

2012 memoria



1

CARTA DE LA PRESIDENTA

2

CARTA DEL DIRECTOR GENERAL

3

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

4

PRESENTACIÓN

5

EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2012

5.1 Dirección de Proyectos Estratégicos

5.2 Ampliación y mejora de la red propia

5.3 Metro de Donostialdea

5.4 Metro de Bilbao

5.5 Programa tranviario

5.6 Dirección de Instalaciones

5.7 Explotación de infraestructuras

5.8 Secretaría General

5.9 Responsabilidad Social Corporativa

5.10 Sistemas

5.11 Calidad y medio ambiente

5.12 Innovación y desarrollo internacional

6

INFORME DE AUDITORÍA

7

CUENTAS ANUALES

8

INFORME DE GESTIÓN

CARTA DE LA PRESIDENTA



Ana Isabel Oregi Bastarrica

Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial y Presidenta de ETS

Nuevos caminos

Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca ha iniciado una nueva etapa presidida por el esfuerzo, el rigor y la transparencia. Los tiempos que vivimos son complicados y por ello hemos de ser exigentes y rigurosos a la hora de desarrollar Euskadi.

En el Gobierno de la décima legislatura vasca, presidido por el Lehendakari Iñigo Urkullu, tenemos claro que nuestro principal compromiso son las personas y su bienestar. Por eso, desde el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y desde ETS contribuimos a un desarrollo responsable de proyectos mediante los cuales mejoramos nuestra oferta de transporte público.

2012 ha sido un año importante en el desarrollo y la ejecución de proyectos estratégicos como la Nueva Red Ferroviaria Y Vasca. El esfuerzo del Gobierno Vasco hizo posible que al final del ejercicio todos los tramos del ramal guipuzcoano, a excepción de los accesos a Donostia, Irún y frontera dependientes de la gestión del Gobierno Central, estuvieran en obras e incluso dos de ellos (Beasain Este y Ordizia-Itsasondo) ya finalizados.

Tanto es así que hemos solicitado al Gobierno Central la encomienda para ejecutar, vía Cupo, el intercambiador de Bergara y los accesos a las capitales. Hemos demostrado que con nuestra gestión técnica y económica somos capaces de llevar a cabo esta tarea. Siempre desde el más escrupuloso respeto al medioambiente e introduciendo en todos y cada uno de los proyectos mejoras de integración paisajística que mitigan y reparan el impacto inicial que generan los trabajos.

Además de la nueva línea de altas prestaciones apta para viajeros y mercancías y que unirá a nuestro País con París y Madrid, realizamos un esfuerzo, de igual o superior magnitud, en la permanente actualización del servicio del Metro de Donostialdea con

nuevas estaciones e infraestructuras que garanticen un práctico y moderno servicio ciudadano en todo esa área metropolitana.

Otro tanto hacemos con la actualización de Metro Bilbao y la ejecución de la nueva Línea III junto a la Diputación Foral de Bizkaia.

En cuanto a la línea de ferrocarril Bilbao-Donostia/San Sebastián, tras los trabajos de mejora realizados a lo largo de 2012, nos queda por delante una gran tarea en la que van a destacar, influyendo positiva y directamente en la ciudadanía, los primeros pasos hacia la tarjeta única o compatibilidad de las ya existentes Bat, Barik y Mugí. La adaptación de las canceladoras para los sistemas de Bizkaia y Gipuzkoa, en principio entre las localidades de Ermua y Elgoibar y su posterior extensión a toda la línea, implicaba un software que, en un tiempo record, lo estamos consiguiendo con los desarrollos necesarios para garantizar la compatibilidad y la lectura de los dos modos de pago en las máquinas de control de billetes.

Consideramos que el tren debe constituir un eje vertebrador de nuestro País y su entorno porque, además de su indudable impacto económico, nos une y acerca entre nosotros, pero también es capaz de generar modernidad y desarrollo en todo el eje atlántico.

El tren es nuestra apuesta pero siempre en conexión con otros modos de transporte. Solo así, aportando diferentes y creativas soluciones a la movilidad, estaremos en condiciones de ofrecer un sistema de transporte público moderno y de calidad para nuestra ciudadanía.

CARTA DEL DIRECTOR GENERAL

Rafael Sarria Ansoleaga

Director General



2012 ha sido un año importante para ETS. La culminación y la puesta en servicio de infraestructuras como los desdoblamientos Iurreta-Traña, Txarakua-Azitain, Lasarte-Errekalde, Errekalde Añorga y Loiola-Herrera y las nuevas estaciones de Durango, Traña, Eibar, Azitain, Añorga, Intxaurreondo y Herrera han exigido un sobreesfuerzo a todos los niveles que el personal del ente ha superado de forma brillante. Por ello quiero expresar de forma pública mi reconocimiento y gratitud por la labor realizada.

El diseño, desarrollo y ejecución de proyectos de estas características suponen muchos años de trabajo y dedicación, de trabajo en equipo, cuyo resultado solo es posible comprobar una vez inaugurados. Detrás de este trabajo solo hay un objetivo, simple y ambicioso a la vez: mejorar la calidad de vida de las personas que, como tú o como yo, trabajamos y vivimos en Euskadi y creo firmemente que lo estamos consiguiendo.

En 2012 también hemos sido capaces de completar las ampliaciones de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz; hemos avanzado considerablemente en la construcción de las Líneas 2 y 3 del Metro de Bilbao y, además, hemos sido

capaces de finalizar dos tramos del ramal de Gipuzkoa de la Y Vasca, mientras otros quince seguían su proceso de ejecución.

Desde diciembre de 2012, ETS está adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco que preside el Lehendakari Iñigo Urkullu. Estamos ante una nueva etapa que afrontamos con una tremenda ilusión. Ilusión por desarrollar nuevos proyectos, pero también por crear un clima laboral propicio, por fomentar el sentido de pertenencia, así como el trabajo en equipo, en un tiempo especialmente delicado por la situación económica y la recesión que está afectando a muchos miles de personas en nuestro país.

Para ejercer de la mejor manera nuestro trabajo es fundamental que cada persona que está en ETS se sienta parte importante del engranaje del ente. Todas y todos somos importantes. Si internamente nos sentimos fuertes y unidos nuestra imagen hacia el exterior seguirá siendo la de una entidad seria, capaz y comprometida con su país.




CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN




euskal trenbide sarea

PRESIDENTA

 Dña. Ana Isabel Oregi Bastarrica.


 D. Antonio Aiz Salazar.

 D. Pedro María Hernando Arranz.


 Dña. María Almudena Ruiz de Angulo del Campo.


 Dña. María Elena Lete García.

SECRETARIA

 Dña. Ainhoa Elola Aranburu.

 D. Manuel Leza Olaizola.

 Dña. Amaia Barredo Martín.

 Dña. Miren Izaskun Iriarte Irureta.

 D. Ernesto García Vadillo.

**CONSEJO
ADMINISTRACIÓN
a 31 diciembre 2012**

PRESIDENTE - D. Ernesto José Gasco Gonzalo.

Dña. Nerea Artamendi Erro.

Dña. María Mercedes Fernández Simancas.

D. Jesús María Benaito Villagarcía.

D. César Gimeno Sandig.

D. Mikel Díez Sarasola.

D. José Ignacio Prego Larreina.

D. Luis Pedro Marco de la Peña.

Dña. Paloma Usatorre Mingo.

SECRETARIO - D. Francisco Luis Egea García.

PRESENTACIÓN



euskal trenbide sarea



Construir, conservar, gestionar y administrar las infraestructuras ferroviarias, competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi ha sido y es el principal objeto de Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca, desde su creación por parte del Gobierno Vasco hace ya casi una década.

A nadie le cabe duda que la coyuntura económica y social que ha ido atravesando el país en el transcurso de años anteriores ha sido mejor que la actual; sin embargo, y a pesar del momento que vivimos, ETS ha sabido adaptar su forma de hacer manteniendo sus criterios de calidad, seguridad y eficiencia; potenciando el desarrollo de un modo de transporte sostenible económica, social y ambientalmente; promoviendo unos procedimientos de trabajo basados en la eficiencia y optimización de los recursos disponibles -humanos, financieros, etc.- Todos estos aspectos son los que, en definitiva, han permitido al ente seguir contribuyendo en clave positiva al desarrollo de Euskadi y de la sociedad vasca en general.

En esta memoria anual se recogen los hitos que han presidido este ejercicio económico, no exento de dificultades, que ETS ha sabido superar logrando unos resultados más que razonables. En este sentido, el mayor esfuerzo realizado ha estado orientado en 2012 a la conclusión y puesta en marcha de nuevas infraestructuras ferroviarias y estaciones en Gipuzkoa y Bizkaia, -destacando el trabajo desarrollado en el trazado del Metro de Donostialdea y la conclusión de dos tramos del ramal guipuzcoano de la Y Vasca-, así como a la ampliación de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, y al avance en las líneas del Metro de Bilbao.

Estos proyectos, en su conjunto, han contribuido a la generación de una actividad económica, ahora más que nunca, necesaria para esta Comunidad, a la paulatina consolidación de una red ferroviaria segura, competitiva y sostenible, así como a una notable mejora de la movilidad y, por tanto, de la calidad de vida de las personas que conforman este país.

EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2012



euskal trenbide sarea

5.1 Dirección de Proyectos Estratégicos



5.1.1 La Y Vasca avanza a buen ritmo

Durante 2012 la construcción del ramal guipuzcoano de la nueva red ferroviaria Y Vasca avanzó de forma notable. Al cierre del ejercicio, todos los tramos desarrollados por el Gobierno Vasco estaban en ejecución o finalizados. Es decir, un total de 59,1 kilómetros (77,6 por ciento del trazado del ramal) estaba ya en proceso de construcción, a falta únicamente de la definición de los accesos definitivos a Donostia-San Sebastián e Irún y la conexión con Francia.

Este año se iniciaron los trabajos en los tramos Ezkio, Hernani-Astigarraga, Hernialde-Zizurkil y Zizurkil-Andoain y se concluyeron los tramos Ordizia-Itsasondo y Beasain Este. Además de los ya mencionados se encontraban en ejecución los tramos Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio Itsaso Oeste, Antzuola-Ezkio Itsaso Este, Ezkio-Beasain, Beasain Oeste, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde, Andoain-Urnieta y Urnieta-Hernani.

Los accesos ferroviarios a la capital de Gipuzkoa e Irún y el enlace entre Astigarraga y la frontera con Francia fueron durante 2012 objeto de estudio informativo complementario por parte del Ministerio de Fomento.

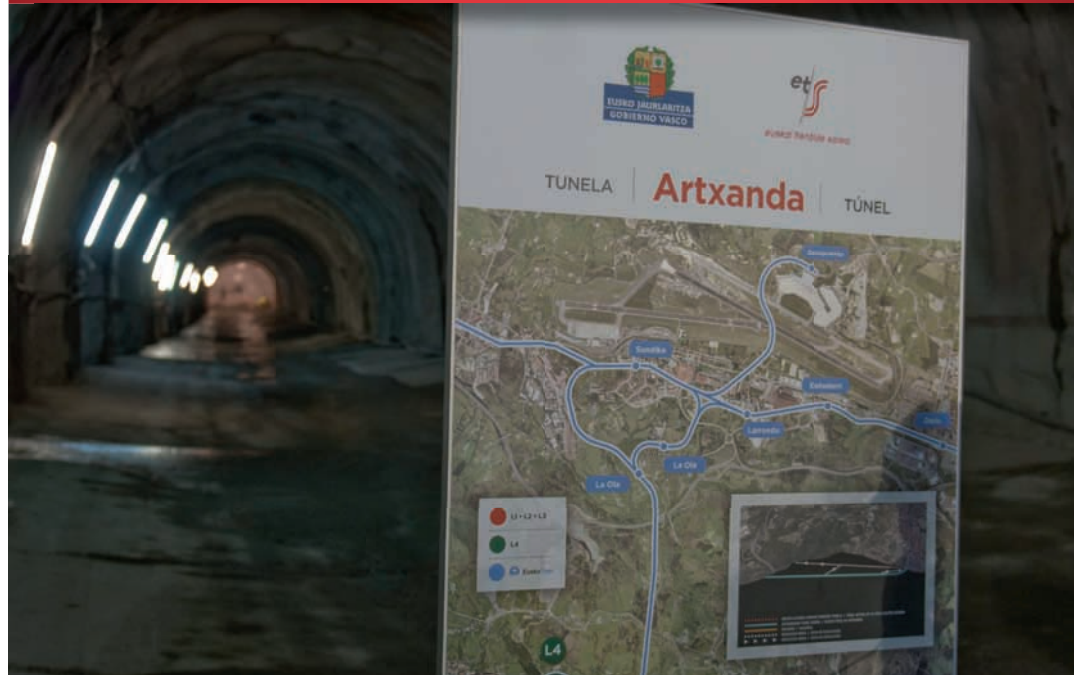
El 12 de julio, una decena de miembros de la Comisión de Transportes del Parlamento Vasco, en compañía de responsables del Departamento y directivos de ETS, visitó varios de los tramos en construcción de la futura red de alta velocidad.

Tras recibir una explicación técnica sobre los métodos constructivos utilizados para la construcción del ramal, la comitiva transitó por los

dos tramos ya acabados de Ordizia-Itsasondo y Beasain Este, así como por el de Beasain Oeste para comprobar la marcha de los trabajos en la ejecución del viaducto de Itola.

Posteriormente, se trasladaron hasta Bergara para asistir a uno de los numerosos cales que se produjeron en 2012. En esa fecha se caló el túnel Kortatxo Sakon (3,7 kilómetros) del tramo Bergara-Antzuola.

El 17 de octubre, el Consejo de Administración de ETS aprobó proponer al Departamento de Transportes del Gobierno Vasco la realización de los trámites necesarios para que la Comisión Mixta de Transferencias adoptase el acuerdo según el cual la Comunidad Autónoma Vasca asumiría la competencia sobre todos los servicios de transporte que desarrollase la nueva red ferroviaria del País Vasco (Y Vasca) y que discurriesen íntegramente dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi.



5.2 Ampliación y mejora de la red propia

5.2.1 Túnel de Artxanda y accesos al aeropuerto de Loiu

El 1 de febrero se produjo el cale del túnel de Artxanda. La construcción de esta infraestructura se enmarca en la primera fase de la conexión ferroviaria que unirá el centro de Bilbao y el aeropuerto de Loiu.

El cale tuvo lugar a 240 metros del emboquille de La Ola, desde el frente de Sondika, mientras que el resto de la excavación lo llevó a cabo el equipo que trabajó desde el frente de Bilbao. Un total de 1.619 metros, además de los 242 metros de la galería de acceso.

La conexión en doble vía a través del túnel de Artxanda permitirá viajar en el futuro en menos de 9 minutos entre el Casco Viejo, lugar de confluencia de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, y la terminal de Loiu.

La obra civil del túnel cuenta con un presupuesto que supera los 20 millones de euros, financiados íntegramente por el Gobierno Vasco, a los que habrá que sumar el coste de la superestructura y las comunicaciones entre otros conceptos.

Conexión con la Línea 3

El túnel de Artxanda dará continuidad, hacia el Txorierrri, a la Línea 3 de Metro. Ésta dará servicio a más de 70.000 personas residentes en los barrios del norte de Bilbao. Está financiada a partes iguales por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia y cuenta con la aportación de los fondos Feder de la Unión Europea.

La Línea 3 tendrá estaciones en San Antonio de Etxebarri, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbarenbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko.

Más datos de interés

El nuevo túnel de Artxanda tendrá 1.875 metros de longitud y vía doble. Dispondrá de dos galerías de evacuación: la primera conectará con el exterior; la segunda enlazará con el actual túnel de la línea Casco Viejo-Lezama.

En el futuro, los trenes entrarán en el túnel bajo el viaducto de Maurice Ravel. Tras atravesar el Monte Artxanda y cruzar bajo la autovía del Txorierrri, el trazado discurre a cielo abierto hasta entroncar con la línea actual que opera Eusko Trenbideak, en La Ola, Sondika.

La segunda fase, La Ola-Sondika, incluye una variante en doble vía, una nueva estación en La Ola y la completa remodelación de la estación de Sondika.

La tercera y última fase contempla la construcción de un ramal que partirá de la estación de Sondika en dirección al aeropuerto y que contará con una estación nueva en la terminal de Loiu.



5.2.2 Puente de Etxebarri

El 6 de Junio se inauguraba el nuevo puente de Etxebarri situado en el kilómetro 4,901 de la línea férrea Bilbao - San Sebastián, fruto del convenio de financiación alcanzado entre Euskal Trenbide Sarea y la Agencia Vasca del Agua (URA).

Con él se mejora la seguridad en el ámbito ferroviario, ya que se elimina definitivamente el riesgo de inundaciones en este punto producidas a causa de ciertas características del puente anterior.

La nueva estructura dispone de un paso peatonal de tres metros de anchura, que permite el tránsito seguro de viandantes entre Etxebarri y Basauri, así como de un bidegorri que conecta ambas localidades.

Esta actuación impulsada por el Gobierno Vasco ha supuesto una inversión de 6,4 millones de euros, y está orientada a lograr una movilidad más eficiente y sostenible.

Proceso constructivo

El 19 de julio de 2010 comenzaron las obras con la construcción de una estructura en paralelo a la ya existente entre Etxebarri y Basauri, en la vía operada por EuskoTren.

Esta solución garantizaba el mantenimiento del tráfico ferroviario mientras se prolongaban las obras de la nueva infraestructura. Con ella se eliminaba el viejo puente que obstaculizaba el cauce causando inundaciones.

Una vez concluida la construcción del nuevo puente, el 27 de noviembre de 2011 se desvió provisionalmente el trazado para demoler la antigua estructura y construir las cimentaciones de la nueva en su posición definitiva.

El tráfico ferroviario sólo estuvo interrumpido en dos ocasiones durante los meses en que tuvieron lugar estos trabajos de demolición y construcción.

Así, las obras consistieron en desmontar el trazado provisional, desplazar el puente lateralmente (11,25 metros) y bajarlo medio metro (su peso alcanza las 3.700 toneladas). Era necesario edificar el puente nuevo a la misma cota inferior que el antiguo para evitar provocar un estrechamiento de la sección hidráulica.

Finalmente se reinstalaron las vías y las catenarias y se restablecieron los servicios que discurrían por el tablero.



Resumen
del proceso
constructivo

1 Construcción del nuevo puente en posición provisional.

2 Desvío del tráfico ferroviario provisional por el puente nuevo.

3 Demolición del puente viejo.

4 Ripado del puente nuevo a su posición definitiva y reposición del tráfico ferroviario.

5.2.3 Proyecto Durango

Tal como estaba previsto, el 17 de diciembre se estrenaban los 4 kilómetros de trazado soterrado, que han supuesto también la apertura y puesta en marcha de las dos nuevas estaciones de Durango y Traña (en Abadiño).

La inauguración de la variante subterránea ha traído consigo la desaparición del apeadero de Fauste-Landako, la supresión de siete pasos a nivel y de la trinchera ferroviaria que hasta entonces dividía el municipio.

Los pasos a nivel eliminados son los de Santa Apolonia, Ezkurdi, Landako, Ollería, San Fausto, Montorretas y Granja. Los de Zabalarra y Sasikoa se mantienen operativos aunque con menor tráfico hasta que se produzca el traslado de los actuales talleres y cocheras al complejo de Lebario.

También en diciembre se procedió a la apertura al público del parking subterráneo contiguo a la estación de Durango, con 350 plazas disponibles distribuidas en tres niveles.

Por su parte, el centro comercial que se situará en la primera planta de la estación, de cuya explotación es adjudicataria la empresa Construcciones Murias, al igual que lo es del parking, está previsto que abra sus puertas al público en verano de 2013. Dicho centro contará con una superficie de 4.400 metros cuadrados destinados al comercio y la hostelería.

El Proyecto Durango consta en su totalidad de las siguientes actuaciones: el desdoblamiento de la línea ferroviaria Bilbao/Donostia-San Sebastián, entre Amorebieta y Lebario; las tres nuevas estaciones de Euba, Durango y Traña y la supresión de un total de 27 pasos a nivel existentes en la zona.

El desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias y la construcción de los nuevos talleres y cocheras de Lebario, liberarán un total de 60.000 metros cuadrados para disfrute de la ciudadanía.

La inversión para este proyecto asciende a 232 millones de euros, sin IVA, financiados íntegramente por el Gobierno Vasco.





5.2.4 Ermua

En el primer semestre de 2012 se concluyeron los trabajos de redacción del proyecto constructivo de Ermua. Posteriormente se inició el proceso de licitación de la nueva estación de esta localidad.

La construcción de la nueva estación elevada, prolongación del actual viaducto, hará posible la eliminación del terraplén ferroviario que separa el parque de Valdespina y la plaza, contigua a la N-634, que quedarán conectados por escalera y ascensor. En el futuro, la conexión entre estos dos lugares de ocio será accesible para todo el mundo gracias a un paso inferior.

El proyecto también contempla un desdoblamiento en los accesos ferroviarios a Ermua, lo que mejorará notablemente la situación actual, gracias a la construcción de un túnel de un kilómetro que completará el trazado existente y a un mango de maniobras, en una zona muy próxima a la estación, que permitirá una mayor frecuencia de paso del tranvía de Ermua-Eibar-Elgoibar.

5.2.5 Desdoblamiento Amaña-Ardanza

El eficiente trabajo realizado por los técnicos de ETS para la adjudicación de la ejecución del proyecto del desdoblamiento del tramo de Amaña-Ardanza de la Línea Bilbao-San Sebastián, posibilitó una reducción considerable de los plazos previstos para el inicio de las obras de este tramo, que se adelantaron al verano.

El proyecto, cuyo presupuesto para la obra civil asciende a 14,9 millones de euros, abarca tanto el desdoblamiento del tramo situado entre el apeadero de Amaña y la estación de Ardanza, -con una longitud aproximada de 640 metros-, como la nueva estación en Amaña en sustitución de la antigua.

Contempla también la cubrición de la traza ferroviaria entre Amaña y Legarre. Esta parte está incluida en el convenio de colaboración para la mejora de la integración urbana del trazado ferroviario en Eibar, suscrito en enero de 2010 por el Departamento de Transportes y el Ayuntamiento de esta localidad.

El proyecto en su conjunto mejorará el servicio ferroviario ofreciendo mayores frecuencias y contribuirá a la reordenación urbana del entorno, a la vez que dotará a la ciudad de Eibar de una nueva zona de ocio y esparcimiento entre Amaña y Legarre.



5.2.6 Estación de Eibar

El 7 de septiembre de 2012 entró en funcionamiento la nueva estación de Eibar. La centenaria “estaziñue” ha experimentado notables mejoras atendiendo a criterios arquitectónicos, a la vez que funcionales.

También gracias a esta actuación se ha mejorado la integración de la estación en la ciudad. Los trabajos de remodelación de la misma se han ejecutado salvaguardando la estructura exterior del emblemático edificio. Los accesos han sido modificados con objeto de adecuarlos a las normas de accesibilidad establecidas. Por último, el proyecto mantiene el paso exterior que facilita el tránsito de personas entre las dos zonas de Eibar que divide la vía del tren.



Arte en la estación

Posteriormente, el 29 de noviembre, se descubrió el mural pictórico que preside el vestíbulo de la renovada estación de Eibar. Al acto asistieron el consejero de Transportes en funciones, Iñaki Arriola, miembros de ETS, EuskoTren y Ayuntamiento de Eibar, así como numerosas personas residentes en la zona.

La obra, que recoge casi un centenar de rostros de personas relacionadas con la ciudad armera, ha sido diseñada y ejecutada por el artista eibarrés José Antonio Azpilikueta. Ubicado frente a la entrada

del vestíbulo y dividido en cuatro secciones, el mural presenta además sendas perspectivas de la propia estación.

Por otra parte, en los bajos del paso superior por el que se accede a la variante de Eibar y que se encuentra junto a la estación, el artista Sebastián Velasco ha plasmado mediante dos *graffitis* una serie de motivos ferroviarios que otorgan al entorno, dominado por el hormigón y el asfalto, mayor calidez.

5.2.7 Paso a nivel de Txarakua

Este proyecto cuya puesta en marcha tuvo lugar en el mes de septiembre, ha consistido en la supresión del paso a nivel y ha sido realizado en tres fases diferenciadas: la primera, comprendió la construcción de un vial de nuevo trazado para el tráfico rodado; en la segunda se llevó a cabo la construcción de un paso inferior; y, por último, en la tercera, se efectuó un pequeño desdoblamiento de vía de 200 metros.

Con la ejecución de este proyecto se ha conseguido mejorar la seguridad ferroviaria y peatonal, así como la accesibilidad entre los barrios.

5.2.8 Desdoblamiento Txarakua-Azitain

Este proyecto que concluyó a comienzos del otoño, en concreto en el mes de septiembre, ha consistido en el desdoblamiento de 775 metros de vía, la construcción de una nueva estación en Azitain y la supresión de dos pasos a nivel.

Esta obra permitirá mejorar las frecuencias en el corredor de Ermua-Eibar-Elgoibar, así como la captación de 150.000 viajeros adicionales al año.

La nueva estación de Azitain, que tiene un andén central, está situada a unos 230 metros del apeadero (en sentido Donostia –San Sebastián) que durante años dio servicio a las personas usuarias de la línea.

5.2.9 Soterramiento de Zarautz

En 2012 se avanzó de forma notable en la redacción del estudio informativo del soterramiento de la traza ferroviaria a su paso por Zarautz.

Esta iniciativa, que ha sido financiada por el Gobierno Vasco en un 75 por ciento y por el Ayuntamiento de Zarautz en un 25 por ciento, es consecuencia del convenio de colaboración suscrito por ambas instituciones en febrero de 2009.

La actuación supondrá el cubrimiento de 4.650 metros de vía y el desdoblamiento de la línea a la entrada de la localidad. Asimismo, se edificará una nueva estación en el centro urbano del municipio y se construirá un nuevo apeadero en San Pelaio.

La ejecución del proyecto de soterramiento permitirá, además, la supresión de los pasos a nivel de Meagas, Santa Clara y el existente en la actual estación de Zarautz, así como la eliminación de cinco pasos inferiores ubicados en el centro urbano.

5.2.10 Variante Aia-Orio

En la segunda semana del mes de mayo, el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, a través de ETS, instalaba la pasarela peatonal elevada de acceso a la estación Aia-Orio, proyecto incluido en las obras de construcción de la variante ferroviaria de Aia-Orio de la línea Bilbao/Donostia-San Sebastián.

La nueva pasarela sobre la N-634 garantiza la total seguridad para las personas usuarias de la estación, ya que desde entonces no tienen que atravesar a pie el citado vial. Asimismo proporciona una total accesibilidad ya que el paso elevado cuenta con ascensores.

Por su parte, en julio de este año se concluía la construcción de 650 metros de la variante N-634.

Desde 2010, fecha en que se inauguraron la nueva estación de Aia-Orio y el desdoblamiento, se ha trabajado en la ampliación del pontón de la regata de Santiago, la demolición del antiguo andén de la estación, el movimiento de tierras y firme de la nueva variante de carretera y una glorieta junto a la nueva estación, así como diversos trabajos de urbanización.

La variante de la N-634 estará dotada con un bidegorri de 2 metros de ancho y aceras para el peatón. Se mantendrá el vial de acceso al club de remo.

