

2015

MEMORIA



euskal trenbide sarea



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

1. Carta de la Presidenta

2. Consejo de Administración

3. Evolución de las Actividades en el Ejercicio 2015

3.1. Nueva red ferroviaria

3.2. Ampliación y mejora de la red propia

3.3. Metro de Donostialdea

3.4. Metro de Bilbao

3.5. Programa Tranviario

3.6. Operaciones e I+D+i

3.7. Secretaría General

3.8. Responsabilidad Social Corporativa

3.9. Calidad y Medio Ambiente

4. Liquidación de Cuentas Anuales

Balance de Situación

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto

Estado de Flujos de Efectivo

Memoria



Ana Isabel Oregi Bastarrica
Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.
Presidenta de ETS

El desarrollo de las infraestructuras y servicios de transporte se encuentra en la base de las sociedades avanzadas que proyectan su futuro con responsabilidad. Así lo ve el Gobierno Vasco, en cuyas actuaciones consolida la posición de Euskadi como país moderno, visión europea y una orientación patente hacia la solidaridad, el desarrollo sostenible y la cohesión social. En el fondo de la decisión de potenciar las Infraestructuras de Transporte subyace nuestra voluntad inequívoca de buscar con ahínco el progreso del que se derive el bienestar de las personas.

La construcción de la nueva infraestructura por la que circularán los trenes de alta velocidad, los trenes de mercancías, la mejora de la red propia y la ampliación de las líneas de metro y de los trazados tranviarios, y la colabo-

ración en las definiciones de movilidad urbana de nuestras ciudades y sus entornos, constituyen la base principal de la actividad del Ente público ETS. Estos proyectos, avanzan, como se refleja en la presente memoria del ejercicio 2015. Ciertamente, las obras de la «Y vasca» —que tiene condición de estratégica— precisan de que nuestro impulso vaya acompasado de las actuaciones sincronizadas del Estado, siguiendo el proceso diseñado por la Comisión Europea en la definición de los grandes corredores.

Con la «Y vasca», nos jugamos mucho. La nueva red ferroviaria tendrá dos dimensiones, ambas complementarias y cruciales para la definición de nuestro futuro. En el plano interno, revolucionará positivamente nuestro sistema de relaciones y comunicaciones, que estará dotado de un esquema integrado de servicios intercity entre las tres capitales y conexiones con los sistemas locales de transporte. Con respecto a la dimensión externa, conectará a Euskadi con el conjunto de Europa.

La puesta en servicio de la nueva red y su integración efectiva en el Corredor Ferroviario Atlántico, en el que se asienta, constituye una oportunidad en términos de reducción de la factura ambiental al modificar nuestros comportamientos de movilidad en los que predomina el transporte por carretera y que puede encontrar un perfecto complemento con la «intermodalidad del transporte», tal y como se ha explicado en la cumbre del Clima de París.

La mejora de nuestra proyección económica es una aspiración que se acentúa en tiempos de dificultad como los que vivimos. Somos sensibles a ese hecho importante para nuestra sociedad porque la entrada en operación de la nueva red aportará, además de los beneficios de disponer de un transporte cómodo, sostenible, rápido, fiable y seguro, un efecto multiplicador sobre la producción, la renta familiar y el empleo, que se extenderá a todo el tejido económico vasco. Junto a ello, la importancia de la realización de nuevas infraestructuras del transporte y logística, es su positiva incidencia en una sociedad cohesionada, igualitaria y respetuosa con el entorno y el medio ambiente.

Memoria 2015

2

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



euskal trenbide sarea

Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2015

Presidenta

D^a Ana Isabel Oregi Bastarrica

Secretaria del Consejo de Administración

D^a Ainhoa Elola Aramburu

Vocales

D. Antonio Aiz Salazar

D^a Almudena Ruiz de Angulo del Campo

D. Marco Boronat Elizalde

D^a Miren Izaskun Iriarte Irureta

D^a María Elena Lete García

D. Alexander Boto Basteguieta

D. Pedro María Hernando Arranz

D. Ernesto García Vadillo

Nuevo Director General

El Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca decidió en su reunión del día 11 de junio nombrar a D. José Luis Sabas Olabarria Director General del Ente, en sustitución de D. Rafael Sarria Ansoleaga.

Memoria 2015

3

EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2015



euskal trenbide sarea





Durante el año 2015, Euskal Trenbide Sarea (ETS) ha proseguido con sus actuaciones para dar cumplimiento a los objetivos que guían su funcionamiento: la planificación, construcción y desarrollo de una red infraestructuras ferroviarias moderna, segura, sostenible y accesible para todas las personas, que garantice la movilidad ciudadana y el transporte de mercancías y que constituya la puerta de entrada de Euskadi a una Europa sin fronteras.

Además de atender las funciones propias de la gestión de las infraestructuras, la base principal del trabajo desarrollado por ETS en 2015 se ha centrado en la construcción de la «Y vasca» y del Metro de Donostialdea, la modernización de la red propia y la ampliación del Metro de Bilbao y de las líneas tranviarias.



3.1. Nueva red ferroviaria

La Nueva Red Ferroviaria Vasca es la infraestructura de transporte, considerada prioritaria por la Unión Europea, cuyo trazado se convertirá en eje vertebrador de la movilidad interior de Euskadi, contribuirá a la descongestión de tráficos por carretera, la reducción de consumos de combustible y el ahorro de energía. Su puesta en servicio reducirá sustancialmente el tiempo de viaje entre las capitales vascas y romperá el aislamiento ferroviario con el continente.

La importancia estratégica de la Nueva Red Ferroviaria Vasca se extiende también a Europa. Esta infraestructura está integrada en el eje de la Europa Atlántica, dará servicio a los 83 millones de personas que viven en ese entorno y dinamizará el tráfico de mercancías y las relaciones económicas.

Su construcción se lleva a cabo por las administraciones vasca y española. Tendrá una longitud de 172 kilómetros. El 60,6% de su trazado discurrirá a través de sus 80 túneles; el 9,9% sobre sus 71 viaductos y el 29,5% restante, a cielo abierto. El proyecto incorpora actuaciones de recuperación paisajística que superan las exigencias que contempla la legislación vigente.

Al concluir el año 2015, había finalizado la construcción de seis de los 20 tramos en los que se estructura el corredor guipuzcoano (Bergara-Lezo) de la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi, cuya realización lleva a cabo el Gobierno Vasco a través del Ente Público Euskal Trenbide Sarea (ETS). Once tramos se encontraban en proceso de ejecución y los proyectos de los tres restantes, en fase de redacción.

Los tramos finalizados al concluir el año son los siguientes:

- **Ezkio/Itsaso-Beasain.**
- **Beasain Oeste.**
- **Beasain Este.**
- **Ordizia-Itsasondo.**
- **Legorreta.**
- **Tolosa-Hernialde.**

El total de kilómetros terminados se situaba en 17, el 25% del trazado que realiza el Ejecutivo de Euskadi a través de ETS. En ejecución se encontraban 11 tramos más, con una longitud de 42 kilómetros (61% del total).

La obras de los once tramos en ejecución presentaban distintos niveles de avance al cierre del año:

- **Bergara-Bergara:** se encontraba en la fase final de obra, con un grado de avance que alcanzaba el 99%. Todos los elementos principales estaban terminados a falta de remates.
- **Bergara-Antzuola:** el porcentaje de avance y la situación general presentaban un estado similar al tramo anterior.
- **Antzuola-Ezkio/Itsaso Oeste:** el grado de avance estimado al cierre del año se cifraba en el 79,5%.
- **Antzuola-Ezkio/Itsaso Este:** la ejecución de las obras alcanzaba el 86%.



- **Ezkio/Itsaso-Ezkio/Itsaso:** al cierre del ejercicio, los trabajos se encontraban en fase de remate, con un nivel estimado de avance del 99%.
- **Tolosa:** este tramo se encontraba en su fase final de obra, con un grado de avance del 98%. Todos los elementos principales estaban terminados, a falta de los últimos remates.
- **Hernalde-Zizurkil:** la ejecución de la obra alcanzaba un grado de avance del 54%.
- **Zizurkil-Andoain:** la ejecución de este tramo alcanzaba el 41% del total de la obra. Con respecto a sus elementos principales, el túnel de Aduna se encontraba en excavación, con un avance del 76%, y el viaducto de Antzibar estaba en fases iniciales de cimentación.
- **Andoain-Urnieta:** las obras estaban prácticamente terminadas (99% de avance). Sus elementos principales (viaductos del Oria, de la GI 131 y túnel de Andoain) estaban concluidos.
- **Urnieta-Hernani:** el grado de avance de las obras se situaba en el 81%. Entre otros elementos, destaca la situación en la que se encontraban las obras de los viaductos de Uban y del Urumea, finalizados a falta de remates, al igual que el túnel de Hernani.
- **Hernani-Astigarraga:** en el mes de febrero se tramitó la solicitud de autorización para redactar un proyecto de obras complementarias en este tramo, cuyos trabajos quedaron suspendidos temporalmente a mediados de enero.

El **28 de enero**, la Ministra de Fomento, Ana Pastor, y la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, Ana Oregi, visitaban las obras de la Y vasca en los tramos de Bergara y Aramaio. El anuncio realizado por la Ministra en el sentido de que el Tren de Alta Velocidad entrará en funcionamiento en el País Vasco en 2019 supuso una buena y esperada noticia «por la que estamos trabajando desde hace años —según destacó la Consejera Ana Oregi— ya que de ello depende buena parte del desarrollo humano y económico de Euskadi y de todos los países y regiones del corredor atlántico europeo».



La Consejera recalcó la necesidad de seguir muy de cerca el desarrollo de los trabajos de la Y ferroviaria vasca y abogó por concederles prioridad entre todas las infraestructuras del transporte, por su condición de garante de la movilidad sostenible que genera un beneficio directo a más de 83 millones de personas de la Europa Atlántica.

El **18 de febrero** se producía el cale del túnel de Zizurkil (844 metros de longitud) del tramo Hernialde-Zizurkil, que representó un hito en el proceso de construcción del ramal guipuzcoano de la Y vasca. A diferencia de lo que suele ser habitual, la excavación del túnel se acometió en su totalidad desde una de las bocas (la boca sur), de dentro afuera, realizándose el cale en el propio emboquille de la boca norte.

El procedimiento seguido permitió minimizar las afecciones a viales públicos, disminuir el impacto ambiental, social y económico generado por el transporte por carretera, y la reducción de posibles interferencias con el tráfico de la zona, así como las molestias a los vecinos y el deterioro de los caminos afectados.

El tramo Hernialde-Zizurkil (5.870 metros de longitud), con cuatro túneles y tres viaductos, atraviesa los términos municipales de Hernialde, Anoeta, Asteasu y Zizurkil. Su relieve es muy accidentado en todo el segmento, cruzando transversalmente montes y valles.

Los días **23 y 24 de febrero** se celebraron en Bilbao las III Jornadas Internacionales sobre Nuevas Tecnologías en el Sector Ferroviario, bajo la organización del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, ETS, Eusko Trenbideak y la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

La Y vasca, su ejecución y puesta en marcha, así como el papel que desempeñará en la red europea de transporte fueron objeto de un análisis profundo en estas jornadas, en las que intervinieron una veintena de ponentes expertos procedentes de Alemania, Gran Bretaña, Italia, Francia, Japón, Estados Unidos y España ante un auditorio de más de 200 directivos y técnicos de ingenierías, empresas constructoras y de equipamiento, junto a responsables de compañías operadoras y gestoras de infraestructuras.



La Consejera Ana Oregi destacó en el acto de apertura de las jornadas el servicio que va a prestar la nueva red ferroviaria vasca para el desarrollo humano y social del eje atlántico y recalcó que es primordial que prosiga la colaboración entre los Gobiernos de España y Euskadi en el momento en que se pase de la construcción a la operatividad. Ana Oregi estuvo acompañada en el acto de apertura por Jean Pierre Lubinonux, Director General de UIC; Jean Coutou, Director Técnico de RFF; Iñaki Barrón, Director de Alta Velocidad y Viajeros de la UIC; Manuel Niño, Secretario de Infraestructuras del Ministerio de Fomento; del Profesor Andrés López Pita, del Viceconsejero Antonio Aiz y del Consejero de Fomento de Navarra, Luis Zarraluqui.

La intermodalidad y la conectividad de las líneas de alta velocidad para conseguir un transporte eficaz fueron aspectos destacados en las ponencias de los expertos. De hecho, una de las principales conclusiones de las jornadas puso de manifiesto que las experiencias de algunos de los países con mayor desarrollo ferroviario, como son Suiza y Japón, han evidenciado la importancia de la capilaridad para obtener el máximo partido del tren de alta velocidad.

En este contexto, el Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aiz, destacó el gran esfuerzo inversor dedicado por el Ejecutivo autónomo a los distintos modos ferroviarios. Así, expuso que entre los años 2006 y 2014, el Gobierno Vasco ha invertido en la red de su competencia 1.576 millones de euros y, hasta 2014, ha comprometido en sus presupuestos 1.515 millones de euros para la construcción de la Y vasca.

A juicio del Viceconsejero, con la Y vasca se está construyendo una infraestructura con un ciclo de vida estimado en un siglo y medio, que no es un fin en si misma, sino un medio para lograr el desarrollo económico, el empleo y la igualdad de oportunidades.

Las jornadas contribuyeron a contrastar las experiencias en materia de proyectos de alta velocidad en distintas partes del mundo.

Alain Lutz, de la ingeniería Systra, explicó los planes de expansión de la alta velocidad en Francia donde, según señaló, se prevé que los 2.100 kilómetros de la actual red de alta velocidad se prolonguen hasta los 2.800



kilómetros en el año 2017, existiendo planes más ambiciosos para el horizonte del año 2030.

Por su parte, Eduardo Molina, de Adif, explicó algunos de los criterios de desarrollo de la red de alta velocidad en España, entre ellos, dar prioridad a la puesta en servicio de tramos completos que tengan un grado de ejecución elevado y que hagan posible su entrada en servicio con la suficiente entidad para aportar mejoras significativas.

Takumi Ishii (JR East) relató la experiencia de Japón, que dispone de las líneas de alta velocidad más antiguas del mundo, con 51 años de historia. Conocida como Shinkansen, en la actualidad cuenta con una longitud de más de 2.600 kilómetros, que recorre prácticamente todo el país. Takumi Ishii destacó que la alta velocidad es el medio de transporte más utilizado en distancias inferiores a los 750 kilómetros, a partir de la cual comienza a perder competitividad con respecto al avión.



Ottmar Grein (Deutsche Bahn Int.) presentó, por su parte, los procesos de planificación de líneas de alta velocidad en Alemania y Alexander Prodan (Instituto Superior Técnico, IST Lisboa) expuso las múltiples variables existentes a la hora de tarificar un servicio y analizó las dificultades de aplicar una política de precios unificada en la Unión Europea.

Lydia Alonso (SMA) habló de la experiencia de Suiza en materia de movilidad, cuyo éxito, dijo, se basa en la integración de su red, de las tarifas y horarios, cuya homogeneidad y competitividad han generado la confianza de los usuarios.

El británico Simon Hughes se refirió al proyecto HS2 de alta velocidad en el Reino Unido, que en una primera fase iría desde Londres hasta Birmingham, para extenderse en un futuro hacia Manchester, Leeds y, a continuación, hacia el Norte. Las estimaciones que manejan contemplan en el Reino Unido duplicar la demanda de usuarios de ferrocarril en un periodo de 20 años.

Thierry Prate y Sheila Dezarn relataron el proyecto de alta velocidad San Francisco-Los Angeles, en el Estado de California (EE.UU). «Las razones de la implantación de este sistema de alta velocidad —dijeron— son la actual congestión del tráfico, con los problemas de tiempo y polución que conlleva, el incremento estimado de la población en veinte años y el coste previsto, hasta tres veces menor, que otras alternativas planteadas».

Las Jornadas contaron también con las intervenciones de Rafael Sarria, en ese momento Director General de ETS; Izaskun Iriarte, Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial; Federico Meda (NTV); Imanol Leza, Director General de EuskoTren; César López (Adif); Iñaki Uriarte (ETS); Mario Hernández (Autoridad Portuaria de Bilbao); Juan Carlos Luna (Renfe); Fernando Arizmendi (CAF); Javier Bustinduy (BBJ); Alberto García (Director FFE); Miguel Pozo (Director General Ferrocarriles del Ministerio de Fomento) y Jorge Ballesteros, de ese mismo organismo público; Pedro Hernando, Viceconsejero de Economía y Presupuestos del Gobierno Vasco; Julián Ferraz (Director Planificación y Proyectos de ETS) e Ignasi Guardans (K&L Gates).

El 18 de marzo, una delegación de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, encabezada por su presidente, el alemán Michael Cramer, visitó las infraestructuras logísticas y de transporte vascas, entre las que se incluyó la Y ferroviaria.

Michael Cramer puso de relieve la necesidad de que Europa desarrolle cuanto antes el corredor ferroviario atlántico, en el que Euskadi juega un papel importante con su apuesta por un modelo de transporte sostenible como herramienta contra el cambio climático.

En el transcurso de la visita, la Consejera Ana Oregi destacó, precisamente, la importancia que tendrá la entrada en servicio de la nueva red ferroviaria vasca en el desarrollo de un transporte sostenible, de personas y mercancías, y para lograr la cohesión social del sudoeste atlántico. Recalcó, asimismo, que la intermodalidad del transporte sostenible marca ya la apuesta y las necesidades de la Unión. «En el caso de nuestra Euroregión —dijo— el nuevo ferrocarril supone, ante todo, una mejora de la cohesión social entre



nuestras ciudades y una estimulante promoción económica y social de nuestros países y regiones».

Entre los miembros del Parlamento Europeo que tomaron parte en la visita se encontraban también Izaskun Bilbao y Eider Gardiazabal y, junto a todos ellos, el Viceconsejero Antonio Aiz y el Secretario general de Infraestructuras del Estado, Manuel Niño.

El **7 de abril**, el Lehendakari Iñigo Urkullu y el Presidente del Consejo Regional de Aquitania, Alain Rousset, destacaban el carácter «prioritario» del Corredor Atlántico Ferroviario para enlazar Euskadi con Francia a través de la alta velocidad. Así lo manifestaban tras la Asamblea de la Eurorregión Aquitania-Euskadi, que se celebró en Busturia (Bizkaia), y en la que el Lehendakari reclamó al resto de las administraciones implicadas en el proyecto la reafirmación en su compromiso por el mantenimiento de los plazos e inversiones de la alta velocidad. Destacó, asimismo, la importancia del impulso de los «proyectos comunes» entre países y regiones europeas, en la

medida en que suponen un «fortalecimiento». «Somos cada vez más Europa en salud, educación, innovación, cultura, modelo de empresa, medio ambiente... Y también en comunicaciones y transporte», añadió.

El presidente del Consejo Regional de Aquitania destacó que, pese a los contratiempos surgidos en la comisión de investigación francesa de las líneas de alta velocidad, el proyecto «sigue siendo una prioridad» para su zona. Alain Rousset indicó que, a su juicio, la conexión por alta velocidad es un proyecto «obligado» por la imposibilidad de que las actuales líneas puedan absorber el aumento del tráfico ferroviario.

El **22 de septiembre**, la Ministra de Fomento, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco y los Alcaldes de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz mantuvieron una reunión sobre el desarrollo y ejecución de la «Y» ferroviaria vasca, en la que se destacó el carácter prioritario de ese proyecto y la voluntad de definir y consensuar con rapidez los accesos de la línea de alta velocidad a las capitales vascas.



«La inserción de la nueva red ferroviaria en las tres capitales y la construcción de las correspondientes estaciones, requiere de la participación y concertación de todas las administraciones, considerando la afección y consecuencias urbanas que su implantación tiene, por lo que todas ellas buscarán la fórmula que impulse y acelere su ejecución ya que esta red transeuropea y de altas prestaciones no puede construirse ni explotarse con criterios de provisionalidad que la limiten» expuso la Consejera Ana Oregi.

En cuanto a las soluciones iniciales se destacó la mejora de la llegada a Atotxa por Martutene, como propone el Gobierno Vasco, y el acondicionamiento de la zona de Tabakalera, también en San Sebastián; la llegada soterrada de la alta velocidad por Basauri a Abando-Bilbao, con aprovechamiento urbanístico de terrenos liberados, y el acondicionamiento de la estación de Dato en Vitoria-Gasteiz, con la instalación de una infraestructura dedicada a la alta velocidad en ese entorno.



También tomaron parte en el encuentro el Viceconsejero Antonio Aiz; el Director de ETS, José Luis Sabas; el Secretario de Estado de Transportes, Julio Gómez-Pomar; y el Delegado del Gobierno Central, Carlos Urquijo.

El **28 de octubre** tenía lugar en Burdeos una reunión de trabajo del Corredor Atlántico entre la Consejera y Presidenta de ETS Ana Oregi y los Secretarios de Estado de Transportes de Francia y España, Alain Vidalies y Julio Gómez-Pomar, respectivamente; el Presidente de Aquitania, Alain Rousset; y el Coordinador de la Comisión Europea de Transportes, Carlo Secchi.

La Consejera reiteró la necesidad de lograr el rápido desarrollo de la autopista ferroviaria atlántica de Dourges (Lille) a Júndiz (Vitoria-Gasteiz), «que contribuirá al desarrollo sostenible de la Euroregión».

En la reunión de trabajo participaron, asimismo, la Directora de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, Almudena Ruiz de Angulo, y el Director de Euskotren, Imanol Leza.

3.2. Ampliación y mejora de la red propia

3.2.1. Mejora del tramo Ola-Lezama para su integración en la Línea 3

ETS licitó en 2015 la redacción del proyecto de mejora del tramo ferroviario Ola-Sondika para su integración en la Línea 3 del Metro de Bilbao. Asimismo, se licitaron otros dos contratos para la reforma y adecuación de la rampa y andenes de la estación de Larrondo (350.000 euros) y la instalación de mobiliario urbano, barandilla y soportes de información en las estaciones del Txorierrri (165.000 euros).



3.2.2. Renovación de vía entre Zugastieta y Muxika

ETS concluyó en otoño las obras de renovación de vía entre las estaciones de Zugastieta y Muxika, de la Línea Amorebieta-Bermeo, con un total de 4,6 kilómetros longitud.

Los trabajos, presupuestados en 2,9 millones de euros, han supuesto la sustitución de la vía existente por carril continuo soldado, montado sobre traviesas monobloque de hormigón armado y pretensado. El material de vía que existía antes de iniciarse la renovación estaba montado sobre traviesas de madera y tenía una antigüedad de más de 25 años.

El proceso de modernización de esta infraestructura ha posibilitado eliminar las juntas de vía, lo que representa una mejora de los niveles de confort de las personas usuarias, gracias a la reducción del traqueteo de las unidades.



La actuación se traduce también en una mejora de los niveles de seguridad y la reducción de las labores de mantenimiento.

Los trabajos han incluido la mejora del drenaje de las aguas del canal viario, la consolidación de taludes inestables, con la colocación de micropilotes y mallas, así como la adecuación de los pasos a nivel existentes y la supresión de dos pasos a nivel forestales. También se han llevado a cabo la protección de fibra óptica y cableado eléctrico y de comunicaciones, la ejecución de cerramientos de vía y puertas de acceso y la adecuación de postes de catenaria y atirantados.

3.2.3. Proyecto Durango

Derribo de los antiguos talleres y desmantelamiento de la traza ferroviaria

Los trabajos de demolición de los antiguos talleres y cocheras de Durango, que daban servicio al operador Euskotren hasta su traslado a las nuevas instalaciones ubicadas en el barrio de Lebario, en el municipio de Abadiño, se iniciaron en el mes de marzo. Esta actuación fue el prólogo del proceso de desmantelamiento de la vieja superestructura ferroviaria (elementos del sistema de electrificación, postes y catenaria, carriles de la vía, traviesas y balasto, así como otros materiales). Ambas actuaciones representaron un nuevo paso para acometer la urbanización posterior del municipio. La liberación de espacios ocupados dotará con más de 60.000 metros cuadrados de nuevo suelo urbano al centro de Durango y a la zona industrial de Iurreta.

Las dos obras forman parte de la denominada Operación Durango, una de las principales actuaciones emprendidas por el Gobierno Vasco en la red ferroviaria propia, cuyo hito principal se produjo a finales de 2012 con la entrada en servicio del nuevo trazado soterrado, tras casi siete años de trabajos. Con posterioridad a ese momento, se han desarrollado distintas fases del proyecto, mediante el que se impulsa un transporte sostenible y un servicio público de calidad. En su conjunto, la Operación



Durango ha supuesto el desdoblamiento de la línea férrea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y Lebario (14,3 km de longitud); el soterramiento del trazado en el tramo Iurreta-Abadiño; la supresión de 27 pasos a nivel; la construcción de tres nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña; y la edificación de nuevas cocheras y talleres de mantenimiento de trenes.

La Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi, que asistió al inicio de estos trabajos junto a la Alcaldesa de Durango, Aitziber Irigoras, y el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, desatacó que «la recuperación de suelos ocupados por viejas infraestructuras ferroviarias generará un gran espacio para uso de la ciudadanía».

A pesar de que ambos proyectos coincidieron en el tiempo, fueron licitados de forma separada. La demolición de los talleres y cocheras fue adjudicado a la empresa Murias por un importe de 287.000 euros y un plazo de ejecución de dos meses. Por su parte, la empresa adjudicataria del desmantelamiento de la superestructura (Tecsá), contó con un presupuesto de 548.000 euros y un plazo de cinco meses.

El área cuyo desmantelamiento se inició en el mes de marzo discurre desde Santa Apolonia (Iurreta) hasta Traña (Abadiño), pasando por el centro del municipio de Durango. El trazado tiene una longitud total de 4,13 kilómetros e incluye el levantamiento de la playa de vías con una superficie de 9.100 metros cuadrados. El área a desmantelar alcanza los 42.000 metros cuadrados.

La zona de demolición de talleres y cocheras, por su parte, afecta a una parcela de aproximadamente 50.600 metros cuadrados. Estas instalaciones, levantadas a principios del siglo pasado, resultaban obsoletas y con capacidad reducida para la actividad ferroviaria. Con esta actuación se persigue una mejora urbanística del entorno y la consiguiente regeneración del área, al tiempo que facilitará la movilidad de las personas.

3.2.4. Eje central

Inauguración de la nueva estación de Amaña y finalización del desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantzeta

El 24 de octubre entraba en servicio la nueva estación soterrada de Amaña, en Eibar, hecho que representa la culminación de un proyecto desarrollado por espacio de tres años, en el que se han invertido 16,5 millones de euros, y que incluye el desdoblamiento de vía en un tramo de 650 metros (Amaña-Ardantzeta) y la transformación completa de la fisonomía urbana de esa zona, en la que se han creado nuevos espacios para el uso y disfrute de la ciudadanía (8.500 metros cuadrados sobre la traza ferroviaria) y viales para el tráfico rodado.

El Lehendakari Iñigo Urkullu, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, Ana Oregi, y el Alcalde de Eibar, Miguel de los Toyos, visitaban las nuevas instalaciones ferroviarias con motivo de su entrada en funciona-



miento, así como el resto de espacios públicos creados en el marco del proyecto llevado a cabo por ETS y el Gobierno Vasco. Junto a ellos asistieron el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, el Director General de ETS, José Luis Sabas, el Director General de Euskotren, Imanol Leza y miembros de la Corporación Municipal de Eibar.

La nueva estación de Amaña se localiza en el extremo oeste del tramo de vía desdoblado, próxima a la posición que ocupó el antiguo apeadero. Dispone de un andén de 82 metros de longitud y resulta totalmente accesible al contar con un ascensor de gran capacidad.

La reposición de las estructuras y viales demolidos en las primeras fases de la obra ha generado una nueva urbanización elevada, dotada de diversos espacios públicos, entre ellos un paseo con bidegorri, que discurre entre las calles Tiburcio Anitua y Legarre y da continuidad a los ya existentes sobre la estación de Ardantzeta y entre Amaña y Unibertsitatea.

Además, se han generado o mejorado varias áreas de esparcimiento, como la plaza resultante de la cubrición de las rampas de *El Corte Inglés* o los espacios de nueva creación en los alrededores del ambulatorio de Torrekua. La actuación ha posibilitado dotar a la zona de gran permeabilidad para el tránsito de las personas gracias a los equipamientos de escaleras y rampas accesibles.

La nueva urbanización acoge los viales con mejoras tales como la construcción de una nueva rotonda y la creación de la salida directa de la calle Amaña. Además, el tráfico procedente del centro de Eibar cuenta con un vial soterrado directo en dirección hacia Ermua.

La singularidad del proyecto radica en el hecho de que las obras se han acometido en el corazón del núcleo urbano de Eibar, con una orografía compleja, donde la línea férrea discurre encajonada entre la ladera del monte y las edificaciones situadas junto a la propia vía. Estos factores han obligado a realizar un esfuerzo importante a fin de minimizar las inevitables afecciones y hacer compatibles los trabajos con la vida ordinaria del vecindario y con el tráfico ferroviario. Así, las tareas de demolición de las estructuras existentes han requerido la utilización de grúas de gran tonelaje y sierras específicas



para el corte de hormigón y acero. También, la mayor parte de estos trabajos se ha desarrollado en horario nocturno, de forma que, salvo en momentos puntuales, se ha conseguido garantizar la circulación de trenes.

Entre las distintas iniciativas promovidas por el Gobierno Vasco en el área central de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia en los últimos ejercicios figuran la supresión del paso a nivel de Izelaieta, en Ermua; el desdoblamiento del tramo San Lorenzo-Unibertsitatea (Eibar); la nueva estación de Ardantza; la remodelación de la vieja estación de la localidad armera; el paso a nivel de Txarakua; el desdoblamiento del tramo Txarakua-Azitain, con una nueva estación en Azitain; así como el cruzamiento de Karakate, ubicado en Elgoibar.

Instalaciones y equipos

Los trabajos del proyecto de comunicaciones del tramo Amaña-Ardantza, presupuestados en 149.030,85 euros, incluyen las instalaciones y equipamientos siguientes:

- Infraestructuras y Redes de Transporte: redes de nivel físico (cableado de fibra óptica y su sistema de supervisión y cableado de pares y de cuadros); redes multiservicio y local en estación y de radiocomunicaciones tren-tierra y TETRA.
- Sistemas de telefonía de explotación e Interfonía de Emergencia; telefonía automática y de atención al público; megafonía, teleindicadores, cronometría, videovigilancia y control de accesos.

En materia de instalaciones eléctricas, la actuación realizada en Amaña, que fue adjudicada a la empresa Montajes Eléctricos San Ignacio, S.L.U. por un importe de 412.209,68 euros, se desarrolló en tres ámbitos. En la estación de Amaña, donde se realizaron las acometidas eléctricas y de distribución, el montaje de las instalaciones de protección contra incendios y la programación del telemando. En el túnel en trayecto, cuya cubierta incluyó el montaje y alimentación de equipos eléctricos (alumbrado y tomas de fuerza). Finalmente, en el túnel de tráfico viario de Torrekua, cuyo alumbrado también estuvo incluido en esta obra.



3.3. Metro de Donostialdea

La construcción del Metro de Donostialdea, que lleva a cabo el Gobierno Vasco a través de ETS, supondrá la conversión del actual trazado ferroviario del corredor Lasarte-Hendaia (línea del Topo) en un modo de transporte de carácter metropolitano, vertebrador y dinamizador del territorio, que facilitará una movilidad sostenible, rápida y eficaz de las personas que residen en esa Comarca, que representan del orden del 65% de la población de Gipuzkoa.

Tramos en ejecución

3.3.1. Nueva estación y viaducto de Loiola

El 15 de mayo, el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián alcanzaban un acuerdo sobre la urbanización del espacio que se liberará como consecuencia de la construcción de la nueva estación y el viaducto de Loiola y la desaparición de la trinchera ferroviaria por la que discurre la línea férrea Lasarte-Hendaia.

El acuerdo se hizo efectivo en el marco de undécima reunión de la comisión interinstitucional para el seguimiento y coordinación de los estudios y proyectos del Metro de Donostialdea, en la que tomaron parte el Viceconsejero del Transportes, Antonio Aiz, y la Concejala Delegada de Infraestructuras y Servicios Urbanos, Nora Galparsoro.

La realización del proyecto se traducirá en una importante transformación urbana del barrio de Loiola, que dispondrá de una estación sobre viaducto, de arquitectura emblemática, situada sobre la antigua carretera de Donostia a Martutene y el futuro bulevar. La construcción del viaducto supondrá también la eliminación de la trinchera ferroviaria actual y la consiguiente recuperación de un espacio para uso público de más de 10.000 metros cuadrados, que estará dotado de zonas verdes, equipamientos de juegos infantiles, bidegorri, parking para bicicletas y zonas de descanso.



El buen ritmo de las obras que desarrolla ETS en el marco de los proyectos del Metro de Donostialdea se constataba el **4 de julio** con la entrada en servicio del desvío y estación provisional de Loiola. Esta actuación supuso el paso previo para la retirada del terraplén por el que circulan los trenes y la construcción de la nueva estación y viaducto. Tras la puesta en actividad de la estación provisional se iniciaron los trabajos de desmontaje de vía y superestructura y, a continuación, dieron comienzo las obras de construcción de la primera fase del viaducto.

El 24 de septiembre, el Gobierno Vasco, a través de ETS, adjudicaba las obras de construcción de la nueva estación a la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por las constructoras Altuna y Uria, Comsa y Moyua, con un presupuesto de 9.193.706 euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

Instalaciones y equipos. Estación provisional de Loiola

La entrada en servicio de la estación provisional de Loiola ha posibilitado el mantenimiento del servicio ferroviario en la zona durante el periodo de obras de construcción del nuevo equipamiento. La estación provisional está dotada de las instalaciones y equipos siguientes:

- **Dos ascensores** con capacidad para ocho personas, de dos paradas, accionamiento electromecánico sin reductor, con el recinto cerrado y cabina rectangular.

La obra de instalación se adjudicó por un importe de 51.389,42 euros (IVA excluido).

- **Sistema de comunicaciones:** infraestructura de fibra óptica y cables de cuadretes entre el Túnel nº 1 y el puente sobre el río Urumea; equipamiento digital de transmisión SDH-PDH; equipamientos de telefonías de explotación y automática; megafonía e interfonía y video vigilancia.

El presupuesto ejecutado ascendió a 60.130,52 euros.

- **Instalaciones eléctricas:** línea de 2.200V; acometidas; cuadros de distribución de fuerza; alumbrado y control; conducciones y cableado; luminarias y cuartos técnicos; protección contra incendios; accesos; climati-



zación; control de las instalaciones (telemando) y red de tierras, entre otros equipamientos.

- **Señalización:** Instalación y puesta en servicio de un nuevo enclavamiento y mando local videográfico; señales luminosas al tren tipo AL-200 para señales de entrada y salida y señal baja para maniobras; equipamiento de detección de tren; instalación de sistema ATP (Euroloop) con todos los elementos; ajuste de motor de aguja tipo Thales y mando local en nuevo desvío; integración del enclavamiento al bloqueo entre Loiola y Herrera e integración del enclavamiento al telemando en sistema CTC existente en el Puesto de Mando de Amara, de tecnología de Siemens, para mantener el diseño y la funcionalidad ya existentes.

Estas actuaciones, ejecutadas en 2015, contaron con un presupuesto de 263.934 euros.

Subestación eléctrica de tracción de Loiola

Las actuaciones realizadas en el entorno de Loiola incluyen la construcción de una nueva subestación eléctrica de tracción, para una potencia de 4000 kW, dotada, entre otros, de los equipamientos siguientes:

- Dos transformadores de 2.250 kVA para cada uno de los grupos rectificadores, uno más, de 2.500 kVA para la línea de 13,2 kV, y otro de 160 kVA para los servicios auxiliares.
- Ocho cabinas de 30 kV, consistentes en celdas con aislamiento, autoportantes e independientes.
- Diez celdas de corriente continua de 1.650 V_{cc}.
- Dos bobinas de alisamiento de tipo inductivo, más un equipo de filtros de armónicos de 600 y 1.200 Hz.
- Tres celdas de línea de 13,2 kV.
- Un completo equipamiento auxiliar: cuadros de BT, SAI's, ventilaciones, detección y extinción de incendios, alumbrado y fuerza, sistema de comunicaciones, sistema de control, etc.



Asimismo, se han instalado *seccionadores de feeder*, interiores, exteriores y de puento, telemandados desde la propia subestación de Loiola y desde el Puesto de Mando de Amara. La subestación dispone del equipamiento necesario para su conexión en paralelo, contando con un sistema de arrastres que asegure las aperturas de los disyuntores extrarrápidos de la subestaciones colaterales en caso de defectos en la catenaria o en el aislamiento en las celdas de C.C.

3.3.2. Herrera-Altza

El 23 de marzo, el Lehendakari Iñigo Urkullu comprobaba el grado de avance de las obras de la nueva estación de Altza en el curso de una visita a los tajos del Metro de Donostialdea. En ese momento, la caverna que alojará la futura estación estaba completamente revestida de hormigón y se ejecutaban los trabajos de construcción de los andenes y cuartos técnicos y la colocación de las vigas de sustentación de las mezzanina o vestíbulos de acceso.



El Lehendakari estuvo acompañado por la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, así como por responsables del propio Gobierno Vasco, de ETS y del operador Euskotren.

La estación de Altza, construida en caverna, dispondrá de dos cañones de acceso, de 101 y 128 metros de longitud, que desembocarán junto al ambulatorio y en la calle Santa Bárbara. Contará con andenes laterales. Cada andén estará dotado de dos escaleras que darán acceso a sendas mezzaninas que acogerán sus dos vestíbulos. A los andenes también se accederá mediante ascensor, que conectará con el exterior por medio de otro elevador.

De acuerdo con las previsiones, su entrada en servicio se producirá en el segundo semestre de 2016. Del orden de 5.500 personas residen a menos de cinco minutos de la nueva estación y 8.800, a diez minutos. Todas ellas se beneficiarán directamente de los servicios que se prestarán en esta nueva infraestructura.





El tramo Herrera-Altza, en el que se sitúa la nueva estación, tiene una longitud de 1.040 metros. La mayor parte discurre en mina (830 metros); el resto, en falso túnel. La variante ferroviaria se inicia con una prolongación recta desde la actual estación de Herrera. Discurre bajo la antigua N-1 y las vías de Adif y termina bajo el Paseo Félix Irazo, donde se ubicará la nueva estación de Altza.

El 3 de septiembre concluyeron los trabajos de conexión de la nueva variante Herrera-Altza con la Línea Lasarte-Donostia-Hendaia, en los que se incluyen el hormigonado, montaje de aparatos de vías y colocación de la catenaria y otros elementos básicos.

Instalaciones y equipos

En este ejercicio se licitaron todas las obras de instalaciones eléctricas, equipos, accesos a estación e instalaciones ferroviarias del tramo Herrera-Altza y de la nueva estación de Altza por un importe aproximado de 11 millones de euros y un plazo máximo de ejecución de 10 meses.

En el mes de noviembre, ETS adjudicaba los contratos de construcción, instalación y mantenimiento de los ascensores y escaleras mecánicas de la nueva estación de Altza a las empresas ThyssenKrupp Elevadores y Orona, respectivamente. El plazo para completar ambas instalaciones es de seis meses.

3.3.3. Talleres y cocheras de Araso

Las cocheras y los talleres de Araso (Irun), que comenzaron a utilizarse parcialmente a comienzos de 2013, están concebidos para sustituir las antiguas instalaciones de Erreterria. La parcela sobre la que se asientan tiene una superficie de 49.000 metros cuadrados, de los que 14.000 están edificados.

En 2015 concluyeron los trabajos de electrificación, la subestación de tracción, los sistemas de comunicaciones, la implantación del sistema de señalización ferroviaria de los accesos y de los propios talleres.

Electrificación

Los trabajos concluidos en 2015 han consistido en el montaje de la catenaria. Esta instalación cuenta con 20 vías, de las cuales 19 están electrificadas. La solución adoptada contempla la instalación de catenaria no compensada; sólo en la vía 17 se ha montado catenaria denominada *de vía general* (compuesta de sustentador de cobre de 153 mm² de sección y dos hilos de contacto de 107 mm²), que conecta en su parte inicial con la catenaria de la vía 1 de la Línea Lasarte-Hendaia a través de un desvío, y en su otra cabecera, con el feeder de alimentación de la Subestación de Tracción existente en las instalaciones de Araso.

El resto de vías ha sido electrificado con catenaria de vía secundaria. Es decir, con sustentador de acero y un hilo de contacto, salvo en el interior de las naves. Tanto en las cocheras como en los talleres, la catenaria que se ha montado es de tipo tranviario (sólo entra al interior de las naves el hilo de contacto), que genera menos inconvenientes.



Al tratarse de un taller, las catenarias que entran en dichas vías están dotadas de un sistema de enclavamiento de seguridad, tanto mecánico como óptico.

Finalmente, se ha instalado un seccionador telemandado desde el Puesto de Mando y, en modo local, desde la Subestación de Portomoko. De esta manera, la instalación se mantendrá operativa en el supuesto de que la subestación de cocheras se vea afectada por una avería o por tareas de mantenimiento. Con la finalidad de evitar las consecuencias de un posible accidental del seccionador se ha construido también un nuevo seccionamiento de catenaria, con mando manual.

Subestación de tracción

Las principales actuaciones realizadas en la subestación de tracción de los Talleres y Cocheras en Araso son los siguientes:



- Implementación de un grupo de tracción completo, que comprende:
 - La instalación de un transformador encapsulado de aislamiento seco.
 - La instalación de una celda de rectificado dodecafásica, una celda con seccionador de grupo de las barras positiva y negativa y una celda de salida a feeder, todas ellas aisladas y con un relé de puesta a masa incluido.
- Instalación de todos los equipos necesarios, entre ellos el cuadro general de BT, el cuadro de distribución de 110 V_{cc} y 24 V_{ccr} y el cuadro del panel de control-SSAA, que alberga todo el control de la subestación.
- Implantación de bandejas y cableados necesarios para la correcta conexión de los equipos.
- Acondicionamiento de la red de tierras existente.

Comunicaciones

La finalidad de los trabajos realizados en el ámbito de las comunicaciones es dotar al complejo de Araso de los sistemas que faciliten la explotación tanto ferroviaria (talleres y cocheras y cabina de enclavamiento) como administrativa (Edificio Administrativo).

La obra, cuyo presupuesto ejecutado ascendió a 188.508,72 euros, se inició en el mes de marzo y concluyó en julio.

Los sistemas instalados son los siguientes:

- Infraestructura de fibra óptica y cables de cuadretes.
- Redes de transmisión digital IP y SDH.
- Red de Acceso.
- Sistema de Control de Accesos.
- Locales Técnicos y servicios auxiliares.
- Red WIFI.
- Sistema de Megafonía.
- Sistema de videovigilancia.





Señalización ferroviaria

Las actuaciones llevadas a cabo en 2015 para la implantación del sistema de señalización ferroviaria de los accesos a los talleres y cocheras de Araso contaron con un presupuesto de 1.139.810 euros. Han sido las siguientes:

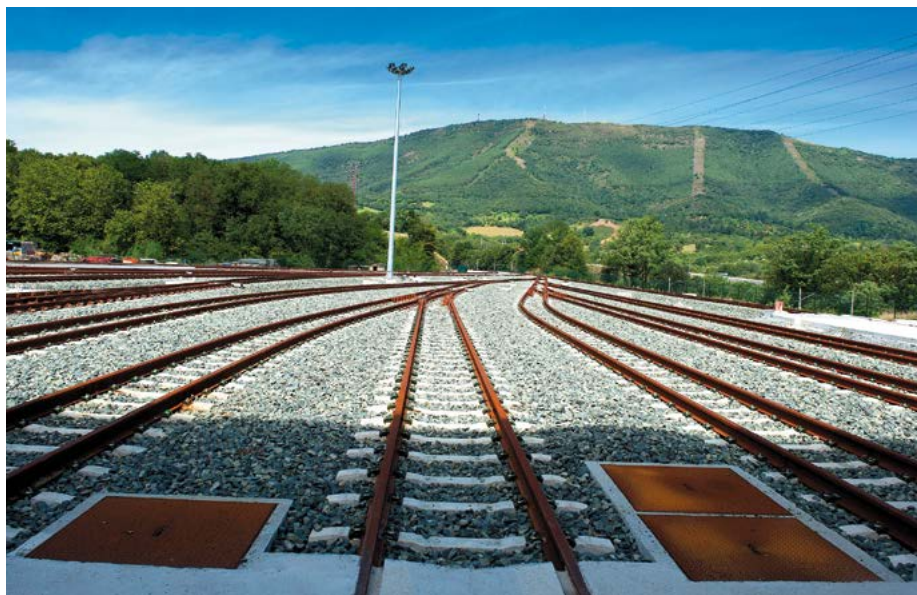
- Nuevo enclavamiento electrónico de tecnología WESTRACE.
- Nuevo controlador de objetos electrónicos de tecnología WESTRACE, que controla la aguja, señales y circuitos de la estación de Ventas
- Modificación del enclavamiento electrónico de tecnología WESTRACE existente en Gaintxurizketa.
- Modificación del Puesto de Mando Local Videográfico de la estación de Gaintxurizketa, para el control del tramo objeto de este proyecto y su traslado al cuarto técnico de Araso.
- Modificación del Sistema de Ayuda al Mantenimiento Local (SAM-L o WESTCAM) del enclavamiento de Gaintxurizketa y su traslado a Araso.
- Instalación de accionamientos electromecánicos tipo MD2000 de SIEMENS RA.
- Suministro e instalación de los elementos de campo asociados al tramo comprendido entre los PPKK 13+663 y 17+735:
 - Circuitos de vía sin juntas de audiofrecuencia.
 - Señales laterales luminosas con focos tecnología LED.
 - Sistema de Protección Automática de Trenes (Euroloop).
 - Instalación de 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 para los nuevos enclavamientos electrónicos de Araso y Ventas, además de su implementación y puesta en servicio.
- Modificaciones en el CTC de Amara para controlar el telemando de las nuevas instalaciones del tramo y modificación de las existentes.
- Generación de la documentación de los sistemas puestos en servicio.

- Levante y desmontaje de las instalaciones que han quedado fuera de servicio.

Señalización

Los trabajos para la implantación de instalaciones y equipos destinados a la señalización destinados a la señalización de los talleres de Araso contaron con un presupuesto de 816.384 euros. Son los siguientes:

- Nuevo enclavamiento electrónico y mandos locales de zona.
- Sistema ATP (Euroloop) con todos los elementos.
- Señales luminosas al tren tipo LED.
- Contadores de ejes.
- Accionamientos electrohidráulicos de agujas.
- Red de cables para instalaciones de seguridad.
- Sistema de energía con telediagnos.



Tramos en estudio

3.3.4. El Metro en Donostia-San Sebastián

El 29 de mayo se publicaba en el Boletín Oficial del País Vasco la resolución por la que se sometía al trámite de información pública el estudio sobre el tramo Lugaritz-Easo (pasante subterránea) del Metro de Donostialdea.

La construcción del nuevo tramo subterráneo, con una longitud de 4.170 metros, dotará de un sistema de metro al centro de la capital donostiarra. Dará servicio a la zona de Universidades y eliminará el *fondo de saco* que, en la actualidad, supone la estación de Amara. El nuevo trazado, planteado en variante, tiene su origen en la estación de Lugaritz y punto final en el tramo soterrado de Morlans. Discurrirá próximo a las zonas bajas de la ciu-





dad (Antiguo, Centro y Amara) y estará dotado de tres nuevas estaciones: Bentaberri-Antiguo, Centro-La Concha y Easo (sustituye a la actual).

El 15 de julio, ETS aprobaba los pliegos de condiciones para la licitación de los proyectos constructivos de los dos segmentos en los que se estructura la pasante ferroviaria (Lugaritz-Miraconcha y Miraconcha-Easo), que fueron adjudicados en el mes de noviembre, con un plazo de ejecución de seis meses, en ambos casos. El primer segmento fue adjudicado a la UTE formada por las empresas Prointec y Asmatu. El segundo, a la UTE integrada por Fulcrum, CAF Transport Engineering e Ingeplan Consulting. El importe total de las dos adjudicaciones se aproxima a los 600.000 euros.

3.3.5. Altza-Pasaia-Galtzaraborda

En 2015 concluyó la redacción del proyecto constructivo de obra civil de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda. Su trazado, que se iniciará una vez superada la nueva estación de Altza (en construcción), tendrá una longitud aproximada de dos kilómetros. Con este proyecto, que incluye la construcción una nueva estación en Pasaia, se da continuidad al desdoblamiento Herrera-Altza.

La nueva estación de Pasaia se localizará en su mayor parte bajo la plaza Gure Zumardia. Su configuración interna estará formada por andenes laterales, cuyas escaleras desembocarán en un único vestíbulo desde el que se accederá a la calle. Para dar acceso a las personas de movilidad reducida se dispondrá de un ascensor.

La actual estación desaparecerá, se liberará el espacio que ocupa y se eliminará la barrera arquitectónica generada por el paso del actual «Topo».





3.4. Metro de Bilbao

3.4.1. Línea 1: Soterramiento de la estación de Urduliz

En el **mes de abril**, ETS inició las obras de soterramiento de la Línea 1 del Metro de Bilbao a su paso por la estación de Urduliz, presupuestadas en 21 millones de euros, cuya financiación ha sido asumida por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia a partes iguales.

Las actuaciones se desarrollan a lo largo de 700 metros de la vía férrea, de los cuales 543 metros quedarán cubiertos. La nueva traza tendrá una pendiente máxima del 2,7% y aprovecha básicamente el recorrido de la existente. El proyecto incluye, además, la construcción de una nueva estación





soterrada y la supresión definitiva del único paso a nivel que persiste en el Metro de Bilbao.

La nueva estación de Urduliz se localizará en el centro del tramo soterrado. Dispondrá de un andén central de 90 metros de longitud y de los correspondientes cuartos técnicos. También contará con un amplio ascensor con capacidad para 13 personas. El acceso al vestíbulo se realizará desde un *fosterito* similar al que remata la estación de Sarriko.

Debido a las características de los terrenos a excavar y a la presencia de viviendas en las inmediaciones de la traza ferroviaria, ETS utiliza maquinaria de características especiales, como una hidrofresa de grandes dimensiones, que permite minimizar las afecciones y garantizar la estabilidad de las estructuras. Así lo destacó el Director General de ETS, José Luis Sabas, en el transcurso de una visita a las obras que tuvo lugar el día **4 de septiembre**.

También tomaron parte en esta visita de comprobación de estado de los trabajos el Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aiz; el Diputado Foral de Transportes, Vicente Reyes; el Director Gerente del Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), Manu Tejada; y el Alcalde de Urduliz, Javier Bilbao.

La conclusión de las obras para el soterramiento de la estación de Urduliz, prevista para finales de 2016, supondrá la eliminación de una importante barrera urbanística que divide en dos el municipio de Urduliz y la liberación adicional de una superficie de 6.000 metros cuadrados, que se habilitará fundamentalmente para el uso de la ciudadanía.

Instalaciones y equipos

En el mes de agosto, ETS licitó las obras correspondientes a las instalaciones eléctricas, equipos y electrificación del soterramiento de la Línea 1 del Metro a su paso por Urduliz y de la nueva estación de ese municipio por un importe aproximado de 2,3 millones de euros y un plazo máximo de ejecución de 7 meses.

3.4.2. Línea 3: Matiko-Etxebarri

La Línea 3 del Metro, cuya entrada en servicio está prevista para el primer trimestre de 2017, atenderá a una población de más de 70.000 personas que residen, principalmente, en los barrios del norte de Bilbao y en San Antonio de Etxebarri, y que dispondrán de una estación a menos de 10 minutos de sus domicilios. Ofrecerá conexiones ferroviarias cada 7,5 minutos entre Etxebarri y Matiko y será operada por Euskotren. Esta nueva infraestructura posibilitará, asimismo, la llegada al centro de la capital de las personas procedentes de Bermeo, Durango o Eibar; y permitirá una nueva conexión ferroviaria entre la comarca del Txorierri y el resto de la red métrica a través del nuevo túnel de Artxanda, también en ejecución.

Su trazado se extiende a lo largo de 5.885 metros en los que se sitúan sus siete estaciones (Matiko, Uribarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga, Otxarkoaga y San Antonio de Etxebarri).

La tercera línea del ferrocarril metropolitano de Bilbao cuenta con un presupuesto final de 279 millones de euros, sufragados por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia a partes iguales.

El 30 de enero, se adjudicaba la construcción de la nueva estación de Casco Viejo, que será el centro neurálgico de la Línea 3. Sustituirá a la estación existente y funcionará con un carácter intermodal, con correspondencia con las Líneas 1 y 2, con el tranvía y con la Línea del Txorierri que opera la empresa pública Euskotren.

La Unión Temporal de Empresas (UTE) compuesta por Sacyr, Cavosa y Al-tuna y Uria fue la adjudicataria de las obras por un importe de 8.527.218 euros, IVA excluido, y un plazo de realización de 17 meses. El concurso contó con una participación de 14 ofertas.





La construcción de la nueva estación exige la demolición de la actual. Se mantendrá, no obstante, el esquema funcional, con tres niveles:

- Nivel inferior: acogerá el vestíbulo de acceso, concebido para distribuir los diferentes flujos de personas viajeras y reducir al mínimo las interferencias entre ellas. En este nivel se ubicarán las máquinas canceladoras y los sistemas de venta de billetes y de control del tráfico de personas que acceden al ferrocarril.

La comunicación con el nivel de andenes se realizará a través de escaleras fijas. Se instalarán también escaleras mecánicas para la subida a los andenes, así como ascensores de tipo hidráulico, concebidos para personas con movilidad reducida.

- Nivel superior o de andenes: mantendrá la configuración funcional de la antigua estación, con andenes laterales.
- Nivel de acceso a Línea 1: conectará con el cañón de acceso a la estación. Alojará la compuerta anti-inundación de accionamiento hidráulico y un pozo de bombeo. La comunicación con el nivel de vestíbulo se realizará a través de escaleras fijas y mecánicas. Para las personas de movilidad reducida se dispondrá de un ascensor de tipo hidráulico.

Con la finalidad de garantizar un tránsito accesible tanto en el intercambio entre las líneas así como en la conexión con el nivel de calle del lado San Nicolás, se instalarán dos nuevos ascensores aptos para las personas con movilidad reducida, de los que carecía la antigua estación. Comunicarán el nivel de andenes de la Línea 1 con el de mezzanina.

El 30 de marzo tenía lugar el cale con el que se unían los dos frentes de la excavación entre las estaciones de Txurdinaga y Otxarkoaga, a 25 metros de profundidad. Este hito en el proceso constructivo supuso completar la conexión por túnel desde San Antonio de Etxebarri hasta Zurbaranbarri (4 kilómetros de longitud).

El 23 de junio llegaban a la estación de Zurbaranbarri los transportes especiales con los primeros pasillos rodantes de la Línea 3, hecho que representó el inicio de una nueva fase en el proceso de las obras.



El 20 de octubre se iniciaba también el proceso de instalación de la primera escalera mecánica en esa misma estación. Estos equipos salvarán un desnivel de 26 metros (en dos tramos de 13 metros) hasta la mezzanina. La comunicación entre mezzanina y andén (4-5 metros) se realizará a través de ascensor y mediante escaleras fijas.

Tanto los pasillos rodantes como las escaleras mecánicas forman parte del contrato adjudicado a finales de 2014 a la empresa ThyssenKrupp, por un importe de 11,5 millones de euros. El contrato comprende la colocación y mantenimiento durante tres años de diez pasillos rodantes y 32 escaleras mecánicas para las estaciones de Uribarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga y Otxarkoaga.

Instalaciones y equipos

Los trabajos que ETS ha desarrollado a lo largo del año 2015 en materia de instalaciones y equipos de la Línea 3 se han centrado principalmente en las estaciones de Matiko, Uribarri, Zurbaranbarri y Otxarkoaga, a medida que obra civil ha ido concluyendo en los diferentes tajos.

Entre ellos destacan los siguientes:

- Instalaciones de los ascensores que unen la vía las mezzaninas y los andenes (AMA) en las cuatro estaciones citadas y los que comunican la vía pública y la mezzanina (AVM) en Zurbaranbarri y Uribarri. Adicionalmente, se han instalado los ascensores vestíbulo-andén (AVA) de la estación de San Antonio de Etxebarri.
- Montaje de los ventiladores de emergencia y extracción bajo andén (EBA) en las estaciones de Matiko, Uribarri, Zurbaranbarri y Otxarkoaga.
- Pasillos mecánicos en Zurbaranbarri y Uribarri y escaleras mecánicas en Zurbaranbarri y Otxarkoaga.
- Tendido de cableado en estación, trabajos de iluminación en túnel y comienzo de instalación de luminarias, cuadros eléctricos y transformadores en estaciones.
- Montaje en los pozos de bombeo de las estaciones de Uribarri y Otxarkoaga.





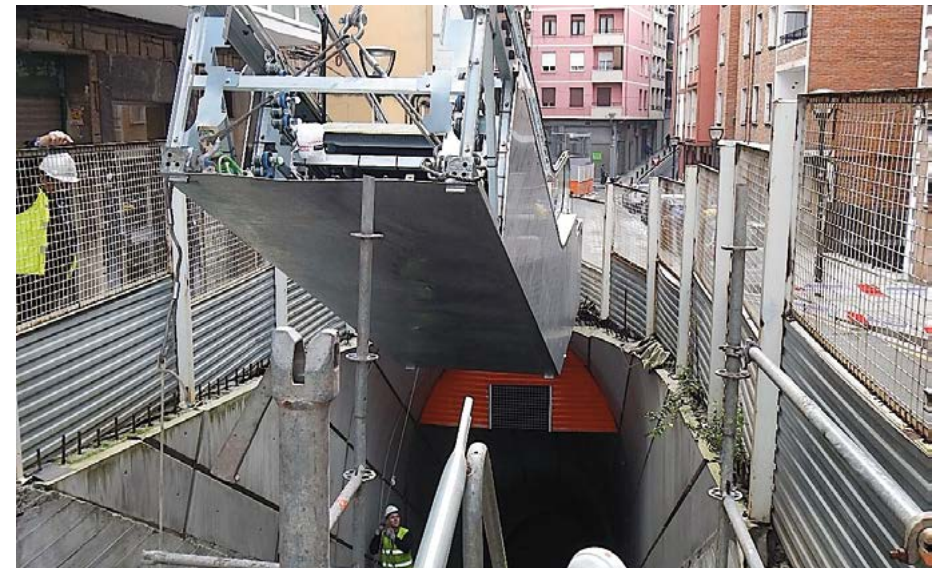
La inversión en las obras de instalaciones realizadas durante el año asciende a 9.103.891,38 euros.

ETS procedió también a la adjudicación de seis nuevos contratos correspondientes a las instalaciones de señalización, comunicaciones, subestación eléctrica de Txurdinaga, pozos de bombeo, electrificación y las necesarias para equipar el ascensor inclinado de San Antonio de Etxebarri.

Al finalizar el ejercicio, estaban pendientes de adjudicación la contratación de las subestaciones eléctricas de Zumalakarregi y Ariz, las instalaciones del túnel de Artxanda, las puertas de acceso y las máquinas canceladoras.

Visitas a las obras

El Ferrocarril Metropolitano de Bilbao continúa siendo una referencia mundial veinte años después de la entrada en servicio de su primera línea. Tanto las



personas que residen en el entorno de esta infraestructura en proceso de ampliación como técnicos y responsables de empresas y organizaciones relacionadas con el transporte manifiestan su interés por el proceso que siguen sus obras, así como por las labores de gestión y explotación.

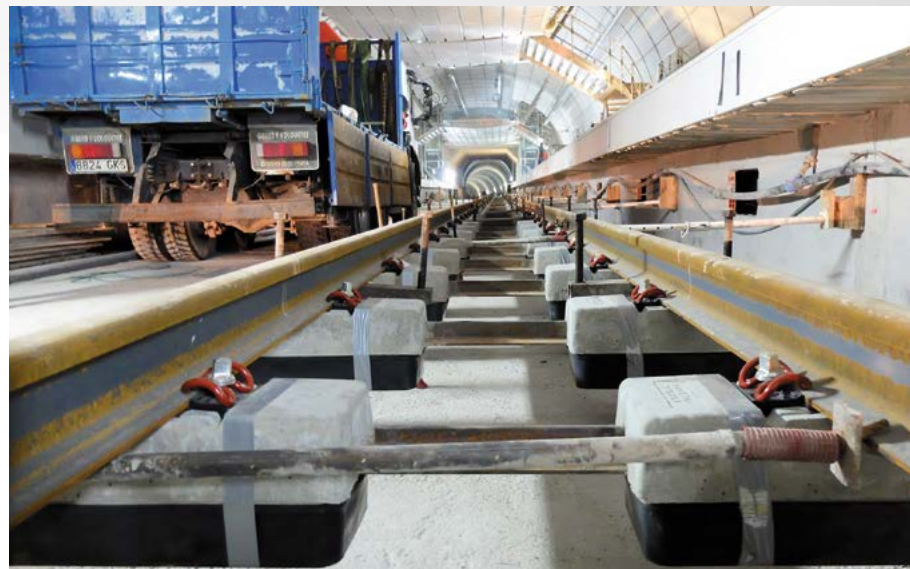
Consciente de esa realidad, ETS puso en marcha a comienzo de año un programa de visitas ciudadanas a las obras de la Línea 3. El plazo de inscripción se inició el **9 de enero**, momento en el que la obra civil estaba prácticamente finalizada, a excepción del tramo Otxarkoaga-Txurdinaga, que se encontraba en fase de ejecución, y de la nueva estación de Casco Viejo, pendiente de inicio. Las visitas congregaron a cerca de 300 personas y se prolongaron hasta finales del mes de marzo.

El 16 de marzo, el Lehendakari Iñigo Urkullu tomó parte en una de las visitas programadas y comprobó, de esta manera, la evolución de los trabajos en curso. Junto al Lehendakari, asistió una decena de personas que residen en el entorno por el que discurre el nuevo trazado ferroviario, acompañadas de responsables institucionales: Diputado General de Bizkaia, Alcalde de Bilbao, Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, Viceconsejero de Transportes, así como de los Directores de ETS y Euskotren.

Esta visita precedió a la que cursó en el mes de abril un grupo de alumnos y alumnas de Infraestructura del Transporte del tercer curso del Grado de Ingeniería Civil de la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Minas y Obras Públicas de la Universidad del País Vasco.

En el mes de agosto, una delegación técnica integrada por responsables de la Dirección de Estaciones y Conexiones de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) también visitaba las obras de construcción, así como la estación intermodal de San Mamés, en la que confluyen las Líneas 1 y 2 del Metro, las líneas de Euskotren y de Cercanías de Renfe y los servicios de la estación de autobuses (Termibus).

La representación de SNCF, acompañada por responsables de ETS y del operador Euskotren, estuvo formada por cargos técnicos y directivos del ente que gestiona las estaciones francesas, entre ellas las de Burdeos y Toulouse, ambas en proceso de gran transformación.



3.4.3. Línea 5: Sarratu-Galdakao-Hospital

Durante el año 2015, ETS continuó con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de obra civil de la futura La Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que discurrirá entre Sarratu-Basauri y el Hospital de Galdakao-Usansolo, y que contará con estaciones en Aperribai, Bengoetxe y Galdakao.

3.5. Programa tranviario

3.5.1. Tranvía de Vitoria-Gasteiz

Durante el año 2015 prosiguieron los trabajos de redacción del estudio informativo para la definición de las alternativas de ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz (Primera Fase), desde el extremo sur de la línea actualmente en explotación hasta la zona del Campus Universitario de Álava.

El proyecto de trazado, que partirá de la parada de la calle Angulema, plantea su desarrollo por la calle de la Florida para discurrir sobre la trinchera ferroviaria de Adif a través del Puente de las Trianas, que deberá ser ampliado, continuar por las calles Castro Urdiales y Nieves Cano y finalizar en la zona ajardinada de la calle Martínez de Aragón.

La futura ampliación de esta infraestructura, con un trazado de 1.340 metros de longitud, permitirá mejorar la conexión de los barrios de Adurza y San Cristóbal con el centro y la zona Noroeste de la ciudad.

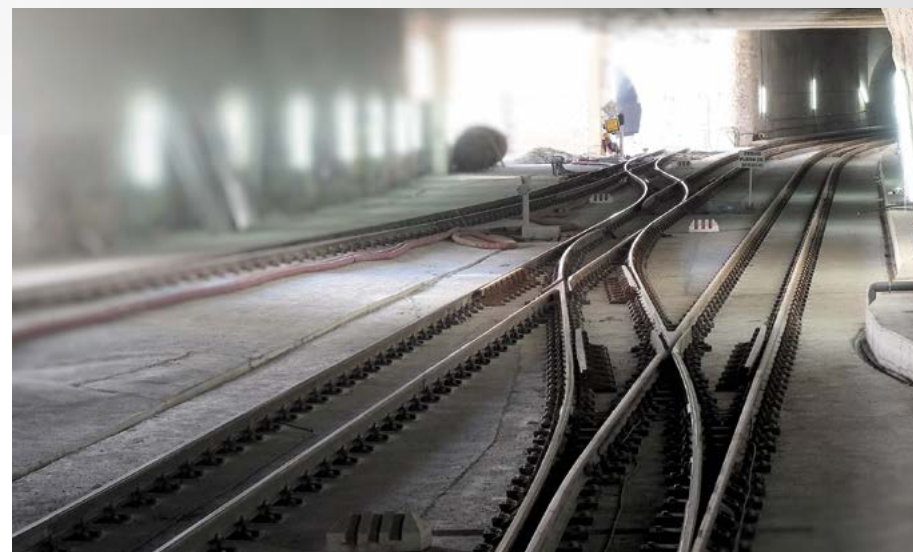
Los proyectos que el Gobierno Vasco desarrolla a través de ETS para la mejora de la infraestructura tranviaria de Vitoria-Gasteiz, y consiguientemente del servicio, contemplan también la implantación de una *bretelle* o doble diagonal, junto a la parada de Parlamento, un equipamiento de vía que salió a licitación pública en el mes de diciembre.



La realización de esta obra posibilitará que, ante la interrupción del servicio por cualquier evento público que se produzca en el centro de la ciudad, las unidades tranviarias lleguen hasta la parada de Parlamento, realicen las maniobras para el cambio de vía y prosigan su circulación. En la actualidad, cuando se producen esos eventos, los convoyes tienen limitada su circulación a los tramos comprendidos entre Sancho en Sabio, Abetxuko e Ibaiondo.

3.5.2. Tranvía de Bilbao

Durante el año finalizó la redacción del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pío Baroja-Atxuri del Tranvía de Bilbao, cuyas conclusiones servirán para definir las posibles alternativas de cierre del denominado *anillo tranviario*, de acuerdo con las características de la trama urbana.



3.6. Operaciones e I+D+i

3.6.1. Inversiones y gastos

Además de las iniciativas destinadas a mejorar la capacidad de la red y ampliar las áreas servidas por el sistema ferroviario y tranviario, ETS ha continuado en 2015 ejecutando actuaciones destinadas a mejorar las infraestructuras existentes. Se han dirigido tanto a la renovación y reposición de infraestructuras como a la mejora de la seguridad de las líneas (consolidación y estabilización de taludes, adecuación de catenaria, entre otras).

La actuación más destacada en este ámbito ha sido la renovación de la vía en el ramal de Bermeo, en el tramo comprendido entre Zugastieta y Muxika.

El resumen e importe de estas actuaciones son los siguientes:

Inversiones	Euros
Renovación vía Zugastieta-Muxika	2.133.573
Mejoras de seguridad	1.548.534
Mejoras de estaciones	1.785.633
Mejoras de energía	176.278
Mejoras de señalización y comunicaciones	544.537
Adecuación de taludes y túneles	369.637
Reposición de infraestructuras	87.021
Renovación de vehículos	21.257
	6.666.469



3.6.2. Principales servicios de Circulación

Asignar la capacidad de vía, gestionar y regular el tráfico ferroviario de acuerdo al plan de explotación, proporcionando la máxima calidad de servicio es la misión que tiene encomendada el Departamento de Circulación de ETS.

Principales servicios de Circulación

ÁMBITO	SERVICIOS
Acceso a la infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Normas reglamentarias y gestión circulación. • Acceso a la profesión de personas que intervienen en la circulación. • Condiciones funcionales de las instalaciones.
Planificación de la circulación	<ul style="list-style-type: none"> • Programación de servicios de transporte: peticiones, asignación de capacidades. • Bandas horarias de mantenimiento: Programación de trabajos.
Gestión y regulación de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de tráfico. Regulación de Puestos de Mando y gabinetes. • Servicios de maniobras. • Gestión de incidencias. Planes Alternativos de Transporte. • Información del estado del tráfico. Seguimiento y Control de Tráfico.



Características de las instalaciones

Vía doble electrificada	56/751	100%
Vía única electrificada	114/953	95,95%
Con bloqueo automático con C.T.C.	172/404	97,24%
Sistema de frenado automático	172/404	97,24%
Tetra	169/004	95,32%
Tren Tierra	172/404	97,24%
Velocidad máxima admisible	80 km/h	88,52%
	90 km/h	11,48%

3.6.3. Red gestionada por ETS

	Longitud total	Vía doble	Vía única
Bilbao-Donostia (inc. Lasarte)	108/670	47/224	61/446
Ramal de Bermeo	29/194	—	29/194
Donostia-Hendaia	21/370	9/527	11/843
Txorierrri	13/170	—	13/170
Lasao-Azpeitia (Museo)	4/888	—	4/888
Total	177/292	56/751	120/541



3.6.4. Tráfico realizado

Circulaciones (nº de circulaciones)	197.000
Km-tren año	4.849.656,20

Estructura

Nº de Puestos de Mando	2
Nº Gabinetes de Circulación con Personal	5
Nº Gabinetes de Circulación sin Personal	44

Personal (nº medio al año)

Gabinetes de circulación	8
Puestos de Mando	42
Línea	28
Estructura	3

3.6.5. Principales indicadores

Indicadores	ÁMBITO	OBTENIDO
Puntualidad	Txorierrri	98,80%
	Bilbao -Bermeo	98,89%
	Ermua-Eibar	99,17%
	Ermua-Donostia	98,68%
	Lasarte -Hendaia	99,70%
Cumplimiento de mercancías	Ariz -Lasarte	100%
Satisfacción del cliente	Euskotren	89,93



3.6.6. Seguridad en la circulación

Gestión de la seguridad

El Departamento de Seguridad en la Circulación, Emergencias y Protección Civil de ETS desarrolló durante el año 2015 las actividades de coordinación en los foros multidisciplinares siguientes:

- Comité de Seguridad.
- Grupo de Trabajo de Circulación.
- Comisión de Seguridad en la Circulación.
- Comisión técnica conjunta ETS-Euskotren.

Informes de inspección

A lo largo del año, este Departamento elaboró 299 informes de inspección, clasificados de la forma siguiente:

- Infraestructura y vía: 23.
- Pasos a nivel: 95.
- Instalaciones de seguridad (control de disparo de subestaciones, control de sistemas de comunicación): 47.
- Circulación (control de procedimientos de comunicación, control autorizaciones de rebase): 41.
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 18.
- Tranvías de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz: 18.

Auditorías

Durante el año 2015, el Departamento de Seguridad realizó dos Auditorías de Seguridad.

Auditoría de Energía

La Auditoría de Energía se ha circunscrito a los aspectos relacionados con la Seguridad en la Circulación de las Instalaciones de Energía (Subestacio-

nes, líneas de distribución de energía de tracción, LMT, LBT, telemando de control de instalaciones, seccionadores, sistemas de arrastre, sistemas PCI en subestaciones) existentes en la red ferroviaria de Euskal Trenbide Sarea, analizando aquellos elementos que afectan, directa o indirectamente, a la explotación segura de los servicios.

Auditoría de Instalaciones de Seguridad

La Auditoría de Instalaciones de Seguridad se ha circunscrito a los aspectos relacionados con la Seguridad en la Circulación de las Instalaciones de Seguridad existentes en la red ferroviaria de Euskal Trenbide Sarea (pasos a nivel, enclavamientos y bloqueos, señalización, sistema de ayuda a la conducción Euroloop), analizando aquellos elementos que afectan, directa o indirectamente, a la explotación segura de los servicios.





Formación

Se desarrollaron las siguientes acciones en colaboración con el Área de Formación:

- Encargado de trabajos según normativa para trabajos en vía y control de contratistas (un curso, realizado en el primer semestre).
- Colaboración con el Área de Circulación y Gestión del Servicio en la impartición de formación para el reciclaje de Maquinista Auxiliar de Vía (un curso de reciclaje, celebrado en el mes de marzo y un curso de nuevas habilitaciones que se desarrolló en el mes de mayo).

Actuaciones en pasos a nivel

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

- PaN Mendizur PK 12/704 Bilbao-Donostia.
- PaN Landajo PK 9/114 Amorebieta-Bermeo.
- PaN Camino Jesusibarri PK 10/745 Amorebieta-Bermeo.

Adecuación de protección pasos a nivel a la normativa vigente.

- PaN Sakoneta PK 71/365 Bilbao-Donostia.
- PaN Ilunbo 2º PK 96/609 Bilbao-Donostia.
- PaN PK 95/279 Bilbao-Donostia.
- PaN Basarte (PK 79/500 Bilbao-Donostia).
- PaN Sasikoa (PK 88/056 Bilbao-Donostia).
- PaN Torrekoa (PK 96/873 Bilbao-Donostia).
- PaN Irubietta (PK 98/905 Bilbao-Donostia).
- PaN Camino Forua (PK 16/623 Amorebieta-Bermeo).
- PaN Camino Atxaga (PK 17/318 Amorebieta-Bermeo).

Inspecciones de pasos a nivel situados en las líneas de ETS.

Mejoras en cerramientos de explanación ferroviaria en zonas de pasos viciados y en pasos a nivel suprimidos.

Actualización del Plan de Pasos a Nivel

Elaboración del «Plan de Pasos a Nivel», de septiembre de 2015, documento que actualiza y amplía el Plan de Supresión de Pasos a Nivel de febrero de 2015.

Plan de Autoprotección de ETS

Homologación por parte de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco del «Plan de Autoprotección de la red ferroviaria de ETS».



3.6.7. Líneas de ferrocarril y tranvías e instalaciones

Líneas Ferrocarril

1. Bilbao – Donostia
2. Donostia – Hendaia
3. Ramal Lasarte
4. Ramal Amorebieta – Bermeo
5. Triángulo Amorebieta
6. Casco Viejo – Lezama
7. Triángulo Berreteaga
8. Lutxana – Sondika
9. Azpeitia – Lasao (museo)

Vía	
Metros de vía (en m)	234.120
Vía única	122.958
Vía doble	55.581
Desvíos/ agujas	288
Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	428
Nº túneles	67
Longitud túneles	23.929
Nº tajeas	355

Energía

Metros de catenaria	229.232
Catenaria compensada	199.704
Catenaria sin compensar	28.661
Nº subestaciones	16
Nº centros reductores	138
Nº centros elevadores	12
Nº centros transformación	17

Señalización

Nº pasos a nivel	43
Nº enclavamientos/ bloqueos	52
Metros de línea integrada en el CTC	229.232
Nº instalaciones fijas ATP (la totalidad de la línea)	94

Comunicaciones

Metros fibra óptica	172.454
Nº puestos fijos tren tierra	103
Nº repetidores PMR	4
Nº puestos de mando	Atxuri, Amara

Edificios

Nº estaciones	56
Nº apeaderos	28

Líneas Tranvía

1. Tranvía Bilbao: Atxuri - La Casilla
2. Tranvía Vitoria: Ramal Lakua
3. Tranvía Vitoria: Ramal Centro
4. Tranvía Vitoria: Ramal Abetxuko
5. Triángulo América Latina

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	Atxuri , Vitoria

Paradas

Nº paradas	34
------------	----

Líneas Funicular

1. Funicular Larreineta

Vía	
Metros de vía (en m)	1.179
Vía única	1.179
Desvíos/agujas	2
Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	3
Longitud puente	356
Nº pasos superiores	1
Comunicaciones	
Metros fibra óptica	1.179
Estaciones	
Nº paradas	2

3.6.8. Otras actuaciones

- Renovación de certificación de Calidad ISO 9002.
- Formación de Maquinistas Auxiliares de Vía (Elecnor, Tecsa, Cycasa, Emte, Balzola y Comsa).
- Gestión de 97 Peticiones de transporte de los diferentes operadores.

3.6.9. I+D+i

Durante el año 2015, ETS ha trabajado en el ámbito de la innovación en los proyectos siguientes:

Reutilización de neumáticos usados

ETS ha realizado un análisis comparativo sobre el comportamiento de paneles elásticos fabricados a partir de neumáticos usados y las placas de asiento convencionales utilizadas por el operador EuskoTren.

El objetivo del proyecto es el diseño y puesta en valor de placas de apoyo de carril elaboradas con material secundario procedente de neumáticos usados para su aplicación en el campo de las infraestructuras ferroviarias.

El tramo en el que se ha realizado la experimentación se sitúa en la recta comprendida entre el túnel de Bernabeitia y el P.S. de Azkarraga, en vía impar, entre los puntos kilométricos 27/600 y 28/200.

Convenio con EHU/UPV

Se suscribió un convenio con la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) para el desarrollo de un proyecto para el análisis de datos de las mediciones del tren de auscultación Trenbiker, denominado «Desarrollo de medidas inteligentes aplicadas al mantenimiento de vía».

Además, se ha continuado con los proyectos de investigación en curso, en colaboración con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Bilbao, para el desarrollo de un algoritmo que permita definir las pautas a seguir en el mantenimiento de vía de las líneas de ETS, en función de la estructura ferroviaria y las cargas de transporte acumuladas en cada tramo.

Análisis de Carga por eje, RAILFOAM

Se procedió a la instalación en Ariz y Lasarte de los equipos de medición de carga por eje. Este proyecto permitirá evaluar la afección en la plataforma y vía de incrementos en la carga por eje admisible al paso de material ferroviario, con el objetivo de establecer un algoritmo que permita determinar la viabilidad de la elevación del límite superior de este parámetro.



Análisis de movimiento en escaleras mecánicas por cámara

Se promovió la realización de un estudio de visualización y telemando de escaleras mecánicas, enmarcado en el contrato de ese equipamiento, que tendrá su implementación en el año 2016.

Análisis de pasos a nivel con visualización inteligente

Se procedió a la instalación de un prototipo de visualización inteligente en el paso a nivel de Ariz (Basauri).

Subestación reversible de Portomoko

En el año 2015 finalizó el proyecto de implantación de una subestación eléctrica reversible en Portomoko (Irun), para contribuir al ahorro de energía de tracción. El proyecto se realizó en colaboración con la empresa CAF Turnkey and Engineering. La instalación se encuentra en funcionamiento.

Asimismo, se llevaron a cabo las pruebas de recuperación de energía, tanto en vacío como con tráfico ferroviario, en horario nocturno hasta su conexión definitiva a la catenaria de la línea. De este modo, una vez que se consiguió ajustar los valores de control, la regeneración de energía se realiza durante las 24 horas mientras existe circulación y la subestación de Portomoko está conectada a catenaria.

Con los trabajos de instalación y pruebas finalizados, se desarrolla el proceso de la toma de datos de energía, tanto en la celda como en el registrador de energía exportada/importada de la red y de las unidades que circulan por la línea. El objetivo es realizar un balance del rendimiento de la instalación.

Monitorización de túneles

Se ha instalado un sistema de monitorización de las secciones de auscultación intensiva permanente del túnel de Montezkue, que permite la automa-

tización de los procesos de lectura. Se realiza una lectura diaria de 52 instrumentos instalados, cuyos datos son almacenados para su posterior descarga y análisis.

Base de datos Geotécnica

ETS adquirió en 2015 un programa que permite almacenar la información geotécnica mediante una aplicación GIS. A través del programa es posible la geolocalización de la información, tanto documental como en forma de base datos. ETS trabaja junto con el suministrador en la mejora de la aplicación.

3.7. Secretaría General

3.7.1. Asesoría jurídica

Además de los asuntos cotidianos, relacionados con la esencia propia de su actividad, la Asesoría Jurídica trabajó durante el año 2015 en la redacción de distintos convenios, que fueron aprobados por el Consejo de Administración de ETS. Son los convenios siguientes:

- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para la financiación y ejecución de los trabajos de urbanización a realizar en el entorno de la nueva estación de Loiola y en el espacio ferroviario que se liberará una vez se ejecute el nuevo viaducto proyectado en esa zona. El espacio liberado será objeto de cesión al Ayuntamiento de Donostia.
- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Zaratama para la ejecución de una pasarela peatonal en el barrio de Arkotxa, como consecuencia de la supresión del paso a nivel de Pradera, existente en el PK 7/607 de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia.
- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Zestoa para la cesión del uso del edificio de la antigua estación de Zestoa-Villa, para su destino a actividades socio-culturales.

- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Lezama para la cesión de uso del inmueble sito en el Barrio Aretxalde, número 156.
- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Zarautz para la supresión del paso a nivel de Santa Klara.
- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la gestión, en materia de conservación, mantenimiento y gestión de los sistemas de señalización viaria tranviaria.

Asimismo, en el año 2015 se aprobó el Primer Plan del Euskera para el fomento del idioma en Euskal Trenbide Sarea. Gracias al trabajo realizado por las personas que integran la Comisión de Euskera se ha aprobado el «Plan Estratégico del Euskera 2015-2017» y el «Plan de Gestión 2015».

3.7.2. Recursos humanos

La plantilla de ETS a 31 de Diciembre de 2015 estaba compuesta por 258 personas. Las franjas de edad son las siguientes:

- 60 años o más: 34 personas
- Entre 50 y 59 años: 117 personas
- Entre 40 y 49: 76 personas
- Entre 30 y 39 años: 29 personas
- Menores de 30 años: 2 personas

La distribución por sexos es la siguiente:

- Hombres: 197
- Mujeres: 61

Tres personas más causaron baja en el Ente por jubilación definitiva. Además, se produjo el fallecimiento de una persona de la organización.

Prórroga del Convenio Colectivo y programa de jubilación parcial

En 2015 se confirmó una nueva prórroga del Convenio Colectivo de ETS, aprobado en 2008 y cuya vigencia es de ocho años.

Derivado del contenido del propio Convenio Colectivo, ETS continuó durante el año con el proceso de su programa de jubilación parcial, situación a la que accedieron nueve personas. El contrato de relevo ha supuesto la incorporación al Ente de otras nueve personas.

Durante el año 2015 se llevó a cabo una convocatoria externa de bolsa de trabajo, con la finalidad de dar cumplimiento al proceso de jubilaciones parciales y de aportar la cobertura necesaria derivada del reemplazo de personas que acceden a esa situación. Se atendían, de esta manera, las necesidades de actividad temporal o, en su caso, las de tipo estructural, para puestos operativos del área técnica.



Absentismo

El absentismo por enfermedad se situaba por debajo del 4,25% a 31 de diciembre de 2015, con lo se cumplía, de esta manera, el objetivo del Ente en ese aspecto.

3.7.3. Prevención de Riesgos Laborales

ETS realizó un elevado número de actuaciones relacionadas con la Prevención de Riesgos Laborales durante 2015, año en el que los accidentes e incidentes considerados no «in itinere» se situaron por debajo del indicador objetivo de 19, establecido para el periodo anual.

Las actuaciones principales fueron las siguientes:

- Investigación de los accidentes de personal ocurridos en obras dependientes de ETS y planteamiento de la actualización de las evaluaciones de riesgos en los casos necesarios.
- Estudio de la adecuación de los Equipos de Protección Individual a los trabajos a desarrollar.
- Formación y simulacro de Emergencias en Oficinas e Instalaciones de Atxuri y Amara.
- Estudios de las condiciones ambientales (temperatura, humedad y velocidad del aire) y de la iluminación en las instalaciones del Edificio Albia de Bilbao.
- Estudios de las cargas electromagnéticas en Vitoria-Gasteiz y en Amara.
- Evaluaciones de las condiciones ambientales, de temperatura, humedad, velocidad del aire y agentes químicos de CO2 en Lebario.
- Evaluaciones de las condiciones ambientales de iluminación en Larreineta y en Lebario.
- Evaluación de riesgos higiénicos y exposición al ruido en Lebario.
- Evaluación de riesgos ergonómicos en Lebario.
- Evaluación de riesgos higiénicos por exposición a agentes químicos en túneles de Lugaritz y Herrera.

- Continuación del tratamiento para evitar la legionella pneumophila.
- Medidas de Emergencia en las oficinas de Bilbao (Edificio Albia) – Plan de autoprotección.
- Simulacros de Emergencias de plantas 14 y 15 y general del Edificio Albia.
- Campaña de Nutrición.
- Realización de inspecciones de seguridad en las instalaciones de Durango, Amara, Vitoria-Gasteiz, Puestos de Mando de Atxuri y de Amara, diferentes estaciones y oficinas centrales.
- Formación de acogida en PRL al personal de nueva incorporación y movilidad funcional (incluido el personal becado).
- Actualización de la documentación disponible en la intranet.
- Actualización de instrucciones e Información sobre actuación en emergencias.
- Continuación de mejora OHSAS. (En marcha).
- Planificación y coordinación de las actuaciones de desinfección, desinsectación y desratización, tanto periódicas como puntuales, de todas las instalaciones y estaciones.
- Plan de Prevención de Alcohol y Drogas. Colaboración activa en el desarrollo de todas las fases del plan: campañas de comunicación, cursos de formación y planificación de controles.
- Realización de coordinación de actividades empresariales.
- Continuación de la identificación de los requisitos legales aplicables a ETS, realización de su evaluación de cumplimiento y aplicación de las medidas preventivas y/o correctivas necesarias para su cumplimiento y/o coordinación con las áreas implicadas en su resolución.
- Identificación de los Equipos de Protección Individual (EPI) necesarios para los trabajos a realizar, control y vigilancia de su entrega a todo el personal y comprobación de que el personal que requiere EPIs de características especiales dispone de ellos.
- Coordinación de la resolución y aportación de respuesta a las comunicaciones de riesgos relacionadas con las actividades del SP.
- Comité de Seguridad y Salud. Realización del seguimiento y preparación de los temas relacionados con el CSS así como la elaboración de las actas de las reuniones.





- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos a los nuevos ingresos.
- 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.
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (1). Promoción de la salud (tabaco, alcohol y otras drogas).
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (2). Educación sanitaria (consejo médico permanente).
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (3). Inmunizaciones (antitetánica, antigripal y otras).
- Cursos Básicos de PRL.
- Formación en Primeros Auxilios. Equipo de Emergencia y nuevas incorporaciones.
- Formación en Extinción de Incendios. Equipo de Emergencia y nuevas incorporaciones.
- Riesgo químico.
- Campañas Mindfulness.
- Formación preventiva. Nuevas incorporaciones (varias actuaciones).

Asimismo, el personal técnico del Departamento de Prevención de ETS elaboró el informe de accidentalidad y el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, desarrollado bajo criterios de perspectiva de género.

En este mismo aspecto, entre otras actuaciones de interés, se publicó el documento titulado «Observatorio de la Igualdad en ETS. Reflejo integrado de Recursos Humanos en el III Plan de Igualdad. Una visión de ETS de la igualdad en un mundo laboral globalizado». El documento se encuentra alojado en la intranet del Ente público.

3.7.4. Sistemas de Información

Las principales actuaciones de ETS en el ámbito de los Sistemas de Información durante 2015 han sido las siguientes:

● Gestión documental. Seguridad

Se puso en marcha un sistema de gestión documental para dar soporte a los procesos de área de Seguridad en la Circulación.

● Sistema de seguimiento económico de las obras de ETS

Se inició la implantación de un sistema de seguimiento económico de las obras gestionadas por ETS, integrado tanto con el actual sistema de gestión existente en el Ente (SAP) como respecto al sistema de gestión de las mediciones de la obra (SISPRE), que persigue, entre otros, los objetivos siguientes:

- Sistematización, automatización y control de los distintos procesos de gestión económica de las obras (certificaciones, anticipos, revisiones de precios, control de desviaciones, previsiones...).
- Establecimiento de un cuadro de mando que permita visualizar de forma sencilla los principales indicadores de seguimiento de las obras del Ente de forma integrada.

● Actualización de la plataforma de Correo Colaborativo

Se actualizó la plataforma de correo de ETS a Zimbra 8, con los objetivos siguientes:

- Incremento de la autonomía de las personas usuarias en la gestión de sus listas de distribución, copias de seguridad, etc.
- Validación contra el Directorio Activo, evitando la doble contraseña.
- Mejora de la disponibilidad del sistema.
- Plataforma en entorno bilingüe euskera-castellano.
- Mejora de la experiencia de usuario en el entorno web.

● Migración al dominio .eus

Se cambiaron las direcciones de todo el personal de ETS al nuevo dominio .eus, creado para la comunidad lingüística y cultural vasca.

● Incremento de la velocidad de la red

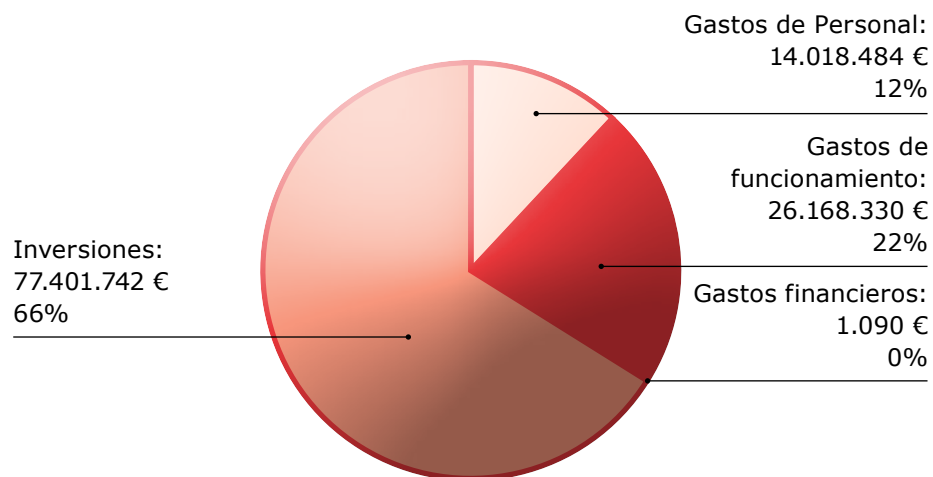
Se incrementó la velocidad de la red entre CPDs y en el entorno de virtualización 1 a 10 Gbs. Esto ha permitido:

- Aumentar la velocidad de acceso desde los puestos de usuario/a a los servidores.
- Equiparar la velocidad en los dos CPDs de ETS.
- Reducir la ventana de backup, lo que supone un descenso sustancial del volumen de datos en riesgo de pérdida.
- Disminuir los tiempos de sincronización de datos entre CPDs, lo que representa una importante mejora en los planes de contingencia.



3.7.5. Recursos Financieros

ETS gestionó en el año 2015 recursos por un importe global de 117,5 millones de euros, de los cuales el 66% se dedicó a inversiones en la red ferroviaria que tiene adscrita.



Además de las actuaciones en la red propia, por encomienda del Ejecutivo de Euskadi ha dirigido las obras de la Nueva Red Ferroviaria Vasca (115 millones de euros) y, mediante un convenio con el Consorcio de Transportes de Bizkaia, las obras de soterramiento del Paso a Nivel del Metro de Bilbao en Urduliz (4,8 millones de euros).

Eficiencia

La Dirección de ETS desarrolla una política de eficiencia en el uso de los recursos disponibles, cuyo objetivo es reducir los gastos de funcionamiento sin que se produzca una merma en sus niveles de calidad, seguridad y servicio. Esta actuación, que se lleva a cabo desde el año 2013, se enmarca en el plan para redimensionar el sector público que promueve el Gobierno Vasco en la estructura de su administración y de sus entes y sociedades públicas.

La energía de tracción es uno de los principales costes del servicio ferroviario, por lo que ETS ha adoptado diversas medidas para intentar contenerlo. Entre ellas, ETS junto con el operador MetroBilbao, tiene suscrito un acuerdo marco de colaboración con otras empresas del sector del transporte ferroviario estatal para la contratación del suministro de energía en alta tensión. En conjunto, el coste medio de la energía de tracción se ha reducido un 9% con respecto al ejercicio anterior.

Plazos de pago a proveedores

En cumplimiento de las directrices emanadas del Gobierno Vasco, la Dirección del Ente ha adoptado diversas medidas en los últimos años para reducir los períodos de pago a sus proveedores. De esta forma, los plazos medios de pago a proveedores se han reducido en los tres últimos años de 70 días en 2013 a 33 días en el año 2015.

Tipo	2013	2014	2015
Inversiones	73,28	58,12	34,18
Acreedores comerciales	65,77	49,95	31,92
TOTAL	70,29	55,75	33,50

3.8. Responsabilidad Social Corporativa

3.8.1. Información ciudadana

Euskal Trenbide Sarea mantiene abiertas dos oficinas de atención ciudadana (OAC) en Donostia-San Sebastián y Bilbao, en las que se informa sobre el desarrollo de los proyectos y obras del Metro de Donostialdea y de la Línea 3 del Metro de Bilbao, respectivamente.



Durante el año 2015, un total de 1.518 personas visitaron estos dos puntos para solicitar información o formular consultas, reclamaciones o sugerencias sobre la ejecución de las obras o en relación a las afecciones en sus inmuebles. De todas las personas atendidas, 605 fueron mujeres y 913 hombres.

La OAC del Metro de Donostialdea se localiza en el vestíbulo de la estación de Amara (Plaza Easo, s/n). La oficina de la Línea 3 está ubicada en la confluencia de las calles Gabriel Aresti y Txomin Garat del barrio de Txurdinaga.

3.8.2. Igualdad

Exposiciones informativas

En el mes de marzo, el Grupo de Igualdad de Euskal Trenbide Sarea organizó una serie de exposiciones informativas con la finalidad de divulgar entre el personal el contenido del III Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres 2014-2017, que fue aprobado en fechas previas.

La puesta en marcha de este Plan representa un hito fundamental en el proceso que desarrolla este Ente público en pro de la igualdad de mujeres y hombres. Para su elaboración, se realizó un diagnóstico previo, cuantitativo y cualitativo, a partir del cual se determinaron los ámbitos del propio Plan y se definieron las acciones y procesos.

Día Internacional de las Mujeres

Asimismo, ETS se sumó un año más a la campaña del **8 de Marzo**, Día Internacional de las Mujeres, diseñada por Emakunde, en la que se remarcaron los avances que se han producido en las últimas décadas hacia una sociedad igualitaria, al tiempo que se alertó sobre los peligros de dar pasos hacia atrás.

La campaña recordó los 20 años de la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, el plan más progresista promovido hasta ese momento en favor



de los derechos de la mujer. A través de esta campaña también se conmemoró el décimo aniversario de la aprobación por el Parlamento Vasco de la Ley para la Igualdad, que supuso uno de los hitos más destacados en la historia de las políticas de igualdad en Euskadi.

Protocolo contra el acoso en el trabajo

En el mes de marzo, en cumplimiento de una de las acciones del Plan de Igualdad de ETS, el Ente público también publicó el Protocolo contra el acoso sexual y sexista en el trabajo, aprobado y suscrito por la Dirección de Recursos Humanos. Como el propio Protocolo indica, se creó la figura de la denominada asesora confidencial, a quien la persona afectada por acoso puede dirigirse en primera instancia.

En mayo, se decidió situar la sección de Igualdad en la portada de la Intranet de ETS con el objetivo de lograr mayor visibilidad y protagonismo.



De esta manera, se incentivó un acceso más directo a los distintos apartados que trata el Grupo de Igualdad y que afectan a toda la plantilla del Ente.

Foro de la Igualdad

La colaboración con el Foro de la Igualdad que organiza el Instituto Vasco de la Mujer fue otra de las de las iniciativas promovidas por ETS en 2015. El Foro, que cumplió su duodécima edición, es un espacio de encuentro anual que sirve de marco a las iniciativas en favor de la igualdad de mujeres y hombres que promueven las entidades públicas y privadas. Se celebró entre el 15 de octubre y el 18 de diciembre.

En 2015 se mantuvo el formato de espacio itinerante, con actividades en diversas localidades de Euskadi aglutinadas bajo el lema «La sociedad va avanzando en Igualdad, evitemos los pasos atrás».

ETS organizó tres actividades:

- Exposición fotográfica 'Piper Txuriak: Igualdad y nuevas masculinidades', en la que se analizaron los nuevos modelos de masculinidad subrayando la necesidad de lograr la implicación de los hombres para alcanzar una igualdad real. Esta exposición se desarrolló durante la primera quincena de noviembre en la sede de ETS en Amara y a lo largo de la segunda quincena en las instalaciones del Edificio Albia de Bilbao.
- Proyección de la película 'Amaren eskuak' y un coloquio posterior, en el que se trataron aspectos como la conciliación, la corresponsabilidad y los usos del tiempo. La proyección tuvo lugar el 20 de noviembre en la sede de ETS en Bilbao.
- Charla participativa y debate sobre el uso de los tiempos en nuestras vidas, que se celebró el 15 de diciembre.

Además, con motivo del Día Internacional contra la Violencia hacia las Mujeres (25 de noviembre), ETS puso a disposición del personal la imagen del punto lila, símbolo del rechazo a la violencia contra las mujeres, y promovió su uso.

3.8.3. Promoción del deporte

ETS mantuvo durante 2015 el convenio de colaboración con el Sporting de Herrera, club de fútbol de ese barrio donostiarra que dedica sus esfuerzos a trabajar en la formación deportiva de jóvenes en categorías inferiores.

3.8.4. Promoción de valores solidarios

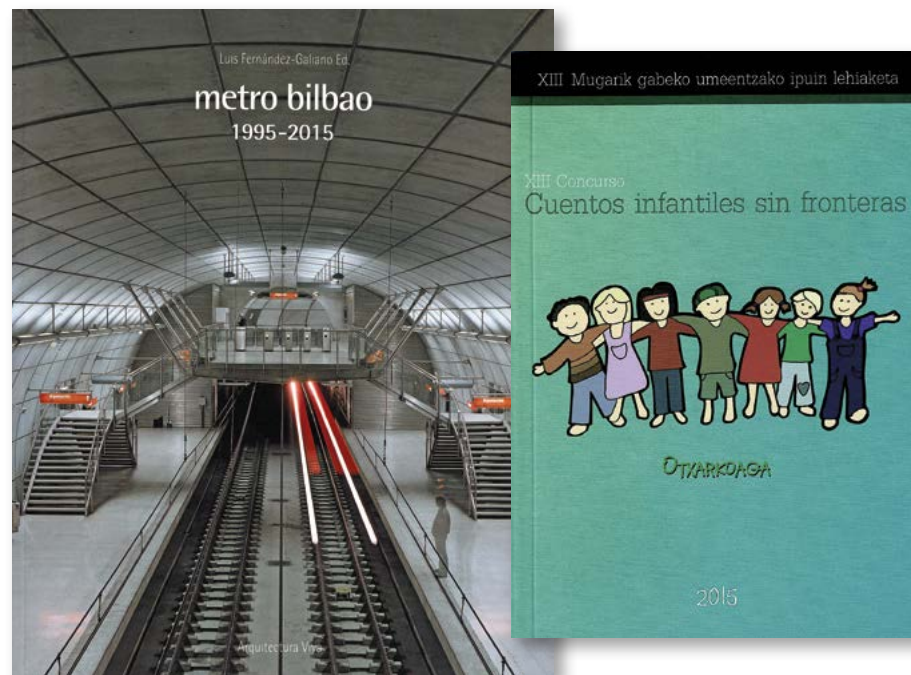
En el mes de diciembre, una representación de ETS realizó la tradicional visita a la Asociación Benéfica Sagrado Corazón de Jesús, orden religiosa que, con motivo del cierre de la estación de Ibarrekolanda (Bilbao), en el año 1994, cedió el uso de unos terrenos de su propiedad. Desde entonces, en vísperas de la Navidad, ETS hace entrega un lote de alimentos básicos, destinado a atender las necesidades de personas que, por diferentes motivos, residen en las instalaciones de esa entidad benéfica.



3.8.5. Promoción de valores culturales

Libro del 20 Aniversario de Metro Bilbao

ETS ha colaborado en la edición del libro conmemorativo del vigésimo aniversario de la puesta en servicio del Metro de Bilbao, una iniciativa con la que el Ente público se sumó a los actos de celebración impulsados por el operador de transportes. La publicación recoge la visión de personalidades implicadas en el diseño y desarrollo del suburbano y su contribución a la metamorfosis producida en Bilbao en los últimos veinte años, tiempo en el que el Metro ha contabilizado 1.352 millones de viajes. El servicio del Metro de Bilbao se inició el 11 de noviembre de 1995 con trece trenes. En la actualidad, el servicio se atiende con 46 unidades ferroviarias.



Cuentos infantiles sin fronteras

ETS ha apoyado la edición del libro en el que se publica una selección de obras que han tomado parte en el *XIII Concurso de Cuentos Infantiles Sin Fronteras* del barrio de Otxarkoaga (Bilbao). La última edición de este concurso contó con la participación de 516 cuentos, cuyos autores proceden de distintas partes del mundo.

Concurso de Euskera

Con motivo del Día Internacional del Euskera (3 de diciembre), ETS organizó un concurso de preguntas y respuestas para hacer evidente la celebración entre el personal. Un total de 23 personas tomaron parte en el concurso, con el que también se quiso celebrar la reciente aprobación del Plan de Promoción del Uso del Euskera de ETS. Las personas ganadoras del recibieron diversos libros y discos.

Bilbao Web Fest

ETS ha contribuido a la promoción de las iniciativas desarrolladas en el marco del evento «Bilbao Web Fest» mediante la cesión de espacios de cartelería informativa en estaciones. El primer festival del sector audiovisual y las webseries de Euskadi, celebrado durante los días 14, 15 y 16 de octubre, tuvo la participación de 163 trabajos procedente de 23 países.

3.8.6. Comunicación interna

Novedades y pruebas deportivas clásicas

El calendario de actividades deportivas y de ocio, que se promueven en el ámbito interno con la finalidad de enriquecer las relaciones entre las personas de los distintos Departamentos de ETS, tuvo en 2015 una novedad importante: la inclusión del «lilatón» y «lilaroller», una carrera de 5 kilómetros sólo para mujeres, que se celebra en el centro de Donostia. La

prueba se desarrolló el 1 de marzo con la participación de mujeres del Ente público.

Dos semanas después, el 16 de marzo, se celebró la clásica Marcha Internacional Cicloturista Bilbao-Bilbao, que también contó con participación de personas de ETS, quienes tuvieron que hacer un derroche de energía e ilusión para completar los 115 kilómetros de que constaba la prueba y combatir las adversidades de un domingo desapacible.

Fútbol 7

ETS y Euskotren disputaron en el mes de abril el tradicional partido de fútbol 7, en el que los compañeros y adversarios de la empresa operadora hicieron gala de su capacidad de convocatoria y concurrieron a la cita con un número de efectivos humanos que superaba ampliamente a los del Ente que administra las infraestructuras ferroviarias. Diezmado por las bajas de última hora,



el equipo de ETS debió completarse con dos jugadores cedidos por la formación rival y, sin embargo, amiga. Este hecho no fue óbice para que los contrarios se proclamaran campeones. Una vez más, el *jogo bonito* y el clima de camaradería reinaron en el encuentro, de manera especial en el *lunch* de hermanamiento posterior, donde las fuerzas estuvieron más igualadas.

V Torneo de Pádel

El debutante Jabier Irazabal y el experimentado Imanol Marqués se proclamaron vencedores del V Torneo de Pádel de ETS, que disputaron 16 personas en las pistas de Derio. Los ganadores sumaron la misma cifra de puntos en un sistema de juego en el que cada competidor cambiaba de pareja. El campeonato exprés se desarrolló de manera simultánea en cuatro pistas, el mismo día 26 de mayo. El buen ambiente fue el protagonista del torneo, que tuvo como colofón el imprescindible refrigerio para reponer fuerzas.



III Torneo de Baloncesto

El 4 de junio se disputó una nueva edición del Torneo de Baloncesto Mixto de Euskal Trenbide Sarea, y ya van tres. Se cumplió con la tradición y, también en esta ocasión, lo importante fue la camaradería y el ambiente jovial, por encima del resultado, del que no quedó registro en las crónicas de las publicaciones deportivas de gran tirada.

Marcha de Mountain Bike

La séptima edición de la Marcha de Mountain Bike, organizada conjuntamente por ETS y Euskotren, se celebró el 19 de junio. El taller de Lebario fue el punto de salida y también la meta de llegada. La marcha discurrió por las faldas del monte Oiz, donde la presencia de abundante barro provocó varias caídas sin que se tuviera noticia de consecuencias mayores.





Kayak y carreras de otoño

El calendario de actividades deportivas y de ocio de ETS tuvo en el mes de octubre dos eventos singulares: la celebración de la segunda edición del paseo por la ría en kayak y la participación en la maratón nocturna de Bilbao. Las personas que remontaron la ría en piragua pudieron contemplar, desde un plano poco habitual, la riqueza arquitectónica que jalona ambas márgenes del cauce.

La nueva edición de la *Bilbao Night Marathon* también contó con la participación de personas de ETS —decenas, según las crónicas internas—, que se sumaron al grupo compuesto por cerca de 13.000 corredores y corredoras que completaron el circuito urbano de la villa.

Además de la maratón nocturna de Bilbao, el otoño llegó con dos grandes pruebas deportivas en las que tomó parte activa una nutrida representación de ETS: la Behobia-San Sebastián y la Herri Krosa de Bilbao. En Vitoria-Gasteiz se había celebrado previamente, en el mes de mayo, una nueva edición de la «Maratón Martín Fiz» que, en esa ocasión, también pudo completarse en la modalidad de patines.





Homenaje al personal veterano

Los empleados y empleadas con 25 años de actividad profesional en ETS, así como las personas que disfrutaron ya de su jubilación, fueron protagonistas del acto de homenaje que les dedicó el Ente público el día 1 de diciembre. La sencilla celebración se inició con una recepción en la sede de ETS, en Bilbao. A continuación, los convocados se trasladaron en transporte público a Bermeo y, posteriormente a Busturia, donde visitaron la Torre Madariaga, Centro de Biodiversidad de Euskadi, enclavado en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

La última etapa de la jornada de celebración tuvo lugar en un restaurante de Busturialdea, donde el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, y el Director General de ETS, José Luis Sabas, agradecieron la contribución al desarrollo de las infraestructuras de Euskadi que han realizado las personas homenajeadas, a las que entregaron un recuerdo simbólico.

Visita a las obras de la Y vasca y al entorno de Eibar

Una veintena de personas integrantes de diferentes departamentos de ETS participó en la visita interna a las obras del tramo Antzuola-Ezkió, de la Y vasca, que tuvo lugar en el mes de mayo. Tras equiparse con los correspondientes medios de seguridad, el grupo se adentró en vehículos todoterreno

en el *túnel bitubo* que atraviesa Zumarraga. A lo largo del recorrido, el Director de obra, Rafa Marcano, explicó las diferentes fases constructivas en las que se encontraba la galería. Así, las personas participantes pudieron conocer el proceso de hormigonado e incluso asistir a una deflagración de explosivos, sistema con el que se horadó el túnel.

El 25 de noviembre otro grupo de personas de ETS se sumó a la visita interna programada para conocer las obras realizadas en el entorno de Eibar, en el tramo central de la Línea Bilbao-Donostia, donde el Ente público ha desarrollado durante los tres últimos años una actuación singular que incluye el desdoblamiento de vía y otras iniciativas que han supuesto la transformación de la fisonomía urbana.

Concurso de dibujo

El Concurso de Dibujo en el que toman parte hijas e hijos de personas que trabajan en ETS alcanzó en 2015 su quinta edición, en la que se reafirmó el éxito de participación.

Aunque la clasificación estuvo muy igualada, el resultado, en cada una de las categorías, fue el siguiente:

- De 0 a 3 años: Helene Aretxalde Olivares, de 3 años (hija de Susana Olivares – Secretaría General / Albia).
- De 4 a 7 años: Garazi Retegi Egia, de 7 años (hija de Itziar Egia – Secretaría General / Lebario).
- De 8 a 11 años: Anne Valera Alustiza, de 10 años (hija de Alfonso Varela – Dirección de Explotación / Amara).
- De 12 a 14 años: Malen Rueda Lizarralde, de 13 años (hija de Manu Rueda – Dirección de Comunicación / Albia).

La entrega de premios se realizó en vísperas de Navidad, aprovechando la llegada del Olentzero al edificio Albia, que, como se esperaba, se llenó de alegría infantil, risas nerviosas y carreras por los pasillos.



El 18 de diciembre, una semana antes del acto de entrega de los premios del Concurso de Dibujo, se celebró el tradicional lunch de Navidad, en el que el Director General, José Luis Sabas, agradeció al personal del Ente el esfuerzo desarrollado a lo largo de todo el año.

3.9. Calidad y Medio Ambiente

Sistemas de gestión integrados

La aplicación de modelos de gestión integrados persigue garantizar la rentabilidad y la fiabilidad de los resultados y, en último extremo, la eficiencia de las organizaciones.

Durante el año 2015 ETS continuó trabajando con el sistema de gestión integrado según los referenciales ISO 9001:2008 en el ámbito de la Calidad; ISO14001:2004 y Reglamento europeo EMAS III para el Medio Ambiente, y de acuerdo con las normas OHSAS18001:2007 para la Seguridad y Salud en el trabajo.

Auditorías externas

En 2015 se llevaron a cabo las correspondientes auditorías externas de los sistemas, tanto de seguimiento como de renovación.

En el mes de marzo ETS superó con éxito la auditoría del segundo 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, tras ser renovados en 2014, así como la renovación del certificado del Reglamento EMAS con la Declaración Ambiental. Es de destacar que esta renovación ha supuesto la consecución del certificado de bronce, por disponer del mismo durante un periodo de cinco años. En esta Declaración se incluyen los seguimientos de una serie de indicadores ambientales referidos a este Ente. La Declaración tiene carácter público; cualquier persona interesada puede acceder a su contenido. Los trabajadores y trabajadoras del Ente, mediante la intranet; el conjunto de la ciudadanía, a través de la página web.

El alcance de las certificaciones comprende a todo el Ente en lo referente a Seguridad y Salud. En el ámbito de la calidad y el medio ambiente afecta a las Direcciones de Planificación y Proyectos, Construcción, Instalaciones, Proyectos Estratégicos, Operaciones e I+D+i (Departamento de Circulación y Gestión del Servicio y Departamento de Seguridad en la Circulación).

Durante el año 2015 continuó trabajando con el Departamento de Mantenimiento de ETS para su integración en el sistema de calidad, así como con el taller de Lebario, con el fin de lograr su integración en el referencial ambiental.

Auditorías internas

Con la finalidad de garantizar el mantenimiento del sistema de gestión integrado, se realizaron las correspondientes auditorías internas, con anterioridad a las externas, que son la base para la mejora continua del sistema y posibilitan la detección de puntos fuertes y las oportunidades de mejora.

El número de obras auditadas para los tres sistemas se situó en 19, frente a las 17 del año 2014, con un 53% menos de no conformidades.

Al comienzo del año 2015 se establecieron 54 objetivos en el sistema integrado. De ese total, se anularon cuatro a medida que el ejercicio avanzaba. De los 50 objetivos finales, se alcanzó satisfactoriamente el 80%, valor que refleja la involucración de las personas del Ente en la gestión de los sistemas. De igual forma, se midió una batería de 98 indicadores (110 en 2014), que se consideran una fuente de información importante para lograr la mejora continua y que abarcan, incluso, a Direcciones y Departamentos que no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema, como son los de Comunicación, Patrimonio, Sistemas de la Información y Mantenimiento. De igual forma, se realizaron mediciones de indicadores derivados de objetivos pasados.

Por otra parte, y de cara a medir la calidad externa de los servicios prestados y que recibe directamente el cliente, ETS realizó las correspondientes campañas de encuestas de satisfacción, con mejor resultado con respecto al valor de referencia y a periodos anteriores. El grado de satisfacción obtenido del operador fue del 89,93%. El correspondiente grado de satisfacción del cliente de obras y proyectos fue del 97%.

Además de prestar un servicio de calidad a sus clientes, ETS mantiene como principio de su función y actividad el respeto al Medio Ambiente. Su compromiso se extiende al cumplimiento estricto de todos los requisitos ambientales, la reducción de los impactos y la identificación y minimización de los efectos de los distintos procesos integrados en el sistema. En este mismo ámbito, ETS también trabaja en los procesos de Mantenimiento, aunque no están incluidos en el sistema. Así, los residuos que se generan en los talleres se gestionan de acuerdo con la legislación vigente.

Durante el año 2015 se publicaron los nuevos referenciales de las normas ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015 por lo que en ETS se asistió a varias acciones de formación a fin de realizar las adaptaciones correspondientes en el Ente.



Memoria 2015

4

LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES



euskal trenbide sarea

Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea

Informe de auditoría,
Cuentas anuales al 31 de diciembre de 2015
e Informe de gestión del ejercicio 2015



INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES

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

Informe sobre las cuentas anuales

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas del ente Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea 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 a 31 de diciembre de 2015, 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 terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea Sarea de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, que se identifica en la nota 2.a de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de la entidad de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría con salvedades.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Plaza de Euskadi, 5, 48009 Bilbao, España
Tel.: +34 944 288 800 / +34 902 021 111, Fax: +34 944 288 805, www.pwc.es

1

R. M. Madrid, hoja 87.250-1, folio 75, tomo 9.267, libro 8.054, sección 3ª
Inscrita en el R.O.A.C. con el número S0242 - CIF: B-79 031290



Fundamento de la opinión con salvedades

El Ente no registra el correspondiente efecto fiscal derivado de las subvenciones no reintegrables recogidas en el patrimonio neto por importe 228,9 millones de euros (206,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2014), 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 por importe de 40 millones de euros (37,7 millones de euros al 31 de diciembre de 2014). Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2015 el epígrafe Subvenciones, donaciones y legados recibidos se encuentra sobrevalorado en aproximadamente 228,9 millones de euros (206,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2014, tras la corrección desglosada en nota 2.e de la memoria adjunta) y las Reservas y el resultado del ejercicio se muestran en defecto en 37,7 y 2,3 millones de euros respectivamente (34,7 y 3 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2014, tras la corrección desglosada en nota 2.e de la memoria adjunta). En consecuencia, el patrimonio neto del Ente se encuentra sobrevalorado en 188,9 millones de euros al 31 de diciembre de 2015 (169,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2014). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 contenía una salvedad al respecto.

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, que le fueron asignadas con tal fin en el ejercicio 2006 en régimen de adscripción por parte del Gobierno Vasco y que están formadas las inmovilizaciones materiales e intangibles preexistentes adscritas hasta ese momento a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, Eusko Trenbideak), con un valor neto contable de 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, no ha sido posible verificar el coste individual y, por consiguiente, la correspondiente amortización de los citados bienes materiales transferidos y adscritos al Ente, ni, en consecuencia, determinar su efecto en las cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2015 y 2014. Al 31 de diciembre de dichos ejercicios, estos activos están registrados, tras la corrección desglosa en la nota 2.e de la memoria adjunta, por un valor neto contable de aproximadamente 87 y 94 millones de euros, respectivamente. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 contenía una salvedad al respecto.

Adicionalmente a lo indicado en el párrafo anterior, en el ejercicio 2006, según se indica en la nota 1 de la memoria adjunta, el Gobierno Vasco asignó al Ente, en régimen de adscripción, los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi y encomendándole la administración y gestión de los mismos. El Ente no dispone de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas ferroviarias transferidas, 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 cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2015 y 2014. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 contenía una salvedad al respecto.

Opinión con salvedades

En nuestra opinión, excepto por los efectos y posibles efectos de los hechos descritos en el párrafo de "Fundamento de la opinión con salvedades", las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del ente Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea a 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio 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.

Párrafo de énfasis


Llamamos la atención respecto a lo señalado en la nota 15.c de la memoria adjunta, en la que se indica que Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea Sarea 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. Asimismo, como consecuencia de las diferencias producidas entre los importes presupuestados y los realmente incurridos en cada ejercicio anual, y habida cuenta de que no son compensados los costes de amortización de los activos adscritos descritos en la nota 1 de la memoria, cuya contrapartida fue fondo social, surgen, normalmente, pérdidas netas contables con carácter general, sin salida neta de efectivo con carácter general, que los administradores estiman, serán en su caso, compensadas con futuras aportaciones del Gobierno Vasco. Las Cuentas Anuales del Ente deben, por tanto, interpretarse en el contexto descrito anteriormente. Esta cuestión no modifica nuestra opinión.

Llamamos la atención respecto a lo señalado en las notas 2.c y 4.a de la memoria adjunta, en la que se indica que, en el ejercicio 2015, Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea Sarea ha procedido a revisar las vidas útiles de los activos relativos a instalaciones técnicas y otro inmovilizado material, actualizando las vidas útiles de estos e incluyendo un mayor nivel de desagregación de los activos individuales en comparación con el ejercicio anterior, lo que ha supuesto una disminución de la amortización del inmovilizado material, así como, de las subvenciones, donaciones y legados imputadas a resultados del ejercicio, por importe de 5,4 millones de euros, con respecto a las que se hubiera puesto de manifiesto de mantenerse las vidas útiles de ejercicios anteriores. En consecuencia, debe tomarse en consideración estos hechos al comparar las cifras del ejercicio 2015 con las del ejercicio 2014. Esta cuestión no modifica nuestra opinión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2015 contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea Sarea, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2015. 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.



Ricardo Celada

8 de abril de 2016



PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2015 Nº 03/16/00975
SELLO CORPORATIVO 96,00 EUR

Informe sujeto a la normativa
reguladora de la actividad de
auditoría de cuentas en España

BALANCE

a 31 de diciembre de 2015 en euros

ACTIVO		
	31-12-2015	31-12-2014 re-expresado
ACTIVO NO CORRIENTE	965.543.282	916.161.783
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	2.577.433	2.087.042
<i>Aplicaciones Informáticas</i>	2.193.024	1.790.286
<i>Desarrollo</i>	106.616	236.510
<i>Anticipos</i>	277.793	60.246
Inmovilizado Material (Nota 6)	962.965.849	914.034.071
<i>Terrenos y Construcciones</i>	463.382.619	376.827.949
<i>Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material</i>	141.804.505	109.023.807
<i>Inmovilizado en curso y anticipos</i>	357.778.725	428.182.315
Inversiones Financieras a largo plazo (Nota 4 y 8)	0	40.670
<i>Instrumentos de patrimonio</i>	0	28.500
<i>Otros activos financieros</i>	0	12.170

ACTIVO CORRIENTE	69.681.747	47.357.366
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	54.563.082	40.075.877
<i>Cientes por Prestaciones Servicios (Nota 9.a)</i>	109.947	54.679
<i>Cientes, Empresas grupo y asociadas (Nota 9.b)</i>	766.714	1.568.477
<i>Deudores Varios</i>	451.574	40.603
<i>Personal</i>	147.237	146.259
<i>Administraciones Públicas (Nota 9.c)</i>	53.087.610	38.265.859
Inversiones Financieras a corto plazo (Nota 9.d)	35.658	35.658
<i>Otros activos financieros</i>	35.658	35.658
Periodificaciones a corto plazo	43.433	23.052
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 9.e)	15.039.574	7.222.779
TOTAL ACTIVO	1.035.225.029	963.519.149

BALANCE

a 31 de diciembre de 2015 en euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31-12-2015	31-12-2014 re-expresado
PATRIMONIO NETO	1.019.411.741	948.844.309
Fondos Propios	201.973.029	210.283.169
<i>Fondo Social (Nota 10)</i>	295.648.889	295.648.889
<i>Resultados Negativos Ejercicios Anteriores</i>	-85.365.720	-74.763.301
<i>Resultado del ejercicio</i>	-8.310.140	-10.602.419
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)	817.438.712	738.561.140
<i>Subvenciones recibidas</i>	817.438.712	738.561.140
PASIVO NO CORRIENTE	820.193	1.267.202
Provisiones a largo plazo	820.193	1.267.202
<i>Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal (Nota 12.a)</i>	297.193	319.202
<i>Otras provisiones (Nota 12.b)</i>	523.000	948.000

PASIVO CORRIENTE	14.993.095	13.407.638
Deudas a corto plazo	10.079.797	8.849.993
<i>Otros pasivos financieros (Nota 13.a)</i>	10.079.797	8.849.993
Acreeedores Comerciales y otras cuentas a pagar	4.913.298	4.557.645
<i>Proveedores</i>	0	324
<i>Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 13.b)</i>	189.771	82.442
<i>Acreeedores varios (Nota 13.c)</i>	3.120.892	3.376.511
<i>Personal (Remuneraciones pendientes de pago) (Nota 13.d)</i>	525.453	534.670
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 13.e)</i>	1.077.182	563.698
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1.035.225.029	963.519.149

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance de Situación correspondiente al ejercicio 2015.

En Bilbao, a 4 de abril de 2016

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Marco Boronat Elizalde

Alexander Boto Basteguieta

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

Almudena Ruiz de Angulo

Fernando Uriondo Ispizua

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 EN EUROS

	31-12-2015	31-12-2014 re-expresado
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 17.a)	15.740.052	16.687.411
Ventas	7.862.595	7.466.271
Prestaciones de Servicios	7.877.457	9.221.140
Aprovisionamientos	-74.597	-87.840
Otros Ingresos de Explotación	26.204.466	25.939.915
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente	1.094.466	711.915
Subv. Explotación incorporadas al result. del ejercicio (Nota 11.a)	25.110.000	25.228.000
Gastos de Personal	-14.018.484	-13.863.976
Sueldos, Salarios y asimilados	-10.689.900	-10.531.500
Cargas Sociales (Nota 17.d)	-3.328.584	-3.332.476
Otros Gastos de Explotación	-25.829.877	-26.401.999
Servicios Exteriores	-25.702.350	-26.130.251
Tributos	-127.527	-271.748
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	-27.747.461	-29.332.175
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (Nota 11.b)	17.214.818	18.672.681
Excesos de provisiones (Nota 12.b)	458.000	0
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	-232.112	-1.769.663
Resultado por enajenaciones y otras (Nota 6)	-232.112	-1.769.663
Otros resultados	554	-467.439
Ingresos Excepcionales	3.798	6.069
Gastos Excepcionales	-3.244	-473.508

	31-12-2015	31-12-2014 re-expresado
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	-8.284.641	-10.623.085
Ingresos Financieros	4.091	21.895
Otros Intereses e Ingresos Asimilados (Nota 9.e)	4.091	21.895
Gastos Financieros	-1.090	-1.229
Por deudas con terceros	-1.090	-1.229
Deterioro y resultado por enajenaciones instr. financ. (Notas 4 y 8)	-28.500	0
Resultado por enajenaciones y otras	-28.500	0
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	-25.499	20.666
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-8.310.140	-10.602.419
Impuestos sobre beneficios (Nota 16)		0
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	-8.310.140	-10.602.419
RESULTADO DEL EJERCICIO	-8.310.140	-10.602.419

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2015.

En Bilbao, a 4 de abril de 2016

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Marco Boronat Elizalde

Alexander Boto Basteguieta

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

Almudena Ruiz de Angulo

Fernando Uriondo Ispizua

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

a 31 de diciembre de 2015 en euros

1. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2015 EN EUROS		
	31-12-2015	31-12-2014 re-expresado
A) Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	-8.310.140	-10.602.419
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
– Financiación de inmovilizado	96.092.390	73.358.850
C) Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
– Financiación de inmovilizado	-17.214.818	-18.672.681
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	70.567.432	44.083.750

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos correspondiente al ejercicio 2015.

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 2014	295.648.889	-71.858.680	-2.904.621	683.874.971	904.760.559
Otras variaciones del patrimonio neto en 2014					
- Distribución del resultado del ejercicio 2013		-2.904.621	2.904.621		0
Total de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio 2014			-6.080.838	50.164.588	44.083.750
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2015	295.648.889	-74.763.301	-6.080.838	734.039.559	948.844.309
Ajustes por errores en el ejercicio 2014 (Nota 2.e)			-4.521.581	4.521.581	0
SALDO AJUSTADO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2015	295.648.889	-74.763.301	-10.602.419	738.561.140	948.844.309
Otras variaciones del patrimonio neto en 2015					
- Distribución del resultado del ejercicio 2014		-10.602.419	10.602.419		0
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2015			-8.310.140	78.877.572	70.567.432
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2015	295.648.889	-85.365.720	-8.310.140	817.438.712	1.019.411.741

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 2015.

En Bilbao, a 4 de abril de 2016

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Marco Boronat Elizalde

Alexander Boto Basteguieta

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

Almudena Ruiz de Angulo

Fernando Uriondo Ispizua

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

a 31 de diciembre de 2015 en euros

	2015	2014 re-expresado
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	4.604.350	5.738
Resultado del ejercicio antes de impuestos	-8.310.140	-10.602.419
Ajustes del resultado	10.343.245	12.856.337
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	27.747.461	29.332.175
Variación provisiones largo plazo para riesgos y gastos (Nota 12)	-447.009	447.846
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado e inversiones financieras (Nota 4, 6 y 8)	260.612	1.769.663
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 11.b)	-17.214.818	-18.672.681
Ingresos Financieros (Nota 9.e)	-4.091	-21.895
Gastos Financieros	1.090	1.229
Cambios en el capital corriente	2.568.244	-780.310
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 9 y 11)	2.224.984	3.704.111
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 13)	355.653	-4.576.235
Otros Pasivos Corrientes (Nota 13.a)	-12.393	91.814
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	3.001	-1.467.870
Pagos de Intereses	-1.090	-1.229
Cobro de intereses	4.091	21.895
Otros cobros (pagos)	0	-1.488.536

	2015	2014 re-expresado
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-76.147.375	-81.372.168
Pagos por Inversión	-76.159.545	-81.372.168
Inmovilizado intangible y material (Notas 5 , 6 y 13.a)	-76.159.545	-81.372.168
Cobros por desinversión	12.170	0
Otros activos financieros (Notas 4 y 8)	12.170	0
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	79.359.820	83.130.223
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		
Cobros de subvenciones de capital (Nota 11.b)	79.359.820	83.130.223
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	7.816.795	1.763.793
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio (Nota 9.e)	7.222.779	5.458.986
Efectivo o equivalente al final del ejercicio (Nota 9.e)	15.039.574	7.222.779

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio 2015.

En Bilbao, a 4 de abril de 2016

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Marco Boronat Elizalde

Alexander Boto Basteguieta

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

Almudena Ruiz de Angulo

Fernando Uriondo Ispizua

MEMORIA

EJERCICIO 2015

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 in-

fraestructuras 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.

1.1. 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.

En el Balance de Situación únicamente figuraron 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 y por ello aparecen registrados como inmovilizado al mantener los riesgos y beneficios de los mismos.

El Valor Neto Contable de dichos activos al cierre del ejercicio 2005, de acuerdo con el Anexo I del Decreto 118/2006 ascendió 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 tuvo 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 intangibles o materiales en función de su naturaleza.

El valor neto contable de estos bienes al 31 de diciembre de 2015 asciende a **87.386.268** euros. En 2014 el valor era de 94.032.027 euros. Dada la

excepcionalidad de los traspasos del ejercicio 2014, este traspaso fue estimado con la mejor información disponible a esa fecha. De esta forma, en el año 2015, a partir de un análisis en detalle, se ha registrado el traspaso definitivo que ha incluido activos por valor de 21.500.067 euros relativos a la Operación Durango (Nota 2.e y 6). Por otra parte, se han dado de baja activos por valor de 91.755 euros.

Asimismo, de acuerdo con el Decreto 118/2006, de 6 de junio, se 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 la correspondiente encomienda para la administración y gestión de los mismos. No obstante, no fue posible disponer de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas, por lo que no fueron incluidos en el registro de inmovilizado del Ente a dicha fecha, ni lo están a fecha actual.

Adicionalmente, al objeto de conocer la totalidad de los bienes que componen la actividad ferroviaria transferida y cuya gestión es responsabilidad del Ente, se llevó a cabo la realización de unos proyectos encomendados a expertos independientes cuyo objeto principal fue 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 permitiese tener información actualizada de los bienes existentes, aunque no pudo ser valorado e incluido en los registros contables del Ente.

Otras adscripciones posteriores

En el ejercicio 2011, el Gobierno Vasco adscribió a ETS dos plantas de oficinas en el Edificio Albia de Bilbao 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 26 de diciembre de 2011, respectivamente. Desde septiembre de 2012 ETS desarrolla su actividad en 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*.

Adicionalmente, en el ejercicio 2013 el Gobierno Vasco adscribió a ETS quince parcelas de garaje situadas en la calle Prim en Bilbao por 391.500 euros. Ambas adscripciones de activos tuvieron su contrapartida en el Fondo Social del Ente.

1.2. 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.

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.

Euskal Trenbide Sarea asume además la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y la gestión de todos los bienes que integran su infraestructura.

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:
 - su explotación, mediante el cobro del correspondiente canon
 - su mantenimiento y conservación
 - la gestión de los sistemas de seguridad y regulación del tráfico

Convenio Línea 3

En relación a la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, el 26 de diciembre de 2008 se suscribió un Convenio entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y ETS que establecía los términos de financiación y construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao y su integración en el sistema existente. Adicionalmente, con fecha 27 de diciembre de 2013 se firmó un nuevo Convenio entre las mismas instituciones para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 del Metro de Bilbao, hasta el final de las mismas.

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 2015.

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 las normas sobre determinados aspectos contables de las empresas públicas de acuerdo con la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, 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

La preparación de las cuentas anuales exige el uso por parte de la Sociedad de ciertas estimaciones y juicios en relación con el futuro que se evalúan continuamente y se basan en la experiencia histórica y otros factores, in-

cluidas las expectativas de sucesos futuros que se consideran razonables bajo las circunstancias. En consecuencia, 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 2015, 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.

Durante el ejercicio 2015, la Dirección del Ente ha procedido a revisar las vidas útiles de los activos relativos a instalaciones técnicas y superestructura, dando lugar a un mayor desglose de vidas útiles (Nota 4.a). La amortización, en caso de que no se hubieran actualizado las vidas útiles, habría sido de 33.169.523 euros en el año 2015, en comparación con el importe registrado en la cuenta de resultados que asciende a 27.747.461 euros. No obstante, dado que los elementos a los que se ha actualizado su vida útil son posteriores a la adscripción (Notas 1 y 4.a), esta reducción del gasto de amortización se ha visto compensada con una menor imputación de subvenciones a resultado en el año 2015 (Nota 4.f).

Provisiones

Ocasionalmente es necesario el registro de provisiones cuyos saldos se determinan en base a la mejor estimación por parte de la dirección. El importe a provisionar se estima en función de los importes específicos reclamados o reclamables por terceros. Las provisiones son objeto de descuento financiero siempre que sea viable efectuar una estimación del momento en que resulte probable su liquidación.

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 2015 los Administradores del Ente han registrado contablemente con efecto retroactivo la corrección del traspaso desde inmovilizado en curso realizado en el ejercicio 2014, que dada la excepcionalidad del tamaño de la obra traspasada, fue estimada con la mejor información disponible a esa fecha, incluyendo, asimismo, la corrección de la imputación a resultados del ejercicio 2014 de las subvenciones de capital recibidas de los mismos, por importe de 4.521.581 euros, de acuerdo con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad.

En concreto, en el año 2015 y con el análisis en detalle de las liquidaciones de obras definitivas, se ha modificado el traspaso entre las diversas cuentas de inmovilizado (coste y amortización acumulada) y adicionalmente se ha detectado que de los 11.706.372 euros de Subvenciones de capital transferidos a resultados en 2014 proporcionalmente a la amortización de los activos que componen estas obras que fueron traspasadas (Notas 5 y 6), 4.521.581 euros han correspondido a activos que fueron asignados en régimen de adscripción en la constitución del Ente, y cuya contrapartida de

balance fue fondo social (Nota 1.1). En consecuencia, se ha procedido a registrar el traspaso definitivo y la reducción del ingreso por *Imputación subvención de inmovilizado no financiero* de 2014 y el incremento por el mismo importe de la cuenta de *Subvenciones recibidas*, sin efecto en el patrimonio neto del Ente, reexpresando en las presentes cuentas anuales,

tanto el balance al 31 de diciembre de 2014, como la cuenta de resultados a la misma fecha. La corrección realizada no genera efectos fiscales.

El efecto de la corrección sobre el balance y cuenta de resultados del ejercicio 2014 es el que se desglosa a continuación:

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	31-12-2014	Corrección de errores	31-12-2014 re-expresado
Importe Neto de la Cifra de Negocios	16.687.411		16.687.411
Aprovisionamientos	-87.840		-87.840
Otros Ingresos de Explotación	25.939.915		25.939.915
Gastos de Personal	-13.863.976		-13.863.976
Otros Gastos de Explotación	-26.401.999		-26.401.999
Amortización del Inmovilizado	-29.332.175		-29.332.175
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero	23.194.262	-4.521.581	18.672.681
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	-1.769.663		-1.769.663
Otros resultados	-467.439		-467.439
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	-6.101.504	-4.521.581	-10.623.085
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	20.666	0	20.666
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-6.080.838	-4.521.581	-10.602.419
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	-6.080.838	-4.521.581	-10.602.419
RESULTADO DEL EJERCICIO	-6.080.838	-4.521.581	-10.602.419

BALANCE

	31-12-2014	Corrección de errores	31-12-2014 re-expresado
ACTIVO NO CORRIENTE	916.161.783		916.161.783
Inmovilizado Intangible	3.354.148	1.267.106	2.087.042
<i>Aplicaciones Informáticas</i>	3.057.392	1.267.106	1.790.286
<i>Desarrollo</i>	236.510		236.510
<i>Anticipos</i>	60.246		60.246
Inmovilizado Material	912.766.965	-1.267.106	914.034.071
<i>Terrenos y Construcciones</i>	387.670.957	10.843.008	376.827.949
<i>Instalaciones Técnicas y Otro inmov. material</i>	97.415.242	-11.608.565	109.023.807
<i>Inmovilizado en curso y anticipos</i>	427.680.766	-501.549	428.182.315
Inversiones Financieras a largo plazo	40.670		40.670
ACTIVO CORRIENTE	47.357.366		47.357.366
TOTAL ACTIVO	963.519.149		963.519.149
PATRIMONIO NETO	948.844.309		948.844.309
Fondos Propios	214.804.750	-4.521.581	210.283.169
<i>Fondo Social</i>	295.648.889		295.648.889
<i>Resultados Negativos Ejercicios Anteriores</i>	-74.763.301		-74.763.301
<i>Resultado del ejercicio</i>	-6.080.838	-4.521.581	-10.602.419
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	734.039.559	4.521.581	738.561.140
<i>Subvenciones recibidas</i>	734.039.559	4.521.581	738.561.140
PASIVO NO CORRIENTE	1.267.202		1.267.202
PASIVO CORRIENTE	13.407.638		13.407.638
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	963.519.149		963.519.149

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2015 es la de aplicar las pérdidas del ejercicio a la cuenta Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2014 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.

Los gastos de investigación se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos, mientras que los gastos de desarrollo incurridos en un proyecto se reconocen como inmovilizado intangible si éste es viable desde una perspectiva técnica y comercial, se dispone de recursos técnicos y financieros suficientes para completarlo, los costes incurridos pueden determinarse de forma fiable y la generación de beneficios es probable.

Otros gastos de desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costes de desarrollo previamente reconocidos como un gasto no se reconocen como un activo en un ejercicio posterior. Los costes de desarrollo con una vida útil finita que se activan se amortizan de manera lineal durante su vida útil estimada para cada proyecto, sin superar los 5 años. 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. En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizar los gastos de desarrollo, la parte pendiente de amortizar se lleva a resultados en el ejercicio en que cambian dichas circunstancias.

Las licencias para programas informáticos adquiridas a terceros se capitalizan sobre la base de los costes en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. 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:

Ejercicio 2015 Elementos	Vida útil (años)
Construcciones	
- Explanaciones, obras de fábrica	50
- Estaciones, apeaderos, talleres, ...	33
- Superestructura	25
Maquinaria	10
Utillaje	5
Otras Instalaciones	
- Señalización	10
- Línea Aérea	15
- Comunicaciones	14
- Instalaciones eléctricas	
- SAIs	5
- Subestaciones	25
- Otras instalaciones eléctricas	20
- Escaleras mecánicas, ascensores y accesos	20

Ejercicio 2015 Elementos	Vida útil (años)
- Canceladoras	10
- Videovigilancia	10
- Telemandos	8
- Otros	20
Mobiliario y Equipos	10
Equipos Informáticos	4
Elementos de Transporte	
- vehículos	5
- furgonetas	7
- vagón socorro	16
- automotores, tolvas	25
Otro Inmovilizado	10

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

En el año 2015 se ha procedido a revisar las vidas útiles de los activos relativos a las instalaciones técnicas y la superestructura debido a la diversidad de los elementos que las componen y como consecuencia de una mayor experiencia en la actividad. El análisis ha resultado en un mayor desglose de las vidas útiles a aplicar así como en la modificación de alguno de los elementos ya existentes, que han pasado a reflejar de manera más fiel su durabilidad.

Adicionalmente, aquellos activos del inmovilizado material e intangible que fueron asignados en régimen de adscripción por parte del Gobierno Vasco y los activos que fueron recibidos de Eusko Trenbideak a la fecha de asignación (nota 1), cuyo valor neto contable al 31 de diciembre de 2015 asciende a 87.386.268 euros, dada la imposibilidad para evaluar y actualizar las vidas útiles de estos elementos, se ha mantenido las aplicadas en ejercicios anteriores, y que se detallan a continuación.

A continuación se detalla la estimación de vidas útiles aplicada durante el ejercicio 2014:

Ejercicio 2014 Elementos	Vida Útil (años)
Construcciones	
– Explanaciones, obras de fábrica	50
– Estaciones, apeaderos, talleres, ...	33
– Superestructura	16
Maquinaria	10
Utillaje	5
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

La amortización en caso de que no se hubiera realizado la reestimación de vidas útiles habría sido de 33.169.523 euros en el año 2015 (Nota 2.e).

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 para la financiación de la actividad, 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, considerando asimismo la antigüedad de éstos, de modo que el valor de reposición en uso es mayor que su valor contable.

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 no tratarse de importes relevantes y al corresponderse, a 31 de diciembre de 2015 y 2014, 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

Los arrendamientos en los que el arrendador conserva una parte importante de los riesgos y beneficios derivados de la titularidad se clasifican como arrendamientos operativos. 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:

- Préstamos y 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. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando se traspasan sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

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 di-

rectamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado. No obstante lo anterior, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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.

Análisis por categorías de los instrumentos financieros:

El valor en libros de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de «Instrumentos financieros» es el siguiente:

	Euros			
	2015		2014	
Activos financieros	Instrumentos de patrimonio	Créditos y otros	Instrumentos de patrimonio	Créditos y otros
A largo plazo				
- Participaciones en patrimonio a l/p	0		28.500	
- Préstamos y partidas a cobrar		0		12.170
	0	0	28.500	12.170
A corto plazo				
- Préstamos y partidas a cobrar		1.511.130		1.845.676
		1.511.130		1.845.676

	Euros	
	2015	2014
Pasivos financieros	Otros	Otros
A corto plazo		
- Débitos y partidas a pagar	13.915.913	12.843.940
	13.915.913	12.843.940

Los instrumentos financieros de activo y de pasivo tienen, fundamentalmente, vencimiento en el corto plazo.

Los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro se consideran de alta calidad crediticia y sin riesgos de deterioro. Principalmente corresponden a cuentas a cobrar con entidades públicas.

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 subvención, 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 y conservación de la infraestructura ferroviaria transferida según la Ley de creación del Ente (nota 1), y de acuerdo a los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, 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 del incentivo por 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.

Adicionalmente, y para un número determinado de empleados en base al Convenio vigente, 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, en base a la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones. 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 2015, no hay ningún trabajador de la plantilla de Euskal Trenbide Sarea que pueda acogerse a esta normativa. A 31 de diciembre de 2014 había 2 trabajadores acogidos.

El Ente tiene creado un plan de aportación definida para los empleados por el que el Ente aportará anualmente a una entidad aseguradora (EPSV), el 1,5% del salario bruto anual de dicho colectivo. En aplicación de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012 y de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, los socios protectores han suspendido temporalmente sus aportaciones a la Entidad para el ejercicio 2012, 2013, 2014 y 2015, medida que tiene un carácter transitorio.

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 Perma-

nencia. 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 imposables 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.

Los activos y pasivos 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 conta-

bilizan 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 valor razonable o en su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación, 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.

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 2015 y 2014.

2015

Coste							
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	Adiciones	Bajas	Trasposos	31-12-2015
Aplicaciones Informáticas	6.758.371	(1.689.474)	5.068.897	211.573	(178.202)	1.090.139	6.192.407
Desarrollo	12.763.634	0	12.763.634	0	0	0	12.763.634
Anticipo Inmovilizado Int.	60.246	0	60.246	277.793	0	(60.246)	277.793
TOTAL	19.582.251	(1.689.474)	17.892.777	489.366	(178.202)	1.029.893	19.233.834

Amortización acumulada							
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-2015
Aplicaciones Informáticas	3.700.979	(422.368)	3.278.611	898.529	(177.757)	0	3.999.383
Desarrollo	12.527.124	0	12.527.124	129.894	0	0	12.657.018
TOTAL	16.228.103	(422.368)	15.805.735	1.028.423	(177.757)	0	16.656.401

Valor Neto Contable				
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	31-12-2015
Aplicaciones Informáticas	3.057.392	(1.267.106)	1.790.286	2.193.024
Desarrollo	236.510	0	236.510	106.616
Anticipo Inmovilizado Int.	60.246	0	60.246	277.793
TOTAL	3.354.148	(1.267.106)	2.087.042	2.577.433

2014

Coste					
	01-01-2014	Adiciones	Bajas	Trasposos	31-12-2014
Aplicaciones Informáticas	4.017.820	148.667	0	2.591.884	6.758.371
Desarrollo	12.730.834	17.800	0	15.000	12.763.634
Anticipo Inmovilizado Int.	194.440	47.806	0	(182.000)	60.246
TOTAL	16.943.094	214.273	0	2.424.884	19.582.251

Amortización acumulada					
	01-01-2014	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-2014
Aplicaciones Informáticas	2.420.945	1.280.034	0	0	3.700.979
Desarrollo	12.371.087	156.037	0	0	12.527.124
TOTAL	14.792.032	1.436.071	0	0	16.228.103

Valor Neto Contable		
	01-01-2014	31-12-2014
Aplicaciones Informáticas	1.596.875	3.057.392
Desarrollo	359.747	236.510
Anticipo Inmovilizado Int.	194.440	60.246
TOTAL	2.151.062	3.354.148

En 2014 se realizaron traspasos desde el inmovilizado en curso a las diferentes cuentas de inmovilizado intangible y material por valor de 217.071.793 euros correspondientes a las obras de la estación de Ardantza, el cruce de Karakate, el tranvía de Bilbao, la urbanización Sagastieder y fundamentalmente, a las obras de la operación Durango.

Este traspaso se estimó al cierre del ejercicio 2014 con la mejor información disponible a la fecha para que quedase reflejado en las cuentas anuales del 31 de diciembre de 2014. No obstante, dada la excepcionalidad del tamaño de la obra traspasada, en 2015 se ha procedido a regularizar de acuerdo a las actas de liquidación de obras definitivas. El importe del traspaso ha sido finalmente de 216.570.244 euros y los cambios en el reparto a las diversas cuentas se han registrado en las columnas «Corrección de errores» de los cuadros de inmovilizado intangible y material del año 2015 (Nota 2.e).

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

- 31 de diciembre de 2014: 14.631.437 euros.
- 31 de diciembre de 2015: 15.232.688 euros.

Las principales inversiones del ejercicio 2015 en Inmovilizado Intangible son:

- Aplicaciones informáticas: implantación de software de gestión documental, implantación de aplicaciones de gestión de la circulación y de la seguridad, así como actualización y adquisición de diversas licencias de uso de software. Asimismo, se ha traspasado software de explotación ferroviaria desde inmovilizado en curso material al estar afecto a obras constructivas (nota 6).

A 31 de diciembre de 2015 existen compromisos de inversión de adquisición de inmovilizado intangible por 211.900 euros. A 31 de diciembre de 2014 no existían compromisos de adquisición.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado material durante los años 2014 y 2015.

Coste							
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2015
Terrenos y Construcciones	473.509.759	(12.189.206)	461.320.553	4.846.181	0	94.523.359	560.690.093
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.672.012	0	9.672.012	0	0	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	107.911.973	13.129.213	121.041.186	2.674.752	(19.215)	43.614.824	167.311.547
Otro Inmovilizado	94.535.970	247.918	94.783.888	283.866	(62.812)	112.984	95.117.926
Inmovilizado en Curso	427.680.766	501.549	428.182.315	69.107.578	(230.108)	(139.281.060)	357.778.725
TOTAL	1.113.310.480	1.689.474	1.114.999.954	76.912.377	(312.135)	(1.029.893)	1.190.570.303

Amortización acumulada							
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2015
Terrenos y Construcciones	85.838.802	(1.346.198)	84.492.604	12.814.870	0	0	97.307.474
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.494.654	0	9.494.654	58.415	0	0	9.553.069
Otras Inst., utillaje y mobil.	26.156.116	1.706.586	27.862.702	11.086.808	(17.655)	0	38.931.855
Otro Inmovilizado	79.053.943	61.980	79.115.923	2.758.945	(62.812)	0	81.812.056
TOTAL	200.543.515	422.368	200.965.883	26.719.038	(80.467)	0	227.604.454

Valor Neto Contable				
	31-12-2014	Corrección errores (Nota 2.e)	31-12-2014 re-expresado	31-12-2015
Terrenos y Construcciones	387.670.957	(10.843.008)	376.827.949	463.382.619
Inst. Técnicas y Maquinaria	177.358	0	177.358	118.943
Otras Inst., utillaje y mobil.	81.755.857	11.422.627	93.178.484	128.379.692
Otro Inmovilizado	15.482.027	185.938	15.667.965	13.305.870
Inmovilizado en Curso	427.680.766	501.549	428.182.315	357.778.725
TOTAL	912.766.965	1.267.106	914.034.071	962.965.849

2014

Coste					
	01-01-2014	Adiciones	Bajas	Trasposos	31-12-2014
Terrenos y Construcciones	274.571.095	304.782	0	198.633.882	473.509.759
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.672.012	0	0	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	46.447.359	324.847	0	61.139.767	107.911.973
Otro Inmovilizado	94.560.164	178.112	(202.306)	0	94.535.970
Inmovilizado en Curso	625.036.348	66.612.614	(1.769.663)	(262.198.533)	427.680.766
TOTAL	1.050.286.978	67.420.355	(1.971.969)	(2.424.884)	1.113.310.480

Amortización acumulada					
	01-01-2014	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31-12-2014
Terrenos y Construcciones	73.915.317	11.923.485	0	0	85.838.802
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.425.682	68.972	0	0	9.494.654
Otras Inst., utillaje y mobil.	13.255.928	12.900.188	0	0	26.156.116
Otro Inmovilizado	76.252.790	3.003.459	(202.306)	0	79.053.943
TOTAL	172.849.717	27.896.104	(202.306)	0	200.543.515

Valor Neto Contable		
	01-01-2014	31-12-2014
Terrenos y Construcciones	200.655.778	387.670.957
Inst. Técnicas y Maquinaria	246.330	177.358
Otras Inst., utillaje y mobil.	33.191.431	81.755.857
Otro Inmovilizado	18.307.374	15.482.027
Inmovilizado en Curso	625.036.348	427.680.766
TOTAL	877.437.261	912.766.965

A 31 de diciembre de 2014 y 2015, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2014: 78.933.638 euros, de los que 20.508.150 corresponden a Construcciones
- 31 de diciembre de 2015: 88.428.111 euros, de los que 21.446.137 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 de la Línea 3 del Metro de Bilbao, el tramo Herrera-Altza, el desdoblamiento Amaña-Ardantza y los Talleres y Cocheras de Araso. Adicionalmente, los principales traspasos a explotación en el ejercicio 2015 corresponden a la obra del desdoblamiento de Loiola-Herrera.

Asimismo, en el epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* se han registrado bajas por importe de 230.108 euros. Este importe se ha reflejado en la Cuenta de Resultados en el epígrafe *Resultado por enajenaciones y otras* (2014: 1.769.663 euros, correspondiente a varios estudios que no estaban asociados a ninguna obra en curso ni existía expectativa razonable de que lo fueran a estar).

Dentro de Inmovilizaciones materiales en curso existe una obra en curso por importe de 9.598.088 euros, correspondiendo a la redacción del proyecto constructivo y construcciones ejecutadas y finalizadas, sin la asignación de crédito compromiso para el inicio y correspondiente finalización de obra, pero que no obstante, la Dirección del Ente espera iniciar y finalizar en los próximos años, para lo que ha sido asignado una cuantía en el presupuesto de capital del año 2016 para el inicio de los trabajos parciales de urbanización.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2015 el coste de redacción de diversos proyectos constructivos para la futura ejecución de estas obras por parte del Ente, aprobados dentro del presupuesto de capital de ejercicios anteriores, se encuentran registrados dentro de Inmovilizaciones en curso por un importe de 18.334.497 euros, no existiendo, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, fondos asignados para el inicio de la ejecución de las obras. No obstante, tanto los Administradores como la Dirección del Ente consideran dichos proyectos viables y ejecutables en el medio plazo, por lo que permanecen registrados dentro del inmovilizado en curso del Ente. Asimismo, los activos en curso indicados anteriormente fueron financiados a través del presupuesto de capital por lo que fue reconocida una subvención no reintegrable por el mismo importe en el balance del Ente.

Asimismo, en el ejercicio 2015, se ha procedido a regularizar el traspaso estimado de activos desde inmovilizado en curso a sus cuentas de inmovilizado registrado en el año 2014, en base a la mejor información existente con posterioridad a la formulación de cuentas anuales del ejercicio 2014 (Nota 2.e).

El Ente ha recibido en el ejercicio 2015 subvenciones de capital por importe de 96.092.390 euros (Nota 11) destinados básicamente a financiar los pagos por inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2014 el Ente recibió subvenciones de capital por importe de 73.358.850 euros.

A 31 de diciembre de 2015 y 2014, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2015, 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 2015 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material, por importe de 101.787.835 euros. Se detallan a continuación:

Descripción	Adjudicatario	Finalización Prevista	Pendiente a 31-12-2015
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2018	9.550.000
Obra Civil Línea 3 - Etxebarri-Txurdinaga	U.T.E. Línea 3	2016	7.425.649
Obra Civil Línea 3 - Estación Casco Viejo Fase I	U.T.E. Casco Viejo Geltokia	2016	6.401.302
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2017	6.360.000
Acabados Línea 3	U.T.E. Acabados Línea 3	2016	6.115.480
Montaje instalaciones eléctricas Línea 3	U.T.E. Matiko	2016	6.000.000
Escaleras y pasillos Línea 3	ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2016	5.114.842
Nueva estación Loiola	U.T.E. Estación de Loiola	2016	4.512.181
Superestructura vía L3: S.Antonio - Casco Viejo	U.T.E. Etxebarri-Casco Viejo L3	2016	4.241.502
Señalización Línea 3	U.T.E. Cafelec	2016	3.806.505
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2016	2.750.000
Escaleras mecánicas Altza	ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2016	2.502.542
Superestructura vía L3: Casco Viejo - La Ola	U.T.E. Metro Casco Viejo-La Ola	2016	2.272.526
Electrificación Línea 3	U.T.E. Electrificación Línea 3	2016	2.119.651
Montaje instalaciones eléctricas Línea 3	U.T.E. Matiko	2017	2.080.491
Superestructura vía L3: Casco Viejo - La Ola	U.T.E. Metro Casco Viejo-La Ola	2016	2.015.259
Comunicaciones Línea 3	U.T.E. L3 Comunicaciones	2016	2.000.000
Nueva estación Loiola	U.T.E. Estación de Loiola	2017	1.897.145
Acabados Línea 3	U.T.E. Acabados Línea 3	2016	1.859.846
Construcción Herrera-Altza	U.T.E. Metro Altza	2016	1.778.406
Subestación eléctrica Txurdinaga L3	Eldu, S.A.	2016	1.692.176
Suministro y montaje ascensores Línea 3	Orona, S.Coop.Lim.	2016	1.684.940
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2019	1.592.019
Señalización Herrera-Altza	Siemens Rail Automation, SAU	2016	1.393.924
Canceladoras control acceso estaciones	U.T.E. Indra - Fibral	2016	1.380.000
Ascensores inclinados S.Antonio Etxebarri	ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2016	1.100.000
Ventilación Línea 3	U.T.E. Instalaciones FMB	2016	970.882
Electrificación Línea 3	U.T.E. Electrificación Línea 3	2016	797.166
D.O. Etxebarri - Casco Viejo Línea 3	U.T.E. Idom - Geoconsult	2016	735.895

Descripción	Adjudicatario	Finalización Prevista	Pendiente a 31-12-2015
Comunicaciones Herrera-Altza	Dominion Instalaciones y Montajes	2016	472.389
Ascensores estación Altza	Orona, S.Coop.Lim.	2016	463.273
Construcción Loiola-Herrera - Complementario 1	U.T.E. Loiola-Herrera	2016	411.353
Comunicaciones Línea 3	U.T.E. L3 Comunicaciones	2017	406.151
Otras inversiones de importe inferior a 400.000 euros			7.884.331
TOTAL			101.787.835

Los compromisos del ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2014 ascendían a 111.166.590 euros.

Los 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.

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 ingresos por el alquiler de los locales que tiene destinados a oficinas en Atxuri y Amara. Estos saldos se reflejan 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 ETS alquila viviendas en las estaciones a personal del Ente y alquila terrenos.

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como ingreso de los periodos 2015 y 2014.

Ingresos	31-12-2015	31-12-2014
Arrendamiento de locales	44.513	44.254
Arrendamiento de máquinas expendedoras	36.021	36.614
Arrendamiento de espacios publicitarios	131.107	130.417
Arrendamiento de viviendas	18.112	17.827
Arrendamiento de empresas de grupo - Eusko Trenbideak, S.A. (Nota 17.b)	368.275	371.019
TOTAL	598.028	600.131

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	2015	2014
Arrendamiento de oficinas	61.592	81.918
Arrendamiento de garages	43.449	43.315
Arrendamiento de autobuses	55.835	60.645
Otros arrendamientos	39.526	60.347
TOTAL	200.402	246.225

ETS mantiene diferentes acuerdos de alquiler con terceros en materia de locales destinados para garajes y locales destinados a almacén.

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

Euskal Trenbide Sarea fue fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, con una aportación a la dotación patrimonial realizada en 2006 de 28.500 Euros, que suponía el 47,5% del total al 31 de diciembre de 2014. Esta aportación figuraba en el Activo del Balance de Situación adjunto en el epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Instrumentos de patrimonio* y permitía al ente disponer de derechos de representación en el patronato de la fundación.

Con fecha 18 de diciembre de 2014, el patronato acordó la extinción de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, transformándose el mismo en Comisión Liquidadora. La Comisión ha desarrollado el programa de actuación cuyo objetivo ha sido la extinción total y liquidación de la Fundación, para su posterior integración en la sociedad pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., miembro del patronato de la Fundación, como una línea más de actividad. Se ha registrado la baja en la participación (Nota 4 d.2)) como gasto dentro del epígrafe *Deterioro y resultado por enajenaciones instrumentos financieros – Resultado por enajenaciones y otras*. No han surgido pasivos adicionales como consecuencia de la liquidación de dicha Fundación con efecto relevante en las presentes Cuentas Anuales. Asimismo, el Ente no ha incurrido en contingencias como fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril.

El epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Otros activos financieros* recogía 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 hasta el ejercicio 2014. A 31 de diciembre de 2015 la prima no acoge a ningún trabajador de la plantilla de Euskal Trenbide Sarea.

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. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014 no hay registrada provisión por deterioro de valor.

b) Clientes y Deudores, Empresas del Grupo y asociadas

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

	2015	2014
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	-284.514	419.642
Gobierno Vasco, provisión de fondos	64.429	108.494
Eusko Trenbideak	834.168	961.961
EuskoTren Participaciones	152.631	78.380
TOTAL	766.714	1.568.477

El saldo de Gobierno Vasco – Encomiendas de gestión corresponde a las certificaciones negativas del mes de diciembre de las encomiendas del Metro Bilbao y la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco por 212.355 y 72.159 euros respectivamente.

El saldo de 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. Durante el ejercicio 2015, se han puesto a disposición del Ente varios terrenos, registrándose en el inmovilizado por el importe del justiprecio abonado, una vez firmada el acta de consignación de precio y ocupación.

Los saldos a cobrar de entidades vinculadas corresponden a operaciones comerciales, no devengan tipo de interés y se consideran sin riesgo de cobro alguno.

c) Otros créditos con las Administraciones Públicas

La composición del saldo de esta partida del Balance a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

	2015	2014
Hacienda Pública Deudora por IVA	1.503.476	4.698.388
Hacienda Pública Deudora por retenciones	78.237	168.624
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	51.505.897	33.398.847
TOTAL	53.087.610	38.265.859

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por IVA* corresponde a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de parte del ejercicio 2015 pendientes de cobro (Nota 16.c). A la fecha de formulación de las Cuentas, se ha cobrado parte de dicho saldo (1.326.536 euros). En opinión de los Administradores, no existen dudas acerca de la cobrabilidad de este saldo deudor.

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por retenciones* corresponde a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2015 y 2014.

El detalle de movimientos y saldos de *Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones* se incluye en la Nota 11. En el siguiente cuadro se desglosa el saldo existente a 31 de diciembre de 2015 y 2014:

	2015	2014
Gobierno Vasco - Subvención Capital	42.215.000	26.730.000
Gobierno Vasco - Subvención Explotación	3.238.000	1.863.520
Diputación Foral de Bizkaia - Línea 3 de Metro Bilbao	6.050.939	4.800.394
Agencia Vasca del Agua - Loiola - Herrera	0	2.975
Ayuntamiento Zarautz - Soterramiento Zarautz	1.958	1.958
TOTAL	51.505.897	33.398.847

Los importes se hallan cobrados a la fecha de formulación de cuentas a excepción de 18.233.948 euros correspondientes fundamentalmente a la subvención de capital del Gobierno Vasco. No existen dudas acerca de la cobrabilidad de este saldo a lo largo del ejercicio 2016.

d) Inversiones Financieras Temporales

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

e) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

	2015	2014
Cuentas Corrientes	15.037.981	7.221.418
Caja	1.593	1.361
TOTAL	15.039.574	7.222.779

Las cuentas corrientes con Kutxabank han devengado durante el ejercicio 2015 un tipo de interés bruto medio del 0,00% (0,14% en 2014).

Los Ingresos Financieros de los rendimientos de cuentas corrientes obtenidos durante 2015 ascienden a 325 euros, los restantes 3.766 euros que componen los ingresos financieros se refieren a los intereses de demora por las liquidaciones de IVA a cobrar de la Diputación de Álava en los años 2012 y 2013. Se encuentran recogidos en el epígrafe *Ingresos financieros - Otros intereses e ingresos asimilados* de la cuenta de Pérdidas y Ganancias. En el ejercicio 2014 fueron de 21.895 euros.

No existen restricciones sobre la disponibilidad de los fondos.

10. FONDOS PROPIOS

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2015 y 2014 asciende a 295.648.889 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

No ha habido variaciones en el importe ni composición del Fondo Social durante 2015 y 2014.

11. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2015 y 2014 y su situación a 31 de diciembre de 2015 y 2014.

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2015 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 25.110.000 euros de carácter no reintegrable. Esta subvención 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 transferidas (Nota 1), 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 2015 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2015, tal y como recoge la Nota 9.c, se hallaban pendientes de cobro subvenciones por importe de 3.238.000 euros (1.863.520 euros a 31 de diciembre de 2014) recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores –Administraciones Públicas*.

En 2014, ETS recibió una Subvención de Explotación de 25.228.000 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 de la forma que se desglosa a continuación:

	Saldo	
SALDO A 1 DE ENERO DE 2014	683.874.971	
MOVIMIENTOS 2014		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	63.980.000	
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	8.423.938	
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	0	
Subvención Capital - Ura	496.040	
Subvención Capital - Ayuntamiento de Eibar	458.872	
Traspasadas al resultado del ejercicio	-18.672.681	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014	738.561.140	
SALDO A 1 DE ENERO DE 2015	738.561.140	Pendiente de desembolso a 31-12-2015 (Nota 9c)
MOVIMIENTOS 2015		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	78.215.000	42.215.000
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	17.477.390	6.050.939
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	0	1.958
Subvención Capital - Ayuntamiento de Eibar	400.000	0
Traspasadas al resultado del ejercicio	-17.214.818	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2015	817.438.712	48.267.897

El importe traspasado al resultado se encuentra registrado en el epígrafe *Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero* 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 2015 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 48.267.897 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Otros Créditos con las Administraciones Públicas*. A fecha de formulación de cuentas se encuentran pendientes de recibir 18.172.500 euros. A 31 de diciembre de 2014 se hallaban pendientes de recibir 31.535.327 euros.

Las inversiones financiadas por las subvenciones recibidas del Gobierno Vasco se encuentran soportadas por la existencia de partidas presupuestarias y créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Durante el ejercicio 2015 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones 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% (ver Nota 1).
2. Ayuntamiento de Eibar: acuerdo finalizado en 2015 que ha tenido por objeto llevar a cabo y financiar conjuntamente la redacción de diversas actuaciones que han perseguido una mejor integración del sistema ferroviario en el entorno urbano, mejorando la permeabilidad y la accesibilidad así como la compatibilidad del ferrocarril con los espacios urbanos. El Ayuntamiento de Eibar ha financiado 1.558.764 euros, correspondiendo 400.000 euros al ejercicio 2015 (2014: 458.872 euros).

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.h):

Ejercicio 2015	Saldo a 01-01-2015	Dotación Ejercicio	Aplicación Provisiones	Saldo a 31-12-2015
Indemnizaciones	6.300	6.800	-6.300	6.800
Premio Permanencia	312.902	16.511	-39.020	290.393
TOTAL	319.202	23.311	-45.320	297.193

Ejercicio 2014	Saldo a 01-01-2014	Dotación Ejercicio	Aplicación Provisiones	Saldo a 31-12-2014
Indemnizaciones	6.300	0	0	6.300
Premio Permanencia	323.056	16.280	-26.434	312.902
TOTAL	329.356	16.280	-26.434	319.202

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 6.800 euros, además de la aplicación de la provisión recogida a 31 de diciembre de 2014 por el cambio de Director General habido en 2015.

b) Otras provisiones a l/p

El movimiento de este epígrafe del Balance en 2015 ha sido el siguiente:

	Saldo a 01-01-2015	Dotación Ejercicio	Aplicación Provisiones	Reversión Provisiones	Saldo a 31-12-2014
Provisión 1	490.000	0	0	0	490.000
Provisión 2	458.000	0	0	-458.000	0
Provisión 3	0	33.000	0		33.000
TOTAL	948.000	33.000	0	-458.000	523.000

- Provisión 1: a 31 de diciembre de 2015 y 2014, una de las obras que estaba promoviendo Euskal Trenbide Sarea se encuentra en suspensión temporal. La provisión de 490.000 euros recoge la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos ocasionados por dicha suspensión. Los administradores del Ente consideran que esta obra se reanudará, para lo que existen créditos comprometidos para su ejecución en los presupuestos de capital ya aprobados del ejercicio 2016.
- Provisión 2: a 31 de diciembre de 2014 existía una reclamación judicial de una UTE adjudicataria de un contrato de servicios. La provisión recogía la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos reclamados, que ha procedido a revertirse tras la resolución judicial favorable a Euskal Trenbide Sarea.
- Provisión 3: a 31 de diciembre de 2015 existe una reclamación judicial de una empresa adjudicataria de un contrato de servicios por la cuantificación de los trabajos realizados. La provisión recoge la cuantía de dicha reclamación.

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 2015 es el siguiente:

PROVEEDORES DE INMOVILIZADO		9.908.598
U.T.E. Estación Loiola	2.773.747	
U.T.E. Línea 3	1.144.835	
U.T.E. Matiko	995.444	
Electrans	641.296	
ThyssenKrupp	513.639	
U.T.E. Metro Altza	360.735	
Orona	333.129	
Ibermática	308.894	
U.T.E. CV Geltokia	300.351	
Balzola	255.725	
Zamakoia	250.430	
Alberdi	236.910	
Trameinsa	192.994	
Fire-Prot	125.384	
U.T.E. Acabados Línea 3	119.762	
Thales	100.701	
Tecsa	93.556	
U.T.E. Idom	85.185	
U.T.E. L3 Comunicaciones	74.997	
San Ignacio	68.530	
Sercoin	64.335	
U.T.E. Etxebarri	56.374	
P&PD	52.998	
Emte	48.766	
Otros acreedores (por importes inferiores a 45.000 euros)	709.881	
FIANZAS RECIBIDAS A CORTO PLAZO		171.199
TOTAL		10.079.797

A 31 de diciembre de 2014 los capítulos *Proveedores de Inmovilizado* y *Fianzas recibidas a corto plazo* ascendían a 8.666.401 y 183.592 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 2015 y 2014 corresponde a cantidades acreedoras con la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A. y el Gobierno Vasco por diversos conceptos.

c) Acreedores Varios

El detalle del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2015 es el siguiente:

Balzola	415.539
Tecsa	213.563
Elecnor	145.962
Saitec	134.302
UTE Zizurkil	110.621
GSI	104.154
Otros acreedores inferiores a 100.000 euros	1.504.117
Facturas Pendientes de Recibir	492.634
TOTAL	3.120.892

A 31 de diciembre de 2014, el saldo del capítulo ascendía a 3.376.511 euros e incluía facturas pendientes de recibir por importe 581.813 euros.

d) Personal

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

	2015	2014
Nómina diciembre pendiente pago	134.637	133.982
Previsión Salario Variable	349.921	355.489
Otras Previsiones Sociales	40.895	45.199
TOTAL	525.453	534.670

- 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 devengados a 31 de diciembre de 2015, 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:

	2015	2014
Hacienda Foral Gipuzkoa Acreedora por IVA	532.112	0
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	275.961	284.462
Seguridad Social Acreedora	269.109	279.236
TOTAL	1.077.182	563.698

El saldo de la Hacienda Foral de Gipuzkoa Acreedora por IVA se refiere a la regularización del porcentaje provisional de tributación por razón del territorio que se realiza anualmente atendiendo a criterios de localización de los servicios.

El saldo de la 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.

Todos los importes fueron hechos efectivos en enero de 2016.

14. INFORMACIÓN PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES Y ACREEDORES COMERCIALES

El detalle de los pagos por operaciones comerciales, sin considerar las adquisiciones de inmovilizado, realizados durante el ejercicio 2015 en relación a lo dispuesto en la Disposición adicional tercera, «Deber de información» de la Ley 15/2010, de 5 de julio, es el siguiente:

	2015
	Días
Período medio de pago a proveedores	29,91
Ratio operaciones pagadas	31,92
Ratio operaciones pendientes de pago	4,25
	Euros
Total pagos realizados	33.323.134
Total pagos pendientes	2.615.706

Debido a que se trata del primer ejercicio de aplicación de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, no se presentará información comparativa correspondiente a esta nueva obligación, calificándose las cuentas anuales como iniciales a estos exclusivos efectos en lo que se refiere a la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

15. INFORMACIÓN DE LA GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

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 2015 un fondo de maniobra positivo por importe de 54.689 miles de euros (2014: 33.950 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, el Gobierno vasco ha asignado al Ente las encomiendas para la realización de determinadas actividades relacionadas con la nueva red ferroviaria del País Vasco («Y Vasca») y el pro-

grama tranviario y ferrocarril metropolitano de Bilbao. Adicionalmente, el Ente factura a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes.

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 continuo apoyo financiero a percibir por el Ente de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

16. SITUACIÓN FISCAL

a) Inspecciones

Los ejercicios 2012 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles y el ejercicio 2011 y siguientes en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Criterios

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2015 es la correspondiente a la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre de 2013, que es de aplicación con efectos 1 de enero de 2014, donde se incluye un límite temporal de 15 años en la compensación de bases imponibles negativas y deducciones, de modo que las bases imponibles negativas y las deducciones generadas por el Ente hasta el ejercicio 2014 vencen en 2029. La base imponible negativa generada en el presente ejercicio tiene vencimiento en el año 2030.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2015 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 capítu-

lo VII del Título VI de la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre del Impuesto sobre Sociedades de Bizkaia. Existen disposiciones equivalentes en la Norma Foral 2/2014 de 17 de enero del Territorio Histórico de Guipúzcoa y la Norma Foral 37/2013 de 13 de diciembre del Territorio Histórico de Álava.

Tanto en las Memorias de la Sociedad de los ejercicios 2006 a 2015 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 salvo aquellos afectos, con efecto desde el 1 de enero de 2015, al artículo 7.8 de la Norma Foral 7/1994 del Impuesto del Valor Añadido: «(...) No estarán sujetos al Impuesto los servicios prestados, en virtud de encomiendas de gestión, por los entes, organismos y entidades del sector público que ostenten la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración Pública encomendante y de los poderes adjudicadores dependientes del mismo. (...)»

Consecuentemente, no están sujetos al Impuesto desde el 1-1-2015 los servicios prestados por ETS al Gobierno Vasco en virtud de las encomiendas de gestión de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco y del Metro de Bilbao que se detallan en el epígrafe 17.a). Asimismo, se consideran no deducibles las cuotas soportadas por la adquisición de bienes y servicios destinados a la realización de actividades relacionadas con estas encomiendas.

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 2015 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	-8.310.140
Diferencias permanentes positivas	5.575
Diferencias temporales positivas	6.800
Diferencias temporales negativas	-6.300
TOTAL	-8.304.065

Las diferencias permanentes corresponden a sanciones y recargos.

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 2015:

Año	Importe	Compensado	Saldo	Límite
2004	4.495	0	4.495	2028
2006	13.615.016	0	13.615.016	2028
2007	6.027.430	0	6.027.430	2028
2008	12.778.587	0	12.778.587	2028
2009	11.570.588	0	11.570.588	2028
2010	9.654.284	0	9.654.284	2028
2011	10.608.134	0	10.608.134	2028
2012	7.588.686	0	7.588.686	2028
2013	2.924.932	0	2.924.932	2028
2014	8.132.464	0	8.132.464	2029
TOTAL	82.904.616	0	82.904.616	

No se genera gasto alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2015 y 2014.

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	Límite
2005	564	45%	2028
2006	8.529	45%	2028
2007	24.814	45%	2028
2008	13.798	45%	2028
2009	9.901	45%	2028
2010	8.111	45%	2028
2011	9.389	45%	2028
2012	8.512	45%	2028
2013	6.615	45%	2028
TOTAL	90.233		

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

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida	Límite
2005	9.439	45%	2028
2006	72.812	45%	2028
2007	79.195	45%	2028
2008	355.056	45%	2028
2009	149.640	45%	2028
2010	1.390.229	45%	2028
2011	37.244	45%	2028
2012	3.461.732	45%	2028
2013	8.739.674	45%	2028
TOTAL	14.295.021		

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%
2013	47	45%
TOTAL	128.191	

Para los periodos impositivos que se inicien entre el 1 de enero 2012 y el 31 de diciembre de 2013, se redujo de forma transitoria el límite sobre cuota de acuerdo a la Norma Foral 1/2012, de 29 de febrero.

Con la entrada en vigor de la Norma Foral 11/2013 del Impuesto de Sociedades a partir del 1 de enero de 2014, se suprimen las deducciones por gastos de formación profesional y las deducciones por aportaciones a sistemas complementarios de pensiones.

Los activos por impuestos diferidos indicados anteriormente no han sido registrados en el balance de situación a 31 de diciembre de 2015 y a 31 de diciembre de 2014 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 es el siguiente:

	2015	2014
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	7.701.623	7.398.371
Gestión Proyectos y Obras:		
– Nueva Red Ferroviaria País Vasco	7.524.483	8.636.364
– Metro de Bilbao	291.610	400.000
– Programa Tranviario	0	120.000
– Otros proyectos	61.364	64.776
Venta Residuos	160.972	67.900
TOTAL	15.740.052	16.687.411

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.

b) Transacciones con Empresas Vinculadas

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2015	2014
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	7.816.092	9.156.364
Eusko Trenbideak, S.A.	8.069.899	7.770.140
Euskotren Participaciones, S.A.	61.365	64.776
TOTAL	15.947.356	16.991.280

- Gastos con empresas del grupo

	2015	2014
Eusko Trenbideak, S.A.	420.116	406.202
EITBNet, S.A.	0	17.990
Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco	111.164	109.104
TOTAL	531.280	533.296

Los saldos de las transacciones anteriores se desglosan en las notas 9.b y 13.c de la presente memoria de cuentas anuales.

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 2018, por un importe de 110.956.296 euros al 31 de diciembre de 2015 (2014: 104.642.296 euros).

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2015 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 37.711.399 euros.

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin.	Importe
Suministro energía eléctrica A.T.	Endesa Energía, S.A.	2016	3.165.152
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Ing. y Sist.s, S.A.	2017	2.376.124
Limpieza instalaciones Bizkaia	Garbaldi, S.A.L.	2019	1.467.190
D.O. Zizurkil - Andoain NRFV	U.T.E. Zizurkil	2016	1.361.856
Limpieza instalaciones Gipuzkoa	Clece, S.A.	2019	1.328.283
Servicio vigilancia instalaciones Bizkaia	GSI Prof. Seg. y Sist.s SA	2018	1.222.320
Mantenimiento catenaria ferrocarril	Elecnor, S.A.	2017	1.088.346
D.O. Antzuola - Ezkio/Itsaso NRFPV	U.T.E. Sener-Ineco	2016	1.075.844
Servicio vigilancia instalaciones Gipuzkoa	GSI Prof. Seg. y Sist.s SA	2018	1.066.015
Seguimiento Proyectos y Obras NRFPV	Saitec Ingenieros, S.A.	2016	1.032.689
Mantenimiento mecanizado vía Ermua-Amara	Canteras y Construcciones, S.A.	2017	906.701
D.O. Hernialde-Zizurkil NRFPV	U.T.E. Eptisa - Fulcrum	2016	694.034
Suministro energía B.T.	EDP Comercializadora, S.A.U.	2016	683.975
Dirección Obras Gipuzkoa-1	U.T.E. Gipuzkoa Trenbide	2017	670.569
Mantenimiento mecanizado vía Bilbao-Ermua	Tecsa Emp. Const., S.A.	2017	581.469
Brigada externa Amara mantenimiento vía	Tecsa Emp. Const., S.A.	2017	544.086
Conservación vía verde tranvías	Garbaldi, S.A.L.	2018	530.329
Mantenimiento escaleras y pasillos L3	ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2019	529.200
D.O. Hernani - Astigarraga NRFPV	U.T.E. Puente Hernani	2016	528.338
Mantenimiento comunicaciones tranvías	Angel Iglesias, S.A.	2019	504.857
Brigada externa Durango mantenimiento vía	Construcciones Balzola, S.A.	2017	437.277
Mantenimiento mecanizado vía Amara-Hendaia	Comsa, S.A.U.	2017	330.698
Mantenimiento mecanizado vía ramal Bermeo	Construcciones Balzola, S.A.	2017	327.389
Mantenimiento subestaciones ferrocarril	Eldu, S.A.	2017	324.077
Mantenimiento sistema peaje	Eusko Trenbideak, S.A.	2016	318.000
Acceso red AT - Ref. 540072576 Loiola	Iberdrola Distribución, S.A.U.	2017	317.000
Limpieza oficinas	Garbaldi, S.A.L.	2019	315.259
Servicio expropiaciones NRFPV Tolosa-Irun	U.T.E. Gestión Suelo País Vasco	2017	313.957
Seguimiento calidad Zizurkil-Irun NRFPV	U.T.E. Saitec - Euroconsult	2016	311.708
Acceso red AT - Ref. 215661564 Polígono Astepe	Iberdrola Distribución, S.A.U.	2017	308.000
Otros contratos inferiores a 300.000			13.050.659
TOTAL			37.711.399

A 31 de diciembre de 2014 el importe de gastos comprometidos ascendía a 38.545.929 euros.

d) Cargas Sociales

Concepto	2015	2014
Gastos por Seguridad Social	2.972.371	2.927.015
Seguros de Vida y Accidentes	86.780	82.488
Formación	42.104	44.179
Prevencion Riesgos Laborales	67.038	76.234
Otros Gastos Sociales	160.291	202.560
TOTAL	3.328.584	3.305.092

e) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2015 y 2014 ha sido la siguiente:

2015	Plantilla Media	Plantilla a 31-12-2015	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	226	224	170	54
Personal eventual	31	33	26	7
TOTAL	258	258	197	61

2014	Plantilla Media	Plantilla a 31-12-2014	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	230	228	172	56
Personal eventual	24	27	21	6
TOTAL	255	256	194	62

f) Honorarios por Auditoria

Los honorarios relativos a los servicios de auditoría de las cuentas de 2015, han ascendido a 29.000 euros (2014: 29.000).

En el ejercicio 2015 se han abonado los siguientes honorarios en concepto de servicios prestados a otras sociedades que utilizan la marca PwC:

PwC Asesores S.L.	2.500
TOTAL	2.500

En el ejercicio 2014 fueron abonados 152.600 euros a otras sociedades que utilizan la marca PwC en concepto de servicios de asesoramiento de ejercicios anteriores a 2014 y de otros servicios del ejercicio 2014.

18. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2015 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, así como la auditoría de renovación del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Environmental Management Audit Échème) publicando en la página web la correspondiente Declaración Ambiental correspondiente a 2014.

Por otra parte, también se ha llevado a cabo la auditoría de seguimiento de la norma OHSAS 18001:2007 referida a la Seguridad y Salud de todo el ente.

Todos los sistemas están totalmente implantados en el ente, como lo demuestran los resultados de las auditorías tanto internas como externas. Todo el personal tiene conocimiento sobre las normas ambientales para el tratamiento y gestión de los residuos que se generan, segregando éstos de forma adecuada en los contenedores colocados para ellos, no solo en los centros dentro del alcance certificado, sino también residuos procedentes de la línea en los talleres de mantenimiento. Durante 2015 se ha continuado con la identificación de la documentación legal aplicable a los talleres de Lebario con el fin de su incorporación al alcance ambiental, aunque no se ha avanzado como estaba programado.

El Ente sigue trabajando en el mantenimiento de todos los sistemas en la medida que la situación lo permite, se trabaja en la incorporación de nuevos procesos a la certificación actual, como es el caso del Departamento de Mantenimiento, así como en la aplicación de nuevos sistemas de gestión, entre los que se encuentra el de Responsabilidad Social, sin olvidarse de la Igualdad de Mujeres y Hombres en el Ente.

Además, durante 2015 se ha publicado el nuevo referencial ISO 14001:2015, asistiendo, desde ETS, a varias acciones de formación para conocer los cambios que se producen en este punto con el fin de adaptar en un futuro próximo el certificado de ETS al nuevo referencial.

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.

Durante 2015 se ha elaborado por último un plan de acción contra ruidos para la totalidad de la línea ferroviaria de Euskal Trenbide Sarea.

Los importes de los gastos devengados durante el ejercicio 2015 y 2014 para la protección y mejora del medio ambiente han ascendido a:

	2015	2014
Reciclaje	3.657	2.403
Servicios de calidad y medio ambiente	932.650	1.101.641
TOTAL	936.307	1.104.044

19. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2014 se había recibido una reclamación previa a la vía judicial en relación a obras ejecutadas a consecuencia de afecciones ocasionadas por las obras de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco (NR-FPV) por importe de 4.512.992 euros, que fue desestimada por el Ente Público. Asimismo, la Diputación de Gipuzkoa acordó la obligación solidaria de ETS de compensar económicamente en la cantidad de 3.592.789 euros como consecuencia de afecciones ocasionadas por las mismas obras. Contra este acuerdo, se anunció la interposición de Recurso Contencioso Administrativo. No se ha recogido provisión en la liquidación de cuentas al 31 de diciembre de 2015 y 2014 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. A fecha de formulación de las presentes cuentas anuales no se ha producido reclamación judicial del primer asunto descrito ni resolución del segundo.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2015, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 136.305 euros. En el ejercicio 2014 el Ente tenía avales con la BBK por importe de 259.563 Euros.

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 2015 por las siguientes personas:

Presidente	Dña. Ana Isabel Oregi Bastarrika
Vocales	D. Antonio Aiz Salazar D. Marco Boronat Elizalde D. Alexander Boto Basteguieta D. Ernesto García Vadillo D. Pedro María Hernando Arranz Dña. Miren Izaskun Iriarte Irureta Dña. M ^a Elena Lete García Dña. Almudena Ruiz de Angulo del Campo
Secretaria	Dña. Ainhoa Elola Aramburu

El 9 de febrero de 2016 se aprobó el decreto 17/2016 para el cese de Dña. M^a Elena Lete García y el nombramiento de D. Fernando Uriondo Ispizua como consejero vocal del Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea.

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 modificada por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre, los miembros del Consejo de Administración que han ejercido durante el ejercicio 2015, manifiestan que han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto los consejeros como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha norma, no habiéndose producido durante el ejercicio comunicaciones

de eventual conflicto de interés, directo o indirecto, para su toma en consideración por parte del Consejo de Administración de la Sociedad.

No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2015 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 y modificada por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre.

Directivos

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.

De conformidad con lo establecido en el citado precepto, el Consejo de Administración del Ente, en reunión celebrada el día 13 de febrero de 2013, propone modificar la relación de los cargos directivos del Ente, aprobando como único cargo directivo el correspondiente a Director General. En su virtud, y de conformidad con lo establecido en el artículo 26.3 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, el Consejo de Gobierno aprueba la relación de directivos del Ente, que contiene únicamente el cargo de Director General.

Las Remuneraciones devengadas en el ejercicio 2015 han sido las siguientes:

Director General		90.586
Remuneraciones por todos los conceptos	87.519	
Incentivos	3.067	
Aportaciones a EPSV	0	
TOTAL		90.586

En Remuneraciones por todos los conceptos está incluido el abono de la indemnización por cese del anterior Director General (Nota 12.a).

Las retribuciones en el ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2014 ascendieron a un importe total de 78.673 euros y correspondían en su totalidad a retribuciones al Director General.

Retribución del Consejo de Administración

Durante el ejercicio 2015, los miembros del Consejo de Administración que no están vinculados a la Administración de la Comunidad Autónoma por su condición de funcionario contratado o alto cargo de la Administración General o Institucional han percibido dietas por asistencia por 270 euros (450 euros durante el ejercicio 2014).

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

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

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2015

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 2015

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2015 ETS ha continuado manteniendo las infraestructuras ferroviarias mencionadas en el punto 1 y gestionando la circulación en las mismas: sistemas de regulación del tráfico y sistemas de seguridad.

En este sentido, el Ente ha realizado una serie de actuaciones destinadas a mejorar la seguridad de la Línea: consolidación y estabilización de taludes, adecuación de catenarias,... Asimismo, está procediendo a la renovación de la vía en el ramal Bermeo, habiendo culminado la renovación en el tramo comprendido entre Zugastieta y Muxika, e iniciado los trabajos para la renovación en el tramo entre Zaldibar y Mallabia.

Asimismo en 2015 comenzaron los trabajos para la Supresión del Paso a Nivel de Mendizur y cierre de vía en el tramo Usansolo – Lemoa de la Línea Bilbao – Donostia. También se ha elevado el nivel de protección de 8 Pasos a Nivel de la línea.

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2015 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 año 2015, se han seguido desarrollando las obras del nuevo tramo Herrera-Altza, que incluye la construcción de una estación subterránea en el barrio de Altza. La puesta en marcha de este nuevo tramo está prevista para el segundo semestre de 2016.

Han comenzado los trabajos de ejecución de la nueva estación de Loiola (Donostia) y permeabilización del entorno urbano. Una vez ejecutado, las personas que viven en Loiola contarán con una nueva estación sobre viaducto y se recuperarán más de 10.000 metros cuadrados de nuevo espacio urbano al sustituir el terraplén existente por un viaduc-

to, de forma que se elimina la trinchera ferroviaria que separa el barrio en dos.

En octubre de 2015 se puso en marcha el desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantza (Eibar) que consiste en el desdoblamiento y mejora de la integración urbana del tramo ferroviario existente en el barrio de Amaña. Con esta actuación, Eibar dispone de 8.500 metros cuadrados de nuevos espacios públicos urbanizados.

En relación al nuevo trazado soterrado del ferrocarril en Donostia (Metro Donostialdea), se ha optado por una solución que plantea 3 estaciones: Bentaberri, Centro-La Concha y Easo. En 2015 se ha finalizado el Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo y ha comenzado la redacción de los Proyectos Constructivos de dicho tramo con vistas al inicio de las obras en 2016.

- *En Bizkaia*, destacan las actuaciones correspondientes a la Operación Durango. En 2015, se ha procedido a la demolición de los talleres, cocheras y oficinas ubicados en el centro del municipio y se ha iniciado el desmantelamiento de la superestructura ferroviaria existente en el centro de Durango (catenaria, vías...). La actividad desarrollada por ETS en las instalaciones demolidas se ha trasladado a los nuevos talleres de Lebario (Abadiño).

Metro Bilbao

En 2015 han seguido avanzando los trabajos de construcción de la Línea 3 del metro de Bilbao (Etxebarri - Casco Viejo - Matiko). Finalizados en 2014 cuatro de los siete tramos de la Obra Civil: Uribarri, Txurdinaga – Casco Viejo, túnel de Artxanda y San Antonio de Etxebarri, han continuado avanzado las obras en otros dos tramos (Etxebarri-Txurdinaga y Matiko) y se han iniciado las obras del último de los tramos, la estación de Casco Viejo, que garantizará la intermodalidad con las Líneas 1 y 2. Asimismo, están a pleno rendimiento los distintos trabajos de instalaciones necesarios para completar la Línea (instalaciones, vía, acabados,...).

En la Línea 1 del metro, han comenzado los trabajos de soterramiento del metro a su paso por Urduliz. Mediante un convenio de colaboración con el

Consortio de Transportes de Bizkaia, ETS y el CTB están desarrollando los trabajos para el soterramiento de un tramo de 543 metros a su paso por el núcleo urbano de Urduliz, en lo que supone la supresión del único paso a nivel que existía en la red del Metro de Bilbao.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2015 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano. Asimismo 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

El Ente ha prestado apoyo técnico en 2015 a EuskoTren Participaciones, S.A., Sociedad Pública del Gobierno Vasco, que forma parte de un Consorcio de empresas adjudicatario de la construcción del Tranvía de los Cuatro Ríos en la Ciudad de Cuenca (Ecuador).

Igualdad

Euskal Trenbide Sarea mantiene desde su creación un firme compromiso con las políticas que integran la Igualdad de Mujeres y Hombres. En 2006, ETS obtuvo la acreditación como Entidad Colaboradora en Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres.

En 2015, se ha aprobado el III Plan de Igualdad para el periodo 2014-2017. Con la puesta en marcha del este Plan, ETS mantiene su firme compromiso con la Igualdad, entendiendo que, como ente público, debe ser una entidad de referencia en el avance a favor de la igualdad para otras personas y entidades, promoviendo actuaciones tractoras en su entorno, especialmente, en un ámbito tan masculinizado como el ferroviario.

Euskera

Se ha aprobado el Plan de Euskera del Ente Público para el período 2015-2017, así como el plan de gestión del primer año. Con el informe del Marco Estándar de Referencia, que informa de la situación del euskera y los informes de recomendación, se ha definido el Plan Estratégico de Euskera para el periodo 2015-2017.

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 gestionando las obras de la Nueva Red Ferroviaria de la CAE, así como mejorando y ampliando la capacidad de las líneas que tiene adscritas, continuando con las actuaciones ya citadas (Línea 3, Operación Durango, nueva estación de Loiola y nuevo tramo Herrera-Altza) y planificando otras nuevas como la pasante soterrada del metro de Donostialdea.

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

Se está desarrollando un sistema de control de cargas por eje en las vías de ETS, necesario debido a las importantes consecuencias sobre la red que se manifiestan a medio o largo plazo especialmente de cara al futuro tráfico de mercancías. Se pretende la instalación de uno o varios sistemas que permitan de un modo fiable chequear las cargas por eje de los coches y vagones determinando su aptitud para la circulación por la red. Inicialmente se van a instalar en dos puntos de la red: Ariz y Lasarte.

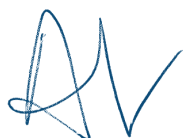
El ente apuesta por la innovación como elemento de valor y diferenciación desarrollando en el marco de su actividad, acciones de I+D+i y por la mejora permanente en la gestión de los sistemas de seguridad. En este sentido, en los próximos años se va a trabajar en el desarrollo de herramientas inteligentes aplicadas al mantenimiento de vía, en colaboración con la Universidad del País Vasco.

5. PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

Se desglosa en la memoria de las presentes cuentas anuales (Nota 14), la información relativa a la Ley 15/2010, de 5 de julio de 2010, sobre pagos a proveedores.

En cumplimiento de las directrices emanadas del Gobierno Vasco, la Dirección del Ente ha adoptado diversas medidas en los últimos años para reducir los períodos de pago a proveedores tanto comerciales como por adquisición de inmovilizado. De esta forma, y de acuerdo con la información que se remite mensualmente al Gobierno vasco, los plazos medios de pago a proveedores se han reducido en los últimos tres años de 70 días en 2013 a 33 días en el ejercicio 2015.

Tipo	2013	2014	2015
Inversiones	73,28	58,12	34,18
Acreedores comerciales	65,77	49,95	31,92
TOTAL	70,29	55,75	33,50



Ana Isabel Oregi Bastarrica
Lehendakaria / Presidente



Antonio Aiz Salazar
Kontseilukidea / Vocal



Marco Boronat Elizalde
Kontseilukidea / Vocal



Alexander Boto Basteguieta
Kontseilukidea / Vocal



Ernesto García Vadillo
Kontseilukidea / Vocal




Pedro María Hernando Arranz
Kontseilukidea / Vocal



Miren Izaskun Iriarte Irureta
Kontseilukidea / Vocal



Almudena Ruiz de Angulo
Kontseilukidea / Vocal



Fernando Uriondo Ispizua
Kontseilukidea / Vocal

6. 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 2015, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 4 de abril de 2016, 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 2015 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.