



M E
R I O
2 0 2 3





1 CARTA DEL CONSEJERO

2 CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

3 EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2023

- 3.1. Nueva red ferroviaria
 - 3.2. Lezama-Bilbao-Donostia y ramal Amorebieta-Bermeo
 - 3.3. Lasarte Oria-Donostia-Hendaia (Topo)
 - 3.4. El Metro de Bilbao
 - 3.5. Programa Tranviario
 - 3.6. Mantenimiento e instalaciones
 - 3.7. Operaciones
 - 3.8. Área corporativa
 - 3.9. Responsabilidad Social Corporativa
 - 3.10. Calidad y Medio Ambiente
 - 3.11. Innovación
-

4 LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES EN EL EJERCICIO 2023

Informe de Auditoría de cuentas anuales emitido por un auditor independiente

Balances

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto

Estado de Flujos de Efectivo

Memoria

1



CARTA del
Consejero

Reducir la huella de carbono y avanzar hacia un sistema de transportes intermodal que priorice el acceso de las personas al transporte público es el objetivo de la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, que fue aprobada por el Pleno del Parlamento Vasco el 9 de noviembre de 2023.

Con la aprobación de esta ley, hemos logrado sentar las bases de futuro para dotarnos de un sistema de transporte sostenible y moderno, enfocado a una función de vertebración social. En esta materia, Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca es un actor principal ya que, según se define en el último Plan Estratégico del Ente, la misión de ETS es conectar Euskadi y ofrecer una infraestructura de transporte ferroviario que satisfaga las necesidades de movilidad tanto de personas como de mercancías en todo el territorio, aportando un servicio de calidad bajo criterios de eficiencia energética, sostenibilidad, digitalización e innovación.

El capítulo II de la Ley 11/2023 de 9 de noviembre, se titula “Fomento de la movilidad sostenible”. Y esa es, precisamente, la razón de ser de ETS: el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi con criterios de sostenibilidad.

Los destinatarios últimos de todo este trabajo son las personas que utilizan el transporte público para desplazarse por motivos de trabajo o de ocio. Y las cifras obtenidas en 2023 nos dicen que vamos por el buen camino, ya que en este periodo Euskotren contabilizó un total de 47,9 millones de desplazamientos. Se trata de un 21 por ciento más que en 2019, el año anterior a la pandemia.

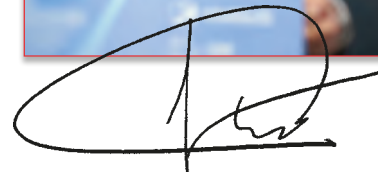
Hay varios factores que explican este incremento. Entre otros, la calidad del servicio, la seguridad, la puntualidad,

la accesibilidad y, por supuesto, las bonificaciones al transporte, que han contribuido a aliviar la carga en las clases medias y trabajadoras. Pero también la continua mejora de las infraestructuras ferroviarias en Bizkaia y Gipuzkoa y las tranviarias en Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

Precisamente, desde el 11 de abril de 2023 el tranvía de la capital alavesa conecta las calles del centro con las de Salburua, mientras seguimos trabajando por definir el mejor proyecto para llegar al barrio más poblado de la ciudad, a Zabalgana. También a Zorrozaurre, en Bilbao. Cerca de la capital vizcaína, en Basauri y Galdakao, hemos iniciado las obras de la Línea 5 del metro, al tiempo que en Gipuzkoa hemos avanzado, y en algunos casos concluido, la reforma de las estaciones de Zumaia, Zarautz, San Pelaio y Usurbil.

En 2023 también hemos afianzado y dado un paso adelante definitivo en la construcción de la variante soterrada del Topo a su paso por San Sebastián, que entrará en servicio en 2026. Pero la mejora del Topo no acaba ahí, ya que también las obras de la variante Altza-Galtzaraborda avanzan inexorablemente hacia el objetivo de mejorar las frecuencias a 7,5 minutos para las personas usuarias de Pasaia y Errenteria.

Gipuzkoa es también el escenario del cumplimiento de los compromisos de este Departamento y del Gobierno Vasco en cuanto a la construcción de la nueva red ferroviaria, más conocida como la Y vasca. Hemos culminado la construcción de toda la plataforma de alta velocidad desde Bergara hasta Astigarraga, y ahora los esfuerzos se centran en la finalización de la nueva estación del Norte, en San Sebastián. Un reto a la altura de los accesos a Bilbao y a Vitoria-Gasteiz en alta velocidad, intervenciones que también tendrán que afrontar las y los profesionales de ETS en la nueva legislatura que alumbra 2024.



IÑAKI ARRIOLA LÓPEZ

Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

2



CONSEJO de
Administración

PRESIDENTE

D. IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ

Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

VOCALES

D. LUIS PEDRO MARCO DE LA PEÑA

Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes

D^a DOLORES DE JUAN DE MIGUEL

Directora de Infraestructuras del Transporte

D^a PALOMA USATORRE MINGO

Directora de Servicios. Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

D. MIGUEL DE LOS TOYOS NAZABAL

Viceconsejero de Planificación Territorial y Agenda Urbana

D. PEDRO JAVIER JAUREGUI FERNÁNDEZ

Viceconsejero de Vivienda

D. ERNESTO MARTÍNEZ DE CABREDO ARRIETA

Director General de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca

D. IGNACIO DE LA PUERTA RUEDA

Director de Planificación Territorial y Agenda Urbana

D. HERNANDO LACALLE EDESO

Viceconsejero de Finanzas y Presupuestos

D^a SARA BARREAL JIMÉNEZ

Directora de Planificación del Transporte

D. JAVIER ORTEGA BURGUERA

Secretario no Consejero

Composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2023.

3



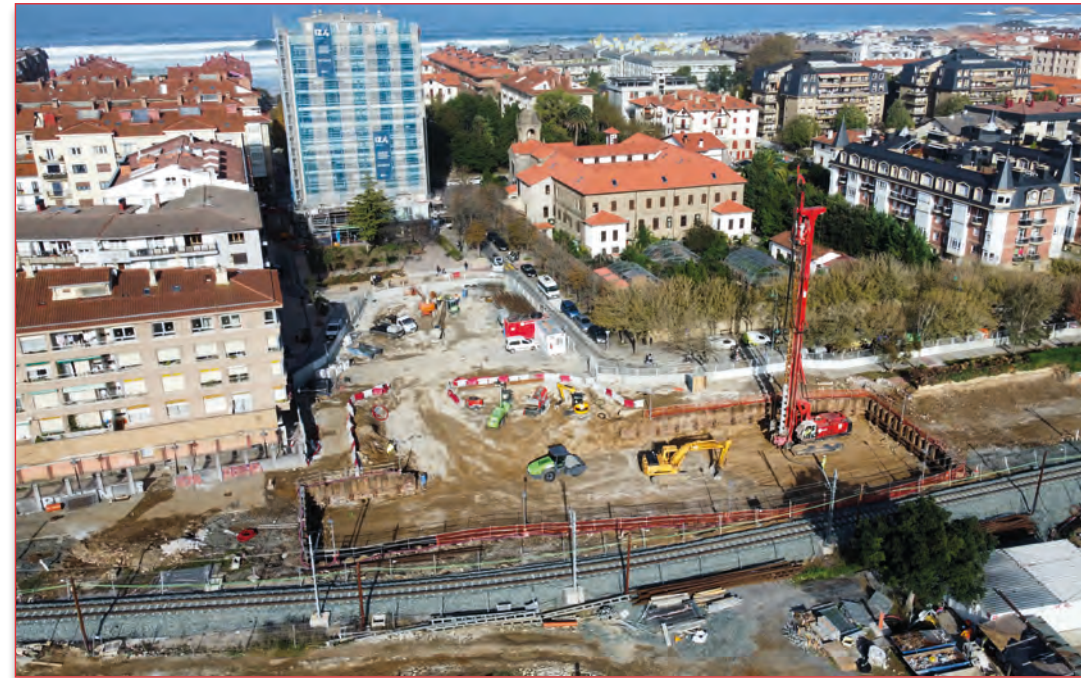
EVOLUCIÓN
de las

actividades
en el ejerci

cio 2023

Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS-RFV) es el ente público del Gobierno Vasco creado en el año 2004 con la finalidad de reordenar el sector ferroviario de Euskadi e impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte, potenciando aquellos que generan un menor impacto ambiental. Su objeto principal es la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias dependientes de la Comunidad Autónoma Vasca, con el propósito de hacer del ferrocarril un sistema de transporte moderno, eficaz y sostenible.

Además de atender las funciones que le corresponden por su condición de gestor de las infraestructuras existentes, la actividad realizada por ETS en 2023 se ha centrado en la construcción de la «Y vasca»; el desarrollo de las obras de la variante del Topo en Donostia-San Sebastián; la modernización de la red propia y la ampliación y mejora de las líneas tranviarias.



3.1. Nueva red ferroviaria

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

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

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





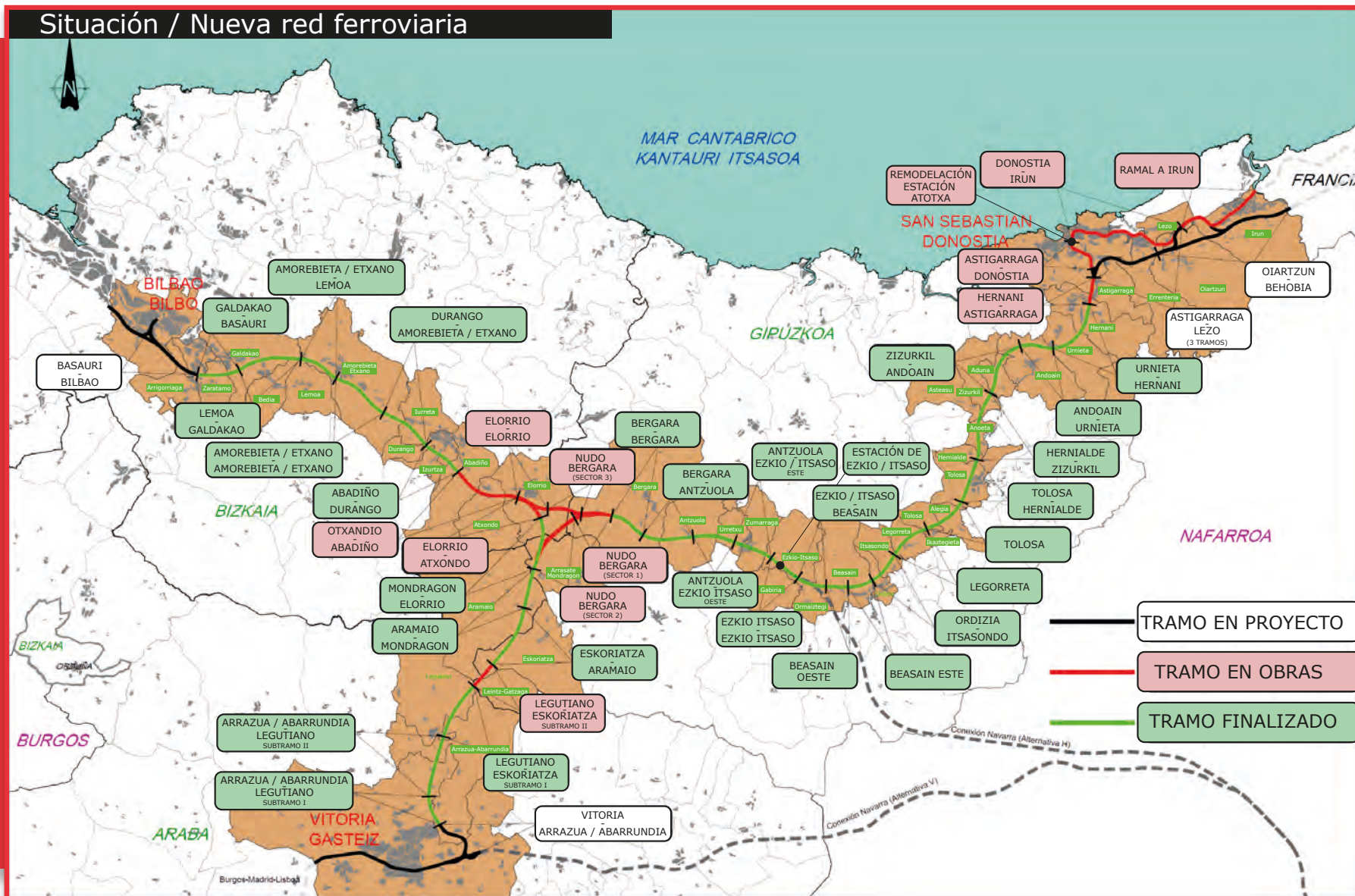
En virtud del acuerdo de colaboración suscrito el 24 de abril de 2006 entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, la ejecución del tramo guipuzcoano de la Nueva Red Ferroviaria corresponde al Gobierno Vasco. Se aplica la disposición Adicional Cuarta del Concerto Económico, por la que el Gobierno Vasco “descuenta” del Cupo a pagar al Gobierno Central la parte que adelanta para la financiación de estas obras. Tras la construcción de la plataforma del ramal guipuzcoano por parte del Ejecutivo autonómico a través de Euskal Trenbide Sarea, ADIF será el encargado de la licitación y ejecución de los trabajos para instalar la superestructura (raíles y catenaria, entre otros elementos).

De los 60,73 kilómetros de que consta el trazado de la Y vasca en Gipuzkoa, entre Bergara y Astigarraga, el 80% está proyectado en túnel, el 13% en viaducto y el resto, a cielo abierto sobre el firme. Un total de 34 túneles y 31 viaductos se suceden en el trazado de este corredor.

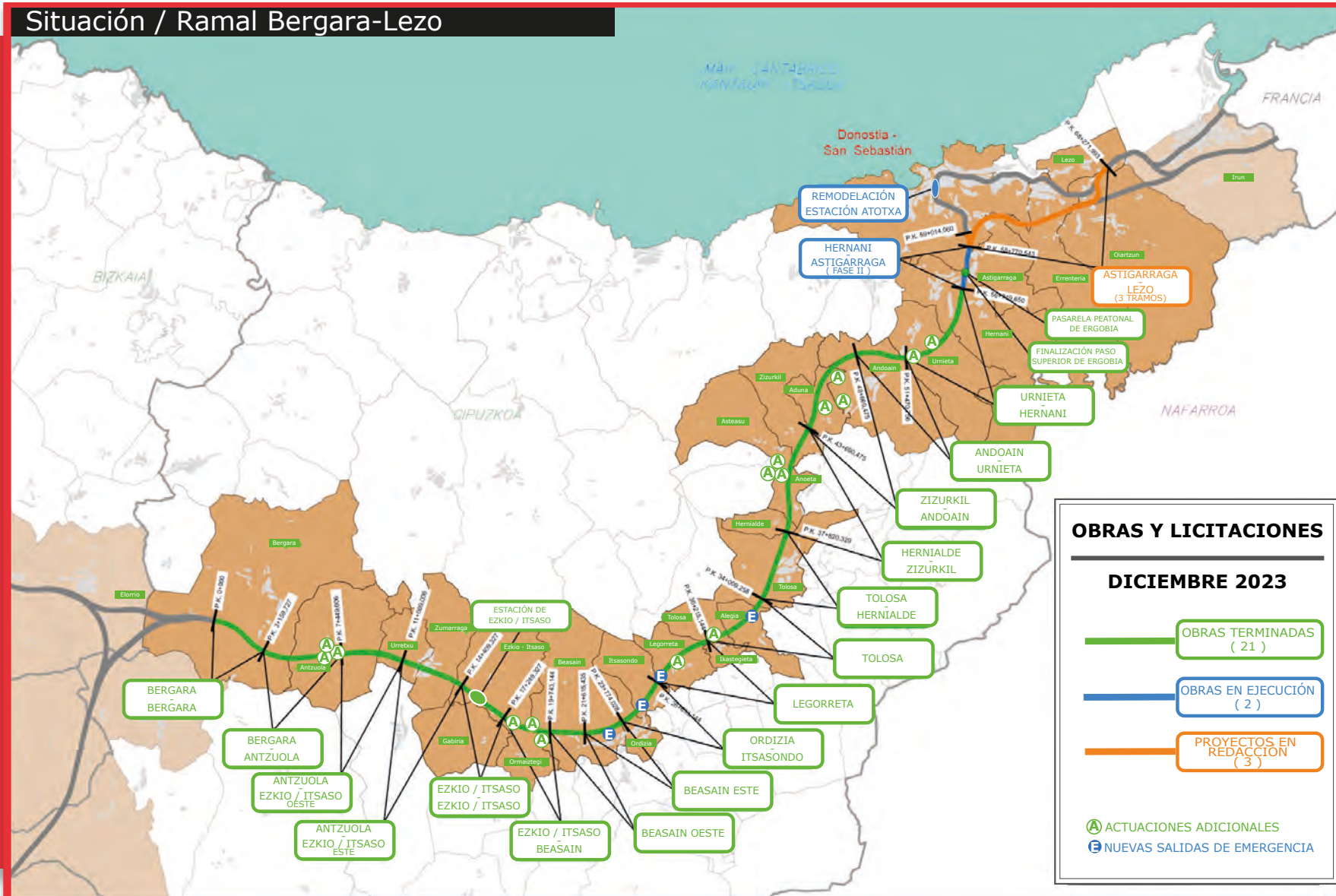
A 31 de diciembre de 2023, se habían certificado trabajos por un valor económico de 1.948 millones de euros, a falta de la liquidación del tramo Hernani-Astigarraga —en ese momento en las últimas fases del proceso de ejecución— y de la conclusión de las obras de la nueva estación de Atotxa.



Situación / Nueva red ferroviaria



Situación / Ramal Bergara-Lezo



Estado de las obras

Durante el año 2023, ETS ha proseguido con el desarrollo de las obras de la Nueva Red Ferroviaria, que se han centrado principalmente en la conclusión del tramo comprendido entre Hernani y Astigarraga. Con su finalización —al cierre del año estaba programada para el mes de febrero de 2024— se completará el proceso de construcción de la plataforma del corredor guipuzcoano, culminando, así, los accesos en alta velocidad a la ciudad de Donostia-San Sebastián.

El tramo Hernani-Astigarraga, que supondrá una inversión de 94 millones de euros, comienza en el término municipal de Hernani con el denominado viaducto de aproximación, de 618 metros, ya ejecutado, que cruza el río Urumea una vez.

Su parte central es la más espectacular ya que acoge el viaducto atirantado de Hernani, de 483 metros de longitud, cuya estructura cruza el río Urumea en dos puntos.



La parte final se corresponde con el viaducto de prolongación, de 347 metros de longitud, que se encaja entre las vías de ADIF de la línea Madrid-Irún (ancho convencional), para, posteriormente, enlazar con ellas y, de este modo, entrar con los tráficos de alta velocidad en la estación de Atotxa. La conexión también contempla la continuación hacia la frontera francesa a través de la línea actual, a la que se dotará de un tercer hilo en el tramo comprendido entre Astigarraga e Irun.

La principal complejidad de esta obra reside en el hecho de ser ejecutada respetando los servicios regulares de la línea Madrid-Irun, que discurre de forma paralela a la zona de trabajos, sobre todo en la parte final del viaducto. La inserción de las futuras vías de ancho UIC y la disposición final de las actuales de cercanías necesitarán de la ejecución en diferentes fases de obra y actuaciones provisionales que supondrán desvíos temporales de la red ferroviaria. Otra dificultad añadida es la proximidad de la autovía del Urumea, bajo la que cruza el viaducto ferroviario, que, a su vez, discurre sobre el entorno urbano y el propio río.





Visita a las obras

El día **22 de marzo**, en el contexto de esta actuación, el consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, Iñaki Arriola, cursaba una visita a las obras que ETS desarrolla en el tramo Hernani-Astigarraga. Acompañado por el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Pedro Marco, y por responsables del ente público, Iñaki Arriola pudo constatar que la construcción del primer viaducto atirantado para alta velocidad ferroviaria de España se encontraba a poco más de un mes de su finalización. “Este es uno de los tramos más singulares de los construidos hasta el momento —destacó el consejero— y, además, cuenta con una gran complejidad: cruza el río Urumea en dos ocasiones y está situado entre la carretera A15 y en paralelo a la línea ferroviaria cuyos servicios regulares de Madrid-Irun siguen en marcha”.

“La Nueva Red Ferroviaria del País Vasco —dijo el consejero— es una infraestructura esencial para conectar de forma rápida y sostenible los tres territorios y sus áreas metropolitanas y poner en valor la posición estratégica de Euskadi entre la Península Ibérica y el resto de Europa”.



Conexión con Francia en alta velocidad, infraestructura esencial

El día **4 de mayo**, en el marco de la reunión anual que los consejos sociales y económicos de las comunidades autónomas celebraban en Bilbao, el consejero Iñaki Arriola destacaba la condición del País Vasco como “área geoestratégica de la fachada atlántica” y señalaba, en este sentido, que la conexión con Francia en alta velocidad es “una infraestructura esencial para Euskadi y España, y prioritaria para Europa, además de una herramienta competitiva de primer orden para la economía del continente”.

En el acto de apertura de la reunión, el consejero Arriola reiteraba su preocupación por la falta de compromiso del Gobierno francés, situación que ha sido expuesta en los foros de transporte del Arco y del Corredor Atlánticos. Sobre esta cuestión, el consejero recordaba que la Unión Europea cuenta con un reglamento y unas previsiones a las que se ha comprometido el Gobierno de Francia y apuntaba a la propia UE como la institución que “debe adoptar las medidas oportunas para que Francia cumpla” porque — dijo— a este lado de la frontera, tanto el Gobierno vasco como el central “estamos implicados en la construcción de esta infraestructura con un ambicioso plan de inversiones”.

Iñaki Arriola señalaba, asimismo, que “las infraestructuras de transporte sirven de columna vertebral de nuestras economías, aumentan la cohesión y contribuyen a alcanzar los objetivos climáticos que se ha propuesto la UE”. Por ello, según refirió, “ampliar el plazo más allá del año 2030 o reducir la ambición de las inversiones sería un incumplimiento de la legislación de la Red Transeuropea del Transporte” y una pérdida de oportunidades para la sostenibilidad”.

En su intervención, recordaba también la importancia que tiene el paso fronterizo de Irun, por el volumen de personas y mercancías en tránsito entre la Península y el resto de Europa, y, en consecuencia, la necesidad de que la Y vasca y su conexión con la red francesa sean tratados como asuntos de alta prioridad.





Nuevas salidas de emergencia

A lo largo del año ha continuado el proceso de construcción de las nuevas salidas de emergencia entre Bergara y Astigarraga, con la correspondiente adaptación de varios túneles, ya ejecutados, a las especificaciones técnicas de interoperabilidad vigentes. Estas galerías se localizan en Beasain Este (555 metros de longitud); Ordizia-Itsasondo (dos salidas de 411 y 428 metros, respectivamente); Legorreta (255 metros) y Tolosa (135 metros).

El día **30 de noviembre** finalizaban las obras que, al cierre del ejercicio, se encontraban pendientes de recepción.



Nueva estación de Atotxa

ETS ha proseguido en 2023 con los trabajos de construcción de la nueva estación de Atotxa, la primera de las tres terminales de la Y vasca que se construirán en las capitales vascas. Su edificación corresponde al Ejecutivo autónomo, como consecuencia de la ampliación de la encomienda para la ejecución del tramo de Gipuzkoa recibida del Ministerio de Fomento en el año 2017. La terminal, que se integrará en la arquitectura actual de la Estación del Norte y el entorno del centro de cultura contemporánea Tabakalera, está concebida para impulsar la conexión entre distintos medios de transporte: trenes de cercanías, alta velocidad y autobuses.





La nueva estación de Atotxa incluye varias actuaciones principales. Entre ellas destacan las siguientes:

- Remodelación de la playa de vías para llegar a una situación final de funcionamiento con dos andenes para cercanías de tres hilos (ancho ibérico e internacional) y de tres andenes para larga distancia y alta velocidad, dando servicio a cuatro vías de ancho UIC.
- Reconstrucción del edificio de la estación. Ubicado en la misma situación que el edificio actual pero adaptado a las nuevas necesidades funcionales de la estación.
- Vestíbulos inferiores de cercanías y largo recorrido para el acceso a los andenes correspondientes. En el vestíbulo de largo recorrido se dispondrá de un área comercial y espacios para futuros operadores ferroviarios.
- Paso inferior a Egia. Además de cumplir la función de comunicar el centro de la ciudad con el barrio de Egia, permite el acceso a ambos vestíbulos y andenes.
- Plaza sobre vías. Situada sobre la playa de vías de la estación, tendrá una cota de pavimento coincidente con la de la planta primera del vecino edificio de Tabakalera CICC, lo que permitirá construir una plaza pública con un acceso directo desde el propio edificio cultural. Esta plaza sobre las vías tendrá una superficie total de 5.723 m².

Al concluir el año 2023, el estado de los trabajos era el siguiente:

- En el ámbito de la obra civil de la nueva estación habían finalizado los trabajos de cimentación profunda. Continuaba la excavación por fases del vestíbulo inferior, que se simultaneaba con la ejecución de la estructura de la planta sótano del edificio y de buena parte del vestíbulo de la alta velocidad.
- En la cabecera sur (lado Hernani), continuaba la construcción de los andenes y ya había concluido la ejecución del tramo de la galería de emergencia correspondiente a la fase de obra. En la zona de andenes también se trabajaba en la construcción de las pilas de apoyo de la futura plaza sobre vías. La es-

estructura metálica aérea temporal, utilizada en fases anteriores para el desvío de instalaciones en el borde de la plataforma con el paseo de Federico García Lorca, había sido retirada y se trabajaba en la reposición del cerramiento a lo largo de ese paseo.

- En la cabecera norte (lado Pasaia), habían finalizado los trabajos de formación de la plataforma ferroviaria y drenaje. La actividad se centraba en la construcción del pozo de bombeo que se encargará de conectar la red de drenaje de la plataforma a la red municipal.

En el mes de **agosto**, ETS realizaba uno de los trabajos de mayor singularidad en la actuación que acomete en Atotxa: el desplazamiento de la conocida como 'Puerta de Brandeburgo' (el pórtico proyectado en el año 1905 como ornato de la principal entrada de viajeros a la ciudad de Donostia-San Sebastián) con la finalidad de posibilitar la construcción del vestíbulo de la nueva estación de alta velocidad.

ETS optaba por este sistema (el desplazamiento), en lugar del desmontaje y la reconstrucción de la estructura, por considerarlo garantista para la conservación del pórtico con su aspecto original y preservar, de esta manera, un elemento catalogado. La columnata está acogida al Plan Especial de la Protección del Patrimonio Urbanístico y Construido (PEPPUC).

La 'Puerta de Brandeburgo' ocupaba parte del área a excavar dentro del recinto de la futura estación, por lo que era imprescindible su reubicación antes de poder acometer los trabajos de vaciado y concluir el forjado superior del vestíbulo a cota de calle.

La columnata, que la ciudadanía conoce como "Puerta de Brandeburgo", está compuesta por un pórtico de cinco vanos iguales formados por arcos, con una luz longitudinal aproximada de 3,5 metros y transversal de 3 metros. Responde a una arquitectura ecléctica, mezcla diferentes estilos de varias épocas, que se aprecia más claramente en los elementos decorativos y arcos del entablamiento. Formas todas ellas construidas actualmente con hormigón, mientras que los fustes de las pilastras muestran el aparejo de sillería. El mayor interés de esta construcción radica en constituir el fondo



de la perspectiva desde el puente María Cristina, al ubicarse en la prolongación de su eje.

El objetivo del empuje ha sido el desplazamiento transversal del pórtico aproximadamente 4 metros, lo que ha supuesto movilizar un peso estimado de 150 toneladas hacia el vial del Paseo de Francia, alineado con el eje del puente de María Cristina.

El sistema de empuje denominado 'Heavy Lifting' o gateo y deslizamiento, es empleado habitualmente en obra civil para el desplazamiento de puentes o estructuras construidas fuera de su ubicación definitiva. Consiste en el izado del conjunto y el empuje mediante gatos o cilindros hidráulicos, sobre un sistema de deslizamiento constituido por carriles dotados de pastillas de neopreno con superficie de teflón y patines fijados a la estructura.



3.2. Lezama-Bilbao-Donostia y ramal Amorebieta-Bermeo

3.2.1. Obras de sostenimiento del talud y zona de acantilado en el trayecto Itsasbegi Busturia -Mundaka

El día **9 de febrero**, la Comisión de Contratación de ETS aprobaba la adjudicación, con carácter de emergencia, de las obras destinadas al sostenimiento del talud y la zona de acantilado del trayecto Itsasbegi Busturia-Mundaka, entre los puntos kilométricos 25+135 y 25+265.

En el origen de esta actuación se encontraba el desprendimiento de una roca de grandes dimensiones entre los túneles 5 y 6, como consecuencia de las lluvias intensas que se registraron el día 17 de enero. La roca fue retirada ese mismo día por la brigada de mantenimiento de vía y, seguidamente, se llevó a cabo una inspección, que permitió constatar la degradación del talud y el deterioro de los elementos de sostenimiento, que hacían inevitable una intervención a la mayor brevedad posible.

El día **18 de agosto** se dieron por concluidos los trabajos de estabilización, que incluyeron la posterior depuración de vía y la nivelación de todo el tramo afectado. El contrato fue adjudicado a la empresa Cycasa Canteras y Construcciones por un importe de 725.903,02 euros, IVA no incluido.

3.2.2. Inversiones en obras de mejora en el ramal a Bermeo

El día **11 de agosto**, ETS informaba de la realización de una serie de obras de mejora en el ramal ferroviario de Amorebieta a Bermeo, a materializar en los siguientes meses del año 2023 y en el transcurso del ejercicio 2024.

Las partidas más cuantiosas (3,6 millones de euros) tuvieron como destino la renovación de vía, la electrificación y la señalización en la estación de Gernika. El resto de la inversión, la reforma en las terminales de Bermeo y Mundaka.



Renovación de vía en Gernika

El día **27 de julio**, la Comisión de Contratación de ETS iniciaba el expediente de la renovación de vía en la estación de Gernika. El **19 de octubre** se adjudicaba el contrato a Tecsca Empresa Constructora, por un importe de 1.207.906,17 euros y un plazo de realización de diez meses. La longitud total de la vía a renovar alcanza los 800 metros.

Los trabajos consisten, básicamente, en la renovación del carril y la sustitución de las traviesas de madera embridadas por otras monobloque de hormigón, soldadas, así como los aparatos de vía. De esta manera, se persigue contar con un armamento moderno y robusto que aumente la vida útil de la instalación y facilite su mantenimiento. Junto a la estación, a menos de 100 metros en sentido Bilbao, se sitúa un paso a nivel de aglomerado asfáltico impreso, que permite el cruce de vehículos y peatones, que deberá ser resituado con las mismas características (acabado, pintado, etc.) tras la finalización de las labores.



Actualmente, la terminal dispone de dos andenes, ambos laterales a las vías principales 1 y 2, con un paso peatonal entre andenes que cruza ambas vías. Asimismo, existen tres vías mango o de maniobras, que se utilizan para el apartado de unidades y maquinaria de mantenimiento, y cuatro vías auxiliares más que dan acceso a los talleres ubicados en la propia estación.

Renovación de la electrificación del tramo Gernika-Itsasbegi Busturia

El día **22 de junio** también se adjudicaba el contrato para acometer la renovación de la electrificación del tramo Gernika-Itsasbegi Busturia, compuesto de tres lotes. Los trabajos, a ejecutar en horario nocturno, en un periodo de seis meses por la empresa Elecnor Servicios y Proyectos, tienen un importe total de 1,25 millones de euros, IVA aparte, y contemplan la reforma del equipamiento de la catenaria y su adecuación a la nueva configuración de las vías, con nuevas cimentaciones para la instalación de postes metálicos, renovación de cable de guarda y montaje de agujas, entre otros elementos.

Nuevo enclavamiento en Gernika

El día **2 de noviembre**, la Comisión de Contratación de Euskal Trenbide Sarea iniciaba el expediente para licitar la obra de instalación de un nuevo enclavamiento en Gernika y la aprobación del gasto correspondiente. Con fecha **21 de diciembre** este mismo órgano aceptaba la propuesta que consideraba como mejor oferta la presentada por la empresa Siemens Rail Automation (2.329.211,74 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de doce meses). La adjudicación del contrato tendrá lugar con posterioridad al cierre del ejercicio.

Según recoge el proyecto elaborado por la empresa Saitec (su redacción fue adjudicada por ETS en el mes de **junio**), la actuación incluye la sustitución del enclavamiento de relés por uno electrónico; la renovación de las señales o sus cabezas por otras de LED, así como de la tecnología de detección de unidades, tanto en estación como en los trayectos colaterales. La nueva señalización se controlará desde un nuevo puesto local de operaciones (PLO) y desde los puestos de mando de Atxuri y Amara. El sistema de protección automática de trenes se mantendrá, adaptado a la nueva señalización.

Reformas en las estaciones de Mundaka y Bermeo

El día **20 de julio**, ETS adjudicaba diversos trabajos para la mejora y renovación de equipamientos de la estación de Mundaka: la pavimentación del andén impar, la instalación de mobiliario y señalética retroiluminada y la realización de nuevas canalizaciones en su andén par. Las actuaciones fueron adjudicadas a la empresa Zamakoa por un importe de 277.792,20 euros, sin incluir el IVA, y un plazo de ejecución de 90 días.

Dos meses después, el día **21 de septiembre**, ETS también adjudicaba un contrato para la realización de trabajos de reforma en la estación de Bermeo, destinados, por una parte, a subsanar el deterioro de las escaleras de acceso producido por las humedades y filtraciones en la zona porticada y, por otra, a mejorar la accesibilidad tren-andén. Estas actuaciones se concretan en la reforma del acceso y del pórtico, así como en la pavimentación del andén. Los trabajos fueron adjudicados a la empresa Ametsa Rehabilitaciones por un importe de 410.337,52 euros, IVA aparte, y un plazo de 120 días



para su realización. La terminal de la villa pesquera cuenta con un único acceso mediante escaleras y ascensor y dispone de un solo andén en curva.

Con anterioridad, en el año 2021, se habían acondicionado con carácter de urgencia la urbanización superior de la estación y las jardineras instaladas en la cubierta del andén.

Los trabajos realizados en las estaciones de Bermeo y Mundaka se programaron para no afectar al tránsito de las personas viajeras ni al normal desarrollo de tráfico ferroviario.



Nuevo enclavamiento en Muxika

Enmarcadas en el plan de mejora de las instalaciones del ramal ferroviario Amorebieta-Bermeo, en el mes de **junio** concluyeron las obras de renovación del enclavamiento de Muxika, que habían sido adjudicadas en el ejercicio anterior a la empresa Thales España GRP por un importe de 1.009.953,72 euros (IVA aparte).

Las actuaciones se han llevado a cabo en el propio ámbito de la estación de Muxika, en sus trayectos colaterales con Gernika y Zugaztieta y en los puestos de mando de Atxuri y Amara, para el telemando de dicho tramo, y han supuesto también la renovación de las instalaciones de señalización, que se han adaptado a las nuevas funcionalidades.

Con carácter previo al inicio de los trabajos fue preciso ampliar el cuarto técnico de la estación y habilitar un nuevo vestíbulo para personas viajeras.



3.2.3. Construcción de un nuevo vestíbulo en la estación de Gernika

La estación de Gernika, que actualmente constituye la principal dependencia del ramal ferroviario de Amorebieta a Bermeo, ha acentuado su función intermodal y su posición en el transporte de la comarca tras las actuaciones que se han producido en sus inmediaciones, entre ellas la construcción de paradas de autobuses y taxis, la semipeatonalización de las calles del entorno y la reurbanización de la plaza contigua.

Con el objetivo de acometer una mejora de la accesibilidad, seguridad e intermodalidad, el día **16 de octubre** ETS aprobaba el proyecto constructivo de un nuevo vestíbulo en la estación de Gernika. Unos días después, el **2 de noviembre** se daba *luz verde* al inicio del expediente, y del correspondiente gasto, para licitar la obra, con un presupuesto base de 4.959.095,11 euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

El nuevo habitáculo para las personas viajeras se situará en el andén dirección Bermeo, del lado del núcleo urbano de la villa foral y colindante con la estación de autobuses.

Las obras también permitirán la eliminación del paso a nivel entre andenes situado junto a la estación mediante la construcción de una pasarela elevada sobre la vía y sus correspondientes ascensores adaptados y escaleras fijas. Además, se procederá al desmontaje de la marquesina de protección de la línea de cancelación actual, situada en las inmediaciones del edificio histórico.

De igual forma, las instalaciones de la estación serán actualizadas en consonancia con su nueva configuración, incluyéndose acometidas, tendidos, cuadros e iluminación general. También se demolerán los aseos públicos situados entre el edificio histórico y el auxiliar.





3.2.4. Desdoblamiento de vía en Zugastieta

El día **6 de julio**, la comisión delegada de contratación de ETS resolvía adjudicar los trabajos para la redacción del proyecto constructivo del desdoblamiento de un tramo de vía en Zugastieta, en el municipio de Muxika. El concurso, cuyo expediente se inició el 23 de marzo con la aprobación del gasto de la licitación, fue adjudicado a la empresa Sestra Ingeniería y Arquitectura por importe de 217.918,04 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de diez meses.

El desdoblamiento se desarrollará desde la salida del túnel de Autzagane hasta la estación de Zugastieta, en un tramo de, aproximadamente, 2.000 metros. Con esta actuación, que posibilitará el cruzamiento de trenes entre Amorebieta y Zugastieta, se persigue poder duplicar las frecuencias de los servicios de Gernika a Bilbao en hora punta, que pasarán a ser de 15 minutos frente a la media hora actual.

El estudio incluirá, entre otros aspectos, la definición de los desvíos provisionales que serán necesarios para mantener el servicio durante la ejecución de las obras, así como la supresión de los pasos a nivel de Sitxes y Presoste.

En esta línea se prevé también la construcción de una vía de apartado de material ferroviario de mantenimiento, de unos 70 metros de longitud, y de un área asociada para trabajos de carga y descarga que permita el acopio de material. Todas estas actuaciones se diseñarán respetando al máximo los condicionantes medioambientales de la zona y su adecuada integración en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

3.2.5. Puesta en servicio del ascensor de la entrada principal de la estación de Durango

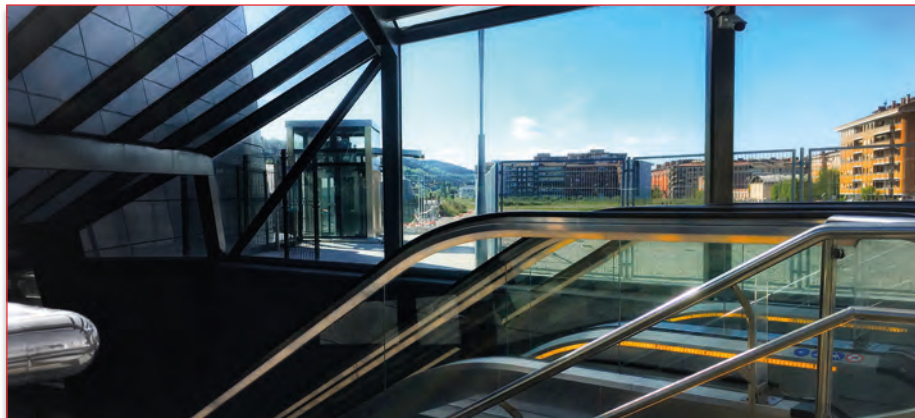
A comienzos del mes de **junio**, ETS puso en servicio el ascensor de la entrada principal de la estación de Durango. Este nuevo equipamiento conecta el exterior de las instalaciones ferroviarias y el vestíbulo distribuidor de la terminal, salvando un desnivel de diez metros.



El ascensor, con capacidad para trece personas, permite también el acceso de bicicletas. El nuevo elevador, que da acceso directo a la estación desde Geltoki Kalea, ha requerido de la instalación de nuevas máquinas canceladoras en la mezzanina, ya que, con anterioridad, la entrada se realizaba únicamente desde el extremo opuesto. También se ha colocado una máquina expendedora de billetes. Su estructura metálica recubierta de vidrio minimiza el mantenimiento y el riesgo de daños por actos vandálicos.

Además de la construcción de este nuevo acceso, próximo al último tramo de las escaleras mecánicas, también se ha completado la edificación de un muro de contención de tierras definitivo, con estructura de hormigón armado en la parte norte de la estación, que sustituyó al preexistente, de carácter provisional y que fue previamente derruido. La nueva estructura se extiende a lo largo de 87 metros de longitud, salvando un desnivel algo inferior a los diez metros. Para ello se colocaron varios módulos de muro prefabricado de 2,40 metros de anchura cada uno. El espacio entre el muro de nueva construcción y el lucernario de vidrio existente fue cerrado con una cubierta ligera de estructura metálica.

La realización de esta obra fue adjudicada el día **3 de marzo de 2022** a la unión temporal de empresas "UTE Ascensor Durango Iza-Fhimasa" por un importe de 2.288.365,22 euros.



3.2.6. Acuerdo para recuperar y urbanizar los antiguos terrenos del ferrocarril en Durango

El día **21 de diciembre**, ETS y el Ayuntamiento de Durango informaban del preacuerdo que habían alcanzado, con el que se sientan las bases para la recuperación y posterior urbanización de la parcela de 60.000 m2 liberada tras el soterramiento del ferrocarril en ese municipio.

Según se expuso, el preacuerdo contempla un plan consensuado de vivienda protegida y la cesión al municipio de los suelos de la antigua línea férrea desde Ezkurdi hasta el límite con Abadiño. Entre otras cuestiones, se prevé la creación de un parque de 20.000 m2, al que se dedicará una dotación económica de 3,6 millones de euros para su habilitación; la preservación de dos edificios históricos (el antiguo hospital de San Agustín y Pinondo Etxea) y la construcción de 420 viviendas en el ámbito del plan de ordenación urbano conocido como "PERI Ferrocarril" (252 de carácter libre, 84 de tipo social e idéntico número de protección tasada). Se acordó, además la elaboración conjunta de un plan de construcción de vivienda de protección social en régimen de alquiler (246 viviendas en un periodo de diez años). El municipio también cederá al Gobierno Vasco el suelo para la construcción de 106 viviendas protegidas en régimen tasado.

3.2.7. Actuaciones en Eibar

Instalación de pantallas fonoabsorbentes

El día **7 de septiembre**, ETS adjudicaba el suministro e instalación de pantallas fonoabsorbentes y minibarreras en el centro de Eibar, a lo largo de un kilómetro de la traza ferroviaria. El objetivo de esta iniciativa es lograr la disminución de laafección acústica al vecindario más próximo a las vías del tren. Los trabajos fueron adjudicados a la empresa Construcciones Moyua por un importe de 535.902,84 euros (IVA aparte) y un plazo de ejecución de cuatro meses.

Este proyecto se enmarca en el Plan de Actuación contra el Ruido, en el que se definen una serie de zonas prioritarias y la aplicación progresiva del mismo.

La zona de la actuación discurre desde el barrio de Amaña, frente al nuevo Hospital de Eibar, a lo largo de la calle San Andrés, hasta el túnel de Ardantza, más allá de la estación del mismo nombre. En algunos tramos de este recorrido, el trazado ferroviario está semicubierto por una estructura de hormigón (con un lateral abierto). En otros, se presenta a cielo abierto.

Según la tipología del trazado, se emplearán o combinarán dos sistemas para reducir el impacto acústico. Uno de ellos, el más conocido por estar más extendido su uso, se basa en pantallas fonoabsorbentes, de varios metros de altura, y con láminas en su interior.

Este sistema se combinará con las minibarreras acústicas. Esta es una solución ya empleada desde hace años junto a la estación del municipio vecino de Ermua, desarrollada en su día en colaboración con Tecnalia, y que fue merecedora de un premio internacional de innovación. Esta metodología, con capacidad de absorción acústica conseguida mediante el diseño geométrico y la adición de material absorbente, consiste en aproximar al máximo la minibarrera al foco emisor del ruido (el contacto rueda-carril), respetando el gálibo del tren.

Las instalación de las pantallas y barreras se llevará a cabo en horario nocturno, en ausencia de circulaciones ferroviarias.



Cubrición del tramo Eibar-Azitain

El objetivo de este proyecto es cubrir un tramo sobre la calle Matsaria y sobre la plataforma electrificada de doble vía que discurre entre la estación de ferrocarril de Eibar y el apeadero de Azitain, una vez superada la estación. De esta manera, se creará una conexión peatonal con el puente de la variante de la N-634 a su paso por Azitain y se ganará espacio como paseo y bidegorri para su uso por la ciudadanía.

La realización de esta obra fue adjudicada en el mes de julio de 2022 a la unión temporal de empresas (UTE) integrada por Cycasa, Exbasa y Amenaar por un importe de 14.549.297,95 euros (IVA aparte) y un plazo de ejecución de 30 meses.





La cubrición se inicia con un tramo de pasarela de 145 metros de longitud que va en paralelo a la estación de Eibar, situada sobre la actual calle Matsa-ria. A continuación, la cubrición pasa a un tramo de plataforma apoyada en un muro in situ, de 30,5 metros de longitud y, finalmente, a un tramo de 17 metros con estructura metálica a base de perfiles.

A continuación, se sigue La cubrición prosigue sobre una estructura metálica de 940 metros completamente sobre la doble vía, entre el acceso de la variante N-634, en Eztaziño, hasta el cruce de la misma variante, una vez superada la estación de Azitain.

En sentido estrictamente ferroviario, la colocación de los pórticos incluye la nueva electrificación de la plataforma y la recolocación de la señalización ferroviaria. Todo el trazado de la cubrición lleva 10 centímetros de pavimento de hormigón continuo. Finalmente, se urbanizará la parte superior de la cubrición mediante la instalación de bancos, papeleras, bolardos y alumbrado.

Durante el año 2023 se llevaron a cabo trabajos de desvío de servicios afectados, acondicionamiento y tratamiento del terreno, ejecución de estructuras, impermeabilización y drenajes, así como desmontaje de super-estructura y electrificación existente.



3.2.8. Desdoblamiento de un tramo ferroviario en Deba

El día **28 de junio**, la Comisión de Contratación de ETS adjudicaba a la empresa Técnicas y Proyectos la redacción del proyecto constructivo del desdoblamiento de un tramo de 672 metros de la línea férrea a su paso por Itziar, en el municipio de Deba. El importe de la adjudicación asciende a 116.736,89 euros, más el IVA correspondiente, con un plazo de siete meses para su conclusión.

El objetivo último de esta actuación —que posibilitará el cruzamiento de trenes— es la mejora de las capacidades de la infraestructura, ante un previsible aumento significativo del tráfico de mercancías en la costa cantábrica. Con la misma finalidad, ETS ha realizado este tipo de obras en diferentes puntos de su red en los últimos años.



La virtualidad de este desdoblamiento consiste en que los mercancías podrán apartarse cuando circule una unidad con personas viajeras. De esta manera, en lugar de que los mercancías circulen únicamente de noche, cuando no hay servicios comerciales, puedan hacerlo también en horario diurno.

En este mismo entorno ferroviario y con la finalidad de optimizar el servicio que se ofrece a las personas viajeras, el día **25 de mayo** ETS adjudicaba el contrato para la renovación de vía de un tramo de 750 metros de longitud entre las estaciones de Deba y Arroa. Los trabajos, contratados con la empresa COMSA por un importe de 774.162,25 euros y un plazo de ejecución de cinco meses, consisten en la sustitución del carril, de las traviesas monobloque de hormigón y de las sujeciones.

3.2.9. Inicio de la reforma de la estación de Zumaia

El día **30 de octubre** ETS comunicaba el inicio de las obras de reforma de la estación de Zumaia, que se prolongarán durante doce meses y cuentan con un presupuesto de 1.292.451,25 euros (IVA aparte). Esta actuación tiene como objetivo principal a mejora de las condiciones de accesibilidad.





El inicio del expediente y la aprobación del gasto para la correspondiente licitación de la obra se producía el día **23 de marzo**. Unos días después, el **5 de mayo** se abría el plazo de recepción de ofertas y, finalmente, el **20 de julio** se publicaba la resolución mediante la que se adjudicaba el contrato a la empresa Iza Obras y Promociones.

La sustitución del paso inferior es la actuación más relevante de cuantas se llevan a cabo en la estación de Zumaia, unas instalaciones que registran un tráfico medio de entre 700 y 2.500 personas usuarias al día.

El nuevo paso duplicará la capacidad del anterior. Tendrá una anchura de 5 metros, frente a los 2,4 metros del precedente, y estará conectado con los andenes a través de unas escaleras fijas y un ascensor con capacidad para ocho personas, adaptado también a las condiciones de movilidad reducida. Hasta la puesta en servicio de las nuevas instalaciones, el acceso a la terminal ferroviaria se seguirá realizando desde el cruce de Hegokalea con la calle de la Estación, a través de un paso inferior que enlaza con los andenes mediante rampas y escaleras fijas.

También se cambiará la totalidad del solado de la estación, así como el alcatado del paso inferior entre andenes y escaleras. El proyecto contempla, asimismo, la sustitución del alumbrado. La instalación de los ascensores posibilitará el relleno y cerramiento de las actuales rampas, aprovechando la superficie en planta anulada como rampa, para la ampliación de la superficie útil de los andenes.

La reforma se ha diseñado de acuerdo con las recomendaciones que se han detectado en el estudio de puntos negros de la red y que están recogidas en el Libro Blanco de criterios para el diseño de las estaciones de la red ferroviaria vasca con perspectiva de género, publicado por ETS.

El edificio de la estación, de estilo neovasco, fue proyectado por el arquitecto guipuzcoano Ramón Cortázar. Hasta 1981 fue una estación de interconexión entre la línea de Bilbao a Donostia y la del ferrocarril del Urola, con dos edificios diferentes para cada una de ellas. Una vez que cesó la explotación del ferrocarril del Urola en 1988, se eliminó uno de los edificios, quedando en uso el del tren del Urola.

3.2.10. Inversión de 5,75 millones de euros para completar la Vía Verde del Urola

El Gobierno Vasco, a través de ETS, y la Diputación Foral de Gipuzkoa invertirán conjuntamente 5,75 millones de euros en la rehabilitación del tramo comprendido entre Zestoa y Zumaia del antiguo ferrocarril del Urola, de 4,15 kilómetros de longitud, que se llevará a cabo en un periodo de entre 30 y 32 meses. El proyecto, que persigue revitalizar la movilidad sostenible y preservar el patrimonio ferroviario, hará posible que se complete la Vía Verde del Urola, que alcanzará los 36 kilómetros. El tramo a rehabilitar se incorporará a la red de bidegorris de Gipuzkoa, ofreciendo a la ciudadanía la posibilidad de explorar el valle del Urola de manera respetuosa con el entorno.

El día **4 de diciembre**, los consejeros Iñaki Arriola y Javier Hurtado —responsables de las áreas de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y de Turismo, Comercio y Consumo, respectivamente— junto al diputado de Sostenibilidad, José Ignacio Asensio, anunciaban este ambicioso proyecto.



Euskal Trenbide Sarea desarrollará los procesos de diseño, licitación y ejecución de las labores de estabilización de los túneles, cuyo importe se cifra en 3.482.787,27 euros para esta fase del proyecto. La Diputación Foral de Gipuzkoa, por su parte, se encargará, con un presupuesto de 2.269.074,4 euros, del diseño, licitación y ejecución de las obras del bidegorri, que conectará Narrondo con la antigua estación de Arrona. se trata con inyecciones y se excava por fases, tal y como está definido en el proyecto y aprobado por la Dirección de Costas y el Cedex, que son los dos organismos que han validado los métodos de excavación y sostenimiento empleados en este tramo”, señaló el consejero.

Este tramo de bidegorri que se habilitará cuenta con la dificultad de incluir en su trazado los túneles de Iraeta y Arroa, que se encuentran en una situación precaria. Con una longitud de 73 metros y 522 metros, respectivamente, serán estabilizados y rehabilitados, uniendo de esta manera el barrio de Iraeta con Arroa y extendiéndose hasta el barrio Narrondo.

El consejero Arriola puso en valor la colaboración entre el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa “en un proyecto que contribuye, además, a la conservación del importante patrimonio ferroviario mediante su recuperación y puesta en servicio para disfrute de la ciudadanía”. “Para nosotros —dijo— es muy importante que los antiguos trazados ferroviarios en desuso vuelvan a cobrar vida y más si lo hacen en términos de movilidad sostenible”.



3.2.11. Corte de la circulación ferroviaria entre Zumaia y Zarautz

El día **28 de junio**, ETS informaba del corte del servicio ferroviario entre las estaciones de Zumaia y Zarautz, que se programó para el periodo comprendido entre el 4 de julio y el 11 de agosto, ambos inclusive, debido a la realización de diversas obras de mejora en la infraestructura. La inversión en estos trabajos se aproxima a los seis millones de euros. El servicio a la ciudadanía se garantizó en ese tramo mediante trasbordos en autobús. Los trenes circularon con los horarios habituales entre Zumaia y Bilbao y entre Zarautz y Donostia.

El corte fue necesario para acometer la reparación estructural del viaducto de Zumaia sobre el río Urola. El proyecto también ha incluido, tras la retirada de la vía y catenaria existente, el chorreado y pintado de la estructura metálica, la colocación de una manta antivibraciones, la construcción de la red de drenaje y el montaje de la superestructura de vía, catenaria e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

El puente, construido en el año 1900, forma parte del tramo Deba-Zarautz, que fue inaugurado el 1 de enero de 1901. Tiene una longitud total de 102 metros, con dos vanos de 51 metros de luz cada uno apoyados en un pilar central. El tablero está formado por dos vigas metálicas principales en celosía, lo que le confiere su peculiar imagen. La pila y los estribos son de sillería caliza. Este soporte tiene una anchura de 9,40 metros y una altura total de 12,5 metros.

La actuación prevista en ese tramo ferroviario se extendía también a una serie de trabajos en los túneles de Meagas y San Miguel:

- Obra de renovación de vía y rebaje de plataforma ferroviaria en el túnel de San Miguel desde el PK 79+126 al 79+828, que consiste básicamente en la modernización del armamento existente con la sustitución de carril y traviesas, así como la ejecución de muretes y cunetas. Además de renovar la vía se contempla el rebaje de la plataforma de vía para dejar siempre un mínimo de 4,30 metros de altura desde el carril hasta el hilo de contacto.
- Obra de renovación de vía y rebaje de plataforma ferroviaria en el túnel de Meagas, desde el PK 81+829 al 82+800, con objetivos idénticos a los de la actuación anterior.
- Reparación del túnel de Meagas entre los PK 82+190 al 82+230. Este proyecto se basa en la ejecución de una serie de tareas de refuerzo en el revestimiento.

Derrumbe en el túnel de Meagas

El día **19 de julio** se producía un derrumbe en el túnel de Meagas cuando se llevaban a cabo las obras de mejora de la infraestructura entre las estaciones de Zumaia y Zarautz. Como consecuencia del incidente, en el que no se registraron daños personales, el corte del servicio ferroviario entre ambas estaciones se prolongó en el tiempo. Al finalizar el año, la circulación de trenes continuaba interrumpida mientras proseguían los trabajos de

reforma y reparación. En todo momento el servicio de transporte alternativo estuvo garantizado mediante autobús.

Las actuaciones para ejecutar estas obras fueron declaradas de emergencia y el día **31 de agosto** se adjudicaban los trabajos para la reparación y puesta en servicio del túnel entre los puntos kilométricos 82/024 y 82/599 a la empresa Nortúnel por un importe de 3.892.831,68 euros (IVA aparte) y un plazo de ejecución de siete meses. Asimismo, se decidieron otras contrataciones, entre ellas las relacionadas con la adecuación del proyecto y el seguimiento de las obras de emergencia y los servicios de autobuses para llevar a cabo el transbordo por la interrupción de la circulación ferroviaria.

El desprendimiento produjo inestabilidad en el revestimiento de la mampostería del túnel. Las tareas de reparación se afrontaron en una primera fase desde el lado Zarautz, con mejor acceso para la maquinaria.

Tras la realización de sondeos adicionales y otras labores, un segundo equipo ejecutó trabajos de sostenimiento desde la boca del lado Zumaia, lo que permitió reducir ligeramente los plazos, antes del inicio de los trabajos de vía e instalaciones.

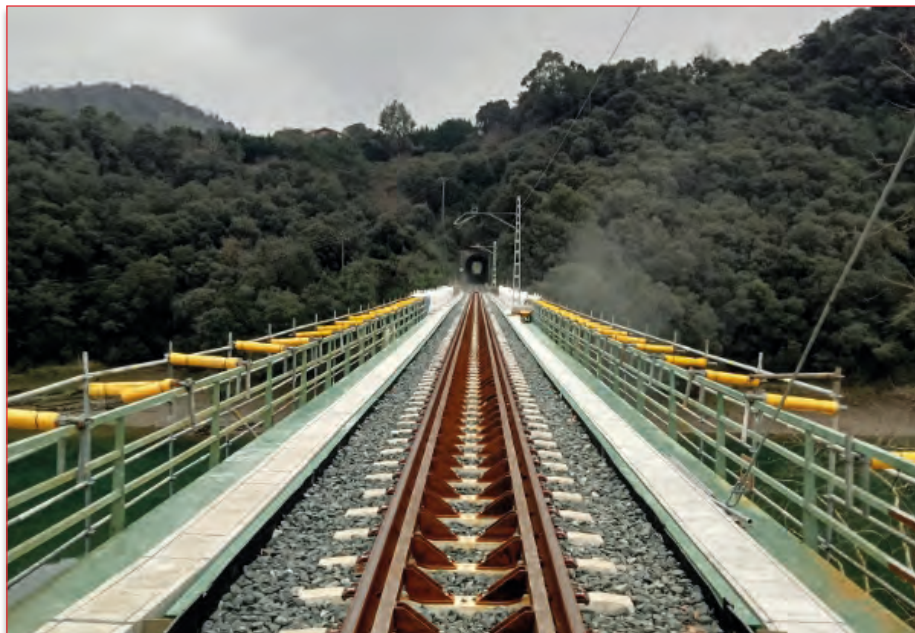


3.2.12. Renovación de vía entre Oikia y Zarautz

El día **20 de octubre**, ETS informaba de la decisión de proceder a la apertura de un proceso de licitación para llevar a cabo la renovación de vía de un tramo de, aproximadamente, 700 metros de longitud entre Oikia y Zarautz, con un presupuesto base de 774.000 euros y un plazo de ejecución de cinco meses. Se completará, así, el proceso de renovación de la mayor parte de vía entre Zumaia y Zarautz.

La última actuación de estas características realizada en este tramo data del año 1994. Las patologías detectadas en materiales y en parámetros de vía, así como el desgaste propio del paso del tiempo, generan una dedicación adicional al mantenimiento, aumentando frecuencias de bateo y la presencia de equipos para contener la degradación de la vía, situación que se corregirá una vez finalizados los trabajos.

Con la actual malla de circulaciones, el trayecto entre Oikia y Zarautz, de vía única, registra el paso de las unidades de Euskotren con frecuencias de 30 minutos/1 hora en cada sentido, así como de los trenes de mercancías nocturnos de Lebario a Lasarte.



3.2.13. Puesta en servicio del nuevo apeadero de San Pelaio

El día **7 de agosto**, ETS ponía en servicio el nuevo apeadero de San Pelaio, en Zarautz, tras un periodo de 18 meses de obras y una inversión de 2,5 millones de euros, IVA aparte.

El apeadero, totalmente renovado, ha sido objeto de numerosas mejoras para atender la demanda creciente, una tendencia que se consolidará, previsiblemente, cuando se ponga en servicio la variante ferroviaria del Topo, en San Sebastián. En los últimos años, este apeadero ha triplicado su registro de personas usuarias, que ha pasado de 100.029 en el año 2013 a 331.595 en el ejercicio 2019.



Esta nueva infraestructura dispone de un andén de 80 metros de longitud y 3,5 metros de anchura (las dimensiones del anterior equipamiento eran de 70 x 2,8 metros). Como elemento de resguardo tiene una nueva marquesina central, que se prolonga a lo largo de 28 metros (la precedente era de 11 metros).

La nueva parada cuenta ahora con un vestíbulo de 100 metros cuadrados de superficie al que se accede desde el paso inferior. Está equipado con máquinas expendedoras y canceladoras; con un mostrador para la venta de billetes, información y atención al público, así como con sus correspondientes cuartos técnicos. El acceso al andén desde el vestíbulo puede realizarse a través de las escaleras o mediante el ascensor, con capacidad para transportar bicicletas.

Paso inferior

Previamente a la puesta en servicio del nuevo apeadero, el día **14 de julio** ETS abría al uso de la ciudadanía el nuevo paso inferior contiguo, que facilita la conexión entre los dos sectores residenciales situados al norte y al sur de la vía del ferrocarril. Tras las obras realizadas, el paso inferior ha duplicado su anchura, que ahora es de 6 metros.



3.2.14. Instalación del sistema de protección automática ERTMS en la red ferroviaria de ETS

El día **27 de noviembre**, ETS informaba de la adjudicación a la empresa Thales de la renovación del sistema de protección automática de trenes (Automatic Train Protection ATP) Euroloop por el ERTMS (European Rail Traffic Management System) Nivel 1.

Con un plazo de instalación y ejecución de 60 meses, que incluye 45 meses de mantenimiento de las nuevas instalaciones y un presupuesto de más de 10,9 millones de euros (IVA no incluido), este proyecto supone un importante hito al tratarse del primer paso en la sustitución del sistema Seltrac Euroloop en toda la red ferroviaria vasca y el despliegue de un sistema de protección automática del tren estándar europeo e interoperable.

La implantación de este sistema de señalización estándar europeo posibilita la interoperabilidad técnica y, además, normaliza las interfaces y protocolos entre los equipos embarcados en los trenes de Euskotren y la infraestructura de vía de ETS. Ello permitirá a la red ferroviaria vasca equiparse en niveles de seguridad, fiabilidad y tecnología a las redes ferroviarias de otros países europeos.

El contrato se ejecutará en tres fases. Comenzará con un tramo piloto entre las instalaciones de Araso y Hendaia; continuará con el tramo Usurbil-Araso y, en paralelo, se instalará un Puesto Central de ERTMS con dos Puestos de Mando para la gestión del nuevo sistema.

Previamente a los trabajos de instalación, se desarrollará la ingeniería de detalle específica para la aplicación del sistema ERTMS a las peculiaridades de la red de ETS y se redactará el proyecto constructivo.

La colaboración entre Thales y Euskal Trenbide Sarea se remonta al año 1995 con la instalación, por primera vez en Euskadi, de un sistema de protección al tren con equipos embarcados y en vía, del sistema Seltrac Euroloop. Las prestaciones de este sistema han demostrado su capacidad y

validez a lo largo de estos años de instalación, adaptándose a los diferentes tipos de tren y máquinas de mercancías.

Con este contrato, Thales España inicia la instalación de ERTMS en la red de Euskadi, partiendo de su experiencia y solvencia con este sistema, demostrada gracias a los más de 2.700 kilómetros ya desplegados en España, Turquía, México, Senegal y Grecia.



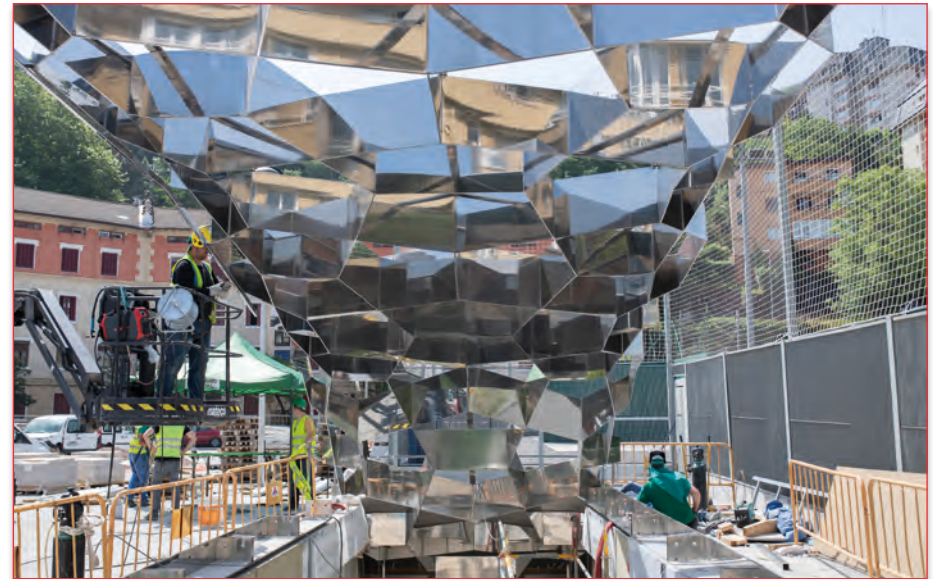
3.3. Lasarte Oria-Donostia-Hendaia (Topo)

3.3.1. Construcción de la variante Lugaritz-Easo

La variante ferroviaria del Topo, cuyas obras de construcción prosiguieron durante el año 2023, dotará de un sistema de metro al centro de Donostia-San Sebastián, ofrecerá servicio a las personas que residen en la zona de El Antiguo-Universidades y eliminará el actual *fondo de saco* de la estación de Amara.

La variante es, de hecho, una de las piezas fundamentales del plan estratégico destinado a mejorar la movilidad ferroviaria de Gipuzkoa y fomentar el uso del transporte público sostenible. Su proceso de construcción, que se inició a finales del año 2017, está estructurado en dos tramos: Lugaritz-Miraconcha (la obra civil concluyó en junio de 2022) y Miraconcha-Easo.

La pasante del Topo entre Lugaritz y Easo consiste, básicamente, en una variante subterránea de 4,5 kilómetros que comienza a 100 metros, aproximadamente, de la salida de la estación de Lugaritz con una obra de entronque con el actual túnel Lugaritz-Amara. Tras recorrer el centro de Do-



nostia-San Sebastián enlaza de nuevo con la vía actual en el soterramiento de Morlans. El tramo discurre en su mayor parte en túnel de vía doble, ejecutándose a cielo abierto sólo el trayecto final, en el que la nueva variante conecta mediante un falso túnel con la vía existente en Morlans. El proyecto incluye tres nuevas estaciones: Bentaberri, Centro-La Concha y Easo. Esta última sustituirá a la estación actual, y permitirá liberar más de 21.000 m² para uso público al eliminarse la playa de vías.

Adjudicación de la superestructura de vía

El día **5 de Abril**, la Comisión de Contratación de ETS aprobaba la licitación del contrato para la realización de las obras de la superestructura de vía de la variante Lugaritz-Easo y de la conexión de Morlans. El **20 de julio** se adjudicaba el contrato a la UTE integrada por las empresas Comsa y Construcciones Amenabar por un importe de 15.357.436,27 euros y un plazo de veinte meses para su realización.





Las obras comprenden la construcción de la superestructura de vía en una longitud aproximada de 4,5 kilómetros de vía doble en placa en el interior de los túneles. El servicio ferroviario se mantendrá durante el proceso de ejecución de la conexión de Morlans, por lo que será necesario realizar un desvío ferroviario al abrigo de pantallas de contención, para permitir la construcción del falso túnel que incorporará la futura salida hacia la variante de mercancías.

El contrato incluye los aparatos de vía y los materiales que conforman su armamento, tanto para las situaciones provisionales como para la definitiva. También contempla la electrificación correspondiente a las situaciones provisionales ferroviarias, además de la incorporación de un aparato de vía y una *bretelle*, que permitirán disponer de vía única durante las obras de construcción de la conexión de Morlans.

Por otra parte, ETS adjudicó también la obra de reposición de la regata de Morlans a la UTE formada por las empresas Zubieder y Mariezcurrena, por un importe de 8 millones de euros (sin IVA) y un plazo de ejecución estimado en 20 meses. El tramo de regata que se repondrá tiene una longitud de unos 555 metros, entre las calles Morlans Ibilbidea y Pedro Manuel Collado.

Modificaciones del tráfico en el centro urbano

Como consecuencia de las obras para la construcción de la Variante del Topo, desde el día **5 de junio** y por un periodo de cinco meses, se programaron diversas modificaciones en la circulación vial en zonas concretas del centro urbano de Donostia. Los vias para el transporte público y los dedicados al paso de vehículos privados, bicicletas y peatones se reordenaron durante el tiempo de duración de los trabajos y se ofrecieron alternativas que se adaptaron y modificaron conforme avanzaba la obra.



Así, en la confluencia de las calles Easo y San Martín se iniciaron los trabajos de construcción del pozo de ventilación EBA (Sistema de Extracción Bajo An-dén). La excavación se llevó a cabo por el método "Raise boring", un sistema de construcción vertical de pozos en roca. Este fue el motivo de que en la calle Easo se produjera el corte de dos carriles de circulación (entre las calles San Martín y San Bartolomé) y de que se sustituyera el bidegorri por un carril de circulación. También en la calle San Martín se interrumpió el uso habitual del bidegorri y el de un carril de circulación (entre las calles Urbieta y Easo), manteniéndose abierto el carril bus. Asimismo, se anularon los pasos de peatones de ese mismo entorno.

En fases de obra posteriores, en el mes de **agosto**, ETS programó el inicio de los trabajos de excavación de la ventilación de emergencia de la estación de Centro-La Concha, que acometió en la calle San Bartolomé. Con motivo de esta actuación, entre las calles de Easo y Urbieta y durante un periodo estimado de cinco semanas se permitió la circulación por un solo carril para todo tipo de vehículos. Una vez terminados los trabajos y restablecidos los tráficos afectados, se programó para el mes de **diciembre** el corte completo de la circulación en la calle San Bartolomé, durante un periodo estimado de 13 meses, lo que supuso la modificación en las líneas de autobús que atienden esa zona.

Contratación de las instalaciones eléctricas y equipos

El día **14 de diciembre**, ETS adjudicaba la obra de instalaciones eléctricas y equipos de la Variante ferroviaria del Topo por un montante económico de 13.835.210,25 euros (IVA aparte). La UTE adjudicataria —está integrada por las empresas Eldu, Tecuni, Montajes Eléctricos San Ignacio y Elecnor Servicios y Proyectos— tiene un plazo de 22 meses para la ejecución de la obra.

Entre los trabajos a realizar se encuentran las acometidas eléctricas en la red de 13,2 kV y de compañía, las instalaciones en túnel, estaciones y salidas de emergencia, así como el control y las comunicaciones del sistema de energía. Para llevar a cabo la prolongación de la línea de la Variante del Topo también será necesario realizar una serie de modificaciones a la estación existente de Lugaritz.

El proyecto también incluye una serie de actuaciones de cara a integrar en la red propia de ETS de 13,2 kV los centros de transformación actuales de los túneles de Errekalde y de Añorga y de la estación de Añorga, e incluso prolongando la red de 13,2 kV hasta el centro de transformación de la actual estación de Loiola.

Actualización del proyecto de comunicaciones

En el mes de **junio**, ETS adjudicaba a la empresa Systra la actualización del proyecto de comunicaciones de la Variante del Topo por un importe de 14.800 euros. La finalidad de este servicio es la adaptación del proyecto a



las últimas actuaciones en materia de sistemas de comunicaciones y a las modificaciones de la obra civil surgidas durante la ejecución de la obra.

Los sistemas de comunicación considerados en el proyecto son los siguientes:

- Sistemas de transmisión de datos (red troncal de transmisión de datos y red de comunicaciones TETRA).
- Sistemas implementados (videovigilancia, control de accesos, telefonía, interfonía e información visual al usuario).

Obra y mantenimiento de accesos mecanizados

Al finalizar el año, había concluido el proceso de instalación de los ascensores, escaleras y pasillos mecanizados correspondientes a los accesos a la estación de Bentaberri del tramo Lugartiz-Miraconcha, que se realizan por la boca situada junto al Polideportivo, en la calle Bertsolari Xalbador, y por el cañón de la Plaza Bentaberri.

Asimismo, en la futura estación de Easo, Orona, la empresa adjudicataria de este conjunto de equipamientos, había instalado también los pasillos mecanizados correspondientes al acceso por el cañón de calle Autonomía.

La distribución y características principales de las instalaciones realizadas es la siguiente:

Estación de Bentaberri

— Cañón del Polideportivo en la calle Bertsolari Xalbador (Sur):

- 2 escaleras mecánicas de 11,43 metros de altura entre la cota superior y el vestíbulo.
- 2 pasillos mecanizados de 44,9 metros de longitud, a nivel vestíbulo.
- 2 ascensores para el servicio entre el andén y la mezzanina, con una capacidad de 1.000 kg / 13 personas.
- 1 ascensor para el servicio entre la vía pública y la mezzanina, con una capacidad de 1.050 kg / 14 personas y un recorrido de 15,75 metros.

— Cañón de la plaza Bentaberri (Norte):

- 4 escaleras mecánicas de 10,27 metros de altura entre cotas superior, intermedia y cota vestíbulo.
- 2 pasillos mecanizados 45,12 metros de longitud a nivel vestíbulo.

Estación de Easo

— Cañón de calle Autonomía:

- 4 pasillos mecanizados de 44,99 metros de longitud, para la conexión entre la vía pública y el vestíbulo.

La capacidad de transporte tanto de las escaleras mecánicas como de los pasillos mecanizados es de 7.300 personas/hora.



3.3.2. Reforma integral de la estación de Anoeta

La mesa de contratación de ETS adjudicaba en el mes de **enero** las obras para la reforma integral de la estación de Anoeta a la UTE formada por las empresas Moyua e Iza, por un importe de 11,3 millones de euros y un plazo de ejecución de 30 meses.

Los trabajos incluyen la construcción de un segundo vestíbulo en superficie, la prolongación de los andenes y la reordenación viaria de la Plaza Aita Donostia.



En el mes de **julio**, el proceso de reforma daba comienzo con la construcción del segundo vestíbulo. Será una operación compleja, debido, fundamentalmente, a la necesaria compatibilidad de las obras con el mantenimiento del tráfico rodado en la Plaza de Aita Donostia, la celebración de los eventos deportivos o de otra índole que acoja el estadio Reale Arena y el propio servicio regular del Topo. Por todo ello, el plan de trabajos diseñado, y que requiere de una adecuada coordinación, ha sido previamente acordado con el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, la Ertzaintza y el operador Euskotren.

Además de lograr una mejora de las condiciones de seguridad, accesibilidad, confort y eficiencia energética de las instalaciones, el objetivo principal de esta actuación se centra en adecuar la estación de Anoeta al nuevo modelo de explotación derivado de la futura puesta en marcha de la variante ferroviaria Lugaritz-Easo y a la oferta de servicios que se implantará entre Hendaia y Zumaia, con un incremento progresivo del número de desplazamientos.

Una de las preocupaciones del proyecto ha sido la preservación de la superficie peatonal frente al estadio. Por este motivo, la ocupación en planta que supone el nuevo acceso se compensa restando espacio al tráfico rodado, aprovechando la reducción que ha supuesto en la zona la puesta en marcha de la variante del Urumea. Los trabajos, en consecuencia, dieron comienzo con la reforma completa de la red viaria que rodea la rotonda de la plaza Aita Donostia, con la reducción de carriles, la reordenación del bidegorri y el aumento del espacio peatonal. Como medida adicional para el fomento del transporte público, se trasladó la parada de las líneas 17 y 28, favoreciendo el intermodo tren-bus en la subida a Hospitales-Miramón.

A la reordenación viaria le seguirá el desvío de los servicios afectados; es decir, las tuberías de suministros eléctricos, telefónicos o de aguas que se encuentren en el subsuelo, antes de ejecutarse las pantallas (muros) del nuevo acceso a los andenes. Tras construir la losa de cubrición, las pantallas del antiguo túnel se demolerán en horario nocturno, para no interrumpir las circulaciones ferroviarias. Con el espacio totalmente habilitado, se podrá



iniciar la construcción de la escalera de acceso a los andenes y del edificio acristalado.

Una vez concluidos estos trabajos y puesto en servicio el nuevo acceso, la zona de obras se trasladará a la antigua entrada a la estación de Anoeta, que será demolida y, en su lugar, se instalará una estructura similar a la del nuevo vestíbulo para dar coherencia arquitectónica al entorno. De forma paralela, la zona de andenes, además de ampliarse en longitud, será revestida con tonos más claros y se mejorará la iluminación con el fin de transmitir mayor sensación de seguridad y limpieza.

Actualización del proyecto de comunicaciones

Al finalizar el año, había concluido la redacción del proyecto de comunicaciones de la estación de Anoeta, que había sido adjudicada a la empresa Saitec por un importe de 14.900 euros.

Las instalaciones definidas en el proyecto incluyen las redes troncales de fibra óptica y cobre que discurren por el trazado y que darán servicio a la estación y las redes de comunicaciones digitales, así como el equipamiento que dotará a los vestíbulos y andenes de los sistemas de comunicaciones necesarios: videovigilancia, control de accesos, telefonía e interfonía, megafonía y sistema de información al viajero. También se incluye la infraestructura para asegurar la cobertura de radiocomunicaciones.

Actualización del proyecto de instalaciones eléctricas

A lo largo del año 2023 prosiguieron los trabajos de redacción del proyecto de instalaciones eléctricas, equipos electromecánicos y accesos de la estación de Anoeta, cuya conclusión es prevista para los primeros meses del siguiente año. El proyecto también definirá las nuevas instalaciones asociadas a la ejecución de dos nuevos vestíbulos y la adecuación de las instalaciones existentes en los andenes.



3.3.3. Integración urbana del ferrocarril entre Morlans y Anoeta

La mesa de contratación de ETS adjudicaba el día **16 de febrero** la redacción del estudio de alternativas para la integración urbana del ferrocarril entre Morlans y Anoeta, en el paseo de Errondo de Donostia. La empresa adjudicataria (Técnicas y Proyectos, S.A. fue la ganadora del concurso por un importe de 103.000 euros y un plazo de realización de seis meses) debe analizar el trazado ferroviario y su impacto en el entorno urbano.

El contrato contempla el estudio de las distintas posibilidades de cubrición o soterramiento del ferrocarril, de la eventual implantación de elementos de absorción acústica, así como de los diferentes procedimientos constructivos con el fin de minimizar la afección a la circulación ferroviaria en cada fase

de ejecución. Posteriormente, se realizará una valoración multicriterio de cada alternativa y, por último, se concretará una conclusión con la recomendación más adecuada.

El impacto acústico que tengan las soluciones propuestas sobre el entorno de Amara Berri será uno de los aspectos que se considerarán en la definición y valoración de las alternativas de integración urbana del ferrocarril. El contrato contempla la cuantificación de estas afecciones, así como los estudios para obtener los datos necesarios que permitan la modelización de las alternativas a valorar. Para ello, se deberá realizar un registro continuo durante el periodo de operación y en las franjas necesarias para caracterizar todo tipo de circulación.

Mapa de Ruidos de Donostia

La Dirección de Infraestructuras del Transporte y Euskal Trenbide Sarea han presentado sendos requerimientos al Ayuntamiento de Donostia para que corrija la aprobación definitiva de los Mapas Estratégicos de Ruido de ese municipio, validados por la junta de gobierno local el 3 de enero, sin atender las alegaciones expuestas por ETS en tiempo y forma. En el escrito se recuerda que ETS es el único competente para la elaboración de ese instrumento que evalúa la exposición al ruido en el ámbito ferroviario. Se indica, también, que un mes y medio antes del acuerdo municipal, la Dirección de Infraestructuras del Transporte aprobó definitivamente los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a los ejes ferroviarios de las líneas de titularidad autonómica, sin recibir una sola alegación al respecto. Por todo ello, solicita al Ayuntamiento de Donostia que sustituya su mapa de ruidos en el ámbito ferroviario por el de ETS, en el que se recoge el máximo de decibelios permitido para el paseo de Errondo, tanto en los tráficos de pasajeros como de mercancías.



3.3.4. Intercambiador de Riberas de Loiola

El día **29 de diciembre**, Euskal Trenbide Sarea informaba del inicio del proceso de licitación del proyecto constructivo del intercambiador de Riberas de Loiola, con un presupuesto de 1.050.000 euros y un plazo máximo para su conclusión de 24 meses.

El presupuesto global de los trabajos para construir el intercambiador de Riberas de Loiola —una infraestructura que permitirá conectar los dos ejes principales del transporte ferroviario en Gipuzkoa, la línea del Topo y la de Cercanías de Adif— se estima en 36 millones de euros, IVA excluido. Por las diferentes implicaciones del proyecto, en el mes de **mayo**, el departamento

de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, Adif y ETS, firmaban un convenio de colaboración que incluía la financiación de los trabajos a partes iguales. Es decir, cada una de las tres administraciones aportará 12 millones de euros.

El ámbito de la actuación se sitúa en el cruce de la línea operada por Euskotren sobre la línea de Adif en Riberas del Loiola, en la margen exterior del Paseo de Zorroaga, situado en el extremo este del barrio de Amara Berri y al sur del nuevo desarrollo residencial. En la actualidad, pese a que el Topo cruza perpendicularmente sobre la línea operada por Renfe, no existe estación, ni apeadero en ninguna de las dos líneas ferroviarias.

Para la ejecución del intercambiador se ha previsto la construcción de un edificio, que obligará a desplazar las actuales vías del Topo hacia el este y también desplazar el Paseo de Zorroaga hacia el oeste. Se proyectan andenes laterales para la parte del intercambiador correspondiente a ETS, así como para la parte de Adif. La nueva estación estará en superficie.

El nuevo intercambiador también incluye la cubrición de parte de las vías de Adif a lo largo de sus nuevos andenes, con el fin de dotar de luz y ventilación a la estación, y de un segundo acceso a los mismos por la avenida Barcelona.

Una vez que se complete el intercambiador, el conjunto de la estación estará compuesto por dos partes claramente diferenciadas: por un lado, en superficie, los andenes e instalaciones correspondientes a ETS y, por el otro, soterrados, los andenes e instalaciones del ferrocarril de Cercanías de Adif.

El acceso principal al vestíbulo se realizará desde la acera este del Paseo de Zorroaga, desde donde se subirá a los andenes de ETS mediante escaleras y ascensores o se bajará a los andenes de Adif mediante ascensores y escaleras fijas. A los andenes de Adif se podrá acceder también por un segundo vestíbulo desde la avenida Barcelona.

3.3.5. Variante ferroviaria entre Altza y Galtzaraborda

ETS iniciaba a mediados del mes de **abril** la excavación del túnel en línea de la variante ferroviaria entre Altza y Galtzaraborda, que dotará de una nueva estación soterrada al municipio de Pasaia, en sustitución de la actual, construida en viaducto. Se concretaban, de esta manera, las previsiones expuestas por el consejero Iñaki Arriola en el transcurso de la visita que cursó a las obras el día **15 de febrero**. El consejero destacaba que, en ese momento, ya se habían perforado 150 metros de la galería de ataque desde la boca de Sasuategi (faltaban 180 metros más para el entronque) y que desde ese punto se continuaría excavando el túnel en dirección Pasaia.

El Consejero de Transportes, Iñaki Arriola, y la entonces alcaldesa de Pasaia, Izaskun Gómez, recorrieron los recintos de obra que Euskal Trenbide Sarea había instalado en la calle Gure Zumardia y en el camino Sasuategi, distantes entre sí unos 300 metros, en el distrito de Antxo. La mayor parte de la actividad se centraba en este punto, aunque en el extremo este de la variante, en Galtzaraborda, los equipos técnicos también trabajaban en la preparación del terreno para la excavación del túnel desde ese frente.





Con la construcción del tramo entre Altza y Galtzaraborda, de dos kilómetros de longitud, se completará la variante ferroviaria en doble vía que en septiembre de 2016 llevó el Topo desde Herrera hasta Altza. Con su puesta en servicio, el Topo podrá ofrecer frecuencias de 7,5 minutos a las personas usuarias de Pasaia y Galtzaraborda. El presupuesto adjudicado de la obra civil asciende a 64,1 millones de euros.

El proyecto también incluye la edificación de una nueva estación soterrada en el centro de Pasaia Antxo. La terminal, que estará situada bajo la plaza anexa a la calle Gure Zumardia, tendrá una configuración de andenes laterales, si bien las escaleras de estos desembocarán en un único vestíbulo, desde el que se accederá a la calle.

El acceso a la estación se situará en la calle Eskalantegi y el ascensor, en la misma plaza, junto a la iglesia. La salida de emergencia se localizará en el entorno de la calle Hamarretxeta.



Los dos andenes también estarán conectados con el vestíbulo mediante un ascensor. El trazado de la línea a su paso por la estación de Pasaia viene determinado por la presencia de la regata Molinao y las edificaciones del



entorno, las cuales también han condicionado la posición de los accesos y las ventilaciones de emergencia.

En el momento en que se cursó la visita habían comenzado recientemente los trabajos de desvío de la regata de Molinao. Una vez desviada, según se informó en ese momento, se procedería, al desvío de los servicios afectados de la calle Gelasio Aramburu y al relleno de la regata actual para ejecutar las pantallas de la zona. Posteriormente, la regata volverá a su posición original y, una vez terminada la losa, se concluirán las pantallas en la zona de Ibaiondo.

Toda la estación de Pasaia se excavará una vez ejecutada la losa superior, es decir, por debajo de la misma, disminuyendo así la afección a la trama urbana.

Convenio para la rehabilitación del edificio de oficinas de la antigua factoría de Victorio Luzuriaga

El día **31 de marzo**, el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y el Ayuntamiento de Pasaia informaban del convenio que habían suscrito y en el que se establece una aportación económica por la administración vasca, a través de ETS, al proceso de rehabilitación del edificio de las antiguas oficinas de la empresa Victorio Luzuriaga. Estas instalaciones acogerán los usos que se realizaban en la vieja Azoka, cuyo edificio fue derribado para posibilitar el desarrollo del proyecto constructivo del Topo, en el tramo Altza-Galtzaraborda.

Según recoge el convenio, ETS destinará hasta 3,4 millones de euros (IVA incluido) a la dirección y ejecución de las obras en el periodo 2024-2027 mientras que el Ayuntamiento redactará el proyecto constructivo. Esta aportación se suma a la subvención del Ministerio de Cultura con la que se ha financiado la adquisición del edificio. La entonces alcaldesa de Pasaia, Izas-kun Gómez, destacó que el proyecto Luzuriaga marca un hito en la recuperación del patrimonio histórico y en la transformación del distrito de Antxo.

El Ayuntamiento de Pasaia tiene previsto crear un gran centro social y cultural en las instalaciones de la planta siderúrgica de Luzuriaga que, entre otros contenidos, acogerá las actividades que las asociaciones del distrito de Antxo desarrollaban en el edificio de la Azoka.





3.3.6. Nuevo trazado de acceso a las instalaciones del Puerto de Pasaia

El día **28 de diciembre**, ETS informaba del inicio del proceso de licitación de las obras de acceso y penetración en ancho métrico ferroviario al Puerto de Pasaia. Previamente, el **2 de noviembre**, se publicaba en el Boletín Oficial una resolución de la directora de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco por la cual se aprobaba el proyecto constructivo de esa obra. El desarrollo de los trabajos cuenta con un presupuesto inicial de 5,5 millones de euros (sin IVA) y un plazo de ejecución de 20 meses.

En este mismo contexto, ETS y la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) ultimaban un convenio de colaboración para distribuirse el desarrollo de los trabajos y planificar la futura explotación de la nueva infraestructura. El

objetivo común es recuperar la interconexión en Gipuzkoa entre el modo marítimo y el ferroviario en ancho métrico.

Uno de los principales beneficiarios de la conversión del Puerto de Pasaia en un nuevo nodo logístico de la red ferroviaria vasca para el transporte de mercancías será el distrito de Pasai Antxo. La actual terminal, construida en viaducto —cruza el centro de Antxo, a escasos metros de algunos edificios— podrá ser demolida una vez que concluyan las obras del Topo en el tramo Altza-Galtzaraborda y se ponga en marcha la nueva estación soterrada de Pasaia.

Actualmente, la línea Donostia-Hendaia que opera Euskotren discurre junto a las instalaciones del Puerto de Pasaia, en un tramo descubierto, entre la salida del soterramiento de la estación de Herrera y la entrada al túnel bajo la antigua N-1, de unos 150 metros de longitud, que facilita la conexión. En este tramo arrancará el desvío en una sola vía hacia la izquierda para, a continuación, construir una doble vía de ETS, en la que las composiciones ferroviarias puedan maniobrar y prepararse para su entrada en la red del puerto o para su incorporación a la red ferroviaria vasca.

A partir de aquí, las nuevas vías enlazan con el actual trazado en el propio puerto de Pasaia y que discurre hasta los almacenes y zonas de depósito, inicialmente en el muelle Buenavista. La tarea de ETS aquí será incorporar el ancho métrico con un tercer hilo sobre la infraestructura ferroviaria existente. Se distinguen, por lo tanto, dos ámbitos de actuación diferenciada: el enlace y definición de las nuevas vías de conexión y maniobra de ETS y la renovación de la vía actual implementando el ancho métrico e internacional.

La actuación de desvío inicial obligará, por su proximidad, a la demolición de algunas edificaciones del puerto con uso de almacén y residencial. El convenio entre ambas administraciones recoge que la Autoridad Portuaria se encargará del desalojo y derribo de los inmuebles, mientras que ETS se ocupará de las indemnizaciones correspondientes a la extinción de varios contratos de arrendamiento vigentes, suscritos en su día por la APP.

Precisamente, la Autoridad Portuaria cederá el uso de estos terrenos a Euskal Trenbide Sarea, ya que corresponden a la zona de doble vía y operativa

de ETS, mientras que la infraestructura del tendido de vías desde este punto hasta los almacenes y zonas de depósito, una vez reacondicionada, seguirá bajo la gestión de la red interior del Puerto.

Instalaciones: señalización del acceso al puerto

El diseño de la señalización ferroviaria del acceso al Puerto de Pasaia fue adjudicado a la empresa a CAF Turnkey & Engineering por un importe de 36.000 euros. El contrato, que comenzó a finales del año 2022 y se prolongó hasta **mayo de 2023**, establece que el control de la señalización del tramo se realizará desde el enclavamiento actual de la estación de Herrera.



3.4. El Metro de Bilbao

Línea 4: adjudicación de la redacción del proyecto constructivo

El día **9 de marzo**, la Comisión Delegada de Contratación de ETS adjudicaba la redacción del proyecto constructivo de la Línea 4 y zona sur del ferrocarril metropolitano de Bilbao por un importe de 712.500 euros, IVA aparte, y un plazo de ejecución de 15 meses.

El trabajo, que será realizado por la empresa Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyecto, tiene como la finalidad la definición de la variante de trazado de la plataforma ferroviaria que dará servicio a la zona sur de la capital vizcaína —los barrios de Rekalde e Irala— y la conexión de ese entorno con el centro de Bilbao.

El tramo, de casi 3 kilómetros de longitud, acogerá varias actuaciones singulares, entre las que destacan dos nuevas estaciones soterradas en Rekalde e Irala, cada una con dos accesos y salidas de evacuación/ventilación que se utilizarán como rampas de ataque durante el proceso constructivo.

Línea 5: seguimiento geotécnico e inspección de edificios

El día **24 de marzo**, ETS informaba de la aprobación del proceso para licitar la contratación de la asistencia técnica para la modelización del entorno de la excavación, el seguimiento geotécnico y la inspección de edificios próximos al trazado de la futura Línea 5 del Metro de Bilbao, que discurrirá entre Sarratu y el Hospital de Usansolo.

El contrato —fue adjudicado el 15 de junio a la ingeniería Saitec por un importe de 804.168,50 euros y un plazo de ejecución de 46 meses— comprende la realización de un modelo de cálculo de la excavación y sostenimiento de las obras subterráneas, que prediga los movimientos del entorno a lo largo del tiempo, que interprete la auscultación interior y exterior en fase de construcción y su repercusión. En base a ello, elaborará y desarrollará un plan de inspección de viviendas, entre otras cuestiones.

La Línea 5, que financian al 50 por ciento el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, tendrá una longitud de 6,3 kilómetros e incluye cinco nuevas estaciones: Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y Hospital.

En el tramo comprendido entre Sarratu y Aperribai, las excavaciones subterráneas se inician a 400 metros del comienzo del tramo y llegan hasta la estación de Aperribai, que se ejecuta al abrigo de pantallas de micropilotes. En total hay 814 metros de túnel en mina y 326 mediante falso túnel. El punto de ataque para las excavaciones en mina de este tramo será la galería de emergencia de Ariz.

El tramo entre Aperribai y Galdakao se ejecutará mediante excavaciones subterráneas con dos galerías de ataque: Olabarrieta y Abusu. Desde la galería de Olabarrieta se excavarán 1.013,00 metros de túnel de línea, 460 metros hacia Aperribai y 573 hacia Bengoetxe; desde la galería de Abusu, un total de 1.566 metros hasta el testero de la estación de Bengoetxe. En este tramo se incluye la estación de Galdakao que se ejecutará en caverna. La estación de Bengoetxe, se construirá a cielo abierto al abrigo de pantallas.

Finalmente, el tramo Galdakao-Hospital, se atacará desde la galería de Puentelatorre con dos equipos: uno ejecutará 980 metros hasta el final del tramo 2 y el otro, 950 metros hacia Usansolo, además de la caverna de la estación de Hospital.

Tras la realización de las inspecciones se levantarán actas con las firmas de la persona propietaria y del inspector. En ellas, se constatará el estado inicial de los edificios, viviendas o locales previo al inicio de las obras. El contrato también incluye el diseño de la auscultación que permita el correcto seguimiento de los movimientos hasta el fin de la obra.



Línea 5: contratación del servicio de apoyo a la dirección de las obras

El día **5 de abril**, ETS informaba de la aprobación del proceso para licitar la contratación de los servicios de apoyo a la dirección de las obras de la Línea 5 del metro de Bilbao, cuyo desarrollo constructivo está estructurado en tres tramos (Sarratu-Aperribai, Aperribai-Galdakao y Galdakao-Hospital), al que se sumará un cuarto segmento, la conexión en Usansolo con la línea operada por Euskotren. El importe global de las contrataciones de los servicios de apoyo a la dirección de las obras asciende a 8 millones de euros, durante un periodo de entre 50 y 56 meses, según el tramo adjudicado.

La asistencia a la dirección en el desarrollo de los trabajos incluye, entre otras tareas, la elaboración de estudios; la realización de análisis e informes; la gestión de la documentación y el control y vigilancia de las obras contempladas en el proyecto constructivo para su correcta ejecución. Asimismo, las empresas adjudicatarias deberán llevar a cabo el control dimensional y

los servicios de apoyo al proyecto, que implica, entre otras funciones, la supervisión de todos los trabajos topográficos; el control geométrico sistemático de la obra; el control y registro de deformaciones en túnel y pantallas; el seguimiento de posibles asentamientos en edificios y el control dimensional y topográfico final de las obras.

El día **7 de septiembre**, ETS adjudicaba la prestación de los servicios de apoyo a la dirección de las obras de cada uno de los tres tramos. Así, la empresa Saitec resultaba adjudicataria de los servicios a desarrollar en el tramo Sarratu-Aperribai, por un importe de 2.234.900,00 euros (IVA aparte) y un plazo de 50 meses. Por su parte, la empresa Sener Movility desarrollará similares funciones en el segmento Aperribai-Galdakao (2.111.718,32 euros, IVA no incluido, con un plazo de, también, 50 meses). Finalmente, la empresa Técnica y Proyectos dará apoyo a la dirección de las obras del tramo Galdakao-Hospital, por un montante de 2.318.745,58 euros (IVA aparte) y un plazo de 56 meses.

Adjudicación de las obras de construcción de la Línea 5

La realización de las obras contempladas en el proyecto constructivo de la Línea 5 del ferrocarril metropolitano de Bilbao fue adjudicada por la comisión delegada en materia de contratación de ETS el día **28 de junio**. El importe global de los trabajos asciende a 231.919.793,43 euros.

Tramo 1: Sarratu-Aperribai

Fue adjudicado a la unión temporal de empresas conformada por Campezo Obras y Servicios; Azvi; S.A. de Obras y Servicios, Copasa; Viuda de Sainz y Lurpelan Tunnelling por un importe de 85.086.614,24 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de 48 meses.

Tramo 2: Aperribai-Galdakao

Fue adjudicado a la UTE integrada por las empresas Acciona Construcción; Altuna y Uribe; Bycam Servicios, Edificios e Infraestructuras y Sacyr Construcción por un montante de 88.103.074,81 euros (IVA aparte) y un plazo de ejecución de 48 meses.

Tramo 3: Galdakao-Hospital

Fue adjudicado en base a los informes de valoración de las ofertas publicados en el Perfil de Contratante de Euskadi a la UTE compuesta por las empresas Iza Obras y Promociones; Comsa y Nortúnel. El importe asciende a 58.730.104,38 euros (IVA excluido) y tiene un plazo para su ejecución de 48 meses.

Servicios de apoyo para la dirección ambiental de las obras

El día **6 de julio**, la Comisión de Contratación de ETS adjudicaba a la empresa Basoinsa, el contrato a partir del cual prestará un servicio de apoyo para la dirección ambiental de las obras de la Línea 5. El importe de contratación asciende a 378.000 euros, IVA excluido, con un plazo de ejecución de 54 meses.

Entre otras funciones, la empresa contratada desarrollará el seguimiento y valoración de la aplicación de las medidas preventivas y correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, así como de la correcta ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la elaboración de los informes técnicos periódicos.

Durante el desarrollo de las obras, se realizarán auditorías tanto internas como externas de cumplimiento de la ISO14001 y EMAS, siendo responsabilidad de la dirección ambiental el seguimiento y mantenimiento de la política de ETS en esa materia.



3.5. Programa Tranviario

Tranvía de Vitoria-Gasteiz

Desde su inauguración a finales del año 2008, el tranvía de Vitoria-Gasteiz ha mantenido un ritmo de crecimiento constante que le ha convertido en auténtico eje vertebrador del transporte urbano de la ciudad. El papel relevante que ha asumido en la movilidad de la ciudadanía es uno de los factores que han llevado a planificar una extensión progresiva de su trazado.

3.5.1. Puesta en servicio de la línea a Salburua

El día **9 de enero**, ETS daba por concluido el proceso de construcción del nuevo ramal tranviario al barrio de Salburua de Vitoria-Gasteiz. A falta de ultimar diversos ajustes en el ámbito de las instalaciones y de completar los trabajos de urbanización de las zonas adyacentes a la nueva infraestructura, se iniciaba a partir de ese momento un periodo de pruebas técnicas que se prolongaría por espacio de casi tres meses.





Tras la correspondiente prueba de gálibos, destinada a verificar la correcta circulación de las unidades tranviarias sobre el trazado recién construido, ETS y el operador Euskotren, cada uno en su ámbito de responsabilidad, llevaron a cabo una serie de labores de control antes de la puesta en servicio comercial. Entre ellas, se realizaron las siguientes:

- Pruebas dinámicas, con las unidades tranviarias de las series 500 y 600, destinadas a comprobar la seguridad de la circulación.
- Pruebas de señalización viaria, para lograr una gestión óptima de la circulación, con una convivencia segura entre tranvías, personas y otros vehículos.
- Pruebas de los sistemas de información a las personas usuarias, para la comprobación del correcto funcionamiento de los equipos embarcados.

- Proceso de formación del personal del servicio.
- “Marcha en blanco”, con los tranvías en circulación en el tramo Florida-Salburua, en ambos sentidos, sin personas usuarias, en condiciones similares a las del servicio comercial, con el objetivo de comprobar los tiempos de recorrido y el correcto funcionamiento de los sistemas, así como detectar posibles desviaciones para su corrección.

Una vez concluidas las obras de construcción del nuevo trazado y superadas las pruebas posteriores, el día **11 de abril** el tranvía de Vitoria-Gasteiz iniciaba el servicio comercial hasta el barrio de Salburua. Con la finalidad de que la ciudadanía se familiarizase con el recorrido, las nuevas paradas y horarios, el servicio del tranvía fue gratuito durante la jornada de puesta en marcha. Para contribuir a esos mismos objetivos, Euskotren reforzó a lo largo del mes las funciones de información a las personas usuarias sobre el funcionamiento del servicio, tanto en el interior de las unidades como en las paradas.

La apertura del ramal a Salburua ha dotado a la red tranviaria de la capital alavesa de cinco nuevas paradas (Santa Luzia, Iliada, Nikosia, La Unión y Salburua) que dan servicio a un barrio joven, cuya población, en pleno crecimiento, alcanza las 20.000 personas. Los 2,5 kilómetros del nuevo trazado han supuesto la mejora de la conexión del área comprendida entre Salburua, Judimendi y Santa Lucía con el centro y el norte de la ciudad, facilitando, de igual forma, el acceso a la nueva estación de autobuses y a la zona universitaria. Del orden de 3.700 personas residentes en las inmediaciones de este ramal tranviario tienen una parada a menos de cinco minutos de sus domicilios y 18.300, a menos de 10 minutos.

La puesta en marcha del servicio a Salburua llegó acompañada también de una reorganización de las cabeceras y destinos, de manera que los tranvías

circulan desde Abetxuko hasta Unibertsitatea, y desde Ibaiondo hasta Salburua, con una frecuencia de 15 minutos.

La ampliación del tranvía a Salburua ha supuesto una inversión total próxima a los 25 millones de euros, financiada en un 65% por el Gobierno Vasco. El 35% restante ha sido aportado, a partes iguales, por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Diputación Foral de Álava.

Instalaciones

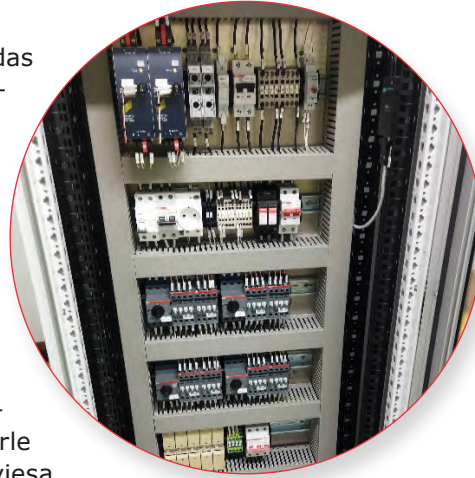
Durante el primer semestre de 2023 finalizaron los trabajos en materia de comunicaciones y señalización viaria de la ampliación del tranvía a Salburua.



Señalización viaria

Las principales actuaciones relacionadas con este equipamiento han sido las siguientes:

- Adaptación de todos los cruces afectados por el paso del tranvía con la implantación de un nuevo regulador de tráfico y de elementos de semaforización, de acuerdo con la nueva configuración.
- Implantación del sistema de detección de paso del tranvía para dotarle de prioridad en los cruces que atraviesa.
- Adaptación del sistema central de tráfico urbano de la ciudad.
- Adaptación del sistema de monitorización de la preferencia del tranvía.



Comunicaciones

La inversión efectuada en este capítulo se ha concretado en las obras y equipamientos siguientes:

- Tendido de infraestructura de fibra óptica en el nuevo trazado.
- Instalación de red de comunicaciones IP en las cinco nuevas paradas y la subestación de Salburua.
- Implantación de sistema de información al viajero en cada parada.
- Instalación de sistema de videovigilancia en zonas de maniobras y cruces singulares.



Señalización tranviaria

La actuación se ha centrado en la implantación del sistema en las nuevas zonas de maniobras de la ampliación, así como la adaptación en la existente, para garantizar la regularidad y seguridad de la explotación y una gestión correcta.

Para gestionar cada una de las zonas de maniobra se han instalado dos enclavamientos, en el B.T de la parada de Nikosia y en la nueva S.E.T. de Salburua. Además, en la zona de maniobra de La Florida se han implantado dos nuevos circuitos y se ha modificado el enclavamiento.

En este apartado se incluye la modificación del software de la aplicación SIGMA del Puesto de Mando, así como del Sistema de Gestión del Tranvía

(SGT), derivados de la instalación de los dos enclavamientos y de las cinco nuevas paradas.

Mediante la aplicación SIGMA (Sistema Integral de Gestión y Mando de Automatismos) se regula el telemando de los enclavamientos tranviarios. La aplicación SGT optimiza la explotación, al informar en tiempo real de la posición de las diferentes unidades del tranvía.

3.5.2. Ampliación de la línea a Zabalgana

El proceso para extender la red tranviaria hasta el barrio de Zabalgana, uno de los más poblados y jóvenes de Vitoria-Gasteiz, ha avanzado sustancialmente a lo largo del año 2023: el **6 de julio**, Euskal Trenbide Sarea adjudicaba la redacción del proyecto constructivo de esta nueva infraestructura. Ese mismo día, también adjudicaba los trabajos para actualizar el estudio informativo.

La construcción del nuevo trazado posibilitará la conexión directa de este barrio (zona suroeste de la ciudad) con el centro urbano y, mediante el intercambio con las líneas de Ibaiondo y Abetxuko, la comunicación con el resto de áreas servidas por el tranvía.

La redacción de proyecto constructivo de la ampliación tranviaria a Zabalgana fue adjudicado a la empresa Idom Consulting, Engineering, Architecture por un importe de 433.416,56 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de 15 meses. Por su parte, la empresa CAF Turnkey & Engineering será la encargada de llevar a cabo la actualización del estudio informativo. El importe de esta última adjudicación asciende a 162.000 euros (IVA aparte) y el tiempo para su finalización es de doce meses.

La actualización del estudio informativo se centrará en analizar la conexión entre el trazado existente y la zona centro de Lovaina y en definir las características del cruce por el barrio de San Martín, atendiendo a las alegaciones presentadas, para llegar a Zabalgana a través de los ramales de Mariturri y Jundiz. Por su parte, el proyecto constructivo bajará al detalle y contemplará aspectos como la situación de las paradas y su esquema funcional, así

como aquellos elementos auxiliares que mejoren la conexión con el entorno, la población servida y la captación de viajeros, o el intermodo con otros medios de transporte.

El proyecto constructivo estudiará, asimismo, la reposición o reubicación de los servicios existentes, así como del mobiliario urbano, paradas de autobuses, taxis y contenedores, y realizará un boceto de la reorganización del tráfico y de los bidegorris, acorde con la implantación del tranvía. También definirá un esquema de explotación y de aquellos elementos asociados que se necesitan para poner en servicio el nuevo tramo, como son las subestaciones eléctricas, los mangos de maniobras y estacionamiento de unidades.

Con el objetivo de minimizar las afecciones durante la ejecución de las obras, también formarán parte de este proyecto la definición de los desvíos del tráfico y la reposición de los servicios afectados. El alcance del pliego incluye, asimismo, el análisis de los aspectos que sean susceptibles de mejora, surgidos de la experiencia de uso de la infraestructura en explotación. En concreto, se deberá analizar, entre otras cuestiones, la posibilidad de mejorar las tareas de renovación del carril en la vía en placa, así como cualquier solución que optimice el aislamiento acústico y reduzca las vibraciones.





3.5.3 Estudio de la viabilidad del servicio nocturno

A finales del mes de **julio**, Euskal Trenbide Sarea sacaba a licitación pública la realización de un estudio que analice la viabilidad del servicio nocturno del tranvía en Vitoria-Gasteiz. El presupuesto de este trabajo asciende a 60.000 euros (sin IVA) y la consultora elegida dispondrá de un plazo de cuatro meses para presentar el informe detallado.

En la actualidad, el servicio de transporte público nocturno es responsabilidad del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, que lo atiende los fines de semana y con motivo de determinados eventos mediante autobuses de la empresa Tuvisa, conocidos coloquialmente como *Gautxoris*. El tranvía también atiende de manera excepcional estos servicios en fechas señaladas, en combinación con los autobuses.

Mediante el estudio se definirá un servicio *Gautxori* que optimice el uso de los distintos medios de transporte público disponibles en la ciudad. Para ello,

la consultora elegida deberá analizar, en primer lugar, el servicio prestado por los autobuses municipales en relación con la demanda de transporte nocturno de Vitoria-Gasteiz, y si pudiera haber zonas no servidas que sean susceptibles de ser atendidas por las líneas actuales del tranvía o por las de las futuras extensiones previstas.



Tranvía de Bilbao

3.5.4 Avances en la definición del tranvía a Zorrozaurre

A lo largo del año 2023, ETS avanzó en la definición de las bases del proyecto constructivo de la ampliación del tranvía de Bilbao a la isla de Zorrozaurre, para su posterior licitación pública, programada para el primer trimestre de 2024.

La apertura del proceso administrativo para contratar el servicio de redacción del proyecto constructivo que llevará las vías hasta la isla de Zorrozaurre representa un paso fundamental en el desarrollo del tranvía de Bilbao.

La ampliación consiste en la conexión en doble vía con la plataforma actual, en el entorno de la rotonda de Euskalduna, y su continuidad hacia la isla de Zorrozaurre, acorde con los planes urbanísticos y de regeneración urbana previstos para esa área.



El nuevo trazado, de 2,4 kilómetros, mayoritariamente en vía verde, dispondrá de cinco paradas, una de ellas en Olabeaga. Con su puesta en marcha, la red del tranvía de Bilbao alcanzará una longitud de 10,5 kilómetros.

Instalaciones

En el mes de **septiembre** concluyeron los trabajos llevados a cabo para reforzar el servicio proporcionado por la empresa Vodafone en el interior de los túneles de Miraflores de Bilbao como sistema redundante de radiocomunicaciones del tranvía.

Los trabajos consistieron en la instalación de un equipo BTS en la caseta técnica ubicada en la boca de entrada del túnel. Desde este punto, y para garantizar la cobertura, se instalaron las antenas necesarias a lo largo de los túneles.

3.6. Instalaciones y mantenimiento

Durante el año 2023, ETS llevó a cabo distintas actuaciones vinculadas con el equipamiento y mantenimiento de las instalaciones. Entre ellas, las que se recogen a continuación.

Proyectos de instalaciones de las nuevas cocheras de Zumaia

ETS recibió en el mes de **junio** la versión definitiva de los proyectos de señalización y comunicaciones de las nuevas cocheras de Zumaia.

Señalización

El sistema de señalización está soportado por una serie de subsistemas y equipos entre los que se encuentran un nuevo controlador de los elementos de campo; doble ruta de comunicaciones; contadores de ejes para la detección del tren; accionamientos de aguja y mando local de los mismos en cada desvío; subsistema de protección automática Euroloop; modificación del enclavamiento de la estación y del CTC de Amara, entre otros.

Comunicaciones

Las instalaciones de comunicaciones de las nuevas cocheras de Zumaia que serán operadas, mantenidas e integradas en los sistemas de comunicaciones de ETS son las siguientes:

- Infraestructura de fibra óptica entre las nuevas cocheras y la estación de Zumaia.
- Red IP.
- Cobertura TETRA.
- Control de accesos con diferenciación de espacios de ETS y Euskotren.

- Red LAN y cableado estructurado.
- Red WiFi.
- Megafonía, videovigilancia y control de accesos y anti-intrusión.

Proyectos de instalaciones de la nueva estación de Usurbil

El día **15 de junio**, ETS adjudicaba el contrato de redacción de los proyectos de instalaciones de la nueva estación de Usurbil por un importe de 62.000 euros, IVA aparte. CAF Turnkey & Engineering, la empresa adjudicataria, dispondrá de un plazo de seis meses para la realización del trabajo.

El servicio contratado abordará las necesidades en el ámbito de las instalaciones de señalización y comunicaciones y completará, de esta manera, las que ya se definen en el proyecto de obra civil de la nueva estación (establece varias fases de ejecución para adoptar la solución final). Para la puesta en servicio de la situación definitiva se deberán realizar modificaciones en el nuevo enclavamiento instalado para su adaptación a la señalización y al plan de explotación.

Proyecto constructivo de la subestación eléctrica de Errenteria

Enmarcado en el conjunto de actuaciones destinadas a la modernización de las instalaciones, ETS inició en 2023 la redacción del proyecto constructivo de la subestación eléctrica de tracción (SET) de Errenteria, que incluirá tanto la conexión a la red de energía primaria como a los sistemas de electrificación de la línea y 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 seccionamiento de Iberdrola.

El proyecto incluye, entre otras, las actuaciones siguientes:

- Obra civil de un nuevo edificio y urbanización del entorno.
- Instalación eléctrica en la subestación de ETS.
- Sistemas auxiliares (iluminación y tomas de corriente auxiliares; ventilación; detección y extinción de incendios).
- Alimentación a catenaria de vía general.
- Sistemas de comunicación (circuito cerrado CCTV; control de accesos; conexión a red de comunicaciones de ETS).
- Ingeniería, pruebas y puesta en marcha.



Nuevo enclavamiento en Kurtzea

El día **27 de julio** ESTS adjudicaba el cantonamiento con circuitos de vía del trayecto comprendido entre Kurtzea y Derio, una actuación independiente pero que se llevará a cabo de manera sincronizada con la instalación —en proceso de ejecución— del nuevo enclavamiento de Kurtzea, con el que finalizará la renovación de los equipamientos de seguridad en la línea del Txorierra.

La obra de instalación del nuevo enclavamiento en Kurtzea, que podrá ser telemandado desde los CTC de Atxuri y Amara, ha continuado durante el año objeto de esta memoria. Entre otros, se acometieron los trabajos siguientes:

- Instalación de nuevo Westrace para controlar las instalaciones entre Kurtzea y Lezama.
- Actualización del Westrace existente en Derio con un nuevo SW.
- Renovación de las señales, que pasan a ser de tecnología LED, y de todos los motores de desvíos.
- Las señales (todas aquellas en las que lo permite la longitud de los estacionamientos) han sido dotadas del sistema ATP.



Renovación de instalaciones de señalización en el entorno de Ariz

A lo largo del año concluyó el proceso de renovación de la tecnología y arquitectura de las instalaciones de señalización de las líneas que confluyen en el entorno de Ariz-Basauri. La obra comprende la playa de vías (mercancías) y la estación de Ariz (viajeros y viajeras), el trayecto hasta Basurto y el apeadero de Zuhatzu. También se incluyen las intervenciones realizadas en las estaciones colaterales de Kukullaga y Usansolo para establecer la

nueva relación de bloqueo automático banalizado (BAB) con el nuevo enclavamiento electrónico de Ariz, que afecta a varios pasos a nivel de la línea Bilbao-Donostia con alto tránsito de vehículos y peatones.

La obra de señalización de Ariz se ha acompasado con la renovación de la playa de vías de mercancías. Una de sus peculiaridades es el bloqueo entre estaciones de ADIF y ETS, lo que ha hecho necesario el desarrollo de un proceso coordinado entre ambas administraciones.

Los antiguos enclavamientos han sido sustituidos por uno electrónico con un FEC que controla los elementos de campo de la zona de Mercancías. Las instalaciones de señalización preexistentes se han renovado y ampliado, dotando a las vías generales de sentido banalizado. También se ha dotado a la zona de mercancías de los dispositivos de señalización de los que carecía.

Renovación de la catenaria entre Lemoa y Amorebieta

A lo largo del año se han desarrollado los trabajos de sustitución de los hilos de contacto en el tramo Lemoa-Amorebieta y se han reemplazado las péndolas de varilla que existían en algunos cantones por otras equipotenciales,

que actúan como un conjunto único, con menores desgastes y pérdidas eléctricas y mejor conductividad. También se han sustituido otros elementos de carácter eléctrico.

El presupuesto de esta obra ha ascendido a 476.879,11 euros y se ha realizado en un plazo de cinco meses.

Construcción de la subestación eléctrica de Maltzaga

En 2023 dio comienzo el proceso de renovación total de la subestación eléctrica de tracción de Maltzaga, una de las más antiguas de la red (data del año 1973). Cuenta con un presupuesto de 2.145.859,50 euros y un plazo de 15 meses para su finalización. La obra contempla el desmontaje completo de la vieja subestación y la construcción de una SET de nueva planta, en su misma ubicación.

Con la finalidad de mantener durante el periodo de obras el servicio imprescindible que aporta una subestación de tracción, se trasladó a Maltzaga la subestación móvil de Lasarte.



Actualización del software del enclavamiento westrace de Mendaro

El día **6 de julio** ETS adjudicaba a la empresa Siemens Rail Automation el contrato para realizar la actualización del software del enclavamiento westrace de la estación de Mendaro. El importe de la contratación asciende a 166.815,63 euros, con un plazo de cinco meses para llevarlo a cabo. El **5 de septiembre** se firmaba el acta de inicio de los trabajos.

El alcance del contrato consiste en la actualización del software del enclavamiento, que haga posible la implementación de diversas funcionalidades, tanto la considerada normal como la que se realiza en modo degradado.

La modificación del software implica, además, la renovación de diversos elementos existentes en el enclavamiento actual.

Los trabajos a ejecutar por el contratista consisten, básicamente, en el suministro e instalación del puesto de mando Local videográfico y del sistema mantenimiento local westcam; la reforma del enclavamiento de Mendaro y las labores de ingeniería y pruebas hasta su puesta en servicio.

Comunicaciones y señalización de la nueva estación de Zarautz

ETS iniciaba en el mes de **junio** el proceso de licitación de la obra de comunicaciones de la nueva estación de Zarautz. Fue adjudicada a la empresa Revenga Ingenieros por un importe de 273.732 euros, IVA aparte. Los trabajos incluyen la reposición de los cableados troncales de fibra óptica y cobre y la instalación de las redes de comunicaciones digitales y de radio-comunicaciones tren-tierra. También forman parte de la actuación el equipamiento de los sistemas de videovigilancia, control de accesos, telefonía e interfonía, megafonía e información a las personas viajeras.

Por otra parte, el día **3 de mayo** ETS suscribía el contrato correspondiente a la obra de señalización de esta misma estación que, previamente, había



sido adjudicada a la empresa Siemens Rail Automation por un montante de 1.395.244,05 euros (IVA aparte).

La obra proyectada implica dotar a la estación ferroviaria de un enclavamiento de tecnología electrónica y un nuevo equipo de bloqueo automático en vía única. También se instalarán los correspondientes equipos de bloqueo electrónico en el cuarto técnico y se adaptarán los enclavamientos de Oikina y Aia-Orio. Del mismo modo, se instalará un nuevo sistema videográfico de mando local y se procederá a la actualización de las imágenes y BBDD el CTC de Amara de acuerdo al nuevo esquema de señalización. Nuevos accionamientos eléctricos talonables para los desvíos y señales de tecnología LED completarán las instalaciones.



Sistema ATP en señales de maniobra de Kukullaga e Irun-Colón

El día **29 de diciembre** se dieron por concluidos los trabajos de instalación del sistema ATP en señales de maniobra de las estaciones de Kukullaga e Irun-Colón. La contratación, que se realizó en dos lotes, ha tenido un importe total de 328.950,73 euros, IVA aparte.

El objetivo de la actuación es mejorar la protección y evitar que se rebase el punto de peligro en maniobras de cambio de vía en la salida y entrada de ambas estaciones.

Mejora de la señalización en el tramo Gaintxurizketa-Bentak

El día **2 de febrero** la Comisión de Contratación de ETS autorizaba la redacción del proyecto modificado del contrato correspondiente a la obra de mejora de señalización en el tramo Gaintxurizketa-Bentak, que, entre otras cuestiones, suponía la ampliación de los plazos de ejecución. El **7 de septiembre** se aprobaba el proyecto modificado.

Esta actuación está relacionada con la futura puesta en servicio de la variante del Topo, que conllevará la apertura de tres nuevas estaciones y su integración en la línea Lasarte-Hendaia. Dicha integración requiere de la ejecución de diferentes trabajos de renovación y actualización en el tramo Anoeta-Hendaia, que posibiliten un aumento en las frecuencias de operación de la línea con las condiciones adecuadas de homogeneidad y seguridad.

Entre los suministros y trabajos del proyecto se incluyen los siguientes:

- Modificación de la ingeniería del enclavamiento electrónico situado en el cuarto técnico de Araso, su controlador de objetos asociado en Bentak y del enclavamiento electrónico ubicado en el cuarto técnico de Gaintxurizketa.
- Modificación de la ingeniería de los sistemas de ayuda al mantenimiento, ubicados en los cuartos técnicos de Araso y Gaintxurizketa, e integración



en un único puesto local de operación de los tres existentes, instalado en el cuarto técnico de Araso.

- Suministro e instalación de nuevas señales LED.
- Sustitución de los actuales circuitos de vía por otros de audiofrecuencia.
- Adaptación y renovación del sistema ATP Euroloop de Thales.

Adecuación de las instalaciones del túnel de Basurto

El día **11 de diciembre** se firmaba el acta de recepción de la obra correspondiente a la adecuación de las instalaciones del túnel del soterramiento de Basurto. La obra, que había sido adjudicada por importe de 336.466,35 euros, ha incluido la realización de diversas actuaciones (reparación, renovación e integración de las instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos) con el fin de garantizar la explotación ferroviaria en condiciones de seguridad y de acuerdo a los criterios con los que opera ETS.

Instalaciones solares fotovoltaicas en las cocheras y talleres de Araso, Ibaiondo y Lebario

El día **18 de mayo** tenía lugar la prueba de puesta en marcha y energización de la instalación fotovoltaica de 100 kW de las cocheras de Ibaiondo. Concluía, así, el conjunto de actuaciones emprendidas por ETS para dotar a los complejos de Ibaiondo, Araso y Lebario de un sistema de generación de energía renovable, respetuoso con el medio ambiente y destinado al autoconsumo.

El campo fotovoltaico de las cocheras de Araso está compuesto por un total de 240 paneles de 510 Wp, que configuran una potencia pico de 122,4 kWp. La solución proyectada para Ibaiondo está constituida por el mismo número de paneles, pero de 505 Wp, con una potencia pico de 121,2 kWp. En el caso de Lebario, la planta solar fotovoltaica está integrada por 224 módulos monocristalinos de 540 Wp por unidad, conformando una potencia total de 120,96 kW pico.





En todos los casos se trata de instalaciones de 100 kW de potencia nominal sobre la cubierta de los complejos de ETS. La energía eléctrica generada por cada instalación fotovoltaica será para autoconsumo interior en los talleres y cocheras. En el supuesto de no consumirse toda la energía generada, los excedentes se verterán a la red eléctrica exterior, de modo que se obtenga una compensación en la factura. Este es el caso de las instalaciones fotovoltaicas de Araso e Ibaiondo, que son de la modalidad de autoconsumo con excedentes y compensación.

En la instalación fotovoltaica de Lebario, por su parte, la producción de energía generada se ajusta al consumo de energía del taller, por lo que se trata de una instalación de modalidad de autoconsumo sin excedentes. Todas ellas permiten una reducción en el consumo eléctrico de los edificios, al autogenerar parte de la energía que consumen a partir de la radiación solar. Asimismo, reducirán las emisiones de efecto invernadero tales como CO₂, NO_x, y SO_x.

Las tres obras incluyen una serie de elementos comunes principales:

- La instalación de paneles solares fotovoltaicos sobre la cubierta del edificio de talleres y cocheras, mediante estructuras metálicas fijas.
- Un inversor trifásico, de instalación mural, de 100 kW de potencia nominal. Su función es la de transformar la energía eléctrica, en forma de corriente continua procedente de los paneles, en corriente alterna, disponiendo para ello de un avanzado sistema de seguimiento del punto de potencia máxima (MPPT), que permite extraer la máxima energía del campo fotovoltaico.

Además, el inversor integra una serie de protecciones eléctricas necesarias frente a cortocircuitos, sobrecargas y sobretensiones. El inversor cuenta con equipos que sirven de comunicación con el inversor. Esto posibilita su acceso a internet para su monitorización y mantenimiento remoto.

- Un analizador de redes que, midiendo el consumo en el CGBT de talleres, permite monitorizar el balance de cargas entre la generación y el consumo y sirve de herramienta de antivertido o inyección cero.



- El equipamiento necesario para el conexionado a la red eléctrica de distribución interna, como son las bandejas, el cableado, y los elementos de protección y puesta a tierra.
- Además, el punto de conexión de la instalación fotovoltaica a la red interior de ETS se realiza en el Cuadro General de Baja Tensión (CGBT) de los talleres.

Suministro de máquinas canceladoras

Euskal Trenbide Sarea adjudicaba en el mes de **junio** el suministro de 26 pasos de canceladoras automáticas de estación a la empresa Kontron Public Transport Arce, por un importe de 566.625 euros.

Su destino último serán las líneas de cancelación de la nueva estación de Zarautz, el apeadero de San Pelaio, el nuevo acceso por ascensor a la estación de Durango y la renovada estación de Gernika.



Actualización del sistema de megafonía centralizada en Bizkaia

En el mes de **octubre** finalizaba el proceso de actualización del sistema de megafonía centralizada de Bizkaia. Los trabajos han estado motivados por las exigencias y evolución del sistema, con las que se consigue implementar nuevas funcionalidades y, así, mejorar la experiencia del operador ferroviario y de las personas usuarias.

Los trabajos —adjudicados a la empresa Revenga Ingenieros por un importe de 123.281 euros— han consistido en la actualización del software del servidor central y del hardware y software de las unidades de control de estación.

Mantenimiento

A lo largo del año se han llevado a cabo distintas tareas de mantenimiento, en las que se han seguido las pautas y estrategias de años anteriores.

- **Tren auscultador de vía:** finalizaron los trabajos de renovación. Se estudiaron posibles evoluciones, como el registro y análisis de la geometría de catenaria sobre la base tecnológica actual con la que está dotado el tren auscultador.
- **Sistema GMAO para ETS:** se completó la primera fase de la implantación, que ha consistido en el análisis del mantenimiento y de sus procesos, y se analizaron las interacciones con otros sistemas informáticos de ETS.
- **Renovaciones de vía:** Destacan las realizadas en el tramo de Basauri-túnel de Ollargan, en la línea Ariz-Basurto; las realizadas en el pavimento de varios pasos a nivel de Bizkaia y en curvas de Gipuzkoa, así como la sustitución de vía y el rebaje de plataforma en los túneles de San Miguel y Meagas.

3.7. Operaciones

3.7.1. 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.

ÁMBITO	SERVICIOS
Acceso a la infraestructura	Normas reglamentarias y gestión de la 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.

3.7.2. 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 (inc. Altza)	22/170	10/327	11/843
Txorierri	14/449	—	14/449
Línea 3	8/003	8/003	—
Basurto-Ariz	7/363	—	7/363
Irauregi-Lutxana Barakaldo	5/730	—	5/730
Lasao-Azpeitia (Museo)	4/888	—	4/888
Total	200/467	65/554	134/913



Características de las instalaciones

Vía doble electrificada	65/554	100%
Vía única electrificada	116/93	86,67%
Vía única sin electrificar	17/981	13,33%
Con bloqueo automático con C.T.C.	182/486	91,00%
Con bloqueo automático en vía doble (B.A.D.)	25/172	12,55%
Con bloqueo automático banalizado (B.A.B.)	40/382	20,14%
Con bloqueo automático en vía única (B.A.U.)	130/02	64,86%
Con A.T.P.	182/486	91,03%
Con ASFA	13/093	6,53%
Tetra	182/486	94,70%
Tren Tierra	159/234	79,43%
Radio enlace	5/730	2,85%
Velocidad máxima admisible	80 km/h	88,52%
	90 km/h	11,48%

3.7.3. Tráfico realizado

Circulaciones (nº de circulaciones)	262.337
Km-tren año	5.760.518,56

Estructura

Nº de Puestos de Mando	2
Nº Gabinetes de Circulación sin Personal	53



Personal (nº medio al año)

Puestos de Mando	45
Línea	28
Estructura	3

3.7.4. Principales indicadores

Indicadores	Ámbito	Obtenido
Puntualidad	Txorierri - L3	99,67%
	Bilbao-Bermeo	99,40%
	Ermua-Eibar	99,78%
	Bilbao-Donostia	99,24%
	Lasarte-Hendaia	99,76%
Cumplimiento de mercancías	Lasarte-Lebario	100%
Satisfacción del cliente	Euskotren	98,44%

Otras actuaciones:

- Formación de maquinistas auxiliares de vía (Elecnor, Cycasa y Vías, Tecsa, etc).
- Gestión de 106 peticiones de transporte de los diferentes operadores.
- Puesta en servicio de un simulador de circulación para asegurar la formación del personal de circulación de nueva entrada.



3.7.5. Líneas de tranvía y funicular

1. Tranvía Bilbao: Bolueta - La Casilla
2. Tranvía Vitoria: Ramal Lakua
3. Tranvía Vitoria: Ramal Centro + Universidades
4. Tranvía Vitoria: Ramal Abetxuko
5. Tranvía Vitoria: Ramal Salburua
6. Triángulo América Latina





Vía

Metros de vía (en m)		38.227
	Vía única	2.821
	Vía doble	17.703
Desvíos/ agujas		82

Energía

Metros de catenaria		38.227
	Catenaria compensada	36.377
	Catenaria sin compensar	1.850
Nº subestaciones		7

Señalización

Nº enclavamientos tranviarios	16
Nº cruces viarios	98

Comunicaciones

Metros fibra óptica	20.294
Nº repetidores PMR	2
Nº puestos de mando	Atxuri, Vitoria-Gasteiz

Paradas

Nº paradas	44
------------	----

Líneas de funicular

Funicular de La Reineta

Vía

Metros de vía (en m)		1.179
	Vía única	1.179
Desvíos / agujas		2

Infraestructuras

Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	3
Longitud puente	356
Nº pasos superiores	1

Comunicaciones

Metros fibra óptica	1.179
---------------------	-------

Estaciones

Nº paradas	2
------------	---



3.7.6. Seguridad en la circulación

Ámbito de la seguridad en la circulación

El Departamento de Seguridad en la Circulación de ETS desarrolló durante el año 2023 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.
- Comité de Seguridad Lógica y Física.

Informes de inspección

A lo largo del año, este Departamento elaboró 371 informes de inspección, clasificados de la forma siguiente:

- Infraestructura y Vía: 13.
- Pasos a Nivel: 115.
- Circulación (control de disparo subestaciones, control de sistemas de comunicación, control de procedimientos de comunicación, control autorizaciones de rebase): 74.
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 26.
- Tranvía de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz: 25.
- Seguridad ciudadana (sistemas CCTV, grabaciones, anti-intrusión y vigilancia de seguridad): 26.
- Emergencias (sistemas PCI y emergencias): 28.
- Medios de distracción: 85.
- Otros: 7.

Auditorías

Durante el año 2023 el Departamento de Seguridad de ETS realizó una auditoría de seguridad:

Auditoría de protección contra incendios

La auditoría de sistemas de protección contra incendios, realizada conforme a la instrucción de seguridad en la circulación "IS-SC-06 - Auditorías del Departamento de Seguridad", analiza la situación de los sistemas de protección contra incendios (PCI) instalados en las siguientes dependencias e inmuebles de Euskal Trenbide Sarea:

- Puestos de Mando de Atxuri y Amara.
- Cuartos técnicos.
- Túneles.
- Parque móvil de Mantenimiento.
- Estaciones ferroviarias.
- Subestaciones.
- Oficinas de Albia.

La auditoría recoge, a su vez, el estudio realizado en la última auditoría interna, realizada por el Departamento de Seguridad en el año 2020.

Formación

Se desarrollaron las siguientes acciones de formación:

- Encargado de Trabajos, según normativa para trabajos en vía y control de contratistas. Cursos para personal externo y personal interno de ETS.
- Participación de Seguridad en la adecuación de Reglamento de Circulación y Señales para plataforma de formación *online* de ETS, colaborando con la Dirección de Circulación y Gestión del Servicio.
- Formación de técnicos de red en la normativa de seguridad.
- Reciclaje de formación de personal de vigilancia en normativa de acceso a la vía.
- Formación de personal de contratistas de ETS en IS-SC-16.- Grandes actuaciones ferroviarias.





Actuaciones en pasos a nivel

- Inspección bianual de pasos a nivel situados en las líneas de ETS. Comunicación a titulares de los caminos de las anomalías detectadas en las inspecciones al objeto de que sean subsanadas.
- Adecuación de la señalización de pasos a nivel.
- Mejoras en instalaciones de pasos a nivel contempladas en el "Plan de Pasos a Nivel de ETS":
 - Mejoras en señalización y balizamiento de pasos a nivel.
 - Cerramientos de explanación ferroviaria en el entorno de pasos a nivel existentes.

Ámbito Emergencias

Plan de Autoprotección de ETS

- Realización de simulacros de emergencia en Oficinas de Albia y Amara y taller de Leioa.

- Ejercicios de gabinete:
 - En Bizkaia: simulación de colisión con unidad en cruce de estación de Mallabia tras descarrilo en aguja de entrada.
 - En Gipuzkoa:
 - Simulación de descarrilamiento en túnel de Ermua tras arrollamiento de animal en vía.
- Ejercicio de línea:
 - Simulación de incendio en estación de Matiko.
- Otras actuaciones en los PAUs:
 - Actualización de la documentación.
 - Registro en la Dirección de Atención y Emergencias del Gobierno Vasco de la totalidad de los PAUs de ETS, recibiendo el certificado correspondiente.

Formación

Se desarrollaron las siguientes acciones de formación a todo el personal, incidiendo en el reciclaje del personal de los equipos de emergencia:

- Cursos de formación en planes de autoprotección.
- Formación en primeros auxilios.
- Formación de protección contra incendios.



Ámbito Protección Civil

Documentación de Instalaciones

- Elaboración de fichas de estaciones con los elementos de seguridad existentes.

Protección de Instalaciones

- Servicios de vigilancia ordinarios en instalaciones de ETS.
- Servicios extraordinarios en eventos producidos en Bizkaia y Gipuzkoa con afectación a las líneas ferroviarias de ETS.



Ámbito Común

Normativa

- Actualización de Normativa de Seguridad (Procedimientos e Instrucciones).
- Desarrollo de plataforma de formación *online* de Normativa de Seguridad de ETS.
- Elaboración de nuevos procedimientos e instrucciones en los distintos ámbitos gestionados por el Departamento: SC, Emergencias y Protección Civil.

Inversiones principales

- Instalación de placas informativas y de señalización en puentes y viaductos ferroviarios de ETS.
- Renovación de sistemas PCI y emergencias.
- Cerramientos de vía en entornos urbanos.
- Desarrollo de módulo de formación de normativa de seguridad.



3.8. Área corporativa

3.8.1. Asesoría jurídica

El área de Asesoría Jurídica de ETS presta apoyo y asesoramiento jurídicos a la totalidad de departamentos y Direcciones de este ente público y asesora y colabora con el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, al que está adscrito. Asimismo, atiende y tramita los expedientes de responsabilidad patrimonial y de quejas y reclamaciones de personas usuarias.

A continuación, se detallan los hechos más significativos abordados durante el ejercicio 2023:

Convenios y protocolos

- Convenio para la ejecución de diversas actuaciones que persiguen la rehabilitación del conjunto inmobiliario "Oficinas de Luzuriaga", en compensación por el derribo del edificio denominado "Azoka", afectado por las obras de Altza-Galtzaraborda.
- Contrato regulador de las relaciones entre el CTB, ETS y EuskoTren, con relación a la explotación y gestión de la tarjeta Barik.
- Convenio con el Ayuntamiento de Zumaia, para la renovación de la tubería de abastecimiento en el nivel inferior del puente sobre el río Urola.
- Convenio para la realización investigaciones avanzadas de elementos críticos identificados por ETS-RFV.
- Convenio para la realización de control y disminución de la corrugación de carril urbanos, interurbanos y tipo metro.
- Convenio entre Euskal Trenbide Sarea, EuskoTren y CAF para el desarrollo y ensayos de nuevas tecnologías aplicadas a la operación autónoma eficiente basada en CBTC.

- Autorización demanial para la ocupación y uso temporal, a favor del Ayuntamiento de Durango, de los terrenos anexos a la estación de tren de Durango.
- Convenio para la modernización y reforma de instalaciones ferroviarias y construcción de un depósito de trenes.
- Convenio entre ETS y la Asociación Eraikune Cluster de la Construcción de Euskadi para la realización del proyecto "Sistema de Vigilancia Tecnológica".
- Convenio entre ETS y el Ayuntamiento de Durango para el acondicionamiento como zona de espacios libres y/o viario local del suelo ferroviario actualmente en desuso.



Mejoras en la gestión interna

- Revisión y actualización de las especificaciones técnico-jurídicas relativas a los seguros que deben disponer los adjudicatarios de las contrataciones realizadas por ETS.
- Análisis del impacto de la Ley 11/2022 de Empleo Público vasco en la actividad y la gestión de los recursos humanos de ETS.
- Análisis del borrador de decreto de Normalización de uso del euskera que está elaborando el Gobierno vasco en la actividad de ETS.
- Análisis del impacto de la Ley 2/2023, de 20 de febrero de Protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción en la actividad y la gestión de ETS.

3.8.2. Recursos Humanos

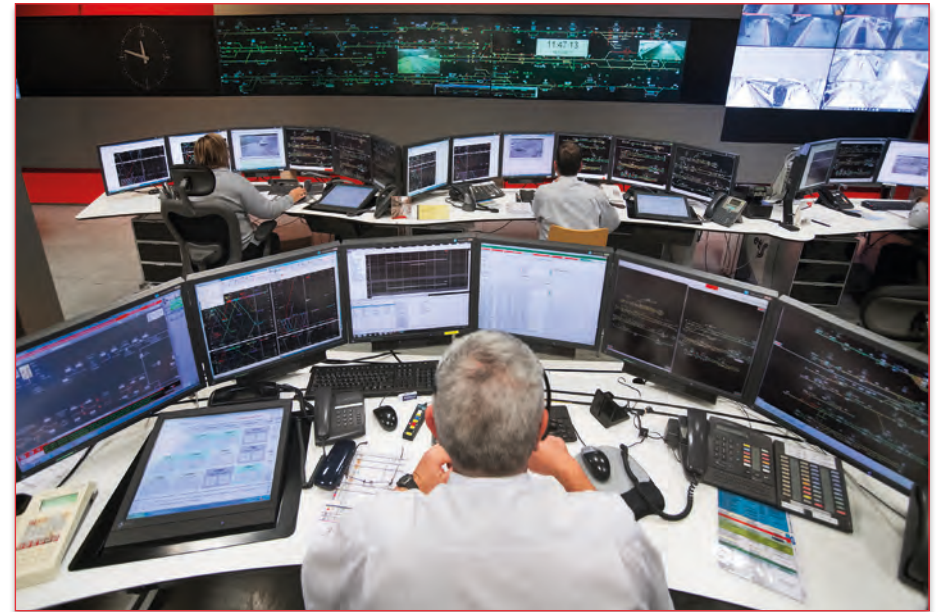
Convocatorias externas

En el primer semestre de 2023, se resolvió la convocatoria externa para cubrir las necesidades de personal que puedan surgir en el ámbito de Circulación y puesto de Mando, así como la de personal de Mantenimiento de Vía, conformándose las correspondientes bolsas de trabajo.

Convocatorias internas

En el área de **Circulación**, durante el segundo semestre se gestionaron diferentes convocatorias para la cobertura de plazas para los puestos de trabajo de Técnico de Red, Técnico de Red Habilitado P.M. y Técnico P.M.

En el área de **Mantenimiento**, se gestionan convocatorias para la cobertura de vacantes por medio de traslados voluntarios para los puestos de Técnico de Vía, Supervisor Mantenimiento Vía y Técnico Supervisor Mantenimiento, Señalización y Comunicación. Asimismo, se inicia una convocatoria de promoción interna de Supervisor de Energía.



Formación

Se ha integrado el programa de formación anual en el ERP del Ente, agilizando, de esta forma, la gestión de la formación y permitiendo su integración con el resto de procesos de gestión de personal. Asimismo, ha permitido poner a disposición de toda la plantilla, el expediente formativo a lo largo de su vida laboral en ETS, en la Intranet corporativa.

Jubilación parcial y contrato de relevo

De conformidad con lo establecido en el artículo 54 del Convenio, durante el año 2023, se ha continuado con el acceso a la jubilación parcial de aquellos trabajadores que así lo solicitaban y que cumplían los requisitos exigidos por la legislación aplicable, llevándose a cabo la realización de los correspondientes contratos de relevo necesarios para la cobertura de las vacantes existentes.

3.8.3. Prevención de Riesgos Laborales

El objetivo final del servicio de prevención es crear procedimientos de trabajo que contribuyan a una mejora en las condiciones de trabajo que afectan tanto a personas trabajadoras del Ente como de contratistas de mantenimiento y personal en nuestras obras.

En el año 2023 estaba previsto finalizar un proceso de cambio implantado en 2020 y que, basado en varios ejes estratégicos, busca la implicación de todos los departamentos en la gestión preventiva y mayor rigor en las actuaciones técnicas.

Cumplimiento legal

El servicio de prevención actúa en un marco legal extenso y cambiante. Uno de los objetivos principales es asegurar que ETS cumple con todas sus obligaciones legales.

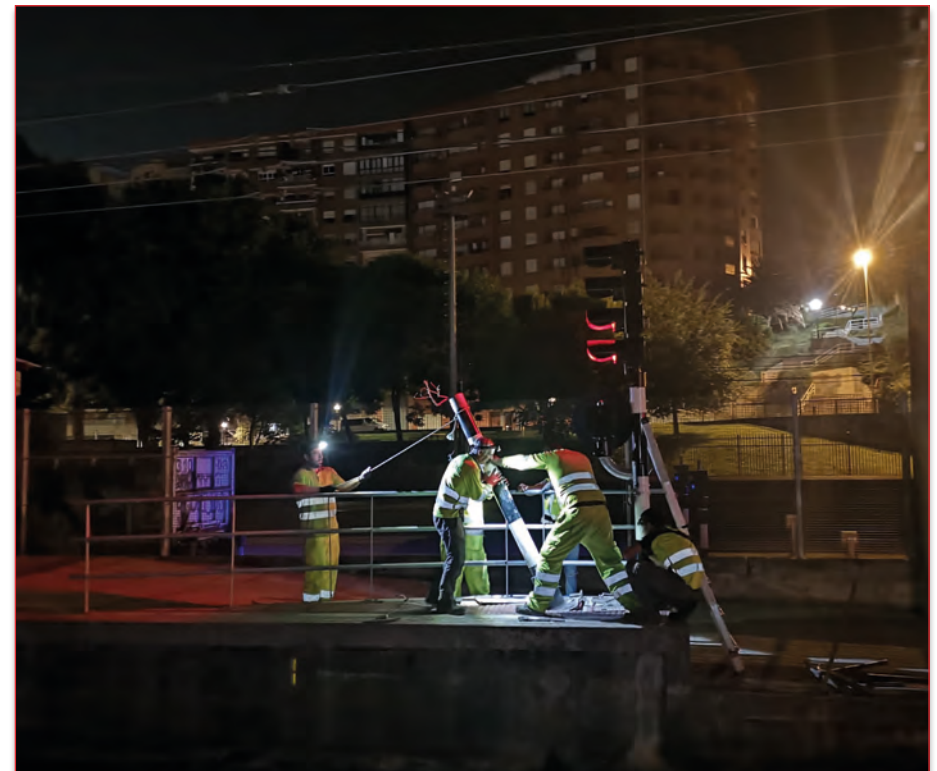
De manera progresiva, el Departamento de Prevención ha asumido la totalidad de las actuaciones esenciales exigidas por la ley, ha preparado formatos y ha elaborado documentos de evaluación de riesgos en estaciones y residencias.

Ha contado con las personas trabajadoras y sus representantes, manteniendo actualizado el archivo de la documentación exigida por la legislación.

Control de situaciones de riesgo

Se han implantado procedimientos específicos orientados al control de las condiciones potencialmente peligrosas, basados en la identificación, valoración y propuestas de mejora en

- Equipos de trabajo.
- Intervenciones en máquinas-instalaciones.
- Seguridad eléctrica.
- Riesgo de caída, uso de escaleras.



- Almacenes, estanterías.
- EPis.

Considerando que se trata de una herramienta fundamental en la gestión preventiva, se ha formado a personas trabajadoras y se han preparado documentos de información.

Se ha mejorado significativamente la gestión de coordinación con contratistas y subcontratistas. Se han realizado reuniones de coordinación en el inicio de los trabajos y controles periódicos en el desarrollo de los mismos, además de normalizar la sistemática de coordinación documental.



- Ha participado en diferentes proyectos e iniciativas propuestas por Osalan e Inspección de Trabajo, actuando como referente en diversas materias.

3.8.4. Sistemas de información

ETS ha continuado con la transformación digital de sus procesos, tendente a lograr la mejora de la eficiencia mediante la incorporación de nuevas tecnologías. Las principales actuaciones desarrolladas en este ámbito durante 2023 han sido las siguientes:

Infraestructuras TI

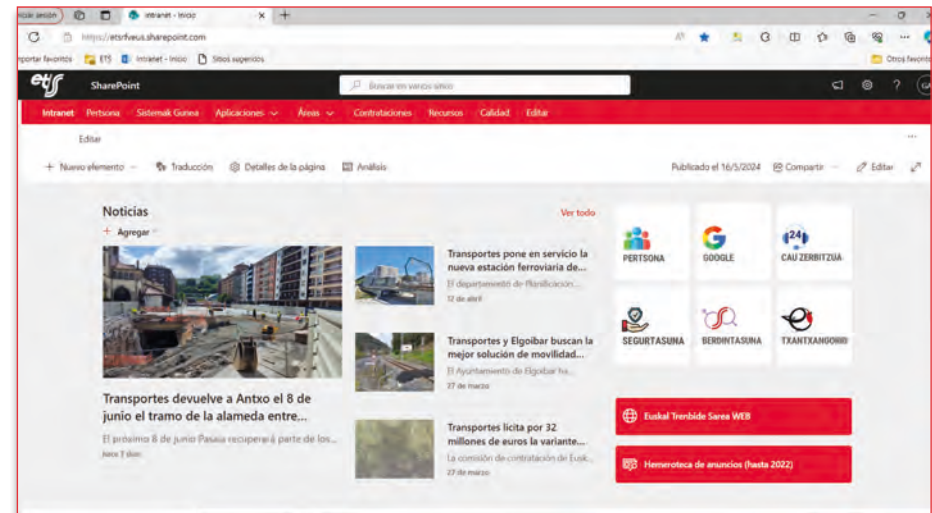
Nueva intranet de ETS

La implantación de la nueva Intranet (versión 6.0) ha supuesto varias mejoras en los aspectos principales: estructura de contenidos, diseño y arquitectura de sistema.

Liderazgo

El Departamento de Prevención debe ser percibido como un departamento de ayuda a la mejora del funcionamiento global de la entidad. Para ello, busca estar al servicio de responsables y personas trabajadoras aportando conocimientos técnicos que contribuyan a resolver situaciones de riesgo.

- Ha asumido con recursos propios la coordinación de seguridad y salud de obras de mantenimiento, actividad que habitualmente se externalizaba.
- Ha prestado apoyo a los coordinadores de seguridad designados en obras grandes, consiguiendo una mayor presencia en obra y un importante impulso a la función del coordinador.
- Ha revisado los estudios de seguridad y salud de diferentes proyectos, aportando soluciones de mejora.



Por un lado, se ha actualizado la portada y sus páginas para adaptarlas a todo tipo de pantallas y dispositivos. La información corporativa gestionada por el Departamento de Comunicación tiene ahora especial relevancia en la intranet. Un diseño minimalista, con gran impacto en fotografías, permite detectar las novedades de un solo vistazo y abrir aquellas noticias que suscitan interés a la persona usuaria.

Se ha mejorado el bilingüismo (euskera-castellano), gracias a la funcionalidad multi-idioma. Cargar y leer dos idiomas en una sola noticia es más fácil y natural.

Toda la intranet está llena de atajos que permiten visualizar el contenido más reciente o relevante. La elección del contenido se realiza de forma automática simplificando el trabajo a los creadores de contenido.

Se ha reestructurado la navegación de la Intranet:

- Se evitan menús verticales siempre que sea posible.
- Se incorporan botones de acceso directo.
- Menús horizontales de varios niveles.

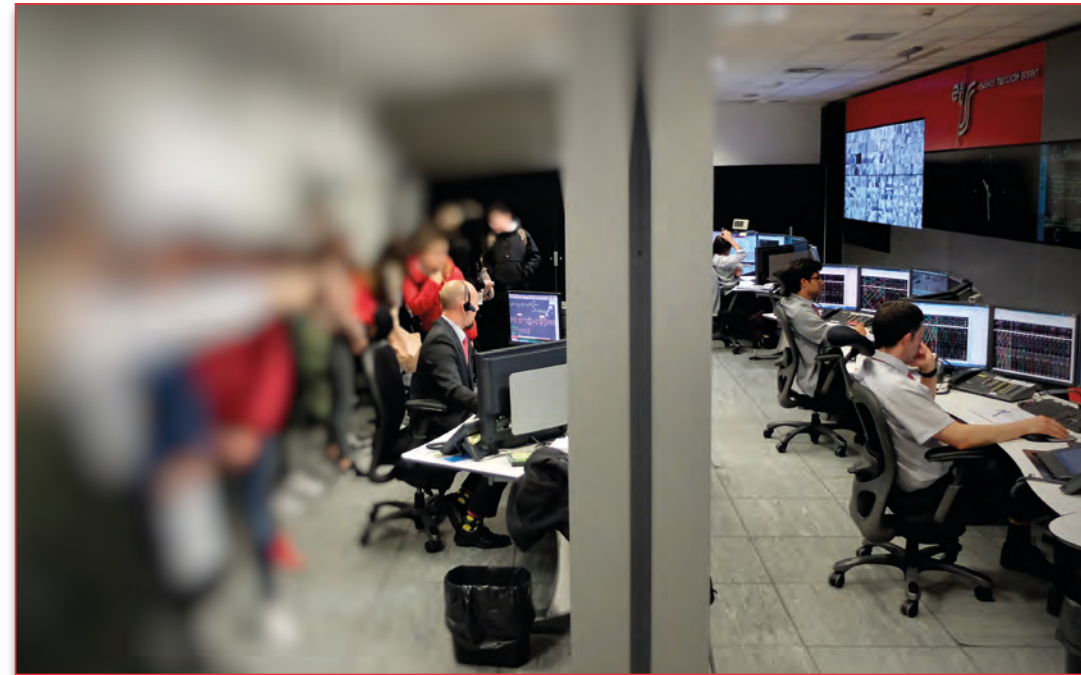
Se ha conseguido mayor seguridad de acceso, con la doble autenticación en el inicio de sesión y se han renovado las aplicaciones "embebidas" (reservas de salas, Txostena, Webs SAP). Por último, se ha optado por una nueva arquitectura de sistemas en la nube.

Remodelación de redes

Se ha extendido la red de sistemas de servidores Amara-Araso a 10GB para conformar un CPD extendido. En Atxuri, se ha mejorado la velocidad de conexionado, sustituido la electrónica obsoleta y simplificado la arquitectura en red de ciertas redes, así como la unión OT-IT.

Mejora de los sistemas de climatización de los CPDs principales de Bizkaia

El equipo de climatización secundario del CPD principal de Atxuri ha sido sustituido y mejorado. La instalación ha permitido una mayor eficiencia



energética, además de una mejora en la monitorización y redundancia del servicio.

Se ha instalado un nuevo sistema de climatización del CPD principal de Albia, mediante la configuración de un sistema redundado. Con ello, se ha reducido el gasto energético y mejorado la monitorización del servicio.

Mejora en aplicaciones

La Dirección de Circulación y Gestión del Servicio, con la colaboración de la Dirección de Sistemas de ETS, ha desarrollado la aplicación móvil TRENAUR-KITU. Se trata de una *app* que informa en tiempo real de las posiciones de los trenes, generando, además, alertas al usuario cuando su posición es cercana a un tren.

Asimismo, se ha trabajado en una nueva versión de la aplicación de gestión de incidencias en la circulación, con una mejora sustancial de su funcionalidad y disponibilidad.

El desarrollo de la nueva aplicación de alarmas del telemando de energía de uso para los puestos de mando y personal de las estaciones permite un mayor conocimiento de los cientos de tipos de alarmas existentes en la línea.

En 2023 se han realizado importantes avances implementado integraciones en tiempo real y planificado con AGS, de forma automática y apostando por sistemas abiertos siempre que sea posible. Se han diseñado e implementado sistemas de comunicación seguros, redundados y encriptados entre diferentes sistemas de tiempo real.



Se ha implantado una nueva aplicación para la gestión de todos los vehículos de ETS, a fin de controlar sus consumos. Asimismo, se ha implantado PowerBI para el seguimiento y control de la facturación energética de la línea, a fin de mejorar la gestión de consumos.

Por último, se ha elaborado un análisis de factibilidad y alternativas técnicas para la robotización de los procesos administrativos del área de contratación.

Nueva sala de formación de Lebario

En los últimos años se ha incrementado la demanda de salas de reuniones equipadas con dispositivos multimedia y videoconferencia. Por esta razón, se ha habilitado una nueva sala en Lebario. Dispone de las mismas características que el resto de las principales de salas de formación de ETS: monitor de alta resolución, un sistema de proyección sin cables, tomas en la mesa para USB/HDMI e, incluso, un ordenador residente en la sala. Todo ello equipado con un sistema de audio y video muy sencillo, diseñado para celebrar reuniones de video multitudinarias.

Otras mejoras en la funcionalidad de los sistemas

- Se han implantado nuevas funcionalidades en SAP Fiori para el área de Formación de ETS, facilitando la evaluación de los cursos por parte de las personas asistentes.
- Se ha desplegado una actualización de la aplicación AutoCAD en todas las áreas Técnicas de ETS (Planificación y Proyectos, Instalaciones, Construcción...).



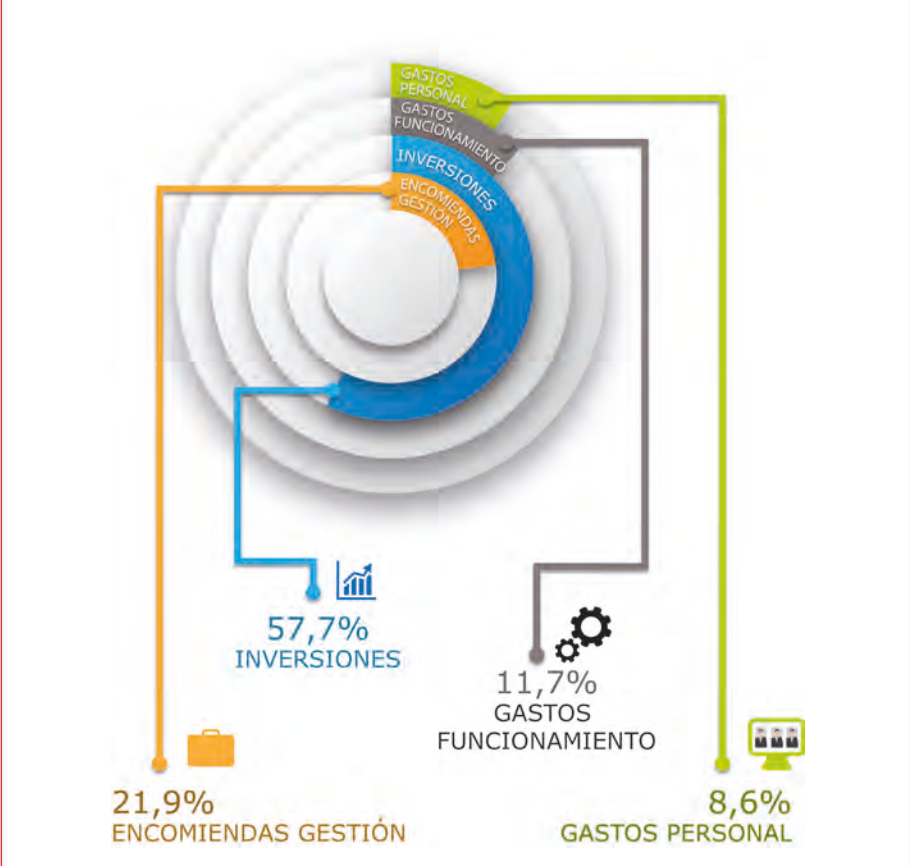
3.8.5. Recursos financieros

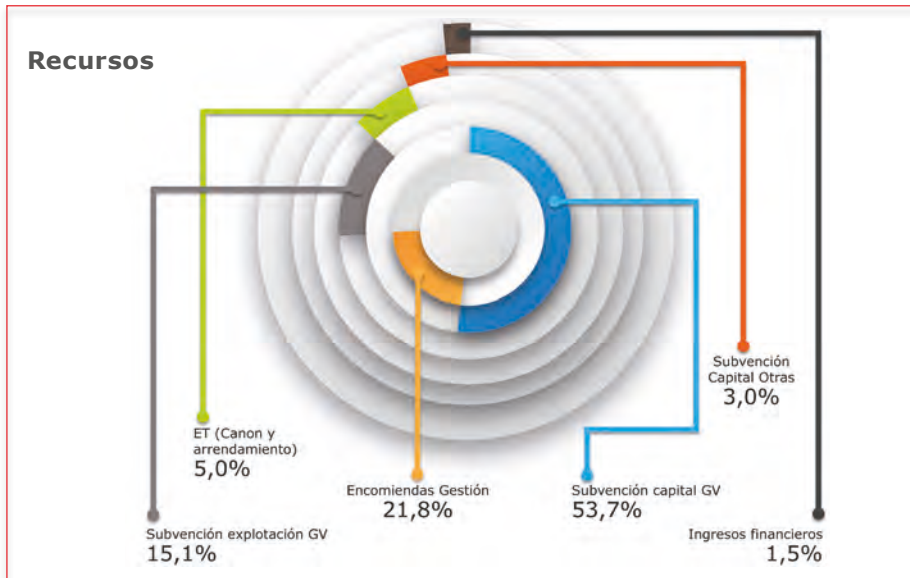
En 2023, el volumen de recursos gestionados directamente por ETS ascendió a **221,0 millones de euros**. El 80% del dinero gestionado se ha dedicado a inversiones de ampliación y mejora de la red ferroviaria y tranviaria, destacando el soterramiento del Topo y el nuevo tramo Altza -Galtzaraborda, inicio de las obras de la Línea 5, supresión pasos a nivel, ampliación del tranvía de Gasteiz, y a la gestión de los proyectos y obras encomendados, fundamentalmente la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco y los proyectos de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao.

Estos recursos se han financiado, fundamentalmente, con aportaciones provenientes del Gobierno Vasco, que han supuesto un 91% de los ingresos, a través de subvenciones y encomiendas. Un 5% de los ingresos proviene, asimismo, de la administración de la CAE a través del canon que abona la sociedad pública EuskoTren por el uso de las infraestructuras ferroviarias adscritas a ETS:

Recursos	M€	%
Subvención capital GV	119,2	53,7
Encomiendas Gestión	48,4	21,8
Subvención explotación GV	33,5	15,1
ET (Canon y arrendamiento)	11,0	5,0
Subvención capital otras	6,6	3,0
Ingresos financieros	3,4	1,5
TOTAL	222,1	100

Dotaciones	M€	%
Inversiones	127,6	57,7
Encomiendas Gestión	48,4	21,9
Gastos Funcionamiento	25,9	11,7
Gastos Personal	19,1	8,6
TOTAL	221,0	100



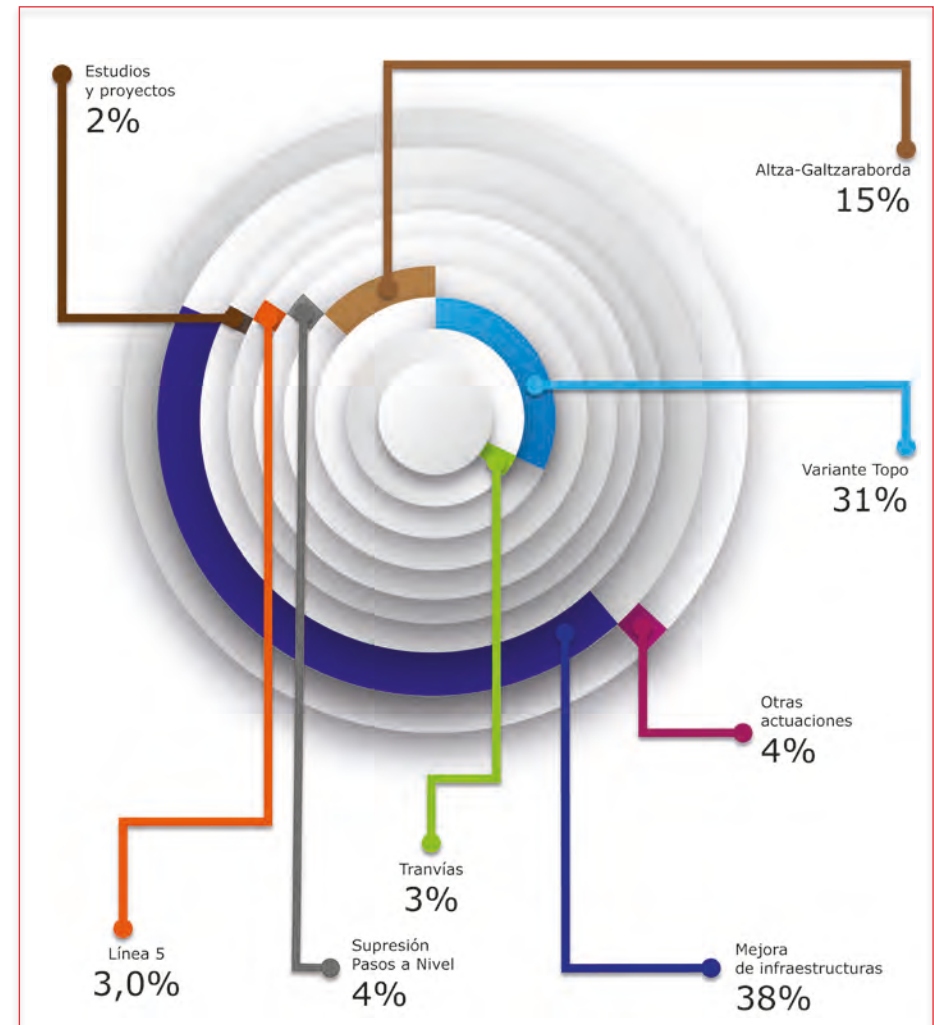


Se han ejecutado inversiones por importe de 127,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 43% respecto al ejercicio anterior. Excluyendo las partidas correspondientes a la Línea 5, que dispone de su propio plan de financiación, el grado de ejecución de las inversiones ha sido del 92,9% respecto al presupuesto aprobado.

Por otro lado, a 31 de diciembre, los compromisos de inversión ya adquiridos ascendían a 421 millones, dado que la mayoría de las actuaciones que aborda ETS se ejecutan a lo largo de varios años:

Ejercicio	Compromisos
2024	129.753.478
2025	149.245.938
2026 y siguientes	141.695.467
TOTAL	420.694.883

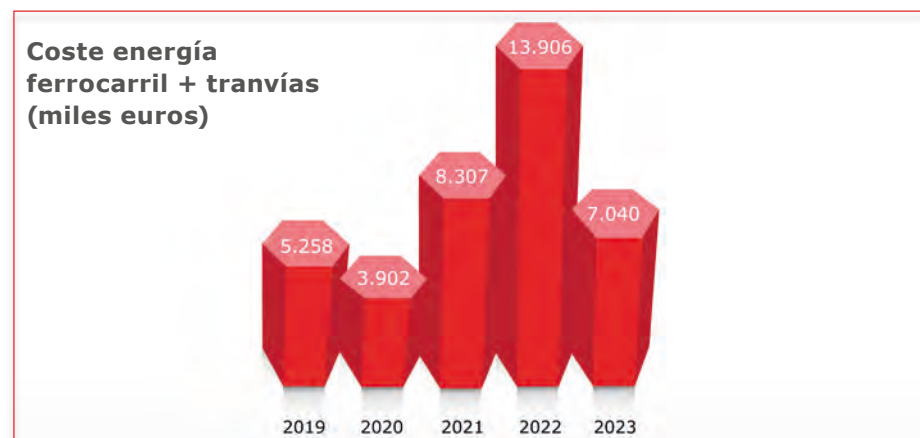
Destaca en este capítulo el incremento de las inversiones en mejora de las infraestructuras de la red existente, que ha supuesto un 38% del total de las inversiones de ETS en el ejercicio.



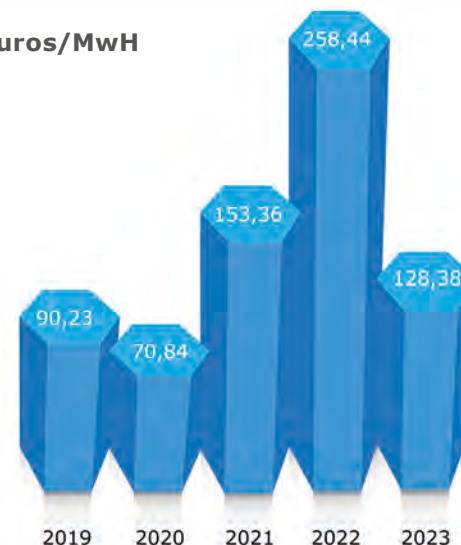
En el capítulo de gastos de funcionamiento destaca la contención del gasto corriente, que, excluyendo energía, ha crecido un 2,4%, por debajo del IPC del ejercicio.

	2023	2022	%
Gastos de Personal	19.128.612	18.417.587	3,9
Gastos de Mantenimiento	11.498.403	11.154.368	3,1
Suministros (energía...)	7.396.751	14.319.010	-48,3
Limpieza y seguridad	4.623.569	4.772.318	-3,1
Servicios profesionales	902.910	1.010.846	-10,7
Otros gastos	1.383.915	1.310.799	5,6
TOTAL SIN ENCOMIENDAS	44.934.160	50.984.928	-11,9

En el caso de los gastos por suministro de energía, el precio medio del MWh se ha reducido de 258,44 euros en 2022 a 128,38 euros en 2023, lo cual ha supuesto una disminución del gasto de cerca de 7 millones de euros:



Coste medio euros/MwH



Es de destacar también que, en el marco de las políticas de ahorro energético del gobierno vasco, se han obtenido importantes decrementos del consumo de energía, destacando la reducción en un 15% del consumo de energía de baja tensión.

Los gastos de personal han subido un 3,8%, siendo la plantilla media equivalente de 255 personas.

En el capítulo de ingresos, destaca el capítulo de ingresos financieros, donde se han percibido 3,4 millones en concepto de intereses. El motivo es el elevado saldo medio de tesorería, derivado de los ingresos percibidos de la Diputación Foral de Bizkaia a finales de 2022 en concepto de anticipo a cuenta de las aportaciones correspondientes al convenio de financiación de la Línea 5.

Además de la gestión de la Red Propia, ETS ha realizado en 2022 los siguientes trabajos por encomienda del Gobierno Vasco:

- Proyectos y obras de la Nueva Red Ferroviaria País Vasco.
- Proyectos de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao.
- Proyecto intermodal Lezo.

Detalle de encomiendas	2023	2022
Nueva Red Ferroviaria País Vasco	47.442.365	44.467.297
Variante Sur	969.488	2.168.557
Viviendas Santurtzi	0	256.934
Proyecto intermodal Lezo	30.401	9.120
TOTAL SIN ENCOMIENDAS	48.442.254	46.901.908

Resultado contable

ETS ha tenido un resultado antes de impuestos de -2,2 millones de euros en el ejercicio. Sin embargo, el resultado negativo y las inversiones realizadas en el ejercicio originan derechos de deducción de 6,4 millones de euros en 2023, que se podrán aplicar para no pagar el Impuesto de Sociedades si en el futuro se da un resultado antes de impuestos positivo. Aunque el resultado antes de impuestos es negativo y la posibilidad de que en un futuro sea positivo es remota, la aplicación de estas posibles deducciones en contabilidad siguiendo las normas del ICAC, ocasiona que el resultado contable del ejercicio es de +4,2 millones de euros.

3.8.6. Compras y contratación

El Departamento de Compras y Contratación de Euskal Trenbide Sarea, dependiente de la Dirección Corporativa, es un servicio de carácter transversal y de apoyo al resto de departamentos y direcciones que conforman el ente. Su objetivo fundamental es el asesoramiento jurídico y la tramitación de los expedientes de contratación que le trasladan los citados departamentos, así como la gestión del desarrollo de los contratos en todos aquellos aspectos que requieran del despacho por parte de la Comisión Delegada en materia de Contratación en aplicación de los principios de legalidad, economía, eficacia y eficiencia.



Expedientes de contratación

A lo largo del año 2023 se tramitaron 151 expedientes de contratación, a los que hay que añadir la validación de los contratos menores. El tiempo medio de tramitación por expediente, cumpliendo los plazos legales establecidos, fue de 77 días.

Asimismo, se gestionaron 473 incidencias contractuales (prórrogas y ampliaciones de plazo, modificaciones, revisiones de precios, liquidaciones y certificaciones finales...).

Entre otros aspectos, la tramitación de estos expedientes requirió la redacción de 473 informes jurídicos.

Expedientes de contratación tramitados en 2023 Por tipo de procedimiento

Tipo	Nº	Tiempo (*)	Presupuesto licitación
Abierto	111	90	351.751.669
Abierto simplificado	5	44	1.580.342
Diálogo competitivo	1	357	14.590.000
Emergencia	11	4	10.698.601
Negociado sin publicidad	20	52	4.999.268
Otros	3	0	501.549
TOTAL	151	77	384.121.428

(*) Tiempo medio en días de licitación de expediente.

Expedientes licitados por procedimiento abierto Por tipo de procedimiento

Tipo	Nº	Tiempo (*)	Presupuesto licitación
Obra	37	97	315.289.652
Servicio	66	85	31.039.126
Suministro	8	72	3.908.233
Concesión Servicios	3	114	3.095.000
Autorización/concesión demanial	2	49	-
TOTAL	116	88	353.332.010

(*) Tiempo medio en días de licitación de expediente.

Expedientes licitados por procedimiento abierto Por importe

Tipo	Nº	Tiempo (*)
Menos de 100.000	35	70
Entre 100.000 y 1 Millón	58	85
Entre 1 Millón y 10 Millones	17	106
Más de 10 Millones	6	169
TOTAL	116	88

(*) Tiempo medio en días de licitación de expediente.

Diálogo competitivo

Por primera vez en ETS se desarrolló, conjuntamente con el Departamento de Instalaciones y Mantenimiento, un procedimiento de contratación basado en el diálogo competitivo. En este procedimiento, la Mesa Especial de Diálogo Competitivo dirige un diálogo con las candidatas seleccionadas, previa solicitud de las mismas, a fin de desarrollar una o varias soluciones susceptibles de satisfacer sus necesidades y que servirán de base para que las candidatas elegidas presenten una oferta.

Notas jurídicas

El área de contratación asesora jurídicamente a los distintos departamentos en todos aquellos aspectos de la tramitación de la contratación pública en los que se hayan podido generar dudas o cuestiones relativas a una correcta aplicación de la norma e interpretación de la jurisprudencia o la doctrina.

En dicha labor, el área de contratación redactó 11 notas jurídicas en diversas materias, como la aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, del sector ferroviario; la improcedencia de las revisiones de precios en los contratos de servicios o cuestiones relativas a la solvencia de las licitadoras, entre otras.

Sistematización de procedimientos

Desde el área de compras y contratación se ha planteado como pilar fundamental la coordinación y colaboración con el resto de áreas de ETS al objeto de unificar criterios y homogeneizar las actuaciones en el ámbito de la contratación.

En este sentido, se redactaron y publicaron las cuestiones siguientes:

- Los procedimientos relativos a la contratación en ETS, recogiendo, por primera vez, las actuaciones no sólo en el ámbito de tramitación de los expedientes previa adjudicación, sino también las actuaciones una vez iniciada la ejecución del contrato (ampliaciones de plazo, revisiones de precios, modificaciones...).



- Instrucciones técnicas desarrollando los procedimientos.
- 36 formatos que dan uniformidad a las distintas tramitaciones.

Vinculado a ello, en una labor de mejora continua, se adecuaron las herramientas internas de trabajo, intranet y SAP, con la finalidad de facilitar y uniformizar la tramitación de los expedientes, generando, asimismo, los flujogramas de actuaciones necesarias en la tramitación de expedientes y modificaciones.

Por último, se trabajó en la implantación de un sistema de robotización con el objetivo de automatizar los procesos administrativos repetitivos, permitiendo a las personas del área centrarse en los trabajos de mayor compe-

tencia técnica. En 2023 se realizó el diseño funcional, y está prevista su implantación en 2024.

Igualdad

En aplicación de la normativa y del V Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en ETS 2023-2026, el área promueve el fomento e inclusión en los pliegos de contratación de criterios con la perspectiva de género, en la convicción de que su inclusión proporciona una mejor relación calidad-precio en la prestación contractual, así como una mayor y mejor eficiencia en la utilización de los fondos públicos.

A lo largo de 2023 se tramitaron 19 expedientes que contenían criterios de adjudicación con base en el fomento de la igualdad entre hombres y mujeres: 10 relativos a contratos de obras y los restantes, de servicios. Se debe tener en cuenta que el año anterior sólo se tramitaron 6 expedientes continentes de criterios en materia de igualdad.

Euskera

En 2023 se tramitaron en euskera y castellano, por primera vez, todos los contratos formalizados entre ETS y las contratistas, tanto los originales y los modificados, como los de emergencia, gestionando, asimismo, las comunicaciones exteriores en ambas lenguas.

Next Generation

El área de compras y contratación participó activamente, junto con el área financiera de ETS y el Gobierno Vasco, en la configuración de la documentación relativa a la consecución y mantenimiento de los fondos europeos Next Generation.

3.8.7. Patrimonio

Expropiaciones y gestión de suelos

Expropiaciones, gestión del suelo y autorizaciones de obras externas son las principales funciones encomendadas a la Dirección de Patrimonio de ETS, mediante las que se desarrolla la gestión de los terrenos adscritos al ente público en los que están implantadas las infraestructuras ferroviarias y tranviarias dependientes del Gobierno Vasco.

Este ciclo comienza con la obtención de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras ferroviarias, a través de los correspondientes expedientes de expropiación. Tras el largo periodo en el que los suelos adscritos a ETS acogen las instalaciones y explotación de las líneas ferroviarias —convenientemente protegidas junto a las zonas colindantes de dominio—, el ciclo finaliza con la potencial reversión de los mismos a la ciudadanía, para distintos usos, al quedar liberados como consecuencia de modificaciones de trazado, soterramientos, etc.



Para ello, se tramita el correspondiente expediente de desafectación hasta su aprobación por el Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

Durante el año 2023 se tramitaron 227 expedientes en catastro, se publicaron 56 relaciones de bienes y derechos de diferentes proyectos, se firmaron 273 actas previas de ocupación y 78 mutuos acuerdos y, al concluir el año, ya se habían realizado 66 actas de pago.

Cesión de terrenos de Durango

Por Orden de 26 de junio de 2023, del consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, se acordó la desafectación de 16.712 m² de la antigua traza del ferrocarril Bilbao-Donostia, entre los PKs 31+000 y 32+800 en los términos municipales de Durango y Abadiño.

Como consecuencia de esta desafectación, se está tramitando un acuerdo con el Ayuntamiento de Durango, por el que ETS cede temporalmente el uso de los 9.329 m² correspondientes a dicho municipio para fines de utilidad pública o interés público o social, en este caso, la incorporación de dichos suelos para convertirlos en zonas ciclables y peatonales.

Autorización de Obras Externas

Durante el período en que los suelos adscritos a ETS albergan las instalaciones y explotación de las diferentes líneas ferroviarias, es necesario proteger estos y sus zonas colindantes (zonas de dominio y protección) a fin de preservar su capacidad de explotación actual y ante futuras ampliaciones, desdoblamientos o mejoras de trazado.

Esta labor se lleva a cabo autorizando, modificando o, en su caso, denegando las obras y actuaciones externas que se lleven a cabo en las zonas de dominio, servidumbre y afección ferroviarias (franjas colindantes de 50 metros de anchura, o 25 metros en caso de suelo urbano), de acuerdo a la potestad que otorga la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y su Reglamento.

Para ello, durante el año 2023 se abrieron y tramitaron 113 expedientes de patrimonio, relativos a cuestiones como pasos superiores o inferiores de obras públicas cruzando el ferrocarril, edificaciones próximas, urbanizaciones, cruces o paralelismos de servicios (electricidad, gas, saneamiento, abastecimiento, telefonía...), desmontes, terraplenes, y un largo etcétera.



Estudios e informes

Se ha realizado el estudio e informe, en materia ferroviaria, de los diferentes documentos de planeamiento urbano y territorial que pudieran afectar al ferrocarril, en sus fases de exposición pública, etc. En concreto han sido 15 expedientes de modificaciones puntuales, adecuaciones de PGOU de diferentes ayuntamientos como Bilbao, Donostia, Galdakao, Durango, Gernika, Zarautz, etc. Todo ello con un doble objetivo:

- Preservar las necesidades de futuros proyectos ferroviarios, de forma que éstos no se vean comprometidos por actuaciones externas.
- Lograr la mayor integración del ferrocarril con la ordenación urbana y territorial.

Asimismo, se han realizado informes dirigidos a la COTPV (Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco).

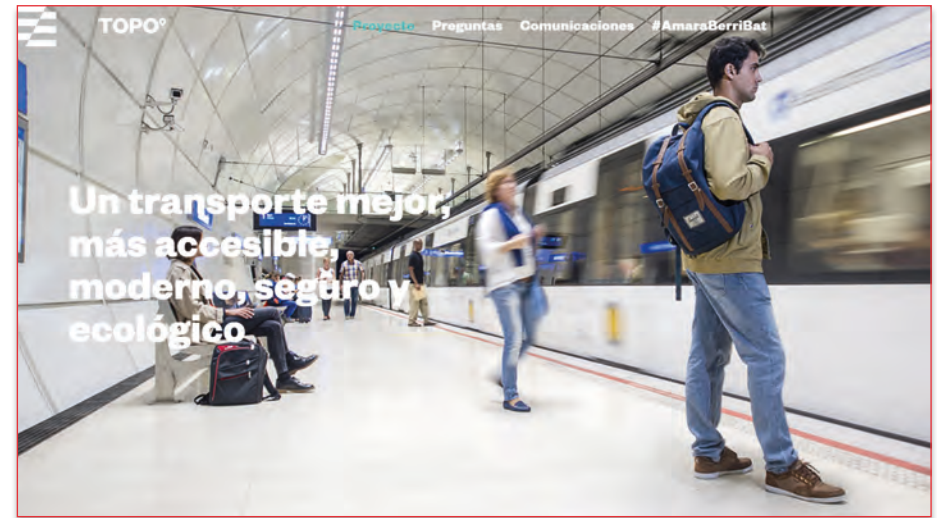
Concesiones y autorizaciones demaniales

En 2023 se adjudicaron las siguientes concesiones y autorizaciones demaniales:

- **Concesión demanial del Edificio de la Antigua Estación de Neguri** para actividad comercial de servicios de restauración, con una inversión inicial de 129.974,60 euros para acondicionar su interior y zonas complementarias exteriores, y dotarle de mobiliario, material y personal necesario para ejercer la actividad. Por su parte, los adjudicatarios habrán de abonar un canon anual a ETS de 10.800 euros. El plazo de concesión es de 15 años, prorrogables otros 10.
- **Concesión demanial para la ocupación y uso de los terrenos y las naves situadas en Burtzeña-Barakaldo** a la empresa Enkarparck Logistics, S.L., por un período de ocupación inicial de 10 años para actividad logística.
- **Autorización demanial para ocupación y uso de los terrenos situados en la parcela de Burtzeña** a la empresa Dagase, S.L. para actividad logística.

Mejoras de gestión

Se ha implantado la tramitación electrónica de los expedientes de obras ajenas, a través de la plataforma de Tramitagune de Gobierno Vasco. Así, desde 2023, las solicitudes de autorización y/o de informe sectorial se reciben y contestan de forma electrónica.



3.9. Responsabilidad Social Corporativa

3.9.1. Información ciudadana

TOPOgunea

ETS mantiene abierta una oficina de atención a la ciudadanía en Donostia-San Sebastián, en la que informa del desarrollo de las obras de construcción de la variante soterrada del Topo. La oficina está situada en el vestíbulo de la estación de Amara (Plaza Easo) y forma parte del proyecto comunicativo denominado TOPOgunea, en el que también se integran otros servicios destinados a difundir las características de esta nueva infraestructura ferroviaria y su plan de construcción.



3.9.2. Igualdad

ETS mantiene un compromiso firme con el establecimiento y desarrollo de políticas para la igualdad y con el fomento de medidas destinadas a conseguir que esta sea efectiva, como principio estratégico de carácter transversal en la organización.

Día Internacional de las Mujeres

Con motivo de la celebración del “Día Internacional de las Mujeres”, el **8 de marzo**, ETS recordó, precisamente, el compromiso por la igualdad de mujeres y hombres y se adhirió a la declaración institucional del Gobierno Vasco, en la que se hizo un llamamiento a revertir esa situación. La declaración dice que, a pesar de los avances que se han producido, la desigualdad sigue teniendo una condición estructural en todo el mundo y repercute negativamente en las condiciones de vida de las mujeres.

Fruto del espíritu colaborativo, el Gobierno Vasco, las diputaciones y ayuntamientos, coordinados por el departamento de Igualdad y Emakunde, se unieron en la campaña “Emakumeak Gora!”, mediante la que se difundió un mensaje conjunto a la sociedad en pro a la creación de las condiciones que permitan que más mujeres ocupen puestos de decisión y liderazgo.

Entidad colaboradora para la igualdad de mujeres y hombres

ETS ha renovado el reconocimiento como “Entidad Colaboradora para la Igualdad de Mujeres y Hombres” tras acreditar ante Emakunde, Instituto Vasco de la Mujer, la continuidad en la realización de acciones dirigidas a ese fin. Con ese objetivo, se ha elaborado un informe de seguimiento de las acciones puestas en marcha durante los años 2021-2022, en el que se constata un grado de ejecución del 89% de las acciones diseñadas en el plan correspondiente al ejercicio 2021, así como las acciones desarrolladas durante el ejercicio 2022 para la elaboración del V Plan de Igualdad 2023-2026.



Día internacional para la eliminación de la violencia contra las mujeres

Un año más, Euskal Trenbide Sarea se sumó a la declaración institucional del Gobierno Vasco con motivo del "Día internacional para la eliminación de la violencia contra las mujeres", celebrado el **25 de noviembre**.

En esta ocasión, la declaración institucional hizo hincapié en la prevención, especialmente en la de la violencia sexual entre la juventud y en la importancia de una educación sexual de calidad para evitarla: “El avance de la tecnología y el acceso prematuro a internet han provocado que desde edades muy tempranas visualicen contenidos pornográficos que en más de un 88% de las escenas contiene violencia física o verbal contra las mujeres. Esta circunstancia —se destaca en la declaración— está contribuyendo a acelerar una normalización y una erotización de las actitudes violentas hacia las mujeres, así como de su cosificación y de unas relaciones en las que ellos aprenden a dominar y ellas a someterse”.

Por todo ello, desde el Gobierno Vasco se reclama una actuación conjunta de la sociedad: “Instituciones, agentes educadores, medios de comunicación, sector del entretenimiento, familias... Debemos evitar que la juventud aprenda a relacionar el sexo con actitudes violentas, de sometimiento o humillantes para las mujeres”.

Instalación de postes de socorro para una mayor seguridad en estaciones

El día **11 de mayo**, ETS informaba de la aprobación del proceso para licitar el suministro e instalación de 48 postes de socorro y 28 cámaras en distintas estaciones con el objetivo de mejorar la seguridad, sobre todo de las mujeres, en los andenes más apartados o menos frecuentados de la red. El presupuesto base para la contratación asciende a 272.000 euros y un plazo de ocho meses para su colocación.

Los puntos de socorro están formados por un poste de seguridad con un pulsador tipo 'seta' para casos de emergencia. La pulsación desencadena una llamada automática al puesto de mando de ETS, un aviso acústico de alarma en la misma estación donde se produce, así como el destello de la luz parpadeante instalada en la parte superior del poste y la emisión en directo de la cámara integrada en esta estructura, y la de otras adyacentes.

Desde el puesto de mando de ETS, donde se gestiona la circulación ferroviaria, se constatará la verosimilitud de la llamada y, en su caso, se trasla-

dará el aviso a SOS Deiak. Para complementar el punto de auxilio, se instalarán, asimismo, 28 cámaras de vigilancia con grabación incluida, que junto con las ya existentes en las infraestructuras ferroviarias, optimizarán la seguridad.

Cuando se pulsa la 'seta' del punto crítico, al tiempo que se inicia la comunicación por voz con la persona que necesita asistencia, se abre automáticamente en el panel de control del puesto de mando una ventana de imágenes, en la que, además de visualizar la cámara que enfoca el poste de socorro en cuestión, también se recogen en la misma presentación otras tres cámaras elegidas estratégicamente para que la persona encargada de la vigilancia tenga la mayor visión posible del lugar y, así, atender a la persona usuaria en las mejores condiciones.

La implantación de estos postes de socorro pretende, por una parte, prevenir cualquier tipo de ataque o situación de riesgo por su efecto disuasorio, y, por otra, ofrecer mayores garantías en caso de emergencia a cualquier persona que lo necesite. La prueba piloto que se ha desarrollado durante varios meses en la estación de Aia-Orio ha resultado satisfactoria.





Las 16 estaciones vizcaínas en las que se colocarán estos equipos son Ariz, Berriz, Itxasbegi, Euba, Ermua, Derio, Forua, Zuhatzu, Bedia, Muxika, Institutua, Zamudio, Zugastieta, San Kristobal, Sangroiz y Lurgorri. En Gipuzkoa, las 12 estaciones en las que se instalarán 20 puntos de socorro y 10 cámaras son las siguientes: Errekalde, Aia-Orio, Gaintxurizketa, Unibertsitatea, Arroa, Azitain, Toletxegain, Altza, Pasaia, San Lorentzo, Errotaberri y Añorga.

El origen de esta iniciativa se remonta tres años atrás, cuando el grupo de Igualdad de Euskal Trenbide Sarea, en el marco de su IV Plan de Igualdad, planteó entre sus propuestas la posibilidad de realizar un diagnóstico, desde la perspectiva de género, de la situación de las estaciones de la red ferroviaria vasca que administra. Analizado el resultado, la Dirección de ETS decidió dar entidad a este proyecto y editar un Libro Blanco con los criterios para el diseño de las estaciones de la red ferroviaria en Euskadi con perspectiva de género.

La iniciativa del Libro Blanco fue reconocida con el Premio Matilde Ucelay que concede el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Mediante este galardón se reconoce públicamente a aquellas personas o entidades que trabajan por la igualdad entre hombres y mujeres en el ámbito de los transportes, las infraestructuras, la movilidad y el urbanismo.

3.9.3. Promoción del euskera

Día Internacional del Euskera

El **3 de diciembre** se celebró el Día Internacional del Euskera y ETS se adhirió a la declaración institucional realizada por el Gobierno Vasco bajo el lema "La voz de las personas vascoparlantes, vehículo para la difusión del euskera. La persona vascoparlante, principal agente para la difusión digital del euskera". El texto institucional destacaba que "se ha iniciado una nueva era digital para la difusión del euskera y ha llegado el momento de actuar a través de la implicación personal y comunitaria. Asumamos la responsabilidad de adecuar las herramientas que provienen de la vía de la inteligencia artificial para que funcionen en euskera, enseñémosle al imprescindible mundo digital de nuestra actividad diaria a trabajar en euskera".

En este sentido, se ponía de relieve que "con la creación de una base de datos sólida, el euskera tendrá acceso directo a los circuitos de las principales redes tecnológicas y, de esta manera, a aplicaciones cotidianas de múltiples ámbitos. En poco tiempo —concluía la declaración— nuestro día a día verá recompensado el esfuerzo que ahora se nos exige".

En el contexto de la celebración del Día Internacional del Euskera y con la finalidad de promover el uso de la lengua, ETS convocó un nuevo concurso de preguntas entre toda la plantilla.

Las personas ganadoras fueron las siguientes:

- Idoia Arrieta (Dirección de Circulación y Gestión del Servicio).
- Esther San Andrés (Dirección Corporativa).
- Natalia Martínez (Dirección de Circulación y Gestión del Servicio).

3.9.4. Promoción de valores solidarios

Apoyo y recuerdo a las personas necesitadas

En el mes de **diciembre**, ETS llevó a cabo 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 1994, cedió el uso de unos terrenos de su propiedad. Desde entonces, anualmente y en señal de reconocimiento por su generosidad, ETS les entrega un lote de productos básicos de alimentación, en vísperas de la Navidad.

Con este motivo, Gorka Eraña y Manu Rueda visitaron la orden religiosa. La hermana Presen, que les recibió, agradeció el detalle de ETS, que sirvió para atender una parte de las necesidades de quienes, por distintas causas, residen en las instalaciones de esta entidad benéfica.



3.9.5. Movilidad

Implantación del sistema de señalética digital NaviLens en el Tranvía de Vitoria-Gasteiz

En el mes de **marzo**, ETS desplegaba en todas las paradas del tranvía de la capital alavesa el sistema de guiado NaviLens para personas con discapacidad visual.

Esta solución se basa en una nueva señalética digital, los llamados códigos ddTags, similares a los códigos QR, cuyas etiquetas pueden ser capturadas a través de cualquier dispositivo móvil con cámara y conexión a internet. Las potencialidades de este sistema se encuentran en la facilidad de lectura de las señales, a gran distancia y en cualquier condición de iluminación y ángulo.

Las personas con discapacidad visual pueden usar estos códigos ya que no necesitan conocer con precisión dónde están situados. La información obtenida de cada etiqueta, que es totalmente accesible y leída mediante voz, está disponible en 34 idiomas, incluido euskera, rompiendo, así, todas las barreras lingüísticas.

Las personas interesadas en utilizar este sistema deben descargarse, de forma gratuita, la *app* NaviLens. Una vez instalada en su móvil y con la aplicación abierta, la persona usuaria simplemente realiza un escaneado con la cámara de su dispositivo obteniendo, de esta forma, la información necesaria contextualizada. Los códigos NaviLens pueden captarse cuando la persona usuaria se encuentra en movimiento y sin necesidad de enfocar, aspecto imprescindible para personas con discapacidad visual. La aplicación está disponible para sistemas operativos IOS y Android.

ETS ha invertido 32.870 euros y seis meses de trabajo para proceder a la instalación de este sistema de guiado en las 23 paradas del tranvía de Vitoria-Gasteiz. El servicio se ha instalado, también, en las cinco paradas del ramal de Salburua.

La Línea 3 del Metro de Bilbao, la Línea del Txorierrri y el tranvía de la capital vizcaína también están equipados con el sistema de señalética digital Navilens.

En los primeros meses del año 2021 se llevó a cabo una prueba piloto en la estación de Casco Viejo del Metro de Bilbao, que recibió el visto bueno de la Delegación Territorial de la ONCE en el País Vasco. En su informe, la ONCE señalaba que "se trata de una excelente herramienta de información en el guiado apoyada en la tecnología, aunque deberá convivir con otros medios menos tecnológicos que han demostrado también su eficacia y necesidad para la autonomía de las personas ciegas en estos recorridos".

3.9.6. Promoción de los valores culturales y deportivos

Euskal Trenbide Sarea ha consolidado su apoyo a diversos eventos culturales y deportivos, entre ellos, la gala internacional de gimnasia rítmica Euskalgym, el festival de webseries y los concursos de foto y cine de montaña que, a lo largo de 2023, mantuvieron su convocatoria y el nivel de calidad de ediciones precedentes.



Concurso internacional de fotografía de montaña CVCEPHOTO

La novena edición del concurso internacional de fotografía de montaña CVCEPHOTO, celebrado en 2023 bajo la organización del Club Vasco de Camping Elkartea, de Donostia-San Sebastián, reunió a los mejores fotógrafos de la especialidad, tanto profesionales como aficionados. Se presentaron un millar imágenes procedentes de más de 50 países, entre las cuáles fue elegida ganadora la espectacular fotografía aérea titulada "Grietas", del guipuzcoano Carlos de Cos Azkona, que muestra a un ciclista sobre el terreno árido del embalse del Yesa. El segundo premio correspondió a la australiana Krystle Wrigth por su fotografía "Seventh Serpent". El jurado designó como tercer clasificado a Simon Carter, que presentó la obra titulada "Dont wet yourself".

Festival internacional de Webseries Seriesland

El Festival Internacional de Webseries, Seriesland 2023, que se celebró entre los días **7 y 11 de noviembre**, convirtió a Bilbao, por noveno año consecutivo, en punto de encuentro de las empresas productoras del sector audiovisual especializadas en la exhibición a través de Internet. Optaron a los premios más de un centenar de proyectos digitales procedentes de 20 países.

En esta nueva edición, Seriesland continuó fiel a su compromiso de mostrar los últimos trabajos de creadores jóvenes, que mayoritariamente se desenvuelven al margen de circuitos comerciales y grandes plataformas, lo que supuso una oportunidad de ver contenidos innovadores. Además de asistir a las producciones en pantalla grande e interactuar con las personas invitadas en la sala Bilborock, los organizadores crearon un metaverso particular, a través del cual se pudieron seguir las ponencias con personas expertas.



Euskalgym, el espectáculo de gimnasia rítmica no competitiva más importante del mundo

La decimoséptima edición de la Gala Internacional Euskalgym, organizada por la Federación Vasca de Gimnasia, congregó el día **4 de noviembre** a la élite de la gimnasia rítmica mundial en torno a un espectacular evento que se supera cada año. Más de 8.000 personas vivieron en directo, desde las gradas del BEC de Barakaldo, el principal encuentro de la gimnasia rítmica no competitiva del mundo.

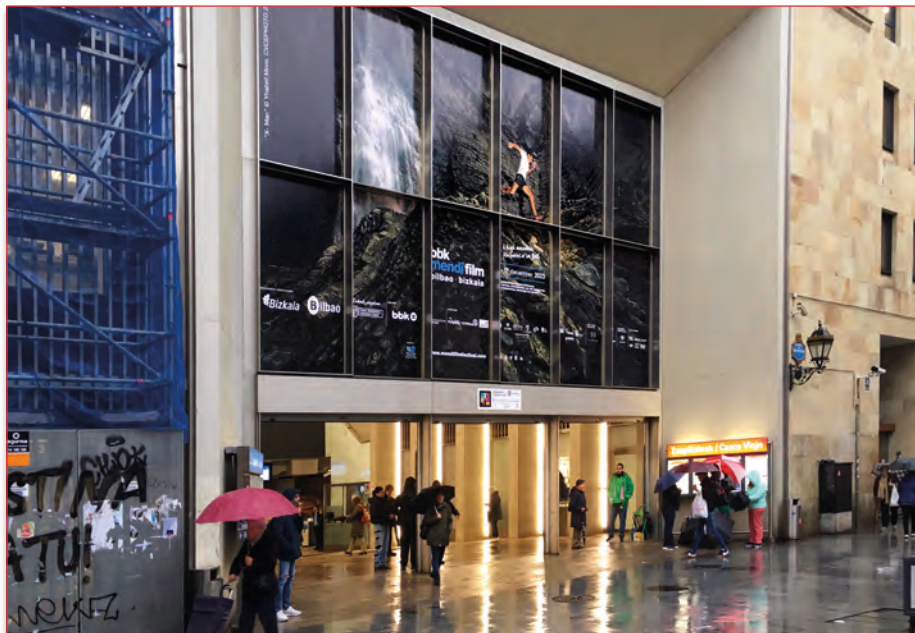


La gala fue también el colofón de un intenso fin de semana en el que, de forma paralela, se disputó el Campeonato Euskalgym para conjuntos, en el que se dieron cita cerca de 2.000 gimnastas de todas las categorías, integrantes de 300 clubes de toda la geografía española.

Festival BBK Mendi Film Bilbao Bizkaia

El festival BBK Mendi Film Bilbao Bizkaia, que celebró su decimosexta edición entre los días **8 y 17 de diciembre**, volvió a ofrecer la mejor selección de cine de montaña. Se programaron 30 sesiones en las que se proyectaron las 57 películas presentadas en representación de 15 países (51 concurren en la sección oficial). Las actividades paralelas organizadas en torno a este evento cultural incluyeron el montaje de tres exposiciones, la celebración de una jornada dedicada al cine de montaña, cuatro masterclass, una conferencia y un coloquio.

El cineasta australiano Michael Dillon consiguió los dos premios principales (Gran Premio y el premio al mejor director) con "The great white whale", una historia épica de montañeros y marineros.



3.9.7. Jornadas y eventos técnicos y sectoriales

Túneles en Gipuzkoa y otros túneles singulares

Los días **14 y 15 de febrero** se celebraban en Donostia-San Sebastián las jornadas técnicas denominadas 'Túneles en Gipuzkoa y otros túneles singulares', organizadas por la Asociación Española de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS), en colaboración con ETS y Adif.

Las jornadas contribuyeron a que las distintas administraciones promotoras de infraestructuras transmitieran los retos a los que se han enfrentado y las experiencias obtenidas durante la reciente ejecución de túneles en rocas sedimentarias del ámbito geológico-geotécnico del extremo occidental del Orógeno Alpino Pirenaico.



Celebradas en el Palacio de Congresos Kursaal, las jornadas técnicas se desarrollaron a lo largo de tres sesiones, en las que se abordaron siete ponencias relacionadas con distintos aspectos de la ejecución de túneles fe-

roviarios de alta capacidad y de transporte metropolitano, así como de los nuevos túneles de infraestructuras de carreteras.

El encuentro contó con la participación en la sesión inaugural del viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco, Pedro Marco, y de técnicos de Euskal Trenbide Sarea. Josu Rodríguez habló de la 'Base de datos de sondeos de ETS', mientras que Antonio López lo hizo sobre la 'Construcción de la variante soterrada del Topo en Donostia. Singularidades en las excavaciones subterráneas'. En el acto de clausura tomó parte el director general del ente público, Ernesto Martínez de Cabredo.



Green Urban Mobility, foro sobre transporte y movilidad urbana

El día **12 de diciembre** se celebraba en Vitoria-Gasteiz el foro Green Urban Mobility, que congregó a 150 profesionales relacionados con el transporte. La movilidad urbana y el diseño de ciudad, las tendencias en

materia de digitalización y movilidad activa y cuestiones como la reducción de las emisiones de CO2 en el transporte, el incremento de las entregas a domicilio y el consiguiente impacto medioambiental o las restricciones al uso del vehículo privado en el centro de las ciudades estuvieron presentes en las ponencias y mesas redondas de este foro organizado por el Departamento de Transportes, Euskotren y Euskal Trenbide Sarea.

El consejero Iñaki Arriola destacaba en el acto de apertura del foro —coincidió en el tiempo con la celebración del 15 aniversario de la puesta en



servicio del Tranvía de la capital alavesa— que Euskotren batirá en 2023 su récord histórico de desplazamientos, ya que, a falta de los datos definitivos correspondientes a los dos últimos meses del ejercicio, superaba ya en un 15 por ciento las cifras pre pandemia obtenidas en 2019.



El máximo responsable de Transportes, que inauguró el foro Green Urban Mobility junto a la alcaldesa Maider Etxebarria, señaló que Vitoria-Gasteiz es un ejemplo de compromiso medioambiental y de apuesta por la movilidad sostenible, con el tranvía como eje principal. “El tranvía —dijo— no solo se ha convertido en un elemento de cohesión urbana, sino que ha cambiado la fisonomía de la ciudad y modificado el urbanismo de sus calles y plazas”.

El viceconsejero de Transportes, Pedro Marco, el diputado de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias en la Diputación Foral de Álava, Jon Nogales, y los directores generales de ETS y Euskotren, Ernesto Martínez de Cabredo y Javier Seoane, respectivamente, también estuvieron presentes en el encuentro.

La jornada dio inicio con la ponencia introductoria “Una mirada a la movilidad en Euskadi”, a cargo de Iratxe García, directora del Instituto Vasco de Logística. En ella, se hizo una fotografía de la movilidad en Euskadi desde una perspectiva global del movimiento de personas y mercancías en nuestro territorio y de los recursos que disponemos para ello.



Ignacio Alcalde, experto en Smart Cities y Territorios Inteligentes, abordó la transformación urbana con la ciudad como escenario marco. La Inteligencia Urbana, la Movilidad y las nuevas escalas del territorio fueron los ejes principales de su exposición.

A continuación intervino Andrés Juste Hernández (responsable de movilidad urbana y de la región del País Vasco en la unidad geográfica G2 España y Portugal de DG REGIO de la Comisión Europea). En su ponencia abordó la movilidad urbana en la política de cohesión de la Unión Europea, más concretamente, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) que es uno de los principales instrumentos financieros de la política de cohesión europea.

Posteriormente, se llevó a cabo la mesa redonda “Modelo de ciudad y movilidad urbana” que giró en torno a tres ejes principales: las supermanzanas y sus efectos y beneficios en la movilidad urbana; la configuración e integración de las redes de transporte público para colaborar con la sostenibilidad de las ciudades; y el impacto de las nuevas tecnologías en la consecución de los objetivos marcados.



El debate, moderado por Arantza Leturiondo, asesora en gestión y gobernanza pública y con dilatada experiencia en ordenación del territorio, urbanismo y medio ambiente en el Gobierno Vasco, conto con la participación de Gerardo Lertxundi, consejero delegado de Transportes Metropolitanos de Barcelona, y Carlos Ibarlucea, coordinador general de Área de Modelo de ciudad, Medio Ambiente y Promoción Económica del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

En la segunda mesa redonda, que tuvo como tema principal las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones) y la logística de última milla, la moderadora fue Mercedes Llop Pomares, consultora en Transportes y Urbanismo desde hace más de 20 años y que dirige el Máster en dirección de empresas logísticas y cadena de suministro de la Universidad Camilo José Cela. Intervinieron Montserrat Estaca Gómez, jefa provincial de Tráfico de la DGT; Jordi Casas Juan, experto en planificación y la gestión de la movilidad sostenible y en el sector del transporte; y José Carlos Espeso, responsable del área de *Smart Distribution* de AECOC España.



3.9.8. Comunicación interna

Concurso de fotografía ferroviaria

ETS organizó en 2023 una nueva edición de su concurso de fotografía, desde el que se persigue el fomento de la creatividad y el estímulo de nuevas formas de expresión en el ámbito del ferrocarril. Aitor Gartzia fue elegido ganador del certamen, al que se presentaron un total de 32 fotografías. El jurado del concurso concedió también un accésit a Valentín Gómez.

Los dos autores premiados fueron reconocidos con sendos Smartbox y la publicación de sus fotografías en el calendario anual de mesa de ETS, junto a otras imágenes que también fueron destacadas por el jurado.



Aitor Gartzia



Valentín Gómez







Pruebas y competiciones deportivas

La participación de personas de ETS en actividades deportivas y de ocio, que se promueve con la finalidad de enriquecer las relaciones en el ámbito interno e incentivar los vínculos interdepartamentales, se consolidó en 2023 gracias a la presencia de representantes del Ente en distintas pruebas y certámenes.

Lilatón y marcha cicloturista Bilbao-Bilbao

La Lilatón, la carrera popular de las mujeres que se celebra en Donostia, abrió el día **5 de marzo** el calendario anual de actividades deportivas y de ocio de ETS. Las participantes tuvieron que completar un recorrido de 5 kilómetros de longitud antes de cruzar la meta, situada en el Boulevard. Esta prueba alcanzó su 33 edición y se ha consolidado como la gran fiesta del running con un carácter social.



El día 19 del mismo mes tomó el relevo la Marcha Cicloturista Bilbao-Bilbao. Las personas inscritas tuvieron la oportunidad de elegir entre tres recorridos con diferentes distancias y desniveles. El primero de ellos, de 85 kilómetros y un desnivel de 800 metros; el segundo —el clásico— de 115 kilómetros y 1.200 metros de desnivel, mientras que el tercero, de 125 kilómetros y 1.600 metros de desnivel, incluía la subida al Vivero.





X Torneo de Pádel de ETS en Bizkaia y Gipuzkoa

El Torneo de Pádel de ETS, que alcanzó en 2023 su décima edición, tuvo como ganadores a David Luque y a Fernando Véliz, en Bizkaia y Gipuzkoa, respectivamente. El campeonato se disputó en el mes de **junio** en las pistas de pádel de Derio, en el caso de Bizkaia, con un sistema de clasificación rotatorio, en el que se intercambiaron continuamente las parejas y los contrincantes. La cita en Gipuzkoa tuvo lugar en las pistas de Igara, en Donostia. La deportividad y buen ambiente presidieron la competición. Tras dos horas de juego, las y los participantes tuvieron ocasión de intercambiar opiniones y comentar algunas jugadas en el 'tercer' tiempo, con un merecido refrigerio de por medio.

Paseo en kayak y maratón nocturno

Entrado el otoño se desarrollaron dos actividades, de distinta índole y en diferentes escenarios, que son habituales en el calendario de eventos deportivos y de ocio de Euskal Trenbide Sarea. En primer lugar, entrado el mes



de **octubre**, se celebró un gratificante paseo en kayak por la bahía de La Concha. La travesía resultó más emocionante de lo previsto por el complicado estado de la mar. De hecho, hubo que esperar a que amainara el



viento y sortear la rompiente de las olas para dar las primeras paladas. Una vez en el agua, a pesar del oleaje, el grupo participante decidió, con el beneplácito del monitor, dar la vuelta a la isla de Santa Clara, donde se hizo un descanso para tomar un baño. El reto del regreso tuvo un aliciente añadido: tratar de salir del agua sin que la piragua volcase.

En fechas posteriores, en el tercer sábado de **octubre**, se celebró, como es tradicional, una nueva edición de la Bilbao Night Marathon, en la que tomó parte un grupo numeroso de personas de ETS en las diferentes distancias de que constaba la prueba. Participaron más de 13.000 atletas, que recorrieron las principales calles de la capital vizcaína, de noche, la particularidad que caracteriza a esta competición.

Behobia-San Sebastián y Herrikrosa

Miembros de la plantilla de ETS tomaron parte en las dos grandes carreras pedestres del calendario deportivo vasco, la Behobia/San Sebastián y la

Bilboko Herri Krosa, celebradas en el mes de **noviembre**. En varios casos, se produjo un hecho destacable: personas de ETS repitieron su participación en ambas pruebas. La multitudinaria carrera celebrada en la capital vizcaína, que alcanzó su 34 edición, tuvo un aliciente especial al incluirse en el kilómetro 5 de su recorrido una vuelta al estadio de San Mamés, a pie de césped, por la conmemoración del 125 aniversario del Athletic Club. En el caso de la nueva edición de la Behobia/San Sebastián, la número 58, se disputó a un ritmo infernal. De hecho, el ganador de la prueba, Chakib Lachgar, atleta marroquí afincado en Irun, batió el récord del recorrido actual, con un tiempo de 59 minutos y 56 segundos, convirtiéndose, así, en el primer corredor en bajar de la hora.





Homenaje a las personas con más veteranía

El día **29 de marzo**, la dirección de ETS homenajeaba a las personas que han cumplido 25 o más años de ejercicio profesional en el Ente público o que concluían su vida laboral a lo largo de 2023.

El programa del acto de reconocimiento colectivo arrancó en Bermeo, donde la veintena de participantes que formaban el grupo visitaron la fábrica de conservas de pescado Arroyabe. De la mano de un responsable de esa empresa recorrieron las instalaciones y tuvieron la oportunidad de conocer de primera mano el tratamiento de los túnidos, desde que son capturados hasta que finaliza el proceso para su conservación. A la conclusión de la comida posterior que tuvo lugar en un conocido restaurante de la villa marinera, el director general, Ernesto Martínez de Cabredo, les agradeció el compromiso que han mantenido con ETS y, por extensión, con el conjunto de la sociedad.



Visita interna a las obras del Topo en Pasaia

Una veintena de integrantes de la plantilla de ETS participó en la visita interna a las obras del Topo en Pasaia, organizada por el departamento de Comunicación en el mes de noviembre. Las personas asistentes tuvieron



la oportunidad de conocer de mano del director de obra todas las vicisitudes del proyecto que dotará a Pasaia de una estación soterrada y permitirá la supresión de la actual en viaducto que discurre junto a varias viviendas.



Celebraciones de Navidad

Exitosa participación en el concurso de dibujo infantil

El concurso de dibujo que ETS convoca cada año con motivo de la Navidad se ha consolidado como una exitosa actividad interna. En la última edición —la decimotercera— tomaron parte un total de 27 niñas y niños.

La clasificación, muy igualada, fue la siguiente:

- 0-3 años: Gari Dolaraga Elordi - (Matxalen Elordi - Albia).
- 4-7 años: Laia Onaindia - (Jorge Onaindia - Albia).
- 8-11 años: Naia Orue Uriarte - (Mikel Orue - Albia).



Visita de Olentzero y Maridomingi

Como cada año, en vísperas de la Navidad, la pareja formada por Olentzero y Mari Domingi volvió a la sede de ETS. Era el día **21 de diciembre**, solsticio de invierno, jueves y festividad de Santo Tomás, y las instalaciones del edificio Albia presentaban un ambiente poco habitual. Un alborozo, fruto de la inquietud y la expectación, llenaba los pasillos del ente público. Fue entonces, con la llegada de los dos personajes de la tradición vasca, cuando el bullicio se hizo silencio y los niños y niñas transmitieron sus deseos. Seguro que todos ellos se cumplieron con creces.



Lunch navideño

Al día siguiente de la llegada de Olentzero y Mari Domingi, cuando los niños y niñas de San Ildefonso lanzaban a los cuatro vientos los números premiados de la lotería, se celebraba en la sede de ETS de Bilbao el tradicional lunch de Navidad, un encuentro en el que el director general, Ernesto Martínez de Cabredo, aprovechó para repasar algunos de los proyectos liderados por el ente, agradecer a la plantilla el esfuerzo realizado durante el año y, fundamentalmente, compartir felicitaciones y buenos deseos. Junto a ellos y a ellas, asistió Dolores de Juan, la directora de Infraestructuras del Transporte.



Sorteo de Navidad

A lo largo del mes de **diciembre** se llevó a cabo el habitual sorteo de lotes de Navidad entre las personas de los distintos departamentos de ETS. El resultado fue el siguiente:

- Izaskun Pascual / Lebario.
- Aitor Llona / Atxuri.
- Ainhoa Aretxabaleta / Atxuri.

Revista Hurbilago de comunicación interna

La revista Hurbilago, que ETS edita con una periodicidad trimestral, tiene como finalidad principal la difusión, en el ámbito interno, de las actividades que desarrolla el ente público en el marco de sus competencias: la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de Euskadi. Como herramienta de la comunicación interna que es, Hurbilago persigue, asimismo,



incentivar una mayor integración del equipo humano en la cultura y valores de Euskal Trenbide Sarea y fomentar los vínculos interdepartamentales mediante un mayor conocimiento de las funciones y actividades que se desarrollan en los cuatro números que se han editado a lo largo del año,

Hurbilago ha recogido en sus páginas informaciones sobre los procesos de licitación y construcción de la nueva red ferroviaria y de la variante del Topo; de los proyectos constructivos de las futuras líneas del metro de Bilbao; del desarrollo progresivo del programa tranviario en Vitoria-Gasteiz y en la capital vizcaína; y de las actuaciones que se llevan a cabo para impulsar la mejora y modernización del conjunto de la red propia. Además de todos estos hitos, consustanciales a las grandes obras públicas, Hurbilago se ha nutrido de noticias referidas a los eventos sectoriales o técnicos en los que ETS ha tenido protagonismo y, por supuesto, de aquellas iniciativas deportivas, culturales o sociales en las que han tomado parte las personas de la organización.

La revista, que, por principio, está abierta a las aportaciones que puedan hacer las personas de ETS, mantiene también una sección estable sobre la historia ferroviaria, como reflejo de unos orígenes que deben ser considerados para comprender nuestra evolución reciente y la proyección que deseamos.



3.9.9. Visitas externas a obras e instalaciones

Visita de Euskotren a la variante del Topo

Un grupo de trabajadores y trabajadoras de Euskotren visitó el día **5 de mayo** las obras de la variante ferroviaria del Topo. El colectivo, integrado por medio centenar de personas que se jubilarán próximamente o que celebraban los 25 años de permanencia en la empresa, tuvo la oportunidad de conocer las obras que se llevan a cabo en el tajo de Morlans, donde se ejecutaba la caverna de Easo y cuyo proceso de revestimiento de hormigón acababa de concluir. Tras realizar el recorrido por esa zona de obras, se trasladaron a Bentaberri donde comprobaron el estado de la estación, ya concluida, de la que únicamente quedaba pendiente de materializar el contrato de instalaciones.



Estudiantes de la Complutense visitan el tramo Hernani-Astigarraga

Estudiantes del Máster de Geología de la Universidad Complutense de Madrid visitaron en el mes de **junio** las obras del tramo Hernani-Astigarraga de la Y vasca, que ejecuta Euskal Trenbide Sarea. El grupo fue testigo del avance en la construcción del singular viaducto atirantado que se levanta en este segmento.



Estudiantes de Geología visitan el tramo Altza-Galtzaraborda

Estudiantes de la asignatura de Ingeniería Geológica del grado de Geología de la UPV-EHU visitaron en el mes de **diciembre** las obras del tramo Altza-Galtzaraborda del Topo, en la que pudieron comprobar la puesta en práctica de los conocimientos que están adquiriendo y, al mismo tiempo, recibieron una clase magistral a cargo de los responsables del proyecto, que destacaron la importancia de la geología en estos trabajos.



Estudiantes internacionales de arquitectura visitan el metro de Bilbao de la mano de ETS

Una treintena de estudiantes del máster en patrimonio contemporáneo del programa de posgrado 'Master Erasmus Mundus', denominado ARURCO, que se imparte en la Escuela de arquitectura de San Sebastián, el Politécnico de Turín y la Escuela de arquitectura de Kaunas, visitaron en el mes de octubre las estaciones del metro de Sarriko y Moyua, de la mano de Euskal Trenbide Sarea. La coordinadora del máster buscaba una visita técnica del suburbano de Bilbao, proyecto de Norman Foster, para tener conocimiento de los detalles relativos a la construcción, dificultades, retos, soluciones y resultados.



3.10. Calidad y Medio Ambiente

Sistemas de gestión integrados

Durante el mes de **julio**, ETS se sometió a las auditorías externas de renovación de las normas ISO de calidad y medio ambiente, ISO 9001:2015 e ISO14001:2015, respectivamente, que fueron realizadas por Aenor.

Asimismo, se realizó la auditoría de renovación del certificado del Reglamento EMAS III con la Declaración Ambiental, de acuerdo a las modificaciones de los Reglamentos (UE) 2017/1505, de la Comisión de 28 de agosto de 2017 para el Medio Ambiente y las que se contemplan en el (UE) 2018/2026 de 19 de diciembre. En esa declaración se incluyen los seguimientos de una serie de indicadores ambientales del Ente, tanto directos como indirectos, y con la estructura de la norma ISO 14001:2015.

La declaración tiene carácter público; cualquier persona interesada puede acceder a su contenido. Los trabajadores y trabajadoras del Ente, desde la intranet; el conjunto de la ciudadanía, a través de la página web de ETS.

Asimismo, durante el mes de **abril** se llevó a cabo la auditoría de seguimiento del sistema de seguridad y salud en el trabajo. Se realizó por la certificadora Aenor de acuerdo a la norma ISO45001:2018.

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, Circulación y Gestión del Servicio y a la jefatura de Seguridad en la Circulación. Desde el año 2022, el alcance de la certificación en materia de calidad se extendió también al área de Mantenimiento de Vía e Infraestructura.

En el mes de **junio** de 2023, se certificó por primera vez el sistema de gestión de I+D+i con la certificadora Aenor, cuyo director en el País Vasco hizo entrega del correspondiente certificado al director general de ETS.





Además, de cara a garantizar el mantenimiento del sistema de gestión integrado, se realizaron las correspondientes auditorías internas, antes que las externas, en las que se incluyó al área de Mantenimiento de Señalización y Comunicaciones. Estas auditorías internas también son la base para la mejora continua del sistema, con la detección de puntos fuertes y áreas de mejora en el mismo.

En el global del año, de los 119 objetivos marcados en el sistema integrado se alcanzaron satisfactoriamente 118, el 99,16%, que da idea de la involucración del personal del Ente en la gestión de los sistemas. Estos 119 objetivos se relacionaron en el año 2023 con los considerados estratégicos dentro del Plan Estratégico 2023-2033. Se clarificaron 34 como acciones estratégicas dentro de esos objetivos del plan. La totalidad de esas acciones (34) se han superado satisfactoriamente; es decir, el 100%.

También se mide una batería de indicadores, 116 en total, que se consideran una fuente de información importante para la mejora continua y que abarcan a Direcciones/Departamentos que incluso no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema.



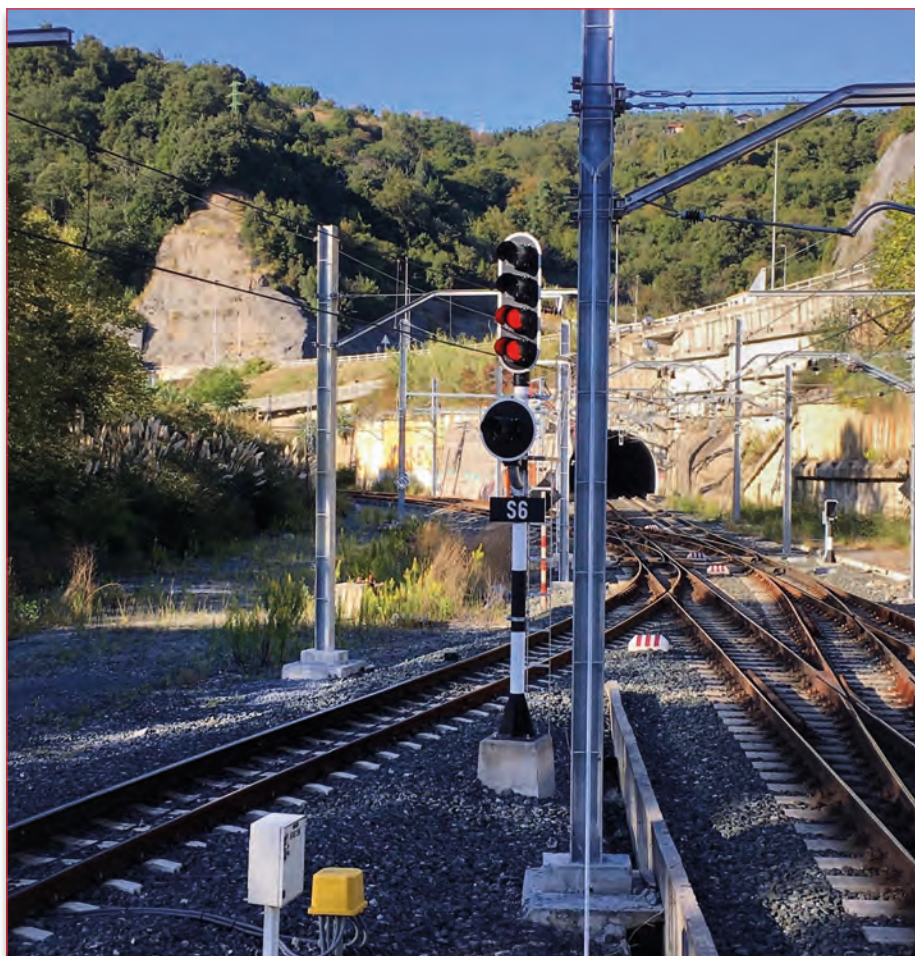
Por otra parte, y de cara a medir la calidad externa de los servicios prestados y que recibe directamente el cliente, ETS realizó las correspondientes encuestas de satisfacción entre estos. Así, el operador concedió un grado de satisfacción del 98,44% y el cliente de obras y proyectos, un 97,92%. En ambos casos se superan los valores de referencia (89,90% y 80%, respectivamente). Con respecto a las encuestas a las personas usuarias, destaca la valoración obtenida en "Puntualidad del servicio" (8,91 puntos), aspecto que sigue siendo el mejor valorado.

En 2023, ETS comenzó a trabajar con el sistema de gestión de la accesibilidad universal, según la norma UNE 170001-2:2007 aplicable a únicamente a la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao. Para ello, se ha integrado toda la documentación que aplica en el sistema de gestión, programándose la certificación para el año 2024.

Además de prestar un servicio de calidad, auditado y reconocido, ETS mantiene un compromiso firme con el respeto estricto al cumplimiento de todos los requisitos medioambientales. Su actividad en este ámbito se aborda mediante la identificación de los procesos más adecuados y la reducción de

impactos ambientales en el desarrollo de los mismos. Aunque no están integrados en el propio sistema, ETS extiende también este compromiso de buenas prácticas a la gestión de residuos que se generan en sus talleres, de acuerdo con la legislación vigente.

En 2023, en línea con el compromiso medioambiental con la sociedad y con la gestión avanzada, ETS se ha presentado a una evaluación externa por parte de Euskalit. Como resultado de la misma, obtuvo la "A de Plata". La entrega de dicho reconocimiento, que recogió el director general de ETS acompañado por parte de la plantilla, se realizó en un acto público organizado por Euskalit.



Certificado del sistema de gestión de la I+D+i de Aenor

El día **19 de septiembre**, ETS recibía de Aenor el certificado del sistema de gestión de la I+D+i conforme con la norma UNE 166002:2021 para las actividades de tecnología avanzada de los ferrocarriles y tecnología de la construcción aplicada al mantenimiento de activos.

Ernesto Martínez de Cabredo, director general de ETS, recibió el distintivo de manos Gonzalo San Antonio Cledou, director de la sede de Aenor en el País Vasco.

Los sistemas de gestión de la I+D+i permiten a empresas y organismos, independientemente de su dimensión o del sector económico al que pertenecen, mejorar de manera sistemática sus actividades de I+D+i, sin encor-

setarlas en reglas fijas que coarten la imaginación e inteligencia emocional de las personas investigadoras, proporcionando directrices útiles para organizar y gestionar eficazmente este tipo de actividades.

La norma UNE 166002 contempla requisitos y directrices prácticas para la formulación y el desarrollo de políticas de I+D+i; para el establecimiento de objetivos acordes con las actividades, productos y servicios específicos de cada organización; para la identificación de tecnologías emergentes o nuevas tecnologías no aplicadas en su sector, cuya asimilación y posterior transferencia proporcionarán la base para generar proyectos, potenciar sus productos, procesos o servicios y mejorar su competitividad.

La certificación del sistema de gestión de la I+D+i permite a las empresas:

- Sistematizar sus actividades de I+D+i e integrarlas en la gestión general de la empresa.
- Planificar, organizar y controlar las unidades de I+D+i, así como la cartera de productos generados.
- Establecer la interacción de la I+D+i con otros departamentos o divisiones.
- Demostrar la transparencia de las actividades de I+D+i.
- Aportar un valor añadido de confianza en la actividad de I+D+i de la empresa, mejorando su imagen empresarial y su competitividad.

Esta certificación es compatible con otros sistemas de gestión.

A de plata a la gestión avanzada

El día **19 de diciembre**, ETS recibía la A de plata - Premio Vasco a la Gestión Avanzada. Esta distinción reconoce a las organizaciones más avanzadas en sus prácticas de gestión, mediante las que buscan la satisfacción equilibrada de todos sus grupos de interés, clientes, personas trabajadoras, accionistas y la sociedad en general. Ernesto Martínez de Cabredo, director general de ETS, recibió el premio de manos del consejero Iñaki Arriola, en un acto celebrado en Vitoria-Gasteiz.



ETS, que utiliza el Modelo de Gestión Avanzada como referente para evaluar y mejorar su sistema de gestión, se ha hecho merecedora de la A de Plata tras la evaluación externa realizada por Euskalit.

Este reconocimiento lo alcanzan aquellas empresas, centros de educación o sanitarios y otras organizaciones de Euskadi que demuestran un determinado nivel de desarrollo o avance en sus prácticas de gestión. Previamente han debido demostrar un determinado grado de desarrollo de su sistema de gestión.

Euskalit, la entidad encargada de administrar estas distinciones persigue un doble objetivo:

- Identificar a las organizaciones más avanzadas en gestión para que sirvan de estímulo y referencia a otras.
- Reconocer públicamente el esfuerzo realizado por estas organizaciones y el grado de avance alcanzado en su gestión.

La obtención de estos reconocimientos supone una demostración previa por parte de una organización de haber alcanzado un determinado grado de desarrollo en su sistema de gestión. Para ello, Euskalit presta a las organizaciones y empresas vascas los servicios de contraste externo y de evaluación externa, con el modelo de gestión avanzada como referente.

Ambos servicios consisten en un análisis global y sistemático de la gestión de una organización, realizado por personas expertas, independientes y ajenas, que ofrece una visión objetiva de su grado de avance, puntos fuertes y áreas de mejora y que sirve de "espejo" a los ejercicios de reflexión y autoevaluación que realizan las organizaciones.

Este análisis se realiza por equipos del Club de Evaluación de Euskalit, formados por cerca de 2.000 personas, en su mayoría en puestos de gerencia o dirección, que colaboran de manera altruista compartiendo sus conocimientos y experiencia en gestión.

3.11. Innovación

Investigación, desarrollo e innovación son factores críticos determinantes para lograr el crecimiento económico de toda organización y la mejora de su competitividad, que contribuyen a situarla en una posición adecuada para afrontar los nuevos desafíos que surgen en un sociedad y mercado cada vez más globalizados.

A lo largo del año 2023, y teniendo como eje la reflexión realizada en el Plan Estratégico, ETS ha seguido fortaleciendo las actividades de I+D+i, dentro del ente y con sus colaboradores y agentes externos. Fruto de ello han sido las oportunidades creadas, los nuevos proyectos que se están desarrollando y los convenios de colaboración que se han firmado con entidades como la UPV-EHU.





Certificación de la gestión en I+D+i

En el mes de **noviembre**, como resultado de su compromiso con la I+D+i, ETS obtuvo el certificado de gestión de la I+D+i de Aenor conforme a la norma UNE166002:2021 para las actividades de tecnología avanzada de los ferrocarriles y tecnología de la construcción aplicada al mantenimiento de activos.

El sistema de gestión de la I+D+i provee a ETS de un marco de referencia para desarrollar y desplegar capacidades en esta materia, evaluar el desempeño y lograr los resultados previstos.

Seguimiento de proyectos de innovación

Durante el año 2023, y relacionado con los ocho ámbitos que ETS definió en la estrategia de innovación, se gestionaron un total de 23 proyectos y se crearon 13 nuevas oportunidades externas e internas.

La participación en el proyecto *Increase* es un hito a destacar. Su objetivo es el desarrollo de paneles fotovoltaicos con capacidad fonoabsorbente. ETS liderará la prueba piloto que se realizará en la estación de Derio. Esta es la primera vez que ETS participa en un proyecto europeo dentro del Programa Marco Horizonte 2020 (H2020). En él intervienen hasta 24 empresas, nacionales —entre ellas el centro tecnológico Tecnalia— e internacionales, provenientes de diversos sectores, que incluyen la industria, los centros tecnológicos y las universidades.



Cultura innovadora y vigilancia estratégica

Fomentar la cultura innovadora es un aspecto crucial para la generación de ideas y la implicación, tanto de los agentes internos como externos. Con esta finalidad, ETS publica semestralmente un boletín interno dedicado a la vigilancia estratégica, en el que se informa de las ferias, eventos y jornadas que tendrán lugar a medio plazo, a nivel mundial. El boletín de vigilancia estratégica también incluye noticias de interés tecnológico en el ámbito autonómico, nacional e internacional.

Durante el año 2023 se publicaron tres noticias relacionadas con la I+D+i en la revista Hurbilago dedicadas a los temas siguientes:

- Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) para Euskal Trenbide Sarea.
- La participación de ETS en el desarrollo de paneles fotovoltaicos con capacidad fonoabsorbente.
- La obtención del certificado del sistema de gestión de la I+D+i de Aenor.



Con el objetivo de atraer nuevas oportunidades y fortalecer las relaciones con agentes externos, ETS ha participado en diferentes foros y jornadas institucionales:

- Misión de empresas ferroviarias británicas. CAF..
- Jornada sobre los retos del operador ferroviario austriaco ÖBB, organizado por la asociación Mafex.
- Conferencia *Leaders in Tech*. Mesa redonda sobre innovación ferroviaria.



Agenda de innovación

La publicación anual de la agenda de innovación da visibilidad al trabajo que se ha realizado en este ámbito en ETS. En ella se presentan los retos tecnológicos a los que se quiere hacer frente dentro de los ámbitos estratégicos de actuación. También es una herramienta para difundir, interna y externamente, los nuevos proyectos en los que ETS participa, hacer seguimiento o conocer los retos que se han alcanzado con aquellos proyectos que ya han concluido.

Estos son los principales proyectos en cuyo desarrollo ha trabajado ETS durante el año:

- INCREASE: *Effective advancements towards uptake of PV integrated buildings & infrastructure.*
- Detección temprana de movimiento de taludes. Sensores de bajo coste.
- Detección temprana de movimiento de taludes. Fibra óptica.
- DAS con fibra óptica.
- CON4MIN. Optimizador inteligente de proyectos de instalación de elementos modulares de minibarrera acústica en entorno próximo de vía ferroviaria basado en BIM.
- MultiPV. Nuevas tecnologías avanzadas para módulos y sistemas fotovoltaicos multifuncionales integrados en edificios e infraestructuras.
- Simulador de gestión de circulación ferroviaria.
- MARTINI. *Modal analysis and artificial vision technologies for tunnel evaluation.*
- Soluciones para ERTMS.

- TCRINI 2. Nuevas tecnologías para la inspección de infraestructuras críticas en el sector del transporte.
- 4RAIL. Mantenimiento predictivo-cognitivo para una gestión ferroviaria integrada.
- Estudio de desgaste ondulatorio en la Línea 3.

Plan para reducir los garrotes por calor extremo

El día **1 de junio**, ETS informaba del desarrollo de un plan de acciones para limitar las deformaciones de la vía (por dilatación) generadas por el calor extremo, al que se dedicaría una inversión de 2,5 millones de euros a lo largo del año. La renovación de carril en los puntos más susceptibles de sufrir garrotes absorbe la mayor parte de ese presupuesto.

La deformación de vía producida por temperaturas elevadas es un fenómeno histórico, implícito en las líneas de vía métrica, debido a los pequeños radios de curva que predominan en la red ferroviaria vasca. Para reducir al máximo su incidencia, y ante la posibilidad de mayores olas de calor como consecuencia del cambio climático, ETS multiplicó las medidas preventivas que suele aplicar con la llegada del verano, y las ha implementado con otras



novedosas, como son el pintado de los carriles de blanco y el empleo de algoritmos.

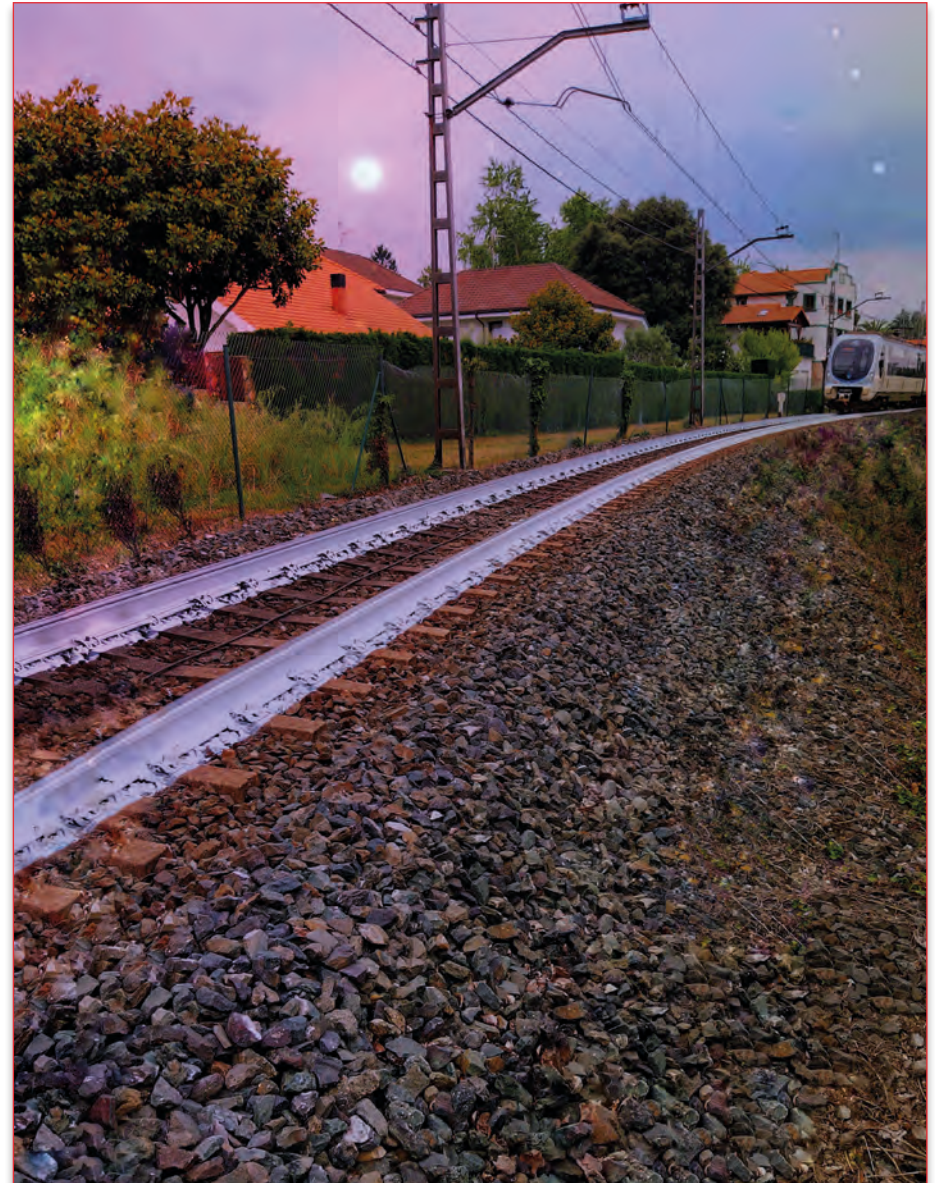
El denominado Plan para la reducción de exposición a fenómenos de calor en la vía, que ETS puso en marcha durante el verano, señala que la medida preventiva contrastada, más eficaz y con mayor dotación de recursos, es la renovación de vía.

Ciertos tramos y curvas donde se han detectado los garrotes tienen el carril desgastado, presentan plataformas de vía mejorables en cuanto a capacidad portante y las sujeciones no son las más adecuadas. En esos puntos se realizaron o se van a iniciar obras de renovación de vía para disponer de un armamento mejorado. Uno de los componentes del armamento mejorado son las traviesas tacón, que se clavan a la banqueta de balasto evitando el movimiento lateral de la vía por efecto de la dilatación del carril.

Otra actuación que se llevó a cabo fue la liberación de tensiones, junto a distintas operaciones de mantenimiento sobre carriles. Las intervenciones habituales que se acometen para preparar los raíles ante las altas temperaturas se centran en tener la vía correctamente alineada y nivelada para situaciones con temperatura media templada. Una vez que la vía se encuentra en su posición ideal, se puede proceder a liberar tensiones.

En 2023 ETS también se aplicó una metodología innovadora, a modo de experimentación. Utilizando una plataforma tecnológica y las posibilidades del big data, se ha desarrollado un prototipo que analiza las previsiones meteorológicas, junto con otros datos, para predecir el efecto del pandeo en los carriles de la zona de estudio. De esta forma, se podría identificar el riesgo de un posible garrote, su magnitud y durante cuánto tiempo va a estar deformada la vía por efecto del calor.

Este desarrollo se utiliza combinando los datos de meteorología, los del entorno donde se sitúa la vía, de geometría teórica y real de la vía y los datos físicos de los componentes de la vía y su degradación a través de un algoritmo que permita observar el pandeo del carril. La simulación no elimina el garrote, ni su aparición, ni su magnitud; sino que avisa de un estado futuro.



4



LIQUIDACIÓN
de cuentas

anuales
del ejercicio

2023

mazars

Rodríguez Arias, 23
48011 – Bilbao

+34 944 702 590
www.mazars.es

RED FERROVIARIA VASCA- EUSKAL TRENBIDE SAREA

Auditor independiente batek egindako Urteko
Kontuen Ikuskapen-Txostena
Informe de Auditoría de Cuentas Anuales
emitido por un Auditor Independiente

2023ko abenduaren 31n amaitutako Urteko
Kontuak eta Kudeaketa Txostena
Cuentas Anuales e Informe de Gestión del
ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

Oficinas en: Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia, Vigo

Mazars Auditores, S.L.P. Domicilio Social: C/Diputació, 260 - 08007 Barcelona
Registro Mercantil de Barcelona, Tomo 30.734, Folio 212, Hoja B-180111, Inscripción 1ª, N.I.F. B-61622262
Inscrita con el número S1189 en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC)

mazars

Rodríguez Arias, 23
48011 – Bilbao

+34 944 702 590
www.mazars.es

Auditore Independente batek egindako Urteko Kontuen Ikuskapen-Txostena

Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioari, **RED FERROVIARIA VASCA – EUSKAL TRENBIDE SAREA**ren Funtsa Sozialaren titular bakarra, Administrazio Kontseiluak eskatuta

Iritzia salbuespenekin

RED FERROVIARIA VASCA – EUSKAL TRENBIDE SAREAren (Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren mende dagoen erakundea da, gaur egun, Eusko Jaurilaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailera atxikia dagoena) atxikitutako urteko kontuak ikuskatu ditugu. Urteko kontu horiek 2023ko abenduaren 31ko balantzea eta aipatutako datan bukatutako ekitaldiari dagozkion galeren eta irabazien kontua, ondare garbian gertatutako aldaketan egoera-orria, eskudiru-fluxuen egoera-orria eta memoria biltzen dituzte.

Gure iritziz, *iritzia salbuespenekin emateko oinarria* atalean deskribatutako egintzek izan ditzaketen ondorioak izan ezik, erantsitako urteko kontuek behar bezala adierazten dute, alderdi esanguratsu guztietan, Erakundearen 2023ko abenduaren 31ko ondarearen eta finantza-egoeraren irudi zehatza, baita data horretan amaitutako urteko ekitaldiari dagozkion emaitzena eta eskudiru-fluxuena ere, aplikatzekoa den finantza-informazioari buruzko esparru arauemailearekin (memoriaren 2. oharrean identifikatzen da) eta, zehazki, bertan jasotako kontabilitate-printzipio eta -irizpideekin bat etorriz.

Iritzia salbuespenekin emateko oinarria

Erantsitako memoriaren 1. oharrean adierazten den bezala, Euskal Trenbide Sarearen xede soziala garatzeko, ekainaren 6ko 118/2006 Dekretu bidez, erakunde publikoak atxikipen-erregimenean jaso zituen 2006ko ekitaldian ordura arte Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A. sozietate publikoari atxikitutako trenbide-azpiegiturei lotutako aktiboak.

Oficinas en: Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia, Vigo

Mazars Auditores, S.L.P. Domicilio Social: C/Diputació, 260 - 08007 Barcelona
Registro Mercantil de Barcelona, Tomo 30.734, Folio 212, Hoja B-180111, Inscripción 1ª, N.I.F. B-61822262
Inscrita con el número S1189 en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas (ROAC)

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

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

Opinión con salvedades

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de **RED FERROVIARIA VASCA – EUSKAL TRENBIDE SAREA** (Ente perteneciente a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que se encuentra actualmente adscrito al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, ver nota 1 de la memoria adjunta), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2023, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos de las cuestiones descritas en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades* de nuestro informe, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Ente a 31 de diciembre de 2023, 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 (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión con salvedades

Tal como se indica en la nota 1 de la memoria adjunta, en desarrollo del objeto social de Euskal Trenbide Sarea, mediante el Decreto 118/2006, de 6 de junio, el Ente Público recibió en el ejercicio 2006 en régimen de adscripción los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias hasta ese momento adscritos a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak -

mazars

Testuinguru horretan, Erakundeak gaur egun Eusko Trenbideak esleitutako eta bertatik datozen ibilgetu materialen multzoa osatzen duten elementuen banakako erregistrorik ez duenez, ezin izan da egiaztatu banakako kostua, eta, beraz, Erakundeak transferitutako eta atxikitako ondasun material horien amortizazioa, ez eta, ondorioz, horien eragina urteko kontuetan. 2023ko abenduaren 31n, aktibo horiek "ibilgetu materiala" epigrafean daude erregistratuta, 50,8 milioi euroko kontabilitate-balio garbiarekin (267,2 milioi euro hasierako atxikipenaren zenbatekoari dagozkio, eta 216,4 milioi euroko amortizazio metatua), erakundeak 3,1 milioi euroko gastua erregistratu du 2023ko galdu-irabazien kontuan amortizazio kontzeptuan (53,9 milioi euro, 267,2 milioi euro, 213,3 milioi euro eta 3,2 milioi euro 2022ko abenduaren 31n, hurrenez hurren). 2022ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari dagozkion urteko kontuei buruzko gure auditoretza-irritziak salbuespen bat zuen gai horrengatik beragatik.

Aurreko paragrafoan adierazitakoaz gain, erantsitako memoriaren 1.oharrean adierazten den bezala, Eusko Jaurlaritzak Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-jabari publikoko gainerako ondasunak atxiki zizkion Erakundeak, eta horien administrazioa eta kudeaketa agindu zion. Erakundeak ez du transferitutako trenbideei dagozkien ondasunen zerrenda edo baloraziorik, ez eta, beraz, horiek erabiltzeko eskubideak egotz dakiokkeen balioa ere. Ondorioz, gaur egun ezin da zehaztu eskubide hori aitortzeak urteko kontu erantsietan izan dezakeen eragina. 2022ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari dagozkion urteko kontuei buruzko auditoretzari buruzko gure iritziak salbuespen bat zuen gai horrengatik.

Ferrocarriles Vascos, S.A. En este contexto, 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 adjuntas. Al 31 de diciembre de 2023, dichos activos figuran registrados en el epígrafe "Inmovilizado Material" por un valor neto contable de 50,8 millones de euros (267,2 millones de euros correspondiente al importe de adscripción inicial y una amortización acumulada por importe de 216,4 millones de euros), habiendo registrado el Ente un gasto en concepto de amortización en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2023 adjunta por un importe de 3,1 millones de euros (53,9 millones de euros, 267,2 millones de euros, 213,3 millones de euros y 3,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2022, respectivamente). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 contenía una salvedad por esta misma cuestión.

Adicionalmente a lo indicado en el párrafo anterior, en el ejercicio 2006, según se indica en la nota 1 de la memoria adjunta, el Gobierno Vasco asignó al Ente, en régimen de adscripción, los restantes bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, encomendándole la administración y gestión de los mismos. El Ente no dispone de una relación ni valoración de los bienes correspondientes a estas líneas ferroviarias transferidas ni, por consiguiente, del valor atribuible al derecho de uso de los mismos. Consecuentemente, no es posible determinar en la actualidad el posible efecto que pudiera tener el reconocimiento del citado derecho sobre las cuentas anuales adjuntas. Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 contenía una salvedad por esta misma cuestión.

mazars

Kontu-ikuskapena egiteko, Espainian indarrean dagoen kontu-ikuskapenari buruzko jarduera erregulatzen duen araudiari jarraitu diogu. Arau horien arabera ditugun erantzukizunak aurrerago deskribatuko dira, gure txostenaren *Auditorearen erantzukizunak, urteko kontuen ikuspenari dagokionez* atalean.

Espainian urteko kontuen gure kontu-ikuskapenari aplikatzekoak zaizkion etikako errekerimenduekin —independenziakoak barne hartuta— bat etorri, ez dugu loturarik erakundearekin, kontu-ikuskapeneko jardueraren araudi erregulatzailerak eskatu bezala. Zentzu horretan, kontu-ikuskapeneko zerbitzuak baino ez ditugu eskaini, eta ez da —araudi erregulatzailer horretan finkatutakoa kontuan hartuta— beharrezkoa zen independenzia baldintzatu duen egoerarik eman.

Gure ustez, lortu dugun kontu-ikuskapeneko ebidentziak oinarri nahikoa eta egokia ematen du kontu-ikuskapeneko gure iritzia salbuespenekin emateko.

Kontu-ikuskapenaren inguruko alderdi azpimarragarriak

Gure iritzi profesionalaren arabera, kontu-ikuskapenaren inguruko alderdi azpimarragarriak honako hauek dira: egungo aldiaren urteko kontuen inguruko gure kontu-ikuskapenean oker materialak gertatzeko arrisku gisa hartutako alderdiak. Arrisku horiek urteko kontuen gure kontu-ikuskapenaren testuinguruan —osotasunean hartuta— eta kontu horien inguruko gure iritzia osatzean aztertu dira, eta arrisku horiei buruzko iritzia ez dugu bereizita ematen.

Iritzia salbuespenekin emateko oinarria atalean deskribatutakoaz gain, ikuskapen txostenean jakinarazi behar den azpimarragarritzat hartutako arrisku gehiagorik ez dagoela erabaki dugu.

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes del Ente de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

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

Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos aspectos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

Excepto por las cuestiones descritas en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades*, hemos determinado que no existen otros riesgos más significativos considerados en la auditoría que se deban comunicar en nuestro informe.

mazars

Bestelako informazioa: Kudeaketa-txostena

Bestelako informazioan 2023ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiaren kudeaketa-txostena baino ez da biltzen. Txosten hori egiteko ardura Erakundeko administratzaileena da eta ez da urteko kontuetan sartzen.

Urteko kontuei buruzko gure kontu-ikuskapeneko iritziak ez du kudeaketa-txostena barne hartzen. Kontu-ikuskapeneko jardura erregulatzen duen araudian eskatutakoaren arabera, kudeaketa-txostenari buruzko gure erantzukizuna honako hau da: kudeaketa-txostena eta urteko kontuak bat ote datozen ebaluatzea eta jakinaraztea. Hori guztia, kontu horien ikuskapena egitean —eta bertan ebidentzia gisa jasotakoa ez den informazioa barne hartu gabe— eskuratutako Erakundearen ezagutzan oinarrituta gauzatuko da. Halaber, gure ardura da kudeaketa-txostenaren edukia eta aurkezpena aplikatzekoa den araudiarekin bat ote datozen ebaluatzea eta jakinaraztea. Egin dugun lanean oinarrituta, huts materialak daudela ondorioztatzen badugu, horren berri ematera behartuak gaude.

Egindako lanean oinarrituta, hurrengo paragrafoan adierazitako irismen-mugak salbu, kudeaketa-txostenak duen informazioa bat dator 2023ko ekitaldiko urteko kontuekin, eta haren edukia eta aurkezpena bat datoz aplikatzekoa den araudiarekin.

Iritzia salbuespenekin emateko oinarria atalean deskribatzen den bezala, ezin izan dugu auditoretza nahikoa eta egokia egin atal horretan adierazitako gaiei buruz, gure lanean irismena mugatzen baitute. Ondorioz, ezin izan dugu ondorioz atera gai horiei buruzko kudeaketa txostenean akats materialik dauden ala ez.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 cuya formulación es responsabilidad de los administradores del Ente, y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento del Ente obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad consiste en evaluar e informar de si el contenido y presentación del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, salvo por las limitaciones al alcance indicadas en el párrafo siguiente, la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2023 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Como se describe en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades* no hemos podido obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre las cuestiones indicadas en dicha sección que suponen limitaciones al alcance de nuestro trabajo. En consecuencia, no hemos podido alcanzar una conclusión sobre si existen incorrecciones materiales en el informe de gestión en relación con dichas cuestiones.

mazars

Administratzaileen erantzukizunak urteko kontuei dagokienez

Administratzaileei dagokie erantsitako urteko kontuak formulatzeko erantzukizuna, Erakundearen ondarearen, finantza-egoeraren eta emaitzen irudi zehatza adierazteko, Espainian aplikatzekoa den finantza-informazioaren esparru arauemailearekin bat etorritz. Haien erantzukizunpekoa da, orobat, urteko kontuak iruzurraren edo akatsaren ondoriozko huts materialik gabe prestatu ahal izateko beharrezkotzat jotzen duten barne-kontrola.

Urteko kontuen prestaketan, Erakundeak enpresa gisa funtzionatzen jarraitzeko duen gaitasuna baloratzeko erantzukizuna dute administratzaileek. Horretarako, eta hala badagokio, funtzionatzen ari den enpresarekin lotutako gaiak jakinaraziko ditu eta funtzionatzen ari den enpresako kontabilitate-printzipioa erabiliko du, administratzaileek Erakundeak likidatzeko edo beren eragiketekin aurrera ez jarraitzeko asmoa duten kasuetan edo beste aukerarik ez dagoen kasuan izan ezik.

Auditorearen erantzukizunak, urteko kontuen ikuskapenari dagokionez

Gure helburuak honako hauek dira: iruzurraren edo akatsaren ondorioz urteko kontuek, oro har, oker materialik ez duten arrazoizko ziurtasuna lortzea, eta gure iritzia bilduko duen kontu-ikuskapeneko txosten bat egitea. Arrazoizko ziurtasunak ziurtasun handia erakusten du. Hala ere, Espainian indarrean dagoen kontu-ikuskapeneko jarduera erregulatzen duen araudiarekin bat etorrita egindako kontu-ikuskapen batek edozein oker material — halakorik baldin badago— hautemango duela ez du bermatzen. Okerrak iruzur edo akats baten ondorioz gerta daitezke, eta oker materialtzat jotzen dira, bakarka edo erantsita, urteko kontuetan oinarrituta erabiltzaileek hartzen dituzten erabaki ekonomikoetan eragiten dutela aurreikus badaiteke.

Responsabilidades 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 del Ente, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable al Ente en España y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad del Ente para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Ente o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

mazars

Espainian kontu-ikuskapeneko jardura erregulatzen duen araudiaren arabera kontu-ikuskapen baten zati gisa, gure judizio profesionala aplikatzen dugu eta eszeptizismo profesionalerari eusten diogu kontu-ikuskapen osoan zehar. Gainera:

- Iruzurraren edo akatsaren ondorioz, urteko kontuetan oker materialen arriskuak identifikatzen eta baloratzen ditugu, arrisku horiei erantzuteko kontu-ikuskapeneko prozedurak diseinatzen eta aplikatzen ditugu, eta gure iritzirako oinarri bat emateko kontu-ikuskapeneko ebidentzia nahikoa eta egokia lortzen dugu. Iruzur baten ondorioz oker material bat ez hautemateko arriskua akats baten ondorioz oker material bat ez hautematekoa baino handiagoa da; izan ere, iruzurrak kolusioa, faltsutzea, berariazko omisioak, nahita oker egindako adierazpenak edo barne-kontrola saihestea berekin loturik eduki ditzakeelako.

- Kontu-ikuskapena egiteko barne-kontrolaren inguruko ezagutza garrantzitsuak eskuratzen ditugu, egoeren arabera egokiak izango diren kontu-ikuskapeneko prozedurak diseinatzeo, eta ