

euskotren 



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



euskotren 

CARTAS DE PRESENTACIÓN	4
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y COMITÉ DE DIRECCIÓN	6
PRINCIPALES ACTUACIONES	7
Más de 32 millones de clientes.....	12
Transporte ferroviario y funicular.....	13
Transporte tranviario.....	24
Transporte por carretera.....	34
Trenes históricos.....	35
Más de 138.900 toneladas transportadas.....	36
Material Móvil.....	39
Transporte Sostenible: ahorro por externalidades de más de 22,5 millones de euros.....	45
Euskotren y la Calidad.....	47
Inversiones y proyectos significativos.....	50
EL EQUIPO HUMANO DE EUSKOTREN	52
El Equipo Humano.....	53
Formación.....	54
Procesos de Selección de Personal.....	55
Salud Laboral.....	56
MARKETING, COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL	59
Herramientas de Comunicación e Información Comercial directa.....	60
Comunicación Externa y Responsabilidad Social.....	63
Publicaciones.....	63
Relaciones Públicas y Exposiciones.....	63
Publicidad, Patrocinios y Responsabilidad Social Corporativa.....	65
Burnibidearen Euskal Museoaren Fundazioa – Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril.....	69
Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....	71
DATOS ESTADÍSTICOS	72
Ingresos por ventas.....	72
Principales indicadores.....	72
Oferta ferrocarril, tranvía y carretera.....	74
Demanda ferrocarril, tranvía y carretera.....	75
INVERSIONES 2011	76
INFORME DE AUDITORÍA, CUENTAS ANUALES E INFORME DE GESTIÓN	78



Nos complace tanto a mi como a todo el equipo que formamos esta gran empresa presentarle la Memoria Anual 2011 de Euskotren, que esperamos le aporte una perspectiva más completa de quiénes somos y la trayectoria que hemos seguido en este último año.

Desde que Euskotren opera en Euskadi hace 30 años, siempre ha trabajado en el camino de la superación y la búsqueda de la excelencia para consolidarse como el operador de referencia en el territorio.

En el Gobierno Vasco estamos trabajando para que Euskotren siga mejorando y sea la alternativa elegida por los ciudadanos para sus desplazamientos y para ello, estamos impulsando una política de cooperación y coordinación entre todos los medios de transporte público de Euskadi.

Euskotren sigue avanzando y modernizándose para cumplir nuestro compromiso que no es otro que ofrecer un servicio moderno, seguro, cómodo y eficaz para toda la ciudadanía.

Iñaki ARRIOLA

Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes
del Gobierno Vasco y Presidente de Euskotren



Una ocasión más me complace presentaros a través de esta memoria los resultados del ejercicio 2011 de Euskotren. Un año de grandes y reseñables avances.

En un momento tan complejo debido a la situación económica por la que se atraviesa, hemos conseguido mantener nuestro compromiso de prestar cada día un servicio mejor y diversificado, que ha permitido a Euskotren controlar su gasto de explotación e, inclusive, reducirlo de forma sostenida.

Durante este año, Euskotren ha mantenido un Programa de Inversiones orientado alrededor de tres conceptos necesarios para la adaptación de la compañía a nuevos escenarios y compromisos: modernización, calidad y eficiencia.

Partiendo de esta premisa, desde Euskotren siempre pensamos en el bienestar de los usuarios y la seguridad en nuestros servicios. Por ello, desde este año se permite el acceso de animales

domésticos en los servicios de ferrocarril, tranvía y funicular. Además, hemos renovado el parque de máquinas expendedoras en las estaciones de ferrocarril y la flota de autobuses, así como de las unidades ferroviarias en Guipúzcoa y Vizcaya.

Estas actuaciones se traducen en una mejora de la productividad comercial y económica. En 2011, por ejemplo, vemos que el servicio de tranvías de Euskotren se ha situado como el segundo área por volumen de viajeros/as en Euskotren sobrepasando los 10,4 millones de viajeros/as, lo que supone un incremento del 6,08%. De esta manera, hemos roto la tendencia de años anteriores logrando las mejores cifras desde que el tramo San Ignacio-Plentzia pasase a formar parte de la Línea 1 de Metro Bilbao a finales de 1995.

En definitiva, los buenos resultados obtenidos en este último ejercicio, nos dan fuerzas para continuar en esta dirección de trabajo que nos permita seguir creciendo como hasta ahora, para ser el referente del siglo XXI en el sector del transporte.

Francisco Javier Cruz EXPÓSITO
Consejero Delegado de Euskotren

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y COMITÉ DE DIRECCIÓN

31.12.2011

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

Iñaki Arriola López

Vocales

Ernesto Gasco Gonzalo

Paloma Usatorre Mingo

Francisco Javier Cruz Expósito

Nerea Artamendi Erro

José Ignacio Asensio Bazterra

Jesús María Benaito Villagarcía

Mikel Díez Sarasola

Patricia Borinaga Albéniz

Ignacio María Alday Ruiz

José María Negro Agromayor

Francisco Javier Vigiola Martín

Pedro María Arévalo Elorza

Secretario

José Carlos Barrio Bravo

COMITÉ DE DIRECCIÓN

Francisco Javier Cruz Expósito

Consejero Delegado

José Ignacio Asensio Bazterra

Director General

David García Castro

Director del Área Comercial y de Marketing

José Antonio Gorostiza Emparanza

Director del Área Técnica

José Carlos Barrio Bravo

Director del Área Administrativa

Alberto Ruiz de Lazcano Rodríguez

Responsable del Gabinete de Prensa e Información Corporativa

PRINCIPALES ACTUACIONES

La Sociedad Pública Euskotren ha vuelto a experimentar en 2011 una evolución positiva de sus principales indicadores, manteniendo la tendencia de los años más recientes. En los últimos 3 años se ha avanzado ostensiblemente en la modernización de la empresa, de forma que la inversión facturada ha sido de 145.271.000 euros, la más alta de la historia de Euskotren.

Conforme a la necesidad general de contención del gasto público y a los presupuestos estables de los últimos años, Euskotren mantiene su compromiso de prestar cada día más y mejores servicios, controlando su gasto de explotación e incluso, reduciéndolo de forma sostenida. Respecto al presupuesto de cada ejercicio, Euskotren ha cerrado los 3 últimos ejercicios con unos gastos de explotación sin amortizaciones que han supuesto un ahorro de 2.514.000 euros en 2009, 2.062.000 euros en 2010 y 2.160.000 euros en 2011.

Euskotren también está siendo capaz de reducir significativamente sus pérdidas. Los descensos en las pérdidas anuales de los últimos ejercicios han sido las siguientes: un 9,68% en 2009, un 42,97% en 2010 y un 24,42% en 2011.



A pesar de la situación general de crisis económica y a diferencia de otras empresas de transporte, Euskotren está consiguiendo incrementar sus ingresos directos por venta de servicios de transporte, gracias a la diversificación de dichos servicios (Ferrocarril, Funicular, Tranvías y Autobuses) y su implantación en los tres territorios de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Asimismo, en los últimos ejercicios han mejorado tanto la productividad comercial como económica.

Gracias al éxito de la implantación e integración del sistema tranviario en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, desde 2009, la demanda de los servicios de transporte de viajeros/as ha evolucionado en continuo crecimiento, rompiendo la tendencia de años anteriores y logrando las mejores cifras desde que el tramo San Ignacio – Plentzia de la línea ferroviaria de mayor demanda (Bilbao – Plentzia) pasase a formar parte de la línea 1 de Metro Bilbao a finales de 1995. En 2011, Euskotren ha vuelto a batir por tercera vez consecutiva su record de viajeros/as desde entonces, con más de 32 millones de personas clientes. En 2010, la demanda quedó fijada en más de 31.900.000 personas y en 2009 por encima de los 30 millones de personas.

El hito más importante de la empresa en 2011 ha sido, sin lugar a dudas, la recepción y puesta en servicio de las primeras Unidades EMU de la Serie 900 de Ferrocarril, de un total de 30 contratadas con el fabricante vasco CAF. Estas nuevas unidades están posibilitando una completa renovación del parque móvil ferroviario y la modernización de todas las instalaciones asociadas en los corredores de mayor demanda.

Fruto de las inversiones y del trabajo realizado en estos últimos años, Euskotren puede mostrar significativos avances que van a permitirle continuar en la mejora de la calidad y en el incremento de los servicios ofrecidos a la sociedad, inmersa en un proceso de modernización y orientación al cliente:

- Nueva Serie 900 de material móvil ferroviario.
- Innovación Tecnológica.
- Renovación de la flota de Autobuses.
- Renovación de los Talleres de Mantenimiento Ferroviario.
- Ampliación del servicio de Tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.
- Incremento de servicios y frecuencias en Ferrocarril.
- Consolidación y ampliación de las concesiones de Autobuses.
- Aprobación y puesta en marcha de las Condiciones Generales de Contratación de los servicios de viajeros/as de Ferrocarril, Funicular y Tranvías.
- Contribución activa en el desarrollo y coordinación de las políticas de transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Mejora de la seguridad.
- Mejora de la accesibilidad.
- Compromiso con la movilidad sostenible.
- Modernización de la estrategia comunicativa y de atención al cliente.
- Consolidación de las políticas de Calidad.
- Renovación de los sistemas informáticos.
- Consolidación de la política de Responsabilidad Social Corporativa de Euskotren.



También es significativo tanto el incremento global de viajeros/as e ingresos directos en el conjunto de Euskotren y el significativo aumento de la demanda en el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en un ejercicio marcado por la contención presupuestaria y la necesidad de reducir el gasto corriente.

Destacar también que el 1 de enero de 2011 entraron en vigor las Condiciones Generales de Contratación de los servicios de Ferrocarril, Tranvías y Funicular de Euskotren, autorizadas por el Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco en noviembre de 2010.



Las Condiciones Generales de Contratación de Euskotren son de obligado cumplimiento para la utilización de los servicios de transporte por ferrocarril, tranvía y funicular gestionados por la Sociedad Pública. En su contenido se fijan una serie de compromisos adquiridos por el operador vasco en materias como las siguientes:

- Información en las paradas.
- Modificaciones o suspensiones temporales del servicio.
- Accesibilidad sin barreras.
- Utilización de instalaciones de emergencia.
- Acceso y estancia de animales.
- Acceso con animales de compañía.
- Utilización del material móvil, zonas de seguridad, preferencias de paso, etc.
- Información de tarifas, percepción mínima, libro de reclamaciones, etc.
- Limpieza.
- Obligaciones para los agentes de Euskotren.
- Títulos de transporte.
- Obligatoriedad del título de transporte.
- Inspecciones y sanciones.
- Derechos y obligaciones de las personas viajeras.
- Acceso de coches y carritos de niño/a.
- Acceso con bicicletas.
- Responsabilidad de Euskotren.
- Régimen sancionador.

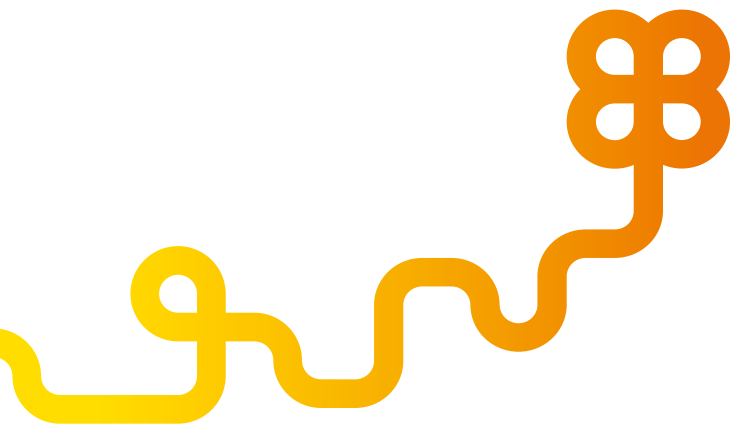
Entre los derechos de las personas viajeras de Euskotren está el de ser informados del contenido de estas Condiciones Generales de Contratación, de las características y del funcionamiento de los servicios de transporte, de sus incidencias y horarios, y de los diferentes títulos de transporte que pueden elegir según las tarifas vigentes y las condiciones de utilización establecidas.

Desde el 1 de enero de 2011, Euskotren permite a las personas viajeras, ir acompañadas de un animal doméstico en sus servicios de ferrocarril, tranvía y funicular, siempre y cuando no resulte peligroso ni molesto por su forma, volumen, ruido u olor. El personal de Euskotren valora, según su prudencial criterio, el peligro o molestia que en cada caso supone el animal.

Las personas viajeras que vayan con mascotas deben observar las siguientes indicaciones:

1. Los animales domésticos (perros o gatos) deberán viajar atados o en brazos de su propietario, pero en ningún caso pueden ocupar un asiento.
.....
2. Queda prohibido el acceso de animales domésticos que sean considerados exóticos (reptiles, arañas, insectos, etc.).
.....
3. Queda prohibido el acceso a las instalaciones y vehículos de Euskotren de los perros considerados peligrosos por la normativa y ordenanzas.
.....
4. Los perros en todo momento deben estar sujetos mediante correa, desde el momento en que se acceda a las dependencias de Euskotren hasta el abandono de las mismas.
.....

5. Por motivos de seguridad, los animales deben ser portados por el propio dueño o extremar las precauciones en las zonas de validación, en la entrada a los vehículos y en general, en cualquier área de apertura y cierre de puerta de vehículo o instalaciones de Euskotren, a fin de que la mascota no sufra ningún tipo de daño. Euskotren no se hace responsable de lesiones en animales de aquellos dueños/as que no observen las debidas precauciones.
.....
6. Euskotren se reserva la posibilidad de limitar la admisión de animales domésticos en momentos de gran aglomeración de personas (eventos deportivos, fiestas, servicios especiales, etc.).
.....
7. La persona propietaria o acompañante del animal es el único responsable, incluso ante terceros, de cualquier incidencia o daño que pueda producirse a consecuencia del comportamiento del animal.
.....
8. Los perros guía no están sometidos a estas condiciones.
.....



Otra novedad de las Condiciones Generales de Contratación es la contemplada en el artículo 7 de obligatoriedad del título de transporte, al quedar modificada la percepción mínima aplicable en las situaciones en las que las personas viajeras no estén provistas del título de transporte válido y, en su caso, de carné de cliente.

En dichas situaciones, las personas viajeras deben hacer efectivo el importe del título correspondiente al servicio desde el origen de la línea de que se trate hasta el destino que pretendan realizar, así como la percepción mínima vigente.



A partir de la fecha del 1 de enero de 2011, el importe de esta percepción mínima quedó fijado en 50 euros de conformidad con lo dispuesto en la vigente Orden del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco.

Esta percepción mínima debe ser abonada en cualquier estación donde opere Euskotren u oficina de atención al público en el plazo de 4 días desde su requerimiento. El importe de la percepción mínima es de 20 euros en aquellos casos de pronto pago, en los que la persona viajera que no esté provista de título de transporte válido o carné de cliente, abone en efectivo la percepción mínima al personal de Euskotren de manera inmediata o, en todo caso, antes de abandonar el vehículo de transporte.

La negativa a satisfacer el importe del título y/o de la percepción mínima faculta al personal de Euskotren a requerir a la persona viajera desprovista del correspondiente título de transporte válido a que abandone el vehículo de transporte en la primera parada que se produzca.

En los casos señalados en los párrafos anteriores, Euskotren, previa identificación de la persona viajera, y siempre y cuando ésta no haya abonado la percepción mínima indicada de 20 o 50 euros en los plazos y de las formas contempladas anteriormente, formula la correspondiente denuncia para la instrucción del oportuno expediente sancionador por infracción administrativa.

Por otra parte, si se comprueba la utilización fraudulenta o incorrecta de un título de transporte o carné de cliente, o su manipulación, el personal de Euskotren los retira cautelarmente como elementos de prueba del correspondiente expediente sancionador, entregando a la persona viajera un justificante de dicha retirada.

Las personas viajeras deben conservar su título de transporte y, en su caso, su carné de cliente mientras permanezcan en el interior de los vehículos de transporte y de las instalaciones de Euskotren, y deben exhibirlos siempre que el personal de ésta se lo solicite.

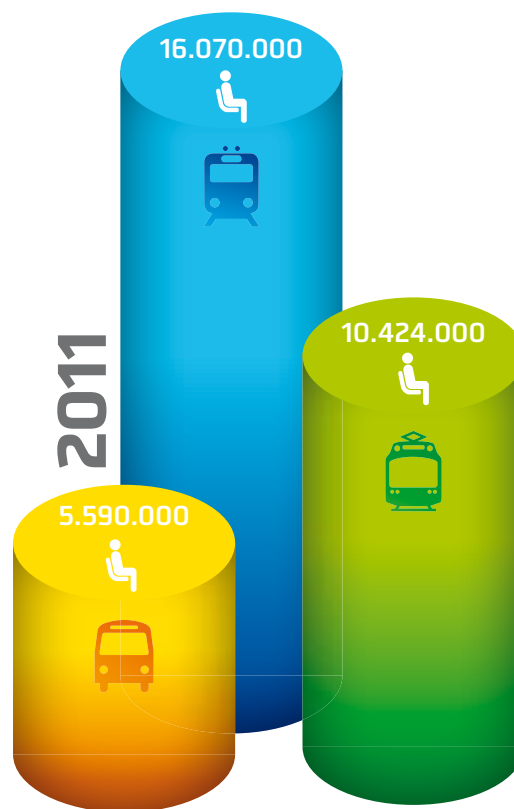


Más de 32 millones de clientes

En 2011, Euskotren ha seguido notando la desaceleración económica iniciada en 2008. Si bien en este ejercicio, al igual que en el anterior, se ha visto atenuado su efecto por el aumento del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, tanto en viajeros/as, en un 6,42%, como en ingresos, en un 5,06%, y el ligero incremento de ambos en el Tranvía de Bilbao y las concesiones de autobuses de Bizkaia y Gipuzkoa.

Respecto al transporte de personas, se ha conseguido superar los 32 millones de viajeros/as, lo que supone un incremento del 0,47%.

Por modos de transporte, la evolución de los clientes y las ventas ha sido el siguiente:



Número de viajeros/as (Miles)		
	2011	2010
Ferrocarril	16.070	16.691
Carretera	5.590	5.417
Tranvía	10.424	9.827
TOTAL	32.084	31.935



Ingresos por ventas (€)		
	2011	2010
Ferrocarril	13.249.607	13.465.836
Carretera	5.050.823	4.910.013
Tranvía	5.145.491	4.997.153
Otros	1.233.534	980.484
TOTAL	24.679.455	24.353.486





Transporte ferroviario y funicular

El servicio de Ferrocarril y Funicular ha experimentado un descenso del 3,72%, fundamentalmente en Bizkaia, continuando con la tendencia del año anterior, como consecuencia principalmente del cierre del tramo bilbaíno Deusto – Casco Viejo/Zazpi Kaleak de la Línea del Txorierra (Bilbao – Lezama), por las obras de la Línea 3 de Metro Bilbao, y las obras de diversos desdoblamientos de vía en la Línea General, así como por la pérdida general de la movilidad de las personas derivada de la crisis económica.

En los períodos de alteraciones temporales del servicio en las diversas zonas geográficas, a modo de cortes parciales del servicio ferroviario por obras, Euskotren ha establecido servicios alternativos de transporte.

Entre los servicios especiales prestados en 2011, han destacado los siguientes:

Servicios especiales en el Topo durante los meses de competición, los días de celebración de partidos de fútbol de la Real Sociedad de San Sebastián, en el estadio de Anoeta. Junto a dicho estadio existe un apeadero de la línea del Topo (línea Lasarte Oria – Donostia/San Sebastián – Hendaia).

Trenes nocturnos en las líneas del Txorierra, Urdaibai, Durangaldea, Bajo Deba y Topo, todos los sábados del año. Servicios que en 2011 cumplieron los 11 años de existencia.

Servicios nocturnos en el Topo (Lasarte Oria – Hendaia) y en el tramo Zumaia – Donostia/San Sebastián, el 19 de enero, por la celebración de la Tamborrada en la capital guipuzcoana.

Trenes diurnos en el tramo Zumaia – Donostia/San Sebastián, el día 20 de enero, por la celebración de la Tamborrada infantil en Donostia/San Sebastián.

En el mes de marzo, en el tramo Donostia/San Sebastián – Errenteria de la línea del Topo, durante la celebración de los Carnavales de Donostia/San Sebastián.

El día 5 de marzo en el Topo, para atender las necesidades de desplazamiento de las personas asistentes al estadio de Anoeta (Donostia/San Sebastián) por el partido de rugby que enfrentó al Aviron Bayonnais y al Stade Toulousain.

El día 26 de marzo en el Topo, por el partido de rugby en Anoeta entre el Aviron Bayonnais y el Biarritz Olympique PB.

El día 10 de abril en el Topo, por el partido de rugby en Anoeta entre el Biarritz Olympique PB y el Stade Toulousain.

Trenes diurnos el 17 de abril por la llegada de la Korrika 2011 a Donostia/San Sebastián.

Servicios especiales, el día 29 de mayo, por la celebración del Ibilaldia (Fiesta de las Ikastolas) en Ondarroa (Bizkaia).

Servicios especiales nocturnos por la celebración de las siguientes fiestas: San Prudencio en Traña (Bizkaia), San Juan en Eibar (Gipuzkoa), San Marcial en Irún (Gipuzkoa), San Fermín en Pasaia (Gipuzkoa), Virgen del Carmen en Amorebieta (Bizkaia) y Ermua (Bizkaia), la Magdalena en Errenteria (Gipuzkoa), Semana Grande de Donostia/San Sebastián, San Roque en Deba (Gipuzkoa), Gernika (Bizkaia), Semana Grande de Bilbao, Elgoibar (Gipuzkoa), Bermeo (Bizkaia), Euskal Jaia en Zarautz (Gipuzkoa), Galdakao (Bizkaia), y San Fausto en Durango (Bizkaia) y Basauri (Bizkaia).

Trenes Nocturnos el día 29 de julio en el Topo y Kostaldea por el Concierto de Bon Jovi en Anoeta (Donostia/San Sebastián).

Trenes diurnos en el tramo Zumaia – Donostia/San Sebastián, los días 4 y 11 de septiembre, por la celebración de las Regatas de la Concha en la capital guipuzcoana.

Trenes nocturnos el 30 de septiembre, por la celebración del Concierto Duranwop en Durango (Bizkaia).

Trenes y Autobuses diurnos, el día 2 de octubre, por la celebración del Kilometroak en Azpeitia (Gipuzkoa).

Trenes diurnos en la línea Bilbao – Bermeo (Urdaibai), el día 31 de octubre, por la celebración de la feria del Último Lunes de Gernika (Bizkaia).

Trenes diurnos en el Topo, el día 13 de noviembre, por la celebración de la carrera de atletismo Behobia – San Sebastián.

Servicios especiales los días 4, 6 y 8 de diciembre por la celebración de la Feria del Libro y Disco Vasco – “Durangoko Azoka”, en Durango (Bizkaia).

Servicios especiales diurnos en las líneas Bilbao – Donostia/San Sebastián – Hendaia y Bilbao – Bermeo, el día 21 de diciembre, por la celebración del Mercado de Santo Tomás en Donostia/San Sebastián y Bilbao.

Es preciso reflejar asimismo, el cambio de denominación de la estación situada en Puente Internacional, junto al recinto ferial FICOBA (Feria Internacional de la Costa Vasca). Desde el 5 de marzo de 2011, la anteriormente denominada Nazioarteko Zubia – Puente Internacional ha pasado a denominarse IRUN FICOBA.

Por su parte, el Funicular de Larreineta, ubicado en la localidad vizcaína de Trapagarán, ha alcanzado en 2011 una demanda de 161.260 personas.



Las principales novedades relativas a trabajos ejecutados por Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) en la red en la que presta sus servicios Euskotren han sido las siguientes:

Nueva estación de Ardantza (Eibar)



A finales de febrero, se inauguró la nueva estación de Ardantza en la localidad guipuzcoana de Eibar. Se trata de una de las numerosas actuaciones de ETS en el corredor Ermua – Eibar – Elgoibar, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio ferroviario, las frecuencias, los tiempos de desplazamiento y la seguridad tanto de las personas que viajan en tren, como la de los peatones y el tráfico rodado.

También se abrió al público el nuevo paseo habilitado sobre la cubierta de la estación. Se trata de una obra incluida en el convenio de colaboración para la mejora de la integración urbana del trazado ferroviario en Eibar, suscrito en Enero de 2010 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Eibar.

La obra ha consistido en la construcción de una nueva estación, con un andén central de 80 metros de longitud y 6 metros de anchura en

su zona más amplia. El vestíbulo se encuentra a la cota de calle en San Andrés, está equipado con máquinas canceladoras y expendedoras de billetes, cuartos técnicos y la oficina del jefe de estación. Los accesos al andén son realizados a través de una escalera y un ascensor.

En cuanto a la vía, se ha efectuado un desdoblamiento de 180 metros de longitud, desde la salida del túnel existente a la altura del Ayuntamiento de Eibar hasta la intersección de la calle Ego-Gain con el Paseo de San Andrés. Por ello, ha sido necesario reperfilar el talud existente junto a la calle Mekola y su sujeción mediante un muro anclado y vegetal.

Este proyecto también ha incluido la construcción de un nuevo paso inferior en la estación de Ardantza que mejora el acceso de la calle Legarre y facilita la entrada a los garajes de las nuevas viviendas de la calle Arratebide.

Además, la cubrición de la estación y de parte del trazado ha supuesto que Eibar cuente con una nueva zona de ocio y esparcimiento para la ciudadanía en el mismo centro de la ciudad.

La superficie total del nuevo paseo es de 2.258 metros cuadrados, incluido el acceso desde Legarre, y su longitud es de 217 metros. Los accesos se hacen desde Ardantza, por encima del túnel existente, desde la escalera de San Juan a Mekola, o desde el ascensor que hay cerca de dicha escalera.

Por el otro extremo se accede desde Legarre mediante una pasarela de 2,5 metros de ancho y 18 metros de longitud.

Según las previsiones, la nueva estación, que ha supuesto una inversión cercana a los 10 millones de euros, será utilizada anualmente por un millón de personas.

Otras actuaciones en el corredor Ermua – Eibar – Elgoibar



El Gobierno Vasco está acometiendo y proyectando en el corredor ferroviario Ermua – Eibar – Elgoibar numerosas actuaciones para mejorar la calidad de vida de las personas que viven o trabajan en estos municipios, mediante el desdoblamiento de los trazados, la construcción de nuevas y modernas estaciones y la cubrición de gran parte de la línea creando así amplios espacios para uso y disfrute de la ciudadanía.

Los beneficios previstos gracias a estas actuaciones son los siguientes: mejora de la seguridad de las personas que viajan en tren y también las de los peatones, gracias a los nuevos trazados y a la supresión de los pasos a nivel; mejora de las frecuencias (cada 15 minutos) y de los tiempos

de viaje del denominado servicio “Tranbia” Ermua – Eibar – Elgoibar; y transformación de instalaciones del siglo pasado en modernas estaciones del siglo XXI totalmente accesibles.

En 2011 han continuado las obras del paso a nivel de Txarakua, el desdoblamiento entre Txarakua y Azitain y el cruzamiento de Karakate. La supresión del paso a nivel de Txarakua consta de 3 fases: la construcción de una vía de nuevo trazado para el tráfico rodado, un paso inferior y un pequeño desdoblamiento de vía de 200 metros. Con ello se mejora la seguridad ferroviaria y peatonal y la accesibilidad entre barrios. La obra cuenta con un presupuesto de 3,1 millones de euros.

El desdoblamiento de 775 metros de vía entre Txarakua y Azitain incluye la construcción de una nueva estación en Azitain (Eibar) y la supresión de dos pasos a nivel, permitiendo la mejora de frecuencias en el corredor Ermua – Eibar – Elgoibar, así como la captación de 150.000 viajeros/as adicionales al año. El presupuesto de este proyecto es de 3,5 millones de euros. La nueva estación de Azitain, que tendrá andén central, estará situada a unos 230 metros del actual apeadero en sentido Donostia/San Sebastián.

El cruzamiento de Karakate cuenta con un presupuesto de 2,8 millones de euros y consiste en la construcción de un tramo de vía doble que hace factible el cruce y adelantamiento de trenes, lo que le permite contribuir a mejorar las frecuencias.

En diciembre de 2010 finalizaron las obras de desdoblamiento del tramo San Lorentzo (Ermua) – Unibertsitatea (Eibar). Además, el 2 de marzo de 2011 se puso la primera piedra de las obras de remodelación de Estaziñoa, estación centenaria de Eibar.

Precisamente, debido a las obras de desdoblamiento en Azitain, las de remodelación de la estación de Eibar y las de Karakate, Euskotren ofreció los días 29 y 30 de abril y 1 de mayo un servicio de transbordo en autobús entre las estaciones de Ardantza (Eibar) y Elgoibar. Transbordo que por los mismos motivos también tuvo lugar los días 24 y 25 de septiembre y 17, 18 y 19 de diciembre de 2011.

Construcción de las cocheras y talleres en Lebario (Bizkaia) y desdoblamiento ferroviario en Bizkaia

En 2011 continuó la construcción de las cocheras y talleres en Lebario (Bizkaia). Con la finalización de estas obras, se producirá el traslado definitivo de los talleres y cocheras de Euskotren ubicados en el centro de Durango al nuevo complejo de Lebario.

El nuevo equipamiento posibilitará en su momento la recuperación de 60.000 metros cuadrados en el centro de Durango para uso y disfrute de la ciudadanía.

Una vez se efectúe el traslado de todas las instalaciones, equipos y maquinaria a Lebario serán necesarios al menos otros 12 meses para el derribo de las edificaciones que albergan las cocheras de Euskotren en Durango, así como para la adecuación de los terrenos liberados.

Debido a estas obras, el 5 de febrero, Euskotren ofreció un servicio de transbordo en autobús entre las estaciones de Traña y Berriz, tramo de la línea ferroviaria Bilbao – Donostia/San Sebastián.

Por otra parte, y como consecuencia de las obras de desdoblamiento en Euba, Euskotren ofreció el 4 de junio un servicio de transbordo en autobús entre las estaciones de Euba y Durango, tramo también de la línea Bilbao – Donostia/San Sebastián.



Puesta en marcha de las nuevas estaciones de Fanderia (Erreñterria) y Oiartzun

El primer gran hito del futuro Metro de Donostialdea se produjo el día 5 de marzo de 2011, fecha en la que fueron inauguradas las nuevas estaciones de Fanderia (Erreñterria) y Oiartzun. Se trata de la culminación de un proyecto que unido a otros muchos transformará la línea del Topo (Lasarte Oria – Hendaia) en un moderno Metro del siglo XXI.

El 5 de marzo se convirtió en una fecha relevante, especialmente para las personas residentes en La Fanderia (Erreñterria), que hasta la fecha carecían de acceso directo a la red ferroviaria de ETS en la que opera Euskotren, y tenían que desplazarse a Erreñterria o a Oiartzun.

Además, con la nueva estación de Oiartzun, se abrió también un paso inferior bajo la estación que comunica las dos zonas de esta localidad guipuzcoana separadas hasta entonces por el talud ferroviario.

Por otra parte, el día 31 de julio, se puso en servicio de manera definitiva la vía doble entre las estaciones de Fanderia y Oiartzun. De esta manera, se eliminó el cruce provisional de las circulaciones entre ambas estaciones. Para llevar a cabo esta operación, ETS programó un corte de vía entre Erreñterria y Gaintzuriketa, con transbordo en autobuses, durante toda la jornada del 30 de julio. Este desdoblamiento, junto a otras actuaciones que se desarrollan en la línea operada por Euskotren, permitirá mejorar las frecuencias del futuro Metro de Donostialdea.

Las obras han consistido en la duplicación de 1.540 metros de vía de la línea Lasarte Oria – Hendaia y la construcción de dos nuevas estaciones dotadas de andén central. Todo ello ha supuesto una inversión de 26 millones de euros.

En la segunda fase de las obras que se ha extendido del 5 de marzo hasta finales de julio, se ha demolido la antigua estación de Oiartzun y se ha



procedido a la retirada de los terraplenes y estructuras de la antigua plataforma ferroviaria, el montaje y electrificación de la segunda vía, así como la implantación de las instalaciones de señalización ferroviaria que incluyen el control de las circulaciones del nuevo tramo desde el puesto de mando de la estación de Amara.

La estación de Fanderia, de nueva implantación, ofrece servicio tanto a las urbanizaciones de la Avenida de la Fanderia, situadas en el nivel inferior de la vía, como a las urbanizaciones del barrio de Markola, ubicadas sobre el nivel de la vía. Por otra parte, la nueva estación de Oiartzun ha sustituido al antiguo apeadero existente. Para la ampliación de la plataforma ferroviaria ha sido necesaria la ejecución de desmontes y 720 metros de contención, la implantación de 4 estructuras para vía única adosadas a las estructuras existentes, así como la construcción

de un viaducto de 187 metros para vía doble que constituye el acceso ferroviario a los andenes de la nueva estación de Oiartzun.

El viaducto de acceso a la estación de Oiartzun se eleva sobre la carretera foral GI-2132 y ha permitido tanto la demolición de la antigua estación y de la estructura del ferrocarril existente sobre la carretera, como la retirada del terraplén de la antigua vía única que constituía una barrera física entre la zona Norte y Sur del barrio de Arragua en el municipio de Oiartzun. Una vez conseguida la permeabilidad del barrio de Arra-

gua mediante la retirada del antiguo terraplén de la vía, la actuación permite al Ayuntamiento de Oiartzun la urbanización bajo el nuevo viaducto y la adecuación del acceso a la nueva estación desde la cota de la calle.

Estas obras ocasionaron la necesidad de ofrecer un servicio de transbordo en autobús los días 22 y 23 de enero de 2011, entre Errenteria y Gainxurizketa, tramo de la línea ferroviaria Lasarte Oria - Hendaia, transbordo que se repetiría el 30 de julio.

Remodelación de la estación de Irún Colón

Cuatro meses de trabajos y una inversión de 475.000 euros han servido para transformar a Irún Colón en una estación accesible y más segura para todas las personas.

Las obras que terminaron en 2011 han consistido en la instalación de un ascensor que facilita el acceso desde el Paseo de Colón, la mejora de la iluminación, el arreglo de las fachadas y el remozado integral del vestíbulo con material antivandálico, con el objetivo de mejorar la seguridad y garantizar una imagen digna, acorde con los nuevos tiempos.



Además, ETS ha aprobado una partida de 88.660 euros destinada a la protección del paso a nivel entre andenes de Irún Colón. Esta medida ha sido adoptada al considerar que la instalación de un ascensor en uno de los andenes aumentará el tránsito de personas en el paso a nivel entre andenes.

El paso de los años hizo que la estación de Irún Colón, perteneciente a la línea Lasarte Oria - Hendaia, requiriese de unas obras de remodelación importantes para adecuar sus instalaciones. Estas obras han supuesto una solución provisional, ya que la firma de un acuerdo institucional entre todas las partes implicadas permitirá que, en pocos años, las dependencias del Paseo Colón puedan ser sustituidas por una nueva terminal intermodal acorde a las necesidades actuales.

ETS cuenta con cuatro estaciones y apeaderos en el término municipal de Irún: Bentak, Belaskoenea, Ficoba e Irún Colón. La de Irún Colón es la más céntrica y la que, por tanto, atrae a mayor número de usuarias y usuarios. Es, desde su inauguración, uno de los principales focos de atracción de demanda para la línea Lasarte Oria - Hendaia.

Otras actuaciones en la línea Lasarte Oria – Hendaia

El 17 de junio de 2011 pasó a la historia del Metro de Donostialdea por ser el día en el que se toparon de forma definitiva los frentes de excavación que con su trabajo han hecho posible que los barrios donostiarras de Loiola y Herrera estén unidos por un túnel de 2 kilómetros por el que circulará en el futuro el metro.

La estación de Herrera ha sido planteada de forma ambiciosa y va más allá de la reutilización del dominio ferroviario. La construcción de esta nueva estación semisoterrada en lugar de la ya existente va a propiciar la reordenación urbanística de la zona. Así, el proyecto recoge el desplazamiento hacia el norte de la N-1, con el fin de crear una gran plaza que estará conectada a

la de San Luis Gonzaga mediante escaleras y un ascensor panorámico.

La comunicación con el frontón y el barrio de Trintxerpe, desde la futura plaza de la estación, será establecida a través de pasos peatonales y mediante una nueva rampa. La estación de Herrera estará semisoterrada y contarán con andenes laterales.

El acceso a los andenes será realizado a través de escaleras y ascensor para permitir la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. El vestíbulo de la estación estará situado a cota de plaza.



Por su parte, el acceso a la nueva estación de Intxaurreondo, en caverna y de tipología metro, será realizado a través de dos bocas en la superficie, situadas en el Parque de los Montes Francos y el Paseo de Sagastieder. También se podrá acceder a través de un ascensor situado al este del Paseo Zarategi.

El desdoblamiento del tramo Loiola – Herrera (2,7 kilómetros) permitirá duplicar frecuencias entre Amara y Errenteria, es decir, ofrecer servicios de trenes con intervalos de 7,5 minutos.

Además, reducirá los riesgos de inundaciones al eliminar el tapón hidráulico que suponen los actuales puentes sobre el Urumea y sustituirlo por uno totalmente nuevo. Atenderá a más de 15.000 personas en Intxaurreondo y otras 5.000 en Herrera, con sendas estaciones totalmente nuevas dotadas de varias bocas de acceso con escaleras mecánicas y ascensores cada una, a 10 minutos andando desde sus domicilios. Y también permitirá el tránsito independiente de mercancías con conexión directa al Puerto de Pasaia.

Se trata de una inversión total de 71,7 millones de euros (IVA incluido) para construir: 2,7 kilómetros de vía doble para viajeros/as, otra vía destinada únicamente a Mercancías con acceso

independiente al Puerto de Pasaia; eliminación de un paso a nivel, construcción de dos nuevas estaciones con varios accesos cada una en Herrera e Intxaurreondo y la eliminación de los dos puentes actuales sobre el Urumea para construir uno nuevo sin pilas.

En 2011 también se han continuado las obras en ejecución de los desdoblamientos de los tramos Lasarte – Errekalde, Errekalde – Añorga y la construcción de las futuras cocheras y talleres de Araso (Irún).



Variante de Orio

La nueva variante de Orio, con el nuevo tramos de vía doble y la nueva estación Aia-Orio, se encuentra en servicio desde octubre de 2010.

En 2011, las actividades se han centrado en los recrecidos de los muros verdes de los desmontes de la variante y en la restitución de los terrenos afectados por la ocupación temporal.

Respecto a la variante viaria, o de la N-634, ha finalizado la ejecución de la segunda fase de ampliación del pontón del camino de Montondo sobre la regata de Santiago, sobre el que se implantará la nueva Variante de la N-634.



Nuevas toperas hidráulicas en ETS



En 2011, ETS anunció el inicio de un proceso de instalación de toperas hidráulicas en las estaciones término de la red ferroviaria que gestiona el Gobierno Vasco. Esta actuación tiene por objeto minimizar el riesgo existente en las circulaciones ferroviarias en estaciones término.

Se trata de una medida que está englobada en los procesos de mejora continua de la situación de la seguridad en la Red Ferroviaria perteneciente a la Comunidad Autónoma del País Vasco. El presupuesto supera los 150.000 euros.

Nuevo puente de Etxebarri



Estas obras consisten en la sustitución de un puente que une las localidades vizcaínas de Etxebarri y Basauri por otro más moderno y funcional, que simultaneará el paso de unidades ferroviarias, peatones y ciclistas.

El puente está situado en el punto kilométrico 4,901 de la línea férrea Bilbao – Donostia/San Sebastián, y su ejecución es fruto del convenio de financiación suscrito entre ETS y la Agencia Vasca del Agua (URA).

Estas obras comenzaron en 2010. Entre las principales diferencias que presenta la nueva estructura del puente de Etxebarri destaca la eliminación de los dos pilares que tenía sobre el lecho del río, pasando a disponer de una estructura de un único vano, evitando apoyos intermedios sobre el cauce del río Nervión. Así, se ha suprimido el riesgo a que elementos flotantes se acumulen contra la estructura y se den situaciones de desbordamiento e inundaciones.

Además, la nueva pasarela es más fina y cuelga a mayor altura, con el fin de que, en el caso de que el cauce del río crezca, exista suficiente altura y no haya posibilidad de choque contra el tablero del puente.

La nueva infraestructura contempla también un paso peatonal de tres metros de anchura para posibilitar el paso de los viandantes entre Etxebarri y Basauri, así como la posibilidad de implantar un bidegorri que facilite la conexión de las localidades en bicicleta.

Esta iniciativa persigue, entre otros objetivos, lograr una movilidad más eficiente y sobre todo, sostenible, que persigue reducir progresivamente el uso del vehículo privado a favor de otros modos de transporte, como el tren y la bicicleta.

Como consecuencia de la ejecución de estas obras, los días 26 y 27 de noviembre de 2011, Euskotren ofreció un servicio de transbordo en autobús entre las estaciones de Atxuri (Bilbao) y Ariz (Basauri), tramo perteneciente a las líneas Bilbao – Donostia/San Sebastián y Bilbao – Bermeo.



Transporte tranviario

En 2011, el servicio de tranvías se ha consolidado como el segundo área por volumen de viajeros/as en Euskotren, sobrepasando los 10,4 millones de personas clientes, lo que ha supuesto un incremento del 6,08%.

En el Tranvía de Bilbao se ha producido un incremento de la demanda del 5,24% respecto a 2010, situándose en una media mensual de 249.904 personas clientes, consolidándose la oferta establecida.

Por tanto, en el ejercicio 2011 el Tranvía de Bilbao ha logrado la demanda acumulada más alta de sus casi 10 años de historia, con 2.998.843 personas clientes.

En el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, se ha afianzado definitivamente la segunda línea Angulema - Abetxuko, cumpliéndose de este modo los objetivos fijados, superándose los 7,4 millones de personas clientes y alcanzándose una media mensual de 618.804 personas con un máximo histórico en el mes de Diciembre de 690.566 viajeras y viajeros.

Desde la entrada en funcionamiento del ramal de Abetxuko (línea Angulema - Abetxuko), en julio de 2009, Euskotren ha introducido una mejora fundamental en Vitoria-Gasteiz, que es la del

incremento de frecuencias en el tramo Angulema - Honduras, donde circulan Unidades cada 7,5 minutos, duplicando la oferta que existía hasta entonces. En el ejercicio 2010 se pusieron en marcha refuerzos puntuales en días laborales de los períodos lectivos.

Además, Euskotren se ha convertido en el primer operador tranviario a nivel nacional que obtiene la doble certificación de AENOR por la calidad de su servicio en la capital alavesa.

A través de su firme apuesta por mejorar la calidad de su servicio, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz ha superado los diferentes requisitos fijados por la Norma UNE-EN 13816 del Transporte público de viajeras/os, certificando de esta manera su compromiso con la calidad.

Euskotren superó la inspección realizada por AENOR en el mes de septiembre de 2010 en las líneas Angulema - Ibaiondo y Angulema - Abetxuko, estudiando el estado de las diferentes paradas que comprenden el recorrido de las mismas, para averiguar el compromiso de calidad de la empresa operadora con sus personas clientes, mencionado en su carta de servicios. AENOR entregó los documentos acreditativos de esta doble certificación en Marzo de 2011, en un acto celebrado en el interior del taller de mantenimiento del material móvil ubicado en Vitoria-Gasteiz.

En las conclusiones del estudio realizado por AENOR, basado en los criterios de confort, puntualidad, accesibilidad, información y atención al cliente del servicio de tranvías de Vitoria-Gasteiz, se constatan los hechos siguientes:

Los tranvías se encuentran adaptados a las necesidades de las personas con movilidad reducida y capacidad sensorial mermada, con medidas como teleindicadores y megafonía, señalización acústica y luminosa en las puertas e indicaciones en alto relieve en los botones de apertura de puertas.



El 100% de las paradas cuenta con información sencilla y actualizada para explicar trayectos, tarifas y conexión con otros medios de transporte público; así como la entrada en vigor de horarios y planos de la zona con señalización de los enlaces.



Todos los tranvías tienen indicaciones visibles externas sobre el destino, mapas, tarifas, así como los medios necesarios para adquirir billetes mediante máquinas expendedoras, y se dispone de terminales para validar los billetes. Además, en el interior cuentan con todo lo necesario para identificar el trayecto y paradas del tranvía, etc.



Los horarios y los intervalos de paso del tranvía se corresponden con los divulgados, salvo imprevistos ajenos a Euskotren.

La atención al cliente es permanente, así como su colaboración y ayuda.

El 100% de los tranvías dispone de todos los elementos de seguridad acorde a sus características técnicas y reglamentos aplicables. Asimismo, destaca que la totalidad de los/las conductores/as están preparados para actuar en caso de accidente o incidente con peligro para las personas.

La Tarjeta BAT reduce la generación de residuos de billetes, además de segregar y gestionar todos los residuos generados, priorizando el reciclaje.

Con el fin de convertirse en el transporte público de referencia de Euskadi, Euskotren realiza una gestión responsable, que fomenta la movilidad sostenible en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental.

Euskotren quiere contribuir de forma activa a la mejora de la calidad de vida de las personas, y, por ello, cumple en su servicio de Vitoria-Gasteiz con los 10 compromisos con la calidad. De manera periódica, se evalúa el nivel de cumplimiento de los compromisos; efectuando auditorías internas y externas, y entrevistas a viajeros/as efectuadas por observadores neutrales e independientes.

Este compromiso comprende: el servicio ofertado; la accesibilidad externa y en el interior de los tranvías; información del servicio cotidiano; información a las personas clientes ante anomalías del servicio; tiempos de espera, desplazamientos y regularidad del servicio; atención (trato) y asistencia (ayuda) a las personas clientes; el confort, limpieza y mantenimiento; seguridad e impacto ambiental.





Por otra parte, en el último trimestre de 2011 han comenzado las primeras pruebas técnicas de carácter interno de la Tarjeta Barik (tarjeta sin contacto promovida por el Consorcio de Transportes de Bizkaia) en las máquinas de la parada de Sabino Arana del Tranvía de Bilbao.

Una vez validada la parada de Sabino Arana, se ha procedido a extender las pruebas al resto de paradas del trazado.

El inicio de la prueba piloto de la Barik tuvo lugar el 28 de septiembre de 2011 en Metro Bilbao. La tarjeta sin contacto Barik supone una poderosa opción de futuro en materia de ticketing, sobre todo desde que a mediados de los años 90 tomara un fuerte impulso su desarrollo. Su flexibilidad abre un marco de oportunidad para multitud de aplicaciones que pueden encontrar amparo en esta nueva tecnología.

Euskotren ya disponía de experiencia previa, desarrollada con éxito, en esta tecnología. Desde la entrada en servicio de las unidades del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en Diciembre de 2008, la ciudadanía de la capital alavesa tiene a su disposición la Tarjeta BAT (Bidai Agire Txartela - Tarjeta Acreditativa de Viaje), un soporte tecnológico sin contacto válido para abonar los desplazamientos tanto en el tranvía como en los autobuses urbanos (Tuvisa).

La BARIK es también una tarjeta sin contacto, de apariencia similar a las de crédito, que lleva insertado un chip. Para su funcionamiento es preciso acercar la tarjeta al lector, a una distancia de 8 a 10 centímetros, para que éste la alimente eléctricamente. Al contactar, la tarjeta se vuelve activa y entra en comunicación con el lector.

La Tarjeta sin contacto es un proyecto que está siendo abordado por Entidades de Transporte de todo el mundo, como soporte sustitutivo del billete existente. Las ventajas más significativas que aporta esta nueva tecnología de cara al transporte son las siguientes:

Permite integrar a distintos operadores, contratos, modos y aplicaciones en un mismo soporte físico. Es decir, se podrá tener una tarjeta en la que tienen cabida distintos títulos de viaje, de distintos operadores.

Posibilita la interoperabilidad y la utilización de un standard único para todos los medios de transporte, facilitando la homogeneización de los distintos modos de sistemas de billeteaje y validación de los diferentes actores del transporte.

Ofrece una oportunidad única de desarrollar un entorno multimodal y multioperador, a través de la tarificación.

Proporciona una oferta más cómoda y flexible al público puesto que permite conocer con mayor precisión el flujo de transporte en tiempo real y, por tanto, analizar mejor las necesidades y las prácticas individuales de las personas usuarias, lo que ha de contribuir al diseño de estrategias de marketing, encaminadas a establecer políticas tarifarias más acordes con la demanda real.

Aporta mayor accesibilidad y comodidad, ya que su utilización permite, por ejemplo, que se pueda validar sin sacar la cartera.

Reduce los tiempos de transacción (de 3 segundos a 300 milisegundos).

Reduce los costes de mantenimiento.

Bizkaia parte de una situación en la que cada institución competente en materia de transporte tiene su propio sistema tarifario, y su propia oferta. Este es el motivo por el que se están dando pasos en la necesaria labor de coordinación. Un soporte como la Tarjeta Inteligente sin contacto puede contribuir en gran medida y se perfila como un revulsivo para la tan ansiada coordinación y reorganización del transporte, coadyuvando en la accesibilidad y la movilidad, todo ello dentro del objetivo estratégico de lograr un sistema tarifario básico común en el marco de una Autoridad Única del Transporte.

Con posterioridad, se implantará el nuevo sistema en los servicios ferroviarios y de carretera de Euskotren en Bizkaia, llegando en la línea ferroviaria general hasta el apeadero de Azitan, ubicado en el municipio guipuzcoano de Eibar.

Entre los servicios especiales de tranvías prestados en 2011, destacan los siguientes:

Servicios durante los meses de competición, los días de celebración de partidos de fútbol del Athletic Club de Bilbao, en San Mamés. Junto a dicho campo de fútbol existen dos paradas (Sabino Arana y San Mamés).

.....
Circulaciones especiales en Bilbao, el día 4 de junio, con motivo de la celebración en San Mamés de un Concierto de la cantante Shakira.

.....
Servicios nocturnos, el día 24 de julio, por la celebración del Día del Blusa (Vitoria-Gasteiz).

.....
Circulaciones nocturnas en agosto, por la celebración de las Fiestas de la Virgen Blanca (Vitoria-Gasteiz).

.....
Servicios diurnos y nocturnos en agosto, por la celebración de las Fiestas de Bilbao (Aste Nagusia).

.....
Circulaciones especiales el día 21 de diciembre, por la celebración del Mercado de Santo Tomás en Bilbao.





Por otra parte, en 2011 se ha continuado trabajando en las obras dirigidas por ETS de ampliación Basurto – La Casilla del Tranvía de Bilbao, cuya primera piedra fue colocada en el mes de julio de 2010. Dicho tramo ha entrado en servicio a finales de abril de 2012.

El convenio de financiación suscrito en marzo de 2006 entre el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Bilbao establece la financiación del proyecto en un 65% por parte del ejecutivo autonómico, y en un 35% por parte del consistorio de la capital vizcaína. Esta obra ha contado con un presupuesto de 5 millones de euros.

El nuevo tramo comienza tras la parada de Basurto, en la calle Gurtubay, y discurre posteriormente por la Avenida Montevideo y la calle Autonomía hasta completar un trazado de 700 metros, que contará con dos nuevas paradas. La primera estará situada frente al Colegio Público Basurto, poco antes de pasar bajo el viaducto de Sabino Arana, mientras que la segunda y última parada se ubicará a la altura de la Plaza de La Casilla.

El trazado discurre tanto por Avenida Montevideo como por la calle Autonomía por el centro de la calzada. El tranvía comparte plataforma y paradas con los autobuses urbanos de servicio público que discurren habitualmente por la zona.

La llegada del tranvía a esta zona de Bilbao ha contribuido a la reordenación urbana de un entorno, que se transforma de este modo en un espacio más habitable para la ciudadanía.

En concreto, la Avenida de Montevideo en el tramo comprendido entre la calle Gurtubay y el cruce de Luis Briñas con Aita Donosti ha sido reurbanizado gracias al convenio suscrito entre el Gobierno Vasco y Bilbao Ría 2000, que asciende a 900.000 euros, sufragados por el ente formado por el Gobierno de España, Gobierno Vasco y Ayuntamiento de Bilbao, entre otros.



ETS también ha avanzado en 2011 en las obras de construcción de la segunda fase del Ramal de Abetxuko. Está previsto que el Tranvía de Vitoria-Gasteiz llegue hasta el interior del barrio de Abetxuko en el segundo semestre de 2012.

Esta obra incluye mejoras para el barrio en materia urbanística, medioambiental y de accesibilidad. Cuenta con una extensión de 750 metros de longitud, 450 de ellos en vía única. Consta de dos nuevas paradas. La primera, situada a la altura del número 2 de la calle Cristo, es de andén lateral y está encajada en la acera, de forma que permite simultanear andén y espacio público peatonal. La parada final es de andén central y se ubica en la Plaza 1º de Mayo, junto a la iglesia, el ambulatorio, el polideportivo y los equipamientos educativos del barrio.

La traza discurre en sus primeros 200 metros contigua a la acera de la calle Presa, que bordea el parque fluvial del Zadorra. A la altura de la pasarela peatonal que cruza el río, describe una curva a la izquierda de radio 28 para girar hacia la calle Cristo, por la que discurre en paralelo y contigua a la acera de los números pares, en vía única.

Se ha respetado en lo posible el arbolado de esta calle, siguiendo las instrucciones del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

La prolongación del ramal Abetxuko supone la red denominación de la actual parada final, conocida como Abetxuko, que pasará a llamarse **Kañabenta**, usando la univocidad del término en euskera para el toponímico "Venta de la Caña".

Este toponímico está registrado en escritos del siglo XIX y define el lugar por donde pasaban las ovejas a pacer hacia los prados de Araca. Las cañas denominan la vegetación del cauce del Zadorra. La siguiente parada se denominará **Kristo**. Recoge la estima de los vitorianos por una imagen que fue trasladada en el siglo XIX desde el convento de Santa Catalina de Badaia en Trespuentes hasta la iglesia de San Miguel, en Abetxuko pueblo. La última parada, estación término, pasará a llamarse **Abetxuko** manteniendo el nombre del destino. La denominación de las paradas se ha consensuado con el Ayuntamiento, Euskaltzaindia y con Elena Martínez de Madina, autora de varios estudios sobre la toponimia vitoriana.

Las obras han obligado a hacer varias reposiciones de servicios. Ello ha permitido renovar completamente la red troncal de saneamiento de la c/ Cristo, instalación que tenía ya 50 años. Además, se ha instalado un colector de recogida del saneamiento bajo los aparcamientos de la c/ Presa, que permite inutilizar las derivaciones individuales de cada vivienda que discurrían por el cauce. Se han renovado también en gran me-

didia las canalizaciones de Iberdrola, que en gran parte eran de fibrocemento.

Por otra parte, se han coordinado los trabajos de ampliación del tranvía con las obras de la expansión por el barrio del tendido de Euskaltel, intentando minimizar posibles afecciones futuras a la calle y posibilitando el acceso a una mejor red de telecomunicaciones para los vecinos de la zona.

Las obras se han definido metro a metro contando con la inestimable colaboración del servicio de Vía pública del Ayuntamiento de Vitoria.

Ello ha permitido mejorar la integración urbana de los cruces sobre el tranvía en la zona de la pasarela peatonal, definiendo un acceso en pantalón que posibilita el tránsito rápido, tanto para los peatones que vengan desde la c/ Presa como para los de la calle Cristo, y generando una zona ajardinada triangular que propicia un paseo muy agradable en las proximidades del río. Estas obras se han coordinado con las que está realizando el Ayuntamiento para construir un aparcamiento en la calle Ribera.

Las obras del tranvía urbanizan únicamente los espacios afectados por la excavación de la plataforma tranviaria. No obstante, se ha aprovechado la oportunidad de estos trabajos para realizar **pequeñas obras que mejoren la accesibilidad a aceras y edificios**. En concreto, se ha demolido parcialmente la escalera de acceso a una lonja comercial de la casa caracol y se ha retranqueado el bordillo jardinero de la acera de la calle Cristo, generando un espacio peatonal de dimensiones semejante a la acera simétrica donde solo había un paso de un metro en la zona con alcorques.

Además, se ha definido la plataforma tranviaria a cota de la acera actual, para posibilitar sensación de amplitud y para generar cruces de los peatones a nivel, insertando suaves badenes para los coches.

Por otra parte, se ha retranqueado ligeramente también el bordillo jardinero junto al ambulatorio, y se ha colocado un banco en lugar de la antigua marquesina de autobús.



Además, se ha asfaltado toda la plaza 1º de mayo y se han generado 30 plazas más de aparcamiento mediante pintura en la zona, definiendo viales homogéneos.

Finalmente, se ha construido una rampa en sustitución de tres escalones para acceder a la ikastola de Abetxuko y favorecer la accesibilidad de los escolares y padres.

En el apartado medioambiental, los trabajos han atendido los requerimientos del Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Araba para proteger el entorno del río, área catalogada como de interés especial para el visón europeo y la nutria, especies en peligro de extinción según el catálogo vasco de especies amenazadas y Lugar de Interés Comunitario (LIC). Por ello, los trabajos han respetado la época reproductora del visón (de marzo a julio) y se ha inspeccionado la zona para comprobar la existencia de nutrias.

Puesto que la zona donde se inserta el tranvía es un entorno muy alterado y antropizado, se ha repoblado el cauce mediante alisos, arces y fresnos, junto a otras especies arbustivas autóctonas que cuando crezcan formarán el deseado tampón vegetal de ribera, actualmente inexistente. Para ello, se ha liberado espacio cortando especies extratrabales (chopos) que imposibilitaban el desarrollo de esta masa vegetal y que quitaban luz a los vecinos de la casa caracol.



Por otra parte, según el avance del Estudio Informativo que desarrolla el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, a través del ente público ETS, el Tranvía de Barakaldo tendrá un total de 17 paradas, 3 de las cuales estarán conectadas con las estaciones de Ansio, Bagatza y Urbinaga, pertenecientes a la Línea 2 de Metro Bilbao.

El trazado, que ha sido consensuado por los técnicos del Gobierno Vasco y del Ayuntamiento de Barakaldo, tendrá finalmente una longitud de 9 kilómetros y se plantea como un servicio interurbano que conectará con el metro a través del intercambiador de Urbinaga y de las paradas de Ansio y Bagatza, y con el tren de Cercanías de Renfe, también en Urbinaga.

La alternativa elegida consigue dar servicio a zonas como Galindo, Serralta, Retuerto, Zuazo, las torres de San Vicente o Megapark, que en la actualidad o no están bien servidos por Metro Bilbao y Renfe, o carecen de servicio público colectivo. Además, una vez superado Megapark, el nuevo trazado se adentrará por Santa Teresa, Bagatza, Beurko y San Vicente.

Con este recorrido, se logra cubrir áreas muy pobladas y se facilita el acceso a servicios muy utilizados por la ciudadanía: Hospital de San Eloy, Conservatorio o Jardín Botánico.

El tranvía partirá de la futura estación intermodal de Urbinaga (Sestao), punto de conexión con Metro Bilbao y Cercanías de Renfe. El trazado del tren de ligero se desarrolla a continuación por la zona más próxima a la ría con paradas en Vega de Galindo (Sestao), la Avenida de Altos Hornos (frente al gasolero que comunica Barakaldo con Erandio) y Desierto, poco antes de pasar bajo el puente de Rontegi.

En Lutzana, el tranvía tendrá otras dos paradas: una en las proximidades de la actual estación de Renfe, y la segunda en el centro del barrio. Posteriormente, el trazado se dirige al Bilbao Exhibition Centre (BEC), que cuenta con dos nuevas paradas: junto a la estación de Ansio de la línea 2 de Metro Bilbao, y en la Avenida de Euskadi.

Los barrios de Retuerto y Zuazo contarán también con una parada de tranvía antes de llegar a Megapark. En esta extensa zona comercial se



prevén 3 paradas. La primera facilitará el acceso a Zuazo. Las dos siguientes darán servicio tanto a Megapark como a las Torres de San Vicente.

Superada esta última estación, el trazado se bifurca en dos ramales que discurren por el centro urbano de Barakaldo, concretamente por los barrios de San Vicente y Santa Teresa, con paradas en el entorno del Jardín Botánico, San Vicente y San Eloy.

Finalmente, tras pasar por Bagatza (conexión con la Línea 2 de Metro Bilbao), el tranvía cruza el río Galindo en viaducto y enlaza con la parada inicial de Urbinaga, cerrando el trazado circular que dará servicio a Barakaldo.

Ya en Urbinaga, el tranvía continuará hacia Leioa, hasta el campus de la Universidad del País Vasco en dicha localidad vizcaína. Este tramo contará con una longitud de 1.702 metros y dos paradas en el municipio de Sestao, la primera de ellas en Urbinaga y la segunda en la zona de Rivas.

Posteriormente, atravesará la ría por un puente de una longitud total de 370 metros y una anchu-

ra de 19 metros con cabida para el propio tranvía en vía doble, un bidegorri y paso para peatones. El puente elevable podrá alcanzar una altura similar a la del Puente Colgante. Esta actuación tranviaria, cuyo proyecto constructivo está ya en fase de redacción, tiene un presupuesto aproximado de 67 millones de euros y un plazo de ejecución de 22 meses.

Se están construyendo las cocheras y talleres de las unidades que servirán esta gran línea que conectará las márgenes izquierda y derecha de la ría, y que posibilitará que la población estudiantante que resida en Barakaldo o Sestao tenga acceso directo al Campus de la Universidad del País Vasco de Leioa.

Transporte por carretera

En los servicios de transporte por Carretera se observa una mejoría en su conjunto del 3,21%, si bien el incremento es diferente en los territorios en los que opera Euskotren: incremento de la demanda en Gipuzkoa del 4,66% y en Bizkaia del 1,37%, cambiando en este último caso la tendencia negativa del ejercicio 2010.

En el servicio de carretera son reseñables las actuaciones siguientes:

Consolidación de las concesiones de Bizkaia, adjudicadas en 2010.

.....
Consolidación de la concesión adjudicada en UTE por el Ayuntamiento de Barakaldo.

.....
Presentación de oferta al concurso de concesiones de Gipuzkoa y posterior impugnación y recurso de la declaración de desierto, con el mantenimiento del servicio en situación de prórroga tácita.

La mayor parte de los servicios de autobuses de Euskotren están integrados en los sistemas impulsados por las Diputaciones Forales de Bizkaia (Bizkaibus) y Gipuzkoa (Lurraldebus). Euskotren también gestiona el servicio urbano de autobuses de Eibar (Udalbus).

Además, en Diciembre de 2010, el Ayuntamiento de Barakaldo adjudicó el servicios urbano de autobuses a una Unión Temporal de Empresas formada por Transitia Autobuses y Servicios S.L., Autocares Discrecionales del Norte S.L.U. (ADNOR) y Euskotren, con una duración de 5 años. Dicho servicio, es antecedente de la futura implantación del Tranvía Barakaldo - Leioa.

La demanda anual estimada para este servicio está fijada en 360.000 viajeros/as. Dado que el servicio comenzó efectivamente a principios de mes de mayo, la demanda objetivo de este primer ejercicio estaba fijada en 240.000 usuarios/as, habiéndose obtenido un total de



278.658 viajeros/as. Este nuevo servicio urbano de Barakaldo refuerza la comunicación entre los barrios del municipio. Atiende especialmente a los barrios de nueva generación y equipamientos comerciales que la expansión urbana de Barakaldo ha generado: Lutxana, Retuerto, Megapark, San Vicente y el centro urbano. También facilita la comunicación con las 3 estaciones de Metro Bilbao en el municipio (Bagatza, Ansio y Cruces) y las dos del servicio de Cercanías de Renfe (Desertu y Lutxana), facilitando de esta manera a la ciudadanía los desplazamientos a los municipios cercanos con un total de 200.084 kilómetros realizados en los primeros 8 meses de servicio.

Con la participación en esta UTE, Euskotren contribuye a la potenciación del servicio de transporte colectivo en el ámbito urbano de Barakaldo, municipio con más de 98.000 habitantes. La participación en esta alianza permite además de fomentar la movilidad sostenible en Barakaldo, ampliar la presencia de Euskotren en el ámbito de los servicios de transporte de viajeros/as y seguir contribuyendo de forma activa en el desarrollo de políticas de transporte, con la particularidad en este caso de hacerlo en una ciudad que contará con un servicio de tranvías con 17 paradas.

El número medio de personas empleadas en este transporte urbano en el curso del ejercicio 2011 es de un total de 15 personas, de las cuales 14 son conductores perceptores y 1 es auxiliar administrativa.

El resultado del ejercicio 2011 ha sido positivo con un beneficio antes de impuestos de 82.523 euros.

Entre los servicios especiales prestados en 2011, destacan los siguientes:

Autobuses nocturnos en las líneas Zumaia – Donostia/San Sebastián, Eibar – Azpeitia y Eibar – Ondarroa, todos los sábados del año.

Autobuses nocturnos en el tramo Azpeitia – Azkoitia – Zumaia, en enero, por la celebración de la festividad de San Sebastián, en Azpeitia (Gipuzkoa).

Servicios nocturnos en el tramo Azkoitia – Azpeitia – Zumaia, en marzo, por la celebración de los Carnavales en Azpeitia (Gipuzkoa).

Ampliación de los servicios nocturnos en el tramo Zumaia – Donostia/San Sebastián, en junio, por la celebración de un macroconcierto en la plaza de la localidad guipuzcoana de Usurbil.

Servicios nocturnos en el tramo Azkoitia – Azpeitia – Zumaia, en los meses de julio y agosto, por la celebración de las Fiestas de Azpeitia (Gipuzkoa).

Autobuses nocturnos entre las localidades de Zarautz, Getaria, Zumaia, Zestoa, Azpeitia y Azkoitia, en el mes de septiembre, por la celebración de la Euskal Jaia en Zarautz (Gipuzkoa).

Servicios especiales en el mes de octubre, por la celebración del Kilometroak en la localidad guipuzcoana de Azpeitia.



Trenes Históricos

En 2011, Euskotren gestionó por encargo del Patronato de la Fundación del **Museo Vasco del Ferrocarril**, el servicio de Trenes Históricos del Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia, en Gipuzkoa). La demanda de dicho servicio quedó fijada en 31.650 viajeros/as.

Más de 138.900 toneladas transportadas

En 2011, el tráfico de mercancías efectuado en la red ferroviaria perteneciente a la Comunidad Autónoma del País Vasco, principalmente al amparo de los convenios de colaboración suscritos entre Euskotren y la operadora estatal FEVE, han experimentado una leve disminución respecto a las toneladas transportadas en 2010 del 0,5%.

Como se viene observando desde finales de 2008, la regresión del tráfico de mercancías está ocasionada por la reducción de la demanda de productos siderúrgicos, siendo estos el principal tipo de mercancía que se transporta por la red propiedad de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha reducción se debe a la caída de la demanda en el consumo de productos del sector del automóvil, construcción y electrodomésticos.

No obstante, a partir de finales del año 2009 se comenzó a percibir un pequeño repunte de la actividad, manteniéndose el mismo a lo largo del 2010. Sin embargo, durante el 2011 se ha experimentado un pequeño retroceso de la demanda, por lo que al cierre del ejercicio las cifras han sido un 0,5% menores a las previstas.

Aunque todos los tráficos de transferencia Euskotren/FEVE se conectan en Basauri (Ariz), con origen en la localidad asturiana de Avilés y destino final en Lesaka que representan 122.156,440 toneladas transportadas, también se han realizado en 2011 transportes siderúrgicos entre ACB de Sestao y el Puerto vizcaíno de Bermeo (16.763,669 toneladas transportadas) entre los meses de Febrero y septiembre de 2011. Por tanto, el total de toneladas transportadas en 2011 ha sido de 138.920,109 toneladas.

La aportación del tráfico de mercancías con origen y destino en el Puerto de Bermeo ha permitido mejorar sensiblemente el resultado económico del área de Mercancías de Euskotren durante el 2011, con un incremento de la facturación cercano al 22%.





La actividad de mercancías de Euskotren en 2011 ha permitido eliminar 1.777 camiones de las carreteras. Además, teniendo en cuenta las consecuencias de la misma en factores como el cambio climático, gastos ocasionados por accidentes, ruidos, contaminación del aire, naturaleza y paisaje, áreas urbanas, congestión y costes indirectos, en comparación con la hipótesis de que dichas mercancías hubiesen sido transportadas por carretera, el transporte ferroviario de mercancías de Euskotren ha supuesto un ahorro a la sociedad de 280.171 euros y la reducción de la emisión de 281 toneladas de CO₂ a la atmósfera.

Según el Observatorio del Ferrocarril en España (análisis anual promovido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles), correspondiente a datos del 2010, se transportaron 21,43 millones de toneladas de mercancías netas por la red ferroviaria de interés general y por las redes autonómicas, lo que supone un descenso del 2,2 % en comparación con el año anterior. El transporte de mercancías por ferrocarril alcanzó un mínimo histórico de los últimos 45 años, que se registró en 1993 con 26,9 millones de toneladas. Desde 1965, el mayor volumen se alcanzó en 1974 con 49 millones de toneladas, más del doble de las transportadas 36 años después.

Por otra parte, durante el ejercicio 2010, los Administradores de la Sociedad Pública Euskotren constataron la existencia de una capacidad

de tracción no utilizada en relación a la demanda potencial a satisfacer en la unidad generadora de efectivo de transporte de mercancías. En 2011, se ha mantenido dicha situación de exceso de capacidad, motivo por el cual Euskotren ha realizado acciones comerciales destinadas a la puesta en valor de estos activos no utilizados (venta/alquiler).

El exceso de capacidad de tracción no utilizada deriva fundamentalmente de la falta de cumplimiento del Plan Estratégico Euskotren XXI y de adecuación de las infraestructuras puestas en operación que permitieran el incremento de la oferta de la Sociedad y la asignación del material móvil adquirido a esta línea de negocio.

De acuerdo con las estimaciones y proyecciones de los Administradores de Euskotren, el importe recuperable atribuible a la unidad generadora de efectivo a la que se encuentran asignados estos activos no permite recuperar el valor neto registrado al 31 de diciembre de 2011, motivo por el que se ha registrado un deterioro con cargo al resultado del ejercicio por importe de 1.657.725 euros. En 2010, dicho deterioro fue de 3.400.000 euros. Por tanto, el acumulado al cierre de 2011 es de 5.057.725 euros.

Para el análisis de su deterioro se procedió a comparar el valor neto contable al 31 de diciembre de 2011 con el valor recuperable de la unidad generadora de efectivo, siendo éste el valor razonable menos los costes de venta para aquel material móvil excedente.

El total de toneladas transportadas en 2011 (138.929,109) es una cifra significativamente similar a la establecida en el Plan Estratégico Euskotren XXI para el año 1999. La previsión de demanda en los próximos ejercicios, dada la situación económica general, es incierta.

El Plan Estratégico Euskotren XXI para los años 2001-2012, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco el día 30 de enero de 2001, preveía un incremento del transporte de Mercancías para el período contemplado desde las 150.000 toneladas transportadas hasta los 2.000.000 de toneladas previstas para el año 2012.

Entre otras cosas, se preveían en el Plan Estratégico Euskotren XXI, aunque no así en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma Vasca, una serie de inversiones necesarias en infraestructura para atender los tráficos esperados por cada foco generador: Puerto de Bermeo, Azpeitia, ACB (Puerto de Bilbao) y tráficos externos.

El 7 de abril de 2006, a pesar de que el desarrollo de las infraestructuras necesarias se encontraban en similares condiciones que las existentes en 2001, y de que no se contemplaban actuaciones nuevas al respecto en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma Vasca, Euskotren contrató la fabricación y puesta a disposición de 12 Locomotoras de tracción dual (Diesel/Eléctricas) que se comenzaron a recibir en agosto de 2010. El precio unitario de cada Locomotora era de 3.224.637 euros.

El desarrollo de las infraestructuras (nuevos accesos, desdoblamientos, variantes), factor imprescindible para posibilitar el incremento de oferta y por tanto de la demanda atendida, no ha sido acorde con lo establecido en el Plan Euskotren XXI, de forma que los nuevos focos generadores de demanda (Bermeo, Azpeitia, Pasaia, ACB y Puerto de Bilbao) se encuentran en similares condiciones que las existentes en 2001.



Material Móvil

Material Móvil Ferroviario

El hito más importante de Euskotren en el ejercicio 2011 ha sido, sin lugar a dudas, la recepción y puesta en servicio de las primeras unidades ferroviarias EMU 900, de un total de 30 contratadas con CAF, que están posibilitando una completa renovación del parque móvil ferroviario y la modernización de todas las instalaciones asociadas en los corredores de mayor demanda.

Así, el 16 de febrero de 2011, la empresa Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) entregó a Euskotren su primera Unidad ferroviaria de la Serie 900, en un acto que tuvo lugar en la fábrica de Beasain (Gipuzkoa), con la presencia del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, y Presidente de Euskotren, Iñaki Arriola y el Consejero Delegado de CAF, Andrés Arizkorreta.

CAF se encuentra fabricando para Euskotren un total de 30 unidades ferroviarias por un importe de 201 millones de euros. La nueva Serie incorpora las innovaciones tecnológicas más avanzadas del sector ferroviario en tecnología, fiabilidad, sostenibilidad y ergonomía, con un diseño exterior e interior basado en las más modernas tendencias.

Para el desarrollo del diseño exterior e interior, el proyecto ha contado con el servicio de consultoría en diseño e innovación de LKS (Grupo Mondragón).

El Gobierno Vasco ha emprendido así una renovación de su material móvil ferroviario que está permitiendo mejorar de modo paulatino los niveles de calidad y seguridad de los servicios de transporte ferroviario prestados en la red propia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En los ejercicios anteriores se venía advirtiendo una demanda de renovación del material móvil ferroviario por parte de las personas clientes de Euskotren. En los estudios de calidad realizados sobre los servicios se ha venido constatando año tras año la necesidad de modernizar la flota de material móvil, al igual que lo han ido haciendo otras compañías ferroviarias que prestan servicios similares.



Las nuevas Unidades han permitido además implantar elementos tecnológicos modernos que van a mejorar la seguridad y fiabilidad del sistema, complementando otras mejoras introducidas por el Ente Público gestor de las Infraestructuras, Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), a nivel de Infraestructura e Instalaciones de Seguridad.

Uno de los sistemas de seguridad integrados en los nuevos modelos es el denominado anticlimber, un sistema que absorbe las deformaciones, lo que impide que en caso de accidente los vehículos se monten unos encima de otros. El diseño de estructura también está pensado para aumentar la absorción de energía.



Estas Unidades irán sustituyendo progresivamente a los trenes de las Series 3.500 y 200. Las Unidades de la Serie 3.500 fueron diseñadas y construidas por CAF, con equipos eléctricos de General Electric, entre 1977 y 1978. Por su parte, las Unidades de la Serie 200 fueron contratadas por Euskotren en 1983 con CAF, Babcock & Wilcox y Westinghouse. Estos trenes comenzaron a circular en 1985.

Las nuevas Unidades de la Serie 900 cuenta con rampas integradas semiautomáticas en las puertas de acceso y las últimas novedades en avisos acústicos para personas invidentes, así como señales luminosas destellantes para aquellas otras con dificultades auditivas.

Cada Unidad consta de 4 coches, y puede transportar a 214 viajeras/os sentadas/os a una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora. El interior de cada coche ha sido diseñado sin obstáculos para facilitar la movilidad de los pasajeros/as. Además, el puesto del/la maquinista ha sido diseñado para garantizar las mejores condiciones para la conducción, tanto en cuanto a condiciones antropométricas y de visibilidad, así como para proporcionar el máximo confort al conductor/a.

El respeto al medio ambiente y la sostenibilidad han sido también determinantes en la construcción de las nuevas Unidades de Euskotren. Así, se ha cumplido escrupulosamente con todas las normativas ambientales y han sido respetados los ciclos de vida de todos y cada uno de los materiales.

Los coches cuentan con Red Ethernet Gigabit en Fibra Óptica, sistemas de conectividad con aplicaciones de tierra (Wifi, GPRS, Tetra), Registrador cinemático, autodiagnóstico de equipos y alarmas a tierra, etc.

Las novedades tecnológicas que incorpora la Serie 900 son fundamentales en el proceso innovador impulsado por Euskotren. La misión del proyecto de conectividad ligado a esta Serie ferroviaria es aprovechar la inteligencia del tren para incrementar la eficiencia y productividad de los entornos de trabajo de la Compañía. Su punto



de partida es que este nuevo tren fabricado por CAF es un sistema inteligente con capacidad para generar y consumir gran cantidad de información.

Las nuevas Unidades son protagonistas del desarrollo tecnológico e innovador de Euskotren. Están promoviendo un importante grado de avance de los servicios de la empresa en los ámbitos de la tecnología y la innovación. Y van a permitir dar solución a algunos de los principales objetivos estratégicos establecidos por Euskotren: mejorar el servicio, la atención y la información prestada a los clientes, la modernización de la empresa y la consecución de un incremento de la profesionalización en el trabajo.

El día 22 de julio de 2011, Euskotren procedió a la incorporación de las tres primeras Unidades de la nueva Serie 900 al servicio comercial de la línea ferroviaria de mayor demanda de la operadora vasca de transportes, la existente en Donostialdea, entre Lasarte-Oria y Hendaia.

La primera Unidad incorporada al servicio inició su recorrido a las 11:00 horas de la mañana en la estación donostiarra de Amara, con destino final en Errenteria. Minutos después entraron en servicio las otras dos Unidades desde Amara y Errenteria.

En los meses previos a su entrada en servicio comercial, las Unidades han pasado por el preceptivo período de pruebas y puesta a punto. Asimismo, Euskotren puso en marcha el correspondiente período de formación de los/las maquinistas encargados/as de conducir los nuevos trenes.

Profesionales de CAF y Euskotren realizaron diversos viajes de prueba en varios tramos de la red ferroviaria propiedad de la Comunidad Autónoma Vasca. En concreto, las pruebas realizadas a los nuevos trenes fueron fundamentalmente las siguientes:

- Pruebas iniciales en fábrica y en el Taller Central de Mantenimiento de Material Móvil ferroviario de Euskotren en Durango (Bizkaia).
.....
- Pruebas de gálibo.
.....
- Freno y tracción.
.....
- Sistemas de Seguridad.
.....
- Comunicaciones.
.....
- Resto de equipos embarcados.
.....

Una vez superadas las mismas, Euskotren dio paso a la fase de simulación comercial en blanco (sin viajeras/os). Dicha fase permitió a los/las Agentes de Tren realizar una conducción real, en el marco del período de formación relativo al nuevo material móvil.

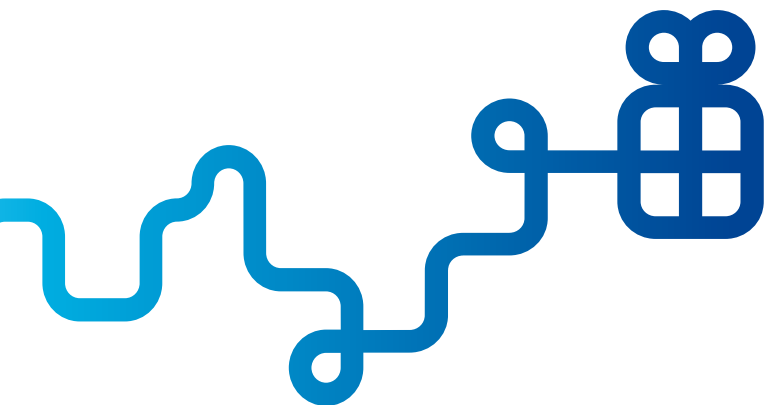
En 2011, con una inversión de 5,38 millones de euros, continuó también el proceso de equipamiento de los nuevos Talleres de Ferrocarril en Lebario (Bizkaia) y Araso (Gipuzkoa), iniciado en 2010. Dichos Talleres se encuentran en avanzado proceso de construcción, en unas obras dirigidas por ETS.

Por otra parte, continuó la inversión plurianual consistente en la adquisición de 12 Locomotoras duales Diesel/Eléctricas para el transporte de Mercancías (14,67 millones de euros), tal y como estaba comprometido contractualmente con anterioridad.

En el ejercicio 2011, Euskotren ha transportado en vía métrica un total de 138.920 toneladas, es decir, una cifra significativamente similar a la del año 1999. La previsión de demanda de los próximos ejercicios, dada la situación económica general, es incierta.

Adicionalmente, se ha suscrito contrato de alquiler de una de las locomotoras de mercancías con Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y se han continuado realizando gestiones en orden a la venta de las excedentarias, por lo que es preciso continuar deteriorando dichos activos dado que su valor recuperable es inferior al valor neto contable.

El deterioro dotado durante el ejercicio 2011 asciende a 1.657.725 euros, por lo que el acumulado al cierre del ejercicio es de 5.057.725 euros.





Material Móvil de Carretera

En 2011 se ha continuado con la renovación de la flota de autobuses de Euskotren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar.

La renovación de la flota de autobuses iniciada en 2010 por Euskotren consiste en la contratación del suministro de 27 nuevos autobuses para las líneas de la Compañía en Bizkaia y 3 microbuses para la concesión del Ayuntamiento de Eibar.

En el mes de julio de 2010, **Euskotren** y la empresa **VOLVO** firmaron el contrato de suministro de 27 nuevos autobuses para las líneas de la Compañía en Bizkaia.

La renovación de la flota de autobuses de **Euskotren** en Bizkaia supone una inversión de 5.830.800 Euros y contempla el suministro de 8 autobuses articulados y 19 rígidos en el período 2010-2012.

Todos los autobuses contratados cumplen con la normativa ambiental EEV, la cual mejora las condiciones ambientales de la normativa actual Euro V, al reducir las emisiones de partículas en un 30%. Además, disponen de un sistema de frenos de antibloqueo, antideslizamiento y

regulación automática de frenado, e incorporan un sistema antiabandono del/la conductor/a, el cual impide que el/la conductor/a abandone el puesto de conducción si el freno de estacionamiento no está aplicado.

Incorporan asimismo un sistema de detección y extinción de incendios en el compartimento motor.

También cuentan con letreros informativos electrónicos, sistema de ayuda a la explotación (SAE), sistema de información oral para personas invidentes (SIO) y sensores de ayuda al estacionamiento en maniobras hacia atrás.

Los 8 autobuses articulados corresponden con el modelo de VOLVO B12 MA, carrozado por Sunsundegui y con carrocería Astral. Tienen una capacidad de 125 plazas, 64 plazas de asiento y 61 de pie, e incluyen una plataforma elevadora para facilitar el acceso a personas de movilidad reducida y dos espacios reservados para personas con silla de ruedas.

Los 19 autobuses rígidos corresponden con el modelo de VOLVO B 7 R, carrozado por Irizar y con carrocería i4. Cada autobús rígido incluye 76 plazas (42 de asiento y 34 de pie), y dispone de rampa para facilitar el acceso a personas de movilidad reducida. Existirán dos espacios reservados para personas con silla de ruedas.



Por su parte, la inversión realizada por Euskotren para la adquisición de los tres nuevos autobuses que componen la flota del servicio de transporte urbano de Eibar (UDALBUS) asciende a algo más de 378.000 euros. Dichos autobuses han sido fabricados por IRIBUS (IVECO), con carrocería CARBUS.

Los nuevos autobuses disponen de un chasis modelo Iveco, con una potencia de 170 cv, caja de cambios automática y freno eléctrico. Cumplen la normativa medio ambiental EEV, la cual mejora las condiciones ambientales de normativa actual Euro V, al reducir las emisiones de partículas en un 30%. Asimismo, dispone de ABS (sistema de Frenos Antibloqueo).

Por lo que respecta a la carrocería, los autobuses están carrozados por Carbus. Sus características más relevantes son las siguientes:

Rampa para acceso de personas con minusvalías en silla de ruedas (PMR).
.....

Seis plazas para PMR con apoya brazos escamoteable, con el objeto de facilitar el acceso a la butaca.
.....

Cada autobús dispone de 17 plazas sentadas y 15 de pie.
.....

Letreros electrónicos de destino.
.....

Cámara marcha atrás y perimetral lado derecho, en cumplimiento de la normativa escolar.
.....

Sistema de ayuda a la explotación (SAE).
.....

Monitor de TFT de información al público y conectado al Puesto de Mando a través del SAE. Ello permitirá informar al público del recorrido, próxima parada, así como la emisión de mensajes desde el puesto central, como alteraciones del tráfico, etc...
.....

Transporte Sostenible: ahorro por externalidades de más de 22,5 millones de euros

La actividad de transporte de **Euskotren** (viajeros/as y mercancías) ha supuesto en 2011 un ahorro económico por externalidades de 22.535.417 euros. La mayor parte del mismo ha estado generado por el transporte de viajeros/as: 22.255.246 euros. Para el cálculo de esta cantidad se tienen en cuenta factores como los siguientes:

- Beneficios en el medio ambiente.
- Reducción de accidentes de tráfico en nuestras carreteras y ciudades.
- Reducción de emisiones de ruido.
- Reducción en la contaminación del aire.
- Efectos en la naturaleza y paisaje.
- Efectos en las áreas urbanas.
- Reducción de la congestión del tráfico.
- Costes indirectos.

El transporte de viajeros/as de **Euskotren** ha supuesto en 2011 una reducción de 23.261,41 toneladas de CO₂e. Dicha reducción tiene las siguientes equivalencias:

Las emisiones que absorben 199.875 robles, que ocupan una superficie correspondiente a 476 campos de fútbol.

.....
 Las emisiones que generan al año 2.230 habitantes de la Comunidad Autónoma Vasca, que corresponde con la población del municipio de Idiazabal.

Por su parte, la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril ha supuesto una reducción de 281 toneladas de CO₂e. Dicha cantidad equivale a la eliminación de 1.777 camiones de las carreteras.

En 2011, **Euskotren** ha incurrido en un gasto medioambiental del orden de 1.099.087 euros (478.610 euros en 2010), que comprende gastos tanto en relación a la prevención y reducción del daño sobre el medio ambiente generado por su actividad, así como todos aquellos gastos derivados de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente por la organización.

Euros		
	2011	2010
Activos de naturaleza medioambiental	1.026.590	385.871
Gasto de naturaleza medioambiental	72.497	92.739
TOTAL	1.099.087	478.610

Euskotren ha incorporado a su patrimonio diversos elementos: mobiliario para la segregación de residuos, equipos de depuración y reciclado de aguas residuales, maquinaria diversa, etc., que contribuyen a minimizar el impacto medioambiental e incrementar la protección y mejora del medio ambiente en la organización.

Asimismo, corresponden a activos ambientales la renovación del parque de vehículos, con un nuevo autobús (euro V y EEV) en Bizkaia y Gipuzkoa, reduciendo de este modo la emisión de ciertos contaminantes a la atmósfera y mejorando la calidad del aire.



Los aspectos que engloban el gasto de naturaleza medioambiental, son los siguientes:

Euros		
	2011	2010
Tratamiento de residuos	63.801	69.854
Tratamiento de vertidos	1.086	5.485
Gestión ambiental	983	12.967
Auditoría ambiental	6.627	4.433
TOTAL	72.497	92.739



Estas categorías de gasto ambiental definidas, agrupan diversas actividades encaminadas a la protección y mejora del medio ambiente, tales como:

Tratamiento y gestión de los residuos, tanto peligrosos como no peligrosos de la organización.

Tratamiento de vertidos, a través de análisis para el control de los mismos en las instalaciones de mantenimiento y estudio de alternativas para depuración.

Gestión ambiental que engloba aspectos tanto de estudios ambientales estratégicos de la Organización para la gestión ambiental, como de asistencia en sistemas de actualización de la legislación ambiental, industrial y de prevención de riesgos laborales.

Auditoría ambiental que comprende las auditorías del mantenimiento del sistema de gestión ambiental implantado en Euskotren según la Norma UNE-EN ISO 14001:2004.

A finales de 2011, la Asociación Española de Normalización y Certificación, AENOR, comunicó a **Euskotren** que el resultado de la auditoría realizada al Sistema de Gestión Ambiental de la Compañía ha sido "Evaluación Conforme".

Euskotren y la calidad

En 2011, **Euskotren** ha seguido promoviendo la calidad como estrategia de gestión. Este compromiso con la Calidad se ha materializado en actuaciones concretas que paulatinamente están asentando las bases para la adopción del modelo de Excelencia Empresarial basado en el cambio de cultura de las personas de la organización y la implicación en una estrategia de calidad, desarrollo sostenible, seguridad e interoperabilidad en línea con las Directivas que emanan de la Unión Europea.

Los principios sobre los que se sustenta este modelo de gestión son:

- El desarrollo sostenible.
- La seguridad integral con enfoque holístico, que implica a todas las Unidades de Negocio de Euskotren.
- La interoperabilidad.
- La orientación hacia los resultados.
- La orientación al cliente.
- El liderazgo y constancia de los objetivos.
- La gestión por procesos y hechos.
- El desarrollo e implicación de las personas.
- El aprendizaje, la innovación y mejora continuos.
- El desarrollo de alianzas.
- La Responsabilidad Social.

Euskotren desarrolla iniciativas que le aproximan a los principios fundamentales de la calidad, que darían como resultado un modo sobresaliente de gestionar la organización.

En materia de Sistemas de Gestión, en 2011 se ha dado un paso adelante con el asentamiento de los Sistemas de Gestión de la Calidad de Material Móvil Ferroviario, Material Móvil de Carretera, Oficinas de Atención al Cliente, Puesto de Mando

de Tranvía y Transporte por Carretera, con miras a que en el futuro se certifique el conjunto de **Euskotren** con la ISO 9001:2008.

Además, con la Carta de Compromisos emitida para las personas usuarias de los Tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, a falta de implantar en los corredores ferroviarios, **Euskotren** da un salto cualitativo acorde con las mejores prácticas de las empresas de transporte de viajeras/os líderes a nivel europeo según Norma UNE-EN 13816.

Por otra parte, en 2011 se ha realizado un estudio de satisfacción del cliente con enfoque para Norma UNE-EN 13816 que ha reportado la información siguiente:

Caracterización básica de la clientela de cada una de las líneas en servicio.

Retrato robot de cada tipo de clientela de cada una de las líneas en servicio.

Importancia y satisfacción con la calidad de servicio.

Radiografía de la clientela según niveles de satisfacción.

Incidentes y/o problemas citados con más frecuencia.

Otros incidentes y/o problemas citados por usuarios/as.

Mapa estratégico para seleccionar temas de mejora.

Comportamiento de clientes y empleados/as ante incidentes frecuentes.

Propuestas de acciones de mejora prioritarias.

Propuestas para mitigar deficiencias puntuales con el servicio.

Otras sugerencias propuestas por las/los usuarias/os.

Como datos reseñables, según el último estudio de calidad percibida por las personas clientes de Euskotren, el índice de satisfacción medio en todas las líneas en cuanto a la calidad de servicio ha sido del 7,169 en ferrocarril y tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

El índice de satisfacción media de las personas clientes con respecto al equipo humano de Euskotren se desglosa de la forma siguiente:

- Media ponderada en los corredores de Ferrocarril: 6,709.
.....
- Media en los Tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz: 7,638.
.....
- Media en los servicios de autobuses: 6,925.
.....

Por tanto, se continúa con la tendencia al alza iniciada en 2004.

Con el Sistema de Gestión de Calidad, UNE en ISO 9.001:2.008, entendido como herramienta para la mejora, implantado en los Talleres de Mantenimiento de Material Móvil Ferroviario y Tranviario, Oficinas de Atención al Cliente, Transporte por Carretera, Puesto de Mando de Circulación del Tranvía y en los Talleres de Mantenimiento de Material Móvil de Carretera, Euskotren ha alcanzado un doble objetivo:

- La sistematización y regularización de los procesos clave de las Unidades sometidas al Sistema de Calidad, dando lugar a una nueva forma de trabajo basada en la Gestión por Procesos.
.....
- La definición de Indicadores y Objetivos que, con su revisión periódica, promueven la Gestión por Datos y la Mejora Continua.
.....

Además, con la Carta de Compromisos emitida para las personas clientes de los Tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, y que se extenderá progresivamente a los corredores ferroviarios, Euskotren da un salto cualitativo acorde con las mejores prácticas de las empresas de transporte de viajeros/os líderes a nivel europeo.



CERTIFICACIÓN DE SISTEMAS 2011

Sistemas Integrados (Material Móvil Ferroviario, Material Móvil Tranviario, Material Móvil de Carretera, Oficinas de Atención al Cliente, Transporte por Carretera y Circulación y Puesto de Mando del Tranvía de Bilbao): en el 2011, Euskotren ha logrado con la ISO 9.001:2.008 una única certificación integrada de los Sistemas de Gestión de los Talleres de Material Móvil Ferroviario, Talleres de material Móvil de Carretera, Circulación y Puestos de Mando del Tranvía de Bilbao, Transporte por Carretera y Oficinas de Atención al Cliente, elaborando un único Manual de Gestión de la Calidad de aplicación general para el conjunto de las áreas implicadas.

Ampliación del alcance de la norma UNE-EN 13816:2003: Además de haber conseguido la certificación en 2010 para el servicio del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en 2011, Euskotren también ha implantado dicho sistema en el servicio del Tranvía de Bilbao, obteniendo su certificación.

Al mismo tiempo, estas Unidades se rigen bajo procesos de aplicación general que promueven la mejora continua en la gestión interna y aproximan a Euskotren hacia una cultura de la excelencia basada en ofrecer un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de sus clientes, fundamento de la organización de la Sociedad Pública dependiente del Gobierno Vasco.



Inversiones y proyectos significativos

Inversiones

Las inversiones en inmovilizado realizadas por Euskotren en 2011 han alcanzado la cifra de 82,33 millones de euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones de 2011 han sido las siguientes:

Dentro del capítulo de material móvil ferroviario la partida más significativa corresponde a la adquisición de 30 nuevas unidades tren para transporte de viajeros/os (56,27 millones de euros en 2011).

Continúa la inversión plurianual consistente en la adquisición de 12 locomotoras duales Diesel / Eléctricas para transporte de mercancías (14,67 millones de euros), tal y como estaba comprometido contractualmente con anterioridad.

También se ha continuado el proceso de equipamiento de los nuevos Talleres de Ferrocarril de Lebario (Bizkaia) y Araso (Gipuzkoa), con una inversión de 5,38 millones de euros en 2011.



Continuación de la renovación de la flota de autobuses de Euskotren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar (0,89 millones de euros).

Se ha continuado con la dotación y renovación del parque de máquinas expendedoras en las estaciones de ferrocarril (1,36 millones de euros). Euskotren va a instalar 70 nuevas máquinas en su red con un esfuerzo inversor total de casi 3 millones de euros. Las nuevas máquinas permiten devolver cambio en billetes, incorporan cámaras e interfonos de asistencia a distancia, y están adaptadas a las necesidades de las personas con diversidad funcional o movilidad. Con ello, Euskotren mejora la atención al cliente y facilita a las personas usuarias la compra de todo tipo de títulos de transporte. La renovación forma parte del proceso integral de innovación tecnológica en el que está inmersa la operadora de transportes Euskotren. Con ello, se renueva en más de un 50% el número total de máquinas.

También debemos destacar dentro del plan de inversiones del ejercicio 2011, que prosigue la construcción del nuevo centro de proceso de datos en Lutxana (0,79 millones de euros).





Proyectos significativos

Durante el ejercicio 2011 se han continuado e iniciado una serie de proyectos estratégicos orientados alrededor de tres conceptos necesarios para la adaptación de la Compañía a nuevos escenarios y compromisos: Modernización, Calidad y Eficiencia.

Entre estos, los más relevantes son:

Conectividad de las EMU 900 (nueva Serie de Material Móvil Ferroviario).

Renovación de red fija y móvil de comunicaciones.

Puesta en operación del CPD de Lutxana.

Virtualización de servidores tecnología VMware.

Sistema TETRA.

Desarrollo del puesto central de operación (CIO) de Euskotren.

Desarrollo de las aplicaciones SIIS, MAC, SIGOF, GUIAT, DIGRAS, PAS.

Implantación CITRIX, RSA, DHCP y NAC.

Implantación de ALTERIAN.

Implantación de BARIK (Tarjeta sin contacto promovida por el Consorcio de Transportes de Bizkaia) en el Tranvía de Bilbao.

Desarrollo de SCPB.

Actualización de versión SAP R3.

Actualización de versión ROSMINAN.

Definición del Portal Web y OAC virtual de Euskotren.

Evolución de la Imagen Corporativa de Euskotren.

EL EQUIPO HUMANO DE EUSKOTREN



En materia de personal, desde el año 2009, la cobertura de todas las plazas vacantes estructurales mediante procesos de promoción interna y externa ha sido una de las líneas constantes de actuación de Euskotren, con un doble objetivo: dar estabilidad laboral a la plantilla y, por tanto, reducir al máximo la contratación eventual, y ordenar la situación geográfica y funcional de todo el personal.





El equipo humano

La evolución de los principales indicadores en el ámbito de los Recursos Humanos fueron los siguientes en 2011:

Plantilla acumulada

	2010	2011	Evolución
	929	919	-1,1%

Distribución de plantilla por tipo de contrato (media acumulada)

	2011	2010
Contratos fijos	77,22 %	74,62 %
Contratos eventuales	17,59 %	20,4 %
Jubilación parcial	5,2 %	4,98 %

Absentismo laboral

	2010	2011	Evolución
	11,7%	11,6%	- 1,5%

Formación

Se han desarrollado a lo largo de 2011 un total de 68 cursos, divididos en 354 grupos, a los que han asistido 1.334 participantes, impartándose un total de 25.787 horas.

Como hechos relevantes, destacar los siguientes:

En 2011 se han formado 19 nuevos Agentes de Operaciones y 11 Agentes de Tranvía (para el servicio de Tranvías de Vitoria-Gasteiz).

Se ha continuado con la formación en "Prevención de Alcohol y Drogas en el ámbito laboral" (57 personas).

	2011	2010
Nº acciones formativas	354 grupos 68 cursos	230 grupos 113 cursos
Nº de horas de formación	25.787	29.286
Nº de participantes	1.334	1.304
Horas de formación por participante	19,3	22,5
Horas de formación por plantilla media	29,8	33,5





Procesos de selección de personal



En 2011 se han llevado a cabo los siguientes procesos de Selección de Personal:

9 CONVOCATORIAS DE COBERTURA Y PROVISIÓN DE PLAZAS:

1. Agente de Operaciones (1/2011)
2. Operador/a de Puesto de Mando de Tranvías (4/2011)
3. Agente Tren (5/2011)
4. Conductor-a/Cobrador-a (6/2011)
5. Inspector/a Carretera (8/2011) (**)
6. Técnico de Mantenimiento Eléctrico-Electrónico (9/2011)
7. Técnico de Mantenimiento Mecánico-Neumático (10/2011)
8. Supervisor/a Taller Material Móvil (15/2011) (**)
9. Jefe/a Taller Material Móvil (16/2011) (**)

7 CONVOCATORIAS DE PROMOCIÓN INTERNA:

1. Conductor-a/Cobrador-a (2/2011)
2. Agente Tren tranvía (3/2011)
3. Inspector/a Carretera (7/2011) (**)
4. Supervisor/a Mantenimiento Eléctrico-Electrónico (11/2011) (**)
5. Jefe/a Taller (sección Eléctrica-Electrónica) (12/2011) (**)
6. Supervisor/a Mantenimiento Mecánico-Neumático (13/2011)
7. Jefe/a Taller (sección Mecánica-Neumática) (14/2011) (**)

(**) procesos de selección sin finalizar.

Salud laboral



El 28 de junio de 2011, Euskotren realizó en la residencia bilbaína de Atxuri el primer control programado de alcohol, previa información a la representación de las personas trabajadoras integrantes del Comité de Seguridad y Salud Laboral.

Este proceso de inicio de controles supuso un paso más en el desarrollo de la campaña de prevención, concienciación y sensibilización sobre el consumo de alcohol y drogas en el ámbito laboral, iniciada conjuntamente por ETS y Euskotren en marzo de 2010.

La fase de controles consta de 5 etapas: controles programados de alcohol, controles programados de drogas, controles aleatorios de drogas y controles aleatorios de alcohol y drogas.

El primer control programado de alcohol fue realizado en Atxuri para todo el personal de dicha residencia. Los primeros controles fueron realizados al personal de dirección, servicios médicos y administración. Posteriormente, se continuó con la realización de controles entre el resto de miembros integrantes de la plantilla que pudo estar en Atxuri a lo largo de la jornada del 28 de junio.

La detección de consumos mediante controles es realizada por personal especializado en drogodependencias, completando las medidas de vigilancia de la salud e incidiendo en toda la campaña de prevención y sensibilización de ETS y Euskotren.



La detección de consumos ayuda de forma preventiva a evitar o disuadir conductas que supongan un riesgo grave para la salud y la seguridad de las personas trabajadoras, de los/las clientes o de otros/as terceros/as posibles afectados por la situación de riesgo.

Los controles pueden ser programados y aleatorios.

El servicio mancomunado de prevención ETS/ Euskotren informa periódicamente al Comité de Seguridad y Salud del número de controles realizados y de las conclusiones obtenidas. Estos controles son de aplicación a todas aquellas personas que forman parte de la plantilla de ambas empresas, priorizándose las actuaciones con el personal que ocupa puestos de riesgo.



Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) y Euskotren promovieron en 2010 una campaña conjunta de información y sensibilización sobre los riesgos y los daños del consumo del alcohol y otras drogas en el medio laboral, con colocación de diferentes carteles y reparto de material formativo. Esta campaña de comunicación supuso el arranque del plan de prevención del alcohol y otras drogas en ambas empresas.

En el mes de julio de 2010 se puso en marcha el programa de Formación en prevención de drogodependencias dirigido, en primer lugar, a los/as delegados/as sindicales y delegados/as de prevención, como colectivos más relacionados directamente con el impulso del Plan.

Mantener un ambiente de trabajo saludable, seguro y libre de los riesgos inherentes al consumo del alcohol y drogas, es un objetivo acorde con los valores y compromisos estratégicos y sociales de ETS y Euskotren. Con este fin, se aprobó y firmó en Febrero de 2009 la “Política para la prevención de alcohol y otras drogodependencias” en ambas empresas, en los meses finales de la anterior legislatura.

En 2011 también se han realizado controles programados de alcohol en las residencias de trabajo siguientes de Euskotren:

Leioa (Bizkaia): personal de los servicios de autobuses y de reparación y mantenimiento de material móvil de carretera.

Amara (Donostia/San Sebastián): personal de los servicios de oficinas, Oficina de Atención al Cliente, Inspección y Transporte Ferroviario.

Casco Viejo (Bilbao): personal de los servicios de Transporte Ferroviario de la línea del Txorierri.

Funicular de Larreineta (Trapagaran, en Bizkaia): personal de dicho servicio.

Taller de Lutzana (Bizkaia): personal del taller de material móvil ferroviario de dicha residencia.

Zumaia (Gipuzkoa): personal de los servicios de autobuses y de reparación y mantenimiento de material móvil de carretera.

Durango (Bizkaia): personal de los servicios de Transporte Ferroviario y del taller de material móvil ferroviario.

Vitoria-Gasteiz: personal del servicio de Tranvías de Vitoria-Gasteiz.

Errenteria y Elgoibar (Gipuzkoa): personal del taller de material móvil ferroviario de Errenteria y del servicio de autobuses con residencia en Elgoibar.

Todas las jornadas de controles programados de alcohol de 2011 han permitido que el personal involucrado conociese los materiales que serán utilizados en los controles de alcohol futuros y el procedimiento de los mismos. El personal ha tenido la oportunidad, asimismo, de consultar sus dudas al equipo médico responsable de los controles.

Por otra parte, en el mes de noviembre de 2011, Euskotren ha puesto en marcha la evaluación de riesgos psicosociales, con la finalidad de identificar y evaluar aquellas posibles situaciones, presentes en el ámbito laboral, y que tienen capacidad para afectar tanto al bienestar y a la salud del personal, como al desarrollo del trabajo.

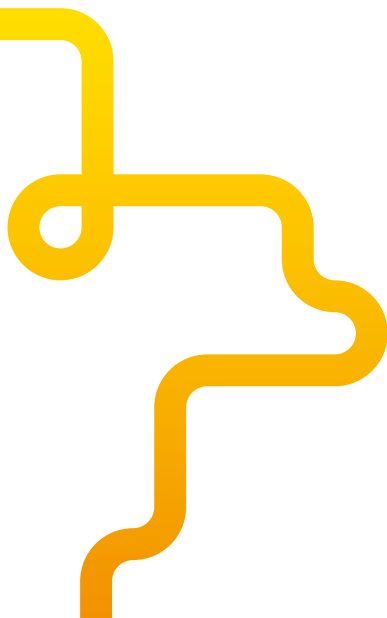
Esta evaluación va a permitir a Euskotren diseñar las medidas preventivas necesarias para poder eliminar o controlar estos riesgos y con todo ello evitar la aparición de consecuencias negativas, tanto para la salud de las personas de la empresa como para la organización del trabajo.

La evaluación la lleva a cabo una empresa especializada y se desarrolla a través de un grupo de trabajo constituido por los/las técnicos de dicha empresa, un delegado/a de prevención y un/a responsable de cada residencia donde se efectúan las evaluaciones.

La primera fase se ha llevado a cabo en los meses de noviembre y diciembre en las residencias de Vitoria-Gasteiz, Taller de Durango y Amara (Donostia/San Sebastián). Las encuestas fueron realizadas a todo el personal de cada una de las residencias mencionadas que de forma voluntaria quisieron participar y dar a conocer la situación que vive en su puesto de trabajo.

La evaluación es realizada utilizando el método del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene del Trabajo, que ya se aplica en otras empresas del sector ferroviario como Adif y Renfe entre otras. Se trata de una encuesta compuesta de 44 preguntas, en donde se elige una de las alternativas de respuesta presentadas y es completamente confidencial y anónima.

Las respuestas obtenidas son recopiladas en un informe de evaluación elaborado por Euskotren en base a los resultados porcentuales entregados por la empresa especializada que interviene en el proceso. Euskotren no tiene en ningún momento acceso a las encuestas realizadas, por lo que el anonimato y la confidencialidad de las personas trabajadoras que participan en el estudio están totalmente garantizados.



MARKETING, COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL

La estrategia de Marketing, Comunicación y Responsabilidad Social que mantiene Euskotren permanece basada en un esfuerzo sostenido en el tiempo, el cual permite a la ciudadanía acceder a la información y datos más importantes de los servicios ofrecidos por la Compañía, los beneficios que los mismos reportan y las noticias y novedades que se generan.

De acuerdo con esos objetivos, Euskotren mantiene una línea de relación permanente con clientes y prescriptores.



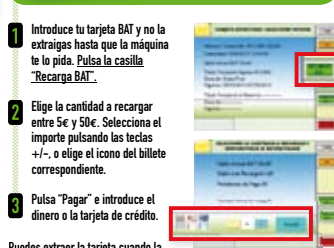
Hazlo tú mismo

Recargar tu tarjeta BAT es muy sencillo, siguiendo estos pasos podrás hacerlo tú mismo en las máquinas expendedoras de las paradas del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.

- 1 Introduce tu tarjeta BAT y no la extraigas hasta que la máquina te lo pida. **Pulsa la casilla "Recarga BAT"**.
- 2 Elige la cantidad a recargar entre 5€ y 50€. **Selecciona el importe pulsando las teclas +/-, o elige el icono del billete correspondiente.**
- 3 Pulsa "Pagar" e introduce el dinero o la tarjeta de crédito.

Puedes extraer la tarjeta cuando la máquina lo indique. **Ya has recargado tu tarjeta BAT. ¡Feliz viaje!**

Además, recuerda que puedes consultar en pantalla el saldo de tu tarjeta BAT y los abonos que tienes vigentes.



EuskoTran
www.euskotren.es ☎ 902 543 210

Caja Vital Kutxa
Caja Vital Kutxa te ofrece la posibilidad de recargar tu tarjeta de transporte en los cajeros señalados con esta distintiva, disponibles en toda la red de oficinas de Vitoria-Gasteiz.

Herramientas de comunicación e información comercial directa

En 2011, las herramientas de Comunicación e Información Comercial directa a las personas clientes fueron las siguientes:

Avisos y carteles informativos en las estaciones y apeaderos ferroviarios, en las paradas de los servicios tranviarios y en el interior de los autobuses gestionados por Euskotren.

Mensajes por megafonía en las estaciones y apeaderos ferroviarios.

Folleto informativos de horarios, mapas de líneas, etc.

Folleto divulgativos sobre diversos aspectos de los servicios.

Teléfono de Información 902 543 210 gestionado desde las Oficinas de Atención al Cliente (OAC), en colaboración con el servicio prestado por los/las Operadores/as de Megafonía.

Información suministrada desde las pantallas de las Máquinas Automáticas de Venta y Cancelación de billetes existentes en las estaciones y apeaderos ferroviarios y en las paradas de tranvías.

Sistema de Información en Tiempo Real de los tranvías (SiTran), compuesto de pantallas informativas integradas en las paradas de los servicios tranviarios de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. Permiten informar sobre el tiempo que falta en cada parada para que llegue la siguiente Unidad, sobre Servicios Especiales, incidencias del servicio, otros servicios de Euskotren, recomendaciones para una buena convivencia con el tranvía, etc.



En el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, funciona un sistema de información a las personas clientes, denominado MINUTRAN, el cual permite conocer el tiempo que resta para la llegada del tranvía sin la necesidad de estar en la parada. Consta de un bloque técnico situado en la parte superior de la marquesina, compuesto por cuatro pantallas en las que se muestra el tiempo que falta para la llegada del tranvía. Su ubicación elevada facilita su visionado desde cualquier dirección y hasta una distancia superior a los 80 metros. El sistema MINUTRAN ofrece la información mediante un código de colores y signos. De esta manera, los datos sobre los tranvías que circulan sentido Angulema se ofrecen en color rojo y con un punto en la parte superior de la pantalla. Las unidades con destino Ibaiondo se identifican con el color verde y dos puntos, mientras que la información sobre los convoyes con destino Abetxuko se presentan en color blanco, seguido de tres puntos. Este código de colores y puntos ha sido creado para identificar de una manera gráfica y visible los destinos y para orientar a los colectivos de personas con discapacidad visual que sufran problemas de daltonismo.



Notas informativas remitidas a los medios de comunicación sobre todas y cada una de las modificaciones o ampliaciones de servicio, así como, servicios especiales programados (diurnos y nocturnos) ante eventos que generan potencialmente desplazamientos de cantidades importantes de ciudadanas y ciudadanos.

.....
 Celebración de Ruedas de Prensa.

Actos públicos de presentación de nuevos servicios e instalaciones.

Información a las personas clientes y a la ciudadanía en general a través de Internet: www.Euskotren.es.

Acciones publicitarias.

El esquema de la página web permite conocer de forma inmediata y de primera mano las novedades de Euskotren. Además, pone al alcance de todo el público información de interés referente a todos sus servicios habituales y los servicios especiales que ofrece Euskotren para el tranvía, ferrocarril, autobuses o funicular.

La página ha quedado estructurada en 5 grandes bloques, dedicados cada uno de ellos a los diferentes servicios que ofrece Euskotren, agrupando en un mismo portal la información sobre todos los servicios que ofrece la Compañía: tren, Tranvía de Bilbao, Tranvía de Vitoria-Gasteiz y Autobús. A la información sobre el servicio se añade un bloque dedicado exclusivamente a toda la información corporativa de la entidad.

Como novedad, destacar que en marzo de 2011, Euskotren renovó su página web www.Euskotren.es, convirtiéndose en el portal de referencia para las personas viajeras. La renovación incluyó nuevas herramientas y una nueva imagen. A través de su espacio en la red, Euskotren busca mejorar la comunicación con las personas usuarias a través de Internet. Para ello, se ha diseñado una página web más visual e intuitiva, con un diseño moderno y atractivo que favorece la búsqueda de información, facilitando el acceso a la misma a través de recursos gráficos, descarga de documentos, etc.





En cada uno de estos bloques o pestañas, la persona usuaria puede encontrar toda la información necesaria para realizar su viaje. Entre las novedades que incluye la nueva web, destacan:

El buscador de horarios y recomendador de itinerario, a través del cual usuarias y usuarios de la página pueden conocer la línea que mejor se adapta a sus necesidades de viaje. Se ofrece la posibilidad de consultar horarios concretos entre dos estaciones y conocer todos los títulos de transporte disponibles y el precio asociado a ese trayecto.

Para divulgar la sostenibilidad y el transporte ecológico, el buscador de horarios e itinerarios permite conocer el ahorro en materia ecológica que supone coger el tren en un caso concreto.

La web permite generar quejas y sugerencias on-line, que a su vez, permiten a Euskotren detectar áreas de mejora en su servicio.

Se informa puntualmente sobre avisos y cambios en la circulación en la sección noticias de cada uno de los servicios de Euskotren.

Además, los mapas del tranvía aparecen georreferenciados. Se incluyen galerías de videos e imágenes y se puede consultar toda la información sobre los nuevos trenes de Euskotren.

La renovación de la web es parte del proceso integral de innovación tecnológica en el que está inmersa la operadora de transportes y que en 2012 se verá acompañada con la implantación de espacios promocionales en Facebook y un espacio de atención vía Twitter. Además, con la puesta en marcha de los nuevos trenes, está prevista la posibilidad de facilitar la consulta en tiempo real de la posición de la unidad.

En el año anterior, 2010, la página web de Euskotren recibió más de 600.000 visitas.

Comunicación externa y responsabilidad social

En el ámbito de la Comunicación Externa, las principales acciones impulsadas en 2011 fueron las siguientes:

Publicaciones

Edición de la Memoria 2010 de Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A (Euskotren).



Relaciones Públicas y Exposiciones

Realización, en colaboración con el fabricante de material móvil ferroviario CAF, de Exposiciones sobre las unidades de la nueva Serie Ferroviaria 900, en diversas localidades de Gipuzkoa y Bizkaia. En el mes de enero de 2011 se celebró la última Exposición en la localidad guipuzcoana de Eibar. Estas Exposiciones, visitadas por más de 90.000 personas, y celebradas en 7 localidades de Gipuzkoa y Bizkaia, entre abril de 2010 y enero de 2011, han permitido mostrar a la ciudadanía las nuevas Unidades. La exposición ha contado con una carpa de 150 metros en la que se incluía una maqueta a escala real del coche del nuevo tren, con lo que los/las visitantes han podido comprobar las ventajas de las unidades, así como, el diseño vanguardista de las mismas. La nueva Serie incorpora las innovaciones tecnológicas más avanzadas del sector ferroviario en tecnología, fiabilidad, sostenibilidad y ergonomía, con un diseño exterior e interior basado en las más modernas tendencias. El valor total de la inversión realizada por Euskotren en esta nueva

Serie de 30 unidades es de 201 millones de euros. El Gobierno emprende así una renovación de su material móvil ferroviario que permitirá mejorar los niveles de calidad y seguridad de los servicios de transporte ferroviario prestados en la red propia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Exposición sobre el Metro de Donostialdea en Altza. Euskotren colaboró con ETS y el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, en la Exposición sobre el Metro de Donostialdea que tuvo lugar en el barrio donostiarra de Altza entre el 10 de febrero y el 26 de marzo de 2011. Está previsto que las obras del tramo Herrera-Altza comiencen en 2012. De esta manera, el populoso barrio donostiarra estará más cerca de formar parte de manera definitiva en la red del Metro de Donostialdea. El proyecto mejorará la movilidad de todas las personas del barrio gracias a la intermodalidad Metro-Bus.



Presentación a los medios de comunicación de la primera unidad de la Serie 900 de material móvil ferroviario. La empresa Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) entregó el 16 de febrero de 2011 a Euskotren, en la fábrica de Beasain (Gipuzkoa), su primera unidad ferroviaria de la Serie 900. El acto al que fueron convocados los medios de comunicación, contó con la presencia del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, Iñaki Arriola; el Consejero Delegado de Euskotren, Javier Cruz; y el Consejero Delegado de CAF, Andrés Arizkoreta.



Acto de reconocimiento a Euskotren por la obtención de la doble certificación AENOR en el servicio de tranvías de Vitoria-Gasteiz. En el mes de marzo, se celebró en Vitoria-Gasteiz el acto de reconocimiento a Euskotren, por parte de AENOR, por la obtención de la doble certificación en el servicio de tranvías de la ciudad. Euskotren se convirtió en el primer operador de servicios de tranvías a nivel nacional que obtuvo la doble certificación de AENOR por la calidad de su servicio en la capital alavesa. A través de su firme apuesta por mejorar la calidad de su servicio, Euskotren superó los diferentes requisitos fijados por la norma UNE-EN 13816 del Transporte público de viajeros/as, certificando de esta manera su compromiso con la calidad para el Tranvía de Vitoria-Gasteiz. La empresa operadora del servicio de tranvías superó la inspección realizada por AENOR en el mes de septiembre de

2010 en las líneas Angulema – Ibaiondo y Angulema – Abetxuko, estudiando el estado de las diferentes paradas que comprenden el recorrido de las mismas, para averiguar el compromiso de calidad de Euskotren con sus personas clientes, mencionado en su carta de servicios. Con el fin de convertirse en el transporte público de referencia en Euskadi, Euskotren realiza una gestión responsable, que fomenta la movilidad sostenible en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental.

Presentación a los medios de comunicación del balance de resultados de 2010. El día 14 de marzo, el Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y Presidente de Euskotren, Iñaki Arriola, presentó a los medios de comunicación en Donostia/San Sebastián el avance de los resultados de la Sociedad Pública

en dicho ejercicio. Euskotren mejoró en 2010 sus principales indicadores, con un incremento del 6% en la demanda de los servicios de viajeros/as y una reducción de 4,6 millones de euros en el déficit previsto para el ejercicio. Además de crecer la demanda, se alcanzó un alto grado de calidad del servicio y mejoraron los resultados de gestión con un aumento de los ingresos y la reducción de los gastos. El déficit por viajero/a disminuyó en un 11% respecto al ejercicio 2009.

Presentación a los medios de comunicación de la entrada en servicio de las primeras Unidades de la Serie 900 de material móvil

ferroviario. El viernes 22 de julio de 2011 pasó a la historia de Euskotren como la fecha en la que entraron en servicio comercial las tres primeras Unidades de la nueva Serie 900 fabricadas por la empresa vasca CAF. Dichas Unidades entraron en funcionamiento en la línea ferroviaria Lasarte Oria - Hendaia, la de mayor demanda de Euskotren. La primera Unidad incorporada al servicio inició su recorrido a las 11:00 horas de la mañana en la estación donostiarra de Amara, con destino final en Errenteria. Minutos después, se incorporaron las otras dos Unidades, que entraron en servicio con origen en Amara y Errenteria.

Publicidad, Patrocinios y Responsabilidad Social Corporativa

Patrocinios de espacios informativos de interés público en varias emisoras de radio, dirigidos a concienciar a la ciudadanía sobre los beneficios del transporte sostenible e informar sobre los diversos servicios de Euskotren y las novedades introducidas en los mismos.

Otras acciones de Publicidad e Imagen: banner de Euskotren en la edición digital de la publicación especializada "Vía Libre"; inserción de logotipo en sección de empresas ferroviarias y tranviarias, en el Anuario del Ferrocarril editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; presencia publicitaria en el recorrido del 57 Cross Internacional de Zornotza (Bizkaia); colaboración con la organización de la gala "Protagonistas" de Punto Radio en Gipuzkoa; publicidad en el "Diario Vasco" sobre la exposición de las nuevas unidades ferroviarias en Eibar; publicidad de las nuevas unidades ferroviarias en el Suplemento "Azpiegitura/Garraioa" del diario "Berria"; publicidad en Radio Vitoria con motivo de la retransmisión de los partidos de Copa del Rey de baloncesto en los que compitió el Baskonia de Vitoria-Gasteiz; publicidad en el "Diario Vasco" sobre el Metro de Donostialdea; presencia publicitaria en la revista especial sobre Euskadi editada por la edición del País Vasco



del diario "El País"; publicidad de las nuevas unidades ferroviarias en el Libro conmemorativo del XX Aniversario de la edición del País Vasco del diario "El Mundo"; campaña publicitaria digital sobre las nuevas Unidades de la Serie 900 y diversos servicios de Euskotren en "El Mundo" y "El País" (ambos edición del País Vasco); anuncios de las nuevas unidades ferroviarias y del patrocinio de la Liga Euskotren de Remo Femenino en la revista oficial de la temporada de la Asociación de Clubes de Traineras (ACT); publicidad de marca en las camisetas y campo de juego del Club Zuazo de Balonmano Femenino de Barakaldo; publicidad de marca en las camisetas

del Club Escolapios de Balonmano Masculino de Bilbao; anuncio del Tranvía de Bilbao en la revista "Toros y Teatro" editada con motivo de las Fiestas de Bilbao; campaña publicitaria en medios escritos de Gipuzkoa sobre la entrada en servicio comercial de las primeras unidades de la Serie 900 de material móvil ferroviario; campaña publicitaria de las nuevas unidades en Teledonosti; campaña radiofónica en Gipuzkoa sobre el Metro de Donostialdea; y anuncio de las nuevas unidades en la publicación editada por la emisora radiofónica Onda Cero con motivo de la celebración de su 20 Aniversario.

.....
Patrocinio del XVI Festival de Juegos Infantiles de Vitoria-Gasteiz, con el impulso de diversas actividades infantiles relacionadas con el Tranvía de la ciudad gestionado por Euskotren.

.....
Patrocinio de la celebración del evento "La ciudad sin mi coche" en Vitoria-Gasteiz, el día 22 de septiembre en la Plaza Virgen Blanca, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible. Euskotren contó con un espacio propio con actividades dirigidas a todos los públicos y que fue visitado por 5.800 personas. Se contó con dos talleres, uno de realización de chapas con mensajes sobre el tranvía y otro que consistió en colorear unas guías sobre convivencia y seguridad en el tranvía. Además, se elaboró un panel con el plano de Vitoria-Gasteiz, con

las líneas de autobuses, los puntos de préstamo municipal de bicicletas y las dos líneas del tranvía. A través de esta actividad se buscó fomentar en la ciudadanía el valor intermodal que tiene el tranvía en Vitoria-Gasteiz y las ventajas que ofrece para poder desplazarse por la ciudad y combinarlo con otros medios de transporte también sostenibles.

.....
Patrocinio del Parque Infantil de Navidad de Irún, organizado por FICOPA. El PIN de Irún (Gipuzkoa) se celebró entre los días 19 de diciembre de 2011 y 4 de enero de 2012 en las instalaciones de FICOPA, un espacio de 5.000 metros cuadrados, con el objeto del disfrute de niñas y niños de entre 3 y 14 años. Euskotren apoyó en el pabellón 1 del recinto ferial, un espacio destinado a la Solidaridad donde se realizaron diversos talleres y juegos temáticos y educativos, con el fin de enseñar y educar a niñas y niños en valores positivos, al mismo tiempo que se divertían. La zona azul apoyada por Euskotren, "Solidaridad", contó con dos módulos: "Juegos y juguetes del mundo", para ayudar a las niñas y niños participantes a relacionarse con otras personas, además de ser un instrumento muy valioso de socialización y "Juegos y juguetes cooperativos" basados en dar y recibir para conseguir un final común, favoreciendo la comunicación, la cohesión y la confianza.





Colaboración con la campaña navideña “Dona un día” contra la desnutrición infantil, organizada por UNICEF. Con esta colaboración, Euskotren ayudó a construir un “muro” contra este problema que se relaciona con más de 2,5 millones de muertes anuales en el mundo. Así, Euskotren participó en la jornada del 16 de diciembre celebrada en Bilbao y organizada por UNICEF. Se trató de una jornada de reflexión abierta a la sociedad y dirigida a medios de comunicación, escolares, aliados/as y socios/as de UNICEF, para la construcción de un “muro” contra la desnutrición infantil. En dicha jornada, UNICEF presentó el dossier “La desnutrición infantil: causas, consecuencias y estrategias para su prevención y tratamiento” y organizó una mesa redonda donde participaron responsables de medios de comunicación del País Vasco, quienes reflexionaron sobre la desnutrición infantil y el papel de los medios de comunicación ante esta problemática. Simultáneamente, escolares de diferentes centros educativos participaron en una reflexión grupal acerca de la desnutrición infantil. Entre todas las personas participantes se construyó un “muro” con sillas infantiles donadas por IKEA. En esta construcción, además de Euskotren, participaron empresas como Sarenet, Centro Comercial Ballonti, Metro Bilbao, Caja Laboral, Sport Estudio, EITB e Ikea. También contó con el apoyo del Ayuntamiento de Bilbao y la Alhóndiga de Bilbao. “Dona un día”, consiguió finalmente 1.016.872 euros, cantidad con la que se puede facilitar tratamiento contra la desnutrición aguda grave durante un día a 847.000 niños y niñas.

Patrocinios en el ámbito deportivo: en este apartado destaca el patrocinio de la **Liga Euskotren** de Remo Femenino, organizada por la Asociación de Clubes de Traineras (ACT). Se trata de una acción de responsabilidad social corporativa incluida entre las contempladas en el Plan de Igualdad aprobado por Euskotren. La tercera edición de la Liga Euskotren, fue ganada por la embarcación de Getaria-Tolosa. Los puestos siguientes en la clasificación general fueron ocupados por Galicia Rianxeira, Zumaia y San Juan Iberdrola. Las 7 regatas celebradas en la Liga Euskotren 2011 fueron celebradas en diversas localidades de Galicia, Cantabria, Bizkaia y Gipuzkoa. Además, Euskotren ha colaborado en 2011 con el Torneo de fútbol infantil en Larra-betzu (Bizkaia), a favor de la Asociación Gure Señeak y con la Federación Vasca de Gimnasia en la organización del Euskalgym 2011 de Gimnasia Rítmica.

Otros patrocinios y colaboraciones: XII concurso de pájaros cantores de Eibar; iluminación navideña del Casco Viejo bilbaíno, organizada por su Asociación de Comerciantes; Agenda Escolar de Eibar; libro “Euskal Herria Mágica” editado por Travel Bug Ediciones; II Cluster de Logística; XII Concurso Amateur de Cante Flamenco en Donostia/San Sebastián; y concurso de belenes navideños de la Asociación de Belenistas de Bizkaia.



Acciones de Comunicación Interna. Las acciones de Comunicación Interna llevadas a cabo durante 2011, gran parte de las cuales forman parte de la política de Responsabilidad Social Corporativa de Euskotren, han sido las siguientes:

1. Acciones regulares de comunicación intra e interdepartamentales, ya sea en soporte interno o digital, a través del correo interno, el servicio telefónico y/o telefax, así como, vía correo electrónico, mediante Ordenes de Servicio, Consignas, Circulares, Normativas, etc., o comisiones constituidas para abordar cuestiones de diversa índole (asuntos sociales, salud laboral, etc.).
2. Anuncio interno de la publicación en la página web de la Memoria 2010.
3. Edición en diciembre del número 1 del primer Boletín Informativo Interno de la historia de Euskotren (Bidean). Se trata de una publicación de periodicidad bimestral que nace como una nueva herramienta llamada a conseguir el objetivo de mejorar la información disponible por parte del personal de la Sociedad Pública Euskotren. Desde sus páginas, se informa de las decisiones de la Compañía, los nuevos servicios, las inversiones realizadas o aprobadas, el seguimiento de los planes de futuro, los planes comerciales y la evolución de la organización. Hechos todos ellos de interés específico para trabajadoras y trabajadores de Euskotren.
4. Colaboración económica con las personas integrantes del Equipo Humano de Euskotren y familiares directos de las mismas, participantes en diversas competiciones o pruebas deportivas (de atletismo y ciclismo), mediante el pago de la inscripción.
5. Divulgación entre la plantilla de la existencia de descuentos a las personas trabajadoras y sus familiares beneficiarios en el Parque Infantil Navideño (PIN) de Irún, organizado por la Fundación Ficoba con la colaboración de Euskotren.
6. Colaboración con trabajadoras y trabajadores de Euskotren, Metro Bilbao y ETS en la divulgación entre la plantilla de Euskotren de la creación de una Asociación Solidaria con el pueblo saharauí. Mediante información interna publicada el 4 de octubre, Euskotren informó a su Equipo Humano que miembros de la plantilla de las empresas anteriormente mencionadas llevan varios años colaborando con la Coordinadora de Asociaciones Solidarias con la R.A.S.D. (República Árabe Saharaui Democrática) de Euskadi. Dichas colaboraciones les llevó en el verano de 2011 a la creación de una asociación solidaria e independiente de ferroviarios/as vascos/as, formada por personas trabajadoras de las tres empresas ferroviarias vascas.
7. Publicación en formato impreso y digital de diversas informaciones sobre la actividad de Euskotren a través de la hoja informativa **gurETzat**. En 2011, Euskotren publicó 37 números de **gurETzat** (32 en 2010), los cuales incluyeron un total de 51 informaciones de interés para el Equipo Humano de Euskotren.





Burnibidearen Euskal Museoaren Fundazioa - Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril

Euskotren es miembro del patronato de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, junto a otras empresas públicas y privadas del sector ferroviario. Dicha Fundación inició una nueva etapa el día 3 de octubre de 2011, día en el que Maitane Ostolaza Esnal se incorporó a su puesto de Directora, tras resultar designada por el patronato, en sesión celebrada el 8 de septiembre.

El objeto de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril es el de reunir, conservar, estudiar y divulgar el Patrimonio Ferroviario Histórico de Euskadi, mediante la gestión, dirección, mantenimiento, conservación y promoción del Museo Vasco del Ferrocarril ubicado en la localidad guipuzcoana de Azpeitia.

Por Patrimonio Ferroviario Histórico se entien- de todos aquellos elementos relacionados con el ferrocarril: material móvil, infraestructuras, utillaje, documentación y demás que por su antigüedad, historia o especiales característi- cas técnicas deban ser objeto de inventariado y preservación.

Para el logro de ello, la Fundación persigue los objetivos siguientes:

La conservación, catalogación, restauración y exhibición ordenada de sus fondos.
.....

La investigación en el ámbito de su colección y del Patrimonio Ferroviario Histórico de la Comunidad Autónoma Vasca.
.....

La organización periódica de exposiciones científicas y divulgativas acordes con su naturaleza.
.....

La elaboración y publicación de catálogos y monografías de sus fondos, así como, el fomento de la investigación y la promoción de la publicación de obras referentes a la mate- ria y en general, el desarrollo de una activi- dad didáctica respecto de su contenido.
.....

Explotar un tren de carácter histórico con ori- gen en las instalaciones del Museo, a través de la antigua línea del Ferrocarril del Urola (Azpeitia a Lasao y futuras prolongaciones).
.....

Crear un centro de documentación del transporte ferroviario en el que se reúnan todo tipo de documentos relacionados con la historia del ferrocarril en el País Vasco.
.....

Establecer relaciones de cooperación y de colaboración con el resto de los museos integrantes del Sistema Nacional de Museos de Euskadi y con otras instituciones culturales, en el marco de lo dispuesto en la legislación vigente.
.....

Cuantas otras actividades complementarias conduzcan al logro de los objetivos del Museo.
.....

La Fundación debe dar publicidad suficiente a sus objetivos y actividades, a fin de que sean conocidas por sus eventuales beneficiarios e interesados.

Con el nombramiento de su Directora, la Fundación inicia una nueva etapa que culmina la fase de lanzamiento de la entidad. La Directora de la Fundación es la encargada de diseñar y proponer al Patronato el rumbo y objetivos a perseguir por la entidad en base a lo estipulado en los Estatutos de la misma, fijando el plan de acciones necesarias para ello.

Desde la creación de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, la administración ordinaria estaba encomendada a la Sociedad Pública Euskotren, por delegación del Patronato de la Fundación. Hasta entonces, Euskotren había venido gestionando dicho Museo desde el 1 de marzo de 1994, fecha en la que el Gobierno Vasco le transfirió la misma. Euskotren ha conseguido con la labor desarrollada por su Equipo Humano (servicios administrativos y de recursos humanos, servicios de mantenimiento de material móvil, de imagen y comunicación, explotación de trenes históricos, y atención al público visitante, entre otros), que el Museo Vasco del Ferrocarril se convierta en uno de los mejores de su género en Europa.

Las personas interesadas en obtener más información tienen a su disposición la página web de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril: www.bemfundazioa.org.





Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Euskotren participa también en el patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario, con voluntad de colaboración sectorial.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles fue constituida en 1985. En su patronato están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español.

Los museos ferroviarios de Madrid-Delicias, y de Catalunya, en Vilanova i la Geltrú, el Archivo Histórico Ferroviario, el Centro de Documentación Ferroviaria, la Biblioteca Ferroviaria y el Aula de Formación Ferroviaria, son centros de referencia para investigadores y usuarios institucionales.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles edita la revista "Vía Libre", especializada en el ámbito del Ferrocarril. La publicación tiene versión impresa y digital con contenidos diferentes. La revista edita también el Anuario del Ferrocarril y otras publicaciones dedicadas al sector ferroviario.

Las personas interesadas en obtener más información tienen a su disposición las página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, www.ffe.es y de la revista "Vía Libre", www.vialibre-ffe.com

DATOS ESTADÍSTICOS

Ingresos por ventas

	2011	2010	%
Ferrocarril	13.249.607	13.465.836	-1,60
Tranvías	5.145.491	4.997.153	2,96
Autobuses	5.050.823	4.910.013	2,86
Otros	1.233.534	980.484	25,80
TOTAL	24.679.455	24.353.486	1,33

Principales indicadores

Coefficiente de cobertura (total de ingresos/
total de gastos, incluidos financieros).

2011	2010	%
47,05%	47,41%	-0,8

Ingreso medio por viajero/a
(euros).

2011	2010	%
0,76	0,75	0,6





Principales indicadores

Déficit por viajero/a (en euros, gastos-ingresos/total personas viajeras)

2011	2010	%
1,12	1,17	-4,3

Productividad comercial (total personas viajeras/media agentes)

2011	2010	%
37.194	36.475	2,0

Productividad económica (en euros, gastos-ingresos/total personas viajeras)

2011	2010	%
28.122	27.425	2,5

Mercancías transportadas (toneladas)

2011	2010	%
138.919	139.622	-0,5

Distribución del importe neto de la cifra de negocios

Actividades	2011	2010
Viajeros/as tren Bizkaia	18%	19%
Viajeros/as tren Gipuzkoa	36%	35%
Viajeros/as autobuses	19%	21%
Tranvías	21%	20%
Mercancías	5%	4%
Otros	1%	1%
	100%	100%

Datos de la oferta

Líneas Ferrocarril	Nº Trenes			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%
Txorierrri	26.098	26.349	-0,95	371.469	395.581	-6,10	6.133.030	6.192.015	-0,95	87.295.286	92.961.500	-6,10
Bilbao-Bermeo	24.186	24.341	-0,64	1.007.508	1.012.260	-0,47	4.087.370	4.113.583	-0,64	191.093.930	191.205.242	-0,06
Bilbao-Donostia	70.884	71.037	-0,21	2.063.716	2.069.349	-0,27	18.784.355	18.824.675	-0,21	548.419.334	547.262.510	0,21
Lasarte-Hendaia	43.930	43.937	-0,02	1.022.339	1.023.380	-0,10	15.858.738	15.861.171	-0,02	369.064.281	367.538.917	0,42
Funicular	25.402	26.435	-3,91	29.949	31.197	-4,00	1.981.356	2.061.930	-3,91	2.336.019	2.423.722	-3,62
Azpeitia-Lasao (M)	380	432	-12,04	1.900	2.160	-12,04	36.480	41.472	-12,04	182.400	171.840	6,15
Total Ferrocarril	190.880	192.530	-0,86	4.496.882	4.533.927	-0,82	46.881.329	47.094.846	-0,46	1.198.391.250	1.201.563.731	-0,26

Líneas Tranvía	Nº Tranvías			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%
Tranvía de Bilbao	66.020	66.656	-0,95	311.484	315.183	-1,17	8.252.500	8.332.000	-0,95	38.935.507	39.397.817	-1,17
Tranvía de Gasteiz	96.703	96.359	0,35	453.060	447.869	1,15	14.698.856	14.646.568	0,35	68.865.127	68.076.065	1,15
Total Tranvía	162.723	163.015	-0,17	764.544	763.052	0,19	22.951.356	22.978.568	-0,11	107.800.634	107.473.882	0,30

Líneas Carretera	Nº Expediciones			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%	2011	2010	%
Margen Derecha	159.220	155.965	2,09	2.064.129	2.117.424	-2,52	9.668.512	9.356.065	3,34	135.990.343	141.667.671	-4,01
Margen Izquierda	13.826	15.015	-7,92	198.172	228.173	-13,15	1.027.421	1.091.041	-5,83	13.886.190	16.077.736	-13,63
Bizkaia	173.046	170.980	1,21	2.262.301	2.345.598	-3,55	10.695.933	10.447.106	2,38	149.876.533	157.745.407	-4,99
Bajo Deba	51.858	52.221	-0,70	926.521	936.641	-1,08	2.420.666	2.262.770	6,98	48.714.688	49.359.966	-1,31
Urola-Kosta	40.126	41.921	-4,28	1.206.620	1.225.978	-1,58	3.065.854	3.225.395	-4,95	92.743.373	94.912.408	-2,29
Gipuzkoa	91.984	94.142	-2,29	2.133.141	2.162.619	-1,36	5.486.520	5.488.165	-0,03	141.458.061	144.272.374	-1,95
Total Carretera	265.030	265.122	-0,03	4.395.442	4.508.217	-2,50	16.182.453	15.935.271	1,55	291.334.594	302.017.781	-3,54
Euskotren	618.633	620.667	-0,33	9.656.868	9.805.196	-1,51	86.015.138	86.008.685	0,01	1.597.526.478	1.611.055.394	-0,84





Datos de la demanda

Líneas Ferrocarril	Viajeros/as		
	2011	2010	%
Txorierrri	1.811.246	1.915.064	-5,42
Bilbao - Bermeo	1.775.738	1.949.491	-8,91
Bilbao - Donostia	5.777.871	6.021.652	-4,05
Lasarte-Hendaia	6.511.908	6.592.487	-1,22
Funicular	161.260	175.244	-7,98
Azpeitia - Lasao	31.650	36.795	-13,98
Total Ferrocarril	16.069.673	16.690.733	-3,72

Líneas Tranvía	Viajeros/as		
	2011	2010	%
Tranvía de Bilbao	2.998.843	2.849.608	5,24
Tranvía de Gasteiz	7.425.646	6.977.841	6,42
Total Tranvía	10.424.489	9.827.449	6,07

Líneas Carretera	Viajeros/as		
	2011	2010	%
Margen Derecha	2.220.397	2.207.795	0,57
Margen Izquierda	195.481	175.404	11,45
Bizkaia	2.415.878	2.383.199	1,37
Bajo Deba	1.252.479	1.223.495	2,37
Urola - Kosta	1.922.096	1.809.863	6,20
Gipuzkoa	3.174.575	3.033.358	4,66
Total Carretera	5.590.453	5.416.557	3,27
Euskotren	32.084.615	31.934.739	0,47

INVERSIONES 2011



Total Inversiones 2011:

82.326.009 €

Edificios y otras construcciones:

78.865 €

Talleres y Cocheras Ferrocarril	5.700 €
Actuaciones servicio de Mercancías	13.215 €
Adecuación Taller Lutzana (L3, Txorierri)	59.950 €

Material Móvil:

72.159.716 €

Nuevo parque material móvil	56.274.239 €
Asistencia Técnica supervisión fabricación material móvil	313.189 €
Renovación de Autobuses	886.042 €
Locomotoras y vagones Mercancías	14.666.558 €
Mejoras UT-200, UT-300, UT-400	16.189 €
Asistencia Técnica diseño interior ergonomía	3.500 €

Maquinaria herramental y medios desplazados:

5.721.032 €

Equipamiento Taller Ferrocarril	73.726 €
Equipamiento Taller Carretera	48.805 €
Equipamiento Taller Lebario	3.390.346 €
Equipamiento Taller Tranvía Vitoria-Gasteiz	51.119 €
Equipamiento Taller Araso	2.132.303 €
Equipamiento Taller Tranvía Bilbao	733 €
Equipamiento Seguridad Taller Lutzana	24.000 €

Instalaciones eléctricas:

1.365.206 €

Sistema de Peaje	1.365.206 €
------------------	-------------



Sistemas informáticos

1.796.308 €

Aplicación SAP	384.967 €
Nuevas aplicaciones	364.231 €
Nuevo CPD Lutzana	787.842 €
Actuaciones tecnológicas	14.540 €
Evolución puesto de trabajo	94.340 €
Estrategia TIC	30.342 €
Sistema Gestión de Mantenimiento	30.055 €
Nuevo CPD Lebario	89.992 €

Sistemas de Seguridad e Higiene

53.698 €

Inversiones en Salud Laboral	21.998 €
Seguridad Circulación	31.700 €

Tranvía de Vitoria-Gasteiz

17.490 €

Equipamiento Tranvía Vitoria-Gasteiz	17.490 €
--------------------------------------	----------

Tranvía de Bilbao

19.353 €

Tranvía Bilbao Material Móvil	19.353 €
-------------------------------	----------

Varios

1.114.342 €

Actuaciones en Medio Ambiente	2.200 €
Registro marcas y patentes	8.064 €
Plan Modernización Operaciones	698.731 €
Plan de Calidad	85.500 €
Plan Eficiencia de la Explotación	281.159 €
Actuaciones Departamento Material Móvil	911 €
Plan Modernización Estaciones	2.460 €
Equipamiento Servicios Centrales	8.338 €
Actuaciones Desarrollo Tecnológico e Innovación	26.170 €
Varios	808 €

INFORME DE AUDITORÍA, CUENTAS ANUALES E INFORME DE GESTIÓN

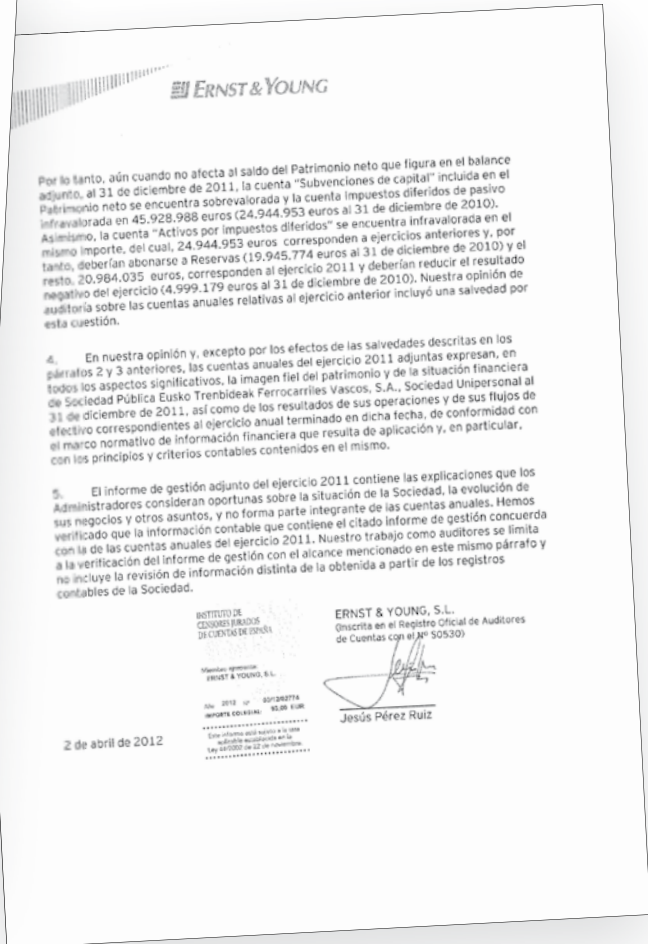
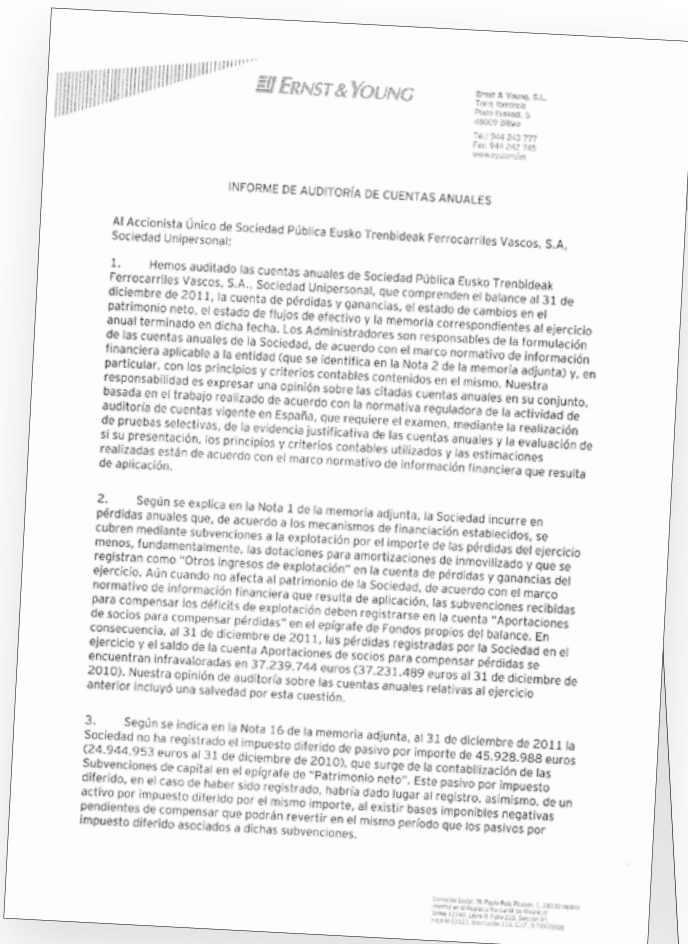
**SOCIEDAD PÚBLICA
EUSKO TRENBIDEAK
FERROCARRILES VASCOS, S.A.,
Sociedad Unipersonal**

Cuentas Anuales e Informe de Gestión
correspondientes al ejercicio anual
terminado el 31 de diciembre de 2011



ÍNDICE

BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011.....	80
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011	82
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011.....	83
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011	84
MEMORIA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011	86
INFORME DE GESTIÓN CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011	122



SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Balance al 31 de diciembre de 2011
(Expresado en euros)

Activo			
	Notas	2011	2010
Activo no corriente		183.707.269	123.561.845
Inmovilizado intangible	5	3.552.362	2.414.721
Concesiones		95.344	55.826
Aplicaciones informáticas		3.457.018	2.358.895
Inmovilizado material	6	168.864.303	120.366.273
Terrenos y construcciones		5.188.565	5.345.500
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		129.620.063	81.803.992
Inmovilizado en curso y anticipos		34.055.675	33.216.781
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	7	60.102	60.102
Instrumentos de patrimonio		60.102	60.102
Inversiones financieras a largo plazo	8	373.255	720.749
Instrumentos de patrimonio		3.370	3.262
Créditos a terceros		178.360	156.137
Otros activos financieros		191.525	561.350
Subvenciones de capital pendientes de cobro	13	10.857.247	-
Activo corriente		72.849.181	55.106.277
Subvenciones de capital pendientes de cobro	13	24.761.503	7.500.000
Activos no corrientes mantenidos para la venta	9	17.434.520	-
Existencias	10	2.404.447	2.456.717
Materias primas y otros aprovisionamientos		2.404.447	2.456.717
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	8	19.009.699	10.530.132
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.593.219	1.344.690
Clientes, empresas del grupo y asociadas		704.266	350.709
Deudores varios		858.395	831.427
Personal		125.465	128.480
Otros créditos con las Administraciones Públicas	16	15.728.354	7.874.826
Periodificaciones a corto plazo		-	1.115
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	11	9.239.012	34.618.313
Tesorería		9.239.012	34.443.229
Otros activos líquidos equivalentes		-	175.084
TOTAL ACTIVO		256.556.450	178.668.122

Patrimonio neto y pasivo			
	Notas	2011	2010
Patrimonio neto		193.701.629	121.606.038
Fondos propios		29.669.529	32.516.919
Capital	12	72.394.670	72.394.670
Capital escriturado		72.394.670	72.394.670
Reservas		138.734	138.734
Otras reservas		138.734	138.734
Resultados de ejercicios anteriores		(40.016.485)	(36.248.811)
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(40.016.485)	(36.248.811)
Resultado del ejercicio	3	(2.847.390)	(3.767.674)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13	164.032.100	89.089.119
Pasivo no corriente		13.709.896	29.432.958
Anticipos por subvenciones de capital	13	-	28.534.111
Provisiones a largo plazo	14	898.344	898.847
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		830.392	827.193
Otras provisiones		67.952	71.654
Deudas a largo plazo	15	12.811.552	-
Otros pasivos financieros		12.811.552	-
Pasivo corriente		49.144.925	27.629.126
Deudas a corto plazo	15	36.027.313	15.387.868
Otros pasivos financieros		36.027.313	15.387.868
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		11.997.268	11.194.638
Proveedores	15	1.262.641	906.572
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	15	2.145.559	2.261.365
Acreedores varios	15	5.168.506	4.713.257
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	15	1.949.719	1.800.293
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16	1.470.843	1.513.151
Periodificaciones a corto plazo		1.120.344	1.046.620
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		256.556.450	178.668.122

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2011 (Expresado en euros)

Operaciones continuadas			
	Notas	2011	2010
Importe neto de la cifra de negocios	17.1	24.679.455	24.353.486
Ventas		24.679.455	24.353.486
Aprovisionamientos		(4.851.967)	(4.703.833)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	17.2	(4.756.183)	(4.534.900)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	10	(95.784)	(168.933)
Otros ingresos de explotación		43.172.957	43.782.087
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		906.722	470.103
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	17.5	42.266.235	43.311.984
Gastos de personal		(38.918.848)	(39.395.481)
Sueldos, salarios y asimilados		(28.673.425)	(28.827.187)
Cargas sociales	17.3	(10.245.423)	(10.568.294)
Otros gastos de explotación		(21.723.537)	(21.084.853)
Servicios exteriores	17.4	(21.433.800)	(20.853.986)
Tributos		(72.445)	(70.294)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		-	(52.903)
Otros gastos de gestión corriente	7.1	(217.292)	(107.670)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(13.560.170)	(11.295.333)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	13	9.418.318	7.952.229
Excesos de provisiones		3.702	-
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	5 y 6	(1.362.048)	(3.310.307)
Deterioros y pérdidas		(1.950.925)	(5.069.428)
Resultados por enajenaciones y otras		588.877	1.759.121
Resultado de explotación		(3.142.138)	(3.702.005)
Ingresos financieros		324.416	227.997
De valores negociables y otros instrumentos financieros		324.416	227.997
Gastos financieros		(29.668)	(26.097)
Por deudas con terceros		(29.668)	(26.097)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		-	(267.569)
Deterioros y pérdidas		-	(268.905)
Resultado por enajenaciones y otras		-	1.336
Resultado financiero		294.748	(65.669)
Resultado antes de impuestos		(2.847.390)	(3.767.674)
Impuesto sobre beneficios		-	-
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas		(2.847.390)	(3.767.674)
Resultado del ejercicio	3	(2.847.390)	(3.767.674)

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2011
(Expresado en euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2011

	Notas	2011	2010
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(2.847.390)	(3.767.674)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto Subvenciones, donaciones y legados recibidos	12	84.361.299	25.806.441
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		84.361.299	25.806.441
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	12	(9.418.318)	(7.952.229)
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(9.418.318)	(7.952.229)
Total ingresos y gastos reconocidos		72.095.551	14.086.538

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2011

	Capital escriturado (Nota 12)	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio (Nota 3)	Subvenciones donaciones y legados recibidos (Nota 13)	TOTAL
Saldo, final del año 2009	72.394.670	138.734	(29.641.993)	(6.606.818)	71.234.907	107.519.500
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(3.767.674)	17.854.212	14.086.538
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	(6.606.818)	6.606.818	-	-
Saldo, final del año 2010	72.394.670	138.734	(36.248.811)	(3.767.674)	89.089.119	121.606.038
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(2.847.390)	74.942.981	72.095.591
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	(3.767.674)	3.767.674	-	-
Saldo, final del año 2011	72.394.670	138.734	(40.016.485)	(2.847.390)	164.032.100	193.701.629

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2011
(Expresado en euros)

Flujos de efectivo de las actividades de explotación			
	Notas	2011	2010
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(2.847.390)	(3.767.674)
Ajustes del resultado		5.654.460	8.297.757
Amortización del inmovilizado	5 y 6	13.560.170	11.295.333
Correcciones valorativas por deterioro		95.784	3.585.511
Variación de provisiones		53.848	97.271
Imputación de subvenciones	12	(9.418.318)	(7.952.229)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		1.657.724	1.206.202
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	267.569
Ingresos financieros		(324.416)	(227.997)
Gastos financieros		29.668	26.097
Cambios en el capital corriente		(7.717.919)	(374.975)
Existencias		(43.513)	43.580
Deudores y otras cuentas a cobrar		(8.497.522)	1.294.708
Otros activos corrientes		1.115	174.748
Acreedores y otras cuentas a pagar		802.629	(1.849.468)
Otros pasivos corrientes		73.724	104.957
Otros activos y pasivos no corrientes		(54.352)	(143.500)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		312.703	183.423
Pagos de intereses		(29.668)	(26.097)
Cobros de intereses		342.371	209.520
Flujos de efectivo de las actividades de explotación		(4.598.146)	4.338.531

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

	Notas	2011	2010
Pagos por inversiones		(48.885.822)	(19.165.718)
Inmovilizado material e intangible		(48.885.822)	(19.165.718)
Cobros por desinversiones		385.418	1.023.995
Inmovilizado material		37.923	408.530
Otros activos financieros		347.495	615.465
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		(48.500.404)	(18.141.723)

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

	Notas	2011	2010
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		27.708.438	28.565.400
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		27.708.438	28.565.400
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		10.811	(36.696)
Emisión			
Otras deudas		10.811	-
Devolución			
Otras deudas		-	(36.696)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación		27.719.249	28.528.704

	Notas	2011	2010
(Disminución) / aumento neto del efectivo o equivalentes		(25.379.301)	14.725.512
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio		34.618.313	19.892.801
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		9.239.012	34.618.313

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Memoria correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2011

1. Actividad de la empresa

Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U., con domicilio social en Bilbao, se constituyó mediante escritura pública otorgada el 25 de junio de 1982, y tiene la consideración de Sociedad Pública de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El objeto de la Sociedad es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, especialmente de las líneas transferidas a la Comunidad Autónoma de Euskadi por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, así como aquellas otras que se le encomienden.

Asimismo, de acuerdo con la modificación parcial de los estatutos aprobada por el Consejo de Gobierno en 2006, la Sociedad podrá prestar todo tipo de servicios de transporte ferroviario sobre las líneas que se encuentran integradas en la Red Ferroviaria de Interés General.

Con carácter complementario, su objeto social incluye las siguientes actividades:

Prestación de servicios de transporte por cable, tranvía, funicular o carretera, tanto de viajeros como de mercancías, que incluirá el mantenimiento del material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a dicho transporte.

Prestación de servicios de transporte tanto de viajeros como de mercancías, no mencionados en los apartados anteriores.

Realización de estudios y asesoramiento referentes a la construcción, conservación y equipamiento, tecnología y sus medios, explotación y ordenación de infraestructuras ferroviarias, así como, la dirección, inspección y control técnico de la prestación del servicio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Gestión de los museos de titularidad pública, relacionados con el transporte, que se le atribuyan.

La Sociedad podrá desarrollar estas actividades directamente o por cualquier otra forma legal como la participación en calidad de socio en otras sociedades de objeto idéntico o análogo.

En el ejercicio de sus actividades, la Sociedad incurre en pérdidas anuales que, de acuerdo a los mecanismos de financiación, se cubren mediante subvenciones por el importe de las pérdidas operativas presupuestadas para el ejercicio, menos fundamentalmente, las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado. El importe de las subvenciones recibidas en el ejercicio 2011 ha ascendido a 37.239.744 euros (37.231.489 euros en 2010) (Nota 17.5).

En el marco del proceso de liberalización del sector de transporte ferroviario de viajeros y mercancías en la Unión Europea, las directivas europeas contemplan la segregación de las infraestructuras ferroviarias, de la prestación

de los servicios de transporte ferroviario. Como resultado de la transposición de las citadas directivas, el Consejo del Gobierno Vasco aprobó en 2004 la Ley de Constitución del ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) cuyo objeto social es la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias. Asimismo, formando parte de este proceso y de acuerdo con el Decreto 118/2006, la Sociedad transfirió todos los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias, junto con la estructura (personal y medios) necesaria, pasando a desempeñar la función propia del operador encargado de la gestión de las unidades de negocio operativas

(transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, carretera y tranvía).

A partir de la segregación de actividades, las relaciones con el ente Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) se regulan por el acuerdo marco suscrito, en base al cual anualmente se negocian los precios y condiciones de los servicios entre las partes. En este sentido, la Sociedad abona unos importes por suministro de energía de tracción y por utilización de las infraestructuras ferroviarias, los cuales se determinan en función de unos parámetros objetivos (número de trenes, viajeros y mercancías) (Nota 6.3).



2 Bases de presentación de las cuentas anuales

Las cuentas anuales se han preparado de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, así como con el resto de la legislación mercantil vigente.

Las cuentas anuales han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad para su sometimiento a la aprobación del Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Imagen fiel

Las cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad. El estado de flujos de efectivo se ha preparado con el fin de informar verazmente sobre el origen y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de la Sociedad.

Por otra parte, la Sociedad es propietaria del 100% de la empresa Euskotren Participaciones, S.A. (Nota 7). Dado que la actividad desarrollada por dicha entidad en el ejercicio no ha sido relevante, no se formulan cuentas anuales consolidadas por considerar que las mismas serían prácticamente idénticas a estas cuentas anuales.

2.2 Comparación de la información

De acuerdo con la legislación mercantil, se presenta, a efectos comparativos, con cada una de las 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, además de las cifras del ejercicio 2011, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior, salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario.

En este sentido, se han incorporado determinadas modificaciones en las cifras del ejercicio 2010 con el objeto de que fuesen homogéneas con las correspondientes a las del 2011. La reclasificación realizada en las cifras del ejercicio 2010, que no afecta al patrimonio de la Sociedad, ha sido la siguiente:

- Se han reclasificado subvenciones de capital pendientes de cobro, por importe de 7.500.000 euros del epígrafe Otros créditos con las Administraciones Públicas al epígrafe Subvenciones de capital pendientes de cobro, ambos pertenecientes al activo corriente.

2.3 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la preparación de las cuentas anuales de la Sociedad, los Administradores han realizado estimaciones para determinar el valor contable de algunos de los activos, pasivos, ingresos y gastos. Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponi-

ble al cierre del ejercicio. Sin embargo, dada la incertidumbre inherente a las mismas, podrían surgir acontecimientos futuros que obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo cual se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

Los supuestos clave acerca del futuro, así como otros datos relevantes sobre la estimación de la incertidumbre en la fecha de cierre del ejercicio, que llevan asociados un riesgo importante que suponer cambios significativos en el valor de los activos o pasivos en el próximo ejercicio son los siguientes:

Deterioro del valor de los activos no corrientes

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su valor razonable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. Para determinar este valor razonable, la Sociedad estima los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo.

Provisiones y Pasivos contingentes

La Sociedad reconoce provisiones sobre riesgos, de acuerdo con la política contable indicada en la Nota 4.11 de esta memoria. En este sentido, se realizan juicios y estimaciones en relación con la probabilidad de ocurrencia de dichos riesgos, así como, la cuantía de los mismos, registrándose, en su caso, la correspondiente provisión cuando el riesgo que se considera como probable no queda cubierto por las subvenciones recibidas para cubrir los riesgos inherentes a dichas transacciones.

Activos contingentes

La Sociedad registra los ingresos por recuperaciones de entidades aseguradoras en concepto de indemnizaciones cuando la compensación a recibir de la aseguradora sea cierta o segura.

3. Aplicación de resultados

La propuesta de aplicación del resultado del ejercicio 2011, formulada por los Administradores y que se espera sea aprobada por el Accionista Único, es la siguiente:

Base de reparto	
	2011
Saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias (pérdidas)	(2.847.390)
	(2.847.390)

Aplicación	
	2011
A resultados negativos de ejercicios anteriores	(2.847.390)
	(2.847.390)

4. Normas de registro y valoración

Los principales criterios de registro y valoración utilizados por la Sociedad en la elaboración de estas cuentas anuales son los siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

El inmovilizado intangible se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción. El coste del inmovilizado intangible adquirido mediante combinaciones de negocios es su valor razonable en la fecha de adquisición.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado intangible se valora por su coste, menos la amortización acumulada y en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

Para cada inmovilizado intangible se analiza y determina si la vida útil es definida o indefinida.

Los activos intangibles que tienen vida útil definida se amortizan sistemáticamente de forma lineal en función de la vida útil estimada de los bienes y de su valor residual. Los métodos y periodos de amortización aplicados son revisados en cada cierre de ejercicio y si procede, ajustados de forma prospectiva. Al menos al cierre del ejercicio, se evalúa la existencia de indicios de deterioro, en cuyo caso se estiman los importes recuperables, efectuándose las correcciones valorativas que procedan.

Concesiones

Las concesiones administrativas se contabilizan por su precio de adquisición. La amortización se calcula linealmente a lo largo de su vida útil, en el periodo por el que fueron concedidas (5 años).

Aplicaciones informáticas

Su amortización se realiza de forma lineal a largo de su vida útil estimada de 5 años.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

4.2 Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado material se valora por su coste, menos la amortización acumulada y en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen. Los costes de renovación, ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la capacidad productiva o a un alargamiento de la vida útil de los bienes, son incorporados al activo como mayor valor del mismo, dándose de baja, en su caso, el valor contable de los elementos sustituidos.

Los costes relacionados con grandes reparaciones de los elementos del inmovilizado material se capitalizan en el momento en el que se incurren y se amortizan durante el periodo que medie hasta la siguiente gran reparación.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza desde el momento en el que están disponibles para su puesta en funcionamiento, de forma lineal durante su vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años de vida útil
Construcciones	16 a 30
Instalaciones técnicas, maquinaria y utillaje	5 a 15
Mobiliario y enseres	5 a 10
Equipos para procesos de información	4 a 5
Elementos de transporte	7 a 25
Repuestos de inmovilizado	10 a 25

En cada cierre de ejercicio, la Sociedad revisa los valores residuales, las vidas útiles y los métodos de amortización del inmovilizado material y si procede, se ajustan de forma prospectiva.

4.3 Deterioro del valor de los activos no financieros

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias (la Orden) contiene normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivos.

A efectos de la Orden, se realiza una distinción entre los activos generadores de efectivo, que son aquellos que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o la prestación de servicios y los activos no generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

En algunos casos puede no estar claro si la finalidad principal de poseer un activo es generar o no un rendimiento comercial. En estos casos, y dados los objetivos generales de las empresas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la Orden, existe una presunción de que, salvo clara evidencia de lo contrario, tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

Atendiendo a estas circunstancias la Sociedad ha evaluado la aplicación de la Orden a los diferentes elementos del inmovilizado material e intangible, determinando cuáles han de considerarse como generadores de flujos de efectivo y cuáles como no generadores de efectivo, tal como establece la Orden.

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente o, en su caso, alguna unidad generadora o no generadora de efectivo, pueda estar deteriorado. Si existen indicios se estiman sus importes recuperables.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor contable es mayor que el importe recuperable se produce una pérdida por deterioro.

Para las unidades generadoras de flujos de efectivo, el valor en uso es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, utilizando tipos de interés de mercado sin riesgo, ajustados por los riesgos específicos asociados al activo. Para aquellos activos que no generan flujos de efectivo, en buena medida, independientes de los derivados de otros activos o grupos de activos, el importe recuperable se determina para las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen dichos activos.

Para los activos o unidades no generadoras de flujos de efectivo, el valor en uso se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado, siendo éste el coste de reposición de dicho activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo.

Las correcciones valorativas por deterioro y su reversión se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las correcciones valorativas por deterioro se revierten cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del activo que figuraría si no se hubiera reconocido previamente el correspondiente deterioro del valor.

4.4 Arrendamientos

Los contratos se califican como arrendamientos financieros cuando en sus condiciones económicas se deduce que se transfieren al arrendatario sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. En caso contrario, los contratos se clasifican como arrendamientos operativos.

Los pagos por arrendamientos operativos se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se devengan.

4.5 Activos financieros

Clasificación y valoración

Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se registran los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, que incluyen los activos financieros cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que no se negocian en un mercado activo y para los que se estima recuperar todo el desembolso realizado por la Sociedad, salvo, en su caso, por razones imputables a la solvencia del deudor.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que a su vez, equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste amortizado.

No obstante, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, así como los anticipos y créditos al personal, los dividendos a cobrar y los desembolsos exigidos sobre instrumentos de patrimonio, cuyo importe se espera recibir en el corto plazo, se valoran inicialmente y posteriormente por su valor

nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

Incluyen los valores representativos de deuda con una fecha de vencimiento fijada, con cobros de cuantía determinada o determinable, que se negocian en un mercado activo y para los que la Sociedad tiene la intención efectiva y la capacidad financiera de conservarlos hasta su vencimiento.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste amortizado.

Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

Incluyen las inversiones en el patrimonio de las empresas sobre las que se tiene control (empresas del grupo), se tiene control conjunto mediante acuerdo estatutario o contractual con uno o más socios (empresa multigrupo) o se ejerce una influencia significativa (empresas asociadas).

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

En el caso de inversiones en empresas del grupo se consideran, cuando resultan aplicables, los criterios incluidos en la norma relativa a operaciones entre empresas del grupo (Nota 4.20) y los criterios para determinar el coste de la combinación establecidos en la norma sobre combinaciones de negocios.

Cuando una inversión pasa a calificarse como empresa del grupo, multigrupo o asociada, se considerará como coste de dicha inversión, el valor contable que debiera tener la misma inmediatamente antes de que la empresa pase a tener dicha calificación. En su caso, los ajustes valorativos previos asociados a dicha inversión contabilizados directamente en el patrimonio neto, se mantendrán en éste hasta que dicha inversión se enajene o deteriore.

En el valor inicial se incluye el importe de los derechos preferentes de suscripción y similares que se han adquirido.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

Activos financieros disponibles para la venta

Incluyen los valores representativos de deuda y los instrumentos de patrimonio que no se han incluido en las categorías anteriores.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Para los instrumentos de patrimonio se incluye en el valor inicial el importe de los derechos preferentes de suscripción y similares que se han adquirido.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su valor razonable, sin deducir los costes de transacción en los que se pudiera incurrir en su enajenación. Los cambios que se producen en el valor razonable se registran directamente en el patrimonio neto, hasta que el activo financiero cause baja del balance o se deteriore, momento en el que el importe reconocido en patrimonio neto se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los instrumentos de patrimonio cuyo valor razonable no puede ser estimado de manera fiable se valoran por su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro de su valor.

Cancelación

Los activos financieros se dan de baja del balance de la Sociedad cuando han expirado los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero o cuando se transfieren, siempre que en dicha transferencia se transmitan sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

Si la Sociedad no ha cedido ni retenido sustancialmente los riesgos y beneficios del activo financiero, éste se da de baja cuando no se retiene el control. Si la Sociedad mantiene el control del activo, continúa reconociéndolo por el importe al que está expuesta por las variaciones de valor del activo cedido, es decir, por su implicación continuada, reconociendo el pasivo asociado.

La diferencia entre la contraprestación recibida neta de los costes de transacción atribuibles, considerando cualquier nuevo activo obtenido menos cualquier pasivo asumido y el valor en libros del activo financiero transferido, más cualquier importe acumulado que se haya reconocido directamente en el patrimonio neto, determina la ganancia o pérdida surgida al dar de baja el activo financiero y forma parte del resultado del ejercicio en que se produce.

Intereses y dividendos recibidos de activos financieros

Los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se registran como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos cuando se declara el derecho a recibirlos.

A estos efectos, en la valoración inicial de los activos financieros se registran de forma independiente, atendiendo a su vencimiento, el importe de los intereses explícitos devengados y no vencidos en dicho momento, así como, el importe de los dividendos acordados por el órgano competente hasta el momento de la adquisición. Se entiende por intereses explícitos aquellos que se obtienen de aplicar el tipo de interés contractual del instrumento financiero.

4.6 Deterioro del valor de los activos financieros

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro.

Para determinar las pérdidas por deterioro de los activos financieros, la Sociedad evalúa las posibles pérdidas tanto de los activos individuales, como de los grupos de activos con características de riesgo similares.

Instrumentos de deuda

Existe una evidencia objetiva de deterioro en los instrumentos de deuda, entendidos como las cuentas a cobrar, los créditos y los valores representativos de deuda, cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la existencia de impagados, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

En el caso de los activos financieros valorados a su coste amortizado, el importe de las pérdidas por deterioro es igual a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo existente en el momento del reconocimiento inicial del activo. Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo a la fecha de cierre de las cuentas anuales. Para los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, la Sociedad considera como activos dudosos aquellos saldos que tienen partidas vencidas a más de seis meses para las que no existe seguridad de su cobro y los saldos de empresas que han solicitado un concurso de acreedores. La Sociedad considera para los instrumentos cotizados el valor de mercado de los mismos como sustituto del valor actual de los flujos de efectivo futuros, siempre que sea suficientemente fiable.

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias y tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Instrumentos de patrimonio

Existe una evidencia objetiva de que los instrumentos de patrimonio se han deteriorado cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento o una combinación de ellos, que suponga que no se va a poder recuperar su valor en libros debido a un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

En el caso de instrumentos de patrimonio valorados al coste, incluidos en la categoría de "Activos financieros disponibles para la venta" y de las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, la pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, que es el mayor importe entre su valor razonable, menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión.

Salvo mejor evidencia, en la estimación del deterioro se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración.

La reversión de las correcciones valorativas por deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias, con el límite del valor en libros que tendría la inversión en la fecha de reversión si no se hubiera registrado el deterioro de valor para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas; mientras que para los activos financieros disponibles para la venta que se valoran al coste, no es posible la reversión de las correcciones valorativas registradas en ejercicios anteriores.

4.7 Pasivos financieros

Clasificación y valoración

La totalidad de los pasivos financieros de la Sociedad, corresponden a la categoría de Débitos y partidas a pagar y se refieren a los originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la Sociedad y los débitos por operaciones no comerciales que no son instrumentos derivados.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustado por los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como, los desembolsos exigidos por terceros

sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en el corto plazo, se valoran por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Cancelación

La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero o de la parte del mismo que se haya dado de baja y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

4.8 Existencias

Las existencias se valoran a su precio de adquisición. El precio de adquisición incluye el importe facturado por el vendedor, después de deducir cualquier descuento, rebaja en el precio u otras partidas similares y todos los gastos adicionales producidos.

La Sociedad utiliza el coste medio ponderado para la asignación de valor a las existencias.

Cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición, se efectúan las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La Sociedad efectúa la oportuna corrección valorativa en los casos en que la utilización prevista de los bienes exceda los dos años.

4.9 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Este epígrafe incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y en su caso, los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen con todos los siguientes requisitos:

Son convertibles en efectivo.

En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.

No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.

Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

4.10 Subvenciones

Las subvenciones se califican como no reintegrables cuando se han cumplido las condiciones establecidas para su concesión, registrándose en ese momento directamente en el patrimonio neto.

En este sentido, mientras no se produzca la inversión a la que están afectas, los importes recibidos por este concepto se registran en la cuenta Anticipos por Subvenciones de Capital.

Las subvenciones recibidas para financiar gastos específicos se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se devenguen los gastos que están financiando. Las subvenciones recibidas para adquirir activos materiales se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a su amortización.

Según se indica en la Nota 1 de esta memoria, la cuenta Subvenciones incluye los importes recibidos para compensar las pérdidas del ejercicio, menos principalmente, las dotaciones para amortización de inmovilizado.

Las subvenciones a la explotación incluyen, asimismo, las cantidades recibidas de la Diputación Foral de Bizkaia por el servicio de transporte de viajeros por carretera en Bizkaia. Las cantidades devengadas por este servicio se calculan en función de las bases establecidas en el Contrato Programa, calculadas por aplicación de un precio por viajero. Las recaudaciones efectivas, así como, la facturación al Consorcio de Transportes de Bizkaia por la compensación económica que la Sociedad percibe por la utilización del billete único Creditrans, que se registran como ingreso por ventas, se deducen de los importes devengados con la Diputación Foral de Bizkaia, al ser consideradas como anticipos a cuenta.

Por otra parte, la cuenta Otros gastos de gestión corriente, recoge las subvenciones concedidas en el marco de su actividad para la cobertura de costes de su sociedad dependiente Euskotren Participaciones, S.A.

4.11 Provisiones

Los pasivos que resultan indeterminados respecto a su importe o a la fecha en que se cancelarán, se reconocen en el balance como provisiones cuando la Sociedad tiene una obligación actual (ya sea por una disposición legal, contractual o por una obligación implícita o tácita), surgida como consecuencia de sucesos pasados, que se estima probable que suponga una salida de recursos para su liquidación y que es cuantificable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se van devengando. Cuando se trata de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año y el efecto financiero no es significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Las provisiones se revisan a la fecha de cierre de cada balance y son ajustadas con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

4.12 Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

La Sociedad no tiene un plan de pensiones de jubilación para sus empleados estando las obligaciones al respecto cubiertas por la Seguridad Social del Estado. Adicionalmente, siguiendo los acuerdos suscritos entre el Gobierno Vasco y las organizaciones sindicales, la Sociedad realiza aportaciones a la entidad de previsión social voluntaria Itzarri-EP5V. Las aportaciones registradas en el ejercicio equivalen al 1,5 % de la masa salarial (2% en el ejercicio 2010).

Por otra parte, de acuerdo con el convenio colectivo, los trabajadores que alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de permanencia. Al cierre de cada ejercicio se calcula la Provisión para premio de permanencia en función de los años de servicio de los trabajadores que ostentan este derecho, contabilizando como gasto el importe devengado en cada ejercicio.

Asimismo, según el convenio, la Sociedad tiene el compromiso de abonar una compensación económica de 175 mensualidades de antigüedad a aquellos trabajadores que opten por jubilarse anticipadamente al cumplir los 60 años. Para los trabajadores 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 carácter excepcional de que un trabajador se acoja a esta posibilidad, se estima que no se devenga importe alguno por este concepto y por tanto, no se requiere registrar provisión al respecto. No obstante, en base a una interpretación prudente de la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, la Sociedad suscribió una póliza de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de actualización, garantiza a todos los trabajadores que cumplan los requisitos señalados el ejercicio de su derecho. Dichas primas, así como, los movimientos

producidos en las mismas, se registran en la cuenta Otros activos financieros a largo plazo.

De acuerdo a la póliza suscrita, la Sociedad 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.

De acuerdo con la legislación laboral vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a aquellos empleados con los que, en determinadas condiciones, rescinda sus relaciones laborales. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable, se registran como gasto del ejercicio en el que existe una expectativa válida, creada por la Sociedad frente a los terceros afectados.

4.13 Impuesto sobre beneficios

El gasto por impuesto sobre beneficios del ejercicio se calcula mediante la suma del impuesto corriente, que resulta de aplicar el correspondiente tipo de gravamen a la base imponible del ejercicio, menos las bonificaciones y deducciones existentes y de las variaciones producidas durante dicho ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos registrados. Se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto cuando corresponde a transacciones que se registran directamente en el patrimonio neto, en cuyo caso, el impuesto correspondiente también se registra en el patrimonio neto.

Los impuestos diferidos se registran para las diferencias temporarias existentes en la fecha del balance entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables. Se considera como base fiscal de un elemento patrimonial, el importe atribuido al mismo a efectos fiscales.

El efecto impositivo de las diferencias temporarias se incluye en los correspondientes epígrafes de "Activos por impuesto diferido" y "Pasivos por impuesto diferido" del balance.

La Sociedad reconoce un pasivo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente. Los activos por impuesto diferido se reconocen para todas las diferencias temporarias deducibles, créditos fiscales no utilizados y bases imponibles negativas pendientes de compensar, en la medida en que resulte probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente.

En la fecha de cierre de cada ejercicio, la Sociedad evalúa los activos por impuesto diferido reconocidos y aquéllos que no se han reconocido anteriormente. En base a tal evaluación, la Sociedad procede a dar de baja un activo reconocido anteriormente si ya no resulta probable su recuperación o procede a registrar cualquier activo por impuesto diferido no reconocido anteriormente, siempre que resulte probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras que permitan su aplicación.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada y de acuerdo con la forma en que racionalmente se espera recuperar o pagar el activo o pasivo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan y se clasifican como activos y pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

4.14 Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta

La Sociedad clasifica en el epígrafe de "Activos no corrientes mantenidos para la venta" aquellos activos cuyo valor contable se va a recuperar fundamentalmente a través de su venta, en lugar de por su uso continuado, cuando cumplen los siguientes requisitos:

Están disponibles en sus condiciones actuales para su venta inmediata, sujetos a los términos usuales y habituales para su venta.

.....
Su venta es altamente probable.
.....

Los activos no corrientes mantenidos para la venta se valoran al menor de su valor contable y su valor razonable menos los costes de venta, excepto los activos por impuesto diferido, los activos procedentes de retribuciones a los empleados y los activos financieros que no corresponden a inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se valoran de acuerdo con sus normas específicas. Estos activos no se amortizan y en caso de que sea necesario, se dotan las oportunas correcciones valorativas de forma que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta. Los grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta se valoran con las mismas reglas indicadas en el párrafo anterior. Una vez efectuada esta valoración, el grupo de elementos de forma conjunta se valora por el menor entre su valor contable y su valor razonable menos los costes de venta.

Los pasivos vinculados se clasifican en el epígrafe "Pasivos vinculados con activos no corrientes mantenidos para la venta".

4.15 Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados entre corrientes y no corrientes. A estos efectos, los activos y pasivos se clasifican como corrientes cuando están vinculados al ciclo normal de explotación de la Sociedad y se esperan vender, consumir, realizar o liquidar en el transcurso del mismo y su vencimiento, enajenación o realización se espera que se produzca en el plazo máximo de un año; se mantienen con fines de negociación o se trata de efectivo y otros activos líquidos equivalentes cuya utilización no está restringida por un periodo superior

a un año. En caso contrario se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

El ciclo normal de explotación es inferior a un año para todas las actividades.

4.16 Ingresos y gastos

De acuerdo con el principio de devengo, los ingresos y gastos se registran cuando ocurren con independencia de la fecha de su cobro o de su pago.

Los ingresos se contabilizan atendiendo al fondo económico de la operación y se reconocen cuando es probable que la Sociedad reciba los beneficios o rendimientos económicos derivados de la transacción y el importe de los ingresos y de los costes incurridos o a incurrir que pueden valorarse con fiabilidad. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo los descuentos, rebajas en el precio y otras partidas similares que la Sociedad pueda conceder, así como, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. Los impuestos indirectos que gravan las operaciones y que son repercutibles a terceros no forman parte de los ingresos.

Adicionalmente, los ingresos provenientes de la prestación de servicios, se reconocen cuando el resultado de la transacción puede ser estimado con fiabilidad, considerando para ello el porcentaje de realización del servicio en la fecha de cierre del ejercicio. Cuando el resultado de una transacción que implique la prestación de servicios no puede ser estimado de forma fiable, se reconocen ingresos, sólo en la cuantía en que los gastos reconocidos se consideren recuperables.

4.17 Ingresos anticipados

La cuenta Periodificaciones a corto plazo (pasivo) recoge el importe de los ingresos correspondientes al siguiente ejercicio de los importes percibidos por abonos periódicos de viajes (bonos

anuales u otros) y el importe recaudado por recargas efectuadas en las tarjetas del Tranvía de Vitoria que aún no han sido consumidas.

4.18 Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional y de presentación de la Sociedad es el euro. La Sociedad no presenta operaciones en moneda distinta a su moneda funcional.

4.19 Siniestros de inmovilizado

Los costes de reparación consecuencia de siniestros, así como, la indemnización a percibir de las empresas aseguradoras, se registran como resultados de explotación en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" en el ejercicio en que se producen.

Sin embargo, siguiendo el criterio de prudencia, en el caso de siniestros de especial importancia en los que los bienes afectados no son susceptibles de reparación, la pérdida estimada se registra en el ejercicio en que se producen, mientras que las indemnizaciones se contabilizan como Ingreso en el ejercicio en que se acuerda, efectivamente, el importe a recibir (Nota 2.3).

4.20 Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental

Los gastos relativos a las actividades de descontaminación y restauración de lugares contaminados, eliminación de residuos y otros gastos derivados del cumplimiento de la legislación medioambiental se registran como gastos del ejercicio en que se producen, salvo que correspondan al coste de compra de elementos que se incorporen al patrimonio de la Sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera, en cuyo caso se contabilizan en las correspondientes partidas del epígrafe "Inmovilizado material", siendo amortizados con los mismos criterios.

4.21 Operaciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se contabilizan de acuerdo con las normas de valoración detalladas anteriormente.

4.22 Uniones de empresas temporales

La sociedad participa en un 15% en U.T.E. Autobús Barakaldo, Unión temporal de empresas, constituida para la gestión del servicio público del transporte urbano regular y permanente de viajeros de Barakaldo.

El balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de la Unión temporal de empresas en la que participa la sociedad no ha sido objeto de integración en estas cuentas anuales al no ser significativo el efecto de dicho proceso de integración.



5. Inmovilizado intangible

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado intangible son los siguientes:

	Saldo inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Trasposos	Saldo final
Ejercicio 2011					
Coste					
Concesiones	206.025	93.564	-	-	299.589
Aplicaciones informáticas	7.347.104	2.102.263	(36.346)	-	9.413.021
	7.553.129	2.195.827	(36.346)	-	9.712.610
Amortización acumulada					
Concesiones	(150.199)	(54.046)	-	-	(204.245)
Aplicaciones informáticas	(4.988.209)	(967.794)	-	-	(5.956.003)
	(5.138.408)	(1.021.840)	-	-	(6.160.248)
Valor neto contable	2.414.721				3.552.362

Ejercicio 2010					
Coste					
Concesiones	158.293	48.353	(621)	-	206.025
Aplicaciones informáticas	6.087.074	1.411.065	(151.035)	-	7.347.104
	6.245.367	1.459.418	(151.656)	-	7.553.129
Amortización acumulada					
Concesiones	(137.335)	(13.192)	328	-	(150.199)
Aplicaciones informáticas	(4.023.015)	(1.000.799)	35.605	-	(4.988.209)
	(4.160.350)	(1.013.991)	35.933	-	(5.138.408)
Valor neto contable	2.085.017				2.414.721

5.1 Descripción de los principales movimientos

Las altas del ejercicio corresponden principalmente a la actualización y mejora de la aplicación informática de gestión, por importe de 1.168 miles de euros (1.010 miles de euros en 2010).

5.2 Otra información

Al cierre del ejercicio, existen concesiones administrativas y aplicaciones informáticas en uso, totalmente amortizadas, por importe de 134 y 4.036 miles de euros respectivamente (124 y 3.047 miles de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2010).

6. Inmovilizado material

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes:

	Saldo inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Trasposos	Saldo final
Ejercicio 2011					
Coste					
Terrenos y construcciones	11.308.560	648.231	-	-	11.956.791
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	208.931.442	53.676.111	(272.476)	2.474.701	264.809.778
Inmovilizado en curso y anticipos	33.216.781	25.805.840	-	(24.966.946)	34.055.675
	253.456.783	80.130.182	(272.476)	(22.492.245)	310.822.244
Amortización acumulada					
Construcciones	(5.948.478)	(805.167)	-	-	(6.753.645)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	(122.452.235)	(11.733.163)	270.899	-	(133.914.499)
	(128.400.713)	(12.538.330)	270.899	-	(140.668.144)
Deterioro	(4.689.797)	-	-	3.400.000	(1.289.797)
Valor neto contable	120.366.273				168.864.304
Ejercicio 2010					
Coste					
Terrenos y construcciones	11.200.005	91.767	(212)	17.000	11.308.560
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	187.694.686	8.796.463	(2.918.384)	15.358.677	208.931.442
Inmovilizado en curso y anticipos	30.819.486	17.772.972	-	(15.375.677)	33.216.781
	229.714.177	26.661.202	(2.918.596)	-	253.456.783
Amortización acumulada					
Construcciones	(5.177.453)	(771.179)	154	-	(5.948.478)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	(115.651.301)	(9.510.163)	2.709.229	-	(122.452.235)
	(120.828.754)	(10.281.342)	2.709.383	-	(128.400.713)
Deterioro	-	(4.689.797)	-	-	(4.689.797)
Valor neto contable	108.885.423				120.366.273

6.1 Descripción de los principales movimientos

Las altas del ejercicio 2011 se han debido fundamentalmente a la adquisición de locomotoras con motor dual (diesel-eléctrico) por importe

de 16.813 miles de euros y a la recepción de las 10 primeras unidades eléctricas por importe de 37.632 miles de euros, de un pedido total de 30 unidades para la renovación del parque material móvil con objeto de ampliar la oferta de servicios de transporte de viajeros.

Las altas del ejercicio 2010 se debieron fundamentalmente a la adquisición de nuevas unidades de autobuses y microbuses por un importe de 4.955 miles de euros, destinados a la explotación de la concesión de Bizkaibus.

Al cierre del ejercicio 2011, el inmovilizado en curso corresponde, fundamentalmente, a los anticipos entregados para la adquisición de las 20 nuevas unidades eléctricas mencionadas anteriormente, por importe de 23.384 miles de euros, con objeto de ampliar la oferta de servicios de transporte de viajeros en los próximos años, así como, para la adquisición de maquinaria para el nuevo taller ubicado en Lebario, por importe de 7.916 miles de euros.

El inmovilizado en curso al 31 de diciembre de 2010, correspondía, fundamentalmente, a los anticipos entregados para la construcción de nuevas locomotoras con motor dual (diesel-eléctrico), por valor de 8.804 miles de euros, así como, para la adquisición de 30 nuevas unidades eléctricas, por importe de 20.622 miles de euros, con objeto de ampliar la oferta de servicios de transporte de viajeros y mercancías en los próximos años.

Las bajas del ejercicio 2010 se correspondieron principalmente con la retirada de los autobuses sustituidos por la compra de autobuses nuevos para la concesión de Bizkaibus.

Durante el ejercicio 2010 y con ocasión de la recepción de las primeras locomotoras con motor dual (diesel - eléctrico), destinadas a la ampliación de la oferta de servicios de transporte de mercancías, los Administradores de la Sociedad constataron la existencia de un exceso de capacidad en relación a la demanda potencial a satisfacer. En el presente ejercicio, una vez re-

cepcionadas todas las unidades que componían el pedido, se ha confirmado el mencionado exceso de capacidad, motivo por el cual los Administradores han puesto a la venta la totalidad de los elementos de transporte excedentarios y se han traspasado al epígrafe Activos no corrientes mantenidos para la venta (Nota 9) por su valor neto contable.

6.2 Deterioro de valor del inmovilizado material

El movimiento de los elementos deteriorados en el ejercicio es el siguiente:

	2011	2010
Saldo inicial	4.689.797	-
Altas y dotaciones	-	4.689.797
Traspasos (Nota 9)	(3.400.000)	-
Saldo final	1.289.797	4.689.797

Elementos de inmovilizado adscritos al Museo del Ferrocarril

Con fecha 14 de julio de 2010, la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril se inscribió en el Registro de Fundaciones del País Vasco.

La Sociedad es patrono de dicha Fundación, conjuntamente con otras sociedades y organismos dependientes del Gobierno Vasco.

El detalle de los bienes que van a ser cedidos a la Fundación, aunque al cierre del ejercicio aún no han sido formalmente traspasados, es el siguiente:

	Coste	Amortización	Valor neto
Construcciones	21.626	(7.044)	14.582
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	2.129.611	(854.396)	1.275.215
Saldo final	2.151.237	(861.440)	1.289.797

Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen flujos de efectivo positivos en la cesión de los activos a la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, motivo por el cual se registró en el ejercicio 2010 un deterioro por el importe de su valor neto contable, 1.289.797 euros.

6.3 Arrendamientos operativos

Tras la aprobación en 2004 de la Ley de Constitución del ente público Euskal Trenbide Sarea – ETS y la consiguiente transferencia por parte de Eusko Trenbideak de todos los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias a dicho ente, la Sociedad le abona un alquiler por las oficinas centrales en Atxuri y Amara. El importe pagado en 2011 por este concepto asciende a 401 miles de euros (389 miles de euros en 2010). Adicionalmente, se abona un canon en concepto de uso de infraestructuras ferroviarias que en el ejercicio 2011 ha ascendido a 3.890 miles de euros (3.816 miles de euros en 2010).

6.4 Otra información

El detalle de los elementos de inmovilizado material totalmente amortizados y en uso a 31 de diciembre es el siguiente:

	2011	2010
Construcciones	2.314.889	797.196
Instalaciones técnicas y maquinaria	4.527.203	4.302.836
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	4.181.867	3.857.150
Elementos de transporte	65.023.033	58.429.036
Otro inmovilizado	7.805.864	6.737.644
	83.852.856	74.123.862

A 31 de diciembre de 2011, existen compromisos en firme de compra que corresponden íntegramente a la adquisición de los nuevos trenes de viajeros por importe de 97 millones de euros (185 millones de euros en 2010, de los cuales 147

millones de euros correspondían a la adquisición de nuevo parque material móvil). Estos compromisos serán financiados, fundamentalmente, con subvenciones de capital concedidas por el Gobierno Vasco, único accionista de la Sociedad.

A 31 de diciembre, en relación al contrato de suministro de nuevo parque de material móvil (unidades eléctricas de trenes de viajeros...), existen compromisos futuros en firme de compra por importe de 97 millones de euros y un importe pendiente de pago de 23 millones de euros que corresponde a inversión materializada en el periodo, siendo por tanto 120 millones de euros el importe total del contrato pendiente al cierre del ejercicio 2011. Para la financiación de este importe total, la Sociedad dispone de créditos de compromiso concedidos por el Gobierno Vasco por un importe de 110 millones de euros. La diferencia de aproximadamente 10 millones de euros surge como consecuencia de las modificaciones sufridas en el calendario e importes de los créditos de compromiso inicialmente concedidos a la Sociedad.

Adicionalmente, es preciso señalar que de acuerdo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, para el ejercicio 2012 la subvención de capital aprobada para este programa asciende a 30 millones de euros, siendo las previsiones de pago, iva excluido, para dicho ejercicio de acuerdo al contrato formalizado de 78 millones de euros.

Ante esta situación, los Administradores han iniciado negociaciones para adecuar los calendarios de pago, previamente acordados con el suministrador, a las nuevas disponibilidades de financiación de la Sociedad, así como, para la búsqueda, en su caso, de nuevas fuentes de financiación.

A la fecha de formulación de estas cuentas anuales, no se ha conseguido cubrir el desfase temporal ni los 10 millones de euros de desfase financiero existente.

La Sociedad tiene contratadas pólizas de seguros que cubren el valor neto contable del inmovilizado material.

Durante el ejercicio 2011 se han registrado 588.877 euros (1.759.121 euros en 2010) de beneficio en el epígrafe "Resultados por enajenaciones de inmovilizado y otras" correspondiente al cobro de indemnizaciones de seguros, relativas a diversos siniestros, fundamentalmente, el sufrido por

una unidad en el año 2009. Las pérdidas registradas en el ejercicio procedentes del inmovilizado material por importe de 293.200 euros (379.631 euros en 2010) corresponden a la reparación de desperfectos derivados de actos vandálicos.

7. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen este epígrafe son los siguientes:

	2011	2010
Coste (€)		
Instrumentos de patrimonio	60.102	60.102
TOTAL	60.102	60.102

7.1 Descripción de las inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas

En diciembre de 2003, la Sociedad constituyó Euskotren Participaciones, S.A.U., mediante la aportación de 60.102 euros equivalentes al 100% de su capital. El objeto social de esta sociedad, es la adquisición, cesión, tenencia, disfrute, administración, gestión y negociación de valores mobiliarios, inmuebles y participaciones sociales relacionadas, en general, con el ámbito del transporte ferroviario. La información relativa a esta inversión a 31 de diciembre es la siguiente:

Euskotren Participaciones, S.A.U.		
	Ejercicio 2011	Ejercicio 2010
Valor neto contable	60.102	60.102
Porcentaje de participación	100%	100%
Capital	60.102	60.102
Pérdidas ejercicios anteriores	(11.263)	(14.365)
Beneficios (pérdidas) del ejercicio	(1.312)	3.101
Total fondos propios	47.527	48.838
Resultado de explotación	(1.738)	2.816

Según se indica en la Nota 4.10 de esta memoria, la cuenta Otros gastos de gestión corriente recoge las subvenciones concedidas a esta sociedad en el ejercicio 2011 por importe de 217.292 euros (107.670 euros en 2010) para la cobertura de sus costes, fundamentalmente relativos al personal y que en 2011 han ascendido a 105.774 euros (83.344 euros en 2010).

8. Activos financieros

La composición de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 7), al 31 de diciembre es la siguiente:

	Instrumentos de patrimonio		Créditos y otros		Total	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Activos financieros no corrientes (€)						
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	24.083	398.042	24.083	398.042
Préstamos y partidas a cobrar	-	-	345.802	319.445	345.802	319.445
Activos disponibles para la venta (valorados a coste)	3.370	3.262	-	-	3.370	3.262
	3.370	3.262	369.885	717.487	373.255	720.749
Activos financieros corrientes (€)						
Préstamos y partidas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	-	-	3.281.344	2.655.306	3.281.344	2.655.306
TOTAL	3.370	3.262	3.651.229	3.372.793	3.654.598	3.376.055

Estos importes se desglosan en el balance de la siguiente forma:

	Instrumentos de patrimonio		Créditos y otros		Total	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Activos financieros no corrientes (€)						
Inversiones financieras a largo plazo						
Instrumentos de patrimonio	3.369	3.262	-	-	3.369	3.262
Créditos a terceros	-	-	178.360	156.137	178.360	156.137
Otros activos financieros	-	-	191.525	561.350	191.525	561.350
	3.369	3.262	369.885	717.487	373.255	720.749
Activos financieros corrientes (€)						
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	-	-	3.281.344	2.655.306	3.281.344	2.655.306
TOTAL	3.369	3.262	3.651.229	3.372.793	3.654.598	3.376.055

8.1 Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

La cuenta Otros activos financieros a largo plazo, recoge el valor razonable de las primas abonadas en relación con el contrato de seguro que garantiza los complementos por jubilación anticipada mencionados en el apartado 4.12 de esta memoria.

El coste de adquisición y el valor razonable del activo financiero clasificado en esta categoría al 31 de diciembre es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Coste de adquisición	23.288	265.558
Valor razonable	24.083	398.042

El tipo de interés medio anual de los valores incluidos en esta categoría ha sido del 3,3%.

8.2 Préstamos y partidas a cobrar

El detalle de los activos financieros clasificados en esta categoría al 31 de diciembre es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Activos financieros a largo plazo		
Créditos a terceros (Préstamos al personal)	178.360	156.137
Fianzas y depósitos entregados	167.442	163.308
	345.802	319.445
Activos financieros a corto plazo		
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	3.281.344	2.655.306
TOTAL	3.627.146	2.974.751

Créditos a terceros

Los créditos a terceros corresponden a préstamos que la Sociedad concede a su personal. El importe correspondiente al corto plazo se encuentra recogido en la partida de Personal de Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, por un importe de 115.939 euros (118.770 euros a 31 de diciembre de 2010).

Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

La composición de este epígrafe al 31 de diciembre es la siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.593.219	1.344.690
Clientes, empresas del grupo y asociadas (Nota 18.1)	704.266	350.709
Deudores varios	858.395	831.427
Personal	125.465	128.480
	3.281.345	2.655.306

Correcciones valorativas

El saldo de la partida "Deudores varios" se presenta neto de las correcciones valorativas por deterioro. Los movimientos habidos en dichas correcciones han sido los siguientes:

	2011 (€)	2010 (€)
Saldo inicial	366.182	349.604
Dotaciones netas	-	16.578
Provisiones aplicadas a su finalidad	(366.182)	-
SALDO FINAL	-	366.182

Formando parte del saldo de clientes al cierre del ejercicio, existen 712 miles de euros pendientes de cobro a fecha de formulación de las presentes

cuentas anuales, correspondientes a servicios de gestión de transporte por ferrocarril de mercancías entre el Puerto de Bilbao y el puerto seco de Jundiz. Dicho saldo se encuentra vencido y pendiente de cobro, los Administradores de la Sociedad están realizando las gestiones oportunas para la recuperación del mismo, existiendo diversas alternativas entre las que se encuentra el posible canje de una parte del importe penden-

te por una participación financiera en una sociedad relacionada con el sector de transporte de mercancías por ferrocarril.

En opinión de los Administradores de la Sociedad a fecha actual, no es posible determinar el impacto económico que esta operación pudiera tener, si bien consideran no significativa la pérdida que, en su caso, se pudiera producir.

9. Activos mantenidos para la venta

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes:

ciudad y la asignación del material móvil adquirido a esta línea de negocio.

De acuerdo con las estimaciones y proyecciones de los Administradores de la Sociedad, el importe recuperable atribuible a la unidad generadora

	Saldo inicial	Traspasos (Nota 6)	Altas y dotaciones	Saldo final
Ejercicio 2011 (€)				
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	-	22.492.245	-	22.492.245
Deterioro	-	(3.400.000)	(1.657.725)	(5.057.725)
VALOR NETO CONTABLE	-	19.092.245	(1.657.725)	17.434.520

Tal y como se indica en la Nota 6.1, durante el ejercicio 2010 los Administradores de la Sociedad constataron la existencia de un exceso de capacidad en relación a la demanda potencial a satisfacer en la unidad generadora de efectivo de transporte de mercancías. En el presente ejercicio, se ha mantenido dicha situación de exceso de capacidad, motivo por el cual los Administradores han puesto a la venta dichos elementos de transporte de mercancías excedentarios.

Dicho exceso de capacidad, deriva fundamentalmente, de la falta de cumplimiento del Plan Estratégico Euskotren XXI y de adecuación de las infraestructuras puestas en operación que permitieran el incremento de la oferta de la So-

de efectivo a la que se encuentran asignados estos activos, no permite recuperar el valor neto registrado al 31 de diciembre de 2011, motivo por el que se ha registrado un deterioro con cargo al resultado del ejercicio por importe de 1.657.725 euros (3.400.000 euros en el ejercicio 2010).

Para el análisis de su deterioro se ha procedido a comparar el valor neto contable al 31 de diciembre de 2011 con el valor recuperable de la unidad generadora de efectivo, siendo éste el valor razonable menos los costes de venta para aquel material móvil excedente.

10. Existencias

La Sociedad tiene contratadas pólizas de seguros que garantizan la recuperabilidad del valor neto contable de las existencias.

Los movimientos de las correcciones valorativas por deterioro son los siguientes:

	2011 (€)	2010 (€)
Saldo inicial	830.734	661.801
Correcciones valorativas	95.784	168.933
SALDO FINAL	926.518	830.734

Las correcciones valorativas en existencias vienen motivadas fundamentalmente por la obsolescencia de ciertos productos.

11. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El saldo de tesorería se encuentra, en su mayor parte, distribuido entre distintas entidades en cuentas corrientes de libre disposición, devengando el tipo de interés pactado mediante convenio entre la Administración Pública del País Vasco y las Entidades de crédito, el cual se ha establecido en Euribor, menos un margen de 0,10% para los ejercicios 2011 y 2010.

No existen restricciones a la disponibilidad de la tesorería.

12. Patrimonio neto - fondos propios

El capital social, totalmente suscrito y desembolsado, asciende a 72.394.670 euros y su desglose por títulos, que gozan de los mismos derechos, es el siguiente:

Serie A: compuesta por 12.721.596 acciones nominativas de 4,20 euros de valor nominal cada una.

Serie B: compuesta por 3.473.254 acciones nominativas de 5,46 euros de valor nominal cada una.

El Accionista Único de la Sociedad es la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, que ejerce sus derechos a través del Gobierno Vasco. En base a lo indicado, Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. es sociedad unipersonal, quedando sujeta a los requisitos de publicidad exigidos en el artículo 13 de la Ley de Sociedades de Capital.

13. Patrimonio neto - subvenciones recibidas

Los movimientos de las cuentas de subvenciones de capital son los siguientes:

	Subvenciones no reintegrables	Anticipos por subvenciones de capital
Ejercicio 2011 (€)		
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	89.089.119	28.534.111
Adiciones	-	55.827.188
Traspaso a Patrimonio neto	84.361.299	(84.361.299)
Imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias	(9.418.318)	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	164.032.100	-
Ejercicio 2010 (€)		
Saldo inicial al 1 de enero de 2010	71.234.907	18.275.152
Adiciones	-	36.065.400
Traspaso a Patrimonio neto	25.806.441	(25.806.441)
Imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias	(7.952.229)	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2010	89.089.119	28.534.111

Las subvenciones de capital corresponden a transferencias recibidas para la financiación de inversiones del inmovilizado y se contabilizan cuando se obtiene la concesión oficial de las mismas.

En el momento de la concesión son registradas en el epígrafe de "Anticipos por subvenciones de capital", siendo transferidas a Patrimonio Neto cuando se materializa la inversión subvencionada.

La Sociedad ha recibido en el ejercicio 2011 subvenciones de capital por importe de 55.827.188 euros (36.065.400 euros en 2010) del Accionista Único para financiar las inversiones de inmovilizado. Las subvenciones se imputan al resultado del ejercicio de acuerdo con la vida útil de los bienes a las que están afectas, habiendo ascendido el importe traspasado a ingresos en el ejercicio a 9.418.318 euros (7.952.229 euros en 2010).

Al contrario que en ejercicios anteriores, al 31 de diciembre de 2011 existen subvenciones pendientes de cobro por importe de 35.618.750 euros en relación a las inversiones materializadas durante el periodo. Dichas subvenciones pendientes de cobro se han registrado en base a los créditos de compromiso aprobados por el Gobierno Vasco para ejercicios siguientes.

La clasificación entre corriente y no corriente es la siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
No corriente	10.857.247	-
Corriente	24.761.503	-
TOTAL	35.618.750	-

14. Provisiones y contingencias

El detalle de provisiones a largo plazo al 31 de diciembre es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (Nota 18)	830.392	827.193
Provisión por litigios	67.952	71.654
TOTAL	898.344	898.847

Los movimientos habidos en estos epígrafes han sido los siguientes:

	Saldo inicial	Dotaciones	Aplicaciones y pagos	Saldo
(€)				
Obligaciones por prestaciones al personal (Nota 18)	827.193	57.550	(54.351)	830.392
Provisión por litigios	71.654	-	(3.702)	67.952
TOTAL	898.847	57.750	(58.053)	898.344

La cuenta Provisión por litigios recoge, fundamentalmente, una estimación de los costes que por responsabilidad civil incurrirá la Sociedad como consecuencia de los accidentes ocurridos en sus instalaciones.



15. Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros, que corresponden íntegramente a Débitos y partidas a pagar corrientes, al 31 de diciembre es la siguiente:

	No corrientes	Corrientes	Total
Ejercicio 2011 (€)			
Deudas a largo/corto plazo			
Otros pasivos financieros			
Fianzas recibidas	-	162.306	162.306
Proveedores de inmovilizado	12.811.552	35.865.007	48.673.559
	12.811.552	36.027.313	48.835.865
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores	-	1.262.641	1.262.641
Remuneraciones pendientes de pago	-	2.145.559	2.145.559
Acreeedores varios	-	5.168.506	5.168.506
Remuneraciones pendientes de pago	-	1.949.719	1.949.719
	-	10.526.425	10.526.425
TOTAL	12.811.552	46.553.738	59.365.290
Ejercicio 2010 (€)			
Deudas a largo/corto plazo			
Otros pasivos financieros			
Fianzas recibidas	-	151.497	151.497
Proveedores de inmovilizado	-	15.236.371	15.236.371
	-	15.387.868	15.387.868
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores		906.572	906.572
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 18.1)	-	2.261.365	2.261.365
Acreeedores varios	-	4.713.257	4.713.257
Remuneraciones pendientes de pago	-	1.800.293	1.800.293
	-	9.681.487	9.681.487
TOTAL	-	25.069.355	25.069.355

El epígrafe proveedores de inmovilizado a largo plazo, corresponde al importe pendiente de pago por la adquisición de las locomotoras con motor dual (diesel-eléctrico).

El desglose por vencimientos de la deuda pendiente con proveedores de inmovilizado al 31 de diciembre es el siguiente:

	2011 (€)
2013	4.270.517
2014	4.270.517
2015	4.270.518
TOTAL	12.811.552

16. Situación fiscal

El detalle de los saldos relativos a activos y pasivos fiscales al 31 de diciembre es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Otros créditos con las Administraciones Públicas		
IVA	12.208.304	6.193.407
IRC	80.293	55.421
Subvenciones	3.439.757	1.623.075
Otros	-	2.923
TOTAL	15.728.354	7.874.826

Otras deudas con las Administraciones Públicas		
IRPF	(626.089)	(628.092)
Seguridad Social	(766.737)	(809.596)
Arrendamientos	(78.017)	(75.463)
TOTAL	(1.470.843)	(1.513.151)

El saldo deudor por Subvenciones corresponde, en su mayor parte, a las subvenciones de explotación procedentes del Gobierno Vasco por importe de 2.325.080 euros, a la Diputación Foral de Bizkaia por las liquidaciones de los meses de noviembre y diciembre de 2011 del Bizkaibus por importe de 676.702 euros (1.270.891 euros al 31 de diciembre de 2010) y a un importe pendiente de cobro en concepto de subvención de Lurraldebus por importe de 363.722 euros (352.185 euros al 31 de diciembre de 2010). Todos los saldos han sido cobrados íntegramente a la fecha de formulación de estas cuentas anuales.

De acuerdo con su naturaleza de Sociedad Pública y conforme a su sistema de financiación mediante la aportación de Subvenciones por parte de su Accionista Único, Gobierno Vasco, la Sociedad considera que no va a generar resultados positivos. Por dicho motivo, los Administradores de la Sociedad consideran que no procede el

registro de impuestos diferidos por aquellas partidas reconocidas directamente en el Patrimonio Neto de la Sociedad. Adicionalmente, el registro de este impuesto diferido de pasivo daría lugar al registro de un impuesto diferido de activo por el mismo importe, al existir bases imponibles negativas pendientes de compensar que podrían revertir en el mismo período que los impuestos diferidos de pasivo asociados a las Subvenciones de capital. Por ello, el efecto sería neutro sobre el Patrimonio neto de la Sociedad.

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción. La Sociedad tiene abiertos a inspección los cuatro últimos ejercicios para todos los impuestos que les son aplicables. En opinión de los Administradores de la Sociedad, no procede provisionar importe alguno por las posibles contingencias adicionales que se podrían derivar de las diferentes interpretaciones de la legislación fiscal, al entender que en caso de inspección por las Autoridades Fiscales, los Administradores tienen argumentos suficientes para justificar la interpretación de la normativa fiscal aplicada por la Sociedad.

16.1 Cálculo del Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible (resultado fiscal) del Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

Cuenta de pérdidas y ganancias (€)			
	Aumento	Disminución	Total
Ejercicio 2011			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			
Operaciones continuadas	-	-	(2.847.390)
Impuesto sobre Sociedades			
Operaciones continuadas	-	-	-
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			(2.847.390)
Diferencias permanentes	34.763	-	34.763
Diferencias temporarias			
Con origen en ejercicios anteriores	-	(54.351)	(54.351)
Con origen en el ejercicio	53.848	-	53.848
Base imponible (resultado fiscal)			(2.813.130)
Ejercicio 2010			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			
Operaciones continuadas	-	-	(3.767.674)
Impuesto sobre Sociedades			
Operaciones continuadas	-	-	-
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			(3.767.674)
Diferencias permanentes	36.761	-	36.761
Diferencias temporarias			
Con origen en ejercicios anteriores	-	(143.500)	(143.500)
Con origen en el ejercicio	97.271	-	97.271
Base imponible (resultado fiscal)			(3.777.142)

Las diferencias permanentes son principalmente debidas a gastos no deducibles fiscalmente.

Las diferencias temporarias son principalmente debidas a las generadas por la dotación y pagos realizados en relación con el premio de permanencia del personal y otras provisiones.

El detalle de las bases imponibles pendientes de compensar al 31 de diciembre sin considerar la base imponible correspondiente al ejercicio, pendiente de presentar, asciende a 386.385 miles de euros (382.608 miles de euros en 2010).

17. Ingresos y gastos

17.1 Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios de la Sociedad correspondiente a sus operaciones continuadas por categorías de actividades, así como, por mercados geográficos, es la siguiente:

	2011	2010
Viajeros tren Bizkaia	18%	19%
Viajeros tren Gipuzkoa	36%	35%
Viajeros carretera	19%	21%
Tranvía	21%	20%
Mercancías	5%	4%
Otros	1%	1%
TOTAL	100%	100%

17.2 Consumo de materias primas y otras materias consumibles

El detalle de consumo de materias primas y otras materias consumibles es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Compras de materias primas y otras materias consumibles		
Compras nacionales	4.688.727	4.409.865
Adquisiciones intracomunitarias	110.970	81.455
Variación de materias primas y otros aprovisionamientos	(43.514)	43.580
TOTAL	4.756.183	4.534.900

17.3 Cargas sociales

El detalle de cargas sociales es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Seguridad Social	9.272.908	9.240.825
Aportación fondo de pensiones Itzarri-EPSV (Nota 18)	518.122	626.787
Premio de permanencia (Nota 18)	57.550	60.946
Otras cargas sociales	396.843	639.736
TOTAL	10.245.423	10.568.294

17.4 Servicios exteriores

El detalle de servicios exteriores es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Gastos investigación y desarrollo	-	18.343
Arrendamientos (Nota 6.3)	4.764.734	4.612.074
Reparaciones y conservación	7.196.166	6.524.725
Servicios profesionales independientes	858.944	1.054.195
Transportes	693.096	628.966
Primas de seguros	902.230	977.926
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	948.369	893.068
Suministros	3.970.342	3.934.107
Otros servicios	2.099.919	2.210.582
TOTAL	21.433.800	20.853.986

17.5 Otros ingresos de explotación

El desglose de las Subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio, en función de los conceptos y de las entidades que las otorgan, es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Subvenciones del Gobierno Vasco para financiación actividad	37.239.744	37.231.489
Subvenciones de la Diputación Foral de Bizkaia relativas al contrato-programa por el transporte de viajeros por carretera	4.245.305	5.175.609
Subvenciones a la formación	61.030	152.877
Subvenciones de la Diputación Foral de Gipuzkoa relativas a la modificación de las concesiones del Bajo Deba	543.997	593.323
Subvenciones del Ayuntamiento de Eibar al transporte por carretera en el municipio	159.716	154.576
Otras subvenciones	16.443	4.110
TOTAL	42.266.235	43.311.984

18. Retribuciones a largo plazo al personal

De acuerdo con el convenio colectivo, los trabajadores que alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de permanencia. El movimiento de dicha provisión durante el ejercicio ha sido el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Saldo inicial a 1 de enero	827.193	909.747
Dotaciones (Nota 17.3)	57.550	60.946
Aplicaciones	(54.351)	(143.500)
Saldo al 31 de diciembre	830.392	827.193

La Sociedad calcula el valor de la provisión al cierre del ejercicio, y por consiguiente, la dotación del ejercicio, en base a salarios reales, por lo que no aplica actualización alguna a dicha provisión.

En el marco de los acuerdos suscritos por el Gobierno Vasco, la Sociedad realiza aportaciones a la entidad de previsión social voluntaria Itzarri, por el 1,5% de la masa salarial anual para cada empleado contratado (3% para el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010 y por el 1,5% de la masa salarial a partir del 1 de julio de 2010). El gasto en el ejercicio 2011 ha ascendido a 518.122 euros (626.787 euros en el ejercicio 2010) (Nota 17.3).

19. Operaciones con partes vinculadas

Las partes vinculadas con las que la Sociedad ha realizado transacciones durante los ejercicios 2011 y 2010, así como, la naturaleza de dicha vinculación, es la siguiente:

	Naturaleza de la vinculación
Euskotren Participaciones, S.A.U	Participada al 100%
Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca	Empresa del grupo
Gobierno Vasco	Accionista Único
Otras empresas públicas	Empresas del grupo

Las transacciones realizadas con partes vinculadas corresponden a operaciones del tráfico normal de la Sociedad y se realizan a precios de mercado, los cuales son similares a los aplicados a entidades no vinculadas.

19.1 Entidades vinculadas

Los saldos mantenidos con entidades vinculadas son los siguientes:

	Clientes, empresas del grupo y asociadas	Proveedores, empresas del grupo y asociadas
Ejercicio 2011 (€)		
Euskal Trenbide Sarea	112.694	2.114.286
Gobierno Vasco	3.584	1.273
Fundación Museo Vasco del Ferrocarril	587.988	-
TOTAL	704.266	2.145.559

	Ejercicio 2010 (€)	
Euskal Trenbide Sarea	166.197	2.260.495
Gobierno Vasco	-	870
Fundación Museo Vasco del Ferrocarril	184.512	-
TOTAL	350.709	2.261.365

La Sociedad es patrono fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril – Burdinbidearen Euskal Museoaren Fundazioa, siendo su participación en el fondo fundacional del 47,5%.

El importe pendiente de cobro al cierre del ejercicio con dicha Fundación, corresponde a los servicios de gestión prestados por parte de la Sociedad, en beneficio y por cuenta de la Fundación, estando los mismos pendientes de liquidación.

De acuerdo al acta del 17 de enero de 2011 del Patronato de la Fundación, los patronos fundadores realizarán aportaciones económicas para sufragar el déficit generado en la misma, en función de su porcentaje de participación.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no es posible estimar el impacto de dicha aportación, por lo que no se ha registrado pasivo alguno por este concepto. En opinión de los Administradores, la aportación a realizar, en caso de que fuese necesaria, no tendría un impacto significativo para la Sociedad.

Las transacciones realizadas con entidades vinculadas son las siguientes:

	Gobierno Vasco	Euskal Trenbide Sarea	Euskotren Participaciones, S.A.U.	Fundación Museo Vasco del Ferrocarril
Ejercicio 2011 (€)				
Ventas	-	220.153	-	364.630
Servicios exteriores	(1.979)	(7.828.325)	-	-
Otros gastos de gestión corriente	-	-	(217.292)	-
Ejercicio 2010 (€)				
Ventas	-	444.688	-	184.512
Servicios exteriores	(5.235)	(7.803.946)	-	-
Otros gastos de gestión corriente	-	-	(107.670)	-

19.2 Administradores y alta dirección

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la alta dirección de la Sociedad, correspondientes todas ellas a la contraprestación laboral, es el siguiente:

	2011 (€)	2010 (€)
Administradores		
Sueldos	184.755	176.748
Planes de pensiones	5.866	3.134
Retribuciones en especie	1.182	90
Alta dirección		
Sueldos	69.912	71.486
Planes de pensiones	3.789	-
Retribuciones en especie	347	-
	265.851	251.458

Los miembros del Consejo de Administración y demás personas que integran la alta dirección de la Sociedad, así como las personas físicas o jurídicas a las que representan, no han realizado durante el ejercicio operaciones con la Sociedad o con otras sociedades de su Grupo, ajenas a su tráfico ordinario o al margen de las condiciones de mercado.

Al 31 de diciembre de 2011 y 2010 la Sociedad no tenía obligaciones contraídas en materia de pensiones ni de seguros de vida respecto a los miembros anteriores o actuales del órgano de administración, ni tiene obligaciones asumidas por cuenta de ellos a título de garantía.

A 31 de diciembre de 2011 y 2010 no existían anticipos a miembros del Consejo de Administración.

En relación con los artículos 229 y 230 de la Ley de Sociedades de Capital, los Administradores han comunicado que no tienen situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, salvo las excepciones que a continuación se indican.

Los Administradores de la Sociedad han comunicado a ésta, que no poseen al 31 de diciembre de 2011 y 2010 participaciones en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complement-

tario género de actividad al que constituye el objeto social de la Sociedad, ni realizan por cuenta propia o ajena, el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.

Los Administradores han confirmado que a 31 de diciembre de 2011 y 2010 no ejercen cargos o funciones en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad, salvo en los casos que se indican a continuación, dado el carácter público de las mismas:

D. Iñaki Arriola López, es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca y Euskotren Participaciones, SAU, siendo el presidente de los mismos.

D. Ernesto José Gasco Gonzalo, es miembro del Consejo de Administración de Metro Bilbao, S.A. habiendo sido el Presidente del mismo hasta el 7 de junio de 2011. Por otra parte, es miembro del Consejo de Administración del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca y de Euskotren Participaciones S.A.U.

D^a. Patricia Borinaga Albéniz, es miembro del Consejo de Administración del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.

D. Mikel Díez Sarasola, es miembro del Consejo de Administración del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.

D. Jesús María Benaito Villagarcía, es miembro del Consejo del Consorcio de Transportes de Bizkaia. Por otra parte, es miembro del Consejo de Administración del ente público Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca y es miembro de Metro Bilbao, S.A.

D. Francisco Javier Cruz Expósito, es miembro del Consejo del Consorcio de Transportes de Bizkaia. Por otra parte, es miembro del Consejo de Administración de Euskotren Participaciones S.A.U.

D. José Ignacio Asensio Bazterra, es miembro del Consejo de Administración de Eusko Tren Participaciones, S.A.U.

D^a Nerea Artamendi Erro, es miembro del Consejo del Consorcio de Transportes de Bizkaia. Por otra parte, es miembro del Consejo de Administración del ente público Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca.

20. Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros

La Sociedad se rige en su operativa con instrumentos financieros de acuerdo a la Ley 8/1996 de 8 de noviembre, de Finanzas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como, a las Leyes de Presupuestos anuales aprobadas por el Parlamento Vasco.

20.1 Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce por la posible pérdida causada por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de las contrapartes de la Sociedad, es decir, por la posibilidad de no recuperar los activos financieros por el importe contabilizado y en el plazo establecido.

De acuerdo con la actividad principal de la Sociedad (servicios de transporte de personas), el 95% de las ventas se realizan con cobro al contado (cifra similar en el ejercicio 2010). En el resto



de los casos, el Departamento Comercial se pone en contacto con el Departamento Financiero de cara a establecer el límite de crédito que proceda.

Asimismo, la mayor parte del saldo de “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” se mantiene con Administraciones y Organismos Públicos.

En cuanto al efectivo, se mantiene en entidades financieras de elevado nivel crediticio, con las cuales, el Gobierno Vasco tiene acordadas las condiciones de las operaciones financieras que se pudieran realizar.

Las inversiones financieras que se pretendan realizar, deberán haber sido previa y expresamente autorizadas en los Presupuestos de la Sociedad, que son aprobados con los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi por el Parlamento Vasco y en caso de modificaciones posteriores, deberán ser autorizadas por el Departamento de Hacienda y Administración Pública o por el Consejo de Gobierno de Euskadi, dependiendo del importe.

20.2 Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Sociedad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

Eusko Trenbideak es una Sociedad Pública perteneciente en su totalidad a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y de cara al normal desarrollo y continuidad de su actividad de interés público tiene una dependencia plena del mismo.

De acuerdo con ello, percibe subvenciones a la explotación 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 al transporte público y subvenciones de capital para acometer las inversiones que le son encomendadas. Las inver-

siones y compromisos existentes se encuentran soportados por la existencia de compromisos futuros que tiene la Sociedad aprobados en sus presupuestos.

En este sentido, de forma trimestral se realizan las correspondientes previsiones de tesorería que son remitidas al Departamento de Hacienda y Administración Pública, quien transfiere los fondos suficientes para hacer frente a las obligaciones de pago, siempre y cuando estén dentro de los límites establecidos en el Presupuesto anual.

En este sentido, además mensualmente, se realiza el seguimiento del cumplimiento presupuestario y se revisan las estimaciones de cierre de ejercicio, para en caso necesario y con la antelación suficiente, tramitar las posibles modificaciones presupuestarias en caso de ser necesaria la solicitud de fondos adicionales, que deberán obtener la autorización del Departamento de Transportes y Obras Públicas así como del Departamento de Hacienda y Finanzas del Gobierno Vasco.

21. Otra información

21.1 Estructura del personal

El detalle de personal empleados por la Sociedad distribuido por categorías y género es el siguiente:

	Número medio de empleados			Plantilla al cierre
	Hombres	Mujeres	Total	
Ejercicio 2011				
Dirección y técnicos	91	15	106	110
Administrativos	19	31	50	48
Laborales	602	105	707	691
	712	151	863	849
Ejercicio 2010				
Dirección y técnicos	91	15	106	104
Administrativos	24	29	53	49
Laborales	608	109	717	699
	723	153	876	852

El Consejo de Administración está formado por 13 personas, de las cuales 10 son hombres y 3, mujeres.

21.2 Honorarios de auditoría

Los honorarios abonados en el ejercicio al auditor de cuentas son los siguientes:

	2011 (€)	2010 (€)
Honorarios por la auditoría de las cuentas anuales	24.360	24.360
Otros servicios	68.160	66.050
TOTAL	92.520	90.410

21.3 Información sobre medio ambiente

La Sociedad informa sobre el reconocimiento, valoración y comunicación de toda información significativa en relación con la prevención, reducción y reparación del impacto ambiental

derivado de la actividad de transporte – circulación, mantenimiento del material móvil y actividad administrativa-, en las cuentas anuales, en aplicación de la Resolución de 25 de marzo de 2002, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.

En este sentido, la Sociedad durante el año 2011 ha incurrido en un gasto medioambiental del orden de 1.099.087 euros (478.610 euros en 2010), que comprende gastos tanto en relación a la prevención y reducción del daño sobre el medio ambiente generado por su actividad, así como, todos aquellos gastos derivados de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente por la organización.

	2011 (€)	2010 (€)
Activos de naturaleza medioambiental	1.026.590	385.871
Gasto de naturaleza medioambiental	72.497	92.739
TOTAL	1.099.087	478.610

Euskotren durante el año 2011 ha incorporado a su patrimonio diversos elementos: mobiliario para la segregación de residuos, equipos de depuración y reciclado de aguas residuales, maquinaria diversa, etc., que contribuyen a minimizar el impacto medioambiental e incrementar

la protección y mejora del medio ambiente en la organización.

Asimismo, corresponden a activos ambientales, la renovación del parque de vehículos, con un nuevo autobús (euro V y EEV) en Bizkaia y Gipuzkoa, reduciendo de este modo la emisión de ciertos contaminantes a la atmósfera y mejorando la calidad el aire.

En relación a los aspectos que engloban el gasto de naturaleza medioambiental, se han contemplado las siguientes categorías:

	2011 (€)	2010 (€)
Tratamiento de residuos	63.801	69.854
Tratamiento de vertidos	1.086	5.485
Gestión ambiental	983	12.967
Auditoría ambiental	6.627	4.433
TOTAL	72.497	92.739

Estas categorías de gasto ambiental, agrupan diversas actividades encaminadas a la protección y mejora del medio ambiente, tales como:

- Tratamiento y gestión de los residuos, tanto peligrosos como no peligrosos de la organización.
- Tratamiento de vertidos, a través de análisis para el control de los mismos en las instalaciones de mantenimiento y estudio de alternativas para depuración.
- Gestión ambiental que engloba aspectos tanto de estudios ambientales estratégicos de

la Organización para la gestión ambiental, como de asistencia en sistemas de actualización de la legislación ambiental, industrial y de prevención de riesgos laborales.

Auditoría ambiental que comprende las auditorías del mantenimiento del sistema de gestión ambiental implantado en la Sociedad según la norma UNE-EN ISO 14001:2004.

Los Administradores de la Sociedad estiman que no existen contingencias significativas relativas a la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar provisión alguna en tal sentido.

21.4 Información sobre los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales

En relación con la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, se incluye a continuación un detalle con el importe total de los pagos realizados a los proveedores en el ejercicio, distinguiendo los que han excedido los límites legales de aplazamiento, el plazo medio ponderado excedido de pagos y el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumula un aplazamiento superior al plazo legal de pago:

Pagos realizados y pendientes de pago en la fecha de cierre del balance (€)				
	2011		2010	
	Importe (€)	%	Importe (€)	%
Dentro del plazo máximo legal	20.969.809	62%	-	-
Resto	13.085.072	38%	-	-
Total pagos del ejercicio	34.054.881	100%	-	-
PMPE (días) de pagos	119		-	
Aplazamientos que a la fecha de cierre sobrepasan el plazo máximo legal	892.675		484.875	

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Informe de gestión correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011

El hito más importante de la empresa en el ejercicio 2011 ha sido, sin lugar a dudas, la recepción y puesta en servicio de las primeras unidades EMU900, de un total de 30 contratadas con CAF, que posibilitaran una completa renovación del parque móvil ferroviario y la modernización de todas las instalaciones asociadas en los corredores de mayor demanda.

Asimismo, es significativo tanto el incremento global de viajeros e ingresos directos en el conjunto de la compañía como el significativo aumento de viajeros del Tranvía de Vitoria/Gasteiz en un ejercicio marcado por la contención presupuestaria y la necesidad de reducir el gasto corriente.

VIAJEROS E INGRESOS

La Sociedad ha seguido notando la desaceleración económica iniciada en 2008, si bien en este ejercicio, al igual que en el anterior, se ha visto atenuado su efecto por el aumento del tranvía de Vitoria - Gasteiz, tanto en viajeros, 6,42%, como en ingresos, 5,06%, y el ligero incremento de ambos en el Tranvía de Bilbao y las concesiones de autobús de Bizkaia y Gipuzkoa.

Por modos de transporte, la evolución de los desplazamientos y las ventas ha sido el siguiente:

Número de Viajeros (Miles)		
	2011	2010
Ferrocarril	16.070	16.691
Carretera	5.590	5.417
Tranvía	10.424	9.827
TOTAL	32.084	31.935

Ingresos por ventas (€)

	2011	2010
Ferrocarril	13.249.607	13.465.836
Carretera	5.050.823	4.910.013
Tranvía	5.145.491	4.997.153
Otros	1.233.534	980.484
TOTAL	24.679.455	24.353.486

Respecto al transporte de viajeros, se han conseguido superar los 32 millones de viajeros totales (+ 0,47%), sufriendo el área del Ferrocarril un descenso del 3,72%, fundamentalmente en Bizkaia, continuando con la tendencia del año anterior, como consecuencia del cierre de la línea Deusto-Casco Viejo, por obras de la Línea 3 y diversos desdoblamientos en la Línea General, Euba/Iurreta/Traña - San Lorenzo (Ermua) - Eibar/Azitain - Karakate - Oikina - Lasarte/Añorga - Intxaurrenondo/Herrera y Fanderia (Oiartzun), y de la pérdida general de la movilidad de las personas, derivada de la crisis económica.

El tranvía se ha situado como el segundo área por volumen de viajeros en Euskotren superando los 10,4 millones de viajeros, lo cual supone un incremento del 6,08%.

En el tranvía de Bilbao se ha producido una subida de viajeros del 5,24% respecto al año anterior, situándonos en una media mensual de 249.904 viajeros, consolidándose la oferta establecida.

En el de Gasteiz, se ha afianzado definitivamente la segunda línea Angulema - Abetxuko, cumpliéndose de este modo los objetivos fijados, superándose los 7,4 millones de viajeros y alcanzándose una media mensual de 618.804 viajeros y un máximo histórico en el mes de diciembre de 690.566 viajeros.

En Carretera se observa una mejoría en su conjunto (+ 3,21%), si bien el incremento no es homogéneo en ambos territorios, siendo el aumento en Gipuzkoa de un 4,66% y en Bizkaia del 1,37%, aunque cambia la tendencia negativa del ejercicio 2010 (-1,83%).

En el servicio de carretera son reseñables las siguientes actuaciones:

Consolidación de las concesiones de Bizkaia adjudicadas en 2010.
.....

Consolidación de la concesión adjudicada en UTE por el Ayuntamiento de Barakaldo.
.....

Presentación de oferta al concurso de concesiones de Gipuzkoa y posterior impugnación y recurso de la declaración de desierto, con el mantenimiento del servicio en situación de prórroga tacita.
.....

MERCANCÍAS

Durante el año 2011 el tráfico de mercancías realizado, principalmente al amparo de los convenios de colaboración suscritos con FEVE, ha tenido una disminución con respecto al ejercicio anterior y de las previsiones que se habían hecho para el citado ejercicio, representando un 0,5 %, menos de toneladas transportadas que en 2010.

Tal y como se viene observando desde finales del año 2008, la regresión del tráfico de mercancías, esta ocasionada por la reducción de la demanda de productos siderúrgicos, siendo estos el principal tipo de mercancías que se transporta. Esta reducción es consecuencia de la caída de la demanda en el consumo de productos del sector del automóvil, construcción y electrodomésticos. No obstante, a partir de finales del año 2009, se comenzó a percibir un pequeño repunte de la actividad, manteniéndose el mismo a lo largo del 2010. Sin embargo, durante el 2011 se ha sufrido un pequeño retroceso en la demanda, por lo que al cierre del ejercicio las cifras han sido un 0,5 % menor a las previstas.

Aunque todos los tráficos de transferencia Eusko tren/ FEVE se conectan en Ariz, con origen Avilés y destino Irún (Lesaka) y representan 122.156,440 toneladas transportadas, se han realizado también transportes de siderúrgicos entre ACB de Sestao y el Puerto de Bermeo (16.763,669 toneladas transportadas) entre los meses de febrero y septiembre.

El total de toneladas transportadas durante el año 2011 ha sido de 138.920,109 toneladas.

La aportación del tráfico de mercancía de y hacia Bermeo ha permitido mejorar sensiblemente el resultado económico del área de mercancías con un incremento de la facturación cercano al 22%.

INVERSIONES

Las inversiones en inmovilizado realizadas por Euskotren durante este ejercicio han alcanzado la cifra de 82,33 millones de euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones de 2011 han sido las siguientes:

Dentro del capítulo de material móvil ferroviario la partida más significativa corresponde a la adquisición de 30 nuevas unidades tren para transporte de viajeros (56,27 millones de euros).
.....

Continúa la inversión plurianual consistente en la adquisición de 12 locomotoras duales Diesel / Eléctricas para transporte de mercancías (14,67 millones de euros), tal y como estaba comprometido contractualmente con anterioridad.
.....

Seguimos con el proceso de equipamiento de los nuevos talleres de ferrocarril de Lebario y de Araso (5,38 millones de euros).
.....

Se ha continuado con la renovación de la flota de autobuses de Euskotren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar (0,89 millones de euros).
.....

Se ha continuado con la dotación y renovación del parque de máquinas expendedoras en las estaciones de ferrocarril (1,36 millones de euros).

.....
También destacamos dentro del plan de inversiones del ejercicio 2011, que prosigue la construcción del nuevo centro de proceso de datos en Lutxana (0,79 millones de euros).

DETERIORO DEL VALOR DEL INMOVILIZADO

Material móvil de mercancías

En el ejercicio 2011, Euskotren ha transportado en vía métrica un total de 138.920 TN, es decir, una cifra significativamente similar a la establecida en el Plan Estratégico Euskotren XXI para el año 1999. La previsión de demanda de los próximos ejercicios, dada la situación económica general, es incierta.

Adicionalmente, en el presente ejercicio se ha suscrito contrato de alquiler de una de las locomotoras de mercancías con los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y se han continuado realizando gestiones en orden a la venta de las excedentarias, por lo que es preciso continuar deteriorando dichos activos dado que su valor recuperable es inferior al valor neto contable (Nota 9).

El deterioro dotado durante el ejercicio 2011 asciende a 1.657.725 euros, por lo que el acumulado al cierre del ejercicio es de 5.057.725 euros.

PROYECTOS SIGNIFICATIVOS

Durante el ejercicio 2011 se han continuado e iniciado una serie de proyectos estratégicos orientados alrededor de tres conceptos necesarios para la adaptación de la compañía a nuevos escenarios y compromisos: Modernización, Calidad y Eficiencia.

Entre estos, los más relevantes son:

- Conectividad de EMU 900.
- Renovación de red fija y móvil de comunicaciones.
- Puesta en operación del CPD de Lutxana.
- Virtualización de servidores tecnología VMware.
- Sistema TETRA.
- Desarrollo del puesto central de operación (CIO) de Euskotren.
- Desarrollo de las aplicaciones SIIS, MAC, SIGOF, GUIAT, DIGRAS, PAS.
- Implantación CITRIX, RSA, DHCP. NAC.
- Implantación ALTERIAN.
- Implantación BARIK en Tranvía de Bilbao.
- Desarrollo de SCPB.
- Actualización de versión SAP R3.
- Actualización de versión ROSMIMAN.
- Definición del Portal Web y OAC virtual de Euskotren.
- Redefinición de la Imagen Corporativa de la compañía.

FORMACIÓN

Se han desarrollado a lo largo de 2011 un total de 68 cursos, divididos en 354 grupos, a los que han asistido 1.334 participantes y se han impartido un total de 25.787 horas.

Hechos relevantes:

1. Este año se han formado 19 nuevos agentes de operaciones y 11 agente de tren Euskotren para el tranvía de Vitoria-Gasteiz.

2. Se ha continuado con la formación en "Prevención de Alcohol y Drogas en el ámbito laboral" al que han acudido 57 personas de la plantilla.

	2011	2010
Acciones Formativas		
Grupos	354	230
Cursos	68	113
Horas de Formación	25.787	29.286
Participantes	1.334	1.304
Horas de Formación por Participante	19,3	22,5
Horas de Formación por Plantilla Media	29,8	33,5

SELECCIÓN

Selección año 2011:

9 CONVOCATORIAS DE COBERTURA Y PROVISIÓN DE PLAZAS:

1. Agente de Operaciones (1/2011)
2. Operador/a de Puesto de Mando de Tranvías (4/2011)
3. Agente Tren (5/2011)
4. Conductor-a/Cobrador-a (6/2011)
5. Inspector/a Carretera (8/2011) (**)
6. Técnico de Mantenimiento Eléctrico- Electrónico (9/2011)
7. Técnico de Mantenimiento Mecánico- Neumático (10/2011)
8. Supervisor/a Taller Material Móvil (15/2011) (**)
9. Jefe/a Taller Material Móvil (16/2011) (**)

7 CONVOCATORIAS DE PROMOCIÓN INTERNA:

10. Conductor-a/Cobrador-a (2/2011)
11. Agente Tren tranvía (3/2011)
12. Inspector/a Carretera (7/2011) (**)
13. Supervisor/a Mantenimiento Eléctrico- Electrónico (11/2011) (**)
14. Jefe/a Taller (sección Eléctrica-Electrónica) (12/2011) (**)
15. Supervisor/a Mantenimiento Mecánico- Neumático (13/2011)
16. Jefe/a Taller (sección Mecánica-Neumática) (14/2011) (**)

(**) procesos de selección sin finalizar.

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A., Sociedad Unipersonal

Reunidos los Administradores de la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U., en fecha 30 de marzo de 2012 y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación vigente, proceden a formular las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión del

ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011, las cuales vienen constituidas por los documentos que preceden a este escrito, firmados, a efectos de identificación, por el Presidente y por el Secretario del Consejo de Administración.

FIRMANTES

D. Ignacio Mª Arriola López
Presidente

D. Francisco Javier Cruz Expósito
Consejero Delegado

D. Ernesto José Gasco Gonzalo
Vocal

Dña. Paloma Usatorre Mingo
Vocal

Dña. Patricia Borinaga Albéniz
Vocal

D. José Ignacio Asensio Bazterra
Vocal

D. Mikel Díez Sarasola
Vocal

Dña. Nerea Artamendi Erro
Vocal

D. Joseba Mikel Andrés Uriarte
Vocal

D. Francisco Javier Vigiola Martín
Vocal

D. Jesús María Benaito Villagarcía
Vocal

D. José María Negro Agromayor
Vocal

D. Ignacio María Alday Ruiz
Vocal

euskotren 

Euskotren.es

EUSKO JAURLARITZA

ETXEBIZITZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES