

memoria



euskal trenbide sarea



EUSKO JAURLARITZA

GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA



DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL

Índice

3

1. Carta de la Presidenta

4

2. Carta del Director General

5

3. Consejo de Administración

7

4. Evolución de las Actividades en el Ejercicio 2013

- 4.1. Nueva red ferroviaria
- 4.2. Ampliación y mejora de la red propia
- 4.3. Metro de Donostialdea
- 4.4. Metro de Bilbao.
- 4.5. Programa Tranviario.
- 4.6. Dirección de Instalaciones
- 4.7. Operaciones e I+D+i
- 4.8. Secretaría general
- 4.9. Responsabilidad Social Corporativa
- 4.10. Calidad y Medio Ambiente

62

5. Liquidación de Cuentas Anuales

- Balance de Situación
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias
- Estado de Cambios en el Patrimonio Neto
- Estado de Flujos de Efectivo
- Memoria
- Informe de Gestión

1

Carta de la Presidenta

Conseguir que Euskadi disponga de un sistema de transporte y una movilidad sostenibles y eficaces constituye un objetivo básico y prioritario del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

Nuestra sociedad, como ocurre en todos los países desarrollados, demanda soluciones de movilidad modernas que contribuyan a la doble función de mejorar la calidad de vida de las personas y estimular los niveles de competitividad de la economía. Por ello, la Administración vasca mantiene firme su empeño en desarrollar un sistema de transporte ferroviario con visión de futuro, que garantice la optimización de las conexiones interiores y exteriores de este país. El tren es la solución; es el verdadero estímulo para impulsar la competitividad económica de Euskadi y, al mismo tiempo, atender las demandas de movilidad crecientes y la necesaria cohesión del país.

Seguimos instalados en una crisis aguda que exige profundizar en una gestión rigurosa y en el control de la asignación de recursos. En ese contexto, la planificación de las inversiones soportada en principios de equilibrio, eficiencia y sostenibilidad, se convierte en una labor inexcusable.

La construcción de la Nueva Red Ferroviaria absorbe buena parte de nuestros presupuestos por su condición de infraestructura prioritaria y estratégica. Lo es para este Gobierno y para los que le han precedido; y también para la UE, que ha confirmado de manera reiterada su carácter determinante para el desarrollo del corredor atlántico europeo. La realización de la «Y vasca», como se conoce a este proyecto desde sus orígenes, continúa siendo uno de los ejes sobre los que gravita nuestro esfuerzo inversor. En 2014, el 54% del

presupuesto que gestiona el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco tendrá ese fin. Pero ese esfuerzo que hacemos para salir del aislamiento ferroviario e insertarnos en el eje atlántico europeo precisa también del cumplimiento de los compromisos por parte de la Administración española, a la que demandamos de manera reiterada avanzar en la construcción de los tramos que son de su competencia.

Junto al desarrollo de la infraestructura de alta velocidad, que nos unirá próximamente con París y con Madrid, el Gobierno Vasco, a través del ente público ETS, prosigue su labor de construcción y mejora de la red ferroviaria propia. En Donostialdea, y en general en el tramo guipuzcoano de la línea Bilbao-Donostia, han sido significativos los avances registrados en los desdoblamientos de trazados y en la construcción de nuevas estaciones. En el ferrocarril metropolitano de Bilbao, el esfuerzo compartido con la Diputación Foral de Bizkaia se ha traducido en un convenio de colaboración que garantiza la financiación necesaria para que la Línea 3 (San Antonio de Etxebarri/Matiko) entre en servicio en 2016. Este hecho permitirá una optimización de la oferta de transporte público en Durangaldea, Urdaibai y Txorierri mediante la mejora de las comunicaciones con el Bilbao Metropolitano. El último tramo de la Línea 2 también se encuentra en su fase final, prácticamente dispuesto para dar servicio a las personas que residen en Kabiezes-Santurtzi.

Este es el panorama principal que presenta nuestra acción de gobierno en materia de infraestructuras ferroviarias, que son base fundamental de la mejora de la calidad de vida de las personas que viven en este país y de las generaciones futuras.



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

2

Carta del Director General



Rafael Sarria Ansoleaga
Director General

El éxito de ETS radica en las personas que forman parte de su plantilla. Siempre ha sido así, pero en 2013 ha sido más evidente que nunca, porque se ha superado un año difícil en el que ha habido que tomar decisiones plenamente justificadas pero complicadas tanto hacia el exterior como internamente.

Con un presupuesto inversor reducido en un 56 por ciento con respecto a 2012, el panorama, por decirlo de forma atemperada, no era excesivamente esperanzador. Además, soy consciente de que el riguroso control de gasto llevado a cabo en materia de personal, como una de las medidas prioritarias para garantizar la continuidad plena de ETS, ha podido generar situaciones incómodas.

Por ello, quiero que estas primeras líneas sean para reconocer y agradecer el esfuerzo colectivo y personal que cada una de las 256 personas que forman parte de esta comunidad que es ETS han mostrado con el Ente.

Las adversas condiciones en las que hemos tenido que trabajar en este año nos hacen más fuertes para afrontar el futuro. El diseño, la construcción o la mejora de las infraestructuras ferroviarias y su gestión forman parte de nuestro ADN. La experiencia y conocimiento acumulado, la capacidad de trabajar en equipo, de interrelacionarnos entre nosotras y nosotros y con otras organizaciones nos sitúan como un Ente de referencia. Pero no nos conformamos.

Aspiramos a conocernos mejor, a mejorar día a día en el trabajo, a conciliar de manera efectiva nuestras obligaciones profesionales con la vida familiar. Todo ello, sin olvidar que el gran objetivo que perseguimos es la mejora de la calidad de vida de las personas que viven o trabajan en Euskadi mediante la implantación y desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. «Pertsona helburu – Compromiso con las personas», es el lema que define al Gobierno que preside el Lehendakari Iñigo Urkullu. Un lema que ETS ya ha hecho suyo.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



Consejo de Administración a 31 de Diciembre de 2013

Presidenta

D^a Ana Isabel Oregi Bastarrica

Secretaria

D^a Ainhoa Elola Aranburu

D. Antonio Aiz Salazar

D^a María Almudena Ruiz de Angulo del Campo

D. Manuel Leza Olaizola

D^a Miren Izaskun Iriarte Irureta

D. Pedro María Hernando Arranz

D^a María Elena Lete García

D^a Amaia Barredo Martín

D. Ernesto García Vadillo

4

EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2013

4.1. NUEVA RED FERROVIARIA

La Nueva Red Ferroviaria Vasca es uno de los 14 proyectos de infraestructura de transporte definidos como prioritarios por la Unión Europea en la cumbre de Essen (Alemania), celebrada en diciembre de 1994. Su construcción, además de contribuir a la descongestión del tráfico por carretera, la reducción de consumos de combustible y el ahorro de energía, reducirá sustancialmente el tiempo de viaje entre las capitales vascas y romperá el aislamiento ferroviario con el continente.

Con una alta densidad poblacional e intensas comunicaciones terrestres, Euskadi necesita ofrecer una alternativa eficaz al flujo de mercancías y personas por su red de carreteras, que presenta una elevada saturación en las

principales rutas de conexión entre las capitales y con Europa. La «Y vasca» es la respuesta al tráfico por carretera para las medias y largas distancias.

Su trazado discurre a lo largo de 172 kilómetros, a través de 80 túneles (60,6% de la longitud total), 71 viaductos (9,9%) y a cielo abierto (29,5%). Tendrá más tramos soterrados que el propio Metro de Bilbao. El proyecto incorpora actuaciones de recuperación paisajística que superan las exigencias que contempla la legislación vigente.

En 2013, el Gobierno Vasco ejecutó la práctica totalidad del presupuesto asignado a las obras del tramo guipuzcoano de la Nueva Red Ferroviaria en proceso de construcción. Así, asignó 338 millones de euros de los 350 millones previstos, logrando un grado de ejecución que supera el 96%.



Al cierre del año, cinco de los 17 tramos en los que se estructura el ramal guipuzcoano de la nueva red, de cuya construcción se encarga el Gobierno Vasco, estaban ya finalizados. Se trata de los tramos Ordizia-Itsasondo, Beasain Este, Ezkio Itsaso-Beasain, Beasain Oeste y Legorreta. De acuerdo con las previsiones expuestas por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, a lo largo del año 2014 concluirán los trabajos de construcción de otros seis tramos más (Bergara-Antzuola, Tolosa-Hernalde, Bergara-Bergara, Ezkio Itsaso, Andoain-Urnieta y Tolosa). Los seis tramos restantes del ramal guipuzcoano estarán finalizados en los últimos meses de 2015 o comienzos de 2016.

El progreso de las obras en curso se visualizaba en los nuevos cales de túneles que se materializaban en los meses de marzo, abril y junio. El primero de ellos, en el tramo norte del túnel de Hernani. Para su excavación, se accedió a un punto intermedio del túnel y se inició su perforación hacia las bocas extremas, a diferencia de lo que es habitual. De esta manera, se evitaron las molestias de acometer los trabajos desde las bocas, próximas a la carreteras GI-131 (Autovía del Urumea) y GI-3410 (carretera a Goizueta). El segundo cale, tuvo lugar en el túnel de Andoain, que fue horadado mediante excavación mecánica y voladura.

Finalmente, el tercero de los cales que marcaron un nuevo hito en la construcción del tramo guipuzcoano de la «Y vasca» fue el correspondiente al túnel de Urnieta, cuya excavación se realizó desde sus dos galerías de emergencia para minimizar las afecciones al importante tráfico de camiones que discurren por las carreteras vecinales.

El 13 de marzo, en el marco de la Cumbre Euskadi-Aquitania, responsables del Gobierno Vasco y del Consejo Regional del país vecino, visitaron las obras del trazado de la «Y» ferroviaria en Beasain. Las delegaciones, encabezadas por la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, Ana Oregi, y los Vicepresidentes del Consejo Regional de Aquitania responsables de Infraestructuras y Transportes y de Cooperación Transfronteriza, Bernard Uthurry y Francois Maïtia, respectivamente, recorrieron los túneles y viaductos, ya finalizados, de Loinaz, Itola, Arriaran y Zabalondo, acompañados por técnicos de ETS, que expusieron las características de



las obras realizadas y las tareas de recuperación medioambiental allí emprendidas.

En el contexto de esta visita, la Consejera Ana Oregi urgió al Gobierno de España a que acometiese las obras pendientes en la conexión entre Euskadi y Aquitania a través de la alta velocidad ferroviaria, lo que contribuirá al desarrollo del sudoeste europeo y de todo el Arco Atlántico. Asimismo, ofreció a la Administración central la posibilidad de que encomiende al Gobierno Vasco la realización de las obras comprometidas por Madrid para que los trabajos sigan el calendario previsto.

El 10 de octubre, una delegación de altos responsables de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T EA), encabezada por Carlo Secchi, coordinador del Proyecto Prioritario «Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa», visitaba las obras de construcción de la Y vasca con el fin de verificar su avance.



Tras la visita, la delegación mostraba su satisfacción por el desarrollo y estado de los trabajos.

El 12 de diciembre, una delegación del Gobierno Vasco, integrada por responsables de los Departamentos de Medio Ambiente y Política Territorial y de Hacienda, expuso la necesidad de que el Ministerio de Fomento planifique y ejecute a la mayor brevedad el nudo ferroviario Bergara-Elorrio, eje de la «Y vasca», ya que se trata de un elemento prioritario en el desarrollo de la línea atlántica europea Paris/Dax/Irun/Vitoria/Madrid. La demanda se realizó ante la Comisión Institucional de Seguimiento y Coordinación del Convenio para la construcción de la «Y» ferroviaria vasca, de la que también forma parte la Administración central.

Otro de los asuntos que se abordaron en la Comisión de Seguimiento afecta a la nueva estación de Ezkio Itsaso, para lo que el Gobierno Vasco entregó una propuesta de Convenio, a suscribir entre ambas administraciones, de manera que el Ejecutivo de Euskadi desarrollaría el proyecto constructivo y las obras de construcción de esta escala ferroviaria.

El Ministerio de Fomento, por su parte, expuso que su intención de que toda la red se construya en Alta Velocidad, tal y como se estableció por la Comisión Europea. Este encuentro contribuyó a desbloquear una situación de atonía que se mantenía desde 2006. Tanto la Comisión Institucional de Seguimiento y Coordinación del Convenio como la comisión interinstitucional que determinará los accesos ferroviarios a Bilbao retomaban así sus actividades y se recuperaba una fórmula de colaboración entre las administraciones.

El interés que despierta la evolución de los trabajos de construcción de esta infraestructura generó durante 2013 una serie de visitas técnicas a las obras. Así, el 4 de octubre se registró la visita al sector central de la «Y vasca» en Gipuzkoa de representantes del sector de la logística y el transporte de Aquitania, agrupados en Certa (Célula Económica Regional del Transporte de Aquitania), quienes elogiaron la buena marcha de los trabajos.

Certa agrupa a 23 organizaciones públicas y privadas de relevancia económica y social, como son los Puertos de Burdeos y Baiona, el operador SNCF, el gestor ferroviario Réseau Ferré de France, la Unión Marítima y Portuaria de Burdeos, Unotra, Novatrans, Ceser Aquitaine y el Aeropuerto de Burdeos, entre otros.

El 12 de noviembre, representantes del transporte y de las infraestructuras ferroviarias de Estados Unidos, que participaron en el foro «Usaweek Europe 2013» —considerado como la primera gran conferencia empresarial EEUU-Europa— giraron una visita a las obras de la Nueva Red Ferroviaria Vasca en Bergara. El objetivo, trasladar a sus territorios la experiencia de Euskadi en alta velocidad y transporte de cercanías (también visitaron el metropolitano de Bilbao), tanto a nivel de diseño y ejecución de proyectos como de explotación.

La Directora de Infraestructuras del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco y directivos de ETS acompañaron a

la comitiva, integrada por el Secretario de Estado de Transportes de Virginia, Sean Connaughton; el Director del Corredor Noroeste de Ferrocarril de AMTRAK, Robert LaCroix; el secretario de Transportes del estado de California, Brian Kelly, y Art Leahy, de la Autoridad del Metro de Los Ángeles, entre otros.

En la visita se expusieron la génesis de la «Y vasca», el diseño de los proyectos, las mejoras introducidas en materia de medio ambiente e integración paisajística y las técnicas constructivas utilizadas.

También las visitas a las instalaciones y obras que ejecuta ETS se extendieron a otros colectivos. El 30 de abril, una veintena de alumnos del último curso de la Escuela de Ingenieros Industriales de Donostia-San Sebastián se desplazaron a las obras de la «Y vasca» en el entorno de Bergara. Tras recibir una explicación teórica de este proyecto estratégico para Euskadi, los estudiantes tuvieron la oportunidad de comprobar in situ la evolución en distintos tajos del tramo Bergara-Bergara.





Por su parte, alumnos de Geología (Facultad de Ciencia y Tecnología de la Universidad del País Vasco) tuvieron la oportunidad de conocer directamente el desarrollo de los trabajos de la «Y Vasca». En este caso, en el tramo Hernialde- Zizurkil.

En el último trimestre año, el director de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), Iñaki Barrón, se desplazó al Puesto de Mando de Atxuri-Bilbao y transmitió su apuesta por la pronta llegada de la Alta Velocidad a Euskadi.





4.2. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED PROPIA

4.2.1. Túnel de Artxanda y accesos ferroviarios al aeropuerto de Loiu

La ejecución de la obra civil del nuevo túnel de Artxanda, que concluyó en 2013, ha supuesto un paso fundamental en el desarrollo de esta infraestructura, clave en la conexión con el Aeropuerto de Loiu y que dará continuidad a la Línea 3 de Metro hacia la comarca del Txorierrri. Su entrada en servicio permitirá viajar en menos de 9 minutos entre la estación del Casco Viejo —confluencia de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro— y la terminal de Loiu.

En el futuro, los trenes entrarán en el túnel bajo el viaducto de la calle Maurice Ravel, en Bilbao. Tras atravesar el Monte Artxanda y cruzar bajo

el corredor del Txorierrri, el trazado ferroviario discurrirá a cielo abierto hasta entroncar en La Ola-Sondika con la línea actual que opera Eusko Trenbideak.

El nuevo túnel de Artxanda tiene una longitud de 1.875 metros y vía doble. Dispone de dos galerías de evacuación: la primera conecta con el exterior; la segunda enlaza con el actual túnel de la línea Casco Viejo- Lezama, que servirá como galería de emergencia.

La obra civil del túnel ha dispuesto de un presupuesto que supera los 20 millones de euros, a los que habrá que sumar los costes de la superestructura y las comunicaciones, entre otros conceptos. Su financiación ha sido acometida íntegramente por el Gobierno Vasco.

Las siguientes fases de este proyecto se encuentran en periodo de redacción del estudio informativo, en las que trabaja ETS.

La segunda fase comprende el tramo entre La Ola y Sondika. Incluye la construcción de una variante en vía doble, una estación de nueva planta en La Ola y la completa remodelación de la de Sondika. La tercera y última fase del proyecto contempla la construcción de un ramal que discurrirá desde la estación de Sondika hasta la terminal aeroportuaria de Loiu, donde se edificará una estación.





4.2.2. Proyecto Durango

La denominada Operación Durango, una de las principales actuaciones emprendidas por el Gobierno Vasco en la red ferroviaria propia, continuó en 2013 con el desarrollo de su última fase, una vez que la variante soterrada del nuevo trazado entrara en servicio tras casi siete años de obras. Este proyecto, mediante el que se impulsa un transporte sostenible y un servicio público de calidad, contempla el desdoblamiento de la línea férrea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y el barrio de Lebario, en Abadiño (14,3 km de longitud); el soterramiento del trazado en el tramo Iurreta-Abadiño; la supresión de 27 pasos a nivel; la construcción de tres nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña; y la edificación de nuevas cocheras y talleres de mantenimiento de trenes.

Visita del Lehendakari

En este contexto, el 18 de enero el Lehendakari Iñigo Urkullu visitó las obras de recuperación de los suelos ocupados por las infraestructuras ferroviarias en el centro de Durango, un espacio cercano a los 60.000



metros cuadrados que se dedicarán al uso y disfrute de la ciudadanía. Junto con el Lehendakari, asistieron la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, Ana Oregi, el Diputado General de Bizkaia, Jose Luis Bilbao, el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, la alcaldesa de Durango, Aitziber Irigoras, y el alcalde de Iurreta, Iñaki Totorikaguena, entre otros responsables públicos.

Apertura de tres pasos

El avance que se registraba en el desarrollo del proyecto se constataba en el mes de mayo con el inicio de los trabajos que acometió ETS para pro-



ceder a la apertura de tres pasos transversales en la antigua traza ferroviaria que discurre por Durango, con la finalidad de facilitar la movilidad de las personas que residen a ambos lados de la vía.

La actuación supuso la materialización del acuerdo alcanzado entre Gobierno Vasco y Ayuntamiento de Durango para lograr la permeabilidad entre la zona de Landako y el centro de la villa, mientras se regulariza la situación administrativa de los terrenos ahora sin uso ferroviario regular. El primero de los tres pasos abiertos se localiza en el límite con el municipio de Abadiño, que comunica Faustebekoa auzunea y Faustebide kalea. Los dos pasos restantes posibilitarán el tránsito entre Ibaizabal auzunea y Matxinestarta kalea/Astarloa y entre el pabellón multiusos de Landako y la calle Uribarri. Una vez que finalice la supresión de los elementos procedentes de la infraestructura ferroviaria, el Ayuntamiento de Durango procederá a la urbanización de la zona.

Urbanización de la zona ocupada por los antiguos talleres

En el mes de julio, ETS adjudicaba el contrato para la redacción del proyecto de demolición de los antiguos talleres y cocheras de Durango y la urbanización del suelo liberado, en el que se construirá un parque arbolado dotado de jardines, bidegorri, juegos infantiles, auditorio al aire libre y canchas para la práctica de deportes. En su oferta, la empresa ganadora del concurso plantea estructurar el parque con dos ejes peatonales y bidegorri, siguiendo la traza del ferrocarril, y un eje transversal secundario que permita la conexión de los barrios situados al norte y al sur.

La proximidad entre la zona de obras y distintos edificios, incluida la nueva estación, obligará al empleo de maquinaria especial y a la instalación de elementos singulares de protección.

4.2.3. Eje central

Desdoblamiento Amaña-Ardantza

Las obras del desdoblamiento y cubrición del tramo ferroviario Amaña-Ardantza de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián, que se iniciaron en el tercer trimestre de 2012, han proseguido a ritmo intenso durante el año 2013.

En esencia, las actuaciones en este tramo del eje central de la red ferroviaria propia contemplan un desdoblamiento de vía de 0,65 km, la construcción de la nueva estación soterrada de Amaña (que sustituirá al antiguo apeadero) y la cubrición total de la zona afectada por las obras, que darán lugar a nuevos viales y espacios públicos. La culminación de estos trabajos posibilitará crear una gran superficie elevada, de 8.500 m², aproximadamente, que supondrá la transformación de la fisonomía de la zona y una mejora de la permeabilidad entre el barrio de Amaña y el resto de Eibar.

Al finalizar el año se había completado una cuarta parte de los trabajos, entre los que figuran varias de las labores más complejas de la obra. La cimentación de la mayor parte de la nueva estructura ya ha finalizado; también gran parte de los muros y algunas de las demoliciones más complicadas, como las que afectan a las estructuras existentes, que han requerido el empleo de grúas de gran tonelaje y sierras específicas para el corte de hormigón y acero. Con el fin de garantizar el mantenimiento del tráfico ferroviario en todo momento, la mayor parte de los trabajos se ha desarrollado en horario nocturno.

Las características orográficas de Eibar, en cuyo núcleo urbano se desarrolla la actuación, han obligado a estructurar la obra en siete fases distintas, en un esfuerzo por hacer compatibles los trabajos de construcción con la vida ordinaria del vecindario y con el propio tráfico ferroviario. El objetivo último de este procedimiento ha sido minimizar las inevitables afecciones.



La obra civil, que cuenta con un presupuesto que supera los 12,6 millones de euros (IVA no incluido), estará concluida en la primavera de 2015. Al cierre del año 2013 estaban pendientes de realizar las licitaciones de los contratos de instalaciones, energía, señalización y comunicaciones, entre otros.

Desdoblamiento Ardantza-Eibar

El desarrollo de las próximas actuaciones en el eje central de la red ferroviaria propia contempla también el desdoblamiento del tramo Ardantza-Eibar, cuyo proyecto, al concluir el año 2013, se encontraba a fase de estudio de alternativas. Serán un total de 750 metros de vía doble comprendidos entre ambas estaciones.

Cubrición del tramo Eibar-Azitain

Asimismo, la cubrición del tramo Eibar-Azitain se encontraba en fase de estudio del proyecto constructivo. El estudio es fruto de un convenio suscrito entre ETS y el Ayuntamiento de Eibar.

La actuación incluye el diseño y definiciones de la estructura de la cubrición desde la estación de Eibar hasta el punto kilométrico 49,993, del propio proceso constructivo —de manera que se minimice la afección ferroviaria— y de la revisión y comprobación de las estructuras existentes. De igual forma, el estudio diseñará y definirá los proyectos de electrificación; la señalización, comunicaciones y superestructura de las fases provisionales; la reposición de los servicios afectados; la Integración paisajística y ambiental y la urbanización del entorno.



Nueva pasarela de Toletxegain

La construcción de una nueva pasarela peatonal sobre la línea férrea en Toletxegain-Elgoibar, que entró en servicio el 19 de junio, ha mejorado de forma sustancial las posibilidades de comunicación de las personas que residen en ese entorno. La estructura de la pasarela está fabricada en acero corten; tiene una luz de 12 metros y una anchura libre de 2,30 metros. Dispone de dos ascensores, con cerramiento de vidrio, con capacidad para ocho personas cada uno. Su construcción ha permitido superar un importante desnivel entre las calles que discurren paralelas a ambos lados de la vía, mejorar el tránsito al apeadero contiguo y, al mismo tiempo, resolver los inconvenientes para la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.

Las características de esta nueva infraestructura hacen posible el futuro desdoblamiento de la vía férrea y la implantación de un apeadero en vía doble. Para ello, se ha remodelado el vial, se han desviado servicios afectados por estas obras y se ha creado un pequeño tramo de acera contigua a la vía.

Su construcción es fruto de la colaboración institucional, que se tradujo en la firma de un convenio que daba solución a las necesidades del municipio y al desarrollo futuro de las obras de desdoblamiento. El coste de las obras de construcción de la pasarela se aproxima a los 750.000 euros, que han sido sufragados al 50% por el Ayuntamiento de Elgoibar y el Gobierno Vasco, a través de ETS.

La Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi, el alcalde de Elgoibar, Alfredo Etxeberria, y la directora de Infraestructuras del Gobierno Vasco, Almudena Ruiz de Angulo, participaron en el acto de puesta en servicio de la pasarela. Ana Oregi destacó en su intervención que «la eliminación de las barreras urbanísticas, la interconectividad y la accesibilidad a los medios de transporte público son elementos fundamentales en el diseño de una ciudad moderna y bien planificada. Con esta iniciativa de Toletxegain —dijo— Elgoibar da un gran paso en la mejora de su movilidad».

4.2.4. Variante de Altzola

A mediados del mes de noviembre, ETS inició el proceso de licitación de la redacción del Proyecto Constructivo de la Variante de Altzola (Elgoibar), cuyo plazo de ejecución es de diez meses y su presupuesto base asciende a 210.000 euros.

La 'corta de Altzola', incluida en el plan de actuaciones para la mejora del transporte ferroviario en la comarca del Bajo Deba, se llevará a cabo mediante la construcción de un nuevo túnel en vía doble. Esta solución permitirá reducir el recorrido en cerca de 500 metros, además de facilitar el cruzamiento de unidades de viajeros y mercancías, suprimir tres pasos a nivel (rurales), sustituir el actual apeadero por uno nuevo en Torrekua y aumentar la circulación de viajeros y mercancías hasta Mendaro.

4.2.5. Soterramiento de vías en Zarautz

También en el año 2013 se continuó con los trabajos de redacción del Estudio Informativo para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Zarautz. Esta iniciativa supondrá el cubrimiento de 4.650 metros de vía y el desdoblamiento de la línea. El proyecto incluye la construcción de una nueva estación soterrada en el centro urbano del municipio y del nuevo apeadero en San Pelaio.

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



4.3. METRO DE DONOSTIALDEA

El desarrollo de la construcción del Metro de Donostialdea, actuación que promueve el Gobierno Vasco, supondrá la conversión de la línea férrea del Topo, el actual trazado ferroviario del corredor Lasarte-Hendaia, en un modo de transporte de carácter metropolitano, vertebrador y dinamizador del territorio. Facilitará una movilidad sostenible, rápida y eficaz, a las personas que residen en la Comarca de Donostialdea, que concentra del orden del 65% de la población de Gipuzkoa.



Tramos en ejecución

4.3.1. Loiola-Intxaurreondo-Herrera

En este contexto, en el mes de mayo se llevaron a cabo las labores de demolición del puente sobre el río Urumea, una obra integrada en el proyecto de construcción de la variante ferroviaria Loiola-Intxaurreondo-Herrera, en servicio desde octubre de 2012. Esta actuación incluye, además, la construcción de sendas estaciones en Intxaurreondo y Herrera y la realización de un nuevo trazado subterráneo de 2,8 kilómetros de longitud.

Previamente a las labores de demolición, ETS puso en servicio un desvío ferroviario que se mantendrá hasta que se concluyan los trabajos. El nuevo trazado discurre paralelo al anterior, por el puente reforzado de aguas del Añarbe.

El viejo puente de Loiola contaba con dos pilas de apoyo, mientras que el nuevo se asentará sobre sendos estribos, sin apoyos en el cauce del río. Una vez finalizada su construcción, también se derruirá el puente de aguas del Añarbe. De esta manera, además de mejorar el tráfico ferroviario, se ganará en seguridad y se reducirá notablemente el riesgo de inundaciones ante eventuales avenidas, objetivos que persigue este conjunto de actuaciones que se contemplan en el convenio suscrito entre ETS y la Agencia Vasca del Agua-URA.

Al cierre del ejercicio, los trabajos se centran en la construcción en taller de la estructura metálica sobre la que se asentará el tablero por el que discurrirá el nuevo trazado.

4.3.2. Herrera-Altza

Las obras que se llevan a cabo en la zona de Herrera-Altza representan un paso más en el desarrollo de las actuaciones que realiza el Gobierno Vasco desde hace años en los tramos Loiola-Herrera, Fandería-Oiartzun

y Lasarte-Añorga-Errekalde. Estos trabajos tendrán su continuidad en sentido Irún.

El tramo Herrera-Altza, que se construye bajo la superficie, tiene una longitud de 1.040 metros. Fue adjudicado en la primavera de 2012 a la UTE constituida por las empresas Sacyr, Febide, Cavosa, Mariezcurrena y Zubieder, que disponen de un presupuesto para obra civil 34,5 millones de euros. Su puesta en servicio está prevista para el segundo semestre de 2016.

La variante ferroviaria se inicia con una prolongación recta desde la actual estación de Herrera. Discurre bajo la antigua N-1 y las vías de Adif y termina bajo el Paseo Félix Irujo, donde se ubicará la nueva estación de Altza, a 28 metros de profundidad. Dispondrá de dos vestíbulos y dos cañones de acceso que desembocarán en el paseo de Larratxo y en la calle Santa Bárbara. La estación contará con andenes laterales, cada uno dotado de dos escaleras que darán acceso a sendas mezzaninas que acogerán los vestíbulos de la terminal. A los andenes también se accederá a través de dos ascensores que conectarán con el exterior por medio de otro elevador. De esta forma, 14.300 personas residentes en Altza tendrán una nueva estación a 10 minutos o menos de sus domicilios.

Al 31 de diciembre, se había realizado el 100% de las labores de excavación y sostenimiento de la galería de ataque (45 metros); el 70% de la excavación y sostenimiento del túnel de línea (513 metros); la totalidad de la excavación y del sostenimiento del avance de la caverna de la estación y el 60 % de la excavación y sostenimiento de la destroza. También se encontraba a punto de finalizar la excavación y sostenimiento del cañón de Santa Bárbara y se había ejecutado el 90% de la excavación y sostenimiento del cañón de Larratxo.

El 22 de marzo, en el transcurso de una visita a las obras, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi, acompañada de responsables de su Departamento, técnicos de ETS y medios de comunicación, desatacaba el avance experimentado en la construcción del Metro de Donostialdea. «La nueva infraestructura del Topo —dijo— atenderá a la demanda de movilidad que surge en las comarcas de Irún-



Bidasoaldea, Errenteria y Pasaia en su comunicación con la capital». «Los barrios de Altza y Herrera, junto a Trintxerpe precisaban, de la misma forma, mejores accesos y servicios», añadió.

Tramos en estudio

4.3.3. El Metro en Donostia-San Sebastián

En 2013, cargos directivos y técnicos de ETS participaron, junto a responsables del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, en las reuniones del convenio interinstitucional para el seguimiento y coordinación de los estudios y proyectos del metro de

Donostialdea, en el que también interviene el Ayuntamiento de la capital guipuzcoana.

En este periodo, se trabajó en la definición de un nuevo trazado de pasante subterránea por el centro de San Sebastián con el doble objetivo de acabar con el *fondo de saco* que supone a día de hoy la estación de Amara y dar servicio a la zona de Bentaberri y universidades.

Además, Gobierno Vasco y Ayuntamiento avanzaron en el proceso para impulsar las soluciones ferroviarias y de urbanización del barrio de Loiola. De hecho, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial remitió en verano al consistorio el denominado «Estudio informativo del proyecto de Viaducto, Nueva Estación, Bulevarización y Urbanización de Loiola», para su sometimiento a información pública.



La nueva estación de Loiola se construirá en el borde de un nuevo viaducto, lo que permitirá hacer permeable el barrio y generar un espacio de uso público de 12.000 metros cuadrados.

4.3.4. Altza-Pasaia-Galtzaraborda

Durante este año, se desarrollaron los trabajos de redacción del Proyecto Constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda. El tramo, que cuenta con una longitud aproximada de 2 kilómetros, da continuidad al desdoblamiento Herrera-Altza y se inicia una vez superada la estación que dará servicio a este populoso barrio de la capital donostiarra.

A un kilómetro de Altza y tras atravesar bajo tierra por la zona de Auditx-Akular, el trazado alcanzará la nueva estación de Pasaia, que se ubicará en su mayor parte bajo la plaza Gure Zumardia. Su configuración interna está formada por andenes laterales, cuyas escaleras desembocarán en un único vestíbulo desde el que se accederá a la calle. Para dar acceso a las personas de movilidad reducida se dispondrá de un ascensor desde la plaza.

La actual estación desaparecerá, se liberará el espacio que ocupa y se eliminará también la barrera arquitectónica que supone el paso del actual «Topo». Al final del tramo, y tras cruzar la ría de Molinao, se encuentra la estación de Galtzaraborda, en el término municipal de Errenteria, que se cubrirá para regenerar la zona colindante.



4.4. METRO DE BILBAO

4.4.1. Línea 1: Parking de Ibarbengoa

El 23 de agosto, el Boletín Oficial del País Vasco publicó la resolución mediante la que se sometía a información pública el proyecto para construir el aparcamiento de vehículos de la futura estación de Ibarbengoa, así como sus accesos. La construcción de esta infraestructura, con capacidad para el estacionamiento de 304 vehículos y que incluye la urbanización del entorno, posibilitará abrir al público la nueva estación de Ibarbengoa, edificada para eliminar el paso a nivel de Maidagan.

Las plazas de aparcamiento estarán distribuidas en dos plantas subterráneas y una de superficie, con accesos viario y peatonal desde la calle Ormaza hasta la estación.

4.4.2. Línea 2: tramo Santurtzi-Kabiezes

A finales de 2013 dieron comienzo los trabajos de instalación de los ascensores, escaleras mecánicas y equipamientos eléctricos y electromecánicos del tramo Santurtzi-Kabiezes de la Línea 2 del ferrocarril metropolitano de Bilbao. Se abordaba, de esta manera, la última fase de la ampliación de esta infraestructura, previa a su entrada en servicio prevista para el segundo trimestre de 2014. Con la puesta en marcha de este tramo y gracias al servicio que ya ofrecen la estación limítrofe de Peñota, en Portugalete, la estación de Santurtzi y la lanzadera de Mamariga, el 95 por ciento de las personas que residen en este municipio contará con accesos al metro a 10 minutos, o menos, de sus domicilios.

La instalación de los ascensores de este tramo final de la Línea 2 se llevó a cabo en el cañón de entrada a la estación de Kabiezes, situado en la avenida Antonio Alzaga. Los trabajos posibilitarán la puesta en servicio de un ascensor entre la vía pública y la mezzanina y de dos elevadores más que unirán la mezzanina y los andenes.



Las obras de instalación de las cuatro escaleras mecánicas que darán servicio a la estación se acometió en los dos cañones de entrada, en la avenida Antonio Alzaga y en la calle Lauaxeta. Dos de las escaleras cubrirán 9,50 metros de desnivel; las dos restantes, 12,68 metros.

Asimismo, durante los dos últimos meses del año se llevó a cabo gran parte del montaje de los equipos eléctricos del túnel (alumbrado y tomas de fuerza) y los pedidos para el suministro del resto de material.

4.4.3. Línea 3: Etxebarri-Matiko

El 27 de diciembre, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia suscribían el convenio para la financiación de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao (San Antonio de Etxebarri-Matiko), un hito fundamental para la culminación de esta infraestructura y su entrada en servicio en 2016. El acto protocolario de la firma fue presidido por el Diputado General de Bizkaia, José Luis Bilbao, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi, y el Consejero de Hacienda, Ricardo Gatzagaetxebarria, que estuvieron acompañados por el Alcalde de Bilbao, Iñaki Azkuna, el de Etxebarri, Loren Oliva, la Diputada foral Itziar Garamendi y el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz.

Este nuevo acuerdo para el periodo 2013-2016 cifra en 279 millones de euros el coste final de la construcción de la Línea 3, sufragado a partes iguales por el Gobierno Vasco, a través del ente público ETS, y la Diputación Foral de Bizkaia.

Tras la firma del nuevo convenio, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco expuso que el municipio de Bilbao y su entorno, y con ellos toda Bizkaia, encuentran más oportunidades de desarrollo. «Desde los años ochenta –dijo– ha sido necesario, cada mañana, prever y definir con claridad el rumbo necesario para adecuar los pasos que se están dando en el desarrollo humano y económico del territorio demográficamente más poblado del País Vasco».

Por su parte, el Diputado General de Bizkaia destacó que la firma del convenio es el resultado de un compromiso institucional, con la ciudadanía y con los municipios. Detrás de esta nueva infraestructura, añadió, hay un gran esfuerzo técnico, humano y económico por el que Bizkaia vuelve a comprometerse con el presente y el futuro de Bilbao y de Etxebarri, como ha hecho con todos los municipios por los que circula el ferrocarril metropolitano.

Al concluir el año, la construcción de la Línea 3 presentaba un balance general caracterizado por la normalidad, salvo el tramo en el que se loca-





liza la futura estación de Txurdinaga, cuya excavación tuvo que ser paralizada al encontrarse los equipos de trabajo con una zona kárstica. Esta situación afectó a la propia estación y a los tramos de túnel que llegan a ella. Durante el verano, una vez aprobada la solución técnica, se reanudaron las excavaciones. El resto de tramos, tanto túneles como cavernas, estaban finalizados así como sus revestimientos.

Obras y servicios

La línea, que se extiende a lo largo de un trazado de 5.885 metros, contará con siete estaciones (San Antonio de Etxebarri, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri, Casco Viejo, Uribarri y Matiko) que mantendrán la misma tipología de las diseñadas por Norman Foster para las líneas 1 y 2.

Su entrada en operación posibilitará conexiones ferroviarias cada 7,5 minutos entre Etxebarri y Matiko y atenderá a una población de más de 70.000 personas, de manera principal las que residen en los barrios del norte de Bilbao, que dispondrán de una estación a menos de 10 minutos de sus domicilios.



Además, la Línea 3 mejorará sustancialmente la funcionalidad actual del servicio público de transportes de las comarcas del Txorierri, Durangaldea y Urdaibai, con una integración y conexiones eficaces en relación al Bilbao Metropolitano.

El centro neurálgico de esta operación ferroviaria será la nueva estación de Casco Viejo, cuyas obras de construcción está previsto que se liciten en 2014. Funcionará como una estación intermodal, permitiendo correspondencias con las líneas 1 y 2 del metro, con el tranvía y con la línea del Txorierri que opera Euskotren.

La construcción de esta nueva estación exigirá la demolición de la actual. La configuración proyectada de la nueva intermodal mantiene el esquema funcional de la que existe en este momento.

En el caso de la estación de Uribarri, su singularidad reside en que dispondrá de cinco accesos. Por su parte, la estación de Matiko, de la línea Deusto-Casco Viejo-Lezama, situada en la zona alta de la calle Tívoli, está siendo soterrada y dotada de nuevo vestíbulo, andenes y accesos con ascensor. Además, la actuación en ese entorno contempla el cubrimiento de



las vías que discurren junto al barrio de Artasamina, con la eliminación de la actual trinchera ferroviaria y la creación de un nuevo espacio de uso público.

4.4.4. Línea 5: Sarratu-Galdakao-Hospital

A lo largo del año 2013 se llevó a cabo la redacción del proyecto constructivo de la futura Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que discurrirá entre Sarratu (Basauri) y el Hospital de Galdakao-Usansolo, con otras estaciones en Aperribai, Bengoetxe y Galdakao.

4.5. PROGRAMA TRANVIARIO

Tranvía de Bilbao

En el mes de noviembre se inició el proceso de licitación del estudio informativo del tramo La Casilla-Zabalburu-Pío Baroja-Atxuri del Tranvía de Bilbao, con un presupuesto base cifrado en 250.000 euros y un plazo de ejecución de 10 meses.

La prolongación de esta infraestructura desde la calle Autonomía hasta la plaza Zabalburu resultará funcional si se extiende hasta la Plaza Circular para cerrar el *anillo tranviario* y posibilitar el servicio consiguiente a las personas que deseen desplazarse hacia la Gran Vía o cambiar de medio de transporte en la estación intermodal de Abando.

Esta actuación de cierre del *anillo tranviario*, como prolongación en vía doble desde la calle Autonomía hasta Pío Baroja, se deberá analizar considerando la integración de la traza en el entorno urbano.

El estudio definirá también la duplicación de vía del trazado existente entre las paradas de Abando y Atxuri, donde se podrán implantar tramos con un solo carril cuando así lo aconsejen las características de la trama urbana o su integración en el entorno.



4.6. DIRECCIÓN DE INSTALACIONES

4.6.1. Puesta en marcha de los arrastres entre las subestaciones de tracción de Ariz y Astepe

En 2013 se realizó la puesta en marcha de los equipos de arrastres entre las subestaciones de Ariz y Astepe, como parte de las actuaciones necesarias para adecuar las instalaciones destinadas a proporcionar energía de tracción, que permitan el suministro a las nuevas unidades ferroviarias de la serie 900 y admitan posibles aumentos en la frecuencia de trenes. De esta manera, cada punto del trazado pasó a estar alimentado simultáneamente desde las dos subestaciones colaterales, en lugar de hacerlo sólo desde una de ellas.

De esta forma, la intensidad demandada por la unidad se reparte entre los dos caminos, logrando un triple objetivo: mayor tensión de entrada en las unidades; mejor balance de los consumos entre las subestaciones y mayor eficiencia energética, al disminuir las pérdidas en catenaria y carril por efecto Joule.

Las actuaciones necesarias para la puesta en marcha de los equipos de arrastres entre las subestaciones de Ariz y Astepe han consistido en:

- Suministro y montaje de un equipo de arrastres en la subestación de Astepe.
- Suministro y montaje de materiales auxiliares en el equipo de arrastres ya existente en la subestación de Ariz.
- Puesta en marcha de ambos sistemas, incluyendo el cableado de señales necesario, la integración en los PLC y el Puesto de Mando.

La obra contó un presupuesto de 22.115,93 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de 2 meses.



4.6.2. Aumento de velocidad en el tramo Amorebieta-Euba

Como parte de las actuaciones tendentes a lograr el aumento de la cuota de viajeros y mercancías, en 2013 se licitaron los trabajos para la modificación de las instalaciones destinadas a adecuar la velocidad a las nuevas unidades ferroviarias de la Serie 900 y aumentar la frecuencia de trenes.

El contrato licitado contempla la realización de los siguientes trabajos:

- Reprogramación del perfil de velocidad Euroloop de 11 Señales en doble vía entre las estaciones de Amorebieta y Euba.
- Pruebas y puesta en servicio en jornada nocturna y entrega de documentación.

El presupuesto del contrato está cifrado en 30.779,87 euros.

4.6.3. Señalización Euba-Durango

Durante el año 2013 se llevó a cabo la señalización en vía doble banalizada del tramo, con la instalación de los elementos de campo siguientes:

- Señales: cuatro señales intermedias altas, de 2 focos.
- Contadores de ejes (CE): la división del cantón existente entre Euba y Durango se realiza mediante dos contadores de ejes (uno para cada vía de circulación) instalados en un punto intermedio del trayecto entre ambas estaciones.
- Protección automática de trenes: las señales intermedias instaladas están protegidas con el sistema Euroloop. Para ello, se instalaron nuevos lazos, cableado, programación y equipamiento electrónico en las dos señales intermedias.

Como consecuencia de esta actuación, las nuevas unidades ferroviarias de la serie 900 podrán circular a 90 km/h.

El presupuesto de este trabajo asciende a 2.815.899,96 euros (IVA no incluido).

4.6.4. Señalización del acceso al complejo de Lebario

A finales de 2013 se llevó a cabo el proceso de licitación de las obras de señalización del acceso al taller ferroviario de Lebario. Su objeto es dotar y ampliar las instalaciones de seguridad del apeadero de ese barrio de Abadiño para poder operar en las vías 1 y 2, dando acceso al taller por el andén central y por la pasarela sobre vías.

Cabina del Enclavamiento

En el nuevo apeadero de Lebario se ampliará y modificará el enclavamiento electrónico existente para permitir gobernar nuevos elementos objeto de la obra.

Dispondrá del siguiente equipamiento:

- Armarios precableados de enclavamiento con bandejas de ordenadores y elementos de red.
- Tarjetas de entrada/salida y control electrónico de señales.
- Grupos de relés para control de accionamientos de aguja.
- Armarios para alojamiento de grupos de relés y entrada de cables de campo.



Bloqueos

La relación de bloqueo entre Lebario y los enclavamientos de las estaciones colaterales de Durango y Berriz continuará siendo de tipo interno. La solución técnica permitirá circular por las vías 1 y 2.

Control de Tráfico Centralizado (CTC)

El enclavamiento de Lebario se integrará en el CTC de Atxuri, realizando las modificaciones necesarias en el software de CTC, de tal manera que se incluyan los nuevos elementos. Asimismo, también se redundará dicha información en el CTC de Amara.

Puesto de Mando Local

Se modificará el mando local tipo sistema videográfico con la nueva disposición de vías del complejo Lebario, reflejando los elementos de seguridad objeto de la obra.

Protección Automática de Trenes

Se dotará a las nuevas señales de salida y entrada del sistema Euroloop.

Contadores de Ejes

Se instalarán nuevos contadores de ejes que delimitan los cantones.

Tanto la cabeza electromagnética como la caja electrónica serán de nueva instalación. La función evaluadora recaerá en el equipamiento de evaluación de ejes ubicado en el cuarto técnico de Lebario.

Señales

Se instalarán señales de distintos tipos:

- Señales de salida interiores y totalizadoras.
- Señales de maniobra.

Señales Indicadoras de aguja.

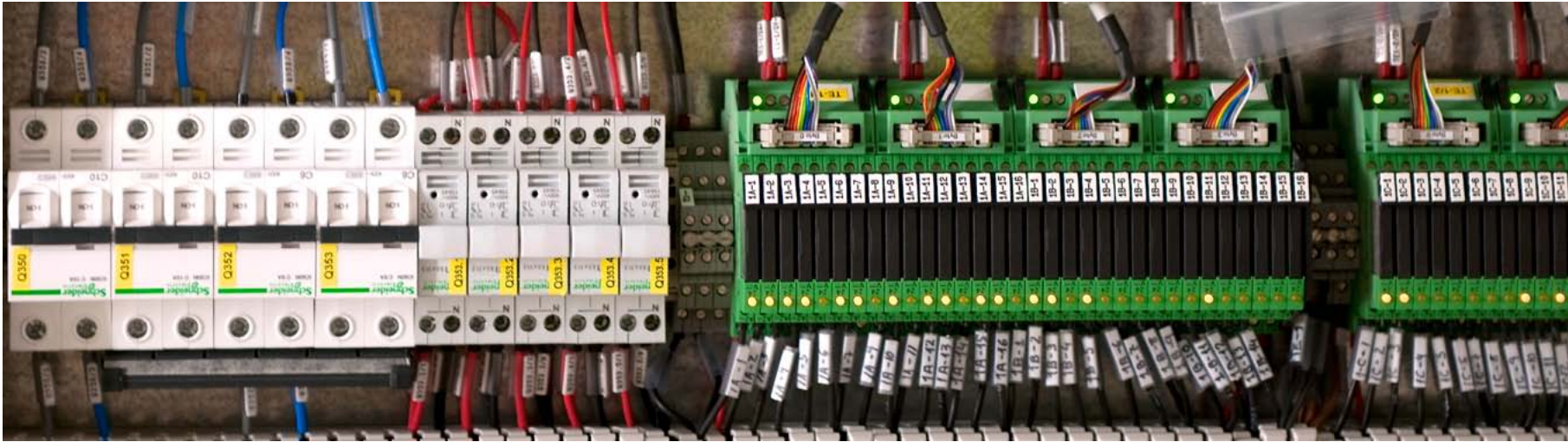
Aparatos de vía

En las agujas se instalarán accionamientos electro hidráulicos, del mismo tipo que los existentes.

Obra Civil

Se ampliará el cuarto existente para la ubicación de los nuevos equipos de señalización. Se equipará con los sistema auxiliares necesarios (iluminación, climatización, etc).





4.6.5. Construcción de la Subestación Eléctrica de Tracción de Loiola

A finales de año se procedió a la adjudicación de la obra de construcción de la subestación eléctrica de tracción de Loiola, destinada a mejorar la calidad del suministro mediante el refuerzo de la infraestructura energética de ETS y contrarrestar, de esta manera, las debilidades que se pudieran producir ante un incremento de la demanda de potencias y caídas de tensión en las líneas.

Esta actuación viene determinada por el elevado número de circulaciones en la línea del Topo (Lasarte–Hendaia), que actualmente ha reforzado sus servicios con frecuencias de hasta 7,5 minutos. De igual forma, la entrada en circulación de las nuevas unidades 900 (de mayor potencia que las anteriores) ha aumentado considerablemente la demanda de energía.

Además de la instalación y puesta en servicio de la nueva subestación eléctrica de Loiola, que alimentará en 1.650 Vcc a la Línea Lasarte–Hen-

daia, la obra comprende una línea interna en 13,2 kvac que dotará de energía a estaciones, instalaciones y equipos.

El alcance de la obra incluye las actividades relativas a la ejecución de la subestación eléctrica de tracción y su conexión tanto a la red de energía primaria como a los sistemas de electrificación de la línea, así como las correspondientes de comunicación y telemando.

La obra adjudicada contempla las actuaciones siguientes:

- Construcción de una subestación, que se alimentará con una tensión de 30 kV mediante una línea de doble circuito con transferencia automática, procedente de un centro de seccionamiento de Iberdrola.
- Edificio: ubicación de entorno y obra civil del mismo.
- Instalación eléctrica, incluyendo el dimensionado de los equipos siguientes:
 - Cabinas de llegada de línea, medida y protección de 30 kV.
 - Transformadores.

- Grupos rectificadores.
- Cabinas de corriente continua.
- Bobinas de alisamiento y filtros.
- Seccionadores de salida.
- Cabinas de las líneas de 13 kV.
- Armarios de distribución en baja tensión, SAI y cargadores-rectificadores.
- Sistema de control, basado en una red IP interna con PLC's.
- Sistemas auxiliares:
 - Iluminación y tomas de corriente auxiliares.
 - Ventilación.
 - Detección de incendios.
 - Antiintrusión y videovigilancia.
- Alimentación a catenaria de vía general.
 - Alimentación a la catenaria y carril.
 - Seccionadores de feeder y de catenaria.
- Pruebas y puesta en marcha de la subestación.

La obra tiene un presupuesto de 2.381.217,02 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de 17 meses.

4.6.6. Instalación de Señales Repetidoras

El 27 de diciembre, ETS procedió a la adjudicación del contrato para la instalación de señales repetidoras de salida de la estación de Amara y la anulación de las señales M.T.

El desarrollo de estos trabajos comprende las actuaciones siguientes:

- Modificación del enclavamiento electrónico de tecnología Westrace de la estación de Amara, para incorporar nuevas tarjetas de salida con sus filtros correspondientes.

- Suministro e instalación de cabezas de señal de tres focos (V/A/R), de tecnología led, y montaje sobre los mástiles de las señales MT que se eliminan.
- Desmontaje de las señales MT.
- Suministro y tendido de cable secundario para las nuevas cabezas de señal.
- Ingeniería de hardware y software, pruebas y puesta en servicio.

El presupuesto total de esta obra asciende a 112.891,37 euros.



4.6.7. Instalación de Centros de Control TETRA en los Puestos de Mando

En diciembre de 2013 finalizó el proceso de instalación de los Centros de Control de los dos Puestos de Mando de Circulación de ETS, ubicados en las estaciones de Atxuri y Amara. El Centro de Control consiste en un sistema con arquitectura cliente-servidor, que permite al operador realizar las funciones de comunicaciones de voz y datos con los trenes y con el personal de servicio en movilidad.

Concluía, de esta manera, un proceso que tiene su origen en la firma de un convenio específico suscrito en abril de 2011 con ITELAZPI por el cual esta sociedad pública planificaría, implantaría y operaría la red de radiocomunicaciones móviles digitales de ETS, soportada sobre tecnología TETRA (Terrestrial Trunked Radio). Tras efectuar el estudio y replanteos, ITELAZPI terminó el despliegue de la red de ETS a finales de 2012.

Como continuación de este servicio, y con la finalidad de lograr una gestión operativa eficaz de las comunicaciones de todas las organizaciones y usuarios que dependen de ETS, el Ente Público decidió adquirir los correspondientes puestos de despacho para los puestos de mando de Atxuri y Amara. Las obras para el suministro e instalación *llave en mano* de ambos Centros de Control, dotadas con un presupuesto de 227.590,84 euros (IVA excluido), han sido realizadas por la empresa Sampol, S.A.

La solución aplicada consta de un sistema distribuido en dos ubicaciones (Atxuri y Amara) dotado de una alta redundancia. Ambos centros de control pueden trabajar de manera independiente o coordinada.

Es un sistema sobre plataforma PC, abierto a la integración con otros fabricantes, compatible con distintos sistemas de telecomunicaciones de voz y datos, dentro de los estándares de telecomunicación del mercado. Se caracteriza por ser modular y expandible, con capacidad para, al menos, 16 operadores; fiable, con alta disponibilidad y operativa ininterrumpida frente a averías, por lo que en su diseño se han tenido en cuenta todas las redundancias consideradas críticas. El sistema dispone de diagnóstico y



monitorización remota del estado del mismo. Los centros de control están dotados con interfaces de radio que sirven de backup en caso de fallo con la red NEBULA. Permiten también la grabación de todas las conversaciones y eventos realizados en los puestos de operador.

Otras características del sistema:

- Número de puestos de operador/supervisor en Atxuri: 4 terminales.
- Número de puestos de operador/supervisor en Amara: 4 terminales.
- Cada terminal de operador consta de un equipo-terminal cliente conectado al servidor central del Centro de Control.
- En el momento en que el usuario se registra en el sistema y entra en la aplicación, cada terminal de operador le asigna un interface personali-

zado desde el que podrá acceder exclusivamente a aquellos servicios de comunicaciones, flotas, trenes, trazados y usuarios que tiene asignados.

- Permite la interconexión con el sistema de interfonía-megafonía embarcada en las unidades móviles.
- Posibilita la interconexión con otras redes de comunicaciones, como la telefonía automática.
- Admite el envío de mensajes así como las comunicaciones de voz a los terminales móviles.



4.6.8. Conexión WiFi en estaciones principales

ETS procedió a dotar de servicio WiFi gratuito a las principales estaciones de las líneas Bilbao-Donostia/San Sebastián y Lasarte-Hendaia, actuación a la que se dedicó un presupuesto de 29.000 euros (IVA no incluido). De esta manera, las personas usuarias de las estaciones de Casco Viejo, Atxuri, Durango, Ermua, Ardantza, Zarautz, Lasarte-Oria, Amara, Intxaurre, Herrera, Galtzaraborda, Rentería e Irún-Colón pueden beneficiarse del nuevo servicio de Internet inalámbrico y optimizar sus tiempos de espera.

4.6.9. Redacción de proyectos

Proyectos de los tramos de Ermua y de Amaña

Durante este ejercicio se redactaron los proyectos de instalaciones eléctricas, equipos electromecánicos y accesos mecanizados, de señalización y de comunicaciones correspondientes a los tramos de Ermua y Amaña-Ardantza de la línea de ferrocarril Bilbao-Donostia/San Sebastián.

Licitación de proyectos del tramo Herrera-Altza

Asimismo, se licitó la redacción de los siguientes proyectos de Instalaciones del tramo Herrera-Altza del Metro de Donostialdea: comunicaciones, electrificación, instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos y señalización y el correspondiente a los accesos mecanizados de la estación de Altza.

4.6.10. Equipamientos de la futura estación de Kabiezes de la Línea 2

La Dirección de Instalaciones de ETS inició en la última fase del año los trabajos de instalación de los ascensores, escaleras mecánicas y equipamientos eléctricos y electromecánicos del tramo Santurtzi-Kabiezes de la Línea 2 del ferrocarril metropolitano de Bilbao.

Instalación de ascensores

La obra de instalación de los ascensores, localizada en el cañón de entrada a la estación de Kabiezes (avenida Antonio Alzaga), comprende la fabricación, instalación y montaje de los equipos siguientes:

- Un ascensor con el recinto y la cabina de forma circular, de tipo AVM, que unirá con dos paradas la vía pública y la mezzanina, de 13,75 metros de



recorrido vertical, 1.050 kg de carga (14 personas) y accionamiento electromecánico Gearless (sin reductor). En la vía pública se instalará un edículo acristalado de forma y acabado similar a los de las estaciones precedentes de la Línea 2.

- Dos ascensores panorámicos, del tipo AMA, entre cada lado de la mezzanina y el andén, de 630 kg de carga y 4,52 metros de recorrido vertical y dos paradas.

El presupuesto de esta obra asciende a 727.287,75 euros (IVA incluido) y su plazo de ejecución es de 26 semanas.

Instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos

Los trabajos correspondientes a las instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos incluyen las actuaciones y equipamientos siguientes:



- Suministro eléctrico en Media Tensión.
- Centros de transformación en la estación de Kabiezes y la vaguada de Bullón.
- Distribución en baja tensión en el túnel, la estación y la salida de emergencia de la vaguada de Bullón.
- Montaje de equipos electromecánicos: seis ventiladores de emergencia y dos de extracción bajo andén; dos pozos de bombeo; puertas de acceso a la estación, etc. También se realizó el suministro eléctrico de equi-

pos montados como parte de otros contratos: escaleras mecánicas, ascensores, corrientes débiles, entre otros.

- Montaje de equipos eléctricos de baja tensión: alumbrado, tomas de fuerza, etc. en la estación, el túnel y la vaguada de Bullón.
- Instalación de Protección Contra Incendios.
- Realización del telemando de las instalaciones.

Gran parte del montaje de los equipos eléctricos de túnel (alumbrado y tomas de fuerza), así como los pedidos para el suministro del resto del material, se llevaron a cabo a finales de 2013.

La obra está presupuestada en 2.884.554,40 euros con un plazo de ejecución de 6,5 meses.

Escaleras mecánicas

La Dirección de Instalaciones de ETS también inició en la última fase del año las obras para dotar de escaleras mecánicas a la estación de Kabiezes. La obra se desarrolla en los dos cañones de entrada, situados en las calles Antonio Alzaga y Lauaxeta, e incluye la fabricación, instalación y montaje de las escaleras mecánicas y el equipamiento complementario:

- Dos escaleras mecánicas de 9,50 metros de desnivel para el cañón de acceso en la calle Antonio Alzaga y otras dos, de 12,68 metros de desnivel, para el cañón de acceso en la calle Lauaxeta. En todos los casos, la inclinación de las escaleras es de 30 grados.

La obra tiene un presupuesto de 1.237.179,68 euros (IVA incluido), y un plazo de ejecución de 25 semanas.



4.7. OPERACIONES E I+D+i

4.7.1. Inversiones y gastos

Inversiones 2013	
Concepto	Ejecutado
Adaptación / Mejoras Estaciones	305.616
Automat. Comunicaci. y Telemandos	126.661
Reposición de Infraestructuras	767.605
	1.199.882

Gastos 2013	
Concepto	Ejecutado
Compras	48.773
Arrendamiento Autobuses	70.161
Investigación y Desarrollo	2.236
Mantenimiento Edificios y Estaciones	1.039.246
Mto. Instalaciones Comunicaciones	290.469
Mto. Instalaciones Energía	1.319.225
Mto. Instalaciones Señalización	1.167.800
Mto. Instalaciones Vía	2.752.961
Mto. Maquinaria	27.027
Mto. Vehículos	38.139
Mto. Canceladoras	318.000
Mto. Instalaciones Seguridad	148.338
Mant. Aplicaciones Informáticas	49.439
Limpieza	1.307.652
Seguridad	1.060.854
Elaboración estudios	4.000
Otros Servicios Profesionales	23.938
Suministro gasoil vehículos	78.503
Suministro de agua	82.465
Calefacción	61.668
	9.890.894

4.7.2. Gestión de la circulación

Misión del Departamento de Circulación

«Asignar la capacidad de vía, gestionar y regular el tráfico ferroviario de acuerdo al plan de explotación, proporcionando la máxima calidad de servicio».

Principales servicios de Circulación

ÁMBITO	SERVICIOS
ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA	Normas reglamentarias y gestión circulación.
	Acceso a la profesión de personas que intervienen en la circulación.
	Condiciones funcionales de las instalaciones.
PLANIFICACIÓN DE LA CIRCULACIÓN	Programación de servicios de transporte: peticiones, asignación de capacidades.
	Bandas horarias de mantenimiento: Programación de trabajos.
GESTIÓN Y REGULACIÓN DE TRÁFICO	Realización de tráfico. Regulación de Puestos de Mando y gabinetes.
	Servicios de maniobras.
	Gestión de incidencias. Planes Alternativos de Transporte.
	Información del estado del tráfico. Seguimiento y Control de Tráfico.

Tráfico realizado

Circulaciones (nº de circulaciones)	192.525
Km-tren año	4.634.574,36

Estructura

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

Personal (nº medio al año)

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



Principales indicadores

INDICADORES	ÁMBITO	OBTENIDO
PUNTUALIDAD	Txorierri	99,36%
	Bilbao –Bermeo-Ermua	97,71%
	Ermua-Eibar	99,02%
	Ermua-Donostia	99,19%
	Lasarte -Hendaia	99,45 %
CUMPLIMIENTO DE MERCANCÍAS	Ariz –Lasarte	100%
SATISFACCIÓN DEL CLIENTE	Euskotren	91,06%

Otras actuaciones

- Renovación de certificación de Calidad ISO 9002.
- Formación de Maquinistas Auxiliares de Vía (Elecnor, Tecsa, Cycasa, Emte, Balzola y Comsa).
- Gestión de 66 Peticiones de transporte de los diferentes operadores.
- Puesta en servicio Aplicación Gestión de Incidencias de Explotación (G.I.E.).



4.7.3. Seguridad en la circulación

Gestión de la seguridad

El Departamento de Seguridad en la Circulación de ETS desarrolló durante el ejercicio 2013 las actividades de coordinación en los siguientes foros multidisciplinares:

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

Informes de inspección

A lo largo del año, este Departamento elaboró 250 informes de inspección, clasificados de la siguiente manera:

- Infraestructura y vía: 23.
- Pasos a nivel: 122.
- Instalaciones de seguridad (control de disparo de subestaciones, control de comunicaciones, etc.): 50.
- Circulación (control de procedimientos de comunicación, control autorizaciones de rebase, etc.): 40.
- Maquinaria auxiliar de vía: 4.
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 11.

Auditorías

Durante 2013, el Departamento de Seguridad realizó la auditoria de infraestructura y vía.

El informe final se circunscribe a los aspectos relacionados con la seguridad en la circulación de la infraestructura y superestructura perteneciente a la



red ferroviaria de Euskal Trenbide Sarea, analizando aquellos elementos que afectan, directa o indirectamente, a la explotación segura de los servicios.

Formación

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

- Encargado de trabajos según Normativa para Trabajos en vía y control de contratistas (dos cursos, realizados los meses de enero y abril, con una asistencia total de 19 alumnos).
- Colaboración con Área de Circulación y Gestión del Servicio en la impartición de formación para el reciclaje de Maquinista Auxiliar de Vía (dos cursos de reciclaje, en junio y diciembre, para un total de 17 alumnos).

Actuaciones en pasos a nivel

- Supresión de pasos a nivel por obras (desdoblamientos, obras en estaciones, etc.) o por concentración.
- Inspecciones de pasos a nivel situados en las líneas de ETS.

4.7.4. Mantenimiento operativo

Además de las actividades diarias de mantenimiento preventivo o correctivo llevadas a cabo en las instalaciones ferroviarias y tranviarias, a lo largo de 2013 se ejecutó otra serie de actividades complementarias:

Definición del esquema de índices de seguimiento de la actividad de mantenimiento para el tranvía de Bilbao

Se definieron parámetros e índices que permiten observar el seguimiento de las labores de mantenimiento, mediante la recogida de datos de la actividad diaria tanto preventiva como correctiva. Estos índices permiten realizar mediciones históricas de actividad, evolución de las instalaciones en el tiempo y, finalmente, el establecimiento de pautas de evolución.

Definición del esquema de índices de seguimiento de la actividad de mantenimiento para el tranvía de Vitoria-Gasteiz

De un modo paralelo al desarrollado en Bilbao, se realizó un trabajo equivalente con las peculiaridades de la instalación tranviaria de Vitoria.

Colaboración con departamento I+D+i

Se desarrolló un trabajo de colaboración con el departamento de I+D+i en la realización de instalaciones piloto ejecutadas por empresas colaboradoras dentro de las instalaciones propias del ferrocarril.

Estudio de contratos y servicios de mantenimiento

Se realizó un estudio destinado a simplificar los diferentes contratos de los servicios mantenimiento para ferrocarril y tranvía. Su objeto fue la búsqueda de sinergias entre instalaciones afines y la optimización de servicios.



4.7.5. Infraestructuras e instalaciones

Inventario líneas ferrocarril - tranvía ETS

Líneas Ferrocarril

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



Vía

Metros de vía (en m)	238.089
Vía única	128.537
Vía doble	54.776
Desvíos/ agujas	293

Infraestructuras

Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	428
Nº tuneles	75
Longitud tuneles	26.814
Nº tajeas	366

Energía

Metros de catenaria	233.201
Catenaria compensada	204.540
Catenaria sin compensar	28.661
Nº subestaciones	17
Nº centros reductores	140
Nº centros elevadores	13
Nº centros transformación	17

Señalización

Nº pasos a nivel	43
Nº enclavamientos/ bloqueos	53
Metros de línea integrada en el CTC	233.201
Nº instalaciones fijas ATP (la totalidad de la línea)	78

Comunicaciones

Metros fibra óptica	177.290
Nº puestos fijos tren tierra	106
Nº repetidores PMR	4
Nº puestos de mando	Atxuri, Amara

Edificios

Nº estaciones	57
Nº apeaderos	28

Líneas Tranvía

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

**Vía**

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

Energía

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

Señalización

Nº enclavamientos tranviarios	9
Nº cruces viarios	84

Comunicaciones

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

Paradas

Nº paradas	34
------------	----

4.7.6. I+D+i y acciones externas

La innovación, como elemento que aporta un valor sustancial y un factor de diferenciación a la actividad y proyección de la empresa, es una apuesta que en ETS tiene un carácter estratégico y con visión de futuro. Ese es, precisamente, el contexto en el que se han desarrollado las acciones de I+D+i en gestión de los sistemas de seguridad.

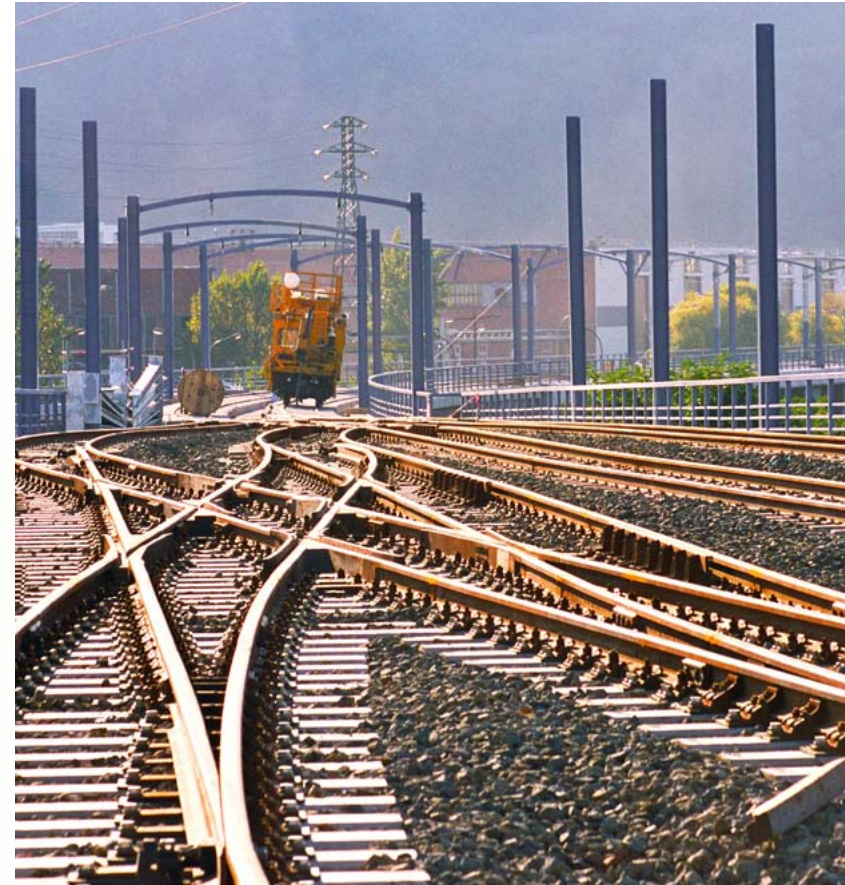
Así, a finales de 2013, ETS firmó un convenio de colaboración con la sociedad Gomavial Solutions S.L., cuyo objetivo específico es regular la realización de las acciones necesarias para instalar placas de asiento de carril fabricadas con material proveniente de neumáticos usados y corroborar su comportamiento ante cargas de tráfico ferroviario, iniciativa que contribuiría a un beneficio económico-social medioambiental por la reutilización de esos materiales.

Al mismo tiempo, en colaboración con la Universidad del País Vasco (EUPV/EHU), ETS continuó con el desarrollo de un proyecto de investigación en materia de auscultación de vía. Bajo el título «Aumento del Ciclo de Vida de la Vía», el proyecto tiene como objeto la puesta en marcha de esta metodología en la unidad ferroviaria (Trenbiker) destinada a cumplir esas funciones.

También en 2013 ETS siguió trabajando en el desarrollo del Proyecto de recuperación de la energía cinética de frenado producida por las unidades móviles, que posibilite su aprovechamiento por otros trenes en la misma línea o bien pueda ser devuelta a la red, conforme al Convenio suscrito con el Ente Vasco de la Energía (EVE).

Igualmente, ETS prosiguió su colaboración con la Fundación Tekniker, para regular la realización de las tareas necesarias para desarrollar un «Sistema redundante que proporcione altos niveles de seguridad de la red ferroviaria, mediante detección de objetos en la vía», a través de la fusión de diferentes tecnologías de Visión 2D-3D y láser.

En el ámbito de las acciones externas cabe destacar que ETS prestó en 2013 apoyo técnico a EuskoTren Participaciones, sociedad pública del Go-



bierno Vasco, en su calidad de integrante de un consorcio de empresas adjudicatario de la construcción del Tranvía de Cuenca (Ecuador).

Cabe recordar que en el ejercicio 2012 concluyó la realización de los Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la denominada «Red Primaria de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos», contratados con esa municipalidad ecuatoriana.

4.8. SECRETARÍA GENERAL

4.8.1. Asesoría jurídica

La Asesoría Jurídica de ETS ha participado en diversas actividades durante el ejercicio 2013, que, al margen de los asuntos cotidianos, se han desarrollado y tramitado con normalidad, si bien fue a partir del 13 de febrero de 2013, con la primera reunión del nuevo Consejo de Administración y el nombramiento del Director General, cuando se han realizado actuaciones que han requerido de su participación administrativa.

Las actividades cotidianas que ha desarrollado esta Asesoría jurídica son las siguientes:

- Revisión general de asuntos que se someten al acuerdo del órgano de contratación del Ente público.
- Tramitación de expedientes relativos a incidentes o accidentes que dan lugar a reclamaciones de responsabilidad patrimonial en vía administrativa; personamiento y defensa en la vía judicial.
- Atención a los requerimientos administrativos o judiciales que llegan para el Ente público, así como citaciones judiciales.
- Formulación de reclamaciones por parte de ETS contra terceros responsables por daños ocasionados a instalaciones gestionadas por el Ente.
- Asesoramiento, apoyo, redacción de escritos, entre otras tareas, en asuntos ligados al área de Patrimonio: impuestos; expropiaciones de otras Administraciones; redacción de informes y acuerdos pertinentes consecuencia de la gestión patrimonial que realiza el Ente público.
- Asesoramiento en aquellas cuestiones de índole administrativa, o de otro orden, que afectan a la actividad que desarrolla este Ente.

Entre los asuntos en los que ha participado este Departamento durante el año 2013 destacan los siguientes:

- **Actualización del Manual de Contratación**, en el que se incorporan las instrucciones de contratación, cuya publicación resulta obligatoria.
- **Inicio del expediente de deslinde patrimonial de la Línea Lasarte-Oria – Donostia – Irún**, en el que participan técnicos de Patrimonio, así como de Asesoría Jurídica.
Se trata del deslinde patrimonial de una de las líneas que si bien en su momento se inició, no llegó a tramitarse hasta su terminación.
- **Apoyo y asistencia en asuntos referidos a la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi**.
Dar continuidad a las labores de apoyo y asistencia en asuntos que afectan a la Nueva Red Ferroviaria Vasca.
- **Apoyo y asistencia en aquellos contratos internacionales en los que colabora el Ente público o la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A.**
- **Auditoría para el cumplimiento de la normativa en materia de protección de datos**.
Se ha realizado la auditoría sobre el cumplimiento de la normativa que regula la protección de datos de carácter personal.

• Convenios de Colaboración

Durante 2013 fue aprobada por el órgano competente de ETS la suscripción de los Convenios que se exponen a continuación, en los que ha trabajado este Departamento:

- *Convenio de Colaboración entre el Ente Público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Sociedad CAF Transport Engineering para la realización de un sistema de protección a través de un dispositivo denominado «Descargador de intervalos automática de tensión».*
- *Prórroga del Convenio de Colaboración entre el Ente Público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, la sociedad pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. y la Sociedad CAF Transport Engineering para la Recuperación de Energía Cinética producida por los ferrocarriles.*
- *Convenio de Colaboración junto con los Ayuntamientos de Basauri y Etxebarri para la utilización, a modo de pasarela, del voladizo existente en el Puente de Etxebarri que une las dos localidades.*
- *Acuerdo regulador de relaciones entre el Consorcio de Transportes de Bizkaia, el Ente Público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la sociedad pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. con relación a la explotación y gestión de la tarjeta Barik en Euskotren, Euskotran y Funicular de Larreineta.*
- *Convenio de colaboración con Gomavial Solutions, S.L. para la realización de una prueba en un tramo de vía de un asiento de carril fabricado con material proveniente de neumáticos usados denominado: PAD H-GOMA.*
- *Convenio de Colaboración entre el Ente Público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la sociedad pública Sprilur, S.A. para la coordinación de actuaciones relativas a las obras de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco y el polígono industrial «Santa Lutzi», en el término municipal de Ezkio-Itsaso.*
- *Segunda prórroga del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el ente público adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, suscrito con fecha 22 de febrero del 2007, para la actuación en materia de expropiaciones en el proceso de construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco.*
- *Convenio de Colaboración entre la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, el Ente Público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Diputación Foral de Bizkaia para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea Etxebarri-Matiko).*

4.8.2. Recursos humanos

Con la confirmación de que la crisis económica continuaba en el año 2013, con graves consecuencias sociales y de carácter general, y tras el cambio de Dirección en ETS el día 21 de febrero —acompañada por la amortización de los puestos de dos altos cargos en ETS, un Vicepresidente Ejecutivo y un Director General Corporativo— se llevó a cabo una reorientación del rumbo con la definición de varios objetivos para el Ente y para su principal valor operativo, el conjunto de su personal.

Los objetivos del proceso e iniciativas llevados a cabo fueron los siguientes:

- Ajuste mínimo en el organigrama de ETS, con modificaciones precisas por la llegada de una nueva Dirección General que debe adoptar decisiones para mantener la continuidad ordenada del Ente.
- Seguimiento permanente de los acontecimientos normativos que pudieran condicionar las decisiones de ETS en materia de personal y, sustancialmente, los efectos sobre las posibilidades de producción, explotación, inversiones y desarrollo de obras como consecuencia de la disponibilidad económica asignada al Ente.
- Control del gasto como una de las medidas prioritarias para garantizar la continuidad plena de ETS, siempre referido en este capítulo a su personal.
- Mantenimiento de la plantilla en 2013, mas allá de las salidas naturales, temporales (tres personas en excedencia forzosa en 2013) o definitivas, por el paso a la situación de jubilación absoluta. Con ello, la plantilla de ETS a 31 de diciembre de 2013 se situó en 256 personas.

- Auscultada la situación recibida de la anterior gestión directiva del Ente, el compromiso con respecto al equipo humano ha sido garantizar, en la medida de lo posible, su continuidad efectiva para el año 2014 y, en el futuro, evitar cualquier quebranto para el conjunto de la organización y, de manera específica, para los colectivos del Ente con edades más próximas a su jubilación, por los efectos que pudiera suponer la aplicación de la normativa vigente.

Es preciso recordar que hasta el año 2013, la edad legal de jubilación estaba establecida en 65 años; en 2027 será a los 67 años. Hasta ese momento, la edad de jubilación aumentará de forma progresiva. La nueva normativa también establece cambios en los criterios con respecto al aumento del periodo de cotización exigido y en el cálculo de la base reguladora de la pensión de jubilación.



4.8.3. Prevención de Riesgos Laborales

A lo largo de 2013 se han llevado a cabo numerosas actuaciones en este ámbito, entre las que destacan las siguientes:

- Investigación de los accidentes de personal y ocurridos en obras dependientes de ETS y planteamiento de la actualización de las evaluaciones de riesgos en los casos necesarios.
- Estudio de la adecuación de los Equipos de Protección Individual a los trabajos a desarrollar.
- Formación y simulacro de Emergencias en Oficinas e Instalaciones de Atxuri y Amara.
- Estudio de las condiciones ambientales (temperatura, humedad y velocidad del aire) en Amara.
- Revisión del proyecto del taller de Lebario en todos los aspectos relacionados con la prevención de los riesgos laborales. (Actuación en marcha).
- Continuación del tratamiento para evitar la legionella pneumophila.
- Solicitud de presupuestos de tratamiento para evitar la la legionella pneumophila.
- Medidas de Emergencia en las oficinas de Bilbao (Edificio Albia) – Plan de autoprotección.
- Campaña de sensibilización sobre los sistemas de climatización.
- Realización de inspecciones de seguridad en las instalaciones de Durango, Amara, Vitoria-Gasteiz, Puesta de Mando de Atxuri, Puesto de Mando de Amara, diferentes estaciones y oficinas centrales.
- Formación de acogida en PRL al personal de nueva incorporación y movilidad funcional (incluido el personal becado).
- Actualización de la documentación disponible en la intranet.
- Distribución de manuales de riesgos genéricos de estaciones, subestaciones e instalaciones de ETS a subcontratas.



- Actualización de instrucciones e Información sobre actuación en emergencias.
- Continuación de mejora OHSAS. (Actuación en marcha).
- Planificación y coordinación de las actuaciones de Desinfección, Desinsectación y Desratización, tanto periódicas como puntuales, de todas las instalaciones y estaciones.
- Plan de Prevención de Alcohol y Drogas. Colaboración activa en el desarrollo de todas las fases del plan: campañas de comunicación, cursos de formación y planificación de controles. (Actuación en marcha).
- Realización de coordinación de actividades empresariales. (Actuación en marcha).

- Continuación de la identificación de los requisitos legales aplicables a ETS, realización de su evaluación de cumplimiento y aplicación de las medidas preventivas y/o correctivas necesarias para su cumplimiento y/o coordinación con las áreas implicadas en su resolución. (Actuación en marcha).
- Identificación de los Equipos de Protección Individual (EPI) necesarios para los trabajos a realizar, control y vigilancia de su entrega a todo el personal y comprobación de que el personal que requiere EPI's de características especiales dispone de ellos. (Se dotó de arneses para mantenimiento).
- Coordinación de la resolución y aportación de respuesta a las comunicaciones de riesgos relacionadas con las actividades del SP.
- Comité de Seguridad y Salud. Realización del seguimiento y preparación de los temas relacionados con el CSS así como la elaboración de las actas de las reuniones.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos a los nuevos ingresos.



- Consulta médica asistencial y preventiva.
- Apoyo médico continuo al seguimiento de las incapacidades médicas tanto temporales como permanentes.
- Valoración de aptitud médica en relación a la Normativa de Aptitudes Médico-Laborales.
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (1). Promoción de la salud (tabaco, alcohol y otras drogas).
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (2). Educación sanitaria (consejo médico permanente).
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (3). Inmunizaciones (antitetánica, antigripal y otras).
- Seguimiento médico individualizado de los/as trabajadores/as con alto riesgo detectado tras el estudio evaluación de riesgos psicosociales.
- Cursos de Conducción Segura. Construcción y Mantenimiento.
- Cursos de Conducción Segura. Construcción y Dirección.
- Formación Nivel Básico PRL.
- Información a responsables de contratos en materia de Coordinación de Actividades Empresariales.
- Formación en Primeros Auxilios. Equipo de Emergencia de las oficinas centrales.
- Formación en Extinción de Incendios. Equipo de emergencias de las oficinas centrales..
- Formación en Primeros Auxilios. Técnicos de Red.
- Formación de trabajos en Altura para personal de Brigadas de Calidad (Técnico de Red Auxiliar).
- Formación específica en trabajos en Altura. Técnicos de Red.
- Formación e Información en prevención en la manipulación de productos químicos.
- Formación Preventiva. Nuevas incorporaciones.

4.8.4. Sistemas de Información

La reducción de los recursos disponibles para nuevas inversiones a nivel de todo el Ente ha condicionado la evolución de los Sistemas de Información de ETS durante 2013.

Además de la consolidación del CPD de las oficinas del edificio Albia, implantado a finales de 2012, y el mantenimiento y reposición de las infraestructuras existentes, las principales actuaciones desarrolladas en 2013 han sido las siguientes:

Redundancia de la red corporativa en P.M.

Se implantó un sistema integral en Amara que mejora el acceso desde el Puesto de Mando a los sistemas corporativos de ETS. Se trata de un proyecto realizado con recursos propios, que aporta, entre otras, las mejoras siguientes:

- Conexión redundante entre Albia y Amara: el sistema detecta cualquier corte de comunicación en la fibra (Bilbao-Donostia) y conmuta el tráfico de acceso a la red de sistemas a través de Internet de manera automática. De esta forma, se evita la incomunicación con la red de sistemas ante cualquier corte, programado o no, en la conexión de fibra entre Albia y Amara.
- Acceso remoto a la red de explotación: se estableció un acceso cifrado y seguro para que el Área de Mantenimiento pueda acceder a los sistemas de explotación/circulación existentes de manera remota.

Gestión de incidencias de Explotación Ferroviaria

Se puso en marcha una nueva aplicación de Gestión de Incidencias de Explotación Ferroviaria, que mejora sustancialmente y automatiza los procesos de las Áreas de Gestión de la Circulación ante incidencias que



afecten a la explotación, coordinando las actuaciones con las Áreas de Mantenimiento.

Esta aplicación integra la carga de afecciones automáticas, manuales, planificación de circulación y las incidencias registradas desde los Puestos de Mando, permitiendo anexar ficheros relacionados con las incidencias. Asimismo, incorpora flujos de trabajos que interrelacionan a todas las áreas de la empresa que participan en la resolución, comunicación y gestión de las incidencias.

El sistema permite explotar toda la información almacenada en la aplicación, cumpliendo las normas de calidad y las necesidades de usuarios y usuarias.

Diseño de gestión documental de seguridad

Se concluyó el diseño de un sistema de gestión documental para los procesos del Área de Seguridad en la Circulación, con el objetivo de proceder a su implantación entre 2014 y 2015.

Implantación de suite de seguridad

Se implantó un nuevo sistema de protección proactiva en la red corporativa, con capacidad de detección y subsanación de las amenazas externas así como de las vulnerabilidades de diferente software.

Monitorización de sistemas de almacenamiento

Se implementó una interfaz de supervisión del rendimiento de los sistemas de almacenamiento de datos en tiempo real e históricos, así como solución



de problemas. De esta forma se mejora la disponibilidad e integridad de los datos.

4.8.5. Recursos Financieros

En el marco del plan para redimensionar el sector público, el Gobierno Vasco se marcó el objetivo de reducir los gastos de funcionamiento de la administración y de sus entes y sociedades. En este sentido, la Dirección de ETS impulsó en 2013 una política de eficiencia en el uso de los recursos disponibles y de ahorro estricto de medios, que implicó la revisión de todas y cada una de sus partidas presupuestarias, con el objetivo de reducir los gastos de funcionamiento sin mermar los niveles de calidad, seguridad y servicio.

Esta política se extendió a todas las áreas de la empresa y se plasmó en medidas como las siguientes:

- Reducción de la dependencia de servicios profesionales de ingeniería externos, asumiendo con recursos propios parte de los trabajos hasta ahora realizados por terceros.
- Reprogramación y optimización de los programas de trabajos de mantenimiento a fin de conseguir una gestión más eficiente de los recursos.
- Negociación de ampliaciones de los plazos de los contratos dentro de los límites permitidos por los pliegos, con reducciones sustanciales del coste total.
- Agrupación de los contratos, sin separación por áreas geográficas, como se venía haciendo hasta ahora, con el fin de optimizar los recursos en aquellas áreas donde ha sido posible sin perjudicar a proveedores locales.

Mediante la aplicación de estas y otras medidas, tal y como se refleja en las Cuentas Anuales, los gastos de explotación de ETS del ejercicio 2013



se redujeron un 20% con respecto al ejercicio anterior, sin que ello se tradujera en un descenso de la actividad asociada a dichos gastos (explotación de ferrocarriles y tranvías y gestión de proyectos y obras encomendadas por el Gobierno Vasco).

4.9. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

4.9.1. Información ciudadana

Las dos Oficinas de Atención Ciudadana que ETS tiene en Bilbao y San Sebastián, en las que se informa del desarrollo de las obras de construcción de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano y del Metro de Donostialdea, respectivamente, recibieron la visita de un total de 1.240 personas en el año 2013, interesadas en formular consultas, reclamaciones o sugerencias que contribuyan al buen desarrollo de los proyectos. Del total de visitas registradas, un 57,6 por ciento corresponden a hombres y el 42,4 restante a mujeres.

El balance de la actividad de la Oficina de Información de la Línea 3 del metropolitano de Bilbao, situado entre las avenidas Gabriel Aresti y Txomin Garat, señala que se han realizado 1.101 consultas. Desde su inauguración en febrero de 2009 y hasta el 31 de diciembre de 2013, esta oficina había atendido 9.027 visitas.

Por su parte, el centro de información de las obras del Metro de Donostialdea, que se localiza en el vestíbulo de la estación de Amara, registró 139 consultas en el año 2013. Desde que está abierto al público ha atendido las demandas de 4.775 personas.

4.9.2. Igualdad

ETS se sumó a la reivindicación conjunta que, desde todas las instituciones vascas, se desarrolló el 25 de noviembre con motivo de la celebración del Día Internacional contra la violencia hacia las mujeres.



Esta reivindicación en favor de la igualdad y el rechazo firme a la violencia sexista se materializó a través de la difusión en la intranet del conocido «punto lila» –símbolo de la campaña-, así como en los correos electrónicos y correspondencia postal enviados desde ETS durante la semana objeto de la iniciativa.

En este mismo contexto, el Grupo de Igualdad de ETS organizó un concurso de ideas para la realización de una marca gráfica que le identifique. La convocatoria, abierta a toda la plantilla del Ente público, se mantuvo vigente hasta el 9 de diciembre. El jurado, integrado por miembros del propio Grupo de Igualdad, eligió la propuesta de Fernando Espejo, de la Dirección de Estudios y Proyectos.

Asimismo, ETS participó y colaboró un año más en el Foro para la Igualdad, que cumplió su décima edición bajo la organización de Emakunde, el Instituto Vasco de la Mujer. Más de 30 localidades vascas y 80 entidades pú-

blicas y privadas, entre ellas ETS, se adhirieron a la campaña, celebrada entre el 1 al 31 de octubre con el lema «Igualdad, un derecho humano, un beneficio para toda la sociedad», y en la que se desarrollaron un centenar de actividades.

En el marco de estas iniciativas, ETS celebró el 23 de octubre un cine fórum abierto, en el que se proyectó la última película del cineasta alemán Christian Petzold, «Bárbara» (2012), un drama ambientado a finales de la década de los 70, en los años de la *guerra fría*. Petzold consiguió por este trabajo el oso de plata a la mejor dirección en el Festival de Cine de Berlín.

El Grupo de Igualdad de ETS también participó en una conferencia sobre la igualdad en el deporte, que se desarrolló en La Casilla (Bilbao) con motivo de la celebración de la XIX Copa Estatal de Fútbol Sala Femenino.



De igual forma, ETS se sumó también a la celebración del Día Internacional de las Mujeres (8 de marzo), promovida por Emakunde, mediante la colocación de un centenar de carteles en la mayor parte de las estaciones de la línea ferroviaria.

Los andenes se convirtieron, de esta forma, en un escaparate más de una campaña con la que se pretendía subrayar el valor social de la igualdad. El lema «La igualdad: un derecho humano, un beneficio para toda la sociedad» estuvo presente en los paneles informativos de las estaciones como forma de aportación y compromiso del Ente público.

4.9.3. Promoción del deporte

ETS mantuvo en 2013 acuerdos de colaboración con entidades deportivas vinculadas a los municipios o territorios en los que el Ente público desarrolla sus proyectos. En este sentido, destacan los acuerdos de patrocinio con los clubes deportivos Akaba Bera Bera, de balonmano femenino, y Gipuzkoa Basket, para la promoción de la «Y Vasca». Ambos acuerdos expiraron en junio de 2013.

Además, por segundo año consecutivo, ETS dio continuidad al convenio de colaboración con el Sporting de Herrera, club de fútbol de ese barrio donostiarra que dedica todos sus esfuerzos a trabajar en la formación de jóvenes en categorías inferiores.

4.9.4. Promoción de valores solidarios

El 17 de diciembre, en vísperas de la Navidad, se llevó a cabo la tradicional visita a la Asociación Benéfica Sagrado Corazón de Jesús, entidad que, con motivo del cierre de la estación de Ibarrekolanda (Bilbao) en 1994, cedió el uso de unos terrenos pertenecientes a su orden religiosa.

Desde entonces, anualmente, ETS entrega un amplio lote de alimentación compuesto por productos básicos. Este año, Begoña Hernández y Álvaro

Ruiz fueron las personas encargadas de visitar la asociación benéfica y hacer entrega de los productos destinados a las personas que, por diferentes motivos, residen en sus instalaciones.

4.9.5. Promoción de los valores culturales y recuperación del patrimonio histórico

A lo largo del último trimestre del año, ETS colaboró con diversas instituciones en el fomento de la cultura. Así, durante la última Feria del Libro y Disco Vascos de Durango cedió a la entidad organizadora, Gerediaga Elkarte, las instalaciones de la vieja estación de esa localidad, que sirvió de escenario de una exposición fotográfica. Asimismo, en la nueva estación, y en esta ocasión organizada por Euskotren, se montó otra muestra fotográfica con imágenes recopiladas en el Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia.



Albergue de peregrinos

Por otra parte, un equipo de Euskal Telebista se desplazó a la estación de Deba para realizar un reportaje sobre el convenio entre ETS y el Ayuntamiento de esa localidad para la cesión de las dos últimas plantas de esa instalación ferroviaria a la Asociación de Amigos del Camino de Santiago, con el objeto de su conversión en albergue de peregrinos.

Según el convenio de colaboración firmado en 2010 entre ETS y la Asociación de Amigos de los Caminos de Santiago de Deba, el Ejecutivo autónomo cede el uso de la primera y segunda plantas del edificio de la estación ferroviaria con el objeto de destinarla a albergue de peregrinos. Esta iniciativa permitirá promover la utilización y conservación del sendero jacobino a su paso por la localidad guipuzcoana, así como defender y conservar su patrimonio histórico y cultural.

De acuerdo con lo contemplado en el convenio, la rehabilitación y acondicionamiento del edificio —situado en el número 6 de la plaza Arakistain— correrá a cargo del Ayuntamiento y no podrá afectar a la estructura de inmueble. Asimismo, corresponderán al Consistorio las tareas de conservación y mantenimiento del edificio, cuyas actividades deberán quedar exentas del pago de impuestos. Del mismo modo, ETS se reserva la facultad de recuperar el inmueble en el supuesto de necesitarlo para su uso ferroviario. El convenio tiene una vigencia de diez años y podrá ser prorrogado por espacio de dos años más.

Rehabilitación de la antigua estación de Zestoa

En este mismo contexto, la Sociedad de Ciencias Aranzadi puso en marcha un programa piloto para personas reclusas de la prisión de Martutene,



financiado por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa, y en colaboración con el Ayuntamiento de Zestoa, con el objetivo de rehabilitar la antigua estación de tren del balneario de esa localidad.

En este plan participan quince reclusos que, de forma voluntaria, acuden cada día a rehabilitar el edificio de la estación. Además de la formación práctica, el proyecto incluye cuatro clases teóricas sobre derechos humanos, igualdad de género y cultura del País Vasco.

Esta iniciativa ha sido posible gracias al acuerdo entre ETS y la Sociedad de Ciencias Aranzadi, suscrito en abril de 2012, que contempla la cesión del uso de la estación de Zestoa, con el fin de promover la investigación científico-histórica a través del desarrollo de actividades de investigación y socialización del patrimonio cultural y medioambiental de ese enclave.

Concurso de cuentos infantiles

ETS copatrocinó en 2013 la undécima edición del Concurso de Cuentos Infantiles Sin Fronteras que anualmente organiza la asociación de vecinos del barrio bilbaíno de Otxarkoaga. Con los trabajos presentados los promotores editaron un libro. ETS desarrolla desde 2010 obras en Otxarkoaga con motivo de la construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao y este barrio acogerá una de las siete estaciones del trazado.

4.9.6. Comunicación interna

Consciente de la importancia estratégica que tiene la comunicación interna como herramienta fundamental de promoción y desarrollo de los valores y el espíritu de equipo, ETS ha llevado a cabo un importante número de acciones destinadas a favorecer la motivación y el sentimiento de pertenencia a la organización.



II Jornada de Iniciación al remo

A mediados del mes de mayo, doce personas que desarrollan su actividad profesional en ETS participaron en la II Jornada de iniciación al remo, organizada por el Ente público en la dársena de la Benedicta, en Sestao, gracias a la colaboración del club Sestaoko Arraun Beteranoak. La sesión constó de una breve charla de introducción a ese deporte, antes de ir a probar el *remoergómetro*. Los participantes practicaron el remo en foso y, posteriormente, tuvieron la oportunidad de aprender a elaborar estrobos. Finalmente, formaron parte de la tripulación que surcó las aguas de la ría a bordo de una trainera.

Copa de Fútbol ETS-Euskotren

En el marco de las relaciones fraternales con Euskotren se disputó el tradicional torneo de fútbol 7, celebrado en Larrea, Amorebieta. El partido, presidido por un espíritu de camaradería, no exenta de competitividad, finalizó con la merecida victoria del equipo de ETS.



III Torneo de paddle

Imanol Marques y Manu Rueda reeditaron su triunfo en el III Campeonato de Paddle de ETS al imponerse en la final, in extremis, a Aitor Yanguas y Kike Urkijo. Tras el reparto de premios, todos los participantes recibieron una gorra de ETS y celebraron el final del torneo con un merecido ágape. El torneo se disputó a lo largo de dos semanas en las canchas de Derio.

I Partido de baloncesto

El polideportivo de San Ignacio, en Bilbao, fue escenario del primer partido de baloncesto de ETS, en el que tomaron parte Jon Ugalde, Álvaro Moral, Antonio López, Ana del Val, Aurora Fernández, Josu Rodríguez, Mónica Gómez, Valen Gómez y Manu Rueda. El encuentro se disputó en una sola



canasta con tres equipos de tres personas cada uno, que fueron rotando. A pesar del carácter amistoso del partido, los equipos se emplearon a fondo sin dar un balón por perdido. Todos y todas se emplazaron a la celebración de una nueva edición.

Pruebas populares

ETS también facilitó y patrocinó la participación de los empleados y empleadas y sus familiares directos que así lo demandaron en la Clásica Cicloturista Bilbao-Bilbao y en la V Marcha de Mountain Bike Euskotren-ETS al Monte Oiz, así como en las pruebas atléticas Herri Krosa, Behobia-San



Sebastián, Maratón de Vitoria-Gasteiz, Media Maratón de Donostia-San Sebastián y Maratón nocturno de Bilbao.

III Concurso navideño de dibujo de ETS

Un total de 29 niñas y niños participaron en el III Concurso de Dibujo de ETS. El reparto de premios se realizó coincidiendo con la llegada de Olenzero a las oficinas del edificio Albia, acto en el que los txikis aprovecharon para transmitirle sus deseos.

Los ganadores del concurso, en dura competencia, fueron los siguientes:

- Hasta 3 años: Iker Arranz Caballero, hijo de Isabel Caballero, de la Dirección de Planificación y Proyectos.
- 4-7 años: Irene Ripoll Fernández, hija de Aurora Fernández de la Dirección de Planificación y Proyectos.
- 8-11 años: Gaizka Palacios Arrieta, hijo de Idoia Arrieta, de la Dirección de Operaciones e I+D+i.
- 12-14 años: Anne Miranda Paredes, hija de Pilar Paredes, de la Dirección de Operaciones e I+D+i.



Visita a las obras de la Línea 3

Cerca de cincuenta personas del equipo humano de ETS participaron en una visita guiada a las obras de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao, que se celebró en el mes de noviembre. Organizado por el Departamento de Comunicación y con la explicación de los directores de obra, la visita contribuyó a un mejor conocimiento del avance experimentado en los trabajos, así como de los métodos y procedimientos que se aplican.

4.10. CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Durante el año 2013, ETS ha continuado trabajando con el sistema de gestión integrado según los referenciales ISO 9001:2008 para Calidad; ISO 14001:2004 y Reglamento europeo EMAS III para el Medio Ambiente y para la Seguridad y Salud en el trabajo, según el referente OHSAS 18001:2007.

Auditorías externas

Al igual que en ejercicios precedentes, se han llevado a cabo las correspondientes auditorías externas de los sistemas, tanto de seguimiento como de renovación.

Así, en marzo se superó con éxito la renovación del sistema OHSAS 18001 con la entidad certificadora SGS. Durante el mes de julio, AENOR realizó la auditoría del segundo seguimiento de los certificados de calidad y medio ambiente y el primer seguimiento de la Declaración Ambiental, según el Reglamento Europeo EMAS, tras la renovación en 2012. En esta Declaración se incluyen los seguimientos de una serie de indicadores ambientales referidos al Ente.

Además, en diciembre de 2013, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, organizó un acto de entrega del diploma de reconocimiento a la mejora continua ambiental y al esfuerzo realizado para mantener la adhesión voluntaria EMAS. El diploma fue



entregado a ETS, y a todas las organizaciones registradas en EMAS, por el Lehendakari Iñigo Urkullu y la Consejera Ana Oregi.

El alcance de las certificaciones comprende a todo el Ente en lo referente de Seguridad y Salud;), en materia de Calidad y Medio Ambiente, afecta a las Direcciones de Planificación y Proyectos, Construcción, Instalaciones, Proyectos Estratégicos, Explotación (Departamento de Circulación y Gestión del Servicio y Departamento de Seguridad en la Circulación.

Durante el año 2013 se ha trabajado para la integración del Departamento de Mantenimiento en el sistema de calidad. Por primera vez, derivado de la medida de los indicadores en 2012, se han incluido objetivos de este Departamento en el plan de objetivos del sistema.

Auditorías internas

Con el fin de garantizar el mantenimiento del sistema de gestión integrado, se realizaron las correspondientes auditorías internas. Se auditaron 18 obras, un 47% menos que en ejercicio anterior. Las no conformidades se redujeron en un 40%.

En el global del año, de los 43 objetivos marcados en el sistema integrado al inicio del ejercicio, se alcanzó satisfactoriamente el 81% de los mismos, valor que refleja la involucración del personal del Ente en la gestión de los sistemas. También se mide una batería de indicadores, 69 en total, que se consideran una fuente de información importante para la mejora continua y que abarcan a Departamentos que, incluso, no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema, como son los de Comunicación, Patrimonio, Sistemas de la Información y Mantenimiento, además de indicadores derivados de objetivos pasados.

Por otra parte, y de cara a medir la calidad externa de los servicios prestados y que recibe directamente el cliente, ETS realizó las correspondien-



LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES



Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea

Informe de auditoría,
Liquidación de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2013
e Informe de gestión del ejercicio 2013

INFORME DE AUDITORÍA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES

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

1. Hemos auditado la liquidación de cuentas anuales de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea (Ente perteneciente a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que se encuentra actualmente adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco), que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales del Ente, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2.a de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basa en el trabajo realizado. Excepto por las salvedades mencionadas en los párrafos 2 y 3, el trabajo se ha realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.
2. Tal y como se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el objeto social del Ente es construir y gestionar las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi, habiéndole sido asignados el 1 de agosto de 2006 en régimen de adscripción por parte del Gobierno Vasco, con tal fin, las inmovilizaciones materiales e inmateriales preexistentes adscritas hasta ese momento a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, Eusko Trenbideak), todo ello en función del Decreto 118/2006, de 6 de junio. De acuerdo con dicho Decreto, el valor neto contable al 31 de diciembre de 2005 de los bienes aportados ascendió a 221 millones de euros. En este importe se incluían activos de la línea ferroviaria Elorrieta - Plentzia, que había sido traspasada a Metro Bilbao en 1995, así como otros activos, que tras un análisis y depuración de los registros contables efectuada por el Ente se consideraron inexistentes, motivo por el cual, el valor neto contable de los activos traspasados ascendió finalmente a 204,9 millones de euros, teniendo su contrapartida en el Fondo Social del Ente. Asimismo, el Ente recibió activos de Eusko Trenbideak por importe de 20,4 millones de euros, correspondientes a adiciones efectuadas en el ejercicio 2006 hasta la fecha de asignación y que fueron abonados a la citada sociedad.

En la medida que el Ente no dispone en la actualidad de un registro individualizado de los elementos que integran el conjunto de las inmovilizaciones materiales asignadas y provenientes de Eusko Trenbideak, una vez contrastada su existencia física y vida útil remanente, ni adicionalmente de la adecuada capitalización de los estudios y proyectos provenientes de la citada asignación, relacionados con dichos activos materiales, no ha sido posible verificar el coste y, por consiguiente, la correspondiente amortización de los citados bienes materiales e intangibles transferidos y adscritos al Ente, ni, en consecuencia, determinar su efecto en las liquidaciones de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2013 y al 31 de diciembre de 2012. En dichas fechas estos activos están registrados por un valor neto contable de aproximadamente 123 y 130 millones de euros respectivamente.

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

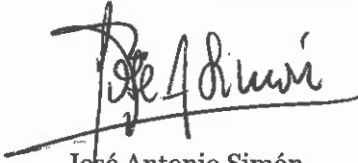
1

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

3. Adicionalmente a lo indicado en el párrafo 2 anterior, y según se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el Gobierno Vasco, de acuerdo con el Decreto 118/2006, de 6 de junio, asignó en régimen de adscripción al Ente los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas ferroviarias transferidas por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, así como la línea del ferrocarril de Zumárraga a Zumaia y la Línea A del Tranvía de Bilbao y le encomienda la administración y gestión de los mismos. El Ente no dispone de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas, ni, por consiguiente, del valor atribuible al derecho de uso de los mismos. Consecuentemente, no es posible determinar en la actualidad el posible efecto que pudiera tener el reconocimiento del citado derecho sobre las liquidaciones de cuentas anuales al 31 de diciembre de 2013 y al 31 diciembre de 2012.
4. Tal y como se indica en la Nota 16 de la memoria adjunta, el Ente no registra el correspondiente efecto fiscal derivado de las subvenciones no reintegrables recogidas en el patrimonio neto, ni el efecto de los créditos fiscales provenientes de las bases imposables negativas y de las deducciones que se podrían, en su caso, materializar en el futuro. Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2013 el epígrafe Subvenciones, donaciones y legados recibidos se encuentra sobrevalorado en aproximadamente 191,5 millones de euros (167,3 millones de euros al 31 de diciembre de 2012), el saldo neto (posición de pasivo) de los epígrafes de Impuestos diferidos se encuentra infravalorado en aproximadamente 156 millones de euros (141,4 millones de euros al 31 de diciembre de 2012) y las Reservas y el resultado del ejercicio deberían de aumentarse en unos importes de aproximadamente 25,9 y 9,6 millones de euros respectivamente (20,3 y 5,6 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2012).
5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si hubiéramos obtenido la información mencionada en los párrafos 2 y 3 anteriores, y excepto por la salvedad descrita en el párrafo 4 anterior, la liquidación de cuentas anuales del ejercicio 2013 adjunta expresa, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.
6. Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, llamamos la atención respecto de lo señalado en la memoria adjunta, en la que se indica que el Ente presenta, dada su naturaleza, una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. Conforme a ello, el Ente percibe del Gobierno Vasco: i) Subvenciones al objeto de sufragar determinados gastos que incurre en el desarrollo de su actividad específica de gestión de las infraestructuras ferroviarias, ii) Subvenciones de capital para financiar las inversiones a realizar, iii) Encomiendas para la realización de determinadas actividades relacionadas con la nueva red ferroviaria del País Vasco ("Y Vasca") y el programa tranviario y ferrocarril metropolitano de Bilbao, y, iv) Efectúa facturaciones a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes. Asimismo, como consecuencia de las diferencias producidas entre los importes presupuestados y los realmente incurridos para cada ejercicio anual, y habida cuenta que no son financiados los costes de amortización de los activos financiados mediante fondo social, surgen desviaciones que hacen presentar, normalmente, pérdidas netas contables, principalmente por el componente de las amortizaciones. En el ejercicio 2013, las pérdidas del ejercicio han ascendido a 2.905 miles de euros, las cuales, dado el esquema de financiación plena de sus actividades, habrían de ser compensadas con futuras aportaciones del Gobierno Vasco.

7. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de la liquidación de cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la liquidación de cuentas anuales del ejercicio 2013. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables del Ente.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



José Antonio Simón
Socio - Auditor de Cuentas

24 de abril de 2014



Miembro ejerciente:

PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2014 N^o 03/14/01742
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

.....
Informe sujeto a la tasa establecida en el
artículo 44 del texto refundido de la Ley
de Auditoría de Cuentas, aprobado por
Real Decreto Legislativo 1/2011, de 1 de julio.
.....

Balance de situación

a 31 de diciembre de 2013 y 2012 en euros

ACTIVO		
	31-12-2013	31-12-2012
ACTIVO NO CORRIENTE	879.628.993	815.913.886
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	2.151.062	2.754.314
<i>Aplicaciones Informáticas</i>	1.596.875	1.506.600
<i>Desarrollo</i>	359.747	1.054.518
<i>Anticipos</i>	194.440	193.196
Inmovilizado Material (Nota 6)	877.437.261	813.118.902
<i>Terrenos y Construcciones</i>	200.655.778	137.973.965
<i>Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material</i>	51.745.135	39.629.795
<i>Inmovilizado en curso y anticipos</i>	625.036.348	635.515.142
Inversiones Financieras a largo plazo (Nota 8)	40.670	40.670
<i>Instrumentos de patrimonio</i>	28.500	28.500
<i>Otros activos financieros</i>	12.170	12.170

ACTIVO CORRIENTE	59.069.057	31.300.988
Deudores	53.510.567	26.147.452
<i>Clientes por Prestaciones Servicios (Nota 9.a)</i>	61.998	685.119
<i>Clientes y Deudores, Empresas Grupo y asoc. (Nota 9.b)</i>	3.426.647	11.517.753
<i>Deudores Varios</i>	77.644	324.252
<i>Personal</i>	211.673	657.362
<i>Administraciones Públicas (Nota 9.c)</i>	49.732.605	12.962.966
Inversiones Financieras a corto plazo	46.311	46.290
<i>Otros activos financieros</i>	46.311	46.290
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 9.e)	5.458.986	5.039.846
Periodificaciones a corto plazo	53.193	67.400
TOTAL ACTIVO	938.698.050	847.214.874

Balance de situación

a 31 de diciembre de 2013 y 2012 en euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31-12-2013	31-12-2012
PATRIMONIO NETO	904.760.559	820.953.948
Fondos Propios (Nota 10)	220.885.588	223.398.709
<i>Fondo Social</i>	295.648.889	295.257.389
<i>Resultados Negativos Ejercicios Anteriores</i>	-71.858.680	-64.276.965
<i>Resultado del ejercicio</i>	-2.904.621	-7.581.715
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11)	683.874.971	597.555.239
<i>Subvenciones recibidas</i>	683.874.971	597.555.239
PASIVO NO CORRIENTE	819.356	2.247.197
Provisiones a largo plazo	819.356	2.247.197
<i>Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal (Nota 12a)</i>	329.356	347.197
<i>Otras provisiones (Nota 12b)</i>	490.000	1.900.000

PASIVO CORRIENTE	33.118.135	24.013.729
Provisiones a corto plazo	1.488.536	0
<i>Provisiones por operaciones comerciales (Nota 13.a)</i>	1.488.536	0
Deudas a corto plazo	22.495.719	13.038.694
<i>Otros pasivos financieros (Nota 13.b)</i>	22.495.719	13.038.694
Acreeedores Comerciales y otras cuentas a pagar	9.133.880	10.975.035
<i>Proveedores</i>	4.342	47.211
<i>Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 13.c)</i>	302.664	282.602
<i>Acreeedores varios (Nota 13.d)</i>	7.732.547	9.643.563
<i>Personal (Remuneraciones pendientes de pago) (Nota 13.e)</i>	536.460	564.026
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 13.f)</i>	557.867	437.633
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	938.698.050	847.214.874

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance de Situación correspondiente al ejercicio 2013.

En Bilbao, a 7 de abril de 2014

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Manuel Leza Olaizola

Almudena Ruiz de Angulo

Cuenta de pérdidas y ganancias

ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2013 y en 2012 en euros

	31-12-2013	31-12-2012
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 17a)	27.953.534	39.399.824
Ventas	7.601.628	8.085.488
Prestaciones de Servicios	20.351.906	31.314.336
Aprovisionamientos	-48.773	-161.087
Otros Ingresos de Explotación	21.777.362	16.857.452
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente	937.362	1.335.674
Subv. Explotación incorporadas al result. del ejercicio (Nota 11 a)	20.840.000	15.521.778
Gastos de Personal	-13.995.841	-13.718.776
Sueldos, Salarios y asimilados	-10.690.749	-10.393.323
Cargas Sociales (Nota 17 d)	-3.305.092	-3.325.453
Otros Gastos de Explotación	-28.053.439	-38.646.729
Servicios Exteriores	-27.326.918	-38.177.030
Tributos	-128.604	-89.096
Otros gastos de gestión corriente	-597.917	-380.603
Amortizaciones Inmovilizado (Notas 5 y 6)	-13.948.866	-13.674.815
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (Nota 11)	5.526.660	4.056.628
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	0	-654
Resultado por enajenaciones (Nota 6)	0	-654
Otros resultados	-2.122.147	-1.721.205
Ingresos Excepcionales	81.181	233.636

	31-12-2013	31-12-2012
Gastos Excepcionales (Nota 12.b)	-2.203.328	-1.954.841
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-2.911.510	-7.609.362
Ingresos Financieros	8.224	60.578
Otros Intereses e Ingresos Asimilados (Nota 9.e)	8.224	60.578
Gastos Financieros	-1.335	-32.931
Por deudas con terceros	-1.335	-32.931
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	6.889	27.647
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-2.904.621	-7.581.715
Impuestos sobre beneficios (Nota 16)	0	0
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	-2.904.621	-7.581.715
RESULTADO DEL EJERCICIO	-2.904.621	-7.581.715

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2013.

En Bilbao, a 7 de abril de 2014

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Manuel Leza Olaizola

Almudena Ruiz de Angulo

Estado de cambios en el patrimonio neto

a 31 de diciembre de 2013 y 2012 en euros

1. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2013 Y 2012 EN EUROS

	31-12-2013	31-12-2012
A) Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	-2.904.621	-7.581.715
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
– Financiación de inmovilizado	91.846.392	90.006.638
C) Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
– Financiación de inmovilizado	-5.526.660	-4.056.628
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	83.415.111	78.368.295

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos correspondiente al ejercicio 2013.

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

	Fondo Social	Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	Resultado del Ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2012	295.257.389	-53.691.885	-10.585.080	511.605.229	742.585.653
Otras variaciones del patrimonio neto en 2012:					
- Distribución del resultado del ejercicio 2012		-10.585.080	10.585.080		0
Total de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio			-7.581.715	85.950.010	78.368.295
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2013	295.257.389	-64.276.965	-7.581.715	597.555.239	820.953.948
Otras variaciones del patrimonio neto en 2013					
- Aumento Fondo Social	391.500				391.500
- Distribución del resultado del ejercicio 2012		-7.581.715	7.581.715		0
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2013			-2.904.621	86.319.732	83.415.111
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	295.648.889	-71.858.680	-2.904.621	683.874.971	904.760.559

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado Total de Cambios en el Patrimonio neto correspondiente al ejercicio 2013.

En Bilbao, a 7 de abril de 2014

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irueta

María Elena Lete García

Manuel Leza Olaizola

Almudena Ruiz de Angulo

Estado de flujos de efectivo

a 31 de diciembre de 2013 y 2012 en euros

	2013	2012
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	15.296.211	13.457.141
Resultado del ejercicio antes de impuestos	-2.904.621	-7.581.715
Ajustes del resultado	10.376.012	11.472.261
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	13.948.866	13.674.815
Variación provisiones largo plazo para riesgos y gastos (Nota 12)	472.159	1.881.067
Variación provisiones corto plazo para riesgos y gastos (Nota 13.a)	1.488.536	0
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (Nota 6)	0	654
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 11.b)	-5.526.660	-4.056.628
Ingresos Financieros (Nota 9.e)	-8.224	-60.578
Gastos Financieros	1.335	32.931
Cambios en el capital corriente	7.817.931	9.538.948
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 9)	11.594.583	11.993.025
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 13)	-3.741.155	-2.447.269
Otros Pasivos Corrientes (Nota 13.a)	-35.497	-6.808
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	6.889	27.647
Pagos de Intereses	-1.335	-32.931
Cobro de intereses	8.224	60.578

	2013	2012
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-67.779.951	-145.073.763
Pagos por Inversión	-67.779.951	-145.073.763
Inmovilizado intangible y material (Notas 5, 6 y 13.a)	-67.779.951	-145.082.311
Inmovilizado financiero	0	8.548
Cobros por desinversión	0	0
Inmovilizado intangible y material (Notas 5 y 6)	0	0
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	52.902.880	121.463.047
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		
Cobros de subvenciones de capital (Nota 11.b)	52.902.880	121.463.047
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	419.140	-10.153.575
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio (Nota 9.f)	5.039.846	15.193.421
Efectivo o equivalente al final del ejercicio (Nota 9.f)	5.458.986	5.039.846

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio 2013.

En Bilbao, a 7 de abril de 2014

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro María Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Manuel Leza Olaizola

Almudena Ruiz de Angulo

Memoria

1. NATURALEZA Y ACTIVIDAD DEL ENTE PÚBLICO

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

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

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

Entre sus funciones destacan las siguientes:

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

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

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

Adscripción de las Infraestructuras Ferroviarias

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

Adscripción de activos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al objeto de conocer la totalidad de los bienes que componen la actividad ferroviaria transferida y cuya gestión es responsabilidad del Ente, se ha

llevado a cabo la realización de unos proyectos encomendados a expertos independientes cuyo objeto principal ha sido la recopilación de los datos relativos a la infraestructura ferroviaria y su volcado en bases de datos con soporte geográfico, al objeto de disponer de un sistema de información de gestión que permita tener información actualizada de los bienes existentes.

El valor neto contable de estos bienes al 31 de diciembre de 2013 asciende a **122.744.370 euros**. En 2012 el valor era de 130.373.690 euros.

Otras adscripciones

En el ejercicio 2013, el Gobierno Vasco ha adscrito a ETS quince parcelas de garaje situadas en la calle Prim en Bilbao por 391.500 euros. Esta adscripción de activos tiene su contrapartida en el Fondo Social del Ente (Nota 10).

Asimismo, en el ejercicio 2011, el Gobierno Vasco adscribió a ETS el "Edificio de Albia" por 3.460.005 euros, y el edificio I.E.S. de Martutene en Donostia por 693.983 euros, a través de las resoluciones de 28 de julio y 26 de diciembre de 2011, respectivamente.

Actividad de ETS

Desde el 1 de agosto de 2006, ETS asume la conservación, administración y gestión de las infraestructuras de transporte ferroviario de las líneas que le han sido adscritas, así como la construcción de nuevas líneas ferroviarias y la cooperación técnica con el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, completándose así las actividades previstas en su objeto social.

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

En resumen, las funciones de ETS son las siguientes:

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

Convenio Línea 3

En relación a la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, el 26 de diciembre de 2008 se suscribió un Convenio entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y ETS que establecía los términos de financiación y construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao y su integración en el sistema existente.

Con fecha 21 de marzo de 2013, agotado presupuestariamente este Convenio, las partes lo extinguieron de mutuo acuerdo, fijando los criterios a seguir durante el ejercicio 2013 respecto de los expedientes de contratación y expropiatorios no concluidos.

Con fecha 27 de diciembre de 2013 se firma un nuevo Convenio de colaboración entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y ETS para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 Metro de Bilbao, hasta el 31 de diciembre de 2016.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Todas las cifras de estas Cuentas Anuales se hallan expresadas en Euros sin decimales. Las notas 1 a 21 descritas en la presente Memoria forman parte integrante del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios de Patrimonio Neto y el Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2013.

a) Imagen Fiel

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

b) Principios contables no obligatorios aplicados

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Los Administradores han formulado estas Cuentas Anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas Cuentas Anuales.

No existe ningún principio contable, que siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

c) Estimaciones realizadas

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

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2013, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva. A continuación se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

Vidas útiles del inmovilizado material

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

d) Agrupación de partidas

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

e) Corrección de errores

En la elaboración de las Cuentas Anuales adjuntas no se ha detectado ningún error significativo que haya supuesto la re-expresión de los importes incluidos en las Cuentas Anuales del ejercicio 2012.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2013 es la de aplicar las pérdidas del ejercicio a la cuenta Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2012 fue aplicado a la cuenta de Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

a) Inmovilizado

Inmovilizado Intangible

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

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

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

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

Inmovilizado Material

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

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

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

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

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

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

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

Deterioro del inmovilizado

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

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

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

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

b) Inversiones inmobiliarias

Dentro del Inmovilizado Material se registran determinados activos que actualmente se explotan mediante su arrendamiento. El Ente en la actualidad no los tiene clasificados como inversiones inmobiliarias en el Balance de Situación al corresponderse, a 31 de diciembre de 2013 y 2012, con activos provenientes de la adscripción indicada en la Nota 1 y no disponerse del detalle del valor neto contable con fiabilidad. No obstante, en la Nota 7 se detalla los rendimientos obtenidos de los mismos.

c) Arrendamientos

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

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

d) Instrumentos financieros

d.1) Activos financieros

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

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

Al menos al cierre del ejercicio el Ente realiza un test de deterioro para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Se considera que existe evidencia objetiva de deterioro si el valor recuperable del activo financiero es inferior a su valor en libros. Cuando se produce, el registro de este deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

- Aportaciones fundacionales en empresas públicas (Nota 8)

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

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

d.2) Pasivos financieros

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

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

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

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

e) Clasificación de Cuentas

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

f) Subvenciones

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables,

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

A estos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de que se cobrará.

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

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

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

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

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

g) Provisiones y contingencias

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

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

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

niendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias. Su dotación se efectúa al nacimiento de la responsabilidad o de la obligación. El resto de provisiones para riesgos y gastos se dotan con cargo al epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias según la naturaleza del riesgo u obligación a cubrir.

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

h) Obligaciones laborales

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

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

No obstante, en base a la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, el Ente tiene suscrita una póliza de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de

actualización, garantiza el ejercicio de este derecho. Dichas primas, así como los movimientos producidos en las mismas, se registran en la cuenta Depósitos y Fianzas Constituidos a largo plazo por los importes efectivamente entregados. De acuerdo a la póliza suscrita, el Ente tendrá derecho a percibir el retorno de las primas abonadas más los intereses devengados correspondientes a aquellos trabajadores para los que transcurrido el plazo fijado no se hubieran acogido al beneficio citado. A 31 de diciembre de 2013 y según la mencionada normativa sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, la prima acoge a 2 trabajadores de la plantilla de Euskal Trenbide Sarea (a 31 de diciembre de 2012 había 2 trabajadores).

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

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

i) Impuesto sobre Beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que el Ente satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido.

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

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

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

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

j) Ingresos y Gastos

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

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

k) Medio Ambiente

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

l) Transacciones con vinculadas

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

m) Estado de flujos de efectivo

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

- Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo de gran liquidez y sin riesgo significativo de alteraciones en su valor.

- Actividades de explotación: actividades típicas del Ente, así como otras actividades que no pueden ser calificadas de inversión o de financiación.
- Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado intangible durante los años 2013 y 2012.

2013

Coste					
	01-01-2013	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2013
Aplicaciones Informáticas	3.327.633	451.498	0	238.689	4.017.820
Desarrollo	12.647.834	83.000	0	0	12.730.834
Anticipo Inmovilizado Int.	193.196	1.244	0	0	194.440
TOTAL	16.168.663	535.742	0	238.689	16.943.094

Amortización acumulada					
	01-01-2013	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2013
Aplicaciones Informáticas	1.821.033	599.912	0	0	2.420.945
Desarrollo	11.593.316	777.771	0	0	12.371.087
TOTAL	13.414.349	1.377.683	0	0	14.792.032

Valor Neto Contable		
	01-01-2013	31-12-2013
Aplicaciones Informáticas	1.506.600	1.596.875
Desarrollo	1.054.518	359.747
Anticipo Inmovilizado Int.	193.196	194.440
TOTAL	2.754.314	2.151.062

2012

Coste					
	01-01-2012	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2012
Aplicaciones Informáticas	2.824.307	162.833	0	340.493	3.327.633
Desarrollo	12.373.954	126.000	0	147.880	12.647.834
Anticipo Inmovilizado Int.	465.201	111.196	0	(383.201)	193.196
TOTAL	15.663.462	400.029	0	105.172	16.168.663

Amortización acumulada					
	01-01-2012	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2012
Aplicaciones Informáticas	1.263.949	557.084	0	0	1.821.033
Desarrollo	10.714.955	878.361	0	0	11.593.316
TOTAL	11.978.904	1.435.445	0	0	13.414.349

Valor Neto Contable		
	01-01-2012	31-12-2012
Aplicaciones Informáticas	1.560.358	1.506.600
Desarrollo	1.658.999	1.054.518
Anticipo Inmovilizado Int.	465.201	193.196
TOTAL	3.684.558	2.754.314

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

- 31 de diciembre de 2012: 10.611.316 euros.
- 31 de diciembre de 2013: 13.086.166 euros.

Las principales inversiones del ejercicio 2013 en Inmovilizado Intangible son:

- Aplicaciones informáticas: actualización y adquisición de diversas licencias de uso de software y la adaptación del software de los elementos de cancelación a la tarjeta Barik
- Desarrollo: elaboración de los estudios para la confección del Plan de Accesibilidad en las estaciones de ETS

A 31 de diciembre de 2013 no existen compromisos de adquisición de Inmovilizado Intangible. A 31 de diciembre de 2012 los compromisos pendientes ascendían a 189.832 euros.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado material durante los años 2012 y 2013.

2013

Coste						
	01/01/13	Adiciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31/12/13
Terrenos y Construcciones	206.143.543	1.059.797	391.500	0	66.976.255	274.571.095
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.672.012	0	0	0	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	27.559.746	4.556.930	0	0	14.330.683	46.447.359
Otro Inmovilizado	94.526.505	52.288	0	(19.512)	883	94.560.164
Inmovilizado en Curso	635.515.142	71.067.716	0	0	(81.546.510)	625.036.348
TOTAL	973.416.948	76.736.731	391.500	(19.512)	(238.689)	1.050.286.978

Amortización acumulada						
	01/01/13	Dotaciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31/12/13
Terrenos y Construcciones	68.169.578	5.745.739		0	0	73.915.317
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.335.979	89.703	0	0	0	9.425.682
Otras Inst., utillaje y mobil.	9.878.251	3.377.677	0	0	0	13.255.928
Otro Inmovilizado	72.914.238	3.358.064	0	(19.512)	0	76.252.790
TOTAL	160.298.046	12.571.183	0	(19.512)	0	172.849.717

Valor Neto Contable		
	01/01/13	31/12/13
Terrenos y Construcciones	137.973.965	200.655.778
Inst. Técnicas y Maquinaria	336.033	246.330
Otras Inst., utillaje y mobil.	17.681.495	33.191.431
Otro Inmovilizado	21.612.267	18.307.374
Inmovilizado en Curso	635.515.142	625.036.348
TOTAL	813.118.902	877.437.261

2012

	Coste				
	01/01/12	Adiciones	Bajas	Traspasos	31/12/12
Terrenos y Construcciones	177.372.382	106.771	0	28.664.390	206.143.543
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.672.012	0	0	0	9.672.012
Otras Inst., utillaje y mobil.	22.031.405	497.452	(18.752)	5.049.641	27.559.746
Otro Inmovilizado	94.298.490	109.139	(5.862)	124.738	94.526.505
Inmovilizado en Curso	570.257.678	99.201.405	0	(33.943.941)	635.515.142
TOTAL	873.631.967	99.914.767	(24.614)	(105.172)	973.416.948

	Amortización acumulada				
	01/01/12	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31/12/12
Terrenos y Construcciones	62.955.135	5.214.443	0	0	68.169.578
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.235.921	100.058	0	0	9.335.979
Otras Inst., utillaje y mobil.	7.325.761	2.571.242	(18.752)	0	9.878.251
Otro Inmovilizado	68.565.819	4.353.627	(5.208)	0	72.914.238
TOTAL	148.082.636	12.239.370	(23.960)	0	160.298.046

Valor Neto Contable		
	01/01/12	31/12/12
Terrenos y Construcciones	114.417.247	137.973.965
Inst. Técnicas y Maquinaria	436.091	336.033
Otras Inst., utillaje y mobil.	14.705.644	17.681.495
Otro Inmovilizado	25.732.671	21.612.267
Inmovilizado en Curso	570.257.678	635.515.142
TOTAL	725.549.331	813.118.902

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

A 31 de diciembre de 2012 y 2013, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados y que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2012: 62.423.770 euros, de los que 15.552.087 corresponden a Construcciones
- 31 de diciembre de 2013: 68.994.672 euros, de los que 15.738.779 corresponden a Construcciones.

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

El Ente ha recibido en el ejercicio 2013 subvenciones de capital por importe de 91.846.392 euros (Nota 11) destinados a financiar las inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2012 el Ente recibió subvenciones de capital por importe de 90.006.638 Euros.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2013, en opinión de los Administradores, la cobertura de seguro contratado cubre el valor neto contable del inmovilizado material.

Asimismo, existen a 31 de diciembre de 2013 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material, por importe de 149.182.177 euros. Se detallan a continuación:

Activo	Adjudicatario	Finalizac. Prevista	Pendiente a 31.12.2013
Construcción Lugaritz - Concha	UTE Metro Lugaritz	2015	40.488.053
Obra Civil Línea 3 - Etxebarri-Txurdinaga	UTE Línea 3	2015	28.991.647
Construcción Herrera-Altza	UTE Metro Altza	2015	27.349.655
Obra Desdoblamiento Ermua	UTE Tramo Ermua	2016	20.252.019
Obra Desdoblamiento Amaña - Ardantza	UTE Amaña-Ardantza	2015	10.349.504
Obra Civil Línea 3 - Etxebarri-Txurdinaga - C1	UTE Línea 3	2014	4.644.541
Construcción Loiola - Herrera	UTE Loiola-Herrera	2014	4.023.082
Obra Civil Línea 3 - Estación Matiko	UTE Estación de Matiko	2014	2.592.377
Subestación eléctrica Loiola	UTE Moyale-Zikotz	2015	2.381.217
D.O. Etxebarri-Casco Viejo Línea 3	UTE Idom-Geoconsult	2015	1.867.967
Construcción Loiola - Herrera.C2	UTE Loiola-Herrera	2015	950.089
D.O. Ermua+Amaña-Ardantza	UTE Ermua-Eibar	2015	842.979
Obra Civil Línea 3 - Uribarri	UTE Metro Uribarri	2014	759.709
Comunicaciones definitivas Amorebieta-Berriz	Revenga Ingenieros S.S.	2014	433.017
Construcción Loiola - Herrera - C. 1	UTE Loiola-Herrera	2015	424.722
Señalización definitiva Iurreta - Traña	Thales España GRP, SAU	2014	299.944
D.O. L3 C.Viejo- Matiko y Artxanda	UTE Ingeplan-Prointec L3	2014	221.449
Seguridad y Salud Obras Línea 3	Coordinación Segur. Proy.	2015	217.301
D.O. Loiola - Herrera	Prointec, S.A.	2014	200.185
P.C. Altza - Galtzaraborda	U.T.E. Eptisa-Cinsa-Team	2014	169.406
Obra Civil Línea 3 - Txurdinaga - Casco Viejo	UTE Metro Txurdinaga	2014	157.890
Construcción Túnel Artxanda	Construcciones Murias, S.A.	2014	150.450
Señales repetidoras estación Amara	Dimetronic, S.A.	2014	112.891
Seguridad y Salud - Obras RP Gipuzkoa	SGS Tecnos, S.A.	2014	114.111
Geotécnia Línea 3 - Túnel Artxanda	UTE Línea 3 FMB Artxanda	2014	108.226
Edificio y Urbanización Lebario	UTE Lebario Talleres	2014	97.536
Desarrollo Aplicación gestión incidencias	Indra Sistemas, S.A.	2014	88.825
Otras Inversiones importe inferior a 85.000			893.385
TOTAL			149.182.177

Los compromisos del ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2012 ascendían a 218.488.806 Euros.

A 31 de Diciembre de 2013 existe el acuerdo para iniciar los trámites de resolución del primero de los compromisos reflejados en la tabla anterior, por importe de 40.488.053 euros, de conformidad a la Proposición No de Ley del Parlamento Vasco de fecha 21 de febrero de 2013 (Nota 13.a).

Existen activos, estudio y proyecto de obra, dentro del epígrafe *Inmovilizado material en curso* asociados a este proyecto valorados en 6.692.835 euros. En opinión de los Administradores, la citada resolución, entre otros, ha conllevado una demora en la ejecución del citado proyecto, manteniéndose el compromiso de su ejecución, dado que los mencionados compromisos de adquisición y construcción de inmovilizado material referentes al proyecto están soportados por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos aprobados de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Nota 15).

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

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

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

7. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

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

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

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como ingreso de los periodos 2013 y 2012:

Ingresos	31-12-2013	31-12-2012
Arrendamiento de locales	38.228	25.406
Arrendamiento de máquinas expendedoras	24.651	36.014
Arrendamiento de terrenos	5.135	3.694
Arrendamiento de espacios publicitarios	146.268	152.429
Arrendamiento de viviendas	20.272	16.448
Arrendamiento de empresas de grupo	368.978	359.313
TOTAL	603.532	593.304

Desde septiembre de 2012 ETS desarrolla su actividad en las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente 8 de Bilbao, conocido con el nombre de "Edificio Albia" y que fue adscrito al Ente en 2011. Con anterioridad a esa fecha, ubicaba sus oficinas en régimen de alquiler. Así mismo mantiene diferentes acuerdos de alquiler con terceros en materia de locales destinados para garajes y locales destinados a almacén.

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

Gastos	2013	2012
Arrendamiento de oficinas	81.626	448.993
Arrendamiento de garajes	45.877	76.751
Arrendamiento de autobuses	70.161	26.670
Otros arrendamientos	99.404	93.077
TOTAL	297.068	645.491

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

8. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

En el ejercicio 2013, Euskal Trenbide Sarea sigue como fundador en la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, con una aportación a la dotación patrimonial realizada en 2006 de 28.500 Euros. Esta aportación figura en el Activo del Balance de Situación adjunto en el epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Instrumentos de patrimonio*. La citada aportación permite al ente disponer de derechos de representación en el patronato de la fundación.

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

9. ACTIVO CORRIENTE

a) Clientes por prestación de servicios

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

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

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

b) Clientes y Deudores, Empresas del Grupo y asociadas

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

	2013	2012
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	1.678.393	5.583.698
Gobierno Vasco, provisión de fondos	828.079	828.079
Eusko Trenbideak	920.175	5.105.976
TOTAL	3.426.647	11.517.753

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

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

c) Otros créditos con las Administraciones Públicas

El saldo de esta partida del Activo del Balance corresponde a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de 2013 y parte de 2012 pendientes de cobro (Nota 16.c), a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2013 y a las Subvenciones de Capital pendientes de percibir al cierre del ejercicio. En el ejercicio 2012, principalmente correspondía al Impuesto sobre el Valor Añadido de pendiente de cobro del 2012, la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2012, así como las subvenciones recibidas pendientes de cobro.

La composición del saldo de esta partida del Balance a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

	2013	2012
Hacienda Pública Deudora por IVA	4.436.990	6.622.924
Hacienda Pública Deudora por retenciones	148.915	136.854
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	45.146.700	6.203.188
TOTAL	49.732.605	12.962.966

En opinión de los Administradores, no existen dudas acerca de la cobrabilidad del saldo deudor correspondiente al IVA, que corresponde a las liquidaciones pendientes de cobro del periodo 2012 y 2013.

El detalle de movimientos y saldos de Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones se incluye en la Nota 11. En el siguiente cuadro se desglosa el saldo existente a 31 de diciembre de 2013:

	2013
Gobierno Vasco - Subvención Capital	25.376.222
Gobierno Vasco - Subvención Explotación	3.840.000
Diputación Foral de Bizkaia - Línea 3 de Metro Bilbao	15.400.000
Diputación Foral de Gipuzkoa - Variante Orío	3.519
Agencia Vasca del Agua - Loiola - Herrera	525.000
Ayuntamiento Zarautz - Soterramiento Zarautz	1.959
TOTAL	45.146.700

Los importes se hallan cobrados prácticamente en su totalidad a la fecha de formulación de cuentas.

d) Inversiones Financieras Temporales

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

e) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

	2013	2012
Cuentas Corrientes	5.457.252	5.038.387
Caja	1.734	1.459
TOTAL	5.458.986	5.039.846

Las cuentas corrientes con Kutxabank han devengado durante el ejercicio 2013 un tipo de interés bruto medio del 0,11% (0,58% en 2012).

Los Ingresos Financieros de los rendimientos de cuentas corrientes obtenidos durante 2013 ascienden a 8.224 euros y se encuentran recogidos en el epígrafe *Ingresos financieros - Otros intereses e ingresos asimilados* de la cuenta de Pérdidas y Ganancias. En el ejercicio 2012 fueron de 60.578 euros.

No existen restricciones sobre la disponibilidad de los fondos.

10. FONDOS PROPIOS

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2013 asciende a 295.648.889 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi. En 2012 ascendía a 295.257.389 Euros

En el ejercicio 2013 se ha producido la adscripción que el Gobierno Vasco ha hecho a ETS de quince parcelas de garaje situadas en el edificio de la calle Prim en Bilbao, valoradas en 391.500 euros. Esta adscripción de activos tiene su contrapartida en un incremento del Fondo Social del Ente.

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

11. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2013 y 2012 y su situación a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2013 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 20.840.000 euros de carácter no reintegrable. Esta subvención tiene por objeto financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de la actividad de interés general asociada a la gestión de las infraestructuras ferroviarias, habiéndose imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio al haberse incurrido los gastos correspondientes, en el epígrafe *Otros ingresos de explotación – Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio*.

No existe ningún compromiso de devolución por parte del Ente a 31 de Diciembre de 2013 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2013, tal y como recoge la Nota 9.c, se hallaban pendientes de cobro aportaciones por 3.840.000 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores –Administraciones Públicas*, que han sido cobradas con anterioridad a la fecha de formulación.

Al igual que en el ejercicio 2013, ETS recibió en 2012 una Subvención de Explotación de 15.521.778 Euros, e igualmente fue imputada en su totalidad a resultados.

b) Subvenciones de Capital

Las Subvenciones de Capital que recibe el Ente para financiar sus inversiones y proyectos provienen del Gobierno Vasco y de otras Administraciones de la forma que se desglosa a continuación:

Saldo		
SALDO A 1 DE ENERO DE 2012	511.605.229	
MOVIMIENTOS 2012		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	74.665.052	
Subvención Capital - Otras Administraciones	15.341.586	
Traspasadas al resultado del ejercicio	-4.056.628	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2012	597.555.239	Pendiente de desembolso a 31-12-2013 (Nota 9c)
MOVIMIENTOS 2013		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	66.614.334	25.376.222
Subvención Capital - Diputación Foral de Gipuzkoa	3.519	3.519
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	21.659.829	15.400.000
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	12.063	1.959
Subvención Capital - Ura	637.047	525.000
Subvención Capital - Ayuntamiento de Eibar	299.892	0
Subvención Capital - Consorcio Transportes Bizkaia	1.883.434	
Subvención Capital - Interbiak	736.274	0
Traspasadas al resultado del ejercicio	-5.526.660	0
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	683.874.971	41.306.700

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

Las Subvenciones recibidas tienen carácter de no reintegrables.

Como se recoge en la Nota 9.c, a 31 de diciembre de 2013 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 41.306.700 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Otros Créditos con las Administraciones Públicas*. A 31 de diciembre de 2012 se hallaban pendientes de recibir 6.203.188 euros.

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

Durante el ejercicio 2013 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones relacionadas con convenios de colaboración, que principalmente se resumen a continuación:

1. Diputación Foral de Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto la construcción de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, siendo la financiación aportada por la Diputación Foral de Bizkaia del 50% (ver Nota 1).
2. Ayuntamiento de Zarautz: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar conjuntamente la redacción del documento referente al Estudio Informativo que analiza el soterramiento de las infraestructuras ferroviarias que actualmente transcurren por el término municipal de Zarautz. El Ayuntamiento financia el 25%.
3. Agencia Vasca del Agua: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar las actividades precisas para la demolición de los dos puentes existentes y la construcción de un nuevo puente sobre el río Urumea. La Agencia Vasca del Agua aportará 1.989.700 euros.
4. Consorcio Transportes Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar la implantación de la tarjeta Barik en expendedoras y

canceladoras de EuskoTren, EuskoTran y del Funicular de Larreineta. El CTB aportará instalaciones valoradas en 1.883.433 euros.

5. Interbiak: acuerdo que tiene por la cooperación en la ejecución coordinada de las obras y actuaciones en el entorno del emplazamiento de las Cocheras y Talleres de Lebario y de la conexión de la AP-8 con el futuro enlace de Kanpazar. Interbiak aportará 737.534 euros.

12. PROVISIONES A LARGO PLAZO

a) Obligaciones por prestaciones l/p al personal

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

Ejercicio 2013	Saldo a 01-01-2013	Dotación Ejercicio	Aplicación Provisiones	Saldo a 31-12-2013
Indemnizaciones	19.180	6.300	-19.180	6.300
Premio Permanencia	328.017	8.044	-13.005	323.056
TOTAL	347.197	14.344	-32.185	329.356

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

De conformidad con el Decreto 130/1989, por el que se regula el estatuto de personal de los directivos de los Entes Públicos de Derecho Privado y las Sociedades Públicas, en su artículo 8 es preciso abonar indemnizaciones por cese de los mismos. En este epígrafe se recoge una provisión por este concepto por importe de 6.300 euros.

Durante el ejercicio 2013 se han pagado indemnizaciones por cese de directivos de 19.180 euros.

b) Otras provisiones a l/p

El movimiento de este epígrafe del Balance en 2013 ha sido el siguiente:

	Saldo a 01-01-2013	Dotación Ejercicio	Aplicación Provisiones	Saldo a 31-12-2013
Provisión 1	1.900.000	0	-1.900.000	0
Provisión 2	0	490.000	0	490.000
TOTAL	1.900.000	490.000	-1.900.000	490.000

- *Provisión 1:* a 31 de diciembre de 2012 existía una reclamación presentada por la UTE adjudicataria de una de las obras promovidas por ETS, en concreto obras de la Variante Orio del ferrocarril Bilbao-Donostia, por los daños y perjuicios económicos ocasionados por la suspensión temporal parcial de las mismas, por lo que el balance a dicha fecha recogía una provisión de 1.900.000 euros por la mejor estimación del valor de los daños. A 31 de diciembre de 2013, está ya aprobado el abono de dicha reclamación, valorándose definitivamente en 1.969.960 euros. Esta cantidad se recoge en el epígrafe *Acreeedores Comerciales y otras cuentas a pagar – Acreeedores varios* del pasivo del Balance (Nota 13.d).
- *Provisión 2:* A 31 de diciembre de 2013, una de las obras que está promoviendo Euskal Trenbide Sarea se encuentra en suspensión temporal. La provisión de 490.000 euros recoge la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos ocasionados por dicha suspensión.

13. PASIVO CORRIENTE

a) Provisiones a c/p

De conformidad con la Proposición No de Ley del Parlamento Vasco de fecha 21 de febrero de 2013, a 31 de Diciembre de 2013 se habían iniciado los trámites de resolución de un contrato adjudicado por Euskal Trenbide Sarea (Nota 6). Con posterioridad al cierre del ejercicio, se ha acordado el abono de la indemnización, por lo que el importe aprobado se recoge en esta partida del pasivo del Balance.

b) Otros pasivos financieros

En esta partida del pasivo del Balance se recogen las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de Inmovilizado, así como fianzas recibidas a corto plazo. El detalle a 31 de Diciembre de 2013 es el siguiente:

PROVEEDORES DE INMOVILIZADO		22.403.941
U.T.E. Metro Uribarri	4.801.074	
U.T.E. Metro Altza	2.808.771	
U.T.E. Línea 3	2.797.013	
Construcciones Murias, S.A.	2.719.955	
U.T.E. Rekalde	1.604.990	
U.T.E. Euba-lurreta	1.008.858	
U.T.E. Estación de Matiko	902.431	
U.T.E. Sasiko	671.637	
U.T.E. Amaña-Ardanza	664.737	
U.T.E. Loiola-Herrera	536.123	
U.T.E. Etxebarri	528.978	
U.T.E. Oiz	497.897	
U.T.E. Añorgalde	415.561	
UTE Eptisa-Cinsa - Team	332.008	
Elecnor, S.A.	322.251	
Thales España GRP, SAU	156.825	
Ondaregi XXI, S.L.	120.813	
Railtech Sufetra, S.A.U.	117.582	
Revenga Ingenieros, S.A.	116.810	
Campezo Obras y Servicios, S.A.	109.539	
U.T.E. Idom - Geoconsult	106.752	
Otros acreedores (por importes inferiores a 100.000 euros)	1.063.336	
FIANZAS RECIBIDAS A CORTO PLAZO		91.778
TOTAL		22.495.719

A 31 de diciembre de 2012 los capítulos *Proveedores de Inmovilizado* y *Fianzas recibidas a corto plazo* ascendían a 12.911.419 y 127.275 euros, respectivamente.

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

c) Proveedores, empresas del grupo y asociadas

El importe del saldo del Balance a 31 de diciembre de 2013 y 2012 corresponde a cantidades acreedoras con la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A. por diversos conceptos.

d) Acreedores Varios

El detalle del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2013 es el siguiente:

U.T.E. Variante Orio	1.969.960
Construcciones Balzola, S.A.	382.799
Saitec Ingenieros, S.A.	327.620
U.T.E. Andoain-Hernani	200.724
Elecnor, S.A.	178.595
Canteras y Construcciones, S.A.	175.550
Idom Ingeniería y Consultoría, S.A.	161.212
U.T.E. Legorreta	156.184
U.T.E. Eptisa - Fulcrum	153.349
Interbiak, S.A.	145.939
U.T.E. Team - Typsa	131.349
Montajes Eléctricos San Ignacio, SA	130.943
Tecnalía Corp. Tecn. AIE	125.672
U.T.E. Sener-Ineco	119.053
Garbaldi, S.A.L.	116.275
Electrosistemas Bach, S.A.	112.978
Otros acreedores inferiores a 100.000 euros	2.364.325
Facturas Pendientes de Recibir	780.020
TOTAL	7.732.547

A 31 de diciembre de 2012, el saldo del capítulo ascendía a 9.643.563 euros e incluía facturas pendientes de recibir por importe 567.275 euros.

e) Personal

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

	2013	2012
Nómina diciembre pendiente pago	132.402	144.696
Previsión Salario Variable	360.206	363.359
Otras Previsiones Sociales	43.852	55.971
TOTAL	536.460	564.026

- Nómina diciembre pendiente de pago: en esta partida se recoge la liquidación de la nómina del mes de diciembre, que se abonó a mes vencido en la primera quincena de enero según práctica habitual
- Previsión salario variable: en esta partida se recoge la previsión del salario variable devengado en el ejercicio, que se abonará en el segundo trimestre del ejercicio siguiente según práctica habitual
- Otras Previsiones Sociales: en esta partida se dotan provisiones por ciertos beneficios sociales devengados a 31 de diciembre de 2013, al no existir aún la obligación de pago de los mismos al cierre del ejercicio.

f) Otras deudas con las Administraciones Públicas

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

	2013	2012
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	290.426	167.285
Seguridad Social Acreedora	267.441	270.348
TOTAL	557.867	437.633

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

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

Todos los importes fueron hechos efectivos en enero de 2014.

14. INFORMACIÓN APLAZAMIENTO PAGOS A PROVEEDORES Y ACREEDORES COMERCIALES

El detalle de los pagos por operaciones comerciales, sin considerar las adquisiciones de inmovilizado, realizados durante el ejercicio 2013 en relación a los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 y de acuerdo los plazos máximos legales previstos en el acuerdo de Gobierno del 12 de abril de 2011, que recoge los plazos de pago en las operaciones comerciales de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, es el siguiente:

	2013		2012	
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	3.595.548	10%	6.147.309	13%
Resto	33.207.295	90%	39.805.691	87%
Total pagos del ejercicio	36.802.843	100%	45.953.000	100%
Plazo Medio de Pagos Excedido (Días)	35,8		36,9	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepasa el plazo máximo legal	2.086.148		4.017.452	

15. INFORMACIÓN DE RIESGOS

a) Riesgo de crédito

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

b) Riesgo de liquidez

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, el Ente dispone de la tesorería que muestra su balance, y del apoyo de su accionista, Gobierno Vasco. El Ente presenta a 31 de diciembre de 2013 un fondo de maniobra positivo por importe de 25.951 miles de euros (2012: 7.287 miles de euros), suficiente para poder atender a sus compromisos a corto y medio plazo.

c) Riesgo de actividad

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

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

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

16. SITUACIÓN FISCAL

a) Inspecciones

Los ejercicios 2010 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles y el ejercicio 2009 en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Criterios

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

Adicionalmente, con la entrada en vigor de la Norma Foral 11/2013, de diciembre de 2013, que es de aplicación con efectos 1 de enero de 2014, se incluyen nuevamente límite temporal de 15 años en la compensación de bases imponibles negativas y deducciones, de modo que las bases imponibles negativas y las deducciones generadas por el Ente hasta la fecha, tienen vencimiento en el año 2028.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2013 y aquellos abiertos a inspección de acuerdo con la normativa foral en vigor al cierre de cada ejercicio. Como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles inter-

pretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como consecuencia de una inspección. En todo caso, los administradores consideran que dichos pasivos, caso de producirse, no afectarán significativamente a las Cuentas Anuales.

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

Tanto en las Memorias de la Sociedad de los ejercicios 2006 a 2013 como en el Decreto 118/2006, de 6 de junio, por el que el Gobierno Vasco adscribe a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes, se efectúan las menciones obligatorias previstas en la normativa fiscal en relación con los bienes adscritos así como con los compromisos por beneficios fiscales asociados a los mismos.

c) Impuesto sobre el Valor Añadido

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

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

En opinión de los Administradores, no existen problemas de recuperabilidad respecto a los importes correspondientes al ejercicio 2013 reflejados en el apartado *Otros créditos con las Administraciones Públicas* (nota 9.c).

d) Impuesto sobre Sociedades

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

Resultado antes de Impuestos	-2.904.621
Diferencias temporales positivas	6.300
Diferencias temporales negativas	-26.611
TOTAL	-2.924.932

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

El Ente Público tiene la posibilidad de reducir las bases imponibles positivas de futuros ejercicios en las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades, aplicando las siguientes pérdidas fiscales pendientes de compensación a 31 de diciembre de 2013:

Año	Importe	Compensado	Saldo
2004	4.495	0	4.495
2006	13.615.016	0	13.615.016
2007	6.027.430	0	6.027.430
2008	12.778.587	0	12.778.587
2009	11.570.588	0	11.570.588
2010	9.654.284	0	9.654.284
2011	10.608.134	0	10.608.134
2012	7.588.686	0	7.588.686
	71.847.220	0	71.847.220

Por lo tanto, no se genera gasto alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2013 y 2012.

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

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida
2005	564	45%
2006	8.529	45%
2007	24.814	45%
2008	13.798	45%
2009	9.901	45%
2010	8.111	45%
2011	9.389	45%
2012	8.512	45%
2013	6.615	45%
	90.233	

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

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

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

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida
2005	2.020	45%
2006	7.214	45%
2007	17.810	45%
2008	23.644	45%
2009	32.125	45%
2010	25.235	45%
2011	17.198	45%
2012	2.898	45%
2013	47	45%
TOTAL	128.191	

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

Los activos por impuestos diferidos indicados anteriormente no han sido registrados en el balance de situación a 31 de diciembre de 2013 y a 31 de diciembre de 2012 por entender los Administradores del Ente que su recuperabilidad no está razonablemente asegurada en los próximos diez ejercicios.

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

17. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe Neto Cifra de Negocios

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

	2013	2012
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	7.505.866	7.897.299
Gestión Proyectos y Obras:		
– Nueva Red Ferroviaria País Vasco	18.231.405	24.282.150
– Metro de Bilbao	1.473.837	2.473.837
– Programa Tranviario	646.664	1.646.664
– Otros proyectos	0	2.911.685
Venta Residuos	95.762	188.189
TOTAL	27.953.534	39.399.824

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

Durante el ejercicio 2012, el Ente llevó a cabo por Encomienda del Gobierno Vasco, la realización de Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la "Red Primaria de Transporte de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos" en Ecuador.

b) Transacciones con Empresas del Grupo

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2013	2012
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	20.351.906	27.924.621
Eusko Trenbideak, S.A.	7.874.844	8.256.612
TOTAL	28.226.750	36.181.233

- Gastos con empresas del grupo

	2013	2012
Eusko Trenbideak, S.A.	402.817	418.477
EITBNet, S.A.	17.990	23.760
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	82.176	76.075
TOTAL	502.983	518.312

c) Ingresos y gastos comprometidos

- Ingresos comprometidos

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

A 31 de diciembre de 2012 Euskal Trenbide Sarea tenía firmado un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la actuación en materia de expropiaciones en el proceso de construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco por importe de 3.492.900 euros con plazo de ejecu-

ción que finaliza el 15 de noviembre de 2013 y con un importe pendiente de facturar de 257.491 euros (257.491 euros pendientes de ejecución a 31 de diciembre de 2012). A fecha de vencimiento, las actuaciones objeto del Convenio todavía no han finalizado por lo que resulta preciso seguir trabajando en los términos fijados en el mismo, autorizando la suscripción de la segunda prórroga del Convenio.

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2013 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 46.399.298 euros.

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin.	Importe
Suministro energía A.T.	Naturgas Energía Comercializadora	2015	4.506.980
D.O. Zizurkil - Andoain NRFV	U.T.E. Zizurkil	2016	2.504.243
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Ingeniería y Sistemas, S.A.	2016	2.376.124
Mantenimiento catenaria ferrocarril	Elecnor, S.A.	2017	2.317.502
D.O. Antzuola - Ezkio/Itsaso NRFPV	U.T.E. Sener-Ineco	2016	2.152.166
D.O. Hernialde-Zizurkil NRFPV	U.T.E. Eptisa - Fulcrum	2016	2.095.000
D.O. Andoain-Hernani NRFPV	U.T.E. Andoain-Hernani	2016	1.862.554
Seguimiento Proyectos y Obras NRFPV	Saitec Ingenieros, S.A.	2014	1.165.830
D.O. Hernani - Astigarraga NRFPV	U.T.E. Puente Hernani	2015	1.076.701
Seguimiento calidad Zizurkil-Irun NRFPV	U.T.E. Saitec - Euroconsult	2016	1.022.273
Mantenimiento señalizaciones varias	Thales España GRP, SAU	2016	868.070
Mantenimiento mecanizado vía Ermua-Amara	Canteras y Construcciones, S.A.	2015	850.864
Mantenimiento señalización tranvías	Electrosistemas Bach, S.A.	2016	815.539
Mantenimiento subestaciones ferrocarril	Eldu, S.A.	2017	626.399
Servicio vigilancia instalaciones Bizkaia	Segur Ibérica, S.A.	2015	611.972
Suministro Energía Eléctrica Baja Tensión	Iberdrola Generación S.A.U.	2014	592.919
Mantenimiento electricidad estaciones	Montajes Eléctricos San Ignacio, SA	2017	579.113
Mantenimiento mecanizado vía Bilbao-Ermua	Tecsa Empresa Constructora, S.A.	2015	543.034
Seguridad y Salud obras NRFPV	U.T.E. PTL 2016	2016	522.521
Dirección M.A. Zizurkil-Irun NRPV	U.T.E. Infraeco - Boslan	2016	513.875
Servicio vigilancia instalaciones Gipuzkoa	Bizala Seguridad, S.A.	2015	504.934
Brigada externa Amara mantenimiento vía	Tecsa Empresa Constructora, S.A.	2015	486.267
Suministro energía ferrocarril y tranvía	Endesa Energía, S.A.	2014	442.731
D.O. Ezkio y Ezkio-Beasain NRFPV	Idom Ingeniería y Consultoría, S.A.	2014	438.418
Mantenimiento LAT tranvías	Elecnor, S.A.	2017	423.594
Otros contratos inferiores a 400.000			16.499.645
TOTAL			46.399.268

A 31 de diciembre de 2012 el importe de gastos comprometidos ascendía a 53.552.897 euros.

d) Cargas Sociales

Concepto	2013	2012
Gastos por Seguridad Social	2.871.440	2.806.081
Aportación a sistemas complementarios pensiones	470	28.984
Seguros de Vida y Accidentes	83.929	78.835
Formación	66.151	85.125
Prevencion Riesgos Laborales	109.663	108.416
Otros Gastos Sociales	173.439	218.012
TOTAL	3.305.092	3.325.453

e) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2013 y 2012 ha sido la siguiente:

2013	Plantilla Media	Plantilla a 31-12-2013	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	232	232	177	55
Personal eventual	25	24	18	6
TOTAL	258	257	196	61

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

f) Honorarios por Auditoría

Los honorarios relativos a los servicios de auditoría de las cuentas de 2013, han ascendido a 29.000 euros (2012: 46.375 por auditoría de cuentas de 2012 y otros servicios de verificación durante el ejercicio 2012).

En el ejercicio 2013 se han abonado los siguientes honorarios en concepto de servicios prestados a otras sociedades que utilizan la marca PwC:

PwC Asesores de Negocios	17.900
TOTAL	17.900

En el ejercicio 2012 fueron abonados 158.980 euros a otras sociedades que utilizan la marca PwC en concepto de servicios jurídicos y de otros servicios.

18. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2013 se han realizado las auditorias de seguimiento en Calidad y Medio Ambiente según las normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004 para los procesos de Gestión de Proyectos y Obras, Gestión de la Circulación y procesos de Seguridad en la Circulación, así como la auditoría de seguimiento del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Environmental Management Audit Échème) publicando en la página web la correspondiente Declaración Ambiental de 2012.

Por otra parte, se ha realizado la auditoria de renovación de la norma OHSAS 18001:2007 referida a la Seguridad y Salud a todo el ente.

Todos los sistemas están totalmente implantados en el ente, y todo el personal tiene conocimiento sobre las normas ambientales para el tratamiento y gestión de los residuos que se generan, segregando éstos de forma adecuada en los contenedores colocados para ellos, no solo en los centros dentro del alcance certificado, sino también en los talleres de mantenimiento que poco a poco se van integrando incluso residuos procedentes de la línea.

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

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

	2013	2012
Reciclaje	7.486	2.936
Servicios de calidad y medio ambiente	1.135.951	1.156.871
TOTAL	1.143.437	1.159.807

19. GARANTIAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

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

Asimismo, el Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea adoptó una resolución en vía administrativa reclamando los citados daños y perjuicios a una empresa tercera, que Euskal Trenbide Sarea entiende que los ha ocasionado. Nuevamente se ha procedido a dar audiencia a las partes en relación a las alegaciones presentadas, quedando pendientes de ser resueltas.

No se ha recogido Provisión en la liquidación de cuentas al 31 de octubre de 2013 y al 31 de diciembre de 2012 al entenderse que dichos daños y perjuicios no son atribuibles al Ente y que por consiguiente en ningún caso se ha de poner de manifiesto un quebranto significativo para la liquidación de cuentas.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2013, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 245.000 euros. En el ejercicio 2012 el Ente tenía avales con la BBK por importe de 271.000 Euros.

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

20. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y ALTA DIRECCIÓN

El Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea estaba compuesto a 31 de diciembre de 2013 por las siguientes personas:

Presidente	D. Ana Isabel Oregi Bastarrica
Vocales	D. Antonio Aiz Salazar Dña. Amaia Barredo Martín D. Ernesto García Vadillo D. Pedro María Hernando Arranz Dña. Miren Izaskun Iriarte Irureta Dña. María Elena Lete García D. Manuel Leza Olaizola Dña. Almudena Ruiz de Angulo del Campo
Secretaria	Dña. Ainhoa Elola Aramburu

Mediante Decreto 114/2013 el Consejo del Gobierno Vasco, en sesión celebrada el día 22 de enero de 2013, cesa a los Vocales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea existentes en el ejercicio 2012 y nombra como consejeros vocales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, por el periodo estatutario de cuatro años a:

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

De conformidad con lo establecido en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio y que deroga el Real Decreto Legislativo 1564/1989 de 22 de diciembre y la Ley 24/1988 de 28 de Julio de Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración que han ejercido durante el ejercicio 2013, manifiestan que no tienen participaciones directa ni indirectamente, ni ostentan cargos o desarrollan funciones en empresas cuyo objeto social sea el mismo, análogo o complementario al de Euskal Trenbide Sarea.

Adicionalmente, y de acuerdo con la mencionada normativa, los miembros del Consejo de Administración que han ejercido durante el ejercicio 2013 han manifestado la no realización por cuenta propia o ajena, del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social. No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2013 han sido representantes de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y han ostentado cargos directivos y han desarrollado funciones relacionadas con la gestión en empresas del Grupo al que pertenece el Ente que no han sido objeto de inclusión en esta nota de la memoria al no suponer menoscabo alguno de sus deberes de diligencia y lealtad o la existencia de potenciales conflictos de interés en el contexto de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio.

Durante el ejercicio 2013 y 2012 no se han producido situaciones de conflicto de interés a considerar.

Directivos

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

cada Ente Público de Derecho Privado adopten con carácter anual, en los que se identificarán los cargos o puestos que se califiquen como directivos a los efectos de lo dispuesto en el citado Decreto.

De conformidad con lo establecido en el citado precepto, el Consejo de Administración del Ente, en reunión celebrada el día 13 de febrero de 2013, propone modificar la relación de los cargos directivos del Ente, aprobando como único cargo directivo el correspondiente a Director General. En su virtud, y de conformidad con lo establecido en el artículo 26.3 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, el Consejo de Gobierno aprueba la relación de directivos del Ente, que contiene únicamente el cargo de Director General, quedando derogado el Decreto 435/2009 de 30 de junio por el que se aprobaba la relación de los cargos directivos del Ente de Vicepresidente Ejecutivo, Director General y Director General Corporativo.

Las Remuneraciones devengadas en el ejercicio 2013 por los Directivos del Ente han sido las siguientes:

Vicepresidente Ejecutivo		16.372
(miembro Consejo Administración)		
Remuneraciones por todos los conceptos (hasta febrero 2013)	16.372	
Aportaciones a EPSV	0	
Director General		90.796
Remuneraciones por todos los conceptos (2 personas)	84.271	
Incentivos (abonado en 2014)	6.525	
Aportaciones a EPSV	0	
Director General Corporativo		16.278
(secretario Consejo Administración)		
Remuneraciones por todos los conceptos (hasta febrero 2013)	16.278	
Aportaciones a EPSV	0	
TOTAL		123.446

En las remuneraciones por todos los conceptos están incluido el abono de las indemnizaciones por cese de directivos (Nota 12.a).

Las retribuciones de Directivos del Ente en el ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2012 ascendieron a un importe total de 221.121 Euros y correspondían a retribuciones a altos cargos que eran a su vez miembros del Consejo de Administración.

Durante el ejercicio 2013, los miembros del Consejo de Administración que no están vinculados a la Administración de la Comunidad Autónoma por su condición de funcionario contratado o alto cargo de la Administración General o Institucional han percibido dietas por asistencia por 450 euros (durante el ejercicio 2012, ningún miembro del Consejo de Administración percibió dietas por asistencia).

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

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

Informe de Gestión

1. ACTIVIDAD Y OBJETO DE ETS

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

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

- el 1 de enero de 2005 se produjo el traspaso de la unidad de Proyectos y Obras de Eusko Trenbideak a ETS
- el 1 de agosto de 2006 el Gobierno Vasco adscribió a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes. En ese acto, y en sucesión de empresa, 186 puestos de trabajo del área de Explotación de EuskoTren se incorporan al Ente Público.

Estas infraestructuras son, a día de hoy:

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

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

2. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DURANTE 2013

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2013 ETS ha continuado manteniendo las infraestructuras ferroviarias mencionadas en el punto 1 y gestionando la circulación en las mismas: sistemas de regulación del tráfico y sistemas de seguridad.

En este sentido, el Ente ha finalizado la remodelación de las estaciones de Eibar y de Amara, implantado WiFi en una serie de estaciones, y realizado una serie de actuaciones destinadas a mejorar la seguridad de la Línea: consolidación y estabilización de taludes, adecuación catenaria,...

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2013 se siguen ejecutando diversas obras en Red Propia con el objetivo de mejorar la capacidad de la red y ampliar las áreas servidas.

- *En Gipuzkoa*, durante el año 2013, se han seguido desarrollando las obras del nuevo tramo Herrera-Altza, que incluye la construcción de una estación subterránea en el barrio de Altza. Así mismo se ha continuado con la ejecución las obras del tramo Loiola-Herrera, en donde a lo largo del 2013 se ha procedido, en colaboración con la Agencia Vasca del Agua, a las obras de demolición del viaducto de Loiola para su sustitución por uno nuevo, sin apoyos en el cauce, de manera que permita mejorar el tráfico ferroviario ganando seguridad y reduciendo el riesgo de inundaciones ante eventuales avenidas de agua.

En Eibar, se ha seguido trabajando en las obras de desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantza que consiste en el desdoblamiento del tramo ferroviario existente entre el barrio de Amaña y la estación de Ardantza así como la construcción de una nueva estación que sustituirá al antiguo apeadero de Amaña.

Se han finalizado en el ejercicio 2013, los desdoblamientos Añorga-Rekalde, Lasarte – Rekalde, así como la obra civil de los talleres de Araso en Irun.

- *En Bizkaia*, destacan las actuaciones correspondientes a la Operación Durango. A lo largo del 2013 se han finalizado prácticamente las obras de soterramiento del ferrocarril a su paso por Durango. Así mismo se ha finalizado la obra civil de los nuevos talleres y cocheras de Lebario, obra que se enmarca en la Operación Durango. En 2014, comenzarán las obras de urbanización de la superficie liberada por el soterramiento del ferrocarril y la demolición de los antiguos talleres.

Metro Bilbao

En 2013 han seguido avanzando los trabajos de construcción de la *Línea 3* del metro de Bilbao (Etxebarri - Casco Viejo - Matiko). Están en curso seis de los siete tramos de la Obra Civil: Etxebarri - Txurdinaga, Txurdinaga - Casco Viejo, Uribarri, estaciones de Matiko y de San Antonio de Etxebarri y túnel de Artxanda. En el primer semestre de 2014 se licitará el último de los tramos, la estación de Casco Viejo, que garantizará la intermodalidad con las Líneas 1 y 2. Asimismo, entre 2014 y 2015 comenzarán los demás trabajos hasta completar la Línea (instalaciones, vía, acabados,...).

En marzo de 2013, con el fin de dar continuidad a las obras, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y ETS firmaron un Convenio de Colaboración asegurando la financiación suficiente para continuar las obras durante este ejercicio 2013. A finales de Diciembre se firmó un nuevo Convenio que asegura la financiación de todas las obras necesarias hasta la puesta en marcha de la Línea, prevista para 2016.

Así mismo se ha seguido trabajando en las obras del tramo Santurzi-Kabiezes, cuya finalización en 2014 completará la *Línea 2* del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2013 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano. Se ha seguido coordinando los trabajos de la construcción de los tramos Beasain Este-Beasain Oeste, Legorreta-Tolosa, Bergara-Antzuola, Tolosa-Hernalde, Antzuola – Ezkio/Itsaso, Ezkio y Ezkio-Beasain, Andoain-Hernani, Bergara-Bergara, Hernani-Astigarraga y Hernani-Zizurkil. Trabajos que se encuentran en fase avanzada.

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

Reducción de gastos de funcionamiento

En el marco del plan para redimensionar el sector público vasco, el Gobierno Vasco se ha marcado el objetivo de reducir los gastos de funcionamiento de la administración y de sus entes y sociedades públicas.

En este sentido, la Dirección de ETS (cuyos cargos directivos se han reducido de 3 a 1), ha impulsado una política de eficiencia en el uso de recursos, que ha implicado la revisión de todas las partidas de gasto del Ente Público, con el objetivo de reducir los mismos sin mermar los niveles de calidad, seguridad y servicio.

Así, tal y como se refleja en la Cuenta de Resultados, los gastos de Explotación de ETS del ejercicio 2013 (gastos de personal + otros gastos de explotación) se han reducido un 20% respecto al ejercicio 2012, sin que ello se haya traducido en una reducción de la actividad asociada a dichos gastos (explotación de ferrocarriles y tranvías, y gestión de proyectos y obras encomendadas por el Gobierno Vasco). Entre las medidas que han permitido obtener estos resultados, destaca la reducción de la subcontratación

de servicios técnicos, asumiendo con recursos propios parte de los trabajos hasta ahora realizadas por estos.

Ámbito internacional

El Ente está desarrollando determinadas actividades de ámbito internacional. En el ejercicio 2012 finalizaron los trabajos realizados para la Ilustre Municipalidad de Cuenca (Ecuador) para la realización de los Estudios Complementarios y de Ingeniería Básica de la "Red Primaria de la Ciudad de Cuenca: Tranvía de los Cuatro Ríos".

En este momento, EuskoTren Participaciones S.A., Sociedad Pública del Gobierno Vasco, forma parte de un Consorcio de empresas adjudicatario de la construcción del citado Tranvía. En el marco de este proyecto, ETS presta el apoyo técnico necesario a EuskoTren Participaciones, S.A.

3. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DEL ENTE PÚBLICO

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

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

Riesgos e Incertidumbres

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

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

4. ACTIVIDADES EN INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Al margen de los aspectos mencionados en las Cuentas Anuales, el Ente, a finales del 2013, firma un Convenio de Colaboración con la sociedad Gomavial Solutions S.L. cuyo objetivo es regular la realización de las acciones necesarias para instalar placas de asiento de carril fabricadas con material proveniente de neumáticos usados para corroborar su comportamiento ante cargas de tráfico ferroviario, pudiendo contribuir a un posible beneficio económico-social medioambiental por la reutilización de estos materiales reciclados.

En el 2013 en colaboración con la Universidad del País Vasco se ha seguido desarrollando un proyecto de investigación titulado "Aumento del Ciclo de Vida de la Vía", con el objeto de poner en marcha una metodología para Trenbiker.

Así mismo en 2013, el Ente ha seguido trabajando en el desarrollo del Proyecto de recuperación de la energía cinética producida por las unidades móviles, permitiendo la posibilidad de que esta energía de frenado pueda ser aprovechada por otras unidades en la misma línea o bien pueda ser devuelta a la red, conforme al Convenio suscrito con el Ente Vasco de la Energía (EVE).

También durante el 2013 se ha seguido colaborando con la Fundación Tekniker, para regular la realización de las tareas necesarias para desarrollar un "Sistema redundante que proporcione altos niveles de seguridad de la red ferroviaria, mediante detección de objetos en la vía", a través de la fusión de diferentes tecnologías de Visión 2D-3D y láser.

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

5. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Euskal Trenbide Sarea no ha adquirido compromisos significativos ni se han verificado hechos excepcionales con posterioridad al cierre del ejercicio el 31 de diciembre de 2013, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 7 de abril de 2014, conforme al artículo 10 de la Ley 6/2004, de Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea, y al Acuerdo del Consejo de Administración reunido en esta misma fecha, los miembros del Consejo formulan la liquidación de Cuentas del ejercicio 2013 que comprende, como una unidad, el Balance de Situación, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, el Estado de Flujos de Efectivo, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto, la Memoria y el Informe de Gestión



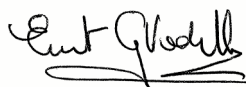
Ana Isabel Oregi Bastarrica
Lehendakaria / Presidenta



Antonio Aiz Salazar
Kontseilukidea / Vocal



Amaia Barredo Martín
Kontseilukidea / Vocal




Ernesto García Vadillo
Kontseilukidea / Vocal



Pedro María Hernando Arranz
Kontseilukidea / Vocal



Miren Izaskun Iriarte Irureta
Kontseilukidea / Vocal



María Elena Lete García
Kontseilukidea / Vocal



Manuel Leza Olaizola
Kontseilukidea / Vocal



Almudena Ruiz de Angulo del Campo
Kontseilukidea / Vocal