5.2.11 Otros proyectos en estudio

En 2012, Euskal Trenbide Sarea analizó las opciones para el trasladar el final de la Línea Bilbao-San Sebastián de Atxuri a Abando, que plantea el estudio de alternativas adjudicado a las ingenierías Systra/Ingeplan. Los presupuestos estimados para estas actuaciones oscilan entre 64 y 80 millones de euros.

La **primera opción** contemplada describe un trazado de 3.858 metros, trescientos de los cuales discurren en la nueva terminal de Abando y posteriormente en túnel de vía doble hasta enlazar con la vía actual bajo la Avenida de Miraflores.

Esta opción dispondría de una nueva estación de Atxuri en caverna subterránea, con cañones de acceso a la actual estación de Atxuri y a la Plaza Saralegi (Bilbao La Vieja). Además, la planta superior de la futura terminal de Abando contaría con tres vías de ancho métrico, con la utilización conjunta de éstas para la explotación de las líneas de ETS y Feve y cinco vías de ancho ibérico.

La **segunda alternativa** contaría con un trazado de 2.992 metros, también íntegramente en túnel en vía doble desde Miraflores, y una nueva estación de Atxuri en caverna (en las proximidades de la Plaza de La Encarnación) con acceso en cañón desde la actual estación de Atxuri.

Esta posibilidad transformaría el espacio común de los dos operadores, EuskoTren y Feve, en una estación de paso, de forma que un operador llegaría por un extremo de la misma y el otro por el extremo opuesto.

La **tercera opción** propone diferenciar los espacios en función del tipo de ancho de vía. De este modo, la edificación de la nueva Intermodal dispondría de un planta para la explotación de las líneas de ancho ibérico, operadas por RENFE; una planta destinada al uso del operador de alta velocidad con vías de ancho internacional, y una tercera planta (nueva) con instalaciones exclusivamente en ancho métrico, operadas tanto por Feve como por EuskoTren.

El trazado, similar a la primera alternativa, contaría con un total de 2.990 metros de longitud y también se desarrollaría en túnel en vía doble, con nueva estación de Atxuri en caverna y accesos a la actual estación de Atxuri y a la Plaza Saralegi.

5.3

Metro de Donostialdea



TRAMOS EN EJECUCIÓN

5.3.1 Lasarte-Errekalde

Este proyecto, cuya apertura se llevó a cabo en el mes de abril, comprende el desdoblamiento del tramo entre el paso inferior de Lasarte (bajo la carretera N-634) y la estación de Rekalde, junto con una vía apartadero y una remodelación de la playa de vías que facilitará las maniobras de carga y descarga de bobinas. Su longitud total es de 1.700 metros.

Dicho desdoblamiento discurre en su mayor parte paralelo a la vía actual, con una variante de 800 metros de longitud compatible con el ramal de conexión a Lasarte-Oria, que permite prolongar la vía doble existente desde Herrera hasta el inicio de la playa de vías de Lasarte.

La variante incluye un túnel en mina (Túnel de Irubide) de 258 metros de longitud, que se prolonga en un falso túnel de 242 metros y que discurre bajo los viales que conforman el enlace de Irubide y el cauce de la regata de Añorga.

5.3.2 Errekalde-Añorga

También en el mes abril se abrió al público este tramo que tiene una longitud de 2.165 metros, de los cuales 955 discurren en túnel y falso túnel, 45 en un nuevo viaducto sobre la N-1 y el resto a cielo abierto. Esta actuación propicia la supresión del paso a nivel de Errekalde.

El desdoblamiento comienza en el entorno de la nueva estación de Añorga, que mejora la accesibilidad e integración urbanística de la antigua, a la vez que suprime, mediante un paso inferior, el paso a nivel entre andenes.

La variante del trazado comienza en la rectificación de la curva a derecha tras la estación, a partir de la cual da inicio un tramo de 200 metros en trinchera en doble vía en Añorga-Txiki.

El cruce por la N-1 se ha estudiado mediante una estructura de 42 metros que enlaza con la urbanización de Errekalde, tras un tramo soterrado en túnel en mina y falso túnel de 960 metros de longitud.

Esta actuación ha permitido suprimir el paso a nivel de Errekalde y sustituirlo por un paso

superior que a su vez conecta la N-1 con Belartza y Errotazar.

La nueva estación de Añorga, que se ha desplazado ligeramente hacia las edificaciones existentes, se ha diseñado para dar servicio al barrio de Añorga-Txiki, eliminando el paso a nivel entre andenes y en concordancia con el saneamiento de la regata de dicho barrio.

El acceso al vestíbulo en un nivel inferior se realiza a través de una pasarela de 10 metros de anchura que cruza la regata actual y conecta directamente con el paso inferior.

El acceso a los andenes, en un nivel superior, se realiza a través de una escalera fija y un ascensor desde el vestíbulo, facilitando la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.

Por último se ha sustituido la tercera vía de la estación de Añorga por un apartadero de 400 metros de longitud, que permite aumentar la flexibilidad de explotación del tráfico de viajeros y mercancías.



5.3.3 Loiola-Intxaurreondo-Herrera

El pasado otoño se dieron por concluidas las obras recogidas en este tramo de variante ferroviaria que incluyen las dos nuevas y modernas estaciones de Intxaurreondo y Herrera, ambas dotadas de varias bocas de acceso con escaleras mecánicas y ascensores.

El desdoblamiento de 2,7 kilómetros posibilita el tránsito independiente de mercancías por el antiguo trazado con conexión directa al puerto de Pasaia, y permite duplicar las frecuencias de paso entre Amara y Errentería, ofreciendo servicios al viajero cada 7,5 minutos. Por otra parte, reduce los riesgos de inundación al sustituir los antiguos puentes sobre el Urumea, que producían un tapón hidráulico, por un puente nuevo.

También en octubre se dio fin a las obras de urbanización de la Plaza Sagastieder, Montes Francos y Herrera, todas ellas con sus correspondientes accesos a la nueva estación del Metro.

Por otro lado, la primera marquesina del Metro de Donostialdea fue instalada durante el verano, precisamente en el acceso de Montes Francos a Intxaurreondo. Estas marquesinas, diseñadas por la firma noruega Snohetta y fabricadas en Euskadi, se asemejan a una estructura tridimensional marina en acero y vidrio. Por su peculiaridad están destinadas a convertirse en el símbolo del Metro e icono de la ciudad.

En su conjunto, todas las obras realizadas en la infraestructura ferroviaria suponen una notable mejora de los servicios y permiten avanzar hacia la conversión de la línea Lasarte-Hendaia en el Metro de Donostialdea.





5.3.4 Herrera-Altza

En noviembre, se iniciaron las obras de construcción del tramo Herrera-Altza que dotará a este barrio de la capital donostiarra con una nueva y moderna estación de metro.

Esta actuación, promovida íntegramente por el Gobierno Vasco y que cuenta con un presupuesto de 34,5 millones de euros para obra civil, hace avanzar enormemente la completa y definitiva conexión de esta zona con el centro de la capital, así como con otras comarcas de la provincia. La intermodalidad Metro-Bus agilizará la movilidad de las personas residentes en este entorno.

La obra consta de un trazado subterráneo de 1.040 metros de longitud que terminará en el Paseo Félix Irujo, donde se ubicará la nueva estación.

Ésta será construida a 28 metros bajo tierra y contará con dos vestíbulos y dos cañones de acceso que desembocarán en el Paseo de Larratxo y en Santa Bárbara. Dispondrá de andenes laterales con escaleras y ascensores que la conectarán con el exterior.

5.3.5 Talleres y cocheras de Araso

La puesta en marcha del proyecto del Metro de Donostialdea conlleva la necesidad de acometer otro tipo de actuaciones urbanísticas y de infraestructuras derivadas de ella, como por ejemplo la construcción del Complejo de Araso.

Este proyecto fue diseñado para dar cabida al incremento de unidades ferroviarias que traía consigo el suburbano, ya que los antiguos talleres y cocheras de Errenteria no disponían de capacidad suficiente para acogerlas. Además, dado su emplazamiento limitado, resultaba imposible llevar a cabo su ampliación.

La nueva infraestructura de Araso se ubica al suroeste de la localidad de Irún, en torno al P.K. 15+000 de la línea Donostia-Hendaia operada por EuskoTren.



De esta obra se encuentran concluidas las siguientes actuaciones:

- Vías de talleres (2 vías de levante, 4 sobre pilargillos y una vía auxiliar).
- Vías de cocheras (9 vías de estacionamiento de unidades).
- Vías del área de mantenimiento (2 vías de estacionamiento, 3 vías de foso, 2 vías de descarga y 1 vía de cargadero).
- Conexión con la línea de EuskoTren existente.
- Naves de cocheras y talleres.

- Edificios para el personal de cocheras, talleres y área de mantenimiento.
- Instalaciones de mantenimiento de vía y zonas de acopios.
- Viales de acceso a la parcela.

Al cierre del ejercicio, la obra civil estaba terminada y las instalaciones no ferroviarias se encontraban ejecutadas aproximadamente en un 65 por ciento del total.

TRAMOS EN ESTUDIO

5.3.6 El Metro en Donostia-San Sebastián

Durante el pasado mes de octubre, el Gobierno Vasco a través de Euskal Trenbide Sarea adjudicó los dos tramos de la pasante donostiarra: Lugaritz-La Concha y La Concha-Morlans.

El primero, de 2,6 kilómetros, cuenta con un presupuesto que ronda los 49 millones de euros y su plazo de ejecución es de 36 meses. El segundo, de 1,9 kilómetros, dispone de un presupuesto de casi 50 millones y un plazo de ejecución de 40 meses.

El tramo Lugaritz-La Concha consta de un túnel de doble vía con dos estaciones subterráneas: Bentaberri y Matía-Antiguo. Por su parte, La Concha-Morlans contará con otras dos estaciones: La Concha-Centro y Easo.

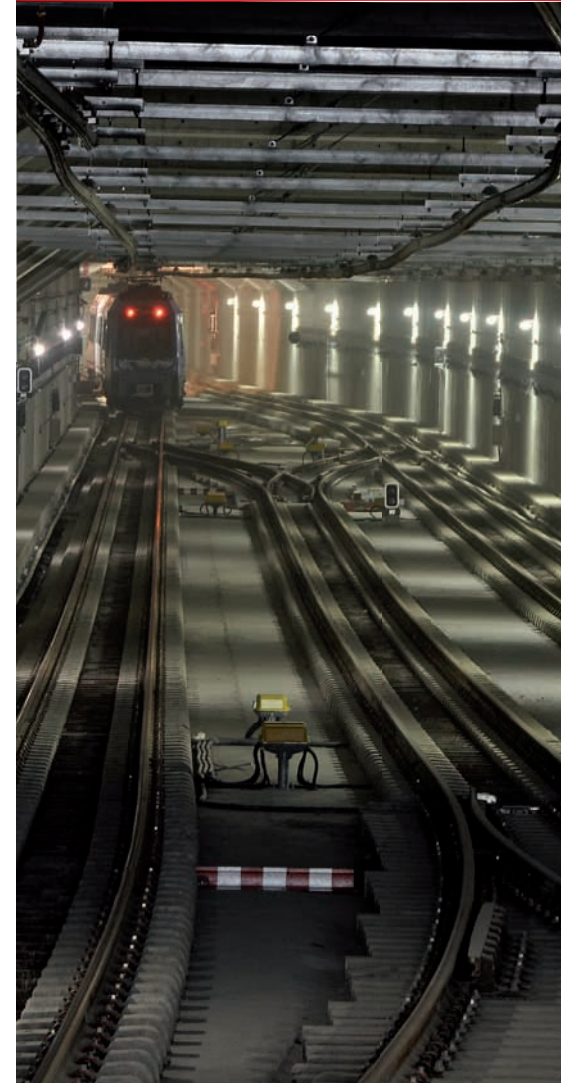
5.3.7 Altza-Pasaia-Galtzaraborda

ETS licitó en 2012 el proyecto constructivo del tramo Altza-Galtzaraborda del Metro de Donostialdea, que tendrá una longitud aproximada de 2 kilómetros e incluye una nueva estación soterrada en Pasaia, en lugar de la actual. Este tramo da continuidad al de Herrera-Altza, cuyas obras se iniciaron en noviembre.

Los trabajos de redacción del proyecto constructivo, que comenzaron en otoño, cuentan con un plazo de ejecución de 12 meses y un presupuesto base de 700.000 euros.

La nueva terminal pasaitarra, aproximadamente a un kilómetro de Altza donde se inicia el tramo, se ubicará en su mayor parte bajo la Plaza Gure Zumardia. Dispondrá de andenes laterales con escaleras que desembocarán en un único vestíbulo con acceso a la calle y un ascensor que dará salida a la plaza. La actual estación desaparecerá liberando el espacio que hoy ocupa el "Topo" a su paso.

La alternativa elegida para el desdoblamiento entre Herrera y Galtzaraborda es compatible con el proyecto de acceso y penetración al Puerto de Pasaia y ha sido diseñada para tráfico exclusivo de viajeros.



5.4 Metro de Bilbao



5.4.1 Línea 1: Soterramiento de Maidagan

El soterramiento de Maidagan ha sido concluido y puesto en servicio en este ejercicio, a falta de rematar algunos detalles de urbanización en el entorno.

El tramo de vía soterrado tiene una longitud total de 717,5 metros. Está comprendido entre la zona final de los andenes de la estación de Bizkaia del metropolitano de Bilbao y el paso superior existente en la entrada de Ormaza.

Por su parte, la nueva estación de Ibarbengoa en Getxo también ha quedado concluida en 2012 en lo que respecta a la obra civil.

5.4.2 Línea 2: Santurtzi-Kabezes

El tramo Santurtzi-Kabezes de la Línea 2 del ferrocarril metropolitano de Bilbao cuenta con una longitud de 2.400 metros.

Al cierre del ejercicio, la obra civil correspondiente a la estación de Kabezes estaba prácticamente finalizada. Quedan pendientes de realizar algunos remates que se llevarán a cabo cuando se concluya la colocación de las escaleras mecánicas y ascensores, que está previsto realizar durante 2013.

Respecto al túnel de línea, se han terminado y revestido más de dos tercios del mismo habiéndose comenzado a colocar la vía.

La estación de Kabezes, subterránea en su totalidad, responde a la tipología del resto de las estaciones del ferrocarril metropolitano de Bilbao. Estará ubicada bajo la plaza del mismo nombre (Kabezes) y contará con dos accesos dotados con escaleras mecánicas. Se habilitará un tercer acceso mediante ascensor para personas con movilidad reducida.

Con la puesta en marcha de este tramo, el 95 por ciento de la población de Santurtzi contará con una estación de metro a unos 10 minutos de su domicilio.

5.4.3 Línea 3: Etxebarri-Matiko

El trazado de la Línea 3 tendrá una longitud de 5.885 metros y un total de siete estaciones: San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbarranbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko.

De este modo, alrededor de 71.000 personas contarán con una estación de metro a menos de 10 minutos de sus hogares y con frecuencias de paso de cinco minutos.

A lo largo de 2012 los trabajos en esta línea se han desarrollado con normalidad, por lo que la práctica totalidad del trazado estaba excavado al finalizar este ejercicio.

Así, en las estaciones de Otxarkoaga, Zurbarranbarri y Uribarri se inició la colocación de las mezzaninas y los cañones de acceso estaban prácticamente finalizados. En cuanto a Txurdinaga, está previsto iniciar su excavación en 2013 una vez superados los problemas técnicos, surgidos como consecuencia de la presencia de terrenos karsticos en la zona.

Por su parte, la estaciones de San Antonio y Matiko también quedaron prácticamente finalizadas al término de 2012.



5.4.4 Línea 4: Rekalde – Moyua - Matiko

La Línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao tendrá un total de 6 estaciones- Rekalde, Irala, Zabálburu, Moyua, Parque y Deusto-Universidad- que unirán los barrios de Rekalde y Matiko atravesando el centro de Bilbao. En la actual estación de Moyua se podrá efectuar el trasbordo con las Líneas 1 y 2 del metro bilbaíno.

La longitud total proyectada alcanza los 5 kilómetros, todos subterráneos, salvo los metros finales en la conexión con la Línea 3.

Estas son las principales conclusiones del estudio informativo de las nuevas obras del metropolitano de Bilbao, que al finalizar el ejercicio se encontraba en trámite de información pública. Dicho estudio prevé también un coste aproximado de 372 millones de euros para el proyecto y un total de 47 meses para su ejecución.

Conexión con la Línea 3 y el aeropuerto de Loiu

La Línea 4 discurrirá íntegramente por el municipio de Bilbao partiendo del barrio de Rekalde, hasta su conexión con la futura Línea 3 a la altura de Matiko. En este punto, un intercambiador permitirá a las unidades dirigirse bien hacia Casco Viejo, Txurdinaga u Otxarkoaga, bien hacia Sondika y el aeropuerto a través del túnel de Artxanda, en construcción.



5.4.5 Línea 5: Sarratu-Galdakao-Hospital

Según indica el estudio informativo relativo a este tramo, la Línea 5 que partirá desde la futura estación de Sarratu en Basauri establece paradas en Aperribai, Bengoetxe y Galdakao para concluir en el Hospital de esta localidad.

En 2012 dieron comienzo los trabajos de redacción del proyecto constructivo.

5.5

Programa tranviario

En 2012 entraron en funcionamiento las ampliaciones de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz que el Gobierno Vasco, a través de ETS, ha venido desarrollando en los últimos años.

**5.5.1 Tranvía de Vitoria-Gasteiz****Ampliación de Abetxuko**

La segunda fase del ramal de Abetxuko, que consta de 750 metros de longitud, 450 de ellos en vía única, es efectiva desde el 7 de septiembre de 2012.

Consta de dos nuevas paradas. La primera, al comienzo de la calle Cristo, es de andén lateral y permite simultanear andén y espacio público peatonal. La parada final es de andén central y se ubica en la Plaza 1º de Mayo, en las inmediaciones de diversos equipamientos y dotaciones de la zona.

Los primeros 200 metros de trazado discurren bordeando el parque fluvial del Zadorra. A la altura de la pasarela peatonal gira hacia la calle Cristo, por donde discurre en vía única. En su diseño se ha respetado todo lo posible el arbolado de esta calle.

Ampliación Este

Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Vitoria y Diputación de Álava acordaron en el mes de marzo la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el este de la ciudad.

El nuevo trazado que partirá desde la actual estación término de Angulema llegará hasta Obispo Ballester en un recorrido cercano a los 2 kilómetros.

El proyecto que ha tenido en cuenta la existencia de equipamientos sociales en su trayecto, como el Hospital de Santiago y varios centros escolares, establece un total de seis nuevas paradas. Su coste oscilará entre los 18 y 20 millones de euros.

Tras el acuerdo interinstitucional, los siguientes pasos antes del inicio de las obras se centran en la licitación del estudio informativo y en la redacción del estudio constructivo.

La Ampliación Este atenderá a una población de 70.000 habitantes, lo que supondrá unos 2 millones más de viajeros al año.

Esta propuesta de ampliación deja vía libre para que, a futuro, el tranvía continúe hacia los nuevos barrios en expansión como el de Salburua o Zabalgana.

5.5.2 Tranvía de Bilbao

Ampliación Basurto-Rekalde

Tras las pruebas iniciales realizadas a finales de marzo, la ampliación del tranvía de Bilbao

entre Basurto y La Casilla se puso en servicio en la segunda quincena de abril, después de poco más de año y medio en obras.

El nuevo tramo comienza pasada la parada de Basurto en la calle Gurtubay, y discurre posteriormente por la Avenida Montevideo y la calle Autonomía por el centro de la calzada, hasta completar un trazado de 700 metros con dos nuevas paradas.

La primera de ellas se sitúa frente al Colegio Público Basurto, poco antes del viaducto de Sabino Arana, mientras que la segunda y última se ubica en la Plaza de La Casilla.

El tranvía comparte plataforma y paradas con los autobuses urbanos de servicio público que discurren habitualmente por la zona.

5.5.3 Tranvía UPV-Leioa-Urbinaga-Barakaldo

ETS culminó en 2012 la construcción de los talleres y cocheras del tranvía situados junto a la estación de la Línea 1 del Metro en Leioa.

Asimismo, durante el pasado ejercicio se desarrollaron los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Fase 2 (Leioa-Urbinaga) y del estudio informativo de la Fase 3 (Urbinaga-Barakaldo).



5.6

Dirección de Instalaciones

**5.6.1 Proyecto Durango**

En 2012 se ejecutaron las instalaciones eléctricas y el montaje de equipos electro-mecánicos en el tramo Iurreta – Lebario, que incluye el túnel entre Iurreta y Traña, las estaciones de Durango y Traña y los centros de transformación junto a las salidas de emergencia de Alluitz, Zeharmendieta y Río Elorrio.

La alimentación eléctrica de las instalaciones se llevó a cabo mediante una línea de 13,2 kW tendida entre la subestación de Durango y la de Lebario. Esta línea incluye cinco centros de transformación para la obtención de la energía en baja tensión necesaria para alimentar cada emplazamiento.

La obra también incluyó la programación de los telemandos de instalaciones y de energía y el montaje de las instalaciones de protección contra incendios y detección de CO2 en el túnel.

Electrificación

El objeto de esta obra ha sido la revisión y ajuste de los tramos de catenaria montados previamente y el montaje de los tramos restantes, así como de los seccionadores y ruptores necesarios para su correcta explotación.

Durante el último ejercicio se desarrollaron las siguientes actuaciones:

- Montaje de la catenaria convencional y dos seccionadores (uno en cada vía) a cielo abierto desde el paso a nivel de Santa Apolonia hasta el comienzo del soterramiento.
- En el soterramiento, montaje de la catenaria rígida e inclusión de ocho ruptores: dos en la subestación de Durango, cuatro en la estación de Durango y dos en la estación de Traña. Una vez rebasada esta estación se volvió a utilizar la catenaria convencional.

- En el tramo entre la estación de Traña y Lebario, inclusión de cuatro seccionadores, dos de ellos de trayecto y los otros dos, los de la subestación de Lebario en sentido Bilbao, de punta de feeder.
- En el entorno de los talleres de Lebario, montaje de cuatro seccionadores necesarios para la explotación del tramo; uno de ellos de punta de feeder, en la subestación de Lebario, y los otros tres, de trayecto.
- Compensación de la catenaria convencional existente en el tramo desde Lebario hasta la entrada de Berriz.



Señalización

También se desarrollaron los contratos de señalización para la nueva estación soterrada de Durango, el bloqueo -o relación en vía doble- con la estación de Euba y la de Traña, la automatización del enlace en Santa Apolonia con los actuales talleres de EuskoTren en Durango y la señalización de los accesos a los talleres de Lebario.

Accesos mecanizados

En la estación de Durango se han instalado para la comunicación vía pública-mezzanina dos ascensores de tres paradas, uno de capacidad de carga de 1.000 kg (13 pers.) de embarque sencillo y otro de capacidad de 1.250 kg (16 pers.) de embarque 90° para dar servicio al parking. Los dos ascensores están en dos huecos cerrados rectangulares contruidos en obra de hormigón, incluida la parada de vía pública.

Asimismo entre la mezzanina y el andén se ha colocado un ascensor panorámico con dos paradas (mezzanina y andén) y con capacidad de carga de 630 kg (8 pers.). El recinto cerrado del ascensor ha sido fabricado en vidrio laminado transparente en todo su recorrido, y dotado de una estructura de acero galvanizado y revestimiento exterior en vidrio laminado transparente y acero Inox AISI 316.

La estación de Traña cuenta con dos ascensores de dos paradas (vía pública y mezzanina) y con capacidad de carga de 630 kg (8 pers.). El recinto consiste en un hueco cerrado rectangular en obra de hormigón.

Finalmente, en Lebario, en el andén del apeadero anexo a las oficinas de ETS se ha instalado un ascensor de dos paradas (vía pública y mezzanina), de similares características que el anterior. En el interior de las instalaciones hay otros dos elevadores.

Por otra parte, como en el resto de estaciones subterráneas, la estación de Durango cuenta en los accesos con dos conjuntos de escaleras mecánicas de tal forma que, habitualmente, uno de ellos funciona en sentido de entrada y otro de salida, aunque ambos son de funcionamiento reversible.

La inclinación de las escaleras es de 30°, siendo la velocidad 0,65 m/seg, lo que garantiza una capacidad de transporte de 11.700 personas/hora.

Teniendo en cuenta el acabado del edificio y la necesidad de integrar todos los detalles de las escaleras mecánicas en la estética del conjunto, se han tomado las medidas necesarias, tanto de diseño como en el montaje para mantener la calidad arquitectónica del conjunto.

5.6.2 Eibar-Azitain

La Dirección de Instalaciones de ETS realizó en 2012 la ejecución de la obra de señalización del tramo Eibar-Azitain, que tiene una longitud aproximada de 1,3 kilómetros.

El objeto de la obra ha sido la modificación del enclavamiento electrónico en la estación de Eibar y la adaptación del bloqueo automático, en vía única, entre las estaciones de Ardanza, Eibar y Maltzaga, a fin de garantizar la implementación del programa de explotación en condiciones seguras.

Los trabajos se han completado con las modificaciones necesarias en el puesto de mando de Amara, con el fin de “telemandar” los nuevos elementos de campo instalados por el enclavamiento de Eibar.

5.6.3 Oikina

La actuación de esta obra se centra en el trayecto entre las estaciones de Zumaia y Zarautz donde se ubican los nuevos elementos de campo, y el enclavamiento electrónico para la señalización de la nueva vía de apartado en la zona del antiguo apeadero de Oikina.

El proyecto recoge la instalación de un enclavamiento electrónico en el nuevo apartado de Oikina, la instalación del sistema de energía (para alimentarlo a través de la red de 3.000 Vca y de una acometida local) y la adaptación del sistema de comunicaciones existente, para extender los diferentes servicios desde la estación de Zumaia hasta el nuevo enclavamiento. Además, incluye la

instalación de un nuevo sistema de seguridad (circuito cerrado de TV y control de accesos) para la caseta técnica de Oikina.

Por último, el proyecto también contempla la adaptación del bloqueo automático en vía única entre los enclavamientos de Zumaia – Oikina y Oikina – Zarautz, así como la representación de la situación final en el CTC de Amara.



5.6.4 Lasarte-Añorga

Instalaciones eléctricas

En 2012 se ejecutaron las instalaciones eléctricas del tramo desdoblado entre la boca oeste del túnel de Errekalde y la estación de Añorga.

En la estación de Añorga, en el entorno de Añorga Txiki, las principales instalaciones fueron:

- Centro de transformación
- Instalaciones de fuerza y alumbrado, incluyendo los cuadros eléctricos
- Sistema de protección de incendios
- Ventilación y sistemas de aire acondicionado para los cuartos técnicos
- Sistemas anti-intrusión
- Ascensor para vestíbulo-andén
- Persiana de acceso al andén desde el vestíbulo de la estación
- Telemando de todos los equipos, incluidos los seccionadores montados (como parte de otro contrato).

En los túneles, las principales instalaciones ejecutadas fueron:

- Centros de seccionamiento en las dos bocas del túnel de Añorga
- Centros de transformación en las dos bocas del túnel de Añorga y en la boca segunda del túnel de Irubide
- Instalación de fuerza y alumbrado del túnel
- Ventilación de emergencia (6 ventiladores en el túnel de Irubide y 11 en el de Añorga)
- Sistema de detección de incendios y gases
- Telemando de las instalaciones.

Señalización

En el mismo período se llevaron a cabo los trabajos de señalización del tramo. Así, para el control de los nuevos elementos de señalización se diseñaron e instalaron dos nuevos enclavamientos electrónicos de avanzada tecnología WESTRACE 2.0., uno en Lasarte-Viajeros y otro en Añorga, y un VOC, también de tecnología WESTRACE 2.0, en Lasarte-Mercancías. Este último está controlado por el enclavamiento situado en Lasarte-Viajeros.



Debido a la diferente configuración de vías de esta fase respecto a la provisional ya descrita, la práctica totalidad de los elementos (tanto de cabina, como de campo) fueron de nuevo suministro.

Además, se realizaron trabajos en los cuartos técnicos de Usurbil y Lugaritz para modificar las relaciones de bloqueo correspondientes, y en el puesto de mando de Amara para modificar los telemandos de las nuevas estaciones desde el CTC y del Sistema de Ayuda al Mantenimiento (SAM).

En líneas generales, el alcance de la obra ha abarcado tanto la instalación de nuevos enclavamientos electrónicos en las estaciones de Lasarte y Añorga, como la adaptación y suministro de nuevos elementos de campo (señales, circuitos de vía, accionamientos, ATP, etc.); también, la instalación de un bloqueo automático banalizado (BAB) en vía doble (entre las estaciones del citado tramo) y la adecuación de los bloqueos -en vía única (BAU)- con Usurbil y -en vía doble (BAB)- con Lugaritz.

5.6.5 Anoeta

En esta estación se ha llevado a cabo la reforma integral de la iluminación de los andenes mediante una importante apuesta por la tecnología LED.

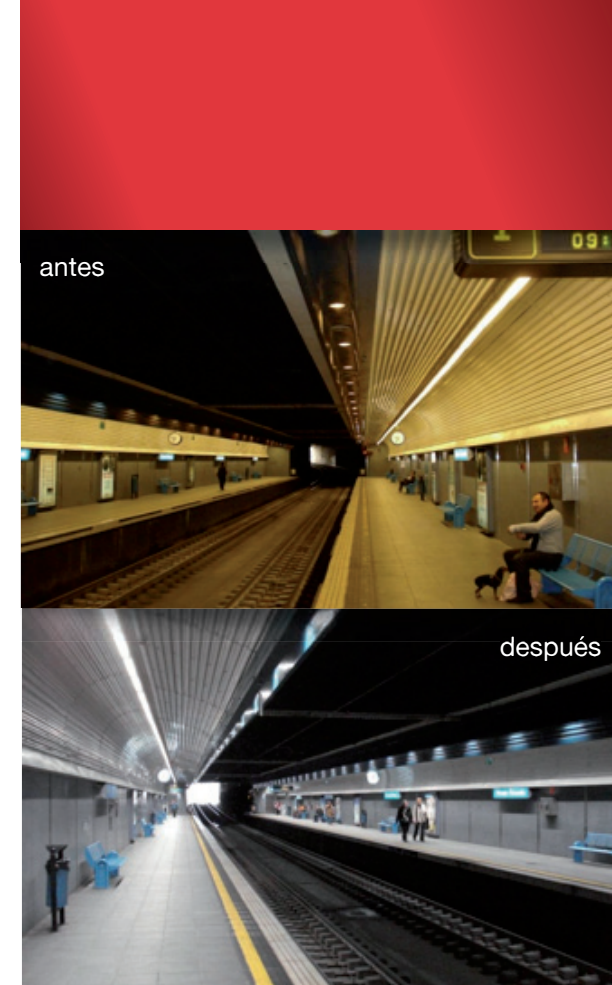
Gracias a esta iniciativa se puede controlar el nivel de iluminación en función de la presencia o no de los trenes. Así, cuando hay trenes en los andenes la iluminación está al 100 por cien, mientras que cuando éstos no están la iluminación desciende hasta el 70 por cien.

La instalación anterior constaba de 120 luminarias estancas -2x36 W- y 70 Downlight -1x32 W- que han sido sustituidas por 120 luminarias LED de 32 W y 70 Downlight LED de 31 W. El ahorro conseguido con esta medida ha sido del 48 por ciento, lo que ha supuesto un 27 por ciento de ahorro global de la energía consumida en el conjunto de la estación.

Además, se han sustituido lámparas con una vida útil de 17.000 horas por luminarias con una vida útil de 50.000 horas, reduciendo considerablemente las labores de mantenimiento.

Al igual que el confort visual, los niveles de luminancia han mejorado notablemente (nivel medio actual en andenes: 420 Lux).

Para el control de iluminación de andenes se ha colocado un servidor web basado en KNX, además, ahora es posible controlar en todo momento mediante alarmas el estado de funcionamiento de toda la instalación.



5.6.6 Loiola-Intxaurreondo-Herrera

La culminación de los trabajos necesarios para la puesta en marcha del desdoblamiento Loiola-Herrera fue un reto de importante magnitud que los equipos técnicos de la Dirección de Instalaciones superaron con nota.

Instalaciones y equipos

En 2012 se montaron las instalaciones eléctricas y los equipos electromecánicos en el nuevo túnel de vía doble realizado para sustituir el túnel 2 de la Línea del “Topo”. El ámbito de la obra contemplaba, además del propio túnel, las estaciones de Intxaurreondo y Herrera, así como un centro de transformación y ventilación de emergencia intertúnel entre ambas estaciones.

En este ejercicio también se procedió a la instalación de las escaleras mecánicas y ascensores en las nuevas estaciones de Intxaurreondo y Herrera.

Escaleras mecánicas

El proyecto incluía la colocación de escaleras mecánicas hasta pie de calle tanto en el acceso del Paseo Sagastieder como en Montes Francos y cubría, además del suministro, el montaje y mantenimiento para los próximos tres años.

Algunas de las características destacadas de estas escaleras son:

- Régimen de funcionamiento de 7 días a la semana, 24 horas al día. A plena carga tienen una capacidad para 7.300 personas por hora.
- Son reversibles (funcionan en sentido ascendente como descendente), silenciosas, de marcha constante, fácil mantenimiento y muy seguras.
- Se han fabricado conforme a la Norma Europea -EN 115- y normas aplicables.
- Están equipadas con toma de tierra para ser conectadas de conformidad con el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

Ascensores

Intxaurreondo cuenta con un ascensor en el Paseo Zaratiegi hasta la mezzanina y con conexión al andén a través de otros dos elevadores. En Herrera, también dos ascensores garantizan la accesibilidad de todas las personas.

Los modelos instalados son silenciosos, de fácil mantenimiento y con aceleración y frenado uniformes. Cuentan con todos los elementos de seguridad necesarios y están



preparados para un régimen de funcionamiento continuo de 7 días a la semana y 24 horas al día, apropiado para transporte público (metropolitano).

Señalización

En el pasado ejercicio se llevaron a cabo las siguientes tareas:

- Suministro e instalación de un nuevo enclavamiento electrónico con tecnología WES-TRACE en el cuarto técnico de la estación de Herrera.
- Suministro e instalación de un equipo controlador de objetos con tecnología WESTRACE, dependiente del nuevo enclavamiento de Herrera.
- Suministro e instalación de un puesto de mando videográfico local en la estación de Herrera, para el control del tramo objeto de este proyecto.
- Suministro e instalación de un Sistema de Ayuda al Mantenimiento Local (SAM-L o WESTCAM) para el enclavamiento de Herrera.
- Suministro e instalación de los elementos de campo asociados en el tramo descrito:



- Circuitos de vía sin juntas con tecnología Dimetronic, tipo FS3000.
 - Señales laterales luminosas con focos con tecnología LED.
 - Sistema de protección automática de trenes (Euroloop).
 - Accionamientos electromecánicos tipo MD-2000 de Dimetronic.
 - Cajas de conexión de terminales para la distribución de los cables de señalización y circuitos de vía.
- Suministro y tendido de cables para las instalaciones de seguridad.
- Ingeniería de diseño, suministro e instalación de enclavamiento electrónico WES-TRACE 2.0 en Herrera e Intxaurreondo (VOC), además de su implementación y puesta en servicio en las estaciones indicadas.
- Puesta en servicio del bloqueo automático banalizado (BAB) electrónico entre las nuevas estaciones de Intxaurreondo y Herrera.
- Modificaciones en el CTC de Amara para incluir el telemando de la nueva estación de Herrera.

- Generación de la documentación de los sistemas puestos en servicio.
- Integración en el puesto central de mantenimiento de enclavamientos de las informaciones de diagnóstico de los nuevos equipos tecnología WESTRACE.
- Puesta en servicio de los bloqueos automáticos en vía única en los trayectos Loiola – Intxaurrondo y Herrera – Pasaia.
- Levantamiento y desmontaje de las instalaciones que han quedado fuera de servicio.

En 2012 también se finalizó la instalación y puesta en marcha de la subestación eléctrica móvil de Loiola. Ésta está alimentada por una línea trifásica de 30 kW desde la compañía eléctrica y suministra una potencia de 2.000 kW a una tensión de 1.650 Vcc.

Instalación fotovoltaica en la estación de Herrera

Durante este ejercicio se ha puesto en marcha en la nueva estación de Herrera una emblemática instalación fotovoltaica en modalidad de autoconsumo.

Esta instalación de 30 kW producirá alrededor de 34.000 kWh cada año, que se consumirán en la propia estación, lo que supondrá un ahorro de un 12 por ciento de su consumo eléctrico.

La utilización de módulos de alta eficiencia de SPWR permite maximizar el rendimiento energético del espacio disponible aumentando en un 50 por ciento la producción y, por tanto, el ahorro conseguido.



Se trata de un **proyecto emblemático**, tanto por ser hasta el momento el de mayor envergadura del País Vasco en la modalidad de autoconsumo, como por la apuesta que hace un ente público como Euskal Trenbide Sarea por mejorar la huella de carbono de un medio de transporte sostenible como el tren.

La inversión realizada producirá un beneficio medioambiental cifrado en una reducción de emisiones de CO2 de 32 toneladas al año.

5.6.7 Programa tranviario

En 2012 también se ejecutaron los contratos de energía, señalización tranviaria y viaria de la ampliación de los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

En el caso de Bilbao, el tramo Basurto – La Casilla se diferencia del resto de la línea en que la traza es compartida entre los autobuses y el tranvía en los siguientes tramos:

- Avenida Montevideo:

Los autobuses que circulan en sentido La Casilla se incorporan a la traza a la altura de la intersección entre la Avenida Montevideo y la calle Gurtubai. Asimismo, la salida de los autobuses que circulan en sentido Basurto se realiza en la Avenida Montevideo, tras el cruce de la plaza Aita Donosti.

- Calle Autonomía:

Los autobuses que circulan en sentido Basurto se incorporan a la traza la altura de la calle María Díaz de Haro, una vez rebasada la parada de La Casilla.



5.7 Explotación de infraestructuras

5.7.1 Inversiones y gastos

Inversiones - 2012		
CONCEPTO	PRESUPUESTADO	EJECUTADO
Supresión pasos a nivel	150.000	133.810
Adaptación / mejoras estaciones	1.736.000	1.656.396
Mejoras elect. aumento de frecuencias	314.500	313.302
Automat. Comunicac. y telemandos	667.000	619.294
Reposición de infraestructuras	1.174.500	1.151.511
Renovación instalaciones	173.000	163.844
Renovación equipamientos	5.000	4.617
TOTAL INVERSIONES	4.220.000	4.042.774

INVERSIÓN EJECUTADA: 95,80 %

Gastos - 2012

CONCEPTO	EJECUTADO
Compras	161.086
Arrendamiento autobuses	26.670
Investigación y desarrollo (I+D)	6.943
Mantenimiento edificios y estaciones	934.309
Mto. Instalaciones comunicaciones	350.692
Mto. Instalaciones energía	1.335.411
Mto. Instalaciones señalización	1.214.699
Mto. Instalaciones vía	3.034.135
Mto. Maquinaria	38.497
Mto. Vehículos	32.690
Mto. Canceladoras	318.000
Mto. Instalaciones seguridad (CCTV)	92.664
Mto. Aplicaciones informáticas	48.423
Limpieza	1.293.319
Servicios de vigilancia	1.252.782
Elaboración estudios	59.900
Suministro gasoil vehículos	58.622
Suministro de agua	92.766
Calefacción	22.862



TOTAL GASTOS
10.374.470

5.7.2 Tráfico gestionado

Circulaciones

Nº anual de circulaciones	185.325
----------------------------------	----------------

Por tipo de día:

Laborable	561
Sábado	309
Festivo	334

Kilómetros recorridos

Nº anual de kilómetros	4.716.122,50
-------------------------------	---------------------

Por tipo de día:

Laborable	14.013,76
Sábado	8.583,21
Festivo	9.248,94

Kilómetros/circulación

Media diaria	25,45
---------------------	--------------

Por tipo de día:

Laborable	24,98
Sábado	27,86
Festivo	27,77

Viajeros ferrocarril

Total viajeros gestionados	15.179.813
-----------------------------------	-------------------

Total viajeros **Bizkaia** gestionados **5.288.967**

Viajeros Txorierri	1.745.190
Viajeros Bilbao - Amorebieta	1.437.733
Viajeros Amorebieta - Bermeo	925.535
Viajeros Amorebieta - Durango	364.502
Viajeros Durango - Ermua	816.007

Total viajeros **Gipuzkoa** gestionados **9.890.846**

Viajeros Ermua - Eibar	1.334.150
Viajeros Eibar - Zumaia	656.703
Viajeros Zumaia - Donosti	1.547.514
Viajeros Lasarte - Donosti	959.488
Viajeros Donosti - Hendaia	5.392.991

Viajeros tranvía	
Total viajeros tranvía gestionados	10.359.647
Tranvía Bilbao	3.083.682
Tranvía Vitoria-Gasteiz	7.275.965

Mercancías	
Total toneladas gestionadas	84.077,816
Toneladas Ariz - Bermeo	658,530
Toneladas Ariz - Lasarte	83.419,286

5.7.3 Productividad

Para la gestión de las líneas y la coordinación de los tráficos ferroviarios se cuenta con dos puestos de mando (Atxuri y Amara), los cuales están de servicio las 24 horas del día y los 365 días del año.

Para poder realizar estos servicios, los puestos de mando constan del siguiente personal:

- Bilbao: 16
- Donostia: 23

BIZKAIA	
Circulación/persona - P.M. Atxuri, anual	5.079,62
Circulaciones/persona - P.M. Atxuri, por tipo de día:	
Laborable	34,29
Sábado	30,00
Festivo	31,05

GIPUZKOA	
Circulación/persona - P.M. Amara, anual	4.523,95
Circulaciones/persona- P.M. Amara, por tipo de día:	
Laborable	47,00
Sábado	28,75
Festivo	34,42

5.7.4 Indicadores

Puntualidad

Txoriherri	99,38 %
Bilbao - Bermeo	99,00 %
Bilbao - Ermua	96,42 %
Ermua - Eibar	99,07 %
Ermua - Donosti	98,79 %
Lasarte - Hendaia	99,28 %

Fiabilidad circulación mercancías

Ariz - Lasarte	100,00 %
----------------	----------

Satisfacción del cliente

EuskoTren	90,04 %
-----------	---------

Supresión de circulaciones

Por el operador	0,02 %
Por ETS	0,01 %



5.7.5 Instalaciones

Ferrocarril	
Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	429
Nº túneles	74
· Longitud túneles	26.635
Nº tajeas	368
Energía	
Metros de catenaria	230.686
· Catenaria compensada	202.025
· Catenaria sin compensar	28.661
Nº subestaciones	17
Nº centros reductores	140
Nº centros elevadores	13
Nº centros transformación	10
Edificios	
Nº estaciones	57
Nº apeaderos	28

Señalización	
Nº pasos a nivel	46
Nº enclavamientos/ bloqueos	53
Metros de línea integrada en el CTC	230.686
Nº instalaciones fijas ATP (la totalidad de la línea)	78
Comunicaciones	
Metros fibra óptica	177.560
Nº puestos fijos tren tierra	106
Nº repetidores PMR	4
Nº puestos de mando	Bilbao, Donostia
Vía	
Metros de vía (en m.)	237.712
· Vía única	134.788
· Vía doble	50.393
Desvíos/ agujas	293

Tranvía**Vía**

Metros de vía (en m.)	26.066
· Vía única	1.850
· Vía doble	12.108
Desvíos/ agujas	50

Energía

Metros de catenaria	26.066
· Catenaria compensada	14.693
· Catenaria sin compensar	1.858
Nº subestaciones	6

Señalización

Nº enclavamientos tranviarios	9
Nº cruces viarios	84

Comunicaciones

Metros fibra óptica	13.829
Nº repetidores PMR	2
Nº puestos de mando	Bilbao , Vitoria

Paradas

Nº paradas	34
------------	----



5.7.6 Seguridad y protección civil

Servicio de vigilancia			
BIZKAIA			
JORNADAS	SERVICIOS		
	NORMAL	EXTRA	TOTALES
Horas laborables	27.781,37	961,15	28.742,52
Horas sábados	5.801,73	200,72	6.002,45
Horas domingos y festivos	7.252,16	250,90	7.503,07
TOTAL HORAS:	40.835,26	1.412,78	42.248,04
GIPUZKOA			
JORNADAS	SERVICIOS		
	NORMAL	EXTRA	TOTALES
Horas laborables	22.764,44	1.269,67	24.034,11
Horas sábados	4.754,02	265,15	5.019,17
Horas domingos y festivos	5.942,52	331,44	6.273,96
TOTAL HORAS:	33.460,98	1.866,26	35.327,24
TOTAL HORAS RED:	74.296,24	3.279,04	77.575,28



5.7.7 Seguridad en la Circulación

Durante el ejercicio 2.012 el Departamento de Seguridad en la Circulación ha desarrollado actividades de coordinación en los siguientes foros multidisciplinares:

- Comité de Seguridad
- Grupo de Trabajo de Circulación
- Coordinación Dirección de Explotación
- Coordinación Seguridad ETS-EuskoTren

Informes de inspección

El Departamento de Seguridad elaboró 266 informes de inspección clasificados de la siguiente manera:

- Infraestructura y vía: 22
- Pasos a nivel: 110
- Instalaciones de seguridad (circulación): 39
- Circulación: 39
- Maquinaria auxiliar de vía: 27
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 16
- Sistemas de seguridad ciudadana: 12
- Tranvía: 3



Auditorías

Durante 2012 el Departamento de Seguridad realizó la auditoria de túneles ferroviarios de ETS-RFV. En ella se recogen las características de todos los túneles de las líneas de ETS (localización geográfica y estructura, accesos, tráficos asociados, salidas de emergencia, medios materiales).

Actuaciones en pasos a nivel

Cerramientos de explanación ferroviaria de pasos a nivel y pasos viciosos para evitar la invasión intempestiva de la traza ferroviaria por parte de peatones, **cumpliendo así la normativa vigente**.

Supresión de pasos a nivel por obras (desdoblamientos, obras en estaciones, etc.) o por concentración.

Comunicación a titulares de los caminos de las anomalías detectadas en las inspecciones realizadas a todos los pasos a nivel de las líneas de ETS.

5.7.8 Otras actuaciones destacadas

Formación externa

Se realizan diversos cursos y acciones de formación para empresas externas:

Encargados de trabajo		Formación en seguridad	
Habilitación		Acciones formativas impartidas por el Área de Seguridad en la Circulación dirigidas al cuerpo de bomberos de la Diputación de Gipuzkoa y realizadas en la sede de <i>Su Eskola</i> de <i>Ordizia</i> .	
Cursos	3	Instrucción por turnos realizada por el Área de Emergencias y Protección Civil a los bomberos de Donostia sobre las instalaciones y sistemas contra incendios del túnel de Loiola – Herrera	
Personal	36	Personal	64
Horas	120	Horas	20
Maquinistas auxiliares de vía			
Reciclaje - renovación			
Cursos	1		
Personal	8		
Horas	35		

Protocolos

Desde el Área de Emergencias y Protección Civil se desarrollan los planes de autoprotección de los túneles de Loiola-Herrera e Iurreta-Traña, conforme al decreto 277/2010.

Simulacros

En enero de 2012 el Departamento de Seguridad dirigió la ejecución de un simulacro de evacuación en el túnel de la Variante Sur de Donostia. El ejercicio consistía en la simulación de un incendio en el cuarto técnico CT2, situado en la salida de emergencia de la vaguada de Morlans. La propagación del mismo a lo largo del túnel obligaba a la evacuación de una unidad con 15 pasajeros, con la colaboración de bomberos y SOS-DEIAK, por la salida de emergencia del túnel de Aiete (bidegorri).

Certificaciones

El Área de Gestión de la Circulación renovó su certificación de Calidad ISO - 9002.

Aplicaciones

Durante 2012 se ha comenzado a desarrollar una aplicación para la gestión de incidencias, la cual, ahora, podrá mejorarse desde los propios puestos de mando.

Esta aplicación:

- Crea registros y avisos para evitar la duplicidad de incidencias.
- No necesita “paradas de mantenimiento”, por lo que la introducción de las incidencias es continua evitando tenerlas que recoger en papel para introducirlas posteriormente.
- Permite anexar documentos y fotos que ayudan a los responsables y técnicos de mantenimiento a realizar su labor; por ejemplo: calcular mejor las previsiones de material y de tiempo de reparación.
- Funciona como una guía de cara al operador, ya que le va indicando todos los pasos a seguir según la incidencia de que se trate.
- Envía las incidencias automáticamente por correo electrónico a las personas que corresponde (implicados/interesados).

5.7.9 Reorganización de áreas

Mantenimiento operativo

Durante 2012 se ha llevado a cabo una profunda reestructuración en las Áreas de Mantenimiento, en el esfuerzo de conseguir mejores resultados, tanto en lo que se refiere a las respuestas ante averías y los fallos en las instalaciones, como de cara a un mejor aprovechamiento y gestión del personal. Dicha reestructuración ha contado con el aval de la representación sindical y ha consistido básicamente en la adecuación de la estructura de mando en áreas funcionales y geográficas; así, se han creado las **Jefaturas** de:

Servicio de Vía/Catenaria

Con responsables en cada territorio (Bizkaia y Gipuzkoa). En esta área están contratados todos los trabajos de mantenimiento y reparación. Además, se ha nombrado un Supervisor para Vía/Catenaria con ámbito provincial.

Señalización/Comunicaciones

Con responsables en cada territorio (Bizkaia y Gipuzkoa). Esto ha permitido ampliar la franja horaria de mantenimiento, estableciéndose turnos de mañana y tarde para dar cobertura a todo el horario de servicio de trenes.

Servicio de Energía

Para toda la red.

Brigadas de calidad

Se ha agrupado a obreros de vía y vigilantes de línea que se encontraban dispersos para crear las *brigadas de calidad* que se ocupan del mantenimiento y conservación de todos aquellos aspectos que aporten una mejora en la percepción que los ciudadanos tienen del servicio de transporte por ferrocarril.

Estas brigadas están organizadas en tres equipos, desarrollando su actividad en las siguientes áreas geográficas:

Usurbil-Hendaia / Usurbil-Ermua / Bizkaia

Tienen la misión de asumir, entre otras, las siguientes funciones:

En estaciones y edificios:

- *Pintura*: pintado de elementos y materiales oxidados o deteriorados; eliminación de graffitis, cartelería ajena, etc. Pintado general de pequeños edificios.
- *Electricidad*: activación de protecciones caídas, comprobación y sujeción de elementos que componen el sistema de alumbrado.
- *Señalética*: comprobación del estado de conservación de los elementos de señalética, reposición o sujeción de soportes, etc.
- *Mobiliario*: mantenimiento básico, traslado e instalación de bancos y papeleras, etc.
- *Otras*: colaboración con los técnicos de red en casos de incidencias o averías y colaboración en las tareas de transporte y correo interno.

En instalaciones:

- Pintado de piquetes de entrevía, motores de agujas, puntos hectométricos, armarios de campo (señalización), identificación de postes de catenaria, bandas amarillas de seguridad en andenes y puntos de parada, entre otros.
- Limpieza y pintado de cuartos técnicos.
- Reparación de cierres.
- Corte y talado de ramas. Limpieza de cunetas.

5.8

Secretaría General

5.8.1 Asesoría jurídica

En 2012, la asesoría jurídica de ETS abordó la elaboración de convenios de colaboración con diferentes instituciones públicas y privadas, a la vez que dio apoyo y asistencia a actividades relacionadas con el desarrollo de la Y Vasca, al margen de los asuntos más cotidianos que afectan en el día a día y que a continuación identificamos:

- Revisión general de asuntos que se someten al acuerdo del órgano de contratación del ente público.
- Tramitación de expedientes relativos a incidentes o accidentes que dan lugar a reclamaciones de responsabilidad patrimonial en vía administrativa; personamiento y defensa en la vía judicial.
- Atención a los requerimientos administrativos o judiciales que llegan para el ente público, así como citaciones judiciales.
- Formulación de reclamaciones por parte de ETS contra terceros responsables por daños ocasionados a instalaciones gestionadas por el ente.
- Asesoramiento, apoyo, redacción de escritos, entre otras tareas, en asuntos ligados al área de patrimonio: temas catastrales; impuestos; expropiaciones de otras Adminis-

traciones; redacción de informes y acuerdos pertinentes consecuencia de la gestión patrimonial que realiza el ente público.

- Apoyo jurídico en asuntos que afectan propiamente al ámbito laboral, así como la participación del personal adscrito a asesoría jurídica, en diversas comisiones del ente público.

- Asesoramiento en aquellas cuestiones de índole administrativa, o de otro orden que afectan a la actividad que desarrolla este ente.

Dicho lo cual, pasamos a describir algunos de los asuntos en los que ha participado este departamento durante el año 2012:

Convenios de colaboración

Durante el 2012 han sido aprobados por el órgano competente de ETS la suscripción de diversos convenios con plena vigencia que pasamos a enumerar a continuación, además de las diversas modificaciones y anejos que han ido incorporándose a convenios suscritos en ejercicios anteriores:

- Convenio para la realización del proyecto de I+D+i denominado: "Sistema redundante de detección de objetos en vía".

- Convenio de colaboración entre el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Sociedad de Ciencias Aranzadi para la cesión del uso del edificio de la antigua estación de Zestoa.

- Convenio marco de colaboración para el apoyo técnico de Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea a la sociedad pública Euskotren Participaciones, S. A. en operaciones y proyectos de logística, transporte de mercancías y transporte urbano.

- Propuesta de convenio de colaboración entre la Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, la Diputación Foral de Alava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la financiación y construcción de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz en el tramo de Abetxuko.

- Propuesta de convenio de colaboración a suscribir entre el ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Elgoibar para la construcción de una pasarela peatonal a la altura del P.K. 55+120 de la línea de ferrocarril Bilbao-Donostia.

- Propuesta de convenio de colaboración entre el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, Fundación Museo Vasco del Ferrocarril/Burdinbidearen Euskal Museoaren Fundazioa y la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea para el máster universitario en “Restauración y gestión integral del patrimonio construido” y el programa de doctorado “Arquitectura, Urbanismo y Patrimonio” de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

- Convenio de colaboración a suscribir entre el ente público Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea, la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastian, para la ejecución de las obras del nuevo vial público urbano, resultante del nuevo trazado ferroviario desdoblado y del acondicionamiento de la plataforma ferroviaria que quede en desuso como vía ciclista-peatonal en Añorga, Donostia-San Sebastian.

- Adenda al convenio de colaboración entre Tail, S.A. y Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea para el desarrollo y ejecución del proyecto de relleno de una parcela en los términos municipales de Ibarra y Tolosa, suscrito con fecha 22 de abril de 2009.

- Convenio de colaboración a suscribir entre el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la sociedad Ondaregi XXI, S.L. para la reurbanización del entorno de la estación de Usurbil, junto al polígono industrial de Atallu.

- Convenio de colaboración entre el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea e Ikerbasque, para su despliegue mediante cesión de pares de fibra óptica.

- Adenda nº 2, al convenio de colaboración suscrito entre el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Eibar, para la mejora de la integración urbana del trazado ferroviario de Eibar.

- Adenda nº 1. Prórroga del convenio de colaboración a suscribir con el Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso, para el seguimiento y control de las obras de la nueva red ferroviaria a su paso por el municipio de Ezkio-Itsaso.

- Convenio de colaboración ETS-ET para la gestión de servicio de aparcabicis del Metro de Donostialdea.

Apoyo y asistencia en asuntos referidos a la nueva red ferroviaria de Euskadi.

Dar continuidad a las labores de apoyo y asistencia en asuntos que afectan a la nueva red ferroviaria de Euskadi.

Apoyo y asistencia en la participación en proyectos internacionales.

Apoyo en cuestiones referentes a la participación del ente u otra sociedad adscrita al departamento con competencia en materia de transportes, en licitaciones en el ámbito de internacionalización.

5.8.2 Recursos humanos

En 2010, dada la coyuntura, se decretaron en la compañía un conjunto de medidas de recorte que han ido implementándose en este tiempo. Como consecuencia, 2012 ha resultado un año complicado a efectos de encajar la disponibilidad y las necesidades reales con aspectos relativos a la plantilla y a los presupuestos, entre otros.

En este ejercicio, a pesar de haber estado marcado por una altísima actividad, no se ha incrementado el número de trabajadores de plantilla (266 personas), si bien se han cumplido perfectamente los objetivos establecidos tanto en lo que respecta a la planificación y construcción de nuevas infraestructuras, como en lo referente al mantenimiento y a la gestión del tráfico ferroviario.

Por su parte, se ha continuado con el proceso de centralización del control de tráfico en 2012, habiéndose incrementado la dotación y frecuencias del puesto de mando de Amara, tras la puesta en servicio del nuevo túnel Loiola-Herrera con la estación de Intxaurre.

El proceso de reorganización en el Área de Mantenimiento también ha seguido su curso

con la puesta en marcha, en Señalización y Comunicaciones, del doble turno de mañana y tarde. Esto ha permitido ampliar sustancialmente el volumen de atención diaria, que ha pasado a ofrecerse desde las 6 hasta las 22 horas. Con ello se ha incrementado la velocidad de respuesta ante incidencias y se ha mejorado la productividad.

Las restricciones presupuestarias no han sido obstáculo para que en lo que respecta al volumen de proyectos y obras desarrolladas durante 2012 (tal como refleja este informe anual de actividad) se hayan marcado nuevos hitos, optimizando los recursos humanos y técnicos disponibles.

Cabe concluir por tanto que en este ejercicio a pesar de la significativa limitación de medios con la que se ha tenido que enfrentar ETS, en términos generales la organización ha conseguido unos buenos resultados.

De cara al año 2013, se pretende mantener esta línea de trabajo orientada a optimizar los recursos disponibles en un marco de colaboración y diálogo entre la dirección de ETS y la representación social, con las miras puestas en el cumplimiento de los objetivos encomendados.



5.8.3 Prevención de riesgos laborales

Durante 2012 se han llevado a cabo numerosas actuaciones en este ámbito. Entre ellas son de destacar las siguientes:

Evaluación de riesgos y controles de las condiciones de trabajo

- Investigación de los accidentes de personal de ETS y actualización de las evaluaciones de riesgos en los casos necesarios.
- Investigación de los accidentes ocurridos en obras dependientes de ETS.
- Realización de inspecciones de seguridad en las instalaciones de Durango, Vitoria, P.M. de Atxuri, P.M. de Amara, así como en diferentes estaciones y oficinas centrales.
- Revisión de varios equipos de trabajo de los talleres de Durango y Amara, conforme al Real Decreto: 1215/97. (En ejecución).
- Estudio de la adecuación de los equipos de protección individual a los trabajos a desarrollar.
- Estudio de iluminación a causa del exceso de luz natural en las nuevas instalaciones de Albia.
- Medición de cargas electrostáticas en las oficinas.

Prevención

- Realización de campañas específicas de prevención primaria:
 - Promoción de la salud (tabaco, alcohol y otras drogas).
 - Educación sanitaria (consejo médico permanente).
 - Inmunizaciones (antitetánica, antigripal y otras).
- Colaboración activa en el desarrollo de todas las fases del Plan de Prevención de Alcohol y Drogas: campañas de comunicación, cursos de formación y planificación controles.
- La coordinación de la resolución y consiguiente respuesta a las comunicaciones de riesgos relacionadas con las actividades del Servicio de Prevención. (En ejecución).
- Revisión de los proyectos del taller de Lebario y Araso en todos los aspectos relacionados con la prevención de los riesgos laborales. (En ejecución).

Seguridad y salud

- Seguimiento y preparación de los temas relacionados con el Comité de Seguridad y Salud, así como elaboración de las actas de las reuniones de dicho comité.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos a los nuevos ingresos.
- Seguimiento médico individualizado de los/as trabajadores/as con alto riesgo, detectado tras el estudio de evaluación de riesgos psicosociales.
- Consulta médica asistencial y preventiva.
- Apoyo médico continuo al seguimiento de las incapacidades médicas, tanto temporales como permanentes.
- Valoración de aptitud médica en relación a la Normativa de Aptitudes Médico-Laborales.
- Campaña de sensibilización para la donación de sangre.

Medidas ante emergencias

- Formación, coordinación y realización de un simulacro de emergencias en oficinas e instalaciones de Durango, Miribilla, Atxuri y Albia en Bizkaia, y de Amara en Gipuzkoa.
- Plan de Autoprotección en las nuevas oficinas del edificio Albia. (En ejecución).

Formación

- Cursos de conducción segura para directores de obra (construcción).
- Formación en Prevención de Riesgos Laborales a:
 - Directivos y mandos intermedios responsables de proyecto.
 - Personal de nueva incorporación y movilidad funcional.
- Curso de Coordinador de Seguridad en Obra para personal de DPRL.
- Formación a grupos acerca de alcohol y drogas. (En ejecución).
- Foro Internacional de Prevención de Riesgos Laborales para DPRL.
- Formación de prevención de riesgos para embarazadas.
- Jornada para la evaluación y prevención de riesgos en obras.
- Curso teórico-práctico de riesgos en altura.
- Seminario acerca de la Prevención de Riesgos Laborales aplicada a la construcción.
- Formación progresiva de todo el personal de ETS en extinción de incendios y primeros auxilios.

Otras actuaciones

- Planificación y coordinación de las actuaciones de desinfección, desinsectación y desratización tanto periódicas como puntuales de todas las instalaciones y estaciones.
- Inicio de desinfecciones en instalaciones recogidas en el Plan Legionella.
- También se ha continuado con:
 - La identificación de requisitos legales aplicables a ETS y la evaluación de su

cumplimiento, poniéndose en marcha medidas preventivas y/o correctivas en caso necesario y coordinándose la actividad con las áreas implicadas para su resolución. (En ejecución).

- La mejora OHSAS. (En ejecución).
- La coordinación de actividades empresariales. (En ejecución).
- Actualización de la documentación disponible en la Intranet.



5.9

Responsabilidad Social Corporativa



5.9.1 Jornadas Y Vasca

Durante los días 6 y 7 de noviembre tuvieron lugar en el Kursaal de San Sebastián las Jornadas “*El Tren de Alta Velocidad en Gipuzkoa. Oportunidades y Desarrollo Económico*”, organizadas por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco. En ellas participaron más de 200 técnicos relacionados con la construcción y explotación de la nueva infraestructura, así como representantes del ámbito académico, económico y político del territorio histórico de Gipuzkoa.

El objetivo de las jornadas era mostrar el reto que ha supuesto la completa puesta en obra del ramal guipuzcoano de la nueva red ferroviaria Y Vasca. También se hizo hincapié en las magníficas oportunidades económicas que esta infraestructura ha generado durante su construcción y generará cuando finalmente entre en servicio.

El elemento común de las jornadas fue que todos los expertos que participaron en las mismas coincidieron en destacar que la Y Vasca “es un elemento tractor de la economía de esta región que contribuye y contribuirá a generar riqueza, vertebrar y cohesionar los territorios que la integran y a éstos con el resto de Europa”.

El entonces Consejero en funciones, Iñaki Arriola, reveló en su ponencia inaugural que casi la mitad de la inversión total prevista para esta infraestructura -2.718 millones de euros- estaba destinada directa o indirectamente al incremento de la renta familiar de los trabajadores del TAV. Recordó también que, según se desprendía de un estudio realizado por la UPV, las obras que se están acometiendo generan anualmente un total de 7.000 puestos de trabajo.

Las jornadas también sirvieron para analizar cuestiones más técnicas como la problemática existente en Zumárraga y Hernani; asimismo se expusieron las experiencias españolas en alta velocidad (en media y en larga distancia).

Por último, asuntos como la conexión Tours-Hendaya, la situación del tramo Bilbao-Vitoria y su conexión con Valladolid y la importancia de las plataformas ferroviarias intermodales (Lezo y Jundiz) fueron objeto de debate ese día, en el que también tomaron la palabra Etienne Picher, Jefe de Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burdeos-España y el responsable del Gestor Reseau Ferre de France.



5.9.2 Información ciudadana

Oficina de Amara (San Sebastián)

La oficina de atención ciudadana del ente público ETS en la estación de Amara en Donostia, recibió en 2012 un total de 867 consultas en relación al desarrollo de las obras y al proyecto del futuro Metro.

La inauguración de los tramos Loiola-Herrera y Lasarte-Errekalde-Añorga, así como la pasante subterránea por el centro de San Sebastián fueron los temas de mayor interés de las consultas ciudadanas.

Agosto fue el mes de más consultas presenciales (107), mientras que en los dos últimos meses del año descendieron éstas, debido al traslado provisional de la oficina de información donostiarra a las instalaciones de EuskoTren, mientras finalizaba la remodelación del vestíbulo de Amara.

En 2012 han aumentado las visitas realizadas por mujeres, ya que se ha pasado del 35 por ciento del año anterior al 41 por ciento. Por su parte, el 59 por ciento de las consultas fueron realizadas por varones.

Desde su apertura en julio de 2008, un total de 4.636 personas han realizado algún tipo de pregunta, reclamación o sugerencia en la oficina de ETS.

**Se recibieron
más de 800
consultas
sobre las obras
del Metro de
Donostialdea**

Oficina de Txurdinaga (Bilbao)

La oficina de atención ciudadana de las obras de la Línea 3 del Metro que ETS tiene en el barrio bilbaíno de Txurdinaga registró en 2012 un total de 1.120 consultas, con lo que desde su apertura, en febrero de 2009, han pasado por el local 7.926 personas con el objeto de formular algún tipo de pregunta, reclamación o sugerencia.

Los ciudadanos se acercaron a esta oficina para preguntar sobre la ubicación exacta de las estaciones, sus accesos y las afecciones causadas por las obras, así como para recoger folletos informativos.

Febrero fue el mes con más consultas presenciales (116), mientras que en agosto esta cifra descendió considerablemente (64). Por su parte, el 62 por ciento de las visitas del año han sido realizadas por hombres y el 38 por mujeres.

**1.120 personas
se informaron
sobre las obras
de la Línea 3 del
Metro de Bilbao**

5.9.3 Igualdad

En 2012 Euskal Trenbide Sarea, Eusko Trenbideak y el Instituto Vasco de la Mujer (Emakunde) se unieron para colaborar en la promoción de la movilidad y la accesibilidad en el transporte público en condiciones de igualdad, en el marco del Día Internacional de la Mujer.

En este contexto, el 26 de marzo, se celebró en Vitoria la conferencia “*Transitando por Vitoria en verde y morado*”, impartida por Pilar Vega, experta en movilidad, transporte y género. La invitada disertó sobre el papel que desempeña la mujer en la movilidad y su marco social.

A lo largo del año se celebraron las reuniones periódicas del Foro de Igualdad de ETS para hacer el seguimiento del cumplimiento del Plan de Igualdad del ente. Por su parte, en mayo, organizado por este mismo foro, tuvo lugar un cine fórum en el que además de proyectarse la película “*Pago Justo*” (1) se reflexionó y se debatió acerca de la desigualdad salarial entre hombres y mujeres. El objetivo de este acto era concienciar acerca de esta cuestión.

El 25 de noviembre ETS se sumó a la celebración del Día Internacional contra la Violencia contra las Mujeres, bajo el lema “*Sin miedo 2012*”.

Por otro lado, a través de la Intranet corporativa, ETS ha ofrecido información sobre el programa formativo “*Gizonduz*” con posibilidad de inscribirse en el mismo.



(1) “Pago Justo” es una película basada en hechos reales que relata el proceso de reivindicación, en 1968, de las trabajadoras de planta de Ford en Dageham (Gran Bretaña), para la consecución de su igualdad salarial con respecto a los hombres, y cuyo resultado fue la aprobación de la “Equal Pay Act”.

5.9.4 Promoción del deporte

ETS tiene establecidos diversos acuerdos de colaboración con entidades deportivas vinculadas a las poblaciones o territorios en los que desarrolla sus proyectos.

En este sentido, en 2012 mantuvo sus acuerdos de patrocinio con los clubes deportivos *Akaba Bera Bera* de balonmano femenino y *Gipuzkoa Basket* para la promoción de la Y Vasca.

También suscribió nuevos acuerdos para el copatrocinio de pruebas tan emblemáticas como la *Clásica San Sebastián* y el *Maratón de Donostia*, a la vez que firmó un convenio de colaboración con el *Sporting de Herrera*, el club de fútbol de este barrio donostiarra (Herrera) que dedica todo su esfuerzo a trabajar en la formación de jóvenes en categorías inferiores.



5.9.5 Promoción de valores solidarios

Por segundo año consecutivo, en 2012, Euskal Trenbide Sarea firmó un acuerdo con la organización Médicos Sin Fronteras (2) para participar en la campaña "Regalo Solidario".

La aportación económica de ETS, 5.000 euros, fue destinada a disminuir la transmisión del VIH/Sida de madre a hijo durante el embarazo, el parto o la lactancia en Zimbabue y Zambia. Con este donativo, según Médicos Sin Fronteras, es posible conseguir los medicamentos necesarios para tratar a 45 mujeres seropositivas y a sus bebés.

Además, en vísperas de Navidad, ETS realizó la tradicional visita a la asociación benéfica *Sagrado Corazón de Jesús* que, con motivo del cierre de la estación de Ibarrekolanda (Bilbao) en 1994, cedió el uso de unos terrenos pertenecientes a su orden religiosa. Desde entonces ETS entrega cada año a la asociación un lote de productos básicos de alimentación para las personas desfavorecidas que residen en sus instalaciones.

(2) **Médicos Sin Fronteras** es una organización médico-humanitaria de carácter internacional que aporta su ayuda a poblaciones en situación precaria y a víctimas de catástrofes de origen natural o humano y de conflictos armados, sin discriminación por raza, religión o ideología política. Este organismo recibió en 1999 el Premio Nobel de la Paz en reconocimiento a su labor humanitaria.

5.9.6 Promoción cultural y recuperación del patrimonio histórico

Patrimonio

ETS y la Sociedad de Ciencias Aranzadi (3) suscribieron el 16 de abril de 2012 un acuerdo para la cesión del uso de la estación de Zestoa (4), con el objeto de promover la investigación científico-histórica a través del desarrollo de actividades de investigación y socialización del patrimonio cultural y medioambiental de este enclave.

El acuerdo tendrá una vigencia de diez años, prorrogable dos años más; sin embargo, en caso necesario, ETS podría recuperar el inmueble para su uso ferroviario.

(3) La **Sociedad de Ciencias Aranzadi** es una sociedad sin ánimo de lucro fundada en 1947 que lleva el nombre del destacado investigador Telesforo de Aranzadi. Es una de las más importantes en el campo de la Biodiversidad, la Antropología y la Historia. Entre sus objetivos se encuentran la investigación científica y técnica del medio natural y humano, la divulgación de conocimientos y resultados de las investigaciones realizadas y la protección y conservación del Patrimonio Arqueológico, Etnográfico y Natural.

(4) En el **entorno de la estación de Zestoa Bañerío** se ubican varios elementos patrimoniales de importancia como el yacimiento al aire libre de Inikaitz, el Palacio Lili del Siglo XVI, el museo de la réplica de Ekain del Paleolítico Superior Magdelaniense y las ferreas e infraestructuras de la regata de Lili fechados entre el siglo XVI y el XIX.

El convenio de Zestoa, al igual que el firmado con la Asociación de Amigos del Camino de Santiago, con la cesión en Deba de la estación para su reconversión en albergue de peregrinos, continúa con la línea de impulso y promoción de elementos arquitectónicos de gran riqueza patrimonial que el Gobierno Vasco está llevando a cabo. Con ello busca la preservación del patrimonio cedido, promoviendo su restauración y otorgándole nuevas utilidades, distintas de las ferroviarias, que estaban en desuso.

Cultura

Durante este ejercicio, ETS, en colaboración con el Departamento de Transportes, editó una serie de publicaciones que reflejan los logros obtenidos en los últimos años gracias al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias:

- 1. La obra "*La Y vasca: un proyecto de país, una conexión internacional*" analiza al detalle en sus 250 páginas la génesis de dicho proyecto, además de los aspectos técnicos y el impacto económico que está generando y generará a futuro. Este libro dedica un apartado especial al empresario Inaxio Uría, propietario de Construcciones Altuna y Uría, asesinado por ETA el 3 de diciembre de 2008.
- 2. La publicación "*Del viejo Topo, al nuevo metro*" se presentó el pasado 5 de diciembre con motivo del centenario de aquel ferrocarril. Ésta recoge en cuatro apartados la historia del antiguo tren, las características de diseño y construcción del nuevo metro, el servicio que ofrecerá éste y la rentabilidad económica y social que traerá en el futuro.
- 3. "*125 años de ferrocarril en Ermua, Eibar y Elgoibar*" es el título del libro escrito por Jesús Gutiérrez Arosa que trata sobre la historia del eje central de la Línea Bilbao-Donostia.

5.9.7 Comunicación interna

Euskal Trenbide Sarea, consciente de la importancia de la comunicación interna como herramienta estratégica, ha llevado a cabo numerosas acciones a lo largo del año, encaminadas a potenciar la motivación y el sentimiento de pertenencia del personal al ente.

En este sentido, ETS ha participado en diversas actividades deportivas y de ocio. Así en 2012 numerosos empleados y empleadas del ente tomaron parte en iniciativas como la Jornada de Iniciación al Remo, II Torneo de Pádel, IV Marcha Cicloturista Besaide y el tradicional partido de fútbol contra EuskoTren.

Asimismo, ETS patrocinó la participación en actos populares como las pruebas atléticas Behobia-San Sebastián, Herri Krossa, Bilbao Nighth Maratón y la Cicloturista Bilbao-Bilbao, entre otras.

Por otra parte, en noviembre, el Departamento de Comunicación y la Dirección de Proyectos Estratégicos de ETS organizaron una visita a las obras de la Y Vasca en el entorno de Beasain. A ella asistieron 25 miembros de la plantilla y sirvió para que obtuvieran una visión más cercana del trabajo que se desarrolla para construir la infraestructura que dotará a Euskadi de una moderna red ferroviaria de alta velocidad.

En Navidad, por segundo año consecutivo, se celebró el concurso de dibujo así como el recibimiento de Olentzero para disfrute de hijos e hijas del personal de ETS. Ambos actos tuvieron un gran éxito gracias a la participación de una treintena de “txikis” que alegraron las oficinas centrales del edificio Albia.



5.10 Sistemas



Nuevo Centro de Proceso de Datos (CPD)

En 2012 Euskal Trenbide Sarea trasladó su sede social desde Miribilla a sus nuevas oficinas en el edificio Albia de Bilbao.

El CPD principal estaba ubicado en Miribilla, por lo que la actividad fundamental del Área de Sistemas a lo largo de este año ha girado en torno al traslado, diseño e implantación del nuevo Centro de Proceso de Datos de Albia.

Sus principales ventajas son:

- Eficiencia energética. El nuevo diseño del CPD, mediante la solución de “pasillo caliente” que reduce la superficie a refrigerar, así como la instalación de un sistema UPS de alta eficiencia permiten un ahorro energético superior al 50 por ciento.
- Mejora en las redes. El CPD de Albia se ha incorporado a la infraestructura de fibra de ETS preexistente, logrando velocidades de conexión de 8 GB/s en redes de almacenamiento y 2 GB/s en redes IP entre los CPD’s de Atxuri y Albia, así como con el resto de la red física de ETS. Esto significa que ahora se dispone de una banda entre estos centros

cien veces superior a la que existía antes y su coste económico es sustancialmente menor.

- Ahorro de espacio. Debido a la limitación de espacio disponible, se ha configurado el nuevo CPD maximizando el aprovechamiento de la superficie ocupada. Así, a pesar del crecimiento de los sistemas albergados, el nuevo centro ocupa un 15 por ciento menos que el anterior.
- Mejoras de seguridad y redundancia. Se han incorporado diferentes elementos al CPD como el cableado preconectorizado de fibra y cobre, cableado de categoría 6A, climatizadoras, enrackables redundados, control de acceso en racks, supervisión y monitorización de todos los sistemas de información y elementos de infraestructura, entre otros.

Cabe destacar que toda la planificación del traspaso de los sistemas y la configuración de los mismos se ha realizado con recursos internos de ETS y sin cortes en el servicio.

Otras actividades de interés

En este ejercicio, junto con el Área de Circulación, se ha comenzado a desarrollar e implantar una aplicación para la gestión de incidencias de explotación, que permite realizar desde los puestos de mando una gestión más ágil y automatizada de aquellas incidencias que se producen.

También se han renovado y mejorado el sistema de distribución de paquetes de software, las actualizaciones automáticas en todos los ordenadores de la red y las plataformas de la Intranet corporativa y del sistema de correo colaborativo.

Por otra parte, se ha finalizado la implantación de las nuevas cabinas de almacenamiento como entorno productivo y el cambio de las existentes a un entorno de desarrollo. Además, se ha incrementado la capacidad tanto de almacenamiento como de proceso de datos.

Por último, se ha continuado con la virtualización de parte de los sistemas de información principales, incluyendo el sistema de gestión SAP, incorporando dicha virtualización al sistema de continuidad de negocio de SRM.

5.11

Calidad y medio ambiente

**Sistemas de gestión integrados**

Durante 2012 en ETS se ha continuado trabajando con el sistema de gestión integrado según los referenciales ISO-9001:2008 para Calidad; ISO-14001:2004 y Reglamento Europeo EMAS III para el Medio Ambiente y para la Seguridad y Salud en el trabajo, según el referente OHSAS -18001:2007.

Auditorías

Al igual que en ejercicios anteriores se han llevado a cabo las pertinentes auditorías externas e internas de los sistemas.

Respecto a las **externas**:

- En febrero se superó con éxito la segunda auditoría de seguimiento del sistema OHSAS-18001 con la certificadora SGS.
- Durante el mes de julio, AENOR realizó la auditoría del primer seguimiento de los certificados de calidad y medio ambiente. Asimismo se superó la renovación de la Declaración Ambiental, según el Reglamento Europeo EMAS, para tres años más. Esta declaración se hace pública en Internet a través de la página web de ETS y en la Intranet para todo el personal interno de la organización.

En materia de Seguridad y Salud las certificaciones obtenidas abarcan a todo el ente, mientras que en Calidad y Medio Ambiente se certifican las Direcciones de: Planificación y Proyectos, Construcción, Instalaciones, Proyectos Estratégicos, Explotación (Departamento de Circulación y Gestión del Servicio) y Departamento de Seguridad en la Circulación.

Por otra parte, durante 2012, también se ha continuado trabajando en la integración del Departamento de Mantenimiento en el sistema de calidad y, por primera vez, se han incluido una serie de indicadores para medir los mantenimientos correctivos y preventivos.

Respecto a las **internas**:

Éstas son, junto con las auditorías externas, la base para la mejora continua del sistema, con la detección de puntos fuertes y áreas de mejora.

Un dato reseñable es que en 2012 el número de obras auditadas respecto al ejercicio anterior se ha incrementado en un 11 por ciento (31 en total), con un 48 por ciento menos de resultados de no conformidad.

Objetivos

Al inicio del año se marcaron 42 objetivos para el sistema integrado; de ellos se han



cumplido satisfactoriamente el 86 por ciento, lo que nos indica el importante grado de involucración del personal de ETS en la gestión de sistemas.

Indicadores

En 2012 se han medido un conjunto de indicadores, 68 en total, que se consideran una importante fuente de información para la mejora continua del sistema.

Éstos se han aplicado incluso en departamentos que no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema como: Comunicación, Patrimonio, Sistemas de la Información y Mantenimiento.

Por último, también se han medido ciertos indicadores derivados de objetivos pasados.

Satisfacción

Al igual que en ejercicios anteriores, ETS ha realizado encuestas de satisfacción al cliente, al objeto de medir la calidad externa de los servicios prestados, obteniendo un resultado mejorado respecto al valor de referencia y a períodos anteriores.

Medio ambiente

El compromiso firme de ETS por respetar el medio ambiente pasa por el cumplimiento estricto de todos los requisitos ambientales. Ello forma parte del objeto de nuestra organización.

En este sentido, continuamos haciendo hincapié en la reducción de impactos, así como en la identificación y reducción de diferentes aspectos ambientales dentro de los procesos integrados en el sistema. Incluso en el Departamento de Mantenimiento, que no está incluido en el sistema, gestionamos los residuos que se generan en los talleres de acuerdo a la normativa.

5.12

Innovación y desarrollo internacional



5.12.1 Desarrollo internacional

En el período comprendido entre enero y diciembre de 2012, se presentaron en la Dirección de Internacionalización de ETS diversas expresiones de interés para participar en numerosos convenios internacionales en cooperación con diferentes empresas y sociedades, tales como:

- Colaboración con la empresa ESTEYCO en el estudio de transformación de una línea de mercancías para transporte de viajeros en Santa Marta, Colombia.
- Colaboración con la empresa ETT-Deloitte en el estudio de renovación de líneas de transporte de mercancías (Algorta-Fray Bentos y Montevideo-Río Branco) en Uruguay.
- Colaboración con EuskoTren en el estudio de renovación de líneas de transporte de mercancías (Rivera-Montevideo) en Uruguay.
- Colaboración con EuskoTren en la rehabilitación del ferrocarril de cercanías en Asunción (Asunción-Ipacaraí), Uruguay.
- SATOUR Tren Liviano de San Juan de Puerto Rico, con la empresa SACYR.

- Intermodalidad viaria-ferroviaria en el puerto Do Santos en Brasil, con la ingeniería SENER.
- Línea 2 del Metro de Lima, Perú, con la empresa constructora Ferrovial y la ingeniería SENER.
- Fiscalización de la redacción del proyecto constructivo del Metro de Bogotá, Colombia, con la ingeniería ETT-Deloitte.
- Proyecto del Metro de Medina en Arabia Saudí, con la empresa constructora Acciona.
- Red ferroviaria en Croacia y Serbia, con la ingeniería SAITEC.
- Metro de Rihad en Arabia Saudí, con la ingeniería Consultrans.

De estas propuestas se llegó a la fase final (o short list) en dos: el Metro de Medina, con Acciona y el Ferrocarril de Nis en Serbia, con SAITEC.

Contratos

Además:

- Se realizó el estudio de renovación de las líneas de transporte de mercancías en Uruguay (Algorta-Fray Bentos y Montevideo-Río Bravo), que fue adjudicado a la propuesta presentada por la ingeniería ETT- Deloitte en colaboración con ETS y que se desarrolló durante los meses de noviembre y diciembre.
- Se finalizó y entregó el proyecto “Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la Red Primaria de Transporte de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos” en Ecuador, por un importe de 2,8 millones de euros, que desarrolló ETS en colaboración con la ingeniería IDOM.

Otros trabajos relevantes

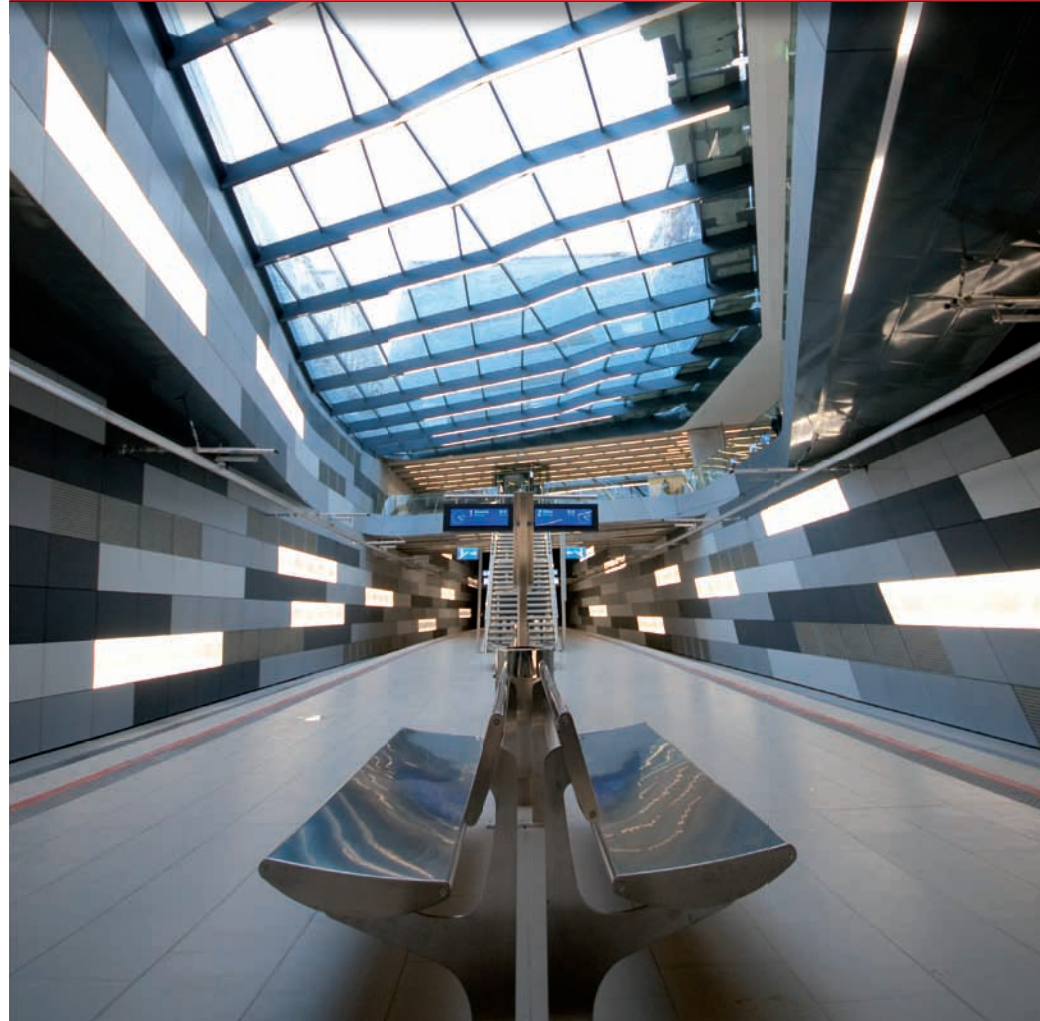
- ETS, a través de EuskoTren Participaciones y en colaboración con las empresas Isolux-Corsan-Corviam y Cycasa, presentó una oferta para llevar a cabo el proyecto constructivo y la construcción de la obra civil del tranvía de Cuenca (Ecuador).

Dicho trabajo fue adjudicado al consorcio mencionado y se encuentra en una fase de coordinación previa entre los proyectos de obra civil y material móvil.

5.12.2 Innovación

En este ámbito destacaron durante 2012:

- La conclusión del proyecto de implantación de la subestación eléctrica reversible de Portomoko (Irún) para permitir el ahorro de energía de tracción, en colaboración con la empresa BZK Ferroviaria. Durante 2013 se auditarán los resultados y conclusiones obtenidos.
- La finalización del estudio de implantación de un sistema de detección de obstáculos de vía, mediante la combinación de técnicas basadas en rayos láser y cámaras de visualización de vídeo, que ETS ha realizado en colaboración con la empresa Tekniker. Está previsto ejecutar las pruebas pertinentes con tráfico real a lo largo del año 2013.
- La buena marcha de los proyectos de investigación en curso, como el de colaboración con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Bilbao, por el que se está desarrollando un algoritmo para definir las pautas para el mantenimiento de vía de las líneas de ETS, en función de la estructura de la vía y las cargas de transporte acumuladas en cada tramo (*2º Proyecto de Fin de Carrera, presentado en Bilbao por Amaia Tudela en septiembre*).



INFORME DE AUDITORÍA



euskal trenbide sarea

Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea

Informe de auditoría,
Liquidación de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2012
e Informe de gestión del ejercicio 2012

INFORME DE AUDITORÍA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES

A la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi,
único titular del Fondo Social de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea
por encargo del Consejo de Administración:

1. Hemos auditado la liquidación de cuentas anuales de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea (Ente perteneciente a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que se encuentra actualmente adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco), que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2012, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales del Ente, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2.a de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basa en el trabajo realizado. Excepto por las salvedades mencionadas en los párrafos 2 y 3, el trabajo se ha realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.
2. Tal y como se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el objeto social del Ente es construir y gestionar las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi, habiéndole sido asignados el 1 de agosto de 2006 en régimen de adscripción por parte del Gobierno Vasco, con tal fin, las inmovilizaciones materiales e inmateriales preexistentes adscritas hasta ese momento a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, Eusko Trenbideak), todo ello en función del Decreto 118/2006, de 6 de junio. De acuerdo con dicho Decreto, el valor neto contable al 31 de diciembre de 2005 de los bienes aportados ascendió a 221 millones de euros. En este importe se incluían activos de la línea ferroviaria Elorrieta - Plentzia, que había sido traspasada a Metro Bilbao en 1995, así como otros activos, que tras un análisis y depuración de los registros contables efectuada por el Ente se consideraron inexistentes, motivo por el cual, el valor neto contable de los activos traspasados ascendió finalmente a 204,9 millones de euros, teniendo su contrapartida en el Fondo Social del Ente. Asimismo, el Ente recibió activos de Eusko Trenbideak por importe de 20,4 millones de euros, correspondientes a adiciones efectuadas en el ejercicio 2006 hasta la fecha de asignación y que fueron abonados a la citada sociedad.

En la medida que el Ente no dispone en la actualidad de un registro individualizado de los elementos que integran el conjunto de las inmovilizaciones materiales asignadas y provenientes de Eusko Trenbideak, una vez contrastada su existencia física y vida útil remanente, ni adicionalmente de la adecuada capitalización de los estudios y proyectos provenientes de la citada asignación, relacionados con dichos activos materiales, no ha sido posible verificar el coste y, por consiguiente, la correspondiente amortización de los citados bienes materiales e intangibles transferidos y adscritos al Ente, ni, en consecuencia, determinar su efecto en las liquidaciones de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2012 y al 31 de diciembre de 2011. En dichas fechas estos activos están registrados por un valor neto contable de aproximadamente 130 y 139 millones de euros respectivamente.

3. Adicionalmente a lo indicado en el párrafo 2 anterior, y según se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el Gobierno Vasco, de acuerdo con el Decreto 118/2006, de 6 de junio, asignó en régimen de adscripción al Ente los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas ferroviarias transferidas por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, así como la línea del ferrocarril de Zumárraga a Zumaia y la Línea A del Tranvía de Bilbao y le encomienda la administración y gestión de los mismos. El Ente no dispone de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas, ni, por consiguiente, del valor atribuible al derecho de uso de los mismos. Consecuentemente, no es posible determinar en la actualidad el posible efecto que pudiera tener el reconocimiento del citado derecho sobre las liquidaciones de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2012 y al 31 diciembre de 2011.
4. Tal y como se indica en la Nota 16 de la memoria adjunta, el Ente no registra el correspondiente efecto fiscal derivado de las subvenciones no reintegrables recogidas en el patrimonio neto, ni el efecto de los créditos fiscales provenientes de las bases imponibles negativas y de las deducciones que se podrían, en su caso, materializar en el futuro. Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2012 el epígrafe Subvenciones, donaciones y legados recibidos se encuentra sobrevalorado en aproximadamente 167,3 millones de euros (143,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2011), el saldo neto (posición de pasivo) de los epígrafes de Impuestos diferidos se encuentra infravalorado en aproximadamente 141,4 millones de euros (120,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2010) y las Reservas y el resultado del ejercicio deberían de aumentarse en unos importes de aproximadamente 20,3 y 5,6 millones de euros respectivamente (18,5 y 4,1 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2011).
5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si hubiéramos obtenido la información mencionada en los párrafos 2 y 3 anteriores, y excepto por la salvedad descrita en el párrafo 4 anterior, la liquidación de cuentas anuales del ejercicio 2012 adjunta expresa, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea al 31 de diciembre de 2012, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.
6. Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, llamamos la atención respecto de lo señalado en la memoria adjunta, en la que se indica que el Ente presenta, dada su naturaleza, una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. Conforme a ello, el Ente percibe del Gobierno Vasco: i) Subvenciones al objeto de sufragar determinados gastos que incurre en el desarrollo de su actividad específica de gestión de las infraestructuras ferroviarias, ii) Subvenciones de capital para financiar las inversiones a realizar, iii) Encomiendas para la realización de determinadas actividades relacionadas con la nueva red ferroviaria del País Vasco ("Y Vasca") y el programa tranviario y ferrocarril metropolitano de Bilbao, y, iv) Efectúa facturaciones a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes. Asimismo, como consecuencia de las diferencias producidas entre los importes presupuestados y los realmente incurridos para cada ejercicio anual, y habida cuenta que no son financiados los costes de amortización de los activos financiados mediante fondo social, surgen desviaciones que hacen presentar, normalmente, pérdidas netas contables, principalmente por el componente de las amortizaciones. En el ejercicio 2012, las pérdidas del ejercicio han ascendido a 7.582 miles de euros, las cuales, dado el esquema de financiación plena de sus actividades, habrían de ser compensadas con futuras aportaciones del Gobierno Vasco.



7. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2012 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de la liquidación de cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la liquidación de cuentas anuales del ejercicio 2012. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables del Ente.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

José Antonio Simón
Socio - Auditor de Cuentas

18 de abril de 2013

INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejercitante:
PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2013 Nº 03/13/01496
IMPORTE COLEGIAL: 96,00 EUR

.....
Este informe está sujeto a la tasa
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre
.....

CUENTAS ANUALES



euskal trenbide sarea

BALANCE DE SITUACIÓN

a 31 de diciembre de 2012 y 2011 en euros

ACTIVO		
	31/12/2012	31-12-2011
ACTIVO NO CORRIENTE	815.913.886	815.913.886
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	2.754.314	3.684.558
<i>Aplicaciones Informáticas</i>	1.506.600	1.560.358
<i>Desarrollo</i>	1.054.518	1.658.999
<i>Anticipos</i>	193.196	465.201
Inmovilizado Material (Nota 6)	813.118.902	725.549.331
<i>Terrenos y Construcciones</i>	137.973.965	114.417.247
<i>Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material</i>	39.629.795	40.874.406
<i>Inmovilizado en curso y anticipos</i>	635.515.142	570.257.678
Inversiones Financieras a largo plazo (Nota 8)	40.670	49.217
<i>Instrumentos de patrimonio</i>	28.500	28.500
<i>Otros activos financieros</i>	12.170	20.717

ACTIVO		
	31/12/2012	31-12-2011
ACTIVO CORRIENTE	31.300.988	84.903.997
Deudores	26.147.452	69.570.949
<i>Cientes por Prestaciones Servicios (Nota 9.a)</i>	685.119	874.985
<i>Cientes y Deudores, Empresas Grupo y asociadas (Nota 9.b)</i>	11.517.753	8.257.401
<i>Deudores Varios</i>	324.252	160.533
<i>Personal (Nota 9.c)</i>	657.362	131.412
<i>Administraciones Públicas (Nota 9.d)</i>	12.962.966	60.146.618
Inversiones Financieras a corto plazo	46.290	74.318
<i>Otros activos financieros</i>	46.290	74.318
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 9.f)	5.039.846	15.193.421
Periodificaciones a corto plazo	67.400	65.309
TOTAL ACTIVO	847.214.874	814.187.103

BALANCE DE SITUACIÓN






a 31 de diciembre 2012 y 2011 en euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2012	31-12-2011
PATRIMONIO NETO	820.953.948	742.585.653
Fondos Propios (Nota 10)	223.398.709	230.980.424
<i>Fondo Social</i>	295.257.389	295.257.389
<i>Resultados Negativos Ejercicios Anteriores</i>	(64.276.965)	(53.691.885)
<i>Resultado del ejercicio</i>	(7.581.715)	(10.585.080)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11)	597.555.239	511.605.229
<i>Subvenciones recibidas</i>	597.555.239	511.605.229
PASIVO NO CORRIENTE	2.247.197	366.130
Provisiones a largo plazo	2.247.197	366.130
<i>Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal (Nota 12a)</i>	347.197	366.130
<i>Otras provisiones (Nota 12b)</i>	1.900.000	0

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2012	31-12-2011
PASIVO CORRIENTE	24.013.729	71.235.320
Deudas a corto plazo	13.038.694	57.813.016
<i>Otros pasivos financieros (Nota 13.a)</i>	13.038.694	57.813.016
Acreeedores Comerciales y otras cuentas a pagar	10.975.035	13.422.304
<i>Proveedores</i>	47.211	49.154
<i>Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 13.b)</i>	282.602	112.694
<i>Acreeedores varios (Nota 13.c)</i>	9.643.563	10.762.040
<i>Personal (Remuneraciones pendientes de pago) (Nota 13.d)</i>	564.026	565.056
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 13.e)</i>	437.633	1.933.360
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	847.214.874	814.187.103

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance de Situación correspondiente al ejercicio 2012.

En Bilbao, a 8 de abril de 2013

 Ana Isabel Oregi Bastarrika	 Antonio Aiz Salazar	 Amaia Barredo Martín	 Ernesto García Vadillo	 Pedro María Hernando Arranz
 Miren Izaskun Iriarte Irureta	 María Bleria Lete García	 Manuel Leza Olaizola	 Almudena Ruiz de Angulo	

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS




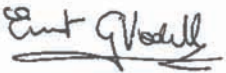




ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012 y en 2011 en euros

	31/12/2012	31-12-2011
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 17a)	39.399.824	38.417.460
Ventas	8.085.488	7.698.325
Prestaciones de Servicios	31.314.336	30.719.135
Aprovisionamientos	(161.087)	(163.376)
Otros Ingresos de Explotación	16.857.452	17.276.385
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente	1.335.674	1.712.430
Subv. Explotación incorporadas al result. del ejercicio (Nota 11 a)	15.521.778	15.563.955
Gastos de Personal	(13.718.776)	(14.519.530)
Sueldos, Salarios y asimilados	(10.393.323)	(11.074.890)
Cargas Sociales (Nota 17 d)	(3.325.453)	(3.444.640)
Otros Gastos de Explotación	(38.646.729)	(41.336.255)
Servicios Exteriores	(38.177.030)	(38.588.073)
Tributos	(89.096)	(107.740)
Otros gastos de gestión corriente	(380.603)	(2.640.442)
Amortizaciones Inmovilizado (Notas 5 y 6)	(13.674.815)	(14.258.831)
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (Nota 11)	4.056.628	3.667.293
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	(654)	113.314
Deterioros y Pérdidas	0	0
Resultado por enajenaciones (Nota 6)	(654)	113.314
Otros resultados	(1.721.205)	(4.705)
Ingresos Excepcionales	233.636	44.676
Gastos Excepcionales (Nota 12.b)	(1.954.841)	(49.381)

	31/12/2012	31-12-2011
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	(7.609.362)	(10.808.245)
Ingresos Financieros	60.578	248.962
Otros Intereses e Ingresos Asimilados (Nota 9.e)	60.578	248.962
Gastos Financieros	(32.931)	(25.797)
Sueldos, Salarios y asimilados	(32.931)	(25.797)
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	27.647	223.165
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(7.581.715)	(10.585.080)
Impuestos sobre beneficios (Nota 16)	0	0
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	(7.581.715)	(10.585.080)
RESULTADO DEL EJERCICIO	(7.581.715)	(10.585.080)

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2012.

En Bilbao, a 8 de abril de 2013

 Ana Isabel Oregi Bastarrika	 Antonio Aiz Salazar	 Amaia Barredo Martín	 Ernesto García Vadillo	 Pedro María Hernando Arranz
 Miren Izaskun Iriarte Irureta	 María Elena Lete García	 Manuel Leza Olaizola	 Almudena Ruiz de Angulo	

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
a 31 de diciembre 2012 y 2011 en euros

1. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2012 Y 2011 EN EUROS

	31/12/2012	31-12-2011
Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	(7.581.715)	(10.585.080)
Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	90.006.638	168.170.162
Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	(4.056.628)	(3.667.293)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	78.368.295	153.917.789

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos correspondiente al ejercicio 2012.

2- ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO EN EUROS

	Fondo Social	Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	Resultado del Ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2011	291.103.401	-44.036.493	-9.655.392	347.102.360	584.513.876
Otras variaciones del patrimonio neto en 2011:					
- Aumento Fondo Social	4.153.988				4.153.988
- Distribución del resultado del ejercicio 2010		-9.655.392	9.655.392		
Total de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio			-10.585.080	164.502.869	153.917.789
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2012	295.257.389	-53.691.885	-10.585.080	511.605.229	742.585.653
Otras variaciones del patrimonio neto en 2012					
- Distribución del resultado del ejercicio 2011		-10.585.080	10.585.080		
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2012			-7.581.715	85.950.010	78.368.295
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2012	295.257.389	-64.276.965	-7.581.715	597.555.239	820.953.948

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado Total de Cambios en el Patrimonio neto correspondiente al ejercicio 2012.

En Bilbao, a 8 de abril de 2013


Ana Isabel Oregi Bastarrika


Miren Izaskun Iriarte Irureta


Antonio Aiz Salazar


María Elena Lete García


Amaia Barredo Martín


Manuel Leza Olaizola


Ernesto García Vadillo


Almudena Ruiz de Angulo


Pedro María Hernando Arranz



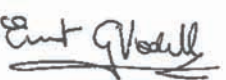





ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
a 31 de diciembre de 2012 y 2011 en euros

	2012	2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	13.457.141	17.591.794
Resultado del ejercicio antes de impuestos	(7.581.715)	(10.585.080)
Ajustes del resultado	11.472.261	10.266.497
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	13.674.815	14.258.831
Variación provisiones para riesgos y gastos (Nota 12)	1.881.067	11.438
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (Nota 6)	654	(113.314)
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 11.b)	(4.056.628)	(3.667.293)
Ingresos Financieros (Nota 9.e)	(60.578)	(248.962)
Gastos Financieros	32.931	25.797
Cambios en el capital corriente	9.538.948	17.687.212
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 9)	11.993.025	14.669.138
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 13)	(2.447.269)	3.018.074
Otros Pasivos Corrientes (Nota 13.a)	(6.808)	0
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	27.647	223.165
Pagos de Intereses	(32.931)	(25.797)
Cobro de intereses	60.578	248.962

	2012	2011
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	(145.073.763)	(185.039.013)
Pagos por Inversión	(145.073.763)	(185.181.818)
Inmovilizado intangible y material (Notas 5 , 6 y 13.a)	(145.082.311)	(185.178.499)
Inmovilizado financiero	8.548	(3.319)
Cobros por desinversión	0	142.805
Inmovilizado intangible y material (Notas 5 y 6)	0	142.805
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	121.463.047	149.460.405
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		
Cobros de subvenciones de capital (Nota 11.b)	121.463.047	149.460.405
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	(10.153.575)	(17.986.814)
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio (Nota 9.f)	15.193.421	33.180.235
Efectivo o equivalente al final del ejercicio (Nota 9.f)	5.039.846	15.193.421

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio 2012.

En Bilbao, a 8 de abril de 2013

 Ana Isabel Oregi Bastarrrika	 Antonio Aiz Salazar	 Amaia Barredo Martín	 Ernesto García Vadillo	 Pedro María Hernando Arranz
 Miren Izaskun Iriarte Irureta	 María Elena Lete García	 Manuel Leza Olaizola	 Almudena Ruiz de Angulo	

1. NATURALEZA Y ACTIVIDAD DEL ENTE PÚBLICO

EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS) es un Ente Público de Derecho Privado del Gobierno Vasco, adscrito al departamento de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi que ostente las competencias en materia de ferrocarriles, actualmente el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

El Ente fue creado por el Parlamento Vasco mediante la Ley 6/2004 de 21 de mayo, con el objeto de construir y gestionar las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Su objeto social es el siguiente:

- 1) la cooperación técnica con el Departamento competente en materia de ferrocarriles de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la planificación y programación de las infraestructuras de transporte ferroviario.
- 2) la construcción de las infraestructuras de transporte ferroviario que le encomiende el Gobierno, así como conservar, gestionar y administrar estas nuevas infraestructuras, ya sea directamente o mediante otra entidad de derecho público o derecho privado, y por medio de cualquier negocio jurídico.
- 3) la conservación, gestión y administración, en los mismos términos expresados en el apartado anterior, de las infraestructuras de transporte ferroviario preexistentes que le adscriba el Gobierno.
- 4) cualquier otra función que le encomiende el Gobierno y que directa o indirectamente esté relacionada con la construcción, la conservación y la administración de las infraestructuras de transporte ferroviario, y de forma especial las relativas a la redacción de estudios y proyectos y a la gestión, por medio de cualquier negocio jurídico admitido en derecho, de las infraestructuras que estén vinculadas a

la política de transporte ferroviario, a los servicios de telecomunicaciones y al uso de espacios públicos.

Entre sus funciones destacan las siguientes:

- elaboración de proyectos técnicos
- realización de obras de construcción de nuevas infraestructuras
- administración de infraestructuras: explotación, mantenimiento, gestión de seguridad y regulación del tráfico
- utilización de terrenos e instalaciones
- protección y policía en relación con las infraestructuras ferroviarias
- percepción de cánones y tarifas
- ejercicio de potestades administrativas en su calidad de administrador de infraestructuras
- resolver sobre las concesiones y autorizaciones sobre el dominio público ferroviario.

Euskal Trenbide Sarea desarrolla sus actividades de acuerdo con el Derecho Privado. En todo caso, cuando ejerce potestades administrativas se rige por las normas de Derecho Público aplicables. Además, y en su calidad de Ente Público, le son de aplicación las normas que sobre la materia elaboren tanto el Parlamento como el Gobierno Vasco. En lo relativo a la información económico financiera, el Ente viene obligado a presentar al Gobierno Vasco las Cuentas Anuales elaboradas de acuerdo al Plan General de Contabilidad, procediendo el Consejo de Administración a la formulación de la liquidación de cuentas, conforme se establece en el artículo 10.c de la Ley 6/2004, de constitución del Ente.

Dada la actividad a la que se dedica el Ente, éste no tiene responsabilidades, gastos, activos, provisiones o contingencias de naturaleza medioambiental que pudieran ser significativos en relación con el Patrimonio, la Situación Financiera y los Resultados obtenidos durante el ejercicio. Por este motivo no se incluyen desgloses específicos respecto a información de cuestiones ambientales en la presente memoria de las Cuentas Anuales.

Adscripción de las Infraestructuras Ferroviarias

El 1 de agosto de 2006 el Gobierno Vasco completó el proceso de separación entre la gestión de la infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios de transporte ferroviario, asumiendo Euskal Trenbide Sarea la conservación, administración y gestión de las infraestructuras de transporte ferroviario de las líneas operadas por la Sociedad Pública Eusko Trenbideak. Dicha operación se instrumentalizó en el Decreto 118/2006 por el que el Gobierno Vasco adscribió a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes.

Adscripción de activos

En desarrollo del objeto social de Euskal Trenbide Sarea, mediante el Decreto 118/2006, de 6 de junio, el Ente Público recibió los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias hasta ese momento adscritos a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A., mediante la siguiente operación: dicha Sociedad los traspasa al Accionista Único, la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, mediante devolución de aportaciones, y ésta los asigna al Ente en régimen de adscripción, conservando la Comunidad Autónoma de Euskadi la propiedad de los mismos.

Asimismo, asigna en régimen de adscripción a ETS los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas de ferrocarril transferidas por Decreto 2488/1978 y Ley Orgánica 3/1979, así como la línea Zumarraga

– Zumaia y la línea A del tranvía de Bilbao.

En el Balance de Situación únicamente figuran los activos traspasados de Eusko Trenbideak a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, mediante devolución de aportaciones, y asignados a ETS en régimen de adscripción.

El Valor Neto Contable de dichos activos al cierre del ejercicio 2005, de acuerdo con el Anexo I del Decreto 118/2006 asciende a 221.012.899 Euros.

En ese importe se incluían activos de la línea ferroviaria Elorrieta – Plentzia, traspasada en 1995 a Metro Bilbao, así como otra serie de activos que se entendía eran inexistentes. Por ello, antes del 31 de diciembre de 2006, ETS realizó un análisis y depuración de los activos adscritos. Los criterios utilizados para la depuración de los activos fueron los siguientes:

- análisis de su naturaleza: la consideración o no de un activo de acuerdo a criterios contables de inversión - gasto, basado en Normas NIC. (No obstante, la aplicación de este criterio no tiene incidencia respecto a las Normas Contables derivadas del Plan General de Contabilidad aplicable al Ente)
- análisis de su estado real: la existencia real o no de un activo (activos desaparecidos, en desuso, obsoletos,...)

De este análisis y depuración, se deduce una corrección a la baja del Valor Neto Contable de los activos traspasados de 16.081.653 Euros, por lo que el Valor Neto Contable de los mismos se fijó en **204.931.246 Euros**. Esta adscripción de activos tuvo su contrapartida en el Fondo Social del Ente por importe de 204.931.246 Euros.

Asimismo, Eusko Trenbideak, S.A. traspasó a ETS activos por valor de **20.388.517 Euros** correspondientes a adiciones efectuadas entre enero y julio de 2006 a los activos en curso existentes a diciembre de 2005, y a nuevos activos incorporados en dicho período. Estos Activos Fijos fueron abonados a EuskoTren.

En lo relativo a la adscripción de activos, si bien los bienes aportados son titularidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, al haber sido aportados un conjunto de bienes patrimoniales susceptibles de constituir una unidad económica autónoma determinante de una explotación económica, es decir, un conjunto capaz de funcionar por sus propios medios y atendiendo a la naturaleza de los bienes recibidos y el fondo económico de la operación, asimilable a una rama de actividad, el Ente procedió a registrar los bienes recibidos en los correspondientes epígrafes de inmovilizaciones inmateriales o materiales en función de su naturaleza.

Al objeto de conocer la totalidad de los bienes que componen la actividad ferroviaria transferida y cuya gestión es responsabilidad del Ente, se ha llevado a cabo la realización de unos proyectos encomendados a expertos independientes cuyo objeto principal ha sido la recopilación de los datos relativos a la infraestructura ferroviaria y su volcado en bases de datos con soporte geográfico, al objeto de disponer de un sistema de información de gestión que permita tener información actualizada de los bienes existentes. No obstante, el valor neto contable de estos bienes al 31 de diciembre de 2012 asciende a **130.373.690 euros**. En 2011 el valor era de 139.074.810 euros.

En el ejercicio 2011, el Gobierno Vasco adscribió a ETS dos edificios nuevos. Se trata de las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente de Bilbao, conocido con el nombre de “Edificio de Albia” por 3.460.005 euros, y el edificio I.E.S. de Martutene en Donostia por 693.983 euros (Nota 10).

Actividad de ETS

Desde el 1 de agosto de 2006, ETS asume la conservación, administración y gestión de las infraestructuras de transporte ferroviario de las

líneas que le han sido adscritas, así como la construcción de nuevas líneas ferroviarias y la cooperación técnica con el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, completándose así las actividades previstas en su objeto social.

Euskal Trenbide Sarea así mismo asume la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y la gestión de todos los bienes que integren su infraestructura. A este respecto, el 26 de diciembre de 2008 se suscribió un Convenio entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y ETS que establece los términos de financiación y construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao y su integración en el sistema existente.

En resumen, las funciones de ETS son las siguientes:

- elaboración de proyectos técnicos y obras de construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias de la Red Propia de ETS
- elaboración de proyectos técnicos y dirección de las obras de construcción de otras infraestructuras ferroviarias que le sean encomendadas por el Gobierno Vasco (Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, Metro de Bilbao, ...)
- administración de las infraestructuras ferroviarias propias y aquellas que le sean encomendadas, que comprenderá:
 - o su explotación, mediante el cobro del correspondiente canon
 - o su mantenimiento y conservación
 - o la gestión de los sistemas de seguridad y regulación del tráfico

Las actividades de Euskal Trenbide Sarea se han enmarcado dentro de lo dispuesto en el Plan Estratégico 2007 – 2012, y con la misión de desarrollar un Sistema Ferroviario Vasco bajo criterios de calidad, seguridad, eficiencia económica y sostenibilidad.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Todas las cifras de estas Cuentas Anuales se hallan expresadas en Euros sin decimales. Las notas 1 a 21 descritas en la presente Memoria forman parte integrante del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios de Patrimonio Neto y el Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2012.

a) Imagen Fiel

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables del Ente y se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y las modificaciones introducidas por el R.D. 1159/2010, de 17 de septiembre y la Orden EHA/733/2010, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Ente y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

b) Principios contables no obligatorios aplicados

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Los Administradores han formulado estas Cuentas Anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas Cuentas Anuales. No existe ningún principio contable, que siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

c) Estimaciones realizadas

En la elaboración de las Cuentas Anuales adjuntas se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Ente para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos gastos y compromisos que figuran registrados en ellas.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2012, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva. A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

Vidas útiles del inmovilizado material.

La dirección del Ente determina las vidas útiles estimadas y los correspondientes cargos por amortización para su inmovilizado. Esto podría cambiar como consecuencia, por ejemplo, de innovaciones técnicas y acciones en respuesta a ciclos del sector severos. La dirección incrementará el cargo por amortización cuando las vidas útiles sean inferiores a las vidas estimadas anteriormente o amortizará o eliminará activos obsoletos técnicamente o que se hayan abandonado.

d) Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada en las correspondientes notas de la memoria.

e) Corrección de errores

En la elaboración de las Cuentas Anuales adjuntas no se ha detectado ningún error significativo que haya supuesto la re-expresión de los importes incluidos en las Cuentas Anuales del ejercicio 2011.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2012 es la de aplicar las pérdidas del ejercicio a la cuenta Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2011 fue aplicado a la cuenta de Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

a) Inmovilizado

Inmovilizado Intangible

El Inmovilizado Intangible se halla valorado a valor de aportación (Nota 1) o precio de adquisición. El Ente registra los gastos de investigación como gastos en el ejercicio, salvo que se cumplan las siguientes condiciones:

- estar específicamente individualizados por proyectos y su coste claramente establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo
- tener motivos fundados de éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del proyecto en el contexto de su actividad.

De igual forma, los gastos de desarrollo cuando se cumplen las condiciones anteriores se reconocen como activos. Ambos conceptos se amortizan linealmente en un periodo de entre 3 y 5 años.

Los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas de ordenador, incluidos los costes de desarrollo de las páginas web, se incluyen como aplicaciones informáticas. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza aplicando el método lineal durante un periodo de 4 años.

Inmovilizado Material

El Inmovilizado Material se halla valorado a valor de aportación (Nota 1) o precio de adquisición. Los costes de renovación, ampliación o mejora de los bienes de inmovilizado material son incorporados al activo, como mayor valor del bien, exclusivamente cuando suponen un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil. Los gastos de conservación y mantenimiento se cargan a la cuenta de explotación del ejercicio en que se incurren.

La amortización se calcula siguiendo el método lineal, con excepción de los terrenos que no se amortizan, de acuerdo a la siguiente estimación de vidas útiles:

Elementos	Vida Útil (años)
Construcciones	
· Explanaciones, obras de fábrica	50
· Estaciones, apeaderos, talleres, ...	33
· Superestructura	16
Maquinaria	10
Utillaje	10
Otras Instalaciones	6 – 10
Mobiliario y Equipos	6 – 10
Equipos Informáticos	4
Elementos de Transporte	
· vehículos	5
· furgonetas	7
· vagón socorro	16
· automotores, tolvas	25
Otro Inmovilizado	
· cuartos técnicos, videovigilancia	10
· telemandos	16
· línea aérea, señalización	20
· catenaria	50

El valor residual y la vida útil de los activos se revisa, ajustándose si fuese necesario, en la fecha de cada balance.

Cuando el valor contable de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de inmovilizado material se calculan comparando los ingresos obtenidos por la venta con el valor contable y se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los activos del Inmovilizado en curso correspondientes a construcciones se traspasan a su epígrafe correspondiente y se comienzan a amortizar en el momento en que se suscribe el Acta de Recepción de las Obras y la liquidación de las mismas, que no difiere significativamente de su puesta en marcha. Los Administradores del Ente consideran que este hecho no tiene un impacto significativo sobre la imagen fiel del Balance y la Cuenta de Resultados del mismo.

Deterioro del inmovilizado

Siempre que existieran indicios de pérdida de valor, el Ente procedería a estimar mediante el denominado “Test de deterioro” la posible existencia de pérdidas que redujesen el valor recuperable de dichos activos a un importe inferior al de su valor en libros. No obstante lo anterior, habida cuenta de la naturaleza del Ente y su pertenencia a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, de quien presenta una dependencia plena para el normal desarrollo y continuidad de su actividad, y de quien percibe las subvenciones al objeto de sufragar los déficits a incurrir, la recuperación de los activos ha de ser evaluada en dicho contexto. Los Administradores consideran que dado que no existen dudas de las futuras aportaciones del Gobierno Vasco en el desarrollo de la actividad del Ente, a la fecha no existen indicios de pérdida de valor de los activos.

Serán considerados como “Activos no generadores de flujos de efectivo” aquellos activos dedicados a una actividad que no genera para el Ente un rendimiento económico, sino flujos económicos sociales o de utilidad pública. Se contabilizará una pérdida por deterioro en un activo no generador de flujos de efectivo si su valor contable supera a su importe recuperable en la fecha de determinación del mismo, entendiéndose por éste el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. Salvo mejor evidencia, el mencionado valor en uso de un activo no generador de efectivo se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado.

En caso de tener que reconocer una pérdida por deterioro de dichos activos, reducirá proporcionalmente el valor contable de los mismos hasta el límite del mayor valor entre los siguientes: su valor razonable menos los costes de venta, su coste de reposición depreciado y cero.

Las correcciones valorativas por deterioro de los activos no generadores de flujos de efectivo, así como su reversión cuando las causas que la motivaron hubieran dejado de existir, se reconocerán como un gasto o un ingreso, respectivamente, en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. La reversión del deterioro tendrá como límite el valor contable del activo que estaría reconocido en la fecha de reversión si no hubiese registrado el deterioro de valor.

b) Inversiones inmobiliarias

Dentro del Inmovilizado Material se registran determinados activos que actualmente se explotan mediante su arrendamiento. El Ente en la actualidad no los tiene clasificados como inversiones inmobiliarias en el Balance de Situación al corresponderse, a 31 de diciembre de 2012 y 2011, con activos provenientes de la adscripción indicada en la Nota 1 y no disponerse del detalle del valor neto contable

con fiabilidad. No obstante, en la Nota 7 se detalla los rendimientos obtenidos de los mismos.

c) Arrendamientos

La totalidad de los arrendamientos del Ente son operativos. Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en el que se devengan. Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo se tratará como un cobro o pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo de arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

Cuando el Ente actúa como arrendador los ingresos y gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

d) Instrumentos financieros

d.1)- Activos financieros

Los activos financieros que posee el Ente se clasifican en las siguientes categorías:

- Partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.

Al menos al cierre del ejercicio el Ente realiza un test de deterioro para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es

inferior a su valor en libros. Cuando se produce, el registro de este deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En particular, y respecto a las correcciones valorativas relativas a los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, el criterio utilizado por el Ente para calcular las correspondientes correcciones valorativas, si las hubiera, es realizar un análisis de la situación específica de sus cuentas por cobrar, provisionando aquellas sobre las que se hayan podido sufrir demoras derivadas de determinados cambios y que puedan llegar a suponer algún quebranto.

- Aportaciones fundacionales en empresas públicas (Nota 8)

Los activos financieros se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

Las partidas a cobrar se valoran por su coste amortizado actualizando financieramente aquellas cuentas a cobrar con vencimiento superior a un año.

d.2)- Pasivos financieros

Son pasivos financieros aquellos débitos y partidas a pagar que tiene el Ente y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o también aquellos que sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

El Ente da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

Los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas procedentes de derechos y obligaciones para la Sociedad derivados de subvenciones concedidas, créditos o débitos con Organismos de la Seguridad Social o activos y pasivos fiscales tanto corrientes como no corrientes, si bien suponen un derecho de cobro o una obligación de pago, no derivan una relación contractual, sino que tienen su origen en un requerimiento legal o en actividades de fomento por parte de las Administraciones Públicas, por lo que no se consideran activos o pasivos financieros.

e) Clasificación de Cuentas

Se clasifican como corrientes los créditos y deudas cuyo plazo previsto para el vencimiento, enajenación o realización del activo o cancelación de la deuda en el ciclo normal de explotación sea, en general, inferior a doce meses y no corrientes los vencimientos superiores.

f) Subvenciones

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención. Las subvenciones no reintegrables recibidas de los socios para compensación de pérdidas se registran directamente en fondos propios.

A estos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subven-

ción, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de que se cobrará.

Las subvenciones de carácter monetario se valoran por el valor razonable del importe concedido y las subvenciones no monetarias por el valor razonable del bien recibido, referidos ambos valores al momento de su reconocimiento.

Las subvenciones no reintegrables relacionadas con la adquisición de inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los correspondientes activos o, en su caso, cuando se produzca su enajenación, corrección valorativa por deterioro o baja en balance. Por su parte, las subvenciones no reintegrables relacionadas con gastos específicos se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el mismo ejercicio en que se devengan los correspondientes gastos y las concedidas para compensar déficit de explotación en el ejercicio en que se conceden, salvo cuando se destinan a compensar déficit de explotación de ejercicios futuros, en cuyo caso se imputan en dichos ejercicios.

Las Subvenciones de Explotación recibidas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, habida cuenta que se trata de transferencias para financiar actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de la actividad de interés público o general asociada con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio del que se incurren los gastos relacionados.

Las Subvenciones de Capital concedidas por la Comunidad Autónoma de Euskadi para financiar inversiones se contabilizan como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocerán en la cuenta de pérdidas y ganancias como ingresos en proporción a la dotación a la amortización efectuada en ese periodo para

las inversiones a las que ha sido destinada.

Asimismo, las Subvenciones de Capital recibidas de Otras Administraciones Públicas para financiar inversiones específicas se imputarán como ingreso directamente al patrimonio neto y se reconocerán en la cuenta de pérdidas y ganancias como ingresos en proporción a la dotación a la amortización efectuada en ese periodo para la inversión a la que ha sido destinada.

g) Provisiones y contingencias

Los Administradores del Ente en la formulación de las Cuentas Anuales diferencian entre:

- a) Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y/o momento de cancelación.
- b) Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle de los mismos en la memoria.

Las Cuentas Anuales recogen todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que lo contrario. Los pasivos contingentes no se reconocen en las Cuentas Anuales, sino que se informa sobre los mismos en las notas de la memoria, en la medida en que no sean considerados como remotos. Las provisiones se valoran de acuerdo con la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias. Su dotación se

efectúa al nacimiento de la responsabilidad o de la obligación. El resto de provisiones para riesgos y gastos se dotan con cargo al epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias según la naturaleza del riesgo u obligación a cubrir.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se van devengando. Las provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, con un efecto financiero no significativo no se descuentan.

h) Obligaciones laborales

De acuerdo con la reglamentación laboral vigente, el Ente Público está obligado al pago de indemnizaciones a aquellos empleados con los que, bajo ciertas condiciones, rescinda sus relaciones laborales.

Por otra parte, y según el Convenio vigente, el Ente tiene el compromiso de abonar una compensación económica de 175 mensualidades de antigüedad al personal que opte por jubilarse anticipadamente al cumplir 60 años. Para las personas que opten por jubilarse anticipadamente entre los 60 y 64 años, la indemnización equivale al producto de la antigüedad mensual por el número de meses que resten hasta cumplir los 64, edad de jubilación forzosa sin derecho a indemnización. Atendiendo al hecho del carácter excepcional de que un empleado o empleada se acoja a esta posibilidad, el Ente estima que no se devenga importe alguno por este concepto y, por tanto, no se requiere registrar provisión al respecto.

No obstante, en base a la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, el Ente tiene suscrita una póliza

de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de actualización, garantiza el ejercicio de este derecho. Dichas primas, así como los movimientos producidos en las mismas, se registran en la cuenta Depósitos y Fianzas Constituidos a largo plazo por los importes efectivamente entregados. De acuerdo a la póliza suscrita, el Ente tendrá derecho a percibir el retorno de las primas abonadas más los intereses devengados correspondientes a aquellos trabajadores para los que transcurrido el plazo fijado no se hubieran acogido al beneficio citado. A 31 de diciembre de 2012 y según la mencionada normativa sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, la prima acoge a 2 trabajadores de la plantilla de Euskal Trenbide Sarea (a 31 de diciembre de 2011 había 4 trabajadores).

Asimismo, y de acuerdo con el Convenio Colectivo, a medida que los trabajadores alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de Permanencia. Al cierre de cada ejercicio se calcula esta provisión en función de los años de servicio de los trabajadores que poseen este derecho, contabilizando como gasto el importe devengado en cada ejercicio.

El detalle del movimiento de las provisiones por obligaciones laborales se observa en la Nota 12.a de las presentes notas explicativas.

i) Impuesto sobre Beneficios

El gasto por impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que el Ente satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el

beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles. Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que el Ente vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en patrimonio neto, si bien el Ente no ha considerado el registro del impuesto diferido asociado a las subvenciones de capital no reintegrables percibidas en el ejercicio al entender que habida cuenta de su naturaleza no se van a poner de manifiesto importes a pagar en el futuro en relación con el Impuesto sobre Sociedades.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

j) Ingresos y Gastos

Los ingresos y gastos del Ente se imputan en el momento del devengo, con independencia del momento en que se produzcan los correspondientes cobros o pagos.

En lo relativo a las encomiendas recibidas por el Ente por parte del Gobierno Vasco con el objeto de ejecutar, seguir y controlar proyectos de infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi (entendidas como proyectos anuales con independencia de que la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco comprometa la realización de trabajos en varios ejercicios), el Ente sigue el criterio, de conformidad con el Gobierno Vasco, de registrar los ingresos en función de la estimación de los costes incurridos en los trabajos encomendados, que incluye asimismo un reparto de los gastos generales en función de los costes de las encomiendas.

k) Medio Ambiente

La Política del Ente lleva a imputar en el momento del devengo los gastos correspondientes al Sistema de Gestión de Calidad y Medio Ambiente.

l) Transacciones con vinculadas

El Ente realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado, por lo que los Administradores del Ente consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro. El Ente realiza transacciones con partes relacionadas sobre bases acordadas entre las partes en los correspondientes contratos.

m) Estado de flujos de efectivo

En el estado de flujos de efectivo, preparado de acuerdo con el método indirecto, se utilizan las siguientes expresiones en los siguientes sentidos:

- Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo de gran liquidez y sin riesgo significativo de alteraciones en su valor.
- Actividades de explotación: actividades típicas del Ente, así como otras actividades que no pueden ser calificadas de inversión o de financiación.
- Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado intangible durante los años 2011 y 2012.

2012

COSTE					
	01-01-2012	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2012
Aplicaciones Informáticas	2.824.307	162.833	0	340.493	3.327.633
Desarrollo	12.373.954	126.000	0	147.880	12.647.834
Anticipo Inmovilizado Int.	465.201	111.196	0	(383.201)	193.196
TOTAL	15.663.462	400.029	0	105.172	16.168.663
AMORTIZACIÓN ACUMULADA					
	01-01-2012	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2012
Aplicaciones Informáticas	1.263.949	557.084	0	0	1.821.033
Desarrollo	10.714.955	878.361	0	0	11.593.316
TOTAL	11.978.904	1.435.445	0	0	13.414.349
VALOR NETO CONTABLE					
	01-01-2012	31-12-2012			
Aplicaciones Informáticas	1.560.358	1.506.600			
Desarrollo	1.658.999	1.054.518			
Anticipo Inmovilizado Int.	465.201	193.196			
TOTAL	3.684.558	2.754.314			

2011

COSTE					
	01-01-2011	Adiciones	Bajas	Trasposos	31-12-2011
Aplicaciones Informáticas	2.451.866	73.590	0	298.851	2.824.307
Desarrollo	12.202.203	5.500	0	166.251	12.373.954
Anticipo Inmovilizado Int.	531.726	203.823	(17.995)	(252.353)	465.201
TOTAL	15.185.795	282.913	(17.995)	212.749	15.663.462

AMORTIZACIÓN ACUMULADA					
	01-01-2011	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-2011
Aplicaciones Informáticas	763.244	500.705	0	0	1.263.949
Desarrollo	9.564.710	1.150.245	0	0	10.714.955
TOTAL	10.327.954	1.650.950	0	0	11.978.904

VALOR NETO CONTABLE		
	01-01-2011	31-12-2011
Aplicaciones Informáticas	1.688.622	1.560.358
Desarrollo	2.637.493	1.658.999
Anticipo Inmovilizado Int.	531.726	465.201
TOTAL	4.857.841	3.684.558

Dentro del inmovilizado intangible, existe inmovilizado totalmente amortizado cuyos importes a ascendían a:

- 31 de diciembre de 2011: 9.908.016 euros.
- 31 de diciembre de 2012: 10.611.316 euros.

Las principales inversiones del ejercicio 2012 en el Inmovilizado Intangible son:

- Aplicaciones Informáticas: actualización del software del Control de Tráfico Centralizado TC de los Puestos de Mando, desarrollo de una aplicación de Gestión de Incidencias Ferroviarias así como diversas licencias de uso de software.
- Desarrollo: elaboración de los mapas acústicos correspondientes a las líneas ferroviarias titularidad del Ente.

Existen a 31 de diciembre de 2012 una serie de compromisos de adquisición de Inmovilizado Intangible por importes de 189.832 euros.

Activo	Adjudicatario	Finalizac. Prevista	Pendiente a 31.12.2012
Desarrollo Aplicación Gestión Incidencias	Indra Sistemas, S.A.	2013	88.825
Redacción plan accesibilidad estaciones	Lantec Estudios y Proyectos, SL	2013	83.000
Proyecto Detalle Back-up Fibra Óptica		2013	16.763
Análisis y diseño de Gestión Documental		2013	1.244
TOTAL			189.832

A 31 de diciembre de 2011 los compromisos pendientes ascendían a 16.763 euros.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado material durante los años 2011 y 2012.

2012

COSTE					
	01-01-2012	Adiciones	Bajas	Trasposos	31-12-2012
Terrenos y Construcciones	177.372.382	106.771	0	28.664.390	206.143.543
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.672.012	0	0	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	22.031.405	497.452	(18.752)	5.049.641	27.559.746
Otro Inmovilizado	94.298.490	109.139	(5.862)	124.738	94.526.505
Inmovilizado en Curso	570.257.678	99.201.405		(33.943.941)	635.515.142
TOTAL	873.631.967	99.914.767	(24.614)	(105.172)	973.416.948
AMORTIZACIÓN ACUMULADA					
	01-01-2012	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-2012
Terrenos y Construcciones	62.955.135	5.214.443			68.169.578
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.235.921	100.058			9.335.979
Otras Inst., utillaje y mobil.	7.325.761	2.571.242	(18.752)		9.878.251
Otro Inmovilizado	68.565.819	4.353.627	(5.208)		72.914.238
TOTAL	148.082.636	12.239.370	(23.960)	0	160.298.046

VALOR NETO CONTABLE		
	01-01-2012	31-12-2012
Terrenos y Construcciones	114.417.247	137.973.965
Inst. Técnicas y Maquinaria	436.091	336.033
Otras Inst., utillaje y mobil.	14.705.644	17.681.495
Otro Inmovilizado	25.732.671	21.612.267
Inmovilizado en Curso	570.257.678	635.515.142
TOTAL	725.549.331	813.118.902

2011

COSTE						
	01/01/11	Adiciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31/12/11
Terrenos y Construcciones	166.995.271	302.602	1.225.645	0	8.848.864	177.372.382
Inst. Técnicas y Maquinaria	10.461.037	0	0	(789.025)	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	20.668.956	191.174	0	(3.090)	1.174.365	22.031.405
Otro Inmovilizado	94.084.055	245.335	0	(30.900)	0	94.298.490
Inmovilizado en Curso	388.495.499	188.543.247	3.460.005	(5.095)	(10.235.978)	570.257.678
TOTAL	680.704.818	189.282.358	4.685.650	(828.110)	(212.749)	873.631.967

AMORTIZACIÓN ACUMULADA						
	01/01/11	Dotaciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31/12/11
Terrenos y Construcciones	57.337.495	5.030.990	531.662	0	54.988	62.955.135
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.895.379	129.403	0	(788.861)	0	9.235.921
Otras Inst., utillaje y mobil.	4.871.917	2.511.922	0	(3.090)	(54.988)	7.325.761
Otro Inmovilizado	63.654.916	4.935.566	0	(24.663)	0	68.565.819
TOTAL	135.759.707	12.607.881	531.662	(816.614)	0	148.082.636

VALOR NETO CONTABLE		
	01/01/11	31/12/11
Terrenos y Construcciones	109.657.776	114.417.247
Inst. Técnicas y Maquinaria	565.658	436.091
Otras Inst., utillaje y mobil.	15.797.039	14.705.644
Otro Inmovilizado	30.429.139	25.732.671
Inmovilizado en Curso	388.495.499	570.257.678
TOTAL	544.945.111	725.549.331

El apartado de *Adscripciones* en el ejercicio 2011 recogió las realizadas por el Gobierno Vasco a ETS, teniendo como contrapartida de las mismas el incremento del Fondo Social, tal y como se detalla en la Nota 10.

Existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados y que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2011: 50.023.130 euros, de los que 13.102.239 corresponden a Construcciones

- 31 de diciembre de 2012: 62.423.770 euros, de los que 15.552.087 corresponden a Construcciones.

El epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* incluye las principales adiciones del ejercicio que se corresponden con las obras relacionadas con los proyectos Operación Durango, Línea 3 del Metro de Bilbao, Desdoblamiento Loiola-Herrera, y otras operaciones de desdoblamiento y mejora de la línea Bilbao-Donostia en el entorno de Gipuzkoa y los Talleres y Cocheras Araso.

El Ente ha recibido en el ejercicio 2012 subvenciones de capital por importe de 90.006.638 euros (Nota 11) destinados a financiar las inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2011 el Ente recibió subvenciones de capital por importe de 168.170.162 Euros.

A 31 de diciembre de 2012 y 2011, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2012, en opinión de los Administradores, la cobertura de seguro contratado cubre el valor neto contable del inmovilizado material.

Asimismo, existen a 31 de diciembre de 2012 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material, por importe de 218.488.806 euros. Se detallan a continuación:

Activo	Adjudicatario	Finalizac. Prevista	Pendiente a 31.12.2012
Construcción Lugaritz-Concha	U.T.E. Metro Lugaritz	2015	40.488.053
Obra Civil Línea 3- Etxebarri-Txurdinaga	U.T.E. Línea 3	2015	34.712.572
Construcción Herrera-Altza	U.T.E. Metro Altza	2015	34.386.164
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2015	20.603.762
Obra Civil Línea 3 - Uribarri	U.T.E. Metro Uribarri	2013	12.615.280
Obra Desdoblamiento Amaña-Ardantza	U.T.E. Amaña-Ardanza	2014	12.523.577
Obra Civil Línea 3 -Etxebarri-Txurdinaga Comp 1	U.T.E. Línea 3	2014	7.428.747
Obra Civil Línea 3 - Txurdinaga-Casco Viejo	U.T.E. Metro Txurdinaga	2013	6.952.985
Construcción Loiola-Herrera	U.T.E. Loiola-Herrera	2014	6.637.069
Edificio y Urbanización Lebario	U.T.E. Lebario Talleres	2013	4.630.574
Construcción Túnel Artxanda	Construcciones Murias, S.A.	2014	4.564.457
Obra Civil Línea 3- Estación Matiko	U.T.E. Estación de Matiko	2013	4.507.547
Obra Civil Línea 3 - Uribarri Complem. 2	U.T.E. Metro Uribarri	2013	3.294.416
Obra Civil Línea 3 - San Antonio Etxebarri	U.T.E. Etxebarri	2013	2.629.401
D.O. Etxebarri - Casco Viejo 3	U.T.E. Idom - Geoconsult	2015	2.364.295
Desdoblamiento Euba-lurreta	U.T.E. Euba-lurreta	2013	1.839.418
Construcción talleres y cocheras Lebario - Compl. 1	U.T.E. Sasiko	2013	1.743.819
Desdoblamiento Traña-Lebario	U.T.E. Lebario	2013	1.710.649
Obra Civil Línea 3 -Etxebarri - Comp 1	U.T.E. Etxebarri	2013	1.663.694
D.O. Metro Donostialde Fase II	Metro Donosti UTE	2015	1.630.069
Comunicaciones definitivas Amorebieta-Berriz	Revenga Ingenieros, S.A.	2013	1.294.617
Cosntrucción Loiola-Herrera.- Complem 2	U.T.E. Loiola-Herrera	2013	1.183.191
D.O. Ermua - Amaña-Ardantza	U.T.E. Ermua-Eibar	2015	1.113.537
Otras Inversiones importe inferior a 1.000.000			7.970.913
TOTAL			218.488.806

Los compromisos del ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2011 ascendían a 129.492.807 Euros.

Los mencionados compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material están soportados por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos aprobados de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Nota 15).

La mayor parte de los elementos del inmovilizado del Ente deben ser considerados como “Activos no generadores de flujos de efectivo” de acuerdo con la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban las normas sobre determinados aspectos contables de las empresas públicas. Concretamente, dichos activos están dedicados a una actividad que consiste en la prestación de un servicio público de interés general, percibiendo como contraprestación un precio reducido en relación con el que se pudiera determinar con parámetros comerciales.

A efectos de determinar el posible deterioro de dichos activos, el Ente ha seguido el criterio de comparar su valor contable con el valor recuperable de los mismos, entendido éste como su coste de reposición depreciado. En cualquier caso, de acuerdo con las estimaciones del Ente, el coste de reposición depreciado de los Activos no generadores de Flujos de Efectivo al término del ejercicio es superior al valor contable de los elementos.

7. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

En lo relativo a la adscripción de activos, si bien los bienes aportados son titularidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, el Ente establecerá acciones para gestionar de forma eficiente el patrimonio y obtener rendimientos patrimoniales que contribuyan a la rentabilidad del Ente.

Al cierre del ejercicio, el Ente alquila locales tanto a terceros como a la Sociedad Pública EuskoTren, de la cual obtiene los ingresos por el alquiler de los locales que tiene destinados a oficinas en Atxuri y Amara, saldo que se refleja en el epígrafe “Otros ingresos de explotación – Ingresos accesorios y otros de gestión corriente” de la cuenta de pérdidas y ganancias. También se destinan espacios publicitarios en estaciones y para la colocación de máquinas expendedoras. Del mismo modo el Ente alquila viviendas en las estaciones a personal perteneciente al Ente y alquila terrenos.

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como ingreso de los periodos:

Ingresos	31-12-2012	31-12-2011
Arrendamiento de locales	25.406	22.031
Arrendamiento Máquinas Expendedoras	36.014	35.311
Arrendamiento de Terrenos	3.694	550
Arrendamiento Espacios Publicitarios	152.429	194.839
Arrendamiento de Viviendas	16.448	7.490
Arrendamiento Empresas de Grupo	359.313	350.668
TOTAL	593.304	610.889

Por otra parte, hasta el 30 de septiembre de 2012 ETS desarrolló su actividad en unas oficinas que tenía en régimen de alquiler. A partir de dicha fecha, trasladó su sede social a las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente 8 de Bilbao, conocido con el nombre de “Edificio Albia” y que fue adscrito a ETS en 2011. Así mismo mantiene diferentes acuerdos de alquiler con terceros en materia de locales destinados para garajes y locales destinados a almacén.

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como gasto del ejercicio, incluido en el epígrafe “Otros gastos de explotación – Servicios Exteriores” de la cuenta de pérdidas y ganancias:

Gastos	2012	2011
Arrendamiento de Oficinas	448.993	526.849
Arrendamiento de Garages	76.751	84.871
Arrendamiento de autobuses	26.670	98.369
Otros Arrendamientos	93.077	73.542
TOTAL	645.491	783.631

Las cuotas mínimas a pagar durante los próximos ejercicios están incluidas en la Nota 17.c de ingresos y gastos comprometidos.

8. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

En el ejercicio 2012, Euskal Trenbide Sarea sigue como fundador en la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, con una aportación a la dotación patrimonial realizada en 2006 de 28.500 Euros. Esta aportación figura en el Activo del Balance de Situación adjunto en el epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Instrumentos de patrimonio*. La citada aportación permite al ente disponer de derechos de representación en el patronato de la fundación.

El epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Otros activos financieros* recoge los importes de las cantidades abonadas en relación con el contrato de seguro que garantiza los complementos por jubilación anticipada mencionados en el apartado 4-h de las notas explicativas.

9. ACTIVO CORRIENTE

a) Clientes por prestación de servicios

Los valores razonables de los préstamos y partidas a cobrar no difieren de sus valores contables ya que tienen su vencimiento a corto plazo.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor razonable de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente. El Ente no mantiene ninguna garantía como seguro.

Los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro, dada su naturaleza y la experiencia histórica de cobros, se consideran de alta calidad crediticia y sin riesgos de deterioro alguno.

b) Clientes y Deudores, Empresas del Grupo y asociadas

La composición del saldo de esta partida del Balance es la siguiente:

	2012	2011
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	5.583.698	5.385.036
Gobierno Vasco, provisión de fondos	828.079	728.079
Eusko Trenbideak	5.105.976	2.144.286
TOTAL	11.517.753	8.257.401

El saldo Gobierno Vasco – Provisión de Fondos se corresponde con la cantidad depositada para la realización de las expropiaciones precisas para la ejecución de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, tal y como establece el convenio suscrito entre ETS, Gobierno Vasco y Diputación Foral de Bizkaia. De acuerdo con dicho Convenio, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco expropiará los bienes y derechos precisos para la ejecución de la Línea 3, correspondiendo a la misma la tramitación de los expedientes, incluida la inscripción registral, a nombre de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Euskal Trenbide Sarea tendrá la condición de beneficiaria de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Corresponderá al Gobierno Vasco realizar directamente los ingresos correspondientes a los depósitos previos a la ocupación, indemnizaciones por rápida ocupación, justiprecios o indemnizaciones finales pertinentes, con cargo a los fondos que le sean provistos a tal efecto por Euskal Trenbide Sarea.

Los saldos a cobrar de entidades vinculadas se consideran sin riesgo de cobro alguno.

c) Personal

El saldo de esta partida en el Activo del Balance incluye el anticipo de la paga extra de julio de 2013. La Ley 19/2012 de 28 de diciembre, de medidas dirigidas a racionalizar y reducir el gasto de personal del sector público, señala que “los Entes que componen el Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi adelantarán a los primeros días de los meses de enero y julio de 2013 el abono de las pagas extraordinarias correspondientes a dicho ejer-

cicio a todo el personal a su servicio”. ETS abonó dicho anticipo a su personal por importe de 522.127 euros con fecha de diciembre de 2012.

El resto del saldo corresponde a créditos al personal y otros anticipos.

d) Otros créditos con las Administraciones Públicas

El saldo de esta partida del Activo del Balance corresponde a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de 2012 pendientes de cobro (Nota 16.c), a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2012 y a las Subvenciones de Capital pendientes de percibir al cierre del ejercicio. En el ejercicio 2011, principalmente correspondía al Impuesto sobre el Valor Añadido de pendiente de cobro del 2011, la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2011, así como las subvenciones recibidas pendientes de cobro.

La composición del saldo de esta partida del Balance a 31 de diciembre de 2012 y 2011 es la siguiente:

	2012	2011
Hacienda Pública Deudora por IVA	6.622.924	22.365.036
Hacienda Pública Deudora por retenciones	136.854	121.985
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	6.203.188	37.659.597
TOTAL	12.962.966	60.146.618

En opinión de los Administradores, no existen dudas acerca de la cobrabilidad del saldo deudor correspondiente al IVA, que corresponde a las liquidaciones del periodo 2012.

El saldo de Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones a 31 de diciembre de 2012 se desglosa en la Nota 11.

	2012
Diputación Foral de Bizkaia - Línea 3 de Metro Bilbao	5.300.171
Diputación Foral de Gipuzkoa - Variante Orio	733.811
Diputación Foral de Gipuzkoa - Lasarte-Rekalde	153.540
Ayuntamiento Zarautz - Soterramiento Zarautz	15.666
TOTAL	6.203.188

Los saldos correspondientes a la Diputación Foral de Gipuzkoa y al Ayuntamiento de Zarautz se han percibido entre enero y febrero de 2013.

Respecto al saldo correspondiente a la Diputación Foral de Bizkaia, los Administradores consideran que, en base al Convenio existente así como a las partidas presupuestarias destinadas por este organismo para el ejercicio 2013, los importes pendientes de cobro se liquidarán durante dicho ejercicio.

e) Inversiones Financieras Temporales

El saldo de la partida *Inversiones financieras temporales - Otros activos financieros* corresponde principalmente a las Fianzas constituidas a corto plazo.

f) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre es la siguiente:

	2012	2011
Cuentas Corrientes	5.038.387	15.191.921
Caja	1.459	1.500
TOTAL	5.039.846	15.193.421

Las cuentas corrientes con BBK, Kutxa y Vital han devengado durante el ejercicio 2012 un tipo de interés bruto medio del 0,58% (1,3825% en 2011).

Los Ingresos Financieros de los rendimientos de cuentas corrientes, bonos y pagarés obtenidos durante 2012 ascienden a 60.578 euros y se encuentran recogidos en el epígrafe *Ingresos financieros - Otros intereses e ingresos asimilados* de la cuenta de Pérdidas y Ganancias. En el ejercicio 2011 fueron de 248.962 euros.

No existen restricciones sobre la disponibilidad de los fondos.

10. FONDOS PROPIOS

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2012 asciende a 295.257.389 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi. En 2011 ascendía a 295.257.389 Euros

En el ejercicio 2011 se produjo la adscripción que el Gobierno Vasco hizo a ETS de las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente de Bilbao, conocido con el nombre de “Edificio de Albia” por 3.460.005 euros, y el edificio I.E.S. de Martutene en Donostia por 693.983 euros, a través de las resoluciones de 28 de julio y de 26 de diciembre de 2011, respectivamente. Las adscripciones y la afectación al dominio público se ajustan al vigente Texto Refundido de la Ley de Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre.

ETS registró dichas cesiones por el valor razonable del activo adscrito de acuerdo a la normativa en vigor a la fecha.

11. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2012 y 2011 y su situación a 31 de diciembre de 2012 y 2011.

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2012 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 15.521.778 euros de carácter no reintegrable. Tiene por objeto financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de la actividad de interés general asociada a la gestión de las infraestructuras ferroviarias, habiéndose imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio al haberse incurrido los gastos correspondientes, en el epígrafe *Otros ingresos de explotación – Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio*. No existe ningún compromiso de devolución por parte del Ente a 31 de Diciembre de 2012 ni a la fecha de formulación de cuentas.

Al igual que en el ejercicio 2012, en 2011, ETS recibió una Subvención de Explotación de 15.563.955 Euros, e igualmente, fue imputada en su totalidad a resultados.

b) Subvenciones de Capital

Las Subvenciones de Capital que recibe el Ente para financiar sus inversiones y proyectos provienen del Gobierno Vasco y de otras Administraciones tal y como desglosamos:

		SALDO	
SALDO A 1 DE ENERO DE 2011		347.102.360	
MOVIMIENTOS 2011			
Subvención Capital - Gobierno Vasco	142.263.600		
Subvención Capital - Otras Administraciones	25.906.562		
Traspasadas al resultado del ejercicio	-3.667.293		
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2011		511.605.229	Pendiente de desembolso a 31-12-2012 (Nota 9c)
MOVIMIENTOS 2012			
Subvenciones Capital - Gobierno Vasco	74.665.052	0	
Subvenciones Capital - Diputación Foral de Gipuzkoa	2.869.542	887.351	
Subvenciones Capital - Diputación Foral de Bizkaia	11.944.585	5.300.171	
Subvenciones Capital - EuskoTren	507.255	0	
Subvenciones Capital - Diputación Foral Araba	-607.408	0	
Subvenciones Capital - Ayuntamiento de Zarautz	175.645	15.666	
Subvenciones Capital - Ura	251.967	0	
Subvenciones Capital - Ayuntamiento de Eibar	200.000	0	
Traspasadas al resultado del ejercicio	-4.056.628	0	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2012		597.555.239	6.203.188

El importe traspasado al resultado se encuentra registrado en el epígrafe *Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras* de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las Subvenciones recibidas tienen carácter de no reintegrables.

Como se recoge en la Nota 9.c, a 31 de diciembre de 2012 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 6.203.188 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Otros Créditos con las Administraciones Públicas*. A 31 de diciembre de 2011 se hallaban pendientes de recibir 37.659.597 euros.

Las citadas obras se encuentran soportadas por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Durante el ejercicio 2012 el Ente ha percibido de otras instituciones, subvenciones relacionadas con convenios de colaboración, que principalmente se resumen a continuación:

1. Diputación Foral de Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto la construcción de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, siendo la financiación aportada por la Diputación Foral de Bizkaia del 50%.
2. Diputación Foral de Gipuzkoa: acuerdo que contempla la supresión del paso a nivel de la línea de ferrocarril Bilbao – Donostia mediante la construcción de la variante ferroviaria de Orio. La Diputación Foral de Gipuzkoa financia la obra en un 43,83%.
3. Diputación Foral de Gipuzkoa: acuerdo que contempla la ejecución de las obras de desdoblamiento de infraestructura ferroviaria en el tramo Añorga-Rekalde, financiando las actividades en un 22,66%.
4. Agencia Vasca del Agua: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar las actividades precisas para la construcción del nuevo puente sobre el río Nervión en el PK 4/901 de la línea Bilbao-Donostia. La Agencia Vasca del Agua ha financiado la obra en un 50%.
5. Ayuntamiento de Zarautz: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar conjuntamente la redacción del documento referente al Estudio Informativo que analiza el soterramiento de las infraestructuras ferroviarias que actualmente transcurren por el término municipal de Zarautz. El Ayuntamiento financia el 25%.
6. EuskoTren: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar a partes iguales la implantación de la nueva señalética de “metro donostialdea” en diversas estaciones de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia.

Así mismo, durante el ejercicio 2012 se ha regularizado la parte pendiente de cobro en relación a la aportación de la Diputación Foral de Álava en relación a la financiación de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz, tramo de Abetxuko, de acuerdo a la no aprobación por las Juntas Generales de Álava del acuerdo de financiación que sustenta dicha obra, junto con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y Gobierno Vasco, con un porcentaje de la financiación del 17,5%. La obra civil de dicha ampliación se ha concluido a finales del ejercicio 2012.

12. PROVISIONES A LARGO PLAZO**a) Obligaciones por prestaciones l/p al personal**

El movimiento de este epígrafe del Balance ha sido el siguiente (Nota 4.i):

Ejercicio 2012	Saldo	Dotación	Aplicación	Saldo
	a 01-01-2012	Ejercicio	Provisiones	a 31-12-2012
Indemnizaciones	19.180	0	0	19.180
Premio Permanencia	346.950	19.496	-38.429	328.017
TOTAL	366.130	19.496	-38.429	347.197

Ejercicio 2011	Saldo	Dotación	Aplicación	Saldo
	a 01-01-2012	Ejercicio	Provisiones	a 31-12-2012
Indemnizaciones	20.200	0	-1.020	19.180
Premio Permanencia	334.492	22.502	-10.044	346.950
TOTAL	354.692	22.502	-11.064	366.130

De conformidad con el Decreto 130/1989, por el que se regula el estatuto de personal de los directivos de los Entes Públicos de Derecho Privado y las Sociedades Públicas, en su artículo 8 es preciso abonar indemnizaciones por cese de los mismos. En este epígrafe se recoge una provisión por este concepto por importe de 19.180 euros.

Durante los ejercicios 2012 y 2011 no se han abonado indemnizaciones por este concepto.

b) Otras provisiones

A 31 de diciembre de 2012 existe una reclamación presentada por una UTE adjudicataria de una de las obras que está promoviendo Euskal Trenbide Sarea, concretamente, la ejecución de obras de la Variante Orio del Ferrocarril Bilbao-Donostia, por los daños y perjuicios económicos ocasionados por la suspensión temporal parcial de las obras. La provisión de 1.900.000 euros recoge la mejor estimación del valor de dichos daños.

13. PASIVO CORRIENTE**a) Otros pasivos financieros**

En esta partida del pasivo del Balance se recogen las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de Inmovilizado, así como fianzas recibidas a corto plazo. El detalle a 31 de Diciembre de 2012 es el siguiente:

PROVEEDORES DE INMOVILIZADO	12.911.419
U.T.E. Variante Orio	1.975.581
U.T.E. Lebario Talleres	1.956.390
U.T.E. Oiz	969.115
U.T.E. Euba-lurreta	903.678
U.T.E. Ferroviaal-Amenabar-Exbasa	695.883
U.T.E. Catenaria Durango	653.608
Construcciones Murias, S.A.	540.125
U.T.E. Eptisa - Fulcrum Línea 5	483.333
Revenga Ingenieros, S.A.	471.202
U.T.E. Geltoki	468.450
Elecnor, S.A.	462.084
Orona, S.Coop.Lim.	345.113
Construcciones Balzola, S.A.	344.455
Transformados Metálicos Ind., SL	159.699
U.T.E. Idom - Geoconsult	159.325
Otros acreedores (por importes inferiores a 150.000 euros)	2.323.378
FIANZAS RECIBIDAS A CORTO PLAZO	127.275
TOTAL	13.038.694

A 31 de diciembre de 2011 los capítulos *Proveedores de Inmovilizado y Fianzas recibidas a corto plazo* ascendían a 57.678.933 y 134.083 euros, respectivamente.

El valor contable de las deudas del Ente está denominado en euros, y se aproxima a su valor razonable, dado que el efecto del descuento no es significativo.

b) Proveedores, empresas del grupo y asociadas

El importe del saldo del Balance a 31 de diciembre de 2012 y 2011 corresponde a cantidades acreedoras con la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A. por diversos conceptos.

c) Acreedores Varios

El detalle del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2012 es el siguiente:

A 31 de diciembre de 2011, el saldo del capítulo incluía facturas pendientes de recibir por importe 595.557 euros.

Saitec Ingenieros, S.A.	981.444
Fulcrum	978.702
U.T.E. Legorreta	397.355
U.T.E. Andoain-Hernani	391.349
Endesa Energía, S.A.	326.271
Construcciones Balzola, S.A.	317.951
Bizala Seguridad, S.A.	293.126
Elecnor, S.A.	285.606
Idom Ingeniería y Consultoría, S.A.	259.422
U.T.E. Euroconsult - Esteyco	249.543
U.T.E. Eptisa - Fulcrum	234.014
Sener Ingeniería y Sistemas, S.A.	229.053
U.T.E. Sener-Ineco	213.508
Tecnalia Corp. Tecn. AIE	196.630
U.T.E. Ingeplan - Prointec Bergara	194.966
U.T.E. Ayesa - Ipar - Amberg	186.454
U.T.E. Team - Tynsa	172.987
Segur Ibérica, S.A.	147.930
150.000 eurotik beherako beste hartzekodun batzuk	3.019.977
Oraindik jaso gabeko fakturak	567.275
TOTAL	9.643.563

d) Personal

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre es la siguiente:

	2012	2011
Nómina diciembre pendiente pago	144.696	151.969
Previsión Salario Variable	363.359	346.968
Otras Previsiones Sociales	55.971	66.119
TOTAL	564.026	565.056

- Nómina diciembre pendiente de pago: en esta partida se recoge la liquidación de la nómina del mes de diciembre, que se abonó a mes vencido en la primera quincena de enero según práctica habitual
- Previsión salario variable: en esta partida se recoge la previsión del salario variable devengado en el ejercicio, que se abonará en el segundo trimestre del ejercicio siguiente según práctica habitual
- Otras Previsiones Sociales: en esta partida se dotan previsiones por ciertos beneficios sociales (exceso de cómputo de horas y previsión de aportaciones a EPSV) devengados a 31 de diciembre de 2012, al no existir aún la obligación de pago de los mismos al cierre del ejercicio.

e) Otras deudas con las Administraciones Públicas

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre es la siguiente:

	2012	2011
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	167.285	309.007
Seguridad Social Acreedora	270.348	261.395
Otros Organismos Públicos Acreedores	0	1.362.958
TOTAL	437.633	1.933.360

El saldo de Hacienda Foral Acreedora por IRPF se corresponde con las retenciones del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas practicadas a empleados, profesionales y arrendadores del mes de diciembre.

El saldo con la Seguridad Social corresponde a las cotizaciones a cargo del trabajador y de la empresa del mes de diciembre.

Durante el ejercicio 2012, se ha realizado la aportación dineraria a la Agencia Vasca del Agua, de acuerdo al convenio de colaboración firmado entre las partes, registrado en la cuenta *Otros organismos públicos acreedores* a 31 de diciembre de 2011.

Todos los importes fueron hechos efectivos en enero del ejercicio siguiente.

14. INFORMACIÓN APLAZAMIENTO PAGOS A PROVEEDORES Y ACREEDORES COMERCIALES

El detalle de los pagos por operaciones comerciales, sin considerar las adquisiciones de inmovilizado, realizados durante el ejercicio 2012 en relación a los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 y de acuerdo los plazos máximos legales previstos en el acuerdo de Gobierno del 12 de abril de 2011, que recoge los plazos de pago en las operaciones comerciales de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, es el siguiente:

	2012		2011	
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	6.147.309	13%	10.172.000	24%
Resto	39.805.691	87%	33.126.691	76%
Total pagos del ejercicio	45.953.000	100%	43.298.691	100%
Plazo Medio de Pagos Excedido (Días)	36,9		73,3	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepasa el plazo máximo legal	4.017.452		1.753.119	

15. INFORMACIÓN DE RIESGOS

a) Riesgo de crédito

Con carácter general el Ente mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de elevado nivel crediticio. Adicionalmente, la mayor parte de sus cuentas a cobrar se mantienen con Organismos Públicos.

b) Riesgo de liquidez

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, el Ente dispone de la tesorería que muestra su balance, y del apoyo de su accionista, Gobierno Vasco. El Ente presenta a 31 de diciembre de 2012 un fondo de maniobra positivo por importe de 7.287 miles de euros (2011: 13.699 miles de euros), suficiente para poder atender a sus compromisos a corto y medio plazo.

c) Riesgo de actividad

El Ente presenta, dada su naturaleza (Nota 1), una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. De acuerdo con ello, el Ente percibe subvenciones del Gobierno Vasco al objeto de financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de su actividad de interés general asociada con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, y subvenciones de capital para acometer las inversiones y proyectos que le son encomendados (Nota 11). Las inversiones y compromisos existentes se encuentran soportados por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Notas 5, 6 y 17 c).

Asimismo, dado que no son financiados los costes de amortización de los activos que a su vez han sido financiados mediante fondo social, surgen desviaciones que hacen presentar pérdidas contables las cuales, dado el esquema de financiación, habrán de ser compensadas con futuras aportaciones del Gobierno Vasco. La recuperación de los activos del Ente ha de ser evaluada en este contexto.

Los Administradores consideran que no existen dudas acerca del continuado apoyo financiero a percibir por el Ente de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

16. SITUACIÓN FISCAL

a) Inspecciones

Los ejercicios 2009 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles y el ejercicio 2008 en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Criterios

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2012 es la correspondiente a la Norma Foral 3/1996, de 26 de junio del Territorio Histórico de Bizkaia, con las modificaciones incorporadas por la Norma Foral 6/2007, de 27 de marzo de 2007, y por la Norma Foral 1/2012, de 29 de febrero, las cuales se encuentran vigentes, que establecen, entre otras medidas, un tipo general de gravamen del 28%, se eliminan los plazos para la compensación de Bases Imponibles y Deducciones que se encuentren pendientes de aplicación al cierre del ejercicio y se aprueban medidas transitorias para los ejercicios 2012 y 2013, por las que se limitan la compensación de bases imponibles negativas y se reduce los límites de deducción en cuota, entre otras medidas tributarias.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2012 y aquellos abiertos a inspección de acuerdo con la normativa foral en vigor al cierre de cada ejercicio. Como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como consecuencia de una inspección. En todo caso, los administradores consideran que dichos pasivos, caso de producirse, no afectarán significativamente a las Cuentas Anuales.

En relación con la operación de adscripción de las infraestructuras ferroviarias descrita en la Nota 1, la Disposición Adicional Cuarta de la Norma Foral 9/2005, de 16 de noviembre, de Haciendas Locales del Territorio Histórico de Bizkaia, establece que a los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de la administración de la infraestructura ferroviaria, objeto de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, les será de aplicación el régimen fiscal previsto en el capítulo X del Título VIII de la Norma Foral 3/1996, de 26 de junio del Impuesto sobre Sociedades de Bizkaia. Existen disposiciones equivalentes en la Norma Foral 8/2006 del Territorio Histórico de Guipúzcoa y la Norma Foral 9/2006 del Territorio Histórico de Álava.

Tanto en las Memorias de la Sociedad de los ejercicios 2006 a 2012 como en el Decreto 118/2006, de 6 de junio, por el que el Gobierno Vasco adscribe a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes, se efectúan las menciones obligatorias previstas en la normativa fiscal en relación con los bienes adscritos así como con los compromisos por beneficios fiscales asociados a los mismos.

c) Impuesto sobre el Valor Añadido

Los servicios prestados por Euskal Trenbide Sarea se entienden sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido. Es exclusivamente en la facturación de dichos servicios donde el Ente Público ha venido repercutiendo dicho Impuesto. Las liquidaciones de IVA de los ejercicios 2006 a 2009 fueron sometidas a inspección tributaria por parte de la Hacienda Foral de Bizkaia, sin que como resultado de las mismas se derivasen contingencias fiscales reseñables.

Con fecha de efecto 1 de enero de 2009 el Ente Público está inscrito en el Registro de Devolución Mensual.

En opinión de los Administradores, no existen problemas de recuperabilidad respecto a los importes correspondientes al ejercicio 2012 reflejados en el apartado Otros créditos con las Administraciones Públicas (nota 9.c).

d) Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

Resultado antes de Impuestos	(7.581.715)
Diferencias temporales positivas	0
Diferencias temporales negativas	(6.971)
TOTAL	(7.588.686)

Las diferencias temporales corresponden a las diferencias entre los criterios contables y fiscales referentes a las Dotaciones de Provisiones.

El Ente Público tiene la posibilidad de reducir las bases imponibles positivas de futuros ejercicios en las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades, aplicando las siguientes pérdidas fiscales pendientes de compensación a 31 de diciembre de 2012:

Año	Importe	Compensado	Saldo
2004	4.495	0	4.495
2006	13.615.016	0	13.615.016
2007	6.027.430	0	6.027.430
2008	12.778.587	0	12.778.587
2009	11.570.588	0	11.570.588
2010	9.654.284	0	9.654.284
2011	10.608.134	0	10.608.134
TOTAL	64.258.534	0	64.258.534

Por lo tanto, no se genera gasto alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2012 y 2011.

De conformidad con la normativa vigente del Impuesto sobre Sociedades, la Sociedad tiene la posibilidad de reducir la carga impositiva de ejercicios futuros empleando las siguientes deducciones por actividades de formación profesional:

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida
2005	564	45%
2006	8.529	45%
2007	24.814	45%
2008	13.798	45%
2009	9.901	45%
2010	8.111	45%
2011	9.389	45%
2012	8.512	45%
TOTAL	83.618	

Asimismo, se podrán aplicar en ejercicios futuros las siguientes deducciones por inversiones:

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida
2005	9.439	45%
2006	72.812	45%
2007	79.195	45%
2008	355.056	45%
2009	149.640	45%
2010	1.390.229	45%
2011	37.244	45%
2012	3.461.732	45%
TOTAL	5.555.347	

Por último, se podrán aplicar en ejercicios futuros las siguientes deducciones por contribuciones empresariales a EPSVs:

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida
2005	2.020	45%
2006	7.214	45%
2007	17.810	45%
2008	23.644	45%
2009	32.125	45%
2010	25.235	45%
2011	17.198	45
2012	2.898	45%
TOTAL	128.144	

No se hacen constar los plazos límite de aplicación de dichas deducciones dado que según la Norma Foral 3/1996, de 26 de junio, del Impuesto sobre Sociedades, las deducciones generadas por la Compañía por los conceptos indicados anteriormente, y que quedan remanentes, no tendrán límite alguno en cuanto a su aplicación temporal. Para los periodos impositivos que se inicien entre el 1 de enero 2012 y el 31 de diciembre de 2013, se reduce de forma transitoria el límite sobre cuota de acuerdo a la Norma Foral 1/2012, de 29 de febrero.

Los activos por impuestos diferidos indicados anteriormente no han sido registrados en el balance de situación a 31 de diciembre de 2012 y a 31 de diciembre de 2011 por entender los Administradores del Ente que su recuperabilidad no está razonablemente asegurada en los próximos diez ejercicios.

Igualmente, tampoco han sido registrados en dichos ejercicios los pasivos por impuestos diferidos al entender que serán compensados con activos por la misma autoridad fiscal y en los mismos plazos.

17. INGRESOS Y GASTOS**a) Importe Neto Cifra de Negocios**

El desglose por actividades del Importe Neto de la Cifra de Negocios en el 2012 es el siguiente:

	2012	2011
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	7.897.299	7.523.566
Gestión Proyectos y Obras:		
- Nueva Red Ferroviaria País Vasco	24.282.150	24.613.880
- Metro de Bilbao	2.473.837	3.648.644
- Programa Tranviario	1.646.664	2.426.611
- Otros proyectos	2.911.685	30.000
Venta Residuos	188.189	174.759
TOTAL	39.399.824	38.417.460

En relación con los importes facturados por cada una de las diferentes encomiendas asociadas con la gestión de obras y proyectos, no existe compromiso alguno de devolución por parte del Ente al haberse ejecutado los proyectos comprometidos en el ejercicio correspondiente. En ningún caso los ingresos por encomiendas son reintegrables al Gobierno Vasco.

Durante el 2012 el Ente ha llevado a cabo por encomienda del Gobierno Vasco el contrato que firmó en 2011 con la Ilustre Municipalidad de Cuenca (Ecuador) para la realización de los Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la "Red Primaria de Transporte de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos".

b) Transacciones con Empresas del Grupo

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2012	2011
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	27.924.621	29.939.662
Eusko Trenbideak, S.A.	8.256.612	7.874.234
TOTAL	36.181.233	37.813.896

- Gastos con empresas del grupo

	2012	2011
Eusko Trenbideak, S.A.	418.477	451.130
EITBNet, S.A.	23.760	14.025
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	76.075	128.402
TOTAL	518.312	593.557

c) Ingresos y gastos comprometidos

- Ingresos comprometidos

El Gobierno Vasco ha encomendado al Ente Público la gestión de las obras y proyectos de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco para los años 2011 a 2016, por un importe de 120.177.967 euros.

A 31 de diciembre de 2012 y a 31 de diciembre de 2011, Euskal Trenbide Sarea tenía firmado un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la actuación en materia de expropiaciones en el proceso de construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco por importe de 3.492.900 euros. Su plazo de ejecución finaliza el 15 de noviembre de 2013 y el importe pendiente de facturar es de 257.491 euros. En el año 2011 era de 735.520 euros.

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2012 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 53.552.897 euros.

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin.	Importe
Suministro energía ferrocarril	Endesa Energía, S.A.	2013	3.423.556
D.O. Zizurkil-Andoain NRFV	U.T.E. Zizurkil	2016	2.982.725
D.O. Antzuola-Ezkio/Itsaso NRFV	U.T.E. Sener-Ineco	2016	2.949.186
D.O. Andoain-Hernani NRFV	U.T.E. Andoain-Hernani	2014	2.728.130
D.O.Hernalde-Zizurkil NRFPV	U.T.E. Eptisa - Fulcrum	2015	2.595.000
P.C. Astigarraga-Irún NRFPV	Sener Ingeniería y Sist.	2013	2.376.124
Direcciones Facultativas NRFPV	Saitec Ingenieros, S.A.	2015	1.901.263
Servicio vigilancia instalaciones Bizkaia	Segur Ibérica, S.A.	2015	1.501.496
D.O. Hernani -Astigarraga NRFPV	U.T.E. Puente Hernani	2014	1.430.000
Mantenimiento mecanizado vía Ermua-Amara	Canteras y Construcciones	2015	1.374.456
Seguimiento calidad Zizurkil-Irún NRFPV	U.T.E. Saitec-Euroconsult	2016	1.263.330
Servicio vigilancia instalaciones Gipuzkoa	Bizala Seguridad, S.A.	2015	1.219.935
Mantenimiento señalizaciones varias	Thales España GRP, SAU	2016	1.177.655
Mantenimiento señalizaciones tranvias	Electrosistemas Bach	2016	1.135.063
D.O. Ezkio y Ezkio Beasain NRFPV	Idom Ingeniería y Cons.	2014	1.094.870
Seguridad y Salud obras NRFPV	U.T.E. PTL 2016	2016	928.645
D.O. Bergara-Bergara NRFPV	U.T.E. Team - Tyspa	2014	923.007

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin.	Importe
Seguimiento Proyectos y Obras NRFPV	Saitec Ingenieros, S.A.	2013	897.398
Mantenimiento mecanizado vía Bilbao-Ermua	Tecsa, S.A.	2015	878.820
Brigada externa Amara mantenimiento vía	Tecsa, S.A.	2015	787.291
D.O. Bergara-Antzuola NRFPV	U.T.E. Ingeplan-Prointec	2013	751.558
D.O. Tolosa-Hernialde NRFPV	U.T.E. Euroconsult-Esteyco	2013	726.036
Seguimiento calidad Bergara-Zizurkil NRFPV	Tecnalia Corp. Tecn. AIE	2013	722.496
Otros contratos inferiores a 650.000			17.784.857
TOTAL			53.552.897

A 31 de diciembre de 2011 el importe de gastos comprometidos ascendía a 53.506.231 euros.

d) Cargas Sociales

Concepto	2012	2011
Gastos por Seguridad Social	2.806.081	2.818.135
Aportación a sistemas complementarios pensiones	28.984	171.983
Seguros de Vida y Accidentes	78.835	80.075
Formación	85.125	91.591
Prevencion Riesgos Laborales	108.416	92.844
Otros Gastos Sociales	218.012	190.012
TOTAL	3.325.453	3.444.640

El Ente ha realizado aportaciones durante los meses de enero y de febrero a un plan de previsión social complementario externo por un 1,5 % del salario bruto, que se registra como gasto de personal, no existiendo más compromiso por parte del Ente que el de contribuir con un porcentaje de la nómina.

e) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2011 y 2012 ha sido la siguiente:

2012	Plantilla Media	Plantilla a 31-12-2012	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	3	3	3	0
Personal fijo	233	235	180	55
Personal eventual	28	28	19	9
TOTAL	264	266	202	64

2011	Plantilla Media	Plantilla a 31-12-2011	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	3	264	266	202
Personal fijo	233	232	181	51
Personal eventual	33	31	20	11
TOTAL	269	527	467	264

f) Honorarios por Auditoría

Los honorarios relativos a los servicios de auditoría de las cuentas de 2012 y otros servicios de verificación durante el ejercicio 2012, han ascendido a 46.375 euros (2011: 32.175 por auditoría de cuentas de 2011).

En el ejercicio 2012 se han abonado los siguientes honorarios en concepto de servicios prestados a otras sociedades que utilizan la marca PwC:

U.T.E. PwC Corp. Fin.-Landwell PwC	17.995
PwC Jurídico SL	123.035
PwC Corporate Finance SL	17.950
TOTAL	158.980

En el ejercicio 2011 fueron abonados 164.245 euros a otras sociedades que utilizan la marca PwC en concepto de servicios jurídicos y de otros servicios.

18. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2012 Euskal Trenbide Sarea ha renovado el certificado del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Environmental Management Audit Écheme) publicando en la página web la correspondiente Declaración Ambiental del 2011. Asimismo, se han realizado las auditorías de seguimiento en Calidad y Medio Ambiente según las normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 para los procesos de Gestión de Proyectos y Obras, Gestión de la Circulación y procesos de Seguridad en la Circulación, además de la auditoría de seguimiento de la norma OHSAS 18001:2007 referida a Seguridad y Salud de todo el ente.

Todos los sistemas están totalmente implantados en el ente, con el conocimiento del personal sobre las normas ambientales que se publican en la intranet.

El Ente sigue trabajando en el mantenimiento de todos los sistemas y en la incorporación de nuevos procesos a la certificación actual, como es el caso del Departamento de Mantenimiento, así como en la certificación de nuevos sistemas de gestión, entre los que se encuentra el de Responsabilidad Social.

Al mismo tiempo se lleva a cabo la gestión reglamentaria de los residuos peligrosos e inertes que se generan en las actividades cotidianas que desarrolla ETS, en todos los procesos a los que aplica el alcance, incluso aplicando esa gestión a los procesos que aún no están certificados medioambientalmente.

	2012	2011
Reciclaje	2.936	2.326
Servicios de calidad y medio ambiente	1.156.871	758.185
TOTAL	1.159.807	760.511

19. GARANTIAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2012 y 2011 existe una reclamación presentada por una UTE adjudicataria de una de las obras que está promoviendo Euskal Trenbide Sarea, concretamente, la ejecución de obras de soterramiento de la línea Bilbao-Donostia, por los daños y perjuicios económicos ocasionados por el retraso en la ejecución del desplazamiento de uno de los servicios afectados. La cuantía reclamada ascendía a 1.832 miles de euros. En 2013, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha dictado sentencia, desestimando la reclamación de daños formulada.

Asimismo, el Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea adoptó una resolución en vía administrativa reclamando los citados daños y perjuicios a una empresa tercera, que Euskal Trenbide Sarea entiende que los ha ocasionado. Esta resolución está recurrida a la fecha.

No se ha recogido Provisión en la liquidación de cuentas al 31 de octubre de 2012 y al 31 de diciembre de 2011 al entenderse que dichos daños y perjuicios no son atribuibles al Ente y que por consiguiente en ningún caso se ha de poner de manifiesto un quebranto significativo para la liquidación de cuentas.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2012, el Ente tiene avales con la BBK por importe de 271.000 euros. En el ejercicio 2011 el Ente tenía avales con la BBK por importe de 271.000 Euros y de 1.708.875 dólares.

Igualmente, en garantía de la ejecución de los trabajos y obras encomendadas y contratadas a terceros, el Ente sigue la política de pedir avales al objeto de garantizar la adecuada prestación y ejecución de las correspondientes obras y servicios.

20. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y ALTA DIRECCIÓN

El Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea estaba compuesto a 31 de diciembre de 2012 por las siguientes personas:

Presidente

D. Ignacio María Arriola López

Vocales

D. Ernesto José Gasco Gonzalo

Dña. Nerea Artamendi Erro

D. Jesús María Benaito Villagarcía

Dña. Patricia Borinaga Albeniz

D. Mikel Díez Sarasola

D. Luis Pedro Marco de la Peña

Dña. María Mercedes Fernández Simancas

D. Cesar Gimeno Sandig

D. Jose Ignacio Prego Larreina

Dña. Paloma Usatorre Mingo

Secretario

D. Francisco Luis Egea García

El Decreto 130/1999, de 23 de febrero, por el que se regula el estatuto personal de los directivos de los Entes Públicos de Derecho Privado y de las Sociedades Públicas, establece, en su artículo 3, la competencia del Consejo de Gobierno para la aprobación, mediante Decreto, de la relación de los directivos de los mismos a propuesta de los titulares de los Departamentos a los que se encuentren adscritos los citados Entes y Sociedades. El precepto citado establece que las propuestas se elaborarán a partir de los acuerdos que los Órganos Rectores o Consejos de Administración de cada Ente Público de Derecho Privado adopten con carácter anual, en los que se identificarán los cargos o puestos que se califiquen como directivos a los efectos de lo dispuesto en el citado Decreto.

Así, de acuerdo con el Decreto 435/2009 de 30 de junio la relación de los cargos directivos del Ente es la siguiente:

- Vicepresidente Ejecutivo
- Director General
- Director General Corporativo

Las Remuneraciones devengadas en el ejercicio 2012 por los Altos Cargos del Ente han sido las siguientes:

Vicepresidente Ejecutivo (miembro Consejo Administración)	72.040
Remuneraciones por todos los conceptos	71.837
Aportaciones a EPSV	203
Director General (miembro Consejo Administración)	77.739
Remuneraciones por todos los conceptos	71.338
Incentivos	6.199
Aportaciones a EPSV	202
Director General Corporativo (secretario Consejo Administración)	71.342
Remuneraciones por todos los conceptos	71.140
Aportaciones a EPSV	202
TOTAL	221.121

Las retribuciones de Altos Cargos del Ente en el ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2011 ascendieron a un importe total de 241.499 Euros. Corresponden a retribuciones de Altos Cargos que son a su vez miembros del Consejo de Administración.

Durante los ejercicios 2011 y 2012 ningún miembro del Consejo de Administración ha percibido dietas por asistencia, ni retribuciones adicionales a las indicadas anteriormente.

De conformidad con lo establecido en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio y que deroga el Real Decreto Legislativo 1564/1989 de 22 de diciembre y la Ley 24/1988 de 28 de Julio de Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración manifiestan que no tienen participaciones directa ni indirectamente, ni ostentan cargos o desarrollan funciones en empresas cuyo objeto social sea el mismo, análogo o complementario al de Euskal Trenbide Sarea.

Adicionalmente, y de acuerdo con la mencionada normativa, los miembros del Consejo de Administración que han ejercido durante el ejercicio 2012 han manifestado la no realización por cuenta propia o ajena, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social. No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2012 han sido representantes de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y han ostentado cargos directivos y han desarrollado funciones relacionadas con la gestión en empresas del Grupo al que pertenece el Ente que no han sido objeto de inclusión en esta nota de la memoria al no suponer menoscabo alguno de sus deberes de diligencia y lealtad o la existencia de potenciales conflictos de interés en el contexto de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio.

Durante el ejercicio 2012 no se han producido situaciones de conflicto de interés a considerar.

Por otra parte, mediante Decreto 114/2013 el Consejo del Gobierno Vasco, en sesión celebrada el día 22 de enero de 2013, cesa a los Vo-

cales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea existentes en el ejercicio 2012 y nombra como consejeros vocales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, por el periodo estatutario de cuatro años a:

- Don Antonio Aiz Salazar.
- Doña María Almudena Ruiz de Angulo del Campo.
- Don Manuel Leza Olaizola.
- Doña Miren Izaskun Iriarte Irureta.
- Don Pedro María Hernando Arranz.
- Doña María Elena Lete García.
- Doña Amaia Barredo Martín.
- Don Ernesto García Vadillo

Estos consejeros vocales son quienes formulan la presente liquidación de las Cuentas Anuales.

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

El 21 de febrero de 2013, el Parlamento Vasco aprobó una proposición no de ley en la que insta al Gobierno Vasco a la resolución de las obras y contratos adjudicados de los tramos soterrados de Lugaritz-Concha y Concha-Morlans de la pasante soterrada de Donostia. El tramo Lugaritz-Concha es uno de los compromisos de construcción de Inmovilizado Material de Euskal Trenbide Sarea, como se detalla en la Nota 6 de la presente Memoria. Los Administradores del Ente, en el caso de aprobación de dicha proposición no de ley por el Gobierno Vasco, reconocerán los quebrantos si los hubiese.

No se ha producido ningún otro hecho relevante con posterioridad al cierre que sea susceptible de informarse en la presente liquidación de Cuentas Anuales.

Market share report

Others

**INFORME
DE GESTIÓN**

EUSKAL TRENBIDE SAREA

2012
memoriaets



euskal trenbide sarea

1. ACTIVIDAD Y OBJETO DE ETS

En 2004, mediante Ley del Parlamento Vasco, la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi crea el ente público de derecho privado Euskal Trenbide Sarea, cuyo objeto es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias competencia de la CAE. Para el mejor desempeño de sus funciones, se atribuyen a ETS amplias facultades de gestión sobre los bienes y derechos integrantes de su patrimonio. Su objeto social y funciones quedan descritos en el punto 1 de la Memoria de las presentes Cuentas Anuales.

Así, Euskal Trenbide Sarea ha asumido completamente las tareas de construcción, conservación y administración de las infraestructuras ferroviarias que actualmente son titularidad de la CAE:

- el 1 de enero de 2005 se produjo el traspaso de la unidad de Proyectos y Obras de Eusko Trenbideak a ETS

- el 1 de agosto de 2006 el Gobierno Vasco adscribió a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes. En ese acto, y en sucesión de empresa, 186 puestos de trabajo del área de Explotación de EuskoTren se incorporan al Ente Público.

Estas infraestructuras son, a día de hoy:

- los bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas ferroviarias transferidas por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre (Bilbao-Donostia, Donostia-Hendaia, Amorebieta-Bermeo, Deusto-Lezama y ramal del Urola)
- tranvía de Bilbao
- tranvía de Gasteiz.

La competencia del ente se extiende a **todas las infraestructuras ferroviarias** actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia actual o futura de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que se le encomienden. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente. Así, se establece la posibilidad de unificar en este ente la titularidad de las situaciones jurídicas activas y pasivas existentes referidas a procesos ya iniciados de construcción de infraestructuras destinadas al transporte ferroviario.

2. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DURANTE 2012

En 2007 el Consejo de Administración del Ente aprobó el Plan Estratégico 2007 – 2012, en el que se analiza y define:

- la filosofía de organización de ETS
- la misión, visión y objetivos estratégicos del Ente
- las actuaciones de ETS en orden a la consecución de los objetivos para los que fue creada
- un plan de inversiones para el período.

En 2012 el Ente ha seguido desarrollando las actividades englobadas en el Plan Estratégico, revisado y actualizado en el marco de una visión global del transporte ferroviario desde el Gobierno Vasco.

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2012 ETS ha seguido con el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias que le fueron adscritas así como de las nuevas infraestructuras ferroviarias que son competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi y de la gestión de la circulación en las mismas: sistemas de regulación del tráfico y sistemas de seguridad.

En este sentido, el Ente ha continuado ejecutando el programa de mejora de la seguridad y la explotación que incluye actuaciones como: supresión de pasos a nivel, cierres de trazado, desarrollo del Plan Director de Comunicaciones, etc.

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2012 se siguen ejecutando diversas obras en Red Propia con el objetivo de mejorar la capacidad de la red y ampliar las áreas servidas.

- En Gipuzkoa, durante el 2012 se han seguido desarrollando trabajos de mejora de la línea del Topo, con la ejecución de los desdoblamientos Añorga-Rekalde, Lasarte – Rekalde y Loiola-Herrera así como los talleres de Araso en Irun. Destaca la apertura de las nuevas estaciones de Herrera e Intxaurre. Estas actuaciones han permitido incrementar las frecuencias ofrecidas.

Por otra parte se han iniciado a finales de noviembre las obras del nuevo tramo Herrera-Altza, que incluye la construcción de una estación subterránea que dará servicio a 21.500 personas que residen en Altza y su entorno.

Así mismo ha finalizado el desdoblamiento de la línea entre Fanderia y Oiartzun.

- En el área central, a mediados de 2012, se han iniciado los trabajos de construcción de la nueva estación de Ermua y del desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantza de la Línea Bilbao-Donostia. Así mismo se han iniciado la redacción de los proyectos constructivos de desdoblamiento del tramo Ardantza-Eibar y cubrición del tramo Eibar-Azitain así como del Estudio de Alternativas del desdoblamiento entre la estación de Ermua y el apeadero de San Lorenzo.
- En Bizkaia, destacan las actuaciones correspondientes a la **Operación Durango**. En 2012 han seguido las obras del desdoblamiento Traña-Lebario, el desdoblamiento Euba-lurreta y los nuevos Talleres

y Cocheras de Lebario. A finales de 2012, se llevó a cabo la puesta en servicio de la nueva estación de Durango y Traña. Han finalizado las obras de construcción del Puente sobre el río Nervión en el P.K. 4+901 en Etxebarri cuya ejecución ha sido financiada mediante un convenio suscrito entre ETS y la Agencia Vasca del Agua.

Programa Tranviario

En 2012 se puso en servicio la ampliación del **tranvía de Bilbao** en el tramo comprendido entre Basurto y La Casilla. También en Bizkaia, ha continuado desarrollándose el proyecto del **tranvía de Leioa-Barakaldo**, con la ejecución de los trabajos de construcción de los Talleres y Cocheras del tranvía en Leioa.

Por otra parte, en lo que respecta al **tranvía de Gasteiz**, las obras de ampliación de la segunda fase del ramal Abetxuko han avanzado a buen ritmo durante 2012. La obra civil ha finalizado a finales de 2012.

Por otra parte, ETS está llevando a cabo un estudio de los usos y modos demandados por la ciudadanía vitoriana para diseñar adecuadamente las futuras ampliaciones del Tranvía.

Metro Bilbao

En 2012 han avanzado a buen ritmo los trabajos de construcción de la Línea 3 del metro de Bilbao (Etxebarri- Casco Viejo - Matiko) con los tramos Etxebarri - Txurdinaga, Txurdinaga - Casco Viejo, Uribarri, estaciones de Matiko y de San Antonio de Etxebarri y túnel de Artxanda. Las estaciones de San Antonio y de Zurbaranbarri están prácticamente finalizadas.

Así mismo se ha seguido trabajando en las obras de los tramos de Santurzi-Kabiezes cuya finalización completará la Línea 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

En la Línea 1 han finalizado los trabajos de soterramiento del metro en Getxo.

Al mismo tiempo, se han venido desarrollando diversas actuaciones relacionadas con las futuras Líneas 4 y 5. Se ha seguido la redacción del Proyecto Constructivo de la Línea 5, tramo Sarratu-Galdakao.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2012 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano. Se ha seguido coordinando los trabajos de la construcción de los tramos Bergara-Bergara, Bergara-Antzuola, Antzuola-Ezkio Itsaso Oeste, Antzuola-Ezkio Itsaso Este, Ezkio Itsaso, Ezkio-Beasain, Beasain-Oeste, Beasain-Este, Legorreta, Tolosa, Tolosa-Hernialde, Hernialde-Zizurkil, Zizurkil-Andoain, Andoain-Urnieta, Urnieta-Hernani. Así mismo se han iniciado los trabajos de construcción de los tramos Hernani-Astigarraga, Ezkio-Itsaso-Ezkio-Itsaso Hernialde-Zizurkil y Zizurkil-Andoain.

En el 2012 se han concluido los trabajos en los tramos Beasain-Este y Ordizia-Itsasondo.

Así mismo se ha seguido colaborando con el Ministerio de Fomento y Adif en la gestión de los suelos afectados por las obras de la NRFPV y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren.

Ámbito internacional

Así mismo, el Ente ha desarrollado determinadas actividades de ámbito internacional, por encomienda del Gobierno Vasco. En este sentido, destaca el final de los trabajos realizados para la Ilustre Municipalidad de Cuenca (Ecuador) para la realización de los *Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la "Red Primaria de Transporte de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos"*. El contrato se firmó a finales de 2011 y la ejecución de los trabajos se ha realizado a lo largo de 2012.

También dentro del ámbito Internacional y en colaboración con la administración brasileña, una delegación del Gobierno de la República Federal de Brasil visitó las obras del tramo Loiola-Herrera del Metro Donostialdea, así como de las estaciones de Fanderia y de Oiartzun, donde pudieron comprobar la apuesta del Gobierno Vasco por el transporte ferroviario (metro, tranvía, tren y alta velocidad) como mejor solución para garantizar a la ciudadanía una movilidad segura, de calidad, eficaz y sostenible.

3. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DEL ENTE PÚBLICO

La actividad principal del Ente se centrará en el desarrollo de un Sistema Ferroviario Vasco bajo criterios de calidad, seguridad, eficiencia económica y sostenibilidad. El ritmo de desarrollo de dicho sistema se ajustará a las disponibilidades presupuestarias.

ETS seguirá con las obras de la Nueva Red Ferroviaria de la CAE, tras la tramitación de la nueva encomienda que el Gobierno Vasco formalizó para la gestión de los proyectos y obras desde 2011 a 2016, así como las nuevas líneas de metro y el desarrollo y mejora de la red propia.

Riesgos e Incertidumbres

Por todo ello la apuesta del Gobierno Vasco por el desarrollo de la red ferroviaria y tranviaria de la Comunidad Autónoma de Euskadi requerirá de elevadas necesidades de Inversión, que ETS deberá gestionar de forma eficiente y eficaz para lograr los objetivos definidos en la Ley de creación del Ente Público.

El Ente no utiliza instrumentos financieros en el desarrollo de su actividad.

4. ACTIVIDADES EN INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Al margen de los aspectos mencionados en las Cuentas Anuales, el Ente, en 2012, en colaboración con la Universidad del País Vasco ha seguido desarrollando un proyecto de investigación titulado “Aumento del Ciclo de Vida de la Vía”, con el objeto de poner en marcha una metodología para Trenbiker.

Así mismo en 2012, el Ente sigue trabajando en el desarrollo del Proyecto de recuperación de la energía cinética producida por las unidades móviles, permitiendo la posibilidad de que esta energía de frenado pueda ser aprovechada por otras unidades en la misma línea o bien pueda ser devuelta a la red.

En 2012, se firma un convenio de colaboración con la Fundación Tekniker, para regular la realización de las tareas necesarias para desarrollar un “Sistema redundante que proporcione altos niveles de seguridad de la red ferroviaria, mediante detección de objetos en la vía”, a través de la fusión de diferentes tecnologías de Visión 2D-3D y láser.

El ente apuesta por la innovación como elemento de valor y diferenciación desarrollando en el marco de su actividad, acciones de I+D+i y por la mejora permanente en la gestión de los sistemas de seguridad.

5. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Euskal Trenbide Sarea no ha adquirido compromisos significativos ni se han verificado hechos excepcionales con posterioridad al cierre del ejercicio el 31 de diciembre de 2012, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 8 de abril de 2013, conforme al artículo 10 de la Ley 6/2004, de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea, y al Acuerdo del Consejo de Administración reunido en esta misma fecha, los miembros del Consejo formulan la liquidación de Cuentas del ejercicio 2012 que comprende, como una unidad, el Balance de Situación, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, el Estado de Flujos de Efectivo, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto, la Memoria y el Informe de Gestión



Ana Isabel Oregi Bastarrrika
Lehendakaria / Presidente



Antonio Aiz Salazar
Kontseilukidea / Vocal



Amaia Barredo Martín
Kontseilukidea / Vocal



Ernesto García Vadillo
Kontseilukidea / Vocal



Pedro María Hernando Arranz
Kontseilukidea / Vocal



Miren Izaskun Irlarte Irureta
Kontseilukidea / Vocal



Maria Elena Lete García
Kontseilukidea / Vocal



Manuel Leza Olaizola
Kontseilukidea / Vocal



Almudena Ruiz de Angulo del Campo
Kontseilukidea / Vocal

2012
memoria

