

Memoria 2014



euskal trenbide sarea



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL



Índice

1. Carta de la Presidenta

2. Consejo de Administración

3. Evolución de las Actividades en el Ejercicio 2014

- 3.1. Nueva red ferroviaria
- 3.2. Ampliación y mejora de la red propia
- 3.3. Metro de Donostialdea
- 3.4. Metro de Bilbao
- 3.5. Programa Tranviario
- 3.6. Operaciones e I+D+i
- 3.7. Secretaría general
- 3.8. Responsabilidad Social Corporativa
- 3.9. Calidad y Medio Ambiente

4. Liquidación de Cuentas Anuales

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

1. CARTA DE LA PRESIDENTA



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

El ferrocarril vive una segunda revolución en el mundo. No sólo por su condición de medio de transporte eficaz, cómodo y rápido, sino, también, por ser una alternativa que aporta un servicio sostenible a la sociedad, que genera cohesión territorial y promueve el desarrollo económico de los pueblos.

Euskadi lo vio claro hace años y dio, junto a la Europa más avanzada, un gran paso con su apuesta decidida por el tren. La construcción de la Nueva Red Ferroviaria Vasca es una de las grandes herramientas, de carácter estratégico, con la que damos cumplimiento a las demandas de mejora de la movilidad y es la constatación del compromiso que mantenemos con las personas, con las que compartimos el escenario de nuestra vida y con las generaciones que vendrán.

Este compromiso por el transporte del futuro se hace evidente en los presupuestos con los que hacemos posibles los proyectos. Una parte sustancial de los recursos económicos de la Administración vasca está dedicada a las infraestructuras ferroviarias, tanto a la construcción de la «Y vasca» como al desarrollo de la red propia de trenes, tranvías y metros. En 2015, la cuantía destinada a este fin asciende a 480 millones de euros, de los que la «Y vasca» absorbe 350 millones, el 52,5% de los recursos que gestiona el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

Además de unir las capitales, la «Y vasca» se convertirá en eje vertebrador de la movilidad interior de Euskadi al estar conectada con el resto de modos de transporte ferroviarios, que deberán interoperar con los nuevos servicios, con procedimientos y frecuencias coordinados.

Pero la Nueva Red Ferroviaria Vasca es, igualmente, una gran infraestructura integrada en el eje de la Europa Atlántica, que dará servicio a los 83 millones de personas que vivimos en este entorno y que dinamizará el tráfico de mercancías y las relaciones económicas. Es prioritario, en consecuencia, que el corredor ferroviario atlántico esté finalizado cuanto antes. Por ello, mantendremos la misma actitud y dedicación en la realización de la parte que nos corresponde y, en lo que se refiere al desarrollo de los proyectos que son competencia del Gobierno del Estado, proseguiremos con una actitud vigilante acerca de su cumplimiento.

El esfuerzo inversor de Euskadi se extiende también a las demás infraestructuras de las que somos responsables, a las que hemos dedicado 1.576 millones de euros en los últimos ocho años. Se garantizan, así, la mejora de la oferta de transporte de proximidad y la intermodalidad y conectividad futuras entre la alta velocidad y los restantes modos ferroviarios.

Un nuevo ejemplo de la voluntad decidida del Gobierno Vasco por impulsar nuestras infraestructuras de transporte lo encontramos en el avance que ha experimentado la construcción de la Línea 3 del metro de Bilbao, que dará servicio a los barrios del norte de la ciudad, facilitará la llegada al centro de la capital de las personas procedentes de Bermeo, Durango o Eibar y una renovada conexión del Txorierrri con el resto de la red métrica. Los desdoblamientos de vía, la construcción de nuevas estaciones o la supresión de pasos a nivel en las líneas Bilbao-Donostia, Lasarte-Hendaia y Urdaibai, junto a los trabajos que se acometen en el Metro de Donostialdea, configuran un panorama en el que se refleja la decisión estratégica por avanzar, desde la aplicación de principios de sostenibilidad, hacia un futuro de modernidad, progreso y bienestar.

2

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Memoria
2014



euskal trenbide sarea

Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2014

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

3

EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2014

Memoria
2014



euskal trenbide sarea

3.1. Nueva red ferroviaria

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

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

Su construcción se lleva a cabo por las administraciones vasca y española. Tendrá una longitud de 172 kilómetros. El 60,6% de su traza-





do discurrirá a través de sus 80 túneles; el 9,9% sobre sus 71 viaducos y el 29,5% restante, a cielo abierto. El proyecto incorpora actuaciones de recuperación paisajística que superan las exigencias que contempla la legislación vigente.

Al finalizar el año 2014, había concluido la construcción de seis tramos del corredor guipuzcoano (Bergara-Lezo) de la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi, cuya realización corresponde al Gobierno Vasco. Son los siguientes: Ezkio/Itsaso-Beasain; Beasain Oeste; Beasain Este; Ordizia-Itsasondo; Legorreta y Tolosa-Hernalde. El total de kilómetros terminados se situaba en 17, el 25% del trazado que realiza el Ejecutivo de Euskadi a través del Ente público ETS. En ejecución se encontraban 11 tramos más, con una longitud de 42 kilómetros (61% del total).

El 28 de marzo, los responsables del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, encabezados por su Conseller, Santiago Vila, realizaron una visita técnica a las obras del viaducto sobre el río Deba, en el tramo Bergara-Bergara. Este viaducto (900 metros de longitud y una altura de que supera los 90 metros) salva la depresión del valle que genera el río Deba para adentrarse, posteriormente, en las profundidades del túnel Kortatxo-Sakon de 3,7 km de longitud y excavado en determinadas zonas a una profundidad aproximada de 350 metros.

Durante la visita, la Consejera Ana Oregi destacó que con la construcción de la Y vasca, el sudoeste de Europa se cohesiona y los países y regiones disponen de una gran herramienta para su desarrollo social y económico. Afirmó que la saturación de las actuales vías de transporte supone el 1% del PIB europeo cada año y que la Y vasca, junto al resto del corredor atlántico, aliviará esta situación, además de la propia mejora medioambiental al reducir las emisiones.

Los responsables de las infraestructuras ferroviarias de Euskadi y Catalunya coincidieron en la necesidad de que el Gobierno de España debe priorizar la conexión con Europa a través de los ejes atlántico y mediterráneo.



La Consejera Ana Oregi estuvo acompañada del Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, y del Director General de ETS, Rafael Sarria.

El 15 de julio, el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, reiteraba el compromiso del Gobierno Vasco de seguir colaborando con los Ayuntamientos de Tolosa e Ibarra en la ampliación del polígono industrial Apattaerreaka, mediante el depósito de tierras procedentes de la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en Gipuzkoa. Hasta el momento en el que se celebró la reunión con los alcaldes de ambas localidades, ETS había depositado en la parcela objeto de la actuación 600.000 metros cúbicos de materiales excedentes de las obras de la Y vasca.

La parcela tiene una superficie de 93.518 metros cuadrados, equivalente a 18 campos de fútbol. Es propiedad de TAILSA, entidad participada por Sprilur, Diputación Foral de Gipuzkoa y ayuntamientos de Tolosaldea.





Esta iniciativa contribuye, adicionalmente, a la mejora de las infraestructuras de suelo industrial y al desarrollo socio-económico de Tolosaldea.

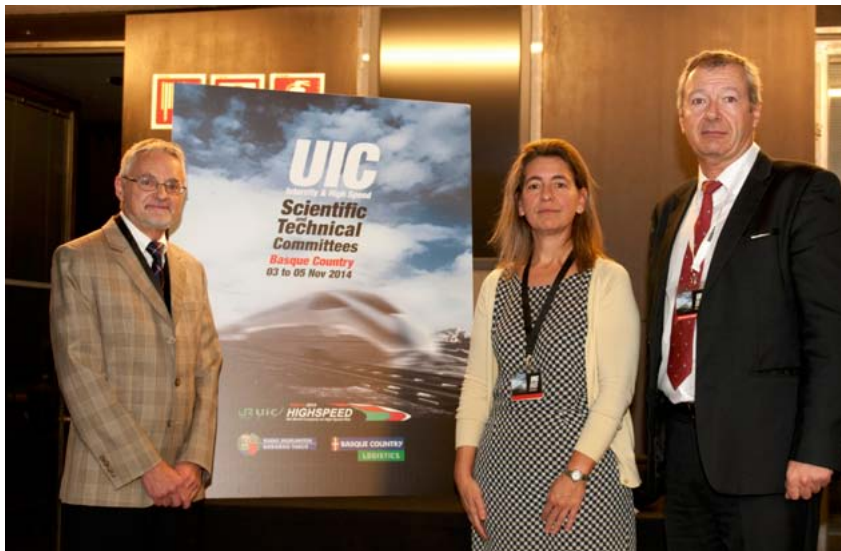
El progreso de las obras en curso se visualizaba el 28 de agosto con el cale intermedio del túnel de Asteasu (2.575 metros de longitud), el más largo del tramo Hernialde-Zizurkil (5.870 metros), que presenta un relieve muy accidentado y cruza transversalmente montes y valles.

La peculiaridad de este cale se caracteriza por haberse acometido en uno de los dos frentes de ataque desde la galería intermedia de emergencia, situada en las proximidades del depósito de materiales sobrantes. Con esta actuación se evitaron las afecciones que se hubieran producido a consecuencia del elevado tráfico de camiones de obra por carreteras del entorno y se redujeron también las molestias a las personas que residen en esa zona.

Lo habitual en este tipo de actuaciones consiste en horadar el terreno desde ambos extremos.

Durante los días 3 al 5 de noviembre se celebró en Bilbao una cumbre ferroviaria, en la que se desarrollaron las reuniones de los Comités Científico y Técnico Intercity y Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC). La finalidad del encuentro fue avanzar en la preparación del XI Congreso Mundial de Alta Velocidad, que tendrá lugar en julio de 2015 en Tokio y, al mismo tiempo, conocer la evolución de los trabajos de construcción de la Nueva Red Ferroviaria Vasca.

Participaron los máximos responsables de esa organización internacional y medio centenar de directivos y directivas de las principales compañías ferroviarias de China, Japón, Alemania, Francia, España, Estados Unidos, Polonia, Italia, Noruega, Corea, Finlandia y Reino Unido. Entre ellos, Iñaki Barrón, Director del Departamento de Viajeros y Alta Velocidad; Michael Lebouef, Presidente del Comité Intercity y Alta Velocidad; Norman Forde, vicepresidente del grupo y miembro de APTA (American Public Transportation Association); Manuel



Niño, Secretario General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, así como directivos Adif y ETS.

De acuerdo con las conclusiones elaboradas por ese grupo de trabajo, el papel que desempeña la Y vasca es prioritario en el mapa ferroviario europeo, por representar el enlace continental con la Península Ibérica. Iñaki Barrón destacó que la realización del corredor ferroviario atlántico es una necesidad prioritaria para el desarrollo sostenible y económico y la cohesión social de Europa. En él, dijo, la nueva red ferroviaria vasca ofrece un estratégico y extraordinario papel promotor de la intermodalidad en el transporte y en la activación de esta región como *hub* logístico y de transportes en el sudoeste europeo.

La Consejera de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Ana Oregi, participante también en el encuentro, expresó la necesidad de lograr un mayor compromiso de los Gobiernos de España y Francia, con una planificación y aportación financiera seria y

detallada. Ahora, afirmó, con la activación del tramo Tours/Burdeos, se recortarán tiempos de viaje entre Hendaia y Paris. Al sur, añadió, la nueva red vasca de alta velocidad ha de tener su continuidad hacia Madrid. El nuevo corredor ferroviario no solo beneficiará a las regiones y países del Eje Atlántico, sino, también, a los de todo el entorno y, con ello, al conjunto de Europa.

En el marco de esta cumbre, los expertos ferroviarios, acompañados del Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aiz, visitaron las obras del tramo Bergara-Bergara, en el que se localiza el viaducto que salva el río Deba, la autopista AP1 y la carretera nacional que une Gipuzkoa con Álava.

El 15 de octubre se celebró en Bilbao una jornada de trabajo bajo el lema «*El eje ferroviario atlántico, una oportunidad para el desarrollo económico*», que congregó a representantes de la economía y la industria vasca. Organizada por la Cámara de Comercio Industria y



Navegación de Bilbao y con la colaboración del Departamento de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, contó con las intervenciones del Lehendakari Iñigo Urkullu; la consejera Ana Oregi; los presidentes de las Cámaras de Comercio e Industria de Aquitania y de Baiona, Laurent Courbu y André Garreta, respectivamente, así como del Director de la División de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), Iñaki Barrón.

El encuentro posibilitó que se reiterasen los beneficios que aporta el desarrollo de la Y ferroviaria vasca dentro de la red europea. Entre ellos, tal y como señaló el Lehendakari, la generación de actividad económica durante su construcción, por el efecto tractor sobre otros sectores, y la creación de empleo; el desarrollo en los ámbitos de la ingeniería y la tecnología; la mejora de la movilidad futura; la creación de un sistema de transporte que reduce los tiempos de viaje, los costes de funcionamiento y los efectos negativos sobre el medio ambiente; el aumento de la seguridad; un impacto positivo en la actividad turística y la cohesión territorial.

El Lehendakari reclamó al Gobierno de España una planificación ferroviaria seria, dotada de los créditos presupuestarios suficientes para conseguir que la alta velocidad en Euskadi esté operativa en el año 2020, aunque sea con diez años de retraso sobre los plazos definidos inicialmente. Destacó la necesidad de desarrollar con urgencia el corredor ferroviario atlántico, que hará del País Vasco un gran «hub» logístico de referencia en el suroeste europeo gracias a su situación geográfica privilegiada.

Para Iñaki Barrón, Director de la División de Alta Velocidad de la UIC, la conclusión y puesta en servicio de algunas piezas clave del corredor ferroviario atlántico, como es la Y vasca, coincidirá con la culminación del proceso de liberalización del transporte de viajeros y mercancías por tren en Europa. Este hecho aportará una nueva dimensión, tanto en el plano del transporte de viajeros —de corta o larga distancia, local o internacional—, como de mercancías, con una clara vocación continental. Este aspecto es considerado altamente positivo, tanto desde el ámbito de la sostenibilidad como por su dimensión empresarial.



3.2. Ampliación y mejora de la red propia

3.2.1. Supresión del paso a nivel de Mendizur

Las actuaciones que promueve el Gobierno Vasco a través de ETS para reducir de una manera progresiva los pasos a nivel están orientadas a garantizar la seguridad de las personas; mejorar la fiabilidad del servicio (reducción de incidencias y averías que perturben la explotación) y favorecer la movilidad en el entorno del ferrocarril (eliminación de interferencias de cruce).

En el contexto de estas actuaciones, ETS adjudicó en el mes de diciembre las obras de supresión del paso a nivel de Mendizur y el cierre de vía en el tramo Usansolo-Lemoa (1.350 metros de longitud) de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

El doble paso a nivel de Mendizur se encuentra en los puntos kilométricos 12.704 (peatonal y tráfico rodado) y 12.852 (peatonal), en el término municipal de Bedia.

Los trabajos, contratados para su finalización en un plazo de 5,5 meses, contemplan la construcción de un paso inferior, bajo vía, que conectará los caseríos y parcelas agrícolas situadas junto a la línea férrea con la carretera local que enlaza Bedia con Galdakao. Se garantizará, de esta manera, el flujo transversal de tráfico rodado y personas.

3.2.2. Renovación de vía entre Zugastieta y Muxika

En el mes de agosto, ETS adjudicó las obras de renovación de vía entre las estaciones de Zugastieta y Muxika, de la línea Amorebieta-



Bermeo (4,6 kilómetros longitud), por un montante de 2,9 millones de euros y un plazo de ejecución de 5,5 meses.

Este proceso de modernización iniciado en 2014 posibilitará eliminar las juntas de vía, que se traducirá en la mejora del confort de las personas usuarias, gracias a la reducción del traqueteo de las unidades. Mejorarán también los niveles de seguridad y se facilitarán las labores de mantenimiento.

El material de vía existente en el momento de iniciarse la actuación, con una antigüedad que supera los 25 años, estaba montado sobre traviesas de madera. La vía será sustituida por carril continuo soldado, montado sobre traviesas monobloque de hormigón armado y pretensado.

Los trabajos supondrán, asimismo, la mejora del drenaje de las aguas del canal viario, la consolidación de taludes inestables, con la coloca-

ción de micropilotes y mallas, así como la adecuación de los pasos a nivel existentes y la supresión de dos pasos a nivel forestales.

Otras actuaciones que se enmarcan en esta actuación contemplan la protección de fibra óptica y cableado eléctrico y de comunicaciones, la ejecución de cerramientos de vía y puertas de acceso y la adecuación de postes de catenaria y atirantados.

3.2.3. Proyecto Durango

Apertura de los talleres de Lebario

En el mes de enero entraron en actividad operativa los nuevos talleres ferroviarios de Lebario (Abadiño). Estos equipamientos, cuya ocupación se inició en 2013, conforman un conjunto único y están



compuestos por una nave central, que alberga el área de cocheras y talleres de mantenimiento preventivo y correctivo (con capacidad para 15 unidades ferroviarias), los almacenes y las oficinas de taller, así como un edificio de servicios, en el que se localizan los vestuarios, comedor, las oficinas administrativas y los cuartos técnicos.

El complejo está dotado, además, de una zona de lavado y limpieza de las unidades ferroviarias, una zona de laboratorios y fosos de revisión; una subestación eléctrica y un sector destinado a aulas de formación, que incorpora equipamientos para la simulación de labores de conducción de unidades de tren.

Desmantelamiento de la antigua infraestructura ferroviaria

En el mes de julio se licitaron los trabajos de desmantelamiento de la antigua superestructura ferroviaria de Durango —catenaria y vías— así como la demolición de los talleres y cocheras que utilizaba el operador Euskotren hasta su traslado al barrio de Lebario en el mes de enero. Estos trabajos constituyen un nuevo paso para la urbanización del centro de la localidad.

Las dos obras forman parte de la denominada Operación Durango, una de las principales actuaciones emprendidas por el Gobierno Vasco en la red ferroviaria propia, cuyo hito principal se produjo a finales de 2012 con la entrada en servicio del nuevo trazado soterrado, tras casi siete años de trabajos. Con posterioridad a ese momento, se han desarrollado distintas fases del proyecto, mediante el que se impulsa un transporte sostenible y un servicio público de calidad. En su conjunto, la Operación Durango ha supuesto el desdoblamiento de la línea férrea Bilbao-Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y Lebario (14,3 km de longitud); el soterramiento del trazado en el tramo Iurreta-Abadiño; la supresión de 27 pasos a nivel; la construcción de tres nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña; y la edificación de nuevas cocheras y talleres de mantenimiento de trenes.

El desmantelamiento de la antigua superestructura ferroviaria cuenta con un presupuesto máximo de poco más de un millón de euros y un plazo de ejecución de cinco meses. La actuación se desarrollará a lo largo de la antigua traza, desde Santa Apolonia (Iurreta) hasta Traña (Abadiño), pasando por el centro de Durango, con una longitud de total de 4,13 kilómetros. Contempla la retirada de carriles de vía, traviesas, balasto, sujeciones y otros elementos como las instalaciones de seguridad y comunicaciones. Incluye también el levantamiento de la playa de vías (9.100 metros cuadrados) y la retirada de los elementos del sistema de electrificación. El área total objeto de la actuación alcanza los 42.000 metros cuadrados.

Por su parte, la demolición de los talleres y cocheras fueron licitadas por un importe cercano a los 557.000 euros y un plazo de tres meses para su finalización. Con esta actuación se conseguirá una mejora urbanística del entorno y de las posibilidades de movilidad de las personas.



3.2.4. Eje central

Desdoblamiento Amaña-Ardanza

En el mes de febrero, ETS procedió a realizar el cambio de vía ferroviaria entre Amaña y Ardanza, en Eibar, hecho que supuso un avance sustancial en el desarrollo del proyecto de desdoblamiento y cubrición de este tramo de la línea Bilbao-Donostia, que se inició en otoño de 2012.

Las actuaciones que se llevan a cabo en esta zona incluyen la duplicación de vía a lo largo de 650 metros, la construcción de una nueva estación soterrada en Amaña, que sustituirá al antiguo apeadero, y la cubrición del área afectada por las obras, que dará lugar a nuevos viales y espacios públicos.



La singularidad del proyecto radica en el hecho de que las obras se han acometido en el corazón del núcleo urbano de Eibar, con una orografía compleja, donde la línea férrea discurre encajonada entre la ladera del monte y las edificaciones situadas junto a la propia vía. Estos factores han obligado a realizar un esfuerzo importante a fin de minimizar las inevitables afecciones y hacer compatibles los trabajos con la vida ordinaria del vecindario y con el tráfico ferroviario. Así, las tareas de demolición de las estructuras existentes han requerido la utilización de grúas de gran tonelaje y sierras específicas para el corte de hormigón y acero. También, la mayor parte de estos trabajos se ha desarrollado en horario nocturno, de forma que, salvo en momentos puntuales, se ha conseguido garantizar la circulación de trenes.

En el transcurso de la visita a las obras, la Consejera Ana Oregi, acompañada del Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, el Alcalde de Eibar y los directores y técnicos de ETS y Euskotren, destacó los



beneficios que la actuación reportará al sistema de transporte y a la mejora general de la accesibilidad en el municipio de Eibar. Según expuso Ana Oregi, la culminación de los trabajos posibilitará crear una gran superficie elevada, de aproximadamente 8.500 metros cuadrados, que supondrá la transformación de la fisonomía del entorno y una mejora de la permeabilidad entre el barrio de Amaña y el resto de Eibar.

Durante los meses de verano se concretaron nuevos avances en la evolución de este proyecto: la puesta en servicio del acceso a la calle Tiburcio Anitua, desde la calle Torrekua, y la posterior demolición del viaducto de Arrate.

Entre las distintas iniciativas promovidas por el Gobierno Vasco en el área central de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia en los últimos ejercicios figuran la supresión del paso a nivel de Izelaieta, en Ermua, el desdoblamiento del tramo San Lorenzo-Unibertsitatea (Eibar), la



nueva estación de Ardantza, la remodelación de la vieja estación de la localidad armera, el paso a nivel de Txarakua, el desdoblamiento del tramo Txarakua-Azitain, así como el cruzamiento de Karakate, ubicado en Elgoibar.

3.2.5. Instalaciones y equipos

Modificación del ATP para aumento de velocidad en los tramos Amorebieta-Euba y Etxebarri-Lemoa

En 2014 se llevaron a cabo trabajos para modificar los perfiles de velocidad en diferentes tramos de la red, adecuarse a las características de las nuevas unidades ferroviarias de la Serie 900 (velocidad máxima de 90 Km/h) y admitir potenciales aumentos en la frecuencia de trenes.

Los trabajos han sido los siguientes:

- Reprogramación del perfil de velocidad Euroloop de 11 señales en doble vía entre las estaciones de Amorebieta y Euba.
 - El trabajo se desarrolló entre los meses de enero y mayo, con un presupuesto de 30.779,87 euros.
- Reprogramación del perfil de velocidad Euroloop de 17 señales en doble vía entre las estaciones de Etxebarri y Lemoa.
 - El trabajo se desarrolló entre los meses de abril y julio, con un presupuesto de 47.568,89 euros.

Modificación del circuito de vía entre Lemoa y Amorebieta

Asimismo, entre los meses de abril y julio se realizó la modificación de las instalaciones destinadas a la señalización para su adecuación a la secuencia en las circulaciones que se registra entre las estaciones



de Amorebieta y Durango (sentido par). Las actuaciones que se han acometido son las siguientes:

- Modificación del circuito de vía (CV) del trayecto y adaptación en campo y cuarto técnico de Lemoa de los equipos existentes para adecuarlo a la nueva situación.
- Modificación del enclavamiento de Amorebieta para implementar la nueva condición.

El importe de esta obra fue de 17.875,48 euros.

Señalización del acceso al complejo de Lebario

En el mes de octubre finalizaron las obras para dotar y ampliar las instalaciones de seguridad del apeadero de Lebario (Abadiño), que posibilitan operar en las vías 1 y 2 y que dan acceso al taller de mantenimiento por el andén central y la pasarela sobre vías.

Cabina del Enclavamiento

El enclavamiento electrónico que existía en el apeadero de Lebario ha sido modificado para permitir el gobierno de los nuevos elementos objeto de la obra.

Dispone del equipamiento siguiente:

- 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 continúa siendo de tipo in-

terno. La solución técnica adoptada posibilita circular por las vías 1 y 2 y el acceso al taller.

Control de Tráfico Centralizado (CTC)

Mediante esta obra, el enclavamiento de Lebario se integra en el CTC de Atxuri, realizando las modificaciones necesarias en el software, de tal manera que se incluyen los nuevos elementos. Asimismo, también se redunda dicha información en el CTC de Amara.

Puesto de Mando Local

Se modifica el mando local, tipo sistema videográfico, con la nueva disposición de vías de la estación y reflejando los elementos de seguridad objeto de la obra.

Protección Automática de Trenes

Se ha incorporado el sistema de protección automática de trenes.

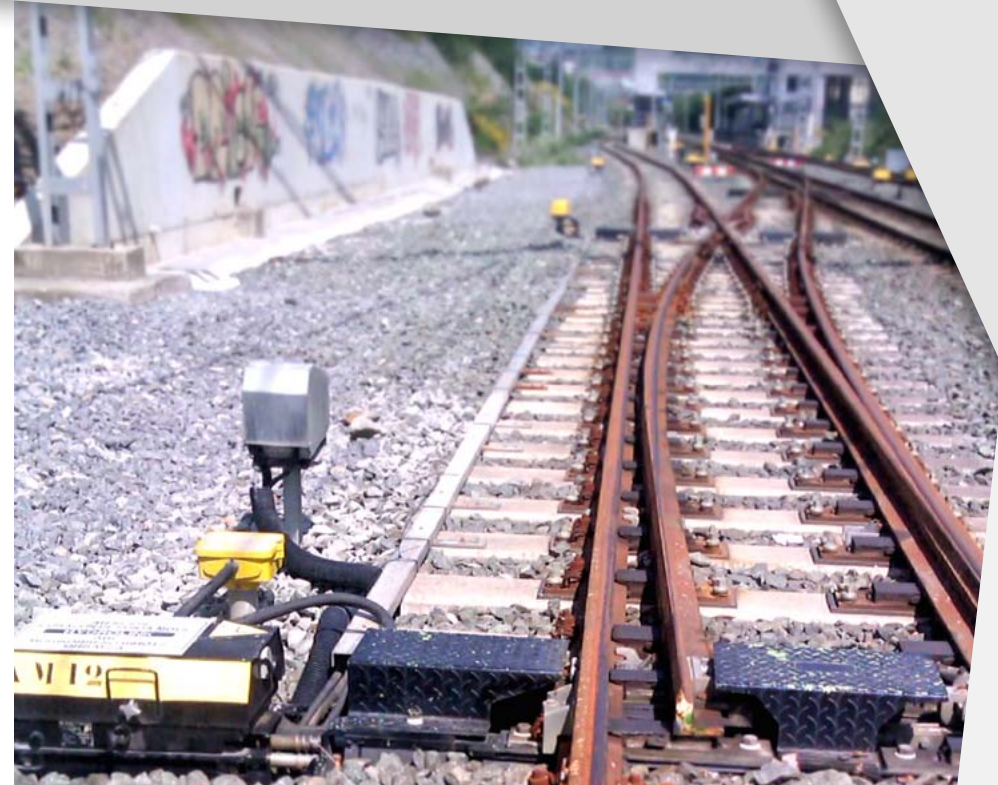
Contadores de Ejes

Se han instalado nuevos contadores de ejes que delimitan los cantones. Tanto la cabeza electromagnética como la caja electrónica son de nueva instalación y la función evaluadora recae en el equipamiento de evaluación de ejes ubicado en el cuarto técnico de Lebario.

Señales

Se han instalado señales de distinto tipos:

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



Aparatos de vía

Se han instalado accionamientos electro hidráulicos en las agujas, del mismo tipo que los existentes.

Obra Civil

Se ha procedido a la ampliación del cuarto existente para la instalación de los nuevos equipos de señalización. El equipamiento se completa con los sistema auxiliares necesarios (iluminación, climatización, etc).

El importe de esta obra, cuya realización se ha desarrollado en cinco meses y medio, ha ascendido a 863.657,69 euros.

Comunicaciones del complejo de Lebario

A finales de 2014 se llevó a cabo el proceso de licitación de las obras de comunicaciones del complejo de Lebario. El objetivo de esta actuación es facilitar y mejorar el proceso de explotación que desarrolla el personal adscrito al mismo, tanto en el ámbito ferroviario (talleres y cocheras) como administrativo.

La obra contempla la instalación de los sistemas siguientes:

- Red IP de datos de ámbito local.

- Red de acceso.
- Sistema de Control de Accesos.
- Sistema de Telefonía.
- Locales técnicos y servicios auxiliares.
- Red Wi-Fi.
- Instalación de un sistema de megafonía.

El presupuesto de la obra asciende a 94.790,71 euros (IVA no incluido) con un plazo de ejecución de 4 meses.

Comunicaciones del tramo Amaña-Ardantza

El 20 de noviembre, ETS procedió a la adjudicación del contrato para la instalación de las comunicaciones del tramo Amaña-Ardantza. Esta actuación tiene por objeto la ejecución y puesta en servicio de las instalaciones de comunicaciones una vez realizados los trabajos de obra civil previstos en el «Proyecto constructivo del desdoblamiento y cubrición del tramo Amaña-Ardantza de la línea férrea Bilbao-Donostia». Los trabajos contemplan, también, la construcción de la nueva estación de Amaña.

Las instalaciones objeto del proyecto son las siguientes:

- Infraestructuras y Redes de Transporte:
 - Red de nivel físico:
 - Cable de fibra óptica (cable troncal y cable de apeaderos).
 - Cable de cuadretes.
 - Cableado de pares.
 - Sistema de supervisión de fibra óptica.
 - Red multiservicio y local en estación (IP).
 - Red de radiocomunicaciones tren-tierra.
 - Red de radiocomunicaciones TETRA.
- Sistemas:
 - Telefonía de explotación e interfonía de emergencia.
 - Telefonía automática.



- Interfonía de atención al público.
- Megafonía.
- Teleindicadores.
- Cronometría.
- Videovigilancia.
- Control de Accesos.

La obra tiene un presupuesto 149.030,85 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de 4 meses

Instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos para el tramo de Amaña

El 16 de diciembre, ETS adjudicó el contrato para la realización de la obra de instalaciones y equipos de Amaña (Eibar). Comprende el montaje de las instalaciones en esa estación y los tramos anexos

de túnel y cubrimiento del ferrocarril, incluyendo los trabajos siguientes:

- Tendido de la Línea de 3 kV de alimentación a instalaciones de señalización y comunicaciones.
- Realización de la doble acometida para la estación.
- Montaje de los equipos de túnel: alumbrado, tomas de fuerza y pulsadores.
- Realización de los cuadros y distribución eléctrica en la estación, para alimentar el alumbrado, ascensores, tomas de fuerza, instalaciones de señalización, etc.
- Montaje de la instalación de protección contra incendios.
- Programación y telemando de las instalaciones.
- Montaje del alumbrado para el túnel carretero paralelo al ferrocarril, que posteriormente será cedido al Ayuntamiento.

La obra está presupuestada en 412.209,68 euros y su plazo de ejecución es de 6,5 meses.



3.3. Metro de Donostialdea

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

Tramos en ejecución

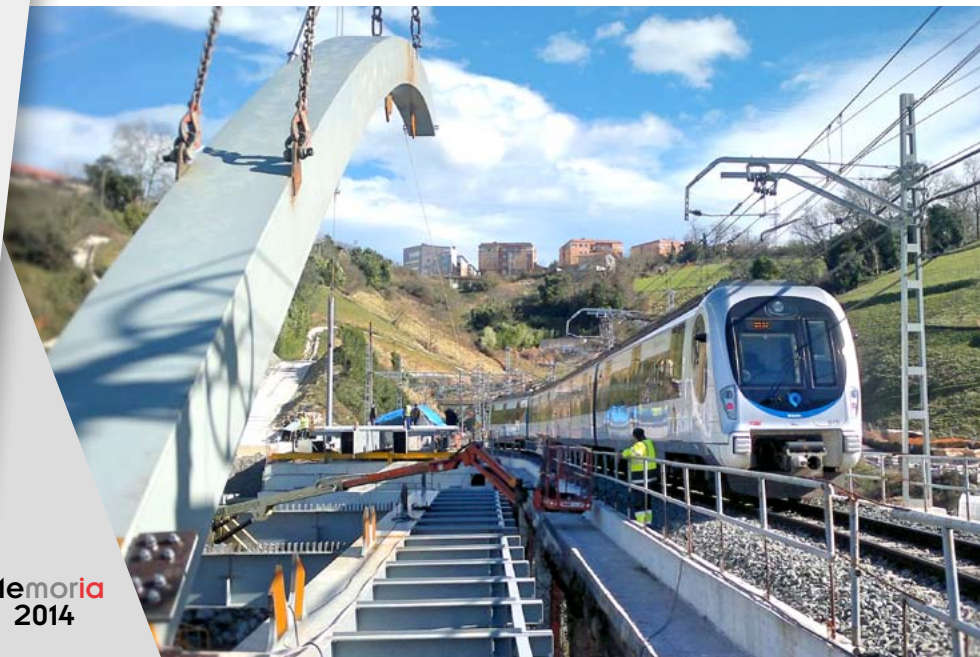
3.3.1. Loiola-Intxaurreondo-Herrera

Enmarcado en el proyecto de variante ferroviaria del tramo Loiola-Herrera, el 21 de junio ETS puso en servicio el nuevo viaducto sobre

el río Urumea, que sustituyó al antiguo puente de mampostería, construido a principios del siglo pasado.

El nuevo puente presenta una tipología de arco atirantado, metálico, si bien el forjado es mixto (acero y hormigón), y da servicio a dos vías. Consta de un solo vano de 61,20 metros de luz y una anchura de 12,70 metros, de los cuales 7,70 metros están ocupados por la plataforma ferroviaria, y de dos voladizos laterales de 1,75 metros, que hacen las funciones de acera. Se asienta sobre sendos estribos, sin apoyos en el cauce del río, lo que, además de mejorar el tráfico ferroviario, contribuye a la seguridad y reduce notablemente el riesgo de inundaciones ante eventuales avenidas. Este hecho forma parte de los objetivos que se establecen en el convenio que suscribieron en su momento ETS y la Agencia Vasca del Agua-URA y que posibilitó abordar la financiación de la obra.

La construcción del puente se realizó en taller en una primera fase, donde se ensamblaron todas las piezas que permitían su transporte a pie de obra. Ya en el tajo, el montaje se efectuó en numerosas fases,





para lo que fue necesario construir un apoyo provisional en el cauce del río con el fin de sostener las piezas acopiadas.

Durante los trabajos, se utilizó el puente de aguas del Añarbe, previamente reforzado, como paso provisional por el que se efectuaron los desvíos. Esta estructura fue demolida posteriormente.

En este mismo tramo ferroviario, a finales de año concluyeron los trabajos de modernización viaria y urbana del entorno de la estación de Herrera, tras su inauguración en el último trimestre de 2012. Esta iniciativa, que trasciende al dominio y actividad propiamente ferroviarios, ha supuesto el desplazamiento hacia el norte de la carretera N-1, lo que ha permitido la creación de una gran plaza con zonas verdes y carril bici. Este espacio está conectado con la plaza de San Luis Gonzaga mediante escaleras y un ascensor panorámico, lo que ha contribuido a la regeneración general del entorno y la comunicación con el barrio de Trintxerpe a través de pasos peatonales.



3.3.2. Herrera-Altza

El 20 de febrero, el Gobierno Vasco, a través del Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, reiteraba el firme compromiso por la mejora de las infraestructuras ferroviarias de Donostialdea y Gipuzkoa, entre las que destaca el avance significativo de las obras de construcción del nuevo tramo subterráneo entre Herrera y Altza, cuya longitud alcanza los 1.040 metros (830 metros en mina y 210 metros a través de falsos túneles). De acuerdo con las previsiones, su entrada en servicio se producirá en 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 Iranzo, donde se ubicará la nueva estación de Altza. Del orden de 5.500 personas residen a menos de cinco minutos de la nueva estación y 8.800, a diez minutos. Todas ellas se beneficiarán directamente de los servicios que se prestarán en esta nueva infraestructura.

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

En el transcurso de la visita realizada a las obras del túnel en el que se ubicará la estación de Altza, el Viceconsejero Antonio Aiz destacó el buen ritmo de las obras y las garantías presupuestarias para su correcto desarrollo. El presupuesto del contrato correspondiente a la obra civil está cifrado en 34,5 millones de euros.

Ya en el mes de diciembre, se completaba el calado del túnel que conecta la estación de Herrera con la futura estación de Altza. En ese momento, ya se había ejecutado el 85% del revestimiento del túnel de línea; la futura estación de Altza también se encontraba totalmen-

te excavada y se acometían los trabajos de revestimiento de la caverna y los cañones de acceso.

Las obras que se acometen en la zona de Altza-Herrera representan un paso más a las iniciadas en los ejercicios precedentes en los tramos Loiola-Herrera, Fandería-Oiartzun y Lasarte-Añorga-Errekalde del Metro de Donostialdea.

Tramos en estudio

3.3.3. El metro en Donostia-San Sebastián

En el mes de noviembre se adjudicó el estudio informativo de la nueva pasante ferroviaria por el centro de Donostia-San Sebastián, con un plazo de realización de tres meses y un presupuesto de 123.000 euros.





El nuevo tramo, con una longitud de 4.170 metros, contará con tres nuevas estaciones: Easo (situada en las inmediaciones de la Plaza Easo, con bocas de acceso en las calles Azpeitia y Autonomía); Centro-La Concha, con accesos desde la Plaza Xabier Zubiri, calle Loiola y San Bartolomé; y Benta Berri, en las proximidades del Polideportivo, con bocas de acceso en Avenida de Zarautz y final de la calle Matia.

Con la nueva solución, se eliminará el *fondo de saco* que es actualmente la estación de Amara y los trenes podrán proseguir hacia La Concha y El Antiguo, al igual que los que llegan a Lugaritz, que continuarán hacia el entorno del hotel Londres, Easo, Anoeta y el este de la ciudad, hasta llegar a Irún.

La adjudicación del estudio es reflejo del acuerdo en materia presupuestaria, de carácter plurianual, que posibilitará abordar el diseño, la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras de la nueva pasante ferroviaria en el periodo 2014-2020.



Por otra parte, en 2014 también se trabajó en el desarrollo del proyecto de «Nueva estación de Loiola y viaducto y urbanización del entorno», para cuya ejecución será necesario poner en servicio un desvío y estación provisional.

De acuerdo con lo expuesto por el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, a los representantes de personas que residen en el entorno de Loiola, las obras de la nueva estación estarán concluidas en 2017. A partir de ese momento, se realizará el desmontaje y demolición de los desvíos y de la estación provisional, además de la urbanización del suelo liberado (más de 10.000 metros cuadrados), iniciativa que requerirá de un acuerdo con el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

3.3.4. Altza-Pasaia-Galtzaraborda

A lo largo del año, ETS trabajó en la redacción del proyecto constructivo de la variante ferroviaria Altza-Pasaia-Galtzaraborda. Su trazado,

que se iniciará una vez superada la nueva estación de Altza (en construcción), tendrá una longitud aproximada de dos kilómetros. Con este proyecto, que incluye la construcción una nueva estación en Pasaia, se da continuidad al desdoblamiento Herrera-Altza.

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

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

3.3.5. Instalaciones y equipos

Tramo Herrera-Altza

Proyecto de comunicaciones

Entre los meses de agosto y diciembre se llevó a cabo la redacción del proyecto de instalaciones de comunicación del tramo ferroviario Herrera-Altza, cuya finalidad es su definición para la posterior implantación y puesta en servicio.

Los Sistemas de Comunicación considerados en el proyecto son los siguientes:

Sistemas de transmisión de datos

- *Red Troncal de Transmisión de Datos.* Se ha considerado la implantación de una nueva red troncal multiservicio basada en tecnología MPLS-TP, con nodos instalados en las estaciones de Altza, Herrera e Intxaurreondo y el Puesto de Mando de Amara.

- *Red de Comunicaciones TETRA.* Para proporcionar la necesaria cobertura de radio del sistema TETRA empleado para las comunicaciones tren-tierra se ha previsto la instalación de una estación base TETRA en la estación de Altza, así como cable radiante a lo largo del tramo.

Sistemas de explotación

- *Sistema de Videovigilancia.* El sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) o sistema de video vigilancia, permitirá visualizar permanentemente el estado de los andenes, vestíbulo y cañones de acceso de la estación de Altza. La solución diseñada consta de diferentes cámaras IP fijas HD, distribuidas de forma que se garantice la visibilidad de cualquier punto de la estación, así como de un servidor grabador local de vídeo.
- *Sistema de Control de Accesos.* Permitirá monitorizar y regular el acceso de las personas a distintas zonas del complejo ferroviario, conforme a la política de seguridad de ETS. Estará formado por un





conjunto de controladoras que gestionarán los lectores de tarjeta y cerraduras eléctricas de puerta.

- Sistema de Telefonía e Interfonía.
 - *Telefonía Automática.* Posibilitará la comunicación de los cuartos del Técnico de Red, Cuartos Técnicos, oficinas y Puesto de Mando entre ellos y con el exterior. Formarán parte del mismo los diferentes teléfonos IP a instalar en Altza.
 - *Interfonía de Emergencia.* Proporcionará un medio de comunicación entre distintas ubicaciones sensibles a situaciones de riesgo, y el Puesto de Mando en Amara. El sistema estará formado por los interfonos de emergencia sobre pedestal, ubicados en los puntos susceptibles de riesgo para las personas viajeras.
 - *Interfonía de Atención al Usuario.* Permitirá que las personas viajeras puedan comunicarse con el operador en el Puesto de Mando para consultas relativas a los sistemas de expendición y cancelación de títulos de transporte. Estará formado por diferentes in-

terfonos SIP ubicados en pedestales en la estación, incluyéndose en este mismo grupo los interfonos SIP de ascensor.

- *Sistema de Megafonía.* Posibilitará transmitir información a las personas viajeras de posibles incidencias del servicio, situaciones de emergencia y música ambiente. La solución diseñada consta de varias etapas amplificadoras con interfaz TCP/IP, que alimentarán los altavoces de montaje en techo para la zona de vestíbulo y columnas acústicas para las zonas de andén. Este sistema se integra en la aplicación de gestión de megafonía actualmente existente en el Puesto de Mando de Amara para permitir su operación remota.
- *Sistema de Información Visual al Usuario.* Proporciona información sobre el servicio ferroviario, presentando datos en tiempo real de la explotación ferroviaria: tiempo de llegada de los siguientes trenes, salidas y destino, incidencias u hora local. Constará de un teleindicador de tecnología TFT-LCD de 49,5" en cada uno de los andenes, un monitor TFT-LCD de 42" en cada línea de canceladoras y el equipo servidor de control correspondiente.

El importe de las actuaciones proyectadas asciende a 590.404,46 € (IVA no incluido).

Proyecto de señalización

En 2014 se realizó el proyecto de señalización de este tramo ferroviario, en el que se prevé la instalación de un nuevo enclavamiento de última generación en la estación de Altza y la modificación del enclavamiento de Herrera. Entre ambos gestionarán las circulaciones en este nuevo tramo banalizado de forma segura. Asimismo, la modificación del enclavamiento de Herrera, junto a la del enclavamiento de Pasaia, preservará la funcionalidad existente entre ambas estaciones.

El sistema de detección de los trenes estará basado en 17 circuitos de vía de audiofrecuencia de última generación y sus ocho desvíos serán motorizados. La señalización lateral estará de acuerdo al Reglamento de Circulación y Señales de Euskotren y llevará asociado un sistema de supervisión de velocidad del tren basado en el estándar

«Euroloop». El control del nuevo ramal y las zonas afectadas se realizará desde el CTC de Amara.

Accesos mecanizados de la estación de Altza

Entre los meses de mayo y septiembre se redactó el proyecto de accesos mecanizados de la estación de Altza, que será construida a una profundidad de 28 metros. Para salvar los desniveles entre la vía pública y la mezzanina o andenes, se han considerado las siguientes instalaciones:

- En el cañón de Larratxo:
 - Dos escaleras mecánicas para la comunicación de la vía pública con la mezzanina (14,06 metros de desnivel y 30 grados de inclinación entre cota de mezzanina y cota intermedia).
 - Dos escaleras mecánicas 11,84 m de desnivel y 30º de inclinación entre cota intermedia y cota superior.

- En el cañón de Santa Bárbara:

- Cuatro escaleras mecánicas de 16,90 m de desnivel y 30 grados de inclinación (dos entre las cotas de mezzanina e intermedia y otras dos entre las cotas intermedia y superior).
- Un ascensor que comunicará la vía pública y la mezzanina, con cabina de vidrio de sección rectangular con capacidad para 14 personas.
- Dos ascensores panorámicos que conectarán la mezzanina y el andén, con capacidad para 13 personas.

El importe de este proyecto ascendió a 29.785 euros.

Electrificación

El 25 de septiembre comenzó la ejecución del contrato para la redacción del proyecto mediante el que se definen las características de la línea eléctrica aérea entre la actual estación de Herrera y la futura estación de Altza, programado para un periodo de cinco meses.

La opción que se adoptará contempla el diseño mediante catenaria rígida, aunque también incluirá la transición a catenaria convencional en la vía que se dirige hacia Pasaia.

El importe de este proyecto ascendió a 44.400 euros.

Instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos

En 2014 se redactó el proyecto de instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos para el tramo Herrera-Altza, que comprende el trazado entre ambas estaciones, de 1.040 metros de longitud. También se incluye en este proyecto las instalaciones y equipos de la futura estación de Altza.

Las instalaciones que se enmarcan en este proyecto son las siguientes:

- Red e instalaciones eléctricas de la línea de 13,2 kV.



- Definición del punto de enganche para acometida complementaria en baja tensión a la estación de Altza.
- Instalación eléctrica (alumbrados y tomas de fuerza) y detección y extinción de incendios en la estación de Altza y el túnel del tramo Herrera-Altza.
- Instalación de los equipos de ventilación de emergencia, EBA y ventilación en cuartos técnicos.
- Sistema de detección de incendios a través de cable de fibra óptica tipo SENSA, o similar, en túnel y andenes de la estación de Altza.
- Sistema de detección de incendios en cuartos técnicos, cañones y ventilaciones de la estación de Altza mediante detectores puntuales y de aspiración (en cuadros eléctricos de baja tensión).
- Sistema de extinción de incendios en estación de Altza.
- Sistema anti-intrusión en cuartos técnicos.
- Sistema de emergencia para procurar la evacuación con apertura de los flaps de las canceladoras.
- Instalación y definición de los equipos de bombeo necesarios en el tramo y estación.
- Instalación de las puertas automáticas en las bocas de acceso a los cañones de la estación de Altza.
- Definición del rutado y canalizaciones para el cableado de los distintos sistemas.
- Instalación propia de comunicación para enlazar y permitir el control de los diferentes equipos implicados en el mismo.

Cocheras y talleres de Araso

Sistemas de comunicaciones

A finales de año, ETS procedió a licitar los trabajos para la puesta en marcha del sistema de comunicaciones de las cocheras y talleres de Araso, que comenzaron a utilizarse de manera parcial a comienzos de 2013.



El conjunto de las obras e instalaciones ferroviarias que se enmarcan en esta actuación permiten conectar los talleres y cocheras con la red de comunicaciones en vía general a través de los protocolos SDH (Synchronous Digital Hierarchy). Posibilitan también, entre otras funciones, proveer de comunicaciones al taller y a la cabina del enclavamiento con su red corporativa y con la de ETS.

Este trabajo contó con un presupuesto de 178.346,99 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de tres meses.

Electrificación

A finales de 2014 daba comienzo la instalación del sistema de electrificación y catenaria de las cocheras y talleres en Araso. Esta actuación posibilita el acceso de los trenes al taller mediante tracción eléctrica. La obra incluye también la dotación de un sistema de enclavamiento de seguridad en las vías electrificadas del taller.

La obra tiene un presupuesto de 547.157,00 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de 5 meses.

Subestación de tracción

También a finales de año se procedió a la adjudicación de la obra de construcción de la subestación eléctrica de tracción de los talleres y cocheras en Araso.

La obra adjudicada contempla las actuaciones siguientes:

- Instalación de un grupo de tracción eléctrica, consistente en un transformador de potencia y de las celdas de corriente continua necesarias, y con una tensión nominal de alimentación a talleres y cocheras de 1.650 Vcc.
- Instalación de los cuadros de Baja Tensión necesarios, así como el cuadro de telemando y seccionadores.
- Implementación de un sistema de control gobernado por PLC's.
- Alimentación a vía de talleres y seccionadores de feeder y catenaria.

La obra tiene un presupuesto de 362.622,22 euros (IVA no incluido) y un plazo de ejecución de 6 meses.

Sistema de motorización de desvíos

En el mes de octubre dieron comienzo los trabajos que posibilitarán reducir el tiempo de realización de maniobras interiores, tanto en los talleres como en las cocheras, mediante un sistema de monitorización de desvíos desde un puesto local de mando o desde otro puesto ubicado en campo. La obra mejorará la seguridad de los itinerarios en régimen de maniobras ante posibles descarrilamientos como consecuencia de talonamientos u otras irregularidades.

Estación de Amara

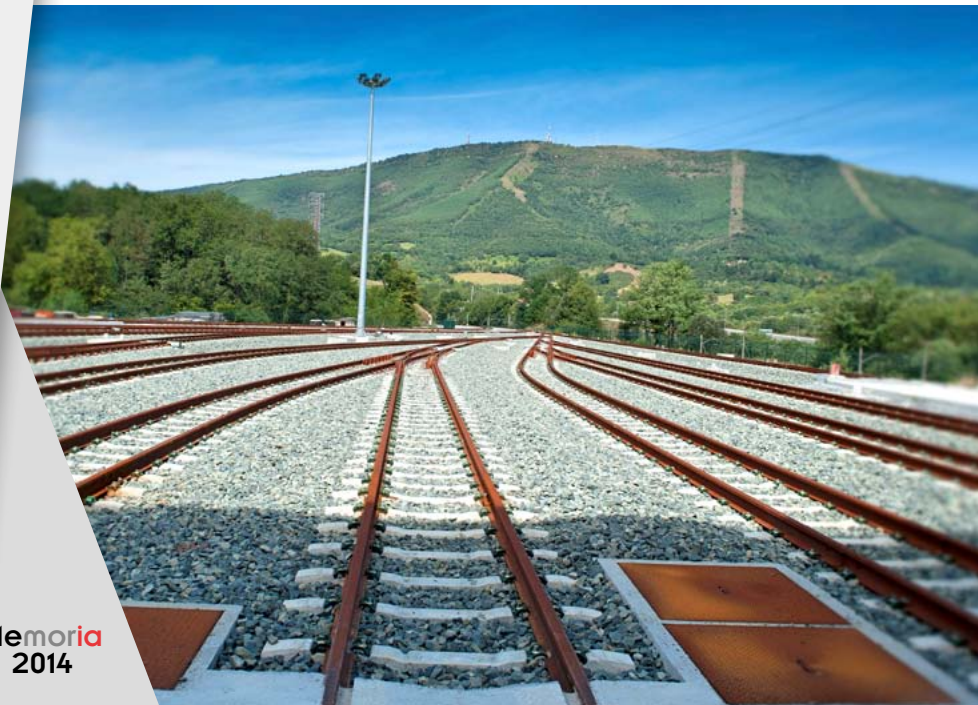
Instalación de Señales Repetidoras

A mediados del mes de mayo finalizó la obra de instalación de señales repetidoras de salida de la estación de Amara y la anulación de las señales M.T.

El desarrollo de estos trabajos ha comprendido 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.

La obra ha contado con un presupuesto de 112.891,37 euros.



Energía

Construcción de la Subestación Eléctrica de Tracción de Loiola

En febrero de 2014 se iniciaron las obras de construcción de la Subestación Eléctrica de Tracción de Loiola, cuya conclusión estaba programada para 2015. Esta instalación está 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.

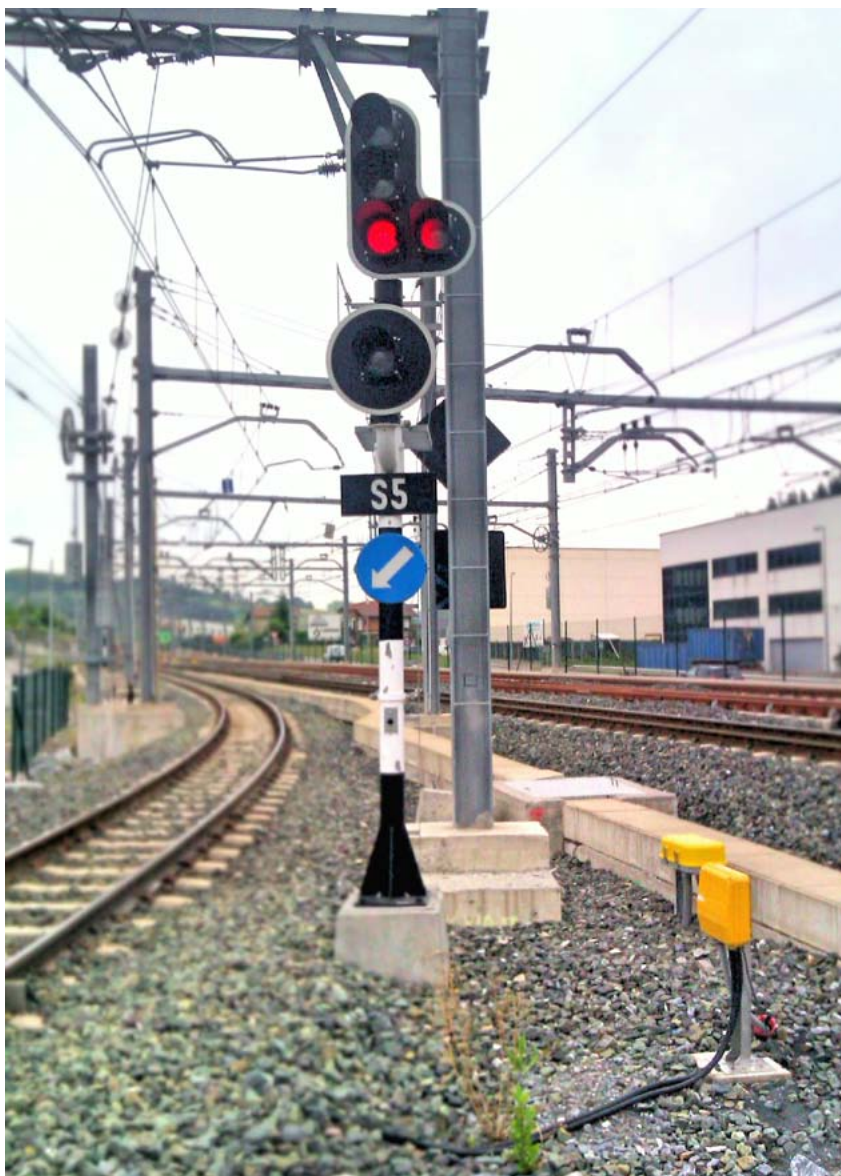
Además de la instalación y puesta en servicio de la nueva subestación eléctrica de Loiola, que alimentará en 1.650 Vcc a la Línea Lasarte-Hendaia, la obra comprende una línea interna en 13,2 kVac que dotará de energía a estaciones, instalaciones y equipos.

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 incluye 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 del 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 en 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.
 - Protección contra incendios.
 - Antiintrusión y videovigilancia.
- Alimentación a vía general y seccionadores de feeder y catenaria.
- Pruebas y puesta en marcha de la subestación.

La obra está presupuestada en 2.381.217,02 euros (IVA no incluido) y su plazo de realización es de 17 meses.



3.4. Metro de Bilbao

3.4.1. Línea 1: Soterramiento de la estación de Urduliz

En el mes de mayo, el Gobierno Vasco adjudicó, a través de ETS, la redacción del Proyecto Constructivo para el soterramiento de la Línea 1 del Metro de Bilbao a su paso por la estación de Urduliz.

Los trabajos de soterramiento, con una longitud aproximada de 750 metros, contemplan la eliminación del paso a nivel existente en la calle Aita Gotzon (carretera BI-634, que une Bilbao y Plentzia), la construcción de una nueva estación soterrada y la cubrición de 540 metros lineales de la traza ferroviaria.

El trazado previsto discurrirá de forma similar al actual y sobre el corredor existente.

La cubrición de las vías, mejorará considerablemente la permeabilidad y la inserción en el entorno urbano.

La nueva estación, que se ubicará en el mismo entorno que la actual, contará con un vestíbulo exterior de acceso a viajeros, a cota de calle, que enlazará con un andén central a nivel inferior de 6 metros de anchura, a través de escalera fija y ascensor.

En octubre, y una vez finalizada y aprobada la redacción del proyecto constructivo, se licitaron las obras con un presupuesto base de 14,6 millones de euros y un plazo de 14 meses.

3.4.2. Línea 2: inauguración del tramo Santurtzi-Kabiezés

El 28 de junio, el Lehendakari, Iñigo Urkullu, y el Diputado General de Bizkaia, José Luis Bilbao, inauguraron oficialmente la nueva estación de Kabiezés del metro de Bilbao que, desde esa fecha, da servicio a las más de 12.000 personas que residen en ese barrio de Santurtzi.

Con la inauguración del tramo Santurtzi-Kabiezés (2.085 metros de longitud), finalizaba la primera fase del Metro, con un balance calificado de inmejorable por el Lehendakari: una red de 45 kilómetros que une las comarcas de Ezkerraldea y Nerbioi-Ibaizabal tras atravesar el Bilbao metropolitano y que cuenta con 41 estaciones, de las cuales 25 están soterradas. En palabras del Lehendakari, el metro de Bilbao es un orgullo de país y un referente mundial por su diseño arquitectónico y su funcionalidad. Se trata, dijo, de un servicio público de calidad, competitivo, seguro, accesible y limpio; un eje vertebrador que nos conecta y acerca.

La nueva estación de Kabiezés cuenta con dos accesos desde el exterior con escaleras mecánicas conectadas a los laterales de la caverna. Uno, hacia la calle Lauaxeta y el otro, hacia la avenida Antonio Alzaga, salvando desniveles de 17 y 14 metros, respectivamente. Este





último acceso dispone de «fosterito» y de un ascensor de calle destinado al uso de las personas usuarias con movilidad reducida.

La inversión total realizada en esta nueva infraestructura ascendió a 70,16 millones de euros, financiada por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia a partes iguales, a través de ETS y el Consorcio de Transportes de Bizkaia, respectivamente.

3.4.3. Línea 3: Matiko-Etxebarri

La Línea 3 del metro dará servicio a una población de más de 70.000 personas, que residen, principalmente, en los barrios del norte de Bilbao y en San Antonio de Etxebarri, y que dispondrán de una estación a menos de 10 minutos de sus domicilios. Ofrecerá conexiones ferroviarias cada 7,5 minutos entre Etxebarri y Matiko y será operada por Euskotren. Esta nueva infraestructura posibilitará, asimismo,



la llegada al centro de la capital de las personas procedentes de Bermeo, Durango o Eibar; y permitirá una nueva conexión ferroviaria entre la comarca del Txorierrri y el resto de la red métrica a través del nuevo túnel de Artxanda, también en ejecución.

Su trazado tiene una longitud de 5.885 metros. Contará con siete estaciones (Matiko, Urizarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga, Otxarkoaga y Etxebarri), todas ellas de la misma tipología que las diseñadas por Norman Foster para las Líneas 1 y 2.

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

Al finalizar el año estaba concluida la práctica totalidad de la obra civil de esta infraestructura, a excepción del tramo Otxarkoaga-Txur-

dinaga, en ejecución, y la nueva estación de Casco Viejo. El resto de excavaciones de túneles y cavernas estaba finalizado, así como sus revestimientos. Los trabajos de vía, catenaria, energía, escaleras mecánicas, ascensores, ventilación y sistema de control de trenes están programados para los años 2015 y 2016.

Nueva estación de Casco Viejo

El 28 de mayo, el Gobierno Vasco, a través de ETS, aprobaba el gasto e inicio de expediente de la obra civil de la nueva estación de Casco Viejo, centro neurálgico de la Línea 3 del metro de Bilbao y que funcionará como una intermodal, con correspondencia con las Líneas 1 y 2, con el tranvía y la Línea del Txorierrri que opera la empresa pública Euskotren.

El concurso que se convocó con posterioridad para construir esta infraestructura contó con la licitación de 14 ofertas. El presupuesto base de esta obra asciende a 12,2 millones de euros (IVA excluido) y un plazo previsto de 21 meses.

La construcción de la futura estación de Casco Viejo exige la demolición de la estación actual. Se mantendrán, no obstante, el esquema funcional, con tres niveles:

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

La comunicación con el nivel de andenes se realizará a través de escaleras fijas, de 3,60 metros de anchura, localizadas en ambos extremos del andén. Se instalarán también escaleras mecánicas para la subida a los andenes, así como ascensores de tipo hidráulico, concebidos para personas con movilidad reducida.

- Nivel superior o de andenes: mantendrá la configuración funcional de la antigua estación, con andenes laterales.

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

Con la finalidad de garantizar un tránsito accesible tanto en el intercambio entre las Línea 3 y 1 como en la conexión de esta última con el nivel de calle del lado San Nicolás, se instalarán dos nuevos ascensores aptos para las personas de movilidad reducida, de los que carece la estación actual. Comunicarán el nivel de andenes de la Línea 1 con el de mezzanina.



3.4.4. Línea 5: Sarratu-Galdakao-Hospital

Durante 2014, ETS continuó con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, que contempla cinco estaciones (Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y Hospital).

3.4.5. Instalaciones y equipos

Línea 2. Tramo Santurtzi-Kabiezes

Instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos

ETS concluyó en el primer semestre del año el montaje de las instalaciones eléctricas y los equipos electromecánicos en el tramo com-

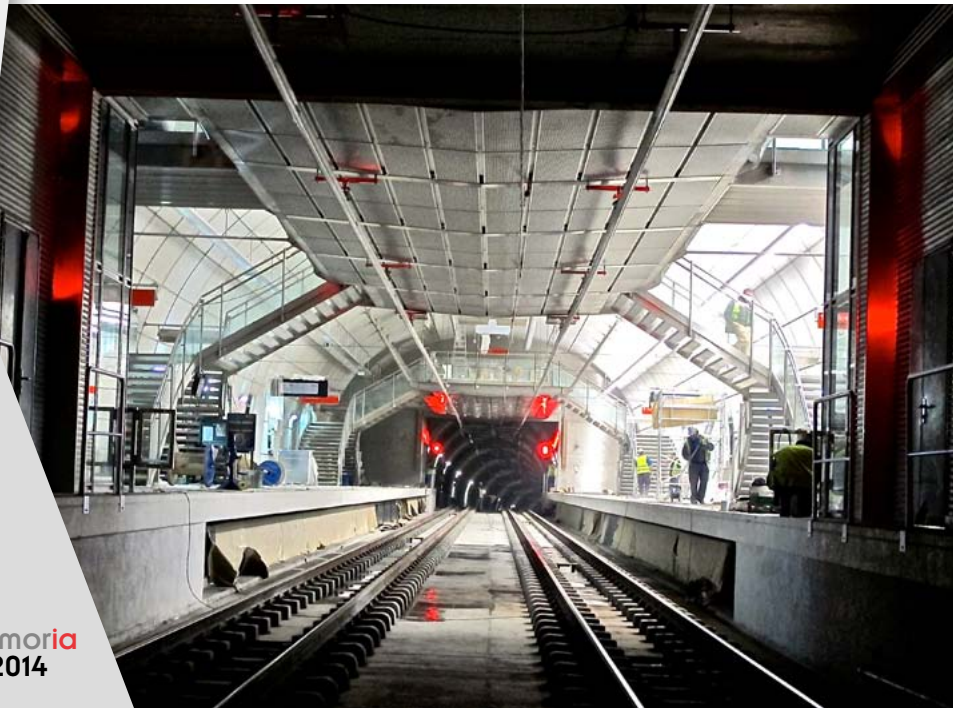
prendido entre la estación de Santurtzi y el final de la línea, así como los correspondientes a la estación de Kabiezes y a la salida de emergencia, sita en la vaguada de Bullón. Asimismo, procedió a montar los equipos de túnel y realizó las modificaciones en los cuadros eléctricos de la estación de Santurtzi.

Los trabajos realizados como parte de esta obra han sido los siguientes:

- Tendido de la continuación de la línea de 13,2 kV del metro Bilbao para su empleo como acometida principal del tramo.
- Montaje de dos centros de transformación de 13,2 kV para obtener la energía en baja tensión (400 V). Uno se localiza en la salida de emergencia y el otro en la estación de Kabiezes.
- Montaje de cuadros eléctricos de baja tensión para la distribución de la energía a todos los consumidores.
- Realización de la distribución de fuerza y alumbrado, así como montaje de las luminarias y tomas de fuerza, tanto en las estaciones como en el túnel y en la vaguada de Bullón.
- Montaje de equipos en los pozos de bombeo.
- Montaje de dos ventilaciones de emergencia en la estación de Kabiezes y uno en la vaguada de Bullón.
- Montaje de sistema de ventilación de extracción bajo andén de la estación de Kabiezes.
- Alimentación de instalaciones y equipos electromecánicos montados como parte de otros contratos: escaleras mecánicas, ascensores y corrientes débiles.
- Ejecución del sistema de protección contra incendios.
- Programación de telemando de todas las instalaciones.

Escaleras mecánicas de la estación de Kabiezes

El 20 de mayo, ETS finalizó la instalación de las escaleras mecánicas de la estación de Kabiezes, en sus dos cañones de entrada, situados en las calles Antonio Alzaga y Lauaxeta.





Las características de estos equipos son las siguientes:

- Dos escaleras mecánicas de 9,51 metros de desnivel para el acceso de la calle Antonio Alzaga y otras dos, de 12,68 metros de desnivel, para el cañón de la calle Lauaxeta. En todos los casos, la inclinación de las escaleras es de 30 grados.

La obra ha contado con un presupuesto de 1.022.462,55 euros (IVA no incluido).

Ascensores de la estación de Kabiezes

El 21 de mayo concluyó la instalación de los tres ascensores de que está dotada la estación de Kabiezes:

- Un ascensor con el recinto y la cabina de forma circular, de tipo AVM, que une con dos paradas la vía pública y la mezzanina, de 13,75 metros de recorrido vertical, capacidad para 14 personas (1.050 kg de carga) y accionamiento electromecánico Gearless (sin reductor). En la vía pública se instaló 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, con capacidad para 8 personas (630 kg de carga), 4,52 metros de recorrido vertical y dos paradas.

El presupuesto de esta obra asciende a 601.064,26 euros (IVA no incluido).

Línea 3

Proyecto de nueva subestación eléctrica de Ariz

El 23 de julio, ETS adjudicó la redacción del proyecto constructivo de la nueva subestación eléctrica de tracción de Ariz, de la Línea 3, que comprende tanto la conexión a la red de energía primaria como a los



sistemas de electrificación de la línea, así como los correspondientes de comunicación y telemando.

La subestación será alimentada con una tensión de 30 kV mediante una línea de doble circuito con transferencia automática, procedente de un centro de transformación de Iberdrola. El proyecto incluye, entre otras, las actuaciones siguientes:

- Actuaciones en el Centro de Transformación de Iberdrola, así como tendido en canalización de doble circuito.
- Dos cabinas compactas telemandables a instalar en el Centro de Seccionamiento de Iberdrola, que se ubicará en el edificio de la nueva subestación.

En cuanto a la instalación eléctrica en la subestación de ETS, el proyecto incluye el dimensionado de los equipos siguientes:

- Cabinas de llegada de línea (donde se realiza la conmutación automática), medida y cabinas de protección de 30 kV (para protección de transformadores, así como de entrada de línea en 30 kV).
- Transformadores.
- Protecciones de sobretensiones en las salidas de los transformadores de grupo.
- Grupos rectificadores.
- Cabinas de corriente continua.
- Bobinas de alisamiento y filtros.
- Seccionadores internos de salida.
- Autoválvulas de interior para salidas de C.C.
- Cabinas de las línea de 3 kV.
- Armarios de distribución en baja tensión, SAI y cargadores-rectificadores.
- Sistema de control, que estará basado en una red IP interna con PLC's, conectados a un PLC concentrador que conectará con la red IP exterior.
- Armario estándar de mando, control y fuerza de seccionadores de catenaria (hasta 12 seccionadores).

Las actuaciones que comprenden la nueva subestación de Ariz se extienden también a las áreas siguientes:

- Edificio: Ubicación de entorno y obra civil del mismo.
- Sistemas auxiliares (iluminación y tomas de corriente auxiliares; ventilación y detección y extinción de incendios).
- Alimentación a catenaria de vía general.
- Sistemas de comunicación (circuito cerrado CCTV, control de accesos y conexión a red de comunicaciones de ETS).

El importe de la adjudicación de la redacción del proyecto constructivo asciende a 53.879 euros, con un plazo de ejecución de seis meses.

Instalaciones eléctricas

ETS adjudicó el 18 de noviembre el contrato para el montaje de las instalaciones eléctricas de la Línea 3 (Matiko-Etxebarri), en un tramo de 5,5 km de longitud (de los cuales casi 5,3 son de túnel), que cuen-



ta con siete estaciones, de las que seis son soterradas o cubiertas, y tres ventilaciones intertúnel.

Los trabajos que integran esta obra son los siguientes:

- Tendido de una línea de 30 kV para el suministro de energía de las cuatro subestaciones del entorno destinada a alimentar las estaciones y ventilaciones intertúnel.
- Montaje de los centros de transformación en las estaciones y ventilaciones intertúnel.
- Montaje de los cuadros eléctricos de baja tensión para la distribución de la energía a todos los consumidores.
- Realización de la distribución de fuerza y alumbrado, así como montaje de las luminarias y tomas de fuerza, tanto en las estaciones como en el túnel y las ventilaciones intertúnel.
- Alimentación de instalaciones y equipos electromecánicos montados como parte de otros contratos: escaleras mecánicas, ascensores, ventilaciones, bombeos, puertas, señalización y comunicaciones.
- Montaje del sistema de protección contra incendios (detección y extinción de incendios).
- Montaje de la señalética de las estaciones.
- Programación y Telemando de todas las instalaciones.

El presupuesto de la obra es de 9.610.451,56 euros y su plazo de ejecución, de trece meses y medio.

Instalaciones de ventilación

En la misma fecha que el contrato anterior, el 18 de noviembre, ETS procedió a adjudicar la obra de las instalaciones de ventilación de la Línea 3.

La obra incluye, el montaje de las instalaciones de emergencia, las de extracción bajo andén y las de ventilación de cuartos técnicos.

Con respecto a las ventilaciones de emergencia, el tramo incluye doce galerías de ventilación, cada una de ellas con dos ventiladores de 132

kW, previstas para que, en caso de incendio y necesidad de evacuación, pueda realizarse por vías libres de humo en las que se recibe un aporte de aire limpio desde el exterior.

Las seis ventilaciones de extracción bajo andén (una en cada estación soterrada —Matiko, Uribarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga y Otxarkoaga—), tienen como objeto la extracción del aire de las estaciones y las partículas de suciedad, generadas principalmente por el funcionamiento de los trenes (frenado de las unidades y roce del pantógrafo).

Durante el funcionamiento del ferrocarril se genera calor y se producen partículas de suciedad (como el grafito que se libera durante el frenado de los trenes y también por el roce del pantógrafo). Ese aire es evacuado por las ventilaciones EBA y para ocupar su lugar entra aire fresco y limpio por los accesos a las estaciones.



Finalmente, los sistemas de ventilación de los cuartos técnicos mantienen las temperaturas adecuadas en estos espacios, mediante ventiladores o elementos de climatización.

El presupuesto de esta obra es de 1.990.000 euros y su plazo de ejecución de doce meses.

Nueva plataforma SCADA para el telemando de instalaciones

El 9 de diciembre, ETS adjudicó el contrato de la obra de suministro de una nueva plataforma SCADA de telemando, que posibilita el control desde los Puestos de Mando de Atxuri y Amara de todas las instalaciones eléctricas y equipos de las estaciones (alumbrado, ascensores, escaleras mecánicas, ventilaciones...).

La contratación viene condicionada por la importante ampliación para la red de ETS que supondrá la entrada en servicio de la Línea 3 (siete

nuevas estaciones y tres ventilaciones intertúnel). El SCADA de telemando actual se encuentra próximo a su límite, tras la puesta en marcha de varias estaciones en los últimos años.

El contrato incluye el suministro de las licencias, el desarrollo del nuevo SCADA, su implementación en los Puestos de Mando y la migración del existente, de modo que todas las instalaciones controladas actualmente puedan ser telemandadas desde el nuevo software.

El contrato tiene un importe de 245.225,08 euros y un plazo de ejecución de nueve meses.

Ascensores, escaleras mecánicas y pasillos mecanizados

La Dirección de Instalaciones de ETS inició en la última fase del año los trabajos de instalación de los ascensores, escaleras mecánicas y pasillos mecanizados de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao.

Ascensores

La obra de instalación de los ascensores, comprende la fabricación, instalación y montaje de los equipos siguientes:

- Un ascensor de comunicación Vía pública-Vestíbulo (AVV) de 5,20 metros de recorrido y 630 kg (8 personas) de capacidad en la estación de Matiko.
- Ascensores de comunicación Vestíbulo-Anden (AVA): dos unidades de 4,92 metros de recorrido y 630 kg (8 personas) en Matiko; dos unidades de 5,58 metros de recorrido y 630 kg (8 personas) y panorámicos en Casco Viejo y tres unidades de 5,40 metros de recorrido y 1.000 kg (13 personas) en San Antonio de Etxebarri.
- Ascensores de comunicación Vía pública-Mezzanina (AVM): una unidad de 24,80 metros de recorrido y 1.125 kg (15 personas) en Uribarri; dos unidades de 53,85 metros de recorrido y 1.800 kg (24 personas) en Zurbaranbarri; una unidad de 24,65 metros de reco-



rrido y 1.050 kg (14 personas) en Txurdinaga; y una unidad de 24,55 metros de recorrido y 1.050 kg (14 personas) en Otxarkoaga.

- Dos ascensores panorámicos de 4,50 metros de recorrido y 630 kg (8 personas) en cada una de las estaciones de Uribarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga y Otxarkoaga.
- Un ascensor en la salida de emergencia de la Vaguada del Gas (ASE) de 13,20 metros de recorrido y 2.000 kg.
- Un ascensor panorámico de comunicación Vestíbulo-Línea 1 (AVL) de 2,12 metros de recorrido y 630 kg en la estación de Casco Viejo.
- Un ascensor panorámico de comunicación que une el Camino Zurbaran y la Plaza Iturriondo (API), de 14 metros de recorrido y 1.000 kg (13 personas) en Zurbaranbarri.

El presupuesto de esta obra asciende a 3.708.452,70 euros (IVA excluido) y su plazo de ejecución es de 22 meses.

Escaleras mecánicas y pasillos mecanizados

La Dirección de Instalaciones de ETS también inició en la última fase del año las obras para dotar de escaleras mecánicas y pasillos mecanizados a las estaciones de Matiko, Uribarri, Casco Viejo, Zurbaranbarri, Txurdinaga y Otxarkoaga de la Línea 3. La obra incluye la fabricación, instalación y montaje de estos elementos, así como el equipamiento complementario:

- 22 escaleras mecánicas modelo TUGELA en las estaciones de Uribarri, Casco Viejo, Txurdinaga y Otxarkoaga, todas con una inclinación de 30 grados.
- 8 escaleras mecánicas modelo VICTORIA en las estaciones de Uribarri y Zurbaranbarri, todas con una inclinación de 30 grados.
- 10 pasillos IWALK en las estaciones de Uribarri y Zurbaranbarri, con una inclinación de entre 2,33 grados y 4,64 grados.

La obra tiene un presupuesto de 11.523.733,66 euros (IVA excluido), y un plazo de ejecución de 20 meses.

Proyecto constructivo de comunicaciones

El 19 de marzo, ETS adjudicó el proyecto constructivo de comunicaciones de la Línea 3, que concluyó seis meses después y en el que se han definido el diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, las pruebas y la puesta en marcha de estos elementos, con el objetivo de conseguir un sistema de explotación acorde con las condiciones de funcionalidad y seguridad y según los requerimientos establecidos por el Ente público.

La Línea 3 conectará las Líneas del Txorierrri y la que une Bilbao con Donostia, a través del nuevo túnel de Artxanda. El proyecto supone el diseño de todos los sistemas de comunicaciones involucrados en la nueva línea, que son los siguientes:

- Sistema de Radiocomunicaciones TETRA.
- Sistema de interfonía de emergencia.



- Sistema de telefonía automática.
- Sistemas de información al público:
 - Sistema de megafonía automática.
 - Sistema de teleindicadores.
 - Sistema de interfonía de atención al público.
 - Sistema de Cronometría.
- Sistemas de Seguridad:
 - Sistema de CCTV.
 - Sistema de Control de Accesos.

Como soporte para el funcionamiento, operación y gestión desde el Puesto Mando de estos sistemas se ha diseñado el despliegue de una nueva red troncal de comunicaciones, cuyo alcance es el siguiente:

- Red Troncal de Comunicaciones MPLS-TP.
- Red LAN de cada estación.
- Infraestructura troncal de Fibra óptica.
- Cableado estructurado de estación.

El presupuesto de ejecución material asciende a 2.646.645,32 euros.

Proyecto constructivo de señalización

El 3 de septiembre, ETS adjudicó el proyecto constructivo de señalización de la Línea 3, en el que se definieron el diseño, fabricación, suministro, instalación, pruebas y puesta en marcha de esas instalaciones.

El proyecto contempla el diseño del equipamiento siguiente:

- Red de enclavamientos electrónicos distribuidos a lo largo de la traza, que controlarán las instalaciones de seguridad de la línea. Se ha previsto:
 - Un nuevo enclavamiento electrónico en cada una de las estaciones siguientes: Matiko, Zurbaranbarri y San Antonio de Etxebarri.
 - Un Controlador de objetos en la boca del lado de La Ola del túnel de Artxanda.

- Sistema de bloqueos automáticos entre nuevos enclavamientos y con enclavamientos colaterales de las líneas actuales.
- Sistemas de detección de tren a base de circuitos de vía de audio-frecuencia y contadores de ejes en función del tramo de la línea.
- Red de señales de tecnología LED, con topología y aspectos adecuados al reglamento de circulación de señales de ETS.
- Sistemas de accionamiento de aguja específicos para zonas de túnel y a cielo abierto.
- Sistema de protección automática de trenes de tecnología Euroloop.
- Integración en los C.T.C de Atxuri y Amara para telemando de los sistemas de señalización de Línea 3.
- Obra civil, red de cables y sistemas de energía necesarios para la instalación y funcionamiento de los sistemas.
- Cursos de formación, documentación y repuestos necesarios para la correcta operación y mantenimiento del sistema.

El presupuesto de ejecución material ha ascendido a la cantidad de 4.305.372,60 euros y un plazo de ejecución de dos meses.



3.5. Programa tranviario

Tranvía de Bilbao

En el mes de febrero se procedió a la adjudicación del servicio de apoyo para la redacción del estudio informativo del tramo La Casilla-Zalburu-Pío Baroja-Atxuri del Tranvía de Bilbao. El importe de la adjudicación es de 190.000 euros, con un plazo de ejecución de 10 meses.

El estudio analizará la prolongación de esta infraestructura, que posibilitará cerrar el denominado *anillo tranviario* y ofrecer el servicio consiguiente a las personas que deseen desplazarse desde La Casilla hasta la Gran Vía o cambiar de medio de transporte en la estación intermodal de Abando.

Definirá, también, las posibilidades de duplicación de vía entre las paradas de Abando y Atxuri, de acuerdo con las características de la trama urbana.

3.6. Operaciones e I+D+i

3.6.1. Inversiones

Además de las iniciativas destinadas a mejorar la capacidad de la red y ampliar las áreas servidas por el sistema ferroviario y tranviario, ETS ha continuado en 2014 ejecutando actuaciones destinadas a mejorar las infraestructuras existentes. Se han dirigido tanto a la renovación y reposición de infraestructuras como a la mejora de la seguridad de las líneas (consolidación y estabilización de taludes, adecuación de catenaria, entre otras).

La actuación más destacada en este ámbito ha sido la renovación de la vía en el ramal de Bermeo, en el tramo comprendido entre Zugastieta y Muxika. Asimismo, en 2014 se han ejecutado varios cerramientos de vía, que ha posibilitado la mejora de las salidas de emergencia de varios túneles de la red.



El resumen e importe de estas actuaciones es el siguiente:

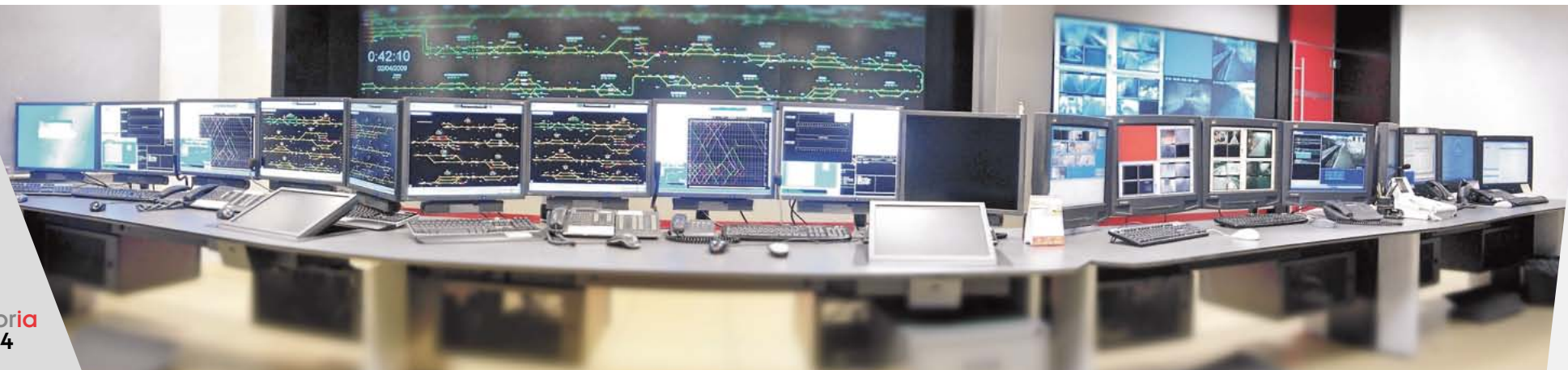
Inversiones	Euros
Renovación vía Zugastieta-Muxika	1.027.782
Mejoras de seguridad	407.255
Mejoras de estaciones	544.279
Mejoras de energía	76.230
Mejoras de señalización y comunicaciones	339.055
Reposición de infraestructuras	392.547
	2.787.148

3.6.2. Principales servicios de Circulación

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

Principales servicios de Circulación

ÁMBITO	SERVICIOS
ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA	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.



3.6.3. Red gestionada por ETS

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

Características de las instalaciones

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



3.6.4. Tráfico realizado

Circulaciones (nº de circulaciones)	180.862
Km-tren año	4.759.369,16

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)

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

3.6.5. Principales indicadores

INDICADORES	ÁMBITO	OBTENIDO
PUNTUALIDAD	Txorierri	99,59%
	Bilbao -Bermeo	99,00%
	Ermua-Eibar	99,28%
	Ermua-Donostia	98,22%
	Lasarte -Hendaia	99,62%
CUMPLIMIENTO DE MERCANCÍAS	Ariz -Lasarte	100%
SATISFACCIÓN DEL CLIENTE	Euskotren	91,32%



3.6.6. Líneas de ferrocarril y tranvías e instalaciones

Líneas Ferrocarril

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

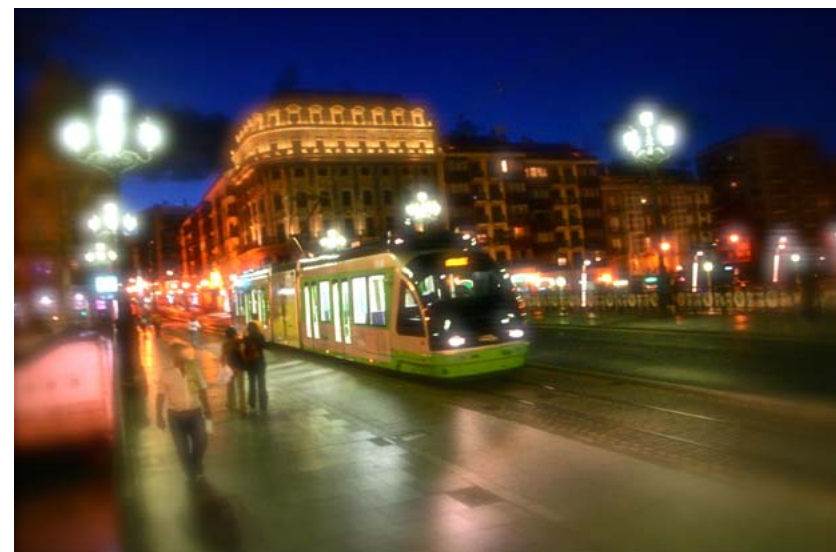
Vía	
Metros de vía (en m)	238.854
Vía única	127.794
Vía doble	55.530
Desvíos/ agujas	293
Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	428
Nº túneles	75
Longitud túneles	26.814
Nº tajeas	366

Energía	
Metros de catenaria	233.966
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	233.966
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 unica	1.850
Vía doble	12.108
Desvíos/ agujas	50
Energía	
Metros de catenaria	26.066
Catenaria compensada	12.108
Catenaria sin compensar	1.850
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



3.6.7. Seguridad en la circulación

Gestión de la seguridad

El Departamento de Seguridad en la Circulación de ETS desarrolló durante el año 2014 las actividades de coordinación en los foros multidisciplinares siguientes:

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

Informes de inspección

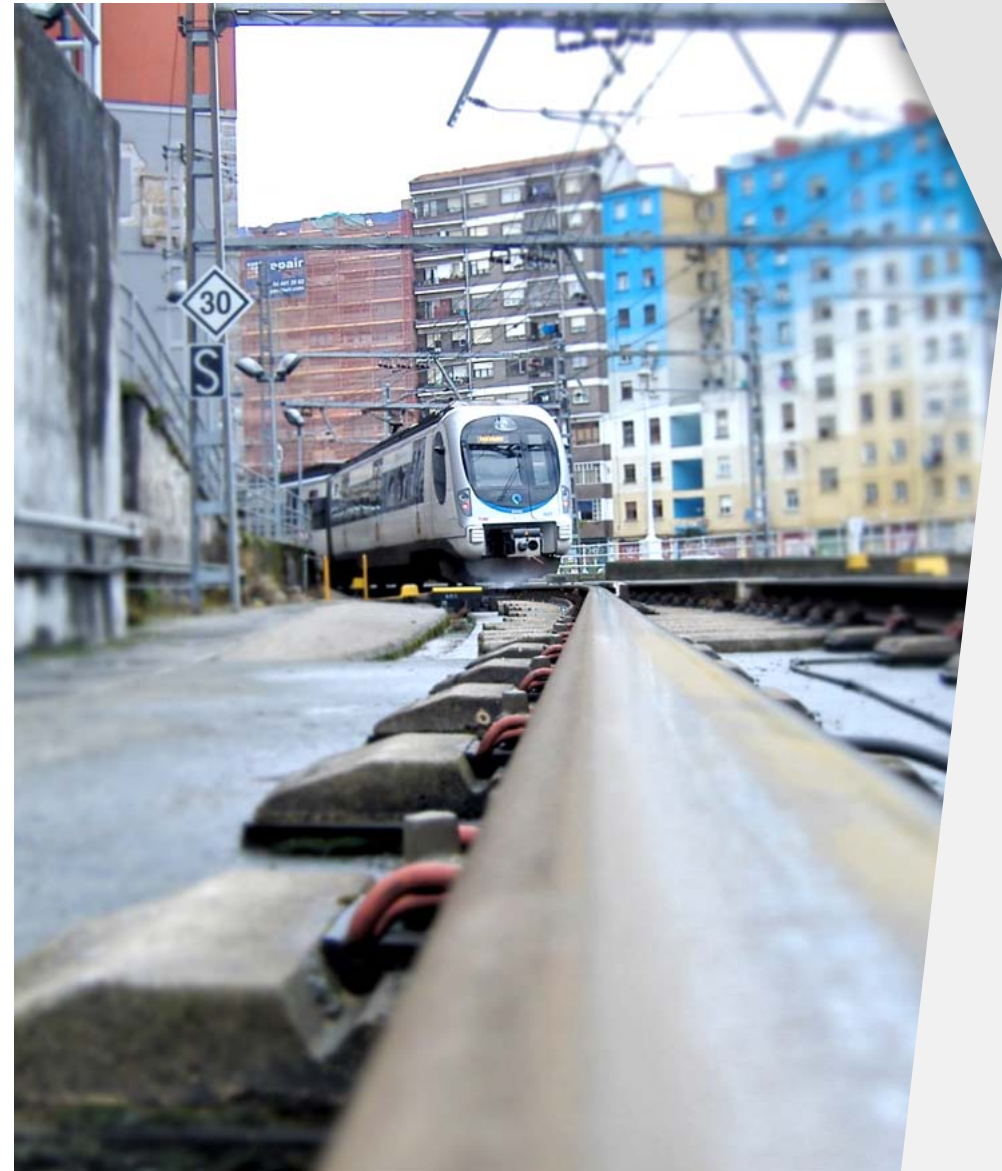
A lo largo del año, este Departamento elaboró 191 informes de inspección, clasificados de la forma siguiente:

- Infraestructura y vía: 20.
- Pasos a nivel: 30.
- Instalaciones de seguridad (control de disparo de subestaciones, control de comunicaciones): 50.
- Circulación (control de procedimientos de comunicación, control autorizaciones de rebase): 40.
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 21.
- Tranvías de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz: 30.

Auditorías

Durante 2014, el Departamento de Seguridad realizó la Auditoria de Registros de Seguridad.

El informe se centra en el análisis de los registros de comunicaciones y datos de seguridad, contemplados en la «Norma de Seguridad NS-SC-12. Registros de comunicaciones y datos de seguridad» (registros de audio, de funcionamiento de pasos a nivel, de sistemas CCTV),



además de otros registros no contemplados actualmente en la normativa, pero que serán incluidos y procedimentados por su relevancia (moviola CTV, moviola enclavamientos).

Formación

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

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

Actuaciones en pasos a nivel

- Supresión de pasos a nivel por obras (desdoblamientos, obras en estaciones, etc.) o por concentración.
- Adecuación de pasos a nivel a la normativa vigente.
- Inspecciones de pasos a nivel situados en las líneas de ETS.
- Cerramientos de explanación ferroviaria en zonas de pasos viciosos y en pasos a nivel suprimidos.

3.6.8. Otras actuaciones

- Renovación de certificación de Calidad ISO 9002.
- Formación de Maquinistas Auxiliares de Vía (Elecnor, Tecsa, Cycasa, Emte, Balzola y Comsa).
- Gestión de 77 Peticiones de transporte de los diferentes operadores.

3.7. Secretaría General

3.7.1. Asesoría jurídica

Además de los asuntos cotidianos, relacionados con la esencia propia de su actividad, la Asesoría Jurídica de ETS ha desarrollado durante el año 2014, entre otras, las actividades siguientes:

- Tramitación de la delimitación administrativa de los terrenos de los inmuebles ferroviarios que se encuentran dentro del patrimonio del Ente público, recogidos en el patrimonio de la Administración General del País Vasco. Los terrenos se localizan en los municipios siguientes y corresponden a la delimitación de espacios por los que discurre el ferrocarril: Pasaia, Errenteria, Oiartzun, Lezo, Hondarribia e Irun. Dichos trabajos de delimitación son el mecanismo adecuado para regular definitivamente la situación de los inmuebles que forman parte del patrimonio administrativo.
- Inicio del desarrollo del Plan de Euskera 2015-2017, así como del primer plan de gestión del año correspondiente. Con el informe del Marco Estandar de Referencia, que informa de la situación del euskera y los informes de recomendación, se definirá el Plan Estratégico de Euskera para el periodo 2015-2017.
- Aprobación de varios convenios, entre ellos, los dos realizados con la Diputación Foral de Gipuzkoa, para desarrollar sendos bidegorris, entre Errekalde y Lasarte/Oria y Zestoa y Lasao en terrenos ocupados anteriormente por el ferrocarril.
- Firma de los convenios con la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) y la Fundación Euskoiker Investigación, Universidad Empresas, en el ámbito de la I+D+i, para la realización del proyecto denominado «Desarrollo de herramientas inteligentes para el mantenimiento del ferrocarril», así como del acuerdo para el desarrollo de la «Financiación y ejecución de las obras para la eliminación del paso a nivel de Urduliz» del ferrocarril metropolitano de Bilbao.

3.7.2. Recursos humanos

La plantilla de ETS a 31 de Diciembre de 2014 estaba compuesta por 256 personas, una menos que al comienzo del ejercicio. Las franjas de edad son las siguientes:

- 60 años o más: 28 personas
- Entre 50 y 59 años: 118 personas
- Entre 40 y 49: 71 personas
- Entre 30 y 39 años: 37 personas
- Menores de 30 años: 2 personas

La distribución por sexos es la siguiente:

- Hombres: 194
- Mujeres: 62

Durante el año continuó el proceso de jubilación parcial, a la que accedieron cinco personas. En el periodo comprendido entre 2015 y

2018, 50 personas podrán acceder a esta situación. Todas ellas están incluidas en la relación enviada a la Seguridad Social, según la disposición final 12.2 de la Ley 27/2011 de 1 de Agosto.

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

Durante el año se registraron tres nuevas incorporaciones a la plantilla del Ente, destinadas a desarrollar funciones relevistas para cubrir las jubilaciones parciales.

Entre otras actividades desarrolladas en materia de recursos humanos, se publicó un nuevo organigrama en el mes de enero que fue modificado en marzo. También se realizó un estudio de clima laboral, publicado en octubre.

3.7.3. Prevención de Riesgos Laborales

A lo largo del ejercicio 2014, ETS ha realizado un elevado número de actuaciones relacionadas con la prevención de riesgos laborales. En este mismo ámbito, ETS y Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos (Euskotren), empresa pública del Gobierno Vasco, tienen constituido un Servicio de Prevención Mancomunado, integrado por las especialidades de Ergonomía y Psicología Aplicada, Medicina y Seguridad en el Trabajo. La especialidad de Higiene Industrial está concertada con un servicio de prevención ajeno en las dos organizaciones.

La organización del Servicio de Prevención Mancomunado constituido por Euskotren y ETS es la siguiente:

Dentro de la especialidad preventiva, ambas organizaciones cuentan con su correspondiente Comité de Seguridad y Salud, regulado por normativas internas, y disponen de sus respectivos equipos y medios profesionales de ergonomía y psicología aplicada, medicina del trabajo, seguridad en el trabajo.



Las actuaciones relacionadas con la prevención de riesgos laborales que ETS ha realizado en 2014 son las siguientes:

- Investigación de los accidentes de personal ocurridos en obras dependientes de ETS y planteamiento de la actualización de las evaluaciones de riesgos en los casos necesarios.
- Estudio de la adecuación de los Equipos de Protección Individual a los trabajos a desarrollar.
- Formación y simulacro de Emergencias en Oficinas e Instalaciones de Atxuri y Amara.
- Estudios de las condiciones ambientales (temperatura, humedad y velocidad del aire), de la iluminación y de las cargas electrostáticas en las instalaciones del Edificio Albia de Bilbao.
- Estudio de las condiciones del Puesto de Mando de Atxuri-Bilbao.
- Estudios sobre las mediciones de ruido y de vibraciones de bateadora (realizado en Mendaro).
- Estudios sobre las mediciones de ruido en instalaciones de comunicaciones en Vitoria-Gasteiz.
- Estudio de campos electromagnéticos en Edificio Albia y Atxuri-Bilbao (cuarto técnico).
- Estudio de ruido de Técnicos de Red en Durango y Amara.
- Revisión del proyecto del taller de Lebario en todos los aspectos relacionados con la prevención de los riesgos laborales.
- Continuación del tratamiento para evitar la legionella pneumophila.
- Medidas de Emergencia en las oficinas de Bilbao (Edificio Albia) – Plan de autoprotección.
- Campaña de sensibilización sobre estrés.
- Realización de inspecciones de seguridad en las instalaciones de Durango, Amara, Vitoria-Gasteiz, Puestos de Mando de Atxuri y de Amara, diferentes estaciones y oficinas centrales.
- Formación de acogida en PRL al personal de nueva incorporación y movilidad funcional (incluido el personal becado).
- Actualización de la documentación disponible en la intranet.
- Actualización de instrucciones e Información sobre actuación en emergencias.



- Continuación de mejora OHSAS. (En marcha)
- Planificación y coordinación de las actuaciones de desinfección, desinsectación y desratización, tanto periódicas como puntuales, de todas las instalaciones y estaciones.
- Plan de Prevención de Alcohol y Drogas. Colaboración activa en el desarrollo de todas las fases del plan: campañas de comunicación, cursos de formación y planificación de controles. (En marcha).
- Realización de coordinación de actividades empresariales. (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. (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 EPIs de características especiales dispone de ellos.
- Coordinación de la resolución y aportación de respuesta a las comunicaciones de riesgos relacionadas con las actividades del SP.
- Comité de Seguridad y Salud. Realización del seguimiento y preparación de los temas relacionados con el CSS así como la elaboración de las actas de las reuniones.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos.
- Realización de exámenes de salud o reconocimientos médicos específicos a los nuevos ingresos.
- Consulta médica asistencial y preventiva.
- Apoyo médico continuo al seguimiento de las incapacidades médicas tanto temporales como permanentes.
- Valoración de aptitud médica en relación a la Normativa de Aptitudes Médico-Laborales.
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (1). Promoción de la salud (tabaco, alcohol y otras drogas).
- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (2). Educación sanitaria (consejo médico permanente).

- Realización de campañas preventivas específicas: de prevención primaria (3). Inmunizaciones (antitetánica, antigripal y otras).
- Cursos de Conducción Segura.
- Información a responsables de contratos en materia de Coordinación de Actividades Empresariales.
- Formación en Primeros Auxilios. Equipo de Emergencia de Albia.
- Formación en Extinción de Incendios. Equipo de emergencias de Albia.
- Formación en Primeros Auxilios. Técnicos de Red.
- Formación de trabajos en Altura para personal de Señalización.
- Formación específica en trabajos en Altura. Comunicaciones.
- Formación preventiva. Nuevas incorporaciones (varias actuaciones).



3.7.4. Sistemas de Información

Las principales actuaciones de ETS en el ámbito de los Sistemas de Información durante 2014 han sido los siguientes:

● Gestión documental. Seguridad

Comenzó el proceso de implantación de un sistema de gestión documental para dar soporte a los procesos de área de Seguridad en la Circulación, con el objetivo de proceder a su puesta en marcha a mediados de 2015.

● Estructura unificada de almacenamiento

Se implantó una estructura unificada de almacenamiento NAS / SAN que aporta ventajas notables, tanto para la empresa como para las personas usuarias:

- Se instalaron y pusieron en marcha nuevas cabinas NAS, formando una estructura unificada con las SAN existentes y se procedió a la reestructuración de los datos entre los diferentes sistemas. Asimismo, se implementaron las herramientas de ThinProvisioning, Deduplication y gestión automática. Con ello se ha logrado un incremento de la capacidad de almacenamiento, la mejora del rendimiento, disponibilidad y fiabilidad del acceso a datos y la reducción de los costes asociados al almacenamiento.
- Se creó una *nube* propia, herramienta de almacenamiento acogida a las políticas de seguridad del Ente, con el objetivo de dar soporte a entornos de movilidad y facilitar el trabajo colaborativo.
- Asimismo, se mejoraron los procesos de gestión de la seguridad de la información.

● Plan de Contingencias

- Prueba protocolo ante desastres: se realizó una prueba del protocolo de respuesta ante desastres en uno de los CPDs, después de un apagado masivo provocado por una incidencia general, con la evaluación correspondiente.

- Ampliación y mejora backup: se implantó una nueva librería de cintas de la generación LTO6, con el objetivo de ampliar la capacidad de las copias de seguridad de los datos de ETS.

● Otras actuaciones

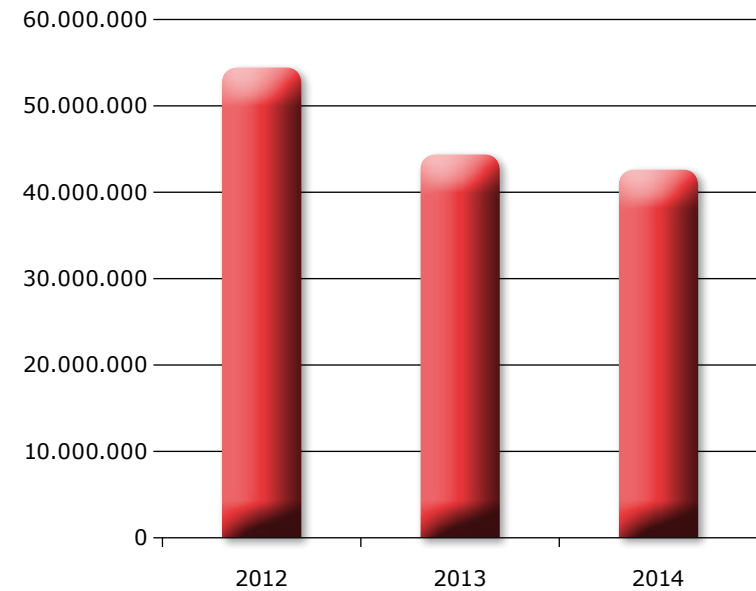
- Portal encuestas ETS: se desarrolló un portal colaborativo de encuestas internas, puesto en marcha con un cuestionario sobre el área de sistemas de ETS, para valorar el servicio de atención a usuarios y usuarias, la disponibilidad de las herramientas y la funcionalidad de las mismas, entre otras cuestiones.
- Potenciación de la formación interna en el uso de herramientas informáticas: se impartieron cuatro cursos de formación, dos de ellos de SAP. Fueron impartidos con recursos internos.



3.7.5. Recursos Financieros

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

Los gastos de explotación de ETS del ejercicio 2014 se han reducido un 22% con respecto al ejercicio 2012, sin que ello se haya traducido en una descenso de la actividad asociada a los mismos (explotación de ferrocarriles y tranvías y gestión de proyectos y obras encomendadas por el Gobierno Vasco). Así se refleja en las Cuentas Anuales del ejercicio objeto de esta memoria y del precedente.



Asimismo, ETS ha gestionado inversiones por un importe global de 303 millones de euros, cifra en la que se incluyen las inversiones en la red propia y las obras de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. La relación de estas inversiones se detalla en otros puntos de la presente Memoria.



3.8. Responsabilidad Social Corporativa

3.8.1. Información a la ciudadanía

Un total de 1.240 personas solicitaron información en las dos Oficinas de Atención Ciudadana que ETS tiene en Bilbao y San Sebastián y en las que se atienden consultas, reclamaciones o sugerencias sobre el desarrollo de las obras de construcción de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano y del Metro de Donostialdea, respectivamente. El 63 por ciento de las personas que visitaron estas oficinas fueron hombres y el 37%, mujeres.



3.8.2. Igualdad

8 de Marzo

ETS, a través de su Grupo de Igualdad, promovió la campaña diseñada por Emakunde con motivo de la celebración del Día Internacional de las Mujeres. En la edición del 8 de Marzo de 2014 se impulsó el mensaje de la igualdad como factor que contribuye al avance de la sociedad. El Grupo de Igualdad de ETS se sumó a la reivindicación del conjunto de las instituciones vascas y contribuyó a que las personas que forman parte de este Ente público difundiesen los elementos de la cartelería promocional y los mensajes e imagen gráfica de la campaña en los perfiles de whatsapp o en la firma electrónica, entre otros.



World café

ETS, a través de su Departamento de Formación, apoyó la participación de las personas que forman parte de este Ente público en el VII *world café* organizado por la asociación para el liderazgo de la mujer «Mirra», que se celebró en Bilbao bajo el título «Innovando en el concepto de riqueza».

Entidades Públicas para la Igualdad

ETS forma parte de la denominada Red de Entidades Públicas para la Igualdad que, impulsada por Emakunde, se constituyó en 2014. La iniciativa cuenta con la colaboración de la Unidad Administrativa para la Igualdad y de la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración, ambas integradas en el Departamento de Administración Pública y Justicia del Gobierno Vasco.



Esta red pretende ser un punto de encuentro, asesoramiento e intercambio de experiencias en el trabajo por la igualdad. Su objetivo principal es avanzar en la implantación de medidas y políticas de igualdad en las entidades públicas, mediante la optimización de los recursos existentes, la experiencia y trabajo realizados por cada una de ellas.

Componen la red 24 entidades públicas.

Formación sobre igualdad

En el marco de la elaboración de su III Plan de Igualdad, ETS organizó en el mes de septiembre dos cursos de formación sobre esa materia. Se respondía, así, a los resultados de la encuesta realizada por este Ente público, en la que más de un 50% de las personas consultadas manifestaron su deseo de recibir formación en el ámbito de la igualdad entre mujeres y hombres.

Foro para la igualdad

ETS colaboró un año más en el Foro para la Igualdad que organiza el Instituto Vasco de la Mujer y que cumplió su undécima edición. El Foro, que se celebró en octubre, promovió diversas actividades en varias localidades vascas. Este espacio de encuentro anual pretende convertirse en el foro en el que entidades públicas y privadas expongan sus iniciativas en favor de la igualdad de mujeres y hombres.

Lenguaje no sexista

El Grupo de Igualdad de ETS ha promovido el empleo del lenguaje no sexista entre todo el personal de este Ente público, en consonancia con las recomendaciones de Emakunde y del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, del que depende. Para ello, ha difundido distintos recursos que sirven como guía para el uso del lenguaje en las comunicaciones internas y externas.

Contra la violencia hacia las mujeres

Con motivo del Día Internacional contra la Violencia hacia las Mujeres, celebrado el 25 de noviembre, se puso a disposición de las personas que trabajan en el Ente público la imagen del punto lila, símbolo del rechazo hacia esa práctica, para su uso en correos electrónicos, redes sociales, instalaciones, etc.

III Plan de Igualdad

El Comité de Dirección de ETS aprobó el 15 de diciembre el III Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres. Este hecho ratifica el firme compromiso que el Ente mantiene desde su creación con las políticas que integran la igualdad de mujeres y hombres.

Esta implicación se refleja en su larga trayectoria en relación a la igualdad. Así, desde julio de 2006, ETS cuenta con la acreditación de Emakunde como Entidad Colaboradora en Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres, que se ha mantenido hasta la fecha.

3.8.3. Promoción del deporte

En 2014, por tercer 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.

3.8.4. Promoción de valores solidarios

Productos básicos

En el mes de diciembre, una representación de ETS realizó la tradicional visita a la Asociación Benéfica Sagrado Corazón de Jesús, orden



religiosa que, con motivo del cierre de la estación de Ibarrekolanda (Bilbao), en el año 1994, cedió el uso de unos terrenos de su propiedad. Desde entonces, en vísperas de la Navidad, ETS hace entrega un lote de productos básicos de alimentación. En esta ocasión, Iñaki Oliver, Susana Olivares e Izaskun Lambarri han sido las personas encargadas de visitar a las hermanitas para hacerles entrega de los productos. Miembros de esa orden agradecieron el detalle de ETS, que se usará para atender las necesidades de las personas que por diferentes motivos residen en sus instalaciones.

Cesión de equipos informáticos

En el mes de noviembre, ETS cedió un total de 40 equipos informáticos sin disco duro a la Fundación Síndrome de Down y otras discapacidades intelectuales de Euskadi, entidad que tiene su sede en Begoñako Andra Mari kalea, de Bilbao. Este colectivo se ha comprometido a que al final de la vida útil de los ordenadores, será gestionados como residuos y enviados a un punto limpio para su reciclaje.

3.8.5. Promoción de valores culturales

100 años de la estación de Atxuri

La Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, Ana Oregi, inauguró el 23 de febrero la muestra «100 años de la estación de Atxuri», organizada por ETS y la empresa pública Euskotren, que recoge los años gloriosos, la decadencia y renacimiento de unos de los edificios simbólicos de la capital vizcaína, en su doble condición de monumento arquitectónico y cabecera de la línea férrea Bilbao-Donostia.

La retrospectiva, basada en material fotográfico y documental aportado por el Museo Vasco del Ferrocarril, recoge una exhaustiva selección del archivo de imágenes, con fotos fechadas entre 1863 y la actualidad, y textos explicativos que ayudan a comprender las diferentes vicisitudes de la historia de este edificio que fue proyectado por el arquitecto Manuel María Smith.



Ana Oregi, el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, y los Directores Generales de Euskotren y ETS, Iñigo Palomino y Rafael Sarria, respectivamente, recorrieron la muestra, que se desarrolló en el vestíbulo de la estación y permaneció abierta al público hasta finales de año.

Albergue de peregrinos

La Consejera Ana Oregi participó a mediados de junio en la presentación del nuevo albergue de peregrinos del Camino de Santiago, ubicado en la parte superior de la estación de Deba. En el acto también participaron José María Izaga, presidente de los Amigos del Camino en Deba; la Alcaldesa Maider Zubikarai; el Diputado Foral Ion Peli Uriguen y los Directores del Gobierno Vasco Imanol Agote y Almodena Ruiz de Angulo.



El albergue de peregrinos de Deba cuenta con una capacidad de 56 plazas. Dispone de los servicios que son comunes a estas instalaciones, así como espacio para bicicletas y red wifi; carece de cocina, aunque en inmediaciones hay varios establecimientos.

La puesta en marcha de esta instalación ha sido posible gracias a un convenio de colaboración, mediante el que el Gobierno Vasco cede el uso de la primera y segunda planta del edificio de la estación ferroviaria de Deba. Según el convenio, la rehabilitación y acondicionamiento del edificio ha correspondido al Ayuntamiento, que se responsabiliza de las tareas de conservación y mantenimiento. Del mismo modo, ETS, se reserva la facultad de recuperar el inmueble en el supuesto de necesitarlo para su uso ferroviario.

Las obras de rehabilitación y acondicionamiento se iniciaron en noviembre de 2013. Han contado con un presupuesto de 263.243 euros, de los que el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco ha aportado 198.000 euros; la Diputación Foral de Gipuzkoa, 55.000 euros y el Ayuntamiento de Deba, 30.000 euros.

Historia Gráfica del ferrocarril en Euskadi

El Gobierno Vasco, ETS y MetroBilbao han colaborado en la publicación del libro «Historia Gráfica del ferrocarril en Euskadi», escrito por Juanjo Olaizola Elordi y editado por Maquetren. La presentación del libro tuvo lugar el 4 de agosto, en vísperas de la celebración del 150 aniversario de la culminación de la primera red ferroviaria vasca, en 1864, y de la llegada a Donostia del ferrocarril Madrid/Irun/Paris.

Las personas aficionadas pueden encontrar en este libro cerca de 200 fotografías históricas, la mayor parte de gran formato e inéditas, en las que se reflejan los hitos principales de la historia del tren en el País Vasco. Entre ellos, la construcción de las primeras vías férreas, el desarrollo de los trenes mineros, la implantación de los ferrocarriles de vía estrecha o el auge de los tranvías. También se muestran las innovaciones tecnológicas en las que, en muchos casos, los ferrocarriles vascos fueron pioneros en el Estado.

3.8.6. Comunicación interna

Homenaje al personal jubilado y con 25 años antigüedad

Los empleados y empleadas que llevan 25 años trabajando en ETS, así como las personas que disfrutaban ya de su jubilación, fueron protagonistas del homenaje que les dedicó ETS el 18 de marzo. El acto de celebración se inició con la recepción que tuvo lugar en las oficinas centrales del Edificio Albia, en el que el Director General del Ente, Rafael Sarria, dedicó a estas personas unas palabras de agradecimiento por su dilatada trayectoria profesional. A continuación, los homenajeados embarcaron en el muelle de Uribitarte en una travesía que les llevó al puerto deportivo de Getxo, desde donde se desplazaron al Puente de Bizkaia, declarado patrimonio mundial por la Unesco, que cruzaron tanto en la barquilla como por su parte superior.



La última etapa de la jornada de celebración tuvo lugar en un restaurante de Getxo, donde el Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, agradeció en nombre del Gobierno Vasco la contribución de las personas homenajeadas al desarrollo de las infraestructuras básicas para el transporte en Euskadi.

Fútbol 7

Como viene siendo tradición, ETS y Euskotren disputaron una nueva edición del Torneo de Fútbol 7, que se celebró el 23 de marzo. En esta ocasión, ETS se proclamó subcampeón al no poder reeditar la victoria conseguida el año anterior.

El encuentro se disputó en un día desapacible, con lluvia, baja temperatura y un terreno de juego resbaladizo, hechos que, unidos a la falta de efectivos humanos que impidieron la necesaria rotación del banquillo, contribuyeron a una derrota inmerecida aunque amplia.



A la luz del resultado, lo mejor del partido fueron, por este orden, el ambiente de camaradería y el tercer tiempo, que los contendientes celebraron en un bar próximo, donde se recuperaron del desgaste físico y comentaron las jugadas decisivas.

La alineación de ETS estuvo compuesta por Imanol, Eñaut, Mikel, Alberto, Manu, Javi, Dani, Alberto y Ander.

Torneo de pádel

Imanol Marqués y Antonio López se proclamaron campeones del IV Torneo de Pádel de ETS al imponerse a la pareja formada por Fernando Tolosa y Txema Izquierdo en las pistas de Derio. La tercera plaza fue para Kike Urkijo y Mikel Puente, que doblegaron en tres sets a Kepa Larrea y Valentín Gómez. Los ganadores mostraron gran superioridad durante todo el torneo. Los equipos restantes estuvieron compuestos por Manu Rueda y Alejandro Montes; Daniel Mulone y Josu Rodríguez; Alex Erdoiza y José Mari Gutiérrez; e Iñaki Uriarte y Valentín Gómez, que hizo doblote por la baja por lesión de Aitor Yanguas.



Torneo de baloncesto

ETS se proclamó subcampeón del II Torneo de Basket organizado en colaboración con Euskotren en el polideportivo Larrea, de Zornotza.

El calor asfixiante generado por el efecto invernadero de la cancha y una patente diferencia de altura entre los contendientes caracterizaron el encuentro en el que el operador ferroviario doblegó claramente al administrador de infraestructuras. ETS sólo pudo aguantar la emoción del marcador durante los primeros minutos del primer cuarto.

El equipo de ETS, que fue mixto (a diferencia del de Euskotren), estuvo compuesto por Imanol, Mikel, Antonio, Valentín, Alex, Manu, Aitor y Ana, que cuajó una actuación estelar y se convirtió en la máxima anotadora del partido. Al final del encuentro, tras el correspondiente reparto de trofeos, todos celebraron el éxito de la convocatoria con un merecido refrigerio.



Concurso de dibujo

El IV Concurso de dibujo de ETS fue nuevamente un éxito, en el que participaron un total de 40 niños y niñas.

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

- 0-3 años: Unax Ortega Ortiz, de 2 años (hijo de Rakel Ortiz – Dirección RR.FF. y Sistemas / Bilbao).
- 4-7 años: Garazi Retegi Egia, de 6 años (hija de Itziar Egia – Secretaría General / Durango).
- 8-11 años: Ainhitze Zabala, de 9 años (hija de Xabi Zabala – Prevención de Riesgos Laborales / Amara).
- 12-14 años: Aitor Ruipérez Del Val, de 13 años (hijo de Ana del Val – Dirección de Construcción / Bilbao).



El reparto de premios se realizó el 22 de diciembre, aprovechando la llegada del Olentzero al edificio Albia, que se llenó de alegría, cánticos, risas y carreras por los pasillos.

Concurso de fotografía

Juan José Plaza fue proclamado ganador del Concurso de fotografía, organizado por ETS, con una imagen nocturna del puente de Zubizuri, tomada desde el edificio Albia. Aunque inicialmente no estaba previsto, se concedió un áccesit a Alberto Aras, por la calidad de la fotografía presentada a concurso y en la que se mostró un tren entrando en la estación de Atxuri. Ambas imágenes ilustraron el calendario de mesa del año 2015 de ETS.

Los premios se entregaron el 19 de diciembre en el lunch navideño celebrado en el edificio Albia.

Otras pruebas deportivas

Entre las pruebas deportivas que más expectación y éxito han cosechado, por su carácter novedoso, figura el paseo guiado en piragua por la ría de Bilbao. La excursión partió desde el Museo Marítimo hasta la estación de Atxuri, en un recorrido de ida y vuelta. La experiencia, que duró alrededor de dos horas y media, permitió disfrutar de vistas espectaculares de los puentes que unen ambos márgenes de la ría, del Palacio Euskalduna, la torre Iberdrola, el museo Guggenheim, el Ayuntamiento, el teatro Arriaga y la iglesia de San Antón.

Con posterioridad a este paseo, se celebró la sexta edición de la Marcha de Mountain Bike Euskotren-ETS, cuya principal novedad fue la salida y llegada en los nuevos talleres y cocheras de Lebario. Medio centenar de cicloturistas, la mayoría de ellos de Euskotren, tomó parte en la cita, convertida ya en una tradición. El esfuerzo necesario



para completar tanto el recorrido corto como el largo, fue recompensado con el buen ambiente y el ágape final.

Una docena de personas de ETS se animó, una vez más, a recorrer las calles de Bilbao en la Maratón Nocturna celebrada en octubre. En esta ocasión, la mayoría de los participantes disputó la prueba Pirata, de 10 kilómetros, salvo alguna excepción que completó la Media Maratón (21 km). El sorprendente calor que hizo esa noche y la modificación del horario y del recorrido fueron las principales variables de una competición que cada año gana adeptos y que en esta edición contó con la presencia de 10.000 corredores.

Otras citas clásicas del calendario deportivo, como la Herri Krossa, la Maratón de Gasteiz o la Clásica ciclista Bilbao-Bilbao, contaron también con nutrida representación de personas de ETS.

Visitas a obras

En el mes de noviembre, personas integrantes de diferentes departamentos de ETS tuvieron la oportunidad de visitar distintas infraestructuras construidas recientemente por el Ente. De esta manera, se dio continuidad a las visitas, dirigidas principalmente al personal de Administración, para profundizar en el conocimiento de las obras significativas en las que, de una u otra manera, participan.

El recorrido se inició en los talleres y cocheras de Lebario, donde recibieron explicaciones sobre las características de las tareas que allí se desarrollan. Posteriormente, se trasladaron en tren a Durango, donde Antonio López, Jose Mari Gutiérrez y José Ángel Elejabarrieta explicaron el proceso de construcción de la nueva estación soterrada, antes de comprobar el estado de la antigua playa de vías y el viejo taller, cuyos trabajos de desmantelamiento estaban a punto de comenzar.

Con anterioridad, en el mes de mayo, se realizó una visita a las obras del tramo Herrera-Altza y Loiola-Herrera del Metro de Donostialdea.



Visitas externas a obras

El interés que despierta la evolución de los trabajos de construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao generó durante 2014 una serie de visitas a distintos tajos, entre ellas las realizadas en el primer trimestre del año por dos grupos de alumnos de Ingeniería Técnica de Minas y Obras Públicas de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), que cursan la asignatura de Infraestructuras del Transporte del Grado de Ingeniería Civil.

También las visitas a las obras de la Nueva Red Ferroviaria Vasca prosiguieron en 2014. El tramo Bergara-Bergara es el que más demandas registra, como consecuencia de la espectacularidad del viaducto sobre el río Deba, por el que han pasado múltiples grupos de personas con un perfil profesional heterogéneo. Este es el caso de la visita realizada en la primera semana de octubre por una delegación de la ingeniería sueca Tyréns, compuesta por 25 personas, o la que cursó un grupo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril, que también recorrió parte del túnel del tramo Bergara-Antzuola.

Otros tramos de la Y vasca han sido, asimismo, objeto de distintas visitas. Así, un grupo compuesto por 50 estudiantes del Máster de Ingeniería de Caminos de la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Burgos recorrió uno de los túneles y un viaducto del tramo Zizurkil-Andoain. Ese mismo segmento fue visitado por alumnos y alumnas del grado de Geología de la Facultad de Ciencia y Tecnología de la Universidad del País Vasco (EHU-UPV), que pudo observar el frente de ataque en su estado natural, antes de ser gutinado (proceso consistente en la proyección de hormigón mediante un cañón de alta presión).

A lo largo del último trimestre del año, otras obras e instalaciones de ETS registraron también la visita de colectivos sociales, entre ellos una delegación de la Administración colombiana, que se desplazó por distintos lugares de Bizkaia y pudo conocer el funcionamiento del Metro de Bilbao y los trabajos que se llevan a cabo en los talleres del Tranvía, en Atxuri.



3.9. Calidad y Medio Ambiente

La implantación de modelos de gestión integrados tiene como finalidad garantizar la rentabilidad y la fiabilidad de los resultados y, en último extremo, la eficiencia de las organizaciones. Así lo entiende ETS, que a lo largo de 2014 ha continuado trabajando con los sistemas de gestión integrados de acuerdo con las normas ISO 9001:2008 en el ámbito de la Calidad; ISO14001:2004 y Reglamento europeo EMAS III en materia de Medio Ambiente y según el referente OHSAS18001:2007 para la Seguridad y Salud en el trabajo.

Auditorías externas

En 2014 se llevaron a cabo las correspondientes auditorías externas de los sistemas, tanto de seguimiento como de renovación.

En el mes de marzo se superó con éxito la auditoría del primer seguimiento del sistema OHSAS 18001 con la entidad certificadora SGS. En julio, AENOR realizó la auditoría de renovación de los certificados de calidad y medio ambiente y el segundo seguimiento de la Declaración Ambiental según el Reglamento Europeo EMAS, tras su renovación en 2012. En esta Declaración se incluyen los seguimientos de una serie de indicadores ambientales referidos a este Ente público. La Declaración tiene carácter público; cualquier persona interesada puede acceder a su contenido. Los trabajadores y trabajadoras del Ente, mediante la intranet; el conjunto de la ciudadanía, a través de la página web.

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



(Departamento de Circulación y Gestión del Servicio y Departamento de Seguridad en la Circulación).

Auditorías internas

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

El número de obras auditadas para los tres sistemas se situó en 17, un 6% menos que el año anterior, con un 25% más de no conformidades.

Al comienzo del año 2014 se establecieron 53 objetivos en el sistema integrado. De ese total, se anularon once a medida que el ejercicio avanzaba. De los 42 objetivos finales, se alcanzó satisfactoriamente el 85%, valor que refleja la involucración de las personas del Ente en la gestión de los sistemas. De igual forma, se midió una batería de 110 indicadores (69 en 2013), que se consideran una fuente de información importante para lograr la mejora continua y que abarcan, incluso, a Direcciones y Departamentos que no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema, como son los de Comunicación, Patrimonio, Sistemas de la Información y Mantenimiento. De igual forma, se realizaron mediciones de indicadores derivados de objetivos pasados.

Por otra parte, y de cara a medir la calidad externa de los servicios prestados y que recibe directamente el cliente, ETS realizó las correspondientes campañas de encuestas de satisfacción, con mejor resultado con respecto al valor de referencia y a periodos anteriores. El grado de satisfacción obtenido del operador fue del 91,32%. El correspondiente grado de satisfacción del cliente de obras y proyectos fue del 95,49%.

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



4

LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES

Memoria
2014

Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea

Informe de auditoría,
Cuentas anuales al 31 de diciembre de 2014
e Informe de gestión del ejercicio 2014



INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES

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

Informe sobre las cuentas anuales

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas del ente 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 a 31 de diciembre de 2014, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

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

Responsabilidad del auditor

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

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

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

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

R. M. Madrid, hoja 87.250-1, folio 75, tomo 9.267, libro 6.054, sección 3ª
Inscrita en el R.O.A.C. con el número S0242 - CIF: B-79 031290



Fundamento de la opinión con salvedades

El Ente no registra el correspondiente efecto fiscal derivado de las subvenciones no reintegrables recogidas en el patrimonio neto, ni el efecto de los créditos fiscales provenientes de las bases imponibles negativas y de las deducciones que se podrían, en su caso, materializar en el futuro. Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2014 el epígrafe subvenciones, donaciones y legados recibidos se encuentra sobrevalorado en aproximadamente 205,5 millones de euros (191,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2013) y las reservas y el resultado del ejercicio infravalorados en 34,7 y 1,7 millones de euros respectivamente (25,9 y 8,8 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2013). En consecuencia, el patrimonio neto del Ente se encuentra sobrevalorado en 169,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2014 (156,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2013). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 contenía una salvedad al respecto.

Tal y como se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el objeto social del Ente es construir y gestionar las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi, habiéndole sido asignados en el ejercicio 2006 en régimen de adscripción por parte del Gobierno Vasco, con tal fin, las inmovilizaciones materiales e intangibles preexistentes adscritas hasta ese momento a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, Eusko Trenbideak), con un valor neto contable de 204,9 millones de euros, teniendo su contrapartida en el Fondo Social del Ente. Asimismo, el Ente recibió activos de Eusko Trenbideak por importe de 20,4 millones de euros, correspondientes a adiciones efectuadas en el ejercicio 2006 hasta la fecha de asignación y que fueron abonados a la citada sociedad. En la medida que el Ente no dispone en la actualidad de un registro individualizado de los elementos que integran el conjunto de las inmovilizaciones materiales asignadas y provenientes de Eusko Trenbideak, no ha sido posible verificar el coste individual y, por consiguiente, la correspondiente amortización de los citados bienes materiales transferidos y adscritos al Ente, ni, en consecuencia, determinar su efecto en las cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2014 y 2013. Al 31 de diciembre de dichos ejercicios, estos activos están registrados por un valor neto contable de aproximadamente 116 y 123 millones de euros, respectivamente. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 contenía una salvedad al respecto.

Adicionalmente a lo indicado en el párrafo anterior, y según se indica en la Nota 1 de la memoria adjunta, el Gobierno Vasco, asignó en 2006 al Ente, en régimen de adscripción, los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en consecuencia le encomendó la administración y gestión de los mismos. El Ente no dispone de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas ferroviarias transferidas, ni, por consiguiente, del valor atribuible al derecho de uso de los mismos. Consecuentemente, no es posible determinar en la actualidad el posible efecto que pudiera tener el reconocimiento del citado derecho sobre las cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2014 y 2013. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 contenía una salvedad al respecto.



Opinión con salvedades

En nuestra opinión, excepto por los efectos y posibles efectos de los hechos descritos en el párrafo de “Fundamento de la opinión con salvedades”, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del ente Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea a 31 de diciembre de 2014, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención respecto de lo señalado en la nota 15.c de la memoria adjunta, en la que se indica que Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea presenta, dada su naturaleza, una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. Asimismo, como consecuencia de las diferencias producidas entre los importes presupuestados y los realmente incurridos para cada ejercicio anual, y habida cuenta de que no son compensados los costes de amortización de los activos adscritos descritos en la nota 1 de la memoria y cuya contrapartida fue fondo social, surgen, normalmente, pérdidas netas contables, sin salida neta de efectivo con carácter general, que los Administradores estiman, según lo indicado en la nota 15.c), serán en su caso, compensadas con futuras aportaciones del Gobierno Vasco. Las Cuentas Anuales del Ente deben por tanto interpretarse en el contexto descrito anteriormente. Esta cuestión no modifica nuestra opinión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2014 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 las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2014. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables del Ente.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Ricardo Celada

15 de abril de 2015



Miembro ejerciente:
PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

Año 2015 Nº 03/15/01070
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la tasa establecida en el artículo 46 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 2014 y 2013 en euros

ACTIVO		
	31-12-2014	31-12-2013
ACTIVO NO CORRIENTE	916.161.783	879.628.993
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	3.354.148	2.151.062
<i>Aplicaciones Informáticas</i>	3.057.392	1.596.875
<i>Desarrollo</i>	236.510	359.747
<i>Anticipos</i>	60.246	194.440
Inmovilizado Material (Nota 6)	912.766.965	877.437.261
<i>Terrenos y Construcciones</i>	387.670.957	200.655.778
<i>Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material</i>	97.415.242	51.745.135
<i>Inmovilizado en curso y anticipos</i>	427.680.766	625.036.348
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	47.357.366	59.069.057
Deudores	40.075.877	53.510.567
<i>Cientes por Prestaciones Servicios (Nota 9.a)</i>	54.679	61.998
<i>Cientes, Empresas grupo y asociadas (Nota 9.b)</i>	1.568.477	3.426.647
<i>Deudores Varios</i>	40.603	77.644
<i>Personal</i>	146.259	211.673
<i>Administraciones Públicas (Nota 9.c)</i>	38.265.859	49.732.605
Inversiones Financieras a corto plazo	35.658	46.311
<i>Otros activos financieros</i>	35.658	46.311
Periodificaciones a corto plazo	23.052	53.193
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 9.e)	7.222.779	5.458.986
TOTAL ACTIVO	963.519.149	938.698.050

Balance de situación

a 31 de diciembre de 2014 y 2013 en euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31-12-2014	31-12-2013
PATRIMONIO NETO	948.844.309	904.760.559
Fondos Propios (Nota 10)	214.804.750	220.885.588
<i>Fondo Social</i>	295.648.889	295.648.889
<i>Resultados Negativos Ejercicios Anteriores</i>	-74.763.301	-71.858.680
<i>Resultado del ejercicio</i>	-6.080.838	-2.904.621
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11)	734.039.559	683.874.971
<i>Subvenciones recibidas</i>	734.039.559	683.874.971
PASIVO NO CORRIENTE	1.267.202	819.356
Provisiones a largo plazo	1.267.202	819.356
<i>Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal (Nota 12a)</i>	319.202	329.356
<i>Otras provisiones (Nota 12b)</i>	948.000	490.000

PASIVO CORRIENTE	13.407.638	33.118.135
Provisiones a corto plazo	0	1.488.536
<i>Otras provisiones (Nota 13.a)</i>	0	1.488.536
Deudas a corto plazo	8.849.993	22.495.719
<i>Otros pasivos financieros (Nota 13.b)</i>	8.849.993	22.495.719
Acreeedores Comerciales y otras cuentas a pagar	4.557.645	9.133.880
<i>Proveedores</i>	324	4.342
<i>Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 13.c)</i>	82.442	302.664
<i>Acreeedores varios (Nota 13.d)</i>	3.376.511	7.732.547
<i>Personal (Remuneraciones pendientes de pago) (Nota 13.e)</i>	534.670	536.460
<i>Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 13.f)</i>	563.698	557.867
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	963.519.149	938.698.050

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance de Situación correspondiente al ejercicio 2014.

En Bilbao, a 30 de marzo de 2015

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro Mª Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Marco Boronat Elizalde

Almudena Ruiz de Angulo

Cuenta de pérdidas y ganancias

ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2014 y en 2013 en euros

	31-12-2014	31-12-2013
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 17a)	16.687.411	27.953.534
Ventas	7.466.271	7.601.628
Prestaciones de Servicios	9.221.140	20.351.906
Aprovisionamientos	-87.840	-48.773
Otros Ingresos de Explotación	25.939.915	21.777.362
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente	711.915	937.362
Subv. Explotación incorporadas al result. del ejercicio (Nota 11 a)	25.228.000	20.840.000
Gastos de Personal	-13.863.976	-13.995.841
Sueldos, Salarios y asimilados	-10.531.500	-10.690.749
Cargas Sociales (Nota 17 d)	-3.332.476	-3.305.092
Otros Gastos de Explotación	-26.401.999	-28.053.439
Servicios Exteriores	-26.130.251	-27.326.918
Tributos	-271.748	-128.604
Otros gastos de gestión corriente	0	-597.917
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	-29.332.175	-13.948.866
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (Nota 11)	23.194.262	5.526.660
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	-1.769.663	0
Resultado por enajenaciones y otras (Nota 6)	-1.769.663	0
Otros resultados	-467.439	-2.122.147
Ingresos Excepcionales	6.069	81.181
Gastos Excepcionales (Nota 12.b)	-473.508	-2.203.328

	31-12-2014	31-12-2013
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	-6.101.504	-2.911.510
Ingresos Financieros	21.895	8.224
Otros Intereses e Ingresos Asimilados (Nota 9.e)	21.895	8.224
Gastos Financieros	-1.229	-1.335
Por deudas con terceros	-1.229	-1.335
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	20.666	6.889
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-6.080.838	-2.904.621
Impuestos sobre beneficios (Nota 16)	0	0
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	-6.080.838	-2.904.621
RESULTADO DEL EJERCICIO	-6.080.838	-2.904.621

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2014.

En Bilbao, a 30 de marzo de 2015

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro Mª Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Marco Boronat Elizalde

Almudena Ruiz de Angulo

Estado de cambios en el patrimonio neto

a 31 de diciembre de 2014 y 2013 en euros

1. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2014 Y 2013 EN EUROS		
	31-12-2014	31-12-2013
A) Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	-6.080.838	-2.904.621
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	73.358.850	91.846.392
C) Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	-23.194.262	-5.526.660
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	44.083.750	83.415.111

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos correspondiente al ejercicio 2014.

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 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 (Nota 10)	391.500				391.500
- Distribución del resultado del ejercicio 2012		-7.581.715	7.581.715		0
Total de ingresos y gastos reconocidos del ejercicio			-2.904.621	86.319.732	83.415.111
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2014	295.648.889	-71.858.680	-2.904.621	683.874.971	904.760.559
Otras variaciones del patrimonio neto en 2014					
- Distribución del resultado del ejercicio 2013		-2.904.621	2.904.621		0
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2014			-6.080.838	50.164.588	44.083.750
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2014	295.648.889	-74.763.301	-6.080.838	734.039.559	948.844.309

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 2014.

En Bilbao, a 30 de marzo de 2015

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro Mª Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Marco Boronat Elizalde

Almudena Ruiz de Angulo

Estado de flujos de efectivo

a 31 de diciembre de 2014 y 2013 en euros

	2014	2013
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	5.738	15.296.211
Resultado del ejercicio antes de impuestos	-6.080.838	-2.904.621
Ajustes del resultado	8.334.756	10.376.012
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	29.332.175	13.948.866
Variación provisiones largo plazo para riesgos y gastos (Nota 12)	447.846	472.159
Variación provisiones corto plazo para riesgos y gastos (Nota 13.a)	0	1.488.536
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (Nota 6)	1.769.663	0
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 11.b)	-23.194.262	-5.526.660
Ingresos Financieros (Nota 9.e)	-21.895	-8.224
Gastos Financieros	1.229	1.335
Cambios en el capital corriente	-780.310	7.817.931
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 9 y 11)	3.704.111	11.594.583
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 13)	-4.576.235	-3.741.155
Otros Pasivos Corrientes (Nota 13.b)	91.814	-35.497
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-1.467.870	6.889
Pagos de Intereses	-1.229	-1.335
Cobro de intereses	21.895	8.224
Otros cobros (pagos) (Notas 13.a)	-1.488.536	0

	2014	2013
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-81.372.168	-67.779.951
Pagos por Inversión	-81.372.168	-67.779.951
Inmovilizado intangible y material (Notas 5 , 6 y 13.a)	-81.372.168	-67.779.951
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	83.130.223	52.902.880
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		
Cobros de subvenciones de capital (Nota 11.b)	83.130.223	52.902.880
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	1.763.793	419.140
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio (Nota 9.e)	5.458.986	5.039.486
Efectivo o equivalente al final del ejercicio (Nota 9.e)	7.222.779	5.458.986

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio 2014.

En Bilbao, a 30 de marzo de 2015

Ana Isabel Oregi Bastarrica

Antonio Aiz Salazar

Amaia Barredo Martín

Ernesto García Vadillo

Pedro Mª Hernando Arranz

Miren Izaskun Iriarte Irureta

María Elena Lete García

Marco Boronat Elizalde

Almodena Ruiz de Angulo

Memoria

EJERCICIO 2014

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.

1.1. Adscripción de las Infraestructuras Ferroviarias

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

Adscripción de activos

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

En el Balance de Situación únicamente figuraron los activos traspasados de Eusko Trenbideak a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, mediante devolución de aportaciones, y asignados a ETS en régimen de adscripción y por ello aparecen regis-

trados como inmovilizado al mantener los riesgos y beneficios de los mismos.

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

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

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

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

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

En lo relativo a la adscripción de activos, si bien los bienes aportados son titularidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, al haber sido aportados un conjunto de bienes patrimoniales susceptibles de cons-

tituir una unidad económica autónoma determinante de una explotación económica, es decir, un conjunto capaz de funcionar por sus propios medios y atendiendo a la naturaleza de los bienes recibidos y el fondo económico de la operación, asimilable a una rama de actividad, el Ente procedió a registrar los bienes recibidos en los correspondientes epígrafes de inmovilizaciones intangibles o materiales en función de su naturaleza.

El valor neto contable de estos bienes al 31 de diciembre de 2014 asciende a **115.532.094** euros. En 2013 el valor era de 122.744.370 euros.

Asimismo, de acuerdo con el Decreto 118/2006, de 6 de junio, se asignó en régimen de adscripción al Ente los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas ferroviarias transferidas por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, así como la línea del ferrocarril de Zumárraga a Zumaia y la Línea A del Tranvía de Bilbao y la correspondiente encomienda para la administración y gestión de los mismos. No obstante, no fue posible disponer de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas, por lo que no fueron incluidos en el registro de inmovilizado del Ente a dicha fecha.

Adicionalmente, al objeto de conocer la totalidad de los bienes que componen la actividad ferroviaria transferida y cuya gestión es responsabilidad del Ente, se llevó a cabo la realización de unos proyectos encomendados a expertos independientes cuyo objeto principal fue la recopilación de los datos relativos a la infraestructura ferroviaria y su volcado en bases de datos con soporte geográfico, al objeto de disponer de un sistema de información de gestión que permitiese tener información actualizada de los bienes existentes, aunque no pudo ser valorado e incluido en los registros contables del Ente.

Otras adscripciones posteriores

En el ejercicio 2011, el Gobierno Vasco adscribió a ETS dos plantas de oficinas en el Edificio Albia de Bilbao por 3.460.005 euros, y el

edificio I.E.S. de Martutene en Donostia por 693.983 euros, a través de las resoluciones de 28 de julio y 26 de diciembre de 2011, respectivamente. Desde septiembre de 2012 ETS desarrolla su actividad en las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente 8 de Bilbao, conocido con el nombre de *Edificio Albia*.

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

1.2. Actividad de ETS

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

Estas infraestructuras son, a día de hoy:

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

Euskal Trenbide Sarea asume además la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y la gestión de todos los bienes que 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. Adicionalmente, con fecha 27 de diciembre de 2013 se firmó un nuevo Convenio entre las mismas instituciones para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 Metro de Bilbao, hasta el final de las mismas.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Todas las cifras de estas Cuentas Anuales se hallan expresadas en Euros sin decimales. Las notas 1 a 21 descritas en la presente Memoria forman parte integrante del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios de Patrimonio Neto y el Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2014.

a) Imagen Fiel

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables del Ente y se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y las modificaciones introducidas por el R.D. 1159/2010, de 17 de septiembre y las normas sobre determinados aspectos contables de las empresas públicas de acuerdo con la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Ente y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

b) Principios contables no obligatorios aplicados

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

c) Estimaciones realizadas

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 2014, 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.

Provisiones

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

d) Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de

flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada en las correspondientes notas de la memoria.

e) Corrección de errores

En 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 2013.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2014 es la de aplicar las pérdidas del ejercicio a la cuenta Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2013 fue aplicado a la cuenta de Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

a) Inmovilizado

Inmovilizado Intangible

El Inmovilizado Intangible se halla valorado a valor de aportación (Nota 1) o precio de adquisición.

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

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

Las licencias para programas informáticos adquiridas a terceros se capitalizan sobre la base de los costes en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas de ordenador, incluidos los costes de desarrollo de las páginas web, se incluyen como aplicaciones informáticas. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio

en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza aplicando el método lineal durante un periodo de 4 años.

Inmovilizado Material

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

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

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

Elementos	Vida Útil (años)
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 para la financiación de la actividad, la recuperación de los activos ha de ser evaluada en dicho contexto. Los Administradores consideran que dado que no existen dudas de las futuras aportaciones del Gobierno Vasco en el desarrollo de la actividad del Ente, a la fecha no existen indicios de pérdida de valor de los activos, considerando asimismo la antigüedad de éstos, de modo que el valor de reposición en uso es mayor que su valor contable.

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

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

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

b) Inversiones inmobiliarias

Dentro del Inmovilizado Material se registran determinados activos que actualmente se explotan mediante su arrendamiento. El Ente,

en la actualidad, no los tiene clasificados como inversiones inmobiliarias en el Balance de Situación, al no tratarse de importes relevantes y al corresponderse, a 31 de diciembre de 2014 y 2013, con activos provenientes de la adscripción indicada en la Nota 1, y no disponerse del detalle del valor neto contable con fiabilidad. No obstante, en la Nota 7 se detalla los rendimientos obtenidos de los mismos.

c) Arrendamientos

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

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

d) Instrumentos financieros

d.1) Activos financieros

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

- Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico, o los que no teniendo un origen comercial, no son instru-

mentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.

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

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

- Aportaciones fundacionales en empresas públicas (Nota 8)

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

Las partidas a cobrar se valoran por su coste amortizado actualizando financieramente aquellas cuentas a cobrar con vencimiento superior a un año. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

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

d.2) Pasivos financieros

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

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado. No obstante lo anterior, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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

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

Análisis por categorías de los instrumentos financieros:

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

	Euros			
	2014		2013	
	Instrumentos de patrimonio	Créditos y otros	Instrumentos de patrimonio	Créditos y otros
Activos financieros				
A largo plazo				
- Participaciones en patrimonio a l/p	28.500		28.500	
- Préstamos y partidas a cobrar		12.170		12.170
	28.500	12.170	28.500	12.170
A corto plazo				
- Préstamos y partidas a cobrar		1.845.676		3.824.273
		1.845.676		3.824.273

	Euros	
	2014	2013
	Otros	Otros
Pasivos financieros		
A corto plazo		
- Débitos y partidas a pagar	12.843.940	32.560.268
	12.843.940	32.560.268

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

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

e) Clasificación de Cuentas

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

f) Subvenciones

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

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

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

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

Las Subvenciones de Explotación recibidas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, habida cuenta que se trata de transferencias para financiar actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de la actividad de interés público o general asociada con el mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria transferida según la Ley de creación del Ente (nota 1), y de acuerdo a los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio del que se incurren los gastos relacionados.

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

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

g) Provisiones y contingencias

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

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

Las Cuentas Anuales recogen todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que lo contrario. Los pasivos contingentes no se reconocen en las Cuentas Anuales, sino que se informa sobre los mismos en las notas de la memoria, en la medida en que no sean considerados como remotos. Las provisiones se valoran de acuerdo con la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir la obligación, teniendo en cuenta la información disponible sobre el suceso y sus consecuencias. Su dotación se efectúa al nacimiento de la responsabilidad o de la obligación. El resto de provisiones para riesgos y gastos se dotan con cargo al epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias según la naturaleza del riesgo u obligación a cubrir.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se van devengando.

Las provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, con un efecto financiero no significativo no se descuentan.

h) Obligaciones laborales

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

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

Adicionalmente, y para un número determinado de empleados en base al Convenio vigente, el Ente tiene suscrita una póliza de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de actualización, garantiza el ejercicio de este derecho, en base a la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones. Dichas primas, así como los movimientos producidos en las mismas, se registran en la cuenta Depósitos y Fianzas Constituidos a largo plazo por los importes efectivamente entregados. De acuerdo a la póliza suscrita, el Ente tendrá derecho a percibir el retorno de las primas abonadas más los intereses devengados correspondientes a aquellos trabajadores para los que transcurrido el plazo fijado no se hubieran acogido al beneficio citado. A 31 de diciembre de 2014 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 2013 había 2 igualmente trabajadores.

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

Asimismo, y de acuerdo con el Convenio Colectivo, a medida que los trabajadores alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de 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 impues-

to 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.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que el Ente vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se 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 Euzkadi (entendidas como proyectos anuales con independencia de que la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco comprometa la realización de trabajos en varios ejercicios), el Ente sigue el criterio, de conformidad con el Gobierno Vasco, de registrar los ingresos en función de la estimación de los costes incurridos en los trabajos encomendados, que incluye asimismo un reparto de los gastos generales en función de los costes de las encomiendas.

k) Medio Ambiente

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

l) Transacciones con vinculadas

El Ente realiza todas sus operaciones con vinculadas a valor razonable o en su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación, por lo que los Administradores del Ente consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro. El Ente realiza transacciones con partes relacionadas sobre bases acordadas entre las partes.

m) Estado de flujos de efectivo

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

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

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

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado intangible durante los años 2014 y 2013.

2014

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

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

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

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

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

- 31 de diciembre de 2013: 13.086.166 euros.
- 31 de diciembre de 2014: 14.631.437 euros.

Las principales inversiones del ejercicio 2014 en Inmovilizado Intangible son:

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

A 31 de diciembre de 2014 y a 31 de diciembre de 2013 no existen compromisos de adquisición de Inmovilizado Intangible.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado material durante los años 2013 y 2014.

2014

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

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

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

2013

Coste						
	01-01-2013	Adiciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31-12-2013
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						
	01-01-2013	Dotaciones	Adscripciones	Bajas	Trasposos	31-12-2013
Terrenos y Construcciones	68.169.578	5.745.739	0	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		
	01-01-2013	31-12-2013
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

A 31 de diciembre de 2013 y 2014, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados y que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2013: 68.994.672 euros, de los que 15.738.779 corresponden a Construcciones
- 31 de diciembre de 2014: 78.933.638 euros, de los que 20.508.150 corresponden a Construcciones.

El epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* incluye las principales adiciones del ejercicio que se corresponden con las obras relacionadas con los proyectos de la Línea 3 del Metro de Bilbao, el desdoblamiento Loiola-Herrera, los Talleres y Cocheras de Araso, el tramo Herrera-Altza y el desdoblamiento Amaña-Ardantza. Adicionalmente, los principales traspasos a explotación en el ejercicio 2014 corresponden a las siguientes obras relacionadas con los proyectos de la Variante Orio, el desdoblamiento Txarakoia-Azitain, la Estación de Ardantza y fundamentalmente, con las obras de la Operación Durango.

Así mismo, en el epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* se han registrado bajas por importe de 1.769.663 euros, correspondien-

tes a varios estudios que no están asociados a ninguna obra en curso ni existe expectativa razonable de que lo vayan a estar. Este importe se ha reflejado en la Cuenta de Resultados en el epígrafe *Resultado por enajenaciones y otras*.

El Ente ha recibido en el ejercicio 2014 subvenciones de capital por importe de 73.358.850 euros (Nota 11) destinados básicamente a financiar los pagos por inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2013 el Ente recibió subvenciones de capital por importe de 91.846.392 Euros.

A 31 de diciembre de 2014 y 2013, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2014, 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 2014 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material, por importe de 111.166.590 euros. Se detallan a continuación:

Activo	Adjudicatario	Finalizac. Prevista	Pendiente a 31-12-2014
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	S.T.	20.252.019
Obra Civil Línea 3 - Etxebarri-Txurdinaga	U.T.E. Línea 3	2015	18.840.579
Construcción Herrera-Altza	U.T.E. Metro Altza	2015	14.053.130
Montaje instalaciones eléctricas Línea 3	U.T.E. Matiko	2016	9.610.452
Escaleras y pasillos Línea 3	Thyssen Krupp Elevadores	2016	9.316.465
Obra Civil Línea 3 - Estación Casco Viejo Fase I	U.T.E. Casco Viejo Geltokia	2016	8.527.219
Obra desdoblamiento Amaña-Ardantza	U.T.E. Amaña-Ardanza	2015	4.432.650
Suministro y montaje ascensores Línea 3	Orona, S. Coop. Lim.	2016	3.400.457
Obra Civil Línea 3 - Etxebarri-Txurdinaga Comp. 1	U.T.E. Línea 3	2015	2.474.104
Ventilación Línea 3	U.T.E. ENI - Ondoan	2016	1.990.000
Renovación vía Zugastieta-Muxika	U.T.E. Muxika	2015	1.918.985
Obra Civil Línea 3 - Estación de Matiko Comp.1	U.T.E. Estación de Matiko	2015	1.324.376
D.O. Etxebarri - Casco Viejo Línea 3	U.T.E. Idom - Geoconsult	2015	1.261.380
Señalización accesos talleres y cocheras Araso	Siemens Rail Automation	2015	1.139.810
Construcción Loiola-Herrera	U.T.E. Loiola-Herrera	2015	1.038.262
Dirección Obras Gipuzkoa-2	U.T.E. Dair-Ingeplan-Ingerc	2016	1.016.597
Construcción Loiola-Herrera - Comp. 2	U.T.E. Loiola-Herrera	2015	905.272
Señalización talleres y cocheras Araso	Thales España GRP, SAU	2015	816.385
Obra Civil Línea 3 - Estación de Matiko	U.T.E. Estación de Matiko	2015	787.311
D.O. Ermua + Amaña-Ardantza	U.T.E. Ermua-Eibar	2015	622.584
Desmantelam. estructura ferroviaria Durango	Tecsa E. Constructora, S.A.	2015	548.828
Supresión PN Mendizur	Construcciones Balzola, S.A.	2015	479.139
Vigilancia y mantenimiento obras Línea 3	Bizala Seguridad, S.A.	2016	439.111
Electrificación cocheras y talleres	Araso Elecnor, S.A.	2015	427.491
Construcción Loiola-Herrera - Complementario 1	U.T.E. Loiola-Herrera	2015	424.722
Instal eléctricas y equipos Amaña-Ardantza	M. E. San Ignacio, SA	2015	412.210
Subestación eléctrica Loiola	U.T.E. Moyale - Zikotz	2015	365.292
Otras Inversiones importe inferior a 365.000			4.341.762
TOTAL			111.166.590

Los compromisos del ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2013 ascendían a 149.182.177 Euros.

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

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

7. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

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

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

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como ingreso de los periodos 2014 y 2013.

Ingresos	31-12-2014	31-12-2013
Arrendamiento de locales	44.254	38.228
Arrendamiento de máquinas expendedoras	36.614	24.651
Arrendamiento de terrenos	0	5.135
Arrendamiento de espacios publicitarios	130.417	146.268
Arrendamiento de viviendas	17.827	20.272
Arrendamiento de empresas de grupo - Eusko Trenbideak, S.A. (Nota 17.b)	371.019	368.978
TOTAL	600.131	603.532

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	2014	2013
Arrendamiento de oficinas	81.918	81.626
Arrendamiento de garages	43.315	45.877
Arrendamiento de autobuses	60.645	70.161
Otros arrendamientos	60.347	99.404
TOTAL	246.225	297.068

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

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

8. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

Euskal Trenbide Sarea es fundador en la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, con una aportación a la dotación patrimonial realizada en 2006 de 28.500 Euros, que supone el 47,5% del total al 31 de diciembre de 2014 y 2013. 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.

Con fecha 18 de diciembre de 2014, el patronato ha acordado la extinción de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, transformándose el mismo en Comisión Liquidadora. Al cierre del ejercicio, la Comisión estaba desarrollando el programa de actuación cuyo objetivo es la extinción total y liquidación de la Fundación, para su posterior integración en la sociedad pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., miembro del patronato de la Fundación, como una línea más de actividad. Los Administradores del Ente consideran que no van a surgir pasivos adicionales como consecuencia de la liquidación de dicha Fundación con efecto relevante en las presentes Cuentas Anuales. Asimismo, el Ente no ha incurrido en contingencias como fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril.

El epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo – Otros activos financieros* 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. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013 no hay registrada provisión por deterioro de valor.

b) Clientes y Deudores, Empresas del Grupo y asociadas

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

	2014	2013
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	419.642	1.678.393
Gobierno Vasco, provisión de fondos	108.494	828.079
Eusko Trenbideak	961.961	920.175
EuskoTren Participaciones	78.380	0
TOTAL	1.568.477	3.426.647

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. Durante el ejercicio 2014, se ha puesto a disposición del Ente varios terrenos, registrándose en el inmovilizado por el importe del justiprecio abonado, una vez firmada el acta de consignación de precio y ocupación.

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

c) Otros créditos con las Administraciones Públicas

La composición del saldo de esta partida del Balance a 31 de diciembre de 2014 y 2013 es la siguiente:

	2014	2013
Hacienda Pública Deudora por IVA	4.698.388	4.436.990
Hacienda Pública Deudora por retenciones	168.624	148.915
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	33.398.847	45.146.700
TOTAL	38.265.859	49.732.605

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por IVA* corresponde a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de parte de los ejercicios 2012, 2013 y 2014 pendientes de cobro (Nota 16.c). A la fecha de formulación de las Cuentas, se ha cobrado parte de dicho saldo (1.621.600 euros). En opinión de los Administradores, no existen dudas acerca de la cobrabilidad de este saldo deudor.

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por retenciones* corresponde a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2014 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 2014 y 2013:

	2014	2013
Gobierno Vasco - Subvención Capital	26.730.000	25.376.222
Gobierno Vasco - Subvención Explotación	1.863.520	3.840.000
Diputación Foral de Bizkaia - Línea 3 de Metro Bilbao	4.800.394	15.400.000
Agencia Vasca del Agua - Loiola - Herrera	2.975	525.000
Ayuntamiento Zarautz - Soterramiento Zarautz	1.958	1.959
Diputación Foral de Gipuzkoa - Variante Orio	0	3.519
TOTAL	33.398.847	45.146.700

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

d) Inversiones Financieras Temporales

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

e) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2014 y 2013 es la siguiente:

	2014	2013
Cuentas Corrientes	7.221.418	5.457.252
Caja	1.361	1.734
TOTAL	7.222.779	5.458.986

Las cuentas corrientes con Kutxabank han devengado durante el ejercicio 2014 un tipo de interés bruto medio del 0,14% (0,11% en 2013).

Los Ingresos Financieros de los rendimientos de cuentas corrientes obtenidos durante 2014 ascienden a 21.895 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 2013 fueron de 8.224 euros.

No existen restricciones sobre la disponibilidad de los fondos.

10. FONDOS PROPIOS

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2014 y 2013 asciende a 295.648.889 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

No ha habido variaciones en el importe ni composición del Fondo Social durante 2014. En el ejercicio 2013 se produjo la adscripción por parte de Gobierno Vasco de quince parcelas de garaje situadas en el edificio de la calle Prim en Bilbao, valoradas en 391.500 euros. Esta adscripción de activos tuvo su contrapartida en un incremento del Fondo Social del Ente.

11. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2014 y 2013 y su situación a 31 de diciembre de 2014 y 2013.

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2014 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 25.228.000 euros de carácter no reintegrable. Esta subvención tiene por objeto financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de la actividad de interés general asociada a la gestión de las infraestructuras ferroviarias transferidas (Nota 1), habiéndose imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio al haberse incurrido los gastos correspondientes, en el epígrafe *Otros ingresos de explotación – Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio*.

No existe ningún compromiso de devolución por parte del Ente a 31 de Diciembre de 2014 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2014, tal y como recoge la Nota 9.c, se hallaban pendientes de cobro aportaciones por 1.863.520 euros (3.840.000 euros a 31 de diciembre de 2013) recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores –Administraciones Públicas*, que han sido cobradas con anterioridad a la fecha de formulación.

En 2013, ETS recibió una Subvención de Explotación de 20.840.000 Euros e igualmente fue imputada en su totalidad a resultados.

b) Subvenciones de Capital

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

Saldo		
SALDO A 1 DE ENERO DE 2013	597.555.239	
MOVIMIENTOS 2013		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	66.614.334	
Subvención Capital - Otras Administraciones	25.232.058	
Traspasadas al resultado del ejercicio	-5.526.660	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2013	683.874.971	Pendiente de desembolso a 31-12-2014 (Nota 9c)
MOVIMIENTOS 2014		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	63.980.000	26.730.000
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	8.423.938	4.800.394
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	0	1.958
Subvención Capital - Ura	496.040	2.975
Subvención Capital - Ayuntamiento de Eibar	458.872	0
Traspasadas al resultado del ejercicio	-23.194.262	0
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014	734.039.559	31.535.327

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

Las Subvenciones recibidas tienen carácter de no reintegrables.

Como se recoge en la Nota 9.c, a 31 de diciembre de 2014 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 31.535.327 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Otros Créditos con las Administraciones Públicas*. Los importes se hallan cobrados en su práctica totalidad a la fecha de formulación de cuentas. A 31 de diciembre de 2013 se hallaban pendientes de recibir 41.306.700 euros.

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

Durante el ejercicio 2014 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones relacionadas con convenios de colaboración, que principalmente se resumen a continuación:

1. Diputación Foral de Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto la construcción de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, siendo la financiación aportada por la Diputación Foral de Bizkaia del 50% (ver Nota 1).
2. Ayuntamiento de Eibar: acuerdo que tiene por objeto llevar a cabo y financiar conjuntamente la redacción de diversas actuaciones que persiguen una mejor integración del sistema ferroviario en el entorno urbano, mejorando la permeabilidad y la accesibilidad así como la compatibilidad del ferrocarril con los espacios urbanos. El Ayuntamiento financiará 1.558.764 euros.
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. Las actuaciones financiadas han finalizado en 2014. La Agencia Vasca del Agua ha aportado 1.989.700 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 2014	Saldo	Dotación	Aplicación	Saldo
	a 01-01-2014	Ejercicio	Provisiones	a 31-12-2014
Indemnizaciones	6.300	0	0	6.300
Premio Permanencia	323.056	16.280	-26.434	312.902
TOTAL	329.356	16.280	-26.434	319.202

Ejercicio 2013	Saldo	Dotación	Aplicación	Saldo
	a 01-01-2013	Ejercicio	Provisiones	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

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.

b) Otras provisiones a l/p

El movimiento de este epígrafe del Balance en 2014 ha sido el siguiente:

	Saldo	Dotación	Aplicación	Saldo
	a 01-01-2014	Ejercicio	Provisiones	a 31-12-2014
Provisión 1	490.000	0	0	490.000
Provisión 2	0	458.000	0	458.000
TOTAL	490.000	458.000	0	948.000

- *Provisión 1:* a 31 de diciembre de 2014 y 2013, una de las obras que estaba promoviendo Euskal Trenbide Sarea se encuentra en suspensión temporal. La provisión de 490.000 euros recoge la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos ocasionados por dicha suspensión. Los administradores del Ente consideran que esta obra se reanudará, para lo que existen créditos comprometidos para su ejecución en los presupuestos de capital ya aprobados del ejercicio 2015.
- *Provisión 2:* a 31 de diciembre de 2014 existe una reclamación judicial de una UTE adjudicataria de un contrato de servicios. La provisión recoge la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos reclamados.

13. PASIVO CORRIENTE**a) Provisiones a corto plazo**

Durante el ejercicio 2013 se resolvió el contrato adjudicado por Euskal Trenbide Sarea para el proyecto de construcción Lugaritz-La Concha, por lo que el Ente registró una provisión por importe de 1.488.536 miles de euros para hacer frente al abono de la indemnización correspondiente. Con fecha 23 de diciembre de 2014 se ha firmado el mutuo acuerdo para el pago de dicha indemnización que se ha hecho efectivo a finales de diciembre de 2014 por el importe inicialmente provisionado.

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 2014 es el siguiente:

PROVEEDORES DE INMOVILIZADO		8.666.401
ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2.207.268	
U.T.E. Línea 3	1.065.900	
U.T.E. Metro Altza	1.040.054	
U.T.E. Euba-Iurreta	617.779	
U.T.E. Sasiko	615.515	
U.T.E. Amaña-Ardanza	579.029	
U.T.E. Loiola-Herrera	374.443	
U.T.E. Estación de Matiko	365.386	
Orona, S.Coop.Lim.	354.100	
Railtech Sufetra, S.A.U.	175.112	
U.T.E. Moyale - Zikotz	121.508	
Elecnor, S.A.	119.666	
Revenga Ingenieros, S.A.	90.819	
Deusto Sistemas, S.A.	79.485	
U.T.E. Ardantza-Eibar	69.289	
U.T.E. Idom - Geoconsult	57.850	
Thales España GRP, SAU	57.238	
Fire-Prot, S.A.	53.060	
Miramar Gunitados, S.A.	52.627	
Bizala Seguridad, S.A.	51.676	
U.T.E. Lugaritz-Easo Metro	48.237	
Otros acreedores (por importes inferiores a 45.000 euros)	470.360	
FIANZAS RECIBIDAS A CORTO PLAZO		183.592
TOTAL		8.849.993

A 31 de diciembre de 2013 los capítulos *Proveedores de Inmovilizado* y *Fianzas recibidas a corto plazo* ascendían a 22.403.941 y 91.778 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 2014 y 2013 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 2014 es el siguiente:

Elecnor, S.A.	168.865
Construcciones Balzola, S.A.	151.860
Tecsa Empresa Constructora, S.A.	135.187
Speno International, S.A.	132.750
Saitec Ingenieros, S.A.	130.898
U.T.E. Sener-Ineco	113.275
U.T.E. Zizurkil	111.119
Canteras y Construcciones, S.A.	104.229
Otros acreedores inferiores a 100.000 euros	1.746.515
Facturas Pendientes de Recibir	581.813
TOTAL	3.376.511

A 31 de diciembre de 2013, el saldo del capítulo ascendía a 7.732.547 euros e incluía facturas pendientes de recibir por importe 780.020 euros.

e) Personal

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

	2014	2013
Nómina diciembre pendiente pago	133.982	132.402
Previsión Salario Variable	355.489	360.206
Otras Previsiones Sociales	45.199	43.852
TOTAL	534.670	536.460

- Nómina diciembre pendiente de pago: en esta partida se recoge la liquidación de la nómina del mes de diciembre, que se abonó a mes vencido en la primera quincena de enero según práctica habitual
- Previsión salario variable: en esta partida se recoge la previsión del salario variable devengado en el ejercicio, que se abonará en el segundo trimestre del ejercicio siguiente según práctica habitual

Otras Previsiones Sociales: en esta partida se dotan previsiones por ciertos beneficios sociales devengados a 31 de diciembre de 2014, 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:

	2014	2013
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	284.462	290.426
Seguridad Social Acreedora	279.236	267.441
TOTAL	563.698	557.867

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 2015.

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 2014 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:

	2014		2013	
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	8.831.519	26%	3.595.548	10%
Resto	24.734.707	74%	33.207.295	90%
Total pagos del ejercicio	33.566.226	100%	36.802.843	100%
Plazo Medio de Pagos Excedido (Días)	20,0		35,8	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepasa el plazo máximo legal	333.254		2.086.148	

En relación al deber de información requerido por la Ley 31/2014, de modificación de la Ley 15/2010, el periodo medio de pago a proveedores ha sido de 56 días durante 2014.

15. INFORMACIÓN DE LA GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

a) Riesgo de crédito

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

b) Riesgo de liquidez

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, el Ente dispone de la tesorería que muestra su balance, y del apoyo de su accionista, Gobierno Vasco. El Ente presenta a 31 de diciembre de 2014 un fondo de maniobra positivo por importe de 33.950 miles de euros (2013: 25.951 miles de euros), suficiente para poder atender a sus compromisos a corto y medio plazo.

c) Riesgo de actividad

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

las encomiendas para la realización de determinadas actividades relacionadas con la nueva red ferroviaria del País Vasco («Y Vasca») y el programa tranviario y ferrocarril metropolitano de Bilbao. Adicionalmente, el Ente factura a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes.

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

Los Administradores consideran que no existen dudas acerca del 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 2011 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles y el ejercicio 2010 y siguientes en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Criterios

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2014 es la correspondiente a la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre de 2013, que es de aplicación con efectos 1 de enero de 2014, donde se 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 el ejercicio 2013 vencen en 2018. La base imponible negativa generada en el presente ejercicio tiene vencimiento en el año 2029.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2014 y aquellos abiertos a inspección de acuerdo con la normativa foral en vigor al cierre de cada ejercicio. Como consecuencia, entre otras, de las diferentes posibles interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como consecuencia de una inspección. En todo caso, los administradores consideran que dichos pasivos, caso de producirse, no afectarán significativamente a las Cuentas Anuales.

En relación con la operación de adscripción de las infraestructuras ferroviarias descrita en la Nota 1, la Disposición Adicional Cuarta de la Norma Foral 9/2005, de 16 de noviembre, de Haciendas Locales del Territorio Histórico de Bizkaia, establece que a los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de la administración de la infraestructura ferroviaria, objeto de la Ley 6/2004, de 21 de

mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, les será de aplicación el régimen fiscal previsto en el capítulo VII del Título VI de la Norma Foral 11/2013, de 05 de diciembre del Impuesto sobre Sociedades de Bizkaia. Existen disposiciones equivalentes en la Norma Foral 2/2014 de 17 de enero del Territorio Histórico de Guipúzcoa y la Norma Foral 37/2013 de 13 de diciembre del Territorio Histórico de Álava.

Tanto en las Memorias de la Sociedad de los ejercicios 2006 a 2014 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. Así mismo las liquidaciones de IVA de los periodos Octubre, Noviembre y Diciembre del 2012 han sido sometidas a actuaciones de comprobación durante el ejercicio 2014 por parte de la Diputación Foral de Bizkaia. Derivado de estas actuaciones, el Ente ha presentado declaraciones complementarias de IVA para dichos meses, sin derivarse contingencias fiscales relevantes.

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 2014 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	-6.080.838
Diferencias permanentes positivas	177.676
Diferencias temporales negativas	0
TOTAL	-5.903.162

Las diferencias permanentes corresponden, principalmente, a sanciones y recargos.

El Ente Público tiene la posibilidad de reducir las bases imponibles positivas de futuros ejercicios en las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades, aplicando las siguientes pérdidas fiscales pendientes de compensación a 31 de diciembre de 2014:

Año	Importe	Compensado	Saldo	Límite
2004	4.495	0	4.495	2028
2006	13.615.016	0	13.615.016	2028
2007	6.027.430	0	6.027.430	2028
2008	12.778.587	0	12.778.587	2028
2009	11.570.588	0	11.570.588	2028
2010	9.654.284	0	9.654.284	2028
2011	10.608.134	0	10.608.134	2028
2012	7.588.686	0	7.588.686	2028
2013	2.924.932	0	2.924.932	2028
TOTAL	74.772.152	0	74.772.152	

No se genera gasto alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2014 y 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

Los activos por impuestos diferidos indicados anteriormente no han sido registrados en el balance de situación a 31 de diciembre de 2014 y a 31 de diciembre de 2013 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:

	2014	2013
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	7.398.371	7.505.866
Gestión Proyectos y Obras:		
– Nueva Red Ferroviaria País Vasco	8.636.364	18.231.405
– Metro de Bilbao	400.000	1.473.837
– Programa Tranviario	120.000	646.664
– Otros proyectos	64.776	0
Venta Residuos	67.900	95.762
TOTAL	16.687.411	27.953.534

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

b) Transacciones con Empresas Vinculadas

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2014	2013
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	9.156.364	20.351.906
Eusko Trenbideak, S.A.	7.770.140	7.874.844
Euskotren Participaciones, S.A.	64.776	0
TOTAL	16.991.280	28.226.750

- Gastos con empresas del grupo

	2014	2013
Eusko Trenbideak, S.A.	406.202	402.817
EITBNet, S.A.	17.990	17.990
Eusko Jaurlaritza – Gobierno Vasco	109.104	82.176
TOTAL	533.296	502.983

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

c) Ingresos y gastos comprometidos

- Ingresos comprometidos

El Gobierno Vasco ha encomendado al Ente Público la gestión de las obras y proyectos de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco para los años 2011 a 2018, por un importe de 104.642.296 euros al 31 de diciembre de 2014 (2013: 120.177.967 euros).

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2014 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 38.545.929 euros.

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin.	Importe
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Ingen. y Sistemas, S.A.	2016	2.376.124
D.O. Zizurkil - Andoain NRFV	U.T.E. Zizurkil	2016	1.938.012
Limpieza instalaciones Bizkaia	Garbaldi, S.A.L.	2019	1.892.920
Suministro energía A.T.	Naturgas Energía Comercializadora	2015	1.891.492
Mantenimiento catenaria ferrocarril	Elecnor, S.A.	2017	1.706.076
Limpieza instalaciones Gipuzkoa	Clece, S.A.	2019	1.678.320
D.O. Antzuola - Ezkio/Itsaso NRFPV	U.T.E. Sener-Ineco	2016	1.597.184
D.O. Hernialde-Zizurkil NRFPV	U.T.E. Eptisa - Fulcrum	2016	1.492.513
Dirección Obras Gipuzkoa-1	U.T.E. Gipuzkoa Trenbide	2016	1.230.180
Seguimiento Proyectos y Obras NRFPV	Saitec Ingenieros, S.A.	2015	1.172.869
Suministro energía A.T.	Endesa Energía, S.A.	2015	920.000
Conservación vía verde tranvías	Garbaldi, S.A.L.	2018	719.040
Seguimiento calidad Zizurkil-Irun NRFPV	U.T.E. Saitec - Euroconsult	2016	688.891
D.O. Hernani - Astigarraga NRFPV	U.T.E. Puente Hernani	2015	614.526
Suministro Energía Eléctrica Baja Tensión	Iberdrola Clientes, S.A.	2015	560.622
Mantenimiento señalizaciones varias	Thales España GRP, SAU	2016	549.213
Mantenimiento escaleras y pasillos L3	ThyssenKrupp Elevadores, S.L.	2019	529.200
Mantenimiento señalización tranvías	Electrosistemas Bach, S.A.	2016	497.643
Mantenimiento subestaciones ferrocarril	Eldu, S.A.	2017	469.799
Mantenimiento electricidad estaciones	Montajes Eléctricos San Ignacio, SA	2017	424.683
Seguridad y Salud obras NRFPV	U.T.E. PTL 2016	2016	411.861
Amolado de vía ferrocarril y tranvías	Speno International, S.A.	2017	410.250
Limpieza oficinas	Garbaldi, S.A.L.	2019	408.984
Dirección M.A. Zizurkil-Irun NRPV	U.T.E. Infraeco - Boslan	2016	390.978
Servicio expropiaciones NRFPV Tolosa-Irun	U.T.E. Gestión Suelo País Vasco	2016	365.880
Otros contratos inferiores a 365.000			13.608.670
TOTAL			38.545.929

A 31 de diciembre de 2013 el importe de gastos comprometidos ascendía a 46.399.268 euros.

d) Cargas Sociales

Concepto	2014	2013
Gastos por Seguridad Social	2.927.015	2.871.440
Aportación a sistemas complementarios pensiones	0	470
Seguros de Vida y Accidentes	82.488	83.929
Formación	44.179	66.151
Prevencion Riesgos Laborales	76.234	109.663
Otros Gastos Sociales	202.560	173.439
TOTAL	3.332.476	3.305.092

e) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2014 y 2013 ha sido la siguiente:

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

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

f) Honorarios por Auditoria

Los honorarios relativos a los servicios de auditoría de las cuentas de 2014, han ascendido a 29.000 euros (2013: 29.000).

En el ejercicio 2014 se han abonado los siguientes honorarios en concepto de servicios prestados a otras sociedades que utilizan la marca PwC:

PwC Asesores de Negocios S.L.	34.600
PwC Tax Legal Services S.L.	118.000
TOTAL	152.600

En el ejercicio 2013 fueron abonados 17.900 euros a otras sociedades que utilizan la marca PwC en concepto de servicios jurídicos y de otros servicios.

18. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2014 se han realizado las auditorías de renovación 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 correspondiente a 2013.

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

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

Durante 2014, se ha empezado a definir la documentación legal aplicable a los talleres de Lebario con el fin de su incorporación al alcance ambiental

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

Al mismo tiempo se lleva a cabo la gestión reglamentaria de los residuos peligrosos e inertes que se generan en las actividades cotidianas

que desarrolla ETS, en todos los procesos a los que aplica el alcance, incluso aplicando esa gestión a los procesos que aún no están certificados medioambientalmente. Durante 2014 se ha incluido un objetivo de visitas a las obras de ETS para realizar un control ambiental a través de unos formularios, además de los controles que se han venido realizando desde siempre.

Los importes de los gastos devengados durante el ejercicio 2014 y 2013 para la protección y mejora del medio ambiente han ascendido a:

	2014	2013
Reciclaje	2.403	7.486
Servicios de calidad y medio ambiente	1.101.641	1.135.951
TOTAL	1.104.044	1.143.437

19. GARANTIAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2014 y 2013 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 en 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 dictó 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. La UTE adjudicataria ha solicitado la ejecución de la sentencia frente a este tercero. No se ha recogido Provisión en la liquidación de cuentas al 31 de diciembre de 2014 y 2013 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.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2014 se ha recibido una reclamación previa a la vía judicial en relación a obras ejecutadas a consecuencia de afecciones ocasionadas por las obras de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco (NRFPV) por importe de 4.512.991,97 euros, que ha sido desestimada por el Ente Público. Asimismo, la Diputación de Gipuzkoa ha acordado la obligación solidaria de ETS de compensar económicamente en la cantidad de 3.592.789,37 euros como consecuencia de afecciones ocasionadas por las mismas obras. Contra este acuerdo, se ha anunciado la interposición de Recurso Contencioso Administrativo. No se ha recogido Provisión en la liquidación de cuentas al 31 de diciembre de 2014 al entenderse que dichos daños y perjuicios no son atribuibles al Ente y que por consiguiente en ningún caso se ha de poner de manifiesto un quebranto significativo para la liquidación de cuentas.

Por otra parte, a 31 de diciembre de 2014, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 259.563 euros. En el ejercicio 2013 el Ente tenía avales con la BBK por importe de 245.000 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 2014 por las siguientes personas:

Presidente	Dña. Ana Isabel Oregi Bastarrika
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 12/2015 el Consejo del Gobierno Vasco, en sesión celebrada el día 3 de febrero de 2015, cesa al Consejero-Vocal del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea D. Manuel Leza Olaizola y nombra como Consejero-Vocal, por el periodo estatutario de cuatro años, a D. Marco Boronat Elizalde.

De conformidad con lo establecido en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio y modificada por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre, los miembros del Consejo de Administración que han ejercido durante el ejercicio 2014, manifiestan que han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto los consejeros como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los su-

puestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha norma, no habiéndose producido durante el ejercicio comunicaciones de eventual conflicto de interés, directo o indirecto, para su toma en consideración por parte del Consejo de Administración de la Sociedad.

No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2014 han sido representantes de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y han ostentado cargos directivos y han desarrollado funciones relacionadas con la gestión en empresas del Grupo al que pertenece el Ente que no han sido objeto de inclusión en esta nota de la memoria al no suponer menoscabo alguno de sus deberes de diligencia y lealtad o la existencia de potenciales conflictos de interés en el contexto de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio y modificada por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre.

Directivos

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

De conformidad con lo establecido en el citado precepto, el Consejo de Administración del Ente, en reunión celebrada el día 13 de febrero de 2013, propone modificar la relación de los cargos directivos del Ente, aprobando como único cargo directivo el correspondiente a

Director General. En su virtud, y de conformidad con lo establecido en el artículo 26.3 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, el Consejo de Gobierno aprueba la relación de directivos del Ente, que contiene únicamente el cargo de Director General.

Las Remuneraciones devengadas en el ejercicio 2014 han sido las siguientes:

Director General		78.673
Remuneraciones por todos los conceptos	75.606	
Incentivos	3.067	
Aportaciones a EPSV	0	
TOTAL		78.673

Las retribuciones de otros Directivos del Ente en el ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2013 ascendieron a un importe total de 123.446 Euros (4 personas) y correspondían parcialmente a retribuciones a altos cargos que eran a su vez miembros del Consejo de Administración así como las indemnizaciones por cese de directivos.

Retribución del Consejo de Administración

Durante el ejercicio 2014, 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 (450 euros durante el ejercicio 2013). Asimismo, durante el ejercicio 2013 y como se indica en el apartado anterior, los altos cargos del Ente eran, parcialmente, miembros del consejo de administración. Se desglosa la retribución del ejercicio 2013 en el apartado anterior.

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

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

Informe de Gestión

Ejercicio 2014

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 2014

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2014 ETS ha continuado manteniendo las infraestructuras ferroviarias mencionadas en el punto 1 y gestionando la circulación en las mismas: sistemas de regulación del tráfico y sistemas de seguridad.

En este sentido, el Ente ha realizado una serie de actuaciones destinadas a mejorar la seguridad de la Línea: consolidación y estabilización de taludes, adecuación catenaria,... Asimismo, ha procedido a la renovación de la vía en el ramal Bermeo, en el tramo comprendido entre Zugastieta y Muxika.

Asimismo en 2014 comenzaron los trabajos para la de Supresión del Paso a Nivel de Mendizur y cierre de vía en el tramo Usansolo – Lemoa de la Línea Bilbao – Donostia.

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2014 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 2014, se han seguido desarrollando las obras del nuevo tramo Herrera-Altza, que incluye la construcción de una estación subterránea en el barrio de Altza. En diciembre de 2014 se ha completado el cale del túnel que conecta la estación de Herrera con la futura estación de Altza. De esta manera se ha completado la excavación del túnel que separa las estaciones de Herrera y Altza.

Así mismo se ha continuado con la ejecución las obras del tramo Loiola-Herrera, con la intención de comenzar en 2015 los trabajos

de la nueva estación de Loiola. En 2014 se ha puesto en servicio el nuevo puente ferroviario sobre el río Urumea, sin apoyos en el cauce.

En Eibar, se ha seguido trabajando en las obras de desdoblamiento del tramo Amaña-Ardantza que consiste en el desdoblamiento y mejora de la integración urbana del tramo ferroviario existente en el barrio de Amaña.

En relación al nuevo trazado soterrado del ferrocarril en Donostia (Metro Donostialdea), se ha optado por una solución que plantea 3 estaciones Bentaberri, Centro-La Concha y Easo. En 2014 se está redactando la modificación del Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo con vistas a la redacción de los Proyectos Constructivos en 2015.

- *En Bizkaia*, destacan las actuaciones correspondientes a la Operación Durango. En 2014, han finalizado varias obras del tramo, y se han dado los pasos necesarios para proceder en el primer semestre de 2015 al desmantelamiento de la superestructura ferroviaria existente en el centro de Durango (catenaria, vías....) así como la demolición de los talleres, cocheras y oficinas ubicados en el centro del municipio.

Metro Bilbao

En 2014 han seguido avanzando los trabajos de construcción de la Línea 3 del metro de Bilbao (Etxebarri - Casco Viejo - Matiko). Así, han finalizado cuatro de los siete tramos de la Obra Civil: Uribarri, Txurdinaga – Casco Viejo, túnel de Artxanda y San Antonio de Etxebarri. Continúan las obras en otros dos tramos (Etxebarri-Txurdinaga y Matiko) y en diciembre de 2014 se adjudicó el último de los tramos, la estación de Casco Viejo, que garantizará la intermodalidad con las Líneas 1 y 2. Asimismo, en 2014 han comenzado a ejecutarse los trabajos de instalaciones necesarios para completar la Línea (instalaciones, vía, acabados,...).

Así mismo en junio de 2014 se puso en servicio la nueva estación de Metro Bilbao en Kabiezes, que da servicio a los más de doce mil vecinos y vecinas de este barrio de Santurtzi. Con esta puesta en marcha, finalizaba la Línea 2 del Metro, cerrando la primera fase con una red de 45 kilómetros, 41 estaciones, 25 de ellas bajo tierra, que une la comarca de Ezkerraldea con Nerbioi-Ibaizabal tras atravesar el Bilbao metropolitano.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2014 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano. Asimismo se ha seguido colaborando con el Ministerio de Fomento y Adif en la gestión de los suelos afectados por las obras de la NRFPV y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren.

Ámbito internacional

El Ente ha prestado apoyo técnico en 2014 a EuskoTren Participaciones, S.A., Sociedad Pública del Gobierno Vasco, que forma parte de un Consorcio de empresas adjudicatario de la construcción Tranvía de los Cuatro Ríos, de la Ciudad de Cuenca (Ecuador).

Igualdad

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

En 2014, se ha elaborado el III Plan de Igualdad para el periodo 2014-2017. Con la puesta en marcha del este Plan, ETS mantiene su firme compromiso con la Igualdad de Mujeres y Hombres, entendiendo que,

como ente público, debe ser una entidad de referencia en el avance a favor de la igualdad para otras personas y entidades, promoviendo actuaciones tractoras en su entorno, especialmente, en un ámbito tan masculinizado como el ferroviario.

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, nueva estación de Loiola, 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

En 2014, el Ente sigue en colaboración con la sociedad Gomavial Solutions S.L., tras firmar un Convenio de Colaboración en 2013, 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.

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

5. PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

Se desglosa en la memoria de las presentes cuentas anuales (Nota 14), la información relativa a la Ley 15/2010, de 5 de julio de 2010, habiendo tomado la Dirección diversas medidas en relación con los plazos máximos por operaciones comerciales que serán de aplicación en el próximo ejercicio.

6. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Euskal Trenbide Sarea no ha adquirido compromisos significativos ni se han verificado hechos excepcionales con posterioridad al cierre del ejercicio el 31 de diciembre de 2014, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 30 de marzo de 2015, 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 2014 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 / Presidente



Antonio Aiz Salazar
Kontseilukidea / Vocal



Amaia Barredo Martín
Kontseilukidea / Vocal



Ernesto García Vadillo
Kontseilukidea / Vocal



Pedro Mª Hernando Arranz
Kontseilukidea / Vocal



Miren Izaskun Iriarte Irueta
Kontseilukidea / Vocal



María Elena Lete García
Kontseilukidea / Vocal



Marco Boronat Elizalde
Kontseilukidea / Vocal



Almudena Ruiz de Angulo
Kontseilukidea / Vocal



euskal trenbide sarea

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL