- la supervisión e inspección de los proyectos ya contratados, el control de la adecuación de las pólizas de seguros contratadas a las incidencias contractuales surgidas en su ejecución, así como en el mantenimiento de las coberturas y su renovación, durante la vigencia de los contratos formalizados.

- la redacción de estudios e informes adicionales.

- la gestión de la construcción, incluidas la dirección de obras civiles y de instalaciones, identificación y dirección de consultorías especializadas, gestión de las afecciones por obras, de afección del tráfico y de servicios afectados, y las demás incidencias que surjan en el curso de las mismas.

- las gestiones y coordinación con otras instituciones; el servicio de atención permanente e información al público, resolución de las reclamaciones de afectados y la exigencia de los vicios ocultos, informando a las Administraciones firmantes de este Convenio de su aparición y de las medidas adoptadas.

De la misma manera, corresponderán a ETS las facultades de inspeccionar y de ser informado de los procesos de fabricación y elaboración de los materiales a instalar y de controlar la calidad de los mismos, realizando las tareas pertinentes hasta su definitiva conclusión.

Octava.– Liquidación del Convenio.

Firmadas las correspondientes actas de recepción, al término de las obras de construcción de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, entre Rekalde y Matiko, aproximación a Basurto incluida, una vez emitidas las certificaciones finales y conocidos los índices definitivos de las fórmulas de revisión de precios a aplicar, esto es, cuando se cuente con los datos necesarios para ello, la Comisión Institucional de Seguimiento realizará un cálculo justificado de los costes reales incurridos, con cargo a los fondos provistos por las Administraciones firmantes.

Para que la Comisión Institucional de Seguimiento pueda llevar a cabo este control de los costes reales incurridos imputables al Convenio, ETS deberá presentar una cuenta justificativa que comprenda al menos:

- Una Memoria de las Actuaciones llevadas a cabo.
- Un Estado de Gastos e Ingresos, así como una relación clasificada para cada concepto de gastos e ingresos de dicho estado de gastos e ingresos junto con los justificantes de gasto (facturas, certificaciones de obra, nóminas...).

Transcurrido el periodo de garantía de las obras, como desde su recepción, estas pasan a integrarse en el Patrimonio de ETS.

Novena.– Comisión Institucional de Seguimiento y Comisión Técnica.

A fin de garantizar el correcto seguimiento, inspección y control de las actuaciones señaladas en la cláusula octava, así como para realizar el adecuado seguimiento del desarrollo de las obras, servicios y suministros en cuanto a su ejecución presupuestaria y resolución de discrepancias, se establecerá una Comisión Institucional de Seguimiento cuyas funciones serán las siguientes:

- La gestión, seguimiento, vigilancia y control de lo acordado en el Convenio.
- Resolver problemas de interpretación y cumplimiento.
- Tomar en consideración los informes de las propuestas de mejora y modificación presentadas por ETS como órgano de contratación a la Comisión Técnica.
- Elaborar Acta de Comprobación de las actuaciones acordadas, así como del resultado de la liquidación del convenio.

Composición de la Comisión Institucional de Seguimiento:

Estarán representados el Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE, con dos miembros, DFB, con dos miembros y ETS, con un miembro. La persona que represente a ETS ostentará la Secretaría de la Comisión y tendrá voz, pero no voto.

Para su válida constitución, deberán estar presentes, quien ostente la Secretaría de la Comisión y, al menos, un representante de la AGCAE y de la DFB.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos, salvo los correspondientes a incidencias contractuales que supongan el incremento de la cantidad máxima a financiar indicada en la cláusula cuarta y resolución de discrepancias que puedan provocar la resolución del Convenio, que exigirán unanimidad de los asistentes.

En caso de empate, decidirá el voto de calidad de la persona que ostente la Presidencia de la Comisión.

La Presidencia de la Comisión será asumida, de forma permanente, por la AGCAE, correspondiendo la misma al representante de mayor rango jerárquico designado por la misma.

Los representantes por parte de DFB serán nombrados por la Excma. Diputada General de Bizkaia.

Los representantes de la AGCAE en esta Comisión, serán nombrados por la Excma. Consejera de Movilidad Sostenible.

Dicha Comisión Institucional de Seguimiento se reunirá a petición de cualquiera de las partes firmantes del Convenio y al menos dos veces por año.

A dicha Comisión podrán incorporarse puntualmente técnicos de las partes intervinientes, así como en su caso, representantes de otros organismos o entidades cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de los objetivos del presente Convenio; todo ello, sin alterar el régimen de constitución y los derechos de audiencia y voto precedentemente expuesto.

En las reuniones de la Comisión Institucional de Seguimiento, ETS dará cuenta del estado de los trabajos hasta entonces realizados. Asimismo, ETS dará cuenta de la situación del Plan Económico de las obras de la Línea 4.

La Comisión Institucional de Seguimiento nombrará 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. Esta Comisión Técnica estará encargada del seguimiento y control de los aspectos técnicos de los proyectos, en fase de elaboración (así como de los posibles modificados), 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 estas al proyecto constructivo que se apruebe (así como a los posibles modificados). La Comisión Técnica se reunirá a propuesta de cualquiera de las partes y para su válida constitución, deberá estar presente, además del Secretario-Presidente, al menos un representante de cada una de las dos Administraciones Públicas restantes.

En todo lo no previsto en esta cláusula se estará a lo dispuesto en relación con los órganos colegiados por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La Comisión Institucional de Seguimiento y la Comisión Técnica se rigen en su funcionamiento por el régimen de los órganos colegiados regulado en la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 15 y siguientes.

Décima.– Finalización de los trabajos y su integración en el Patrimonio de Euskadi.

Una vez se concluyan las actuaciones definidas en cada uno de los proyectos determinados en los contratos a los que afecte este Convenio, las infraestructuras construidas y recibidas pasa-

rán a formar parte del patrimonio de ETS, el cual a su vez estará integrado en el Patrimonio de Euskadi, en aplicación del artículo 15.1.a) de la Ley 6/2004, de 21 de mayo 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.

Dicha infraestructura será destinada para la finalidad que ha sido creada no pudiendo ser objeto de ningún tipo de cesión, salvo en el supuesto de sucesión de entes, en caso de desaparición de ETS.

Asimismo, no podrá desafectarse ni destinarse a otro fin distinto para el que ha sido creada.

De incumplirse estas prohibiciones la DFB tendrá derecho a la restitución de lo aportado para su financiación en los términos que indique la normativa que resulte aplicable.

Undécima.— Pliegos y procedimientos de licitación.

Los pliegos de condiciones particulares de los contratos que se celebren entre ETS y las entidades adjudicatarias para la ejecución de la infraestructura recogerán las determinaciones del presente Convenio que pudieran afectar a las relaciones contractuales e informarán acerca de la financiación conjunta de las actuaciones por AGCAE y DFB.

Asimismo, en las licitaciones a realizar por ETS:

- Se dará preponderancia siempre y cuando sea posible a criterios de adjudicación evaluables de forma automática mediante aplicación de fórmulas establecidas en los pliegos. En caso de que no fuese posible, sin perjuicio de lo que se indique en pliegos, se justificará antes de su licitación, y ante la Comisión Institucional de seguimiento las razones que motiven tales hechos.

- Las licitaciones y las formalizaciones de los contratos se publicarán en la forma establecida a los efectos por la legislación sobre contratación pública.

- En los carteles de las obras financiadas a través de este Convenio se indicará que están cofinanciados por el Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE y por la DFB.

- Por la zona en la que se realizarán las obras, se hará especial hincapié en los pliegos de los contratos de obras a licitar en todos los aspectos relacionados con las pólizas de seguros tanto para asegurar el valor de lo construido como los daños a terceros, así como la obligación de mantener las coberturas con los importes indicados a lo largo de la vida del contrato, así como ajustar su importe y duración al devenir de su ejecución.

Decimosegunda.— Expropiación de suelos y pago de los depósitos previos, las indemnizaciones por rápida ocupación y los justiprecios o indemnizaciones finales.

12.1.— La AGCAE, a través del Departamento de Movilidad Sostenible, expropiará los bienes y derechos precisos para la ejecución de las obras de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, correspondiendo a la misma la tramitación de los expedientes, incluida la inscripción registral, a nombre de la AGCAE, obteniendo ETS la condición de beneficiaria de las expropiaciones y de las ocupaciones temporales.

ETS actuará en estrecha colaboración con el Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE, asistiéndolo y apoyándolo en la gestión de las expropiaciones.

12.2.— Antes del inicio de los expedientes de expropiación correspondientes a cada uno de los proyectos, ETS deberá aportar al Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE, las certificaciones acreditativas de las consignaciones y previsiones existentes en sus Presupuestos que

cubran el montante de las actuaciones a realizar con cargo a los fondos que le sean proveídos a tal efecto conforme a lo dispuesto en el apartado relativo a la financiación.

Conforme se vayan determinando los depósitos previos a la ocupación y las indemnizaciones por rápida ocupación, se firmen los oportunos convenios expropiatorios y se establezcan (en su caso, por el Jurado Territorial de Expropiación Forzosa) los justiprecios o indemnizaciones finales pertinentes, el Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE remitirá a ETS copia de los documentos justificativos de cada uno de los pagos que realice.

12.3.— Corresponderá al Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE realizar directamente los ingresos correspondientes a los depósitos previos a la ocupación, las indemnizaciones por rápida ocupación y los justiprecios o indemnizaciones finales pertinentes, con cargo a los fondos que le sean provistos a tal efecto por ETS, de conformidad con lo previamente contemplado en las Cláusulas Segunda y Cuarta.

12.4.— Para que tanto ETS como la DFB, a través del Departamento de Transportes, Movilidad y Turismo, puedan llevar puntual y concreto seguimiento de la ejecución, el Departamento de Movilidad Sostenible de la AGCAE pondrá a su disposición copia de las actas de pago de los justiprecios e indemnizaciones que se deriven de los expedientes expropiatorios a medida que se formalicen, y les remitirá copia de las notificaciones de las inscripciones registrales que se vayan realizando. Tanto ETS como la DFB podrán recabar otra documentación complementaria que obre en los expedientes.

Decimotercera.— Vigencia del Convenio.

13.1.— El presente Convenio surtirá efectos desde la suscripción del mismo y permanecerá vigente, salvo denuncia expresa por alguna de las partes, hasta el 31 de diciembre de 2034, en aplicación de lo indicado en Disposición Adicional 138.^a de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021; si bien, en el caso de que la ejecución de las actuaciones que se recogen en el presente Convenio requieran de un periodo superior de tiempo, las partes se comprometen a tramitar, con suficiente antelación al fin de dicha vigencia, su necesaria prórroga, de conformidad con lo previsto en la legislación citada anteriormente, observándose para ello el mismo procedimiento seguido para su autorización.

13.2.— El Convenio podrá extinguirse por denuncia de la AGCAE, de la DFB o de ETS siempre que concurran circunstancias extraordinarias, incumplimiento del convenio o por mutuo acuerdo de las partes. En tal caso, los órganos firmantes fijarán los criterios a seguir respecto a los expedientes de contratación y expropiatorios no concluidos.

El incumplimiento por alguna de las partes de las obligaciones y compromisos asumidos facultará a la/s otra/s, o para exigir su estricto cumplimiento, o para solicitar la resolución del Convenio.

En este caso, cualquiera de las partes no incumplidoras podrá notificar a la otra incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo (que deberá ser razonable) con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será igualmente comunicado a la Comisión Institucional de Seguimiento referida en la Cláusula Novena, en su condición de responsable del seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio.

Si trascurrido el plazo razonable indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las demás partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el Convenio.

En caso de extinción por incumplimiento culpable, la/s parte/s firmante/s que haya/n cumplido el convenio tendrá/n derecho al resarcimiento de los daños y perjuicios que dicho incumplimiento le/s hubiera causado.

Decimocuarta.— Régimen de modificación del Convenio.

Cuando las circunstancias lo hagan necesario, se procederá a la modificación del presente Convenio, previo acuerdo de todas las partes firmantes, mediante la tramitación y suscripción del correspondiente documento de modificación.

Decimoquinta.— Carácter interadministrativo y jurisdicción.

El presente Convenio es de los conceptualizados como interadministrativo y le será de aplicación el régimen de los convenios entre Administraciones Públicas y se someterán previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

Las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación y/o en el cumplimiento del presente Convenio serán dirimidas en el seno de la Comisión Institucional de Seguimiento.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación y/o en el cumplimiento del presente Convenio se residenciarán en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco.

Y en prueba de conformidad los firman los comparecientes, en el lugar y fecha expresados en su firma electrónica.

En sede electrónica, a 25 de junio de 2026.

La consejera de Movilidad Sostenible,
SUSANA GARCÍA CHUECA.

El consejero de Hacienda y Finanzas,
NOËL D'ANJOU OLAIZOLA.

La diputada General de Bizkaia,
ELIXABETE ETXANOBE LANDAJUELA.

ANEXO I
PLAN ECONÓMICO DE LA LÍNEA 4

Inversión	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Obra civil tramo Errekalde - Matiko	21.100.000	61.400.000	78.500.000	62.900.000	58.700.000	14.900.000	297.500.000
Obra civil de aproximación a Basurto	2.000.000	6.000.000	8.000.000	8.000.000	6.000.000		30.000.000
Instalaciones del tramo Rekalde - Matiko			9.100.000	29.400.000	22.900.000	3.300.000	64.700.000
Ayudas a la dirección de la obra	1.200.000	3.000.000	4.200.000	4.600.000	4.300.000	900.000	18.200.000
Expropiación	500.000	500.000	500.000				1.500.000
Total	24.800.000	70.900.000	100.300.000	104.900.000	91.900.000	19.100.000	411.900.000

Financiación	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Gobierno Vasco (55 %)	13.640.000	38.995.000	55.165.000	57.695.000	50.545.000	10.505.000	226.545.000
Diputación Foral de Bizkaia (45 %)	11.160.000	31.905.000	45.135.000	47.205.000	41.355.000	8.595.000	185.355.000
Total	24.800.000	70.900.000	100.300.000	104.900.000	91.900.000	19.100.000	411.900.000

Nota: todas las cifras son IVA excluido.

ANEXO II
ESTIMACIÓN ECONÓMICA OTRAS ACTUACIONES FUERA DEL ALCANCE DEL PRESENTE CONVENIO

Inversión	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total
Estudio informativo (*)	200.000										200.000
Proyectos de construcción (*)	500.000	1.200.000	200.000	200.000	200.000						2.300.000
Total proyectos	700.000	1.200.000	200.000	200.000	200.000						2.500.000
Cocheras Arriaga (*)			10.000.000	12.200.000	12.000.000						34.200.000
Acondicionamiento tramo Zorroza-Irauregi (1)						4.000.000	4000000	4.000.000			12.000.000
Basurto Zorroza (**)						5.000.000	7000000	5.000.000			17.000.000
Actuación en Zorroza (**)				15.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	20.400.000	14.000.000	149.400.000
Actuación en Zalla (Aranguren) (**)					9.000.000	11000000	13.000.000	8.200.000			41.200.000
Total obra	0	0	10.000.000	27.200.000	46.000.000	45.000.000	49.000.000	42.200.000	20.400.000	14.000.000	253.800.000

Nota: todas las cifras son IVA excluido.

(*) A cargo de la AGCAE.

(**) Encomienda de gestión a financiar por terceras administraciones.

(1) La estimación del costo del tramo Zorroza – Irauregi corresponde a la adecuación de la línea.

ANEXO III

DETALLE DE LAS ACTUACIONES DE TRAMITACION ADMINISTRATIVA QUE SE PRECISAN PARA DEL DESARROLLO DE LA LINEA 4 Y SU CONEXIÓN CON LA RED FERROVIARIA DE ENKARTERRI

I.– Exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General de los tramos (i) Karrantza-Bilbao La Concordia y (ii) Balmaseda-Aranguren de las líneas ferroviarias 08-780 Santander-Bilbao La Concordia y 08-790 Asunción Universidad-Aranguren, respectivamente, de conformidad con lo estipulado en la Disposición Adicional Decimonovena Bis de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (*) (**).
II.– Traspaso a la AGCAE de los tramos (i) Karrantza-Bilbao La Concordia y (ii) Balmaseda-Aranguren de las líneas ferroviarias 08-780 Santander-Bilbao La Concordia y 08-790 Asunción Universidad-Aranguren, respectivamente (*) (**).
III.– Establecimiento de un mecanismo de coordinación entre los administradores de infraestructuras que sean responsables de los distintos tramos de la infraestructura ferroviaria, con concreción de los puntos de frontera de la infraestructura en general y de las instalaciones de seguridad y control en particular, determinando los condicionantes técnicos y operativos para garantizar la debida coordinación de ambas infraestructuras en unas adecuadas condiciones de explotación y de seguridad operacional e interoperabilidad (*) (**) (****) (*****) (*****).

(*) Solicitud de la AGCAE.

(**) Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias AGE-AGCAE.

(***) Acuerdo de Subrogación de la AGCAE en la posición contractual de la AGE en el actual contrato de servicio público con Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.

(****) Convenio AGE-AGCAE de conexión que regule puntos y tramos de conexión.

(*****) Convenio AESF-AGCAE de autorización y supervisión de tramos de conexión, así como de los vehículos y empresas que circulen por ellos.

(*****) Convenio AGE-AGCAE funcionamiento transitorio compartido de determinadas instalaciones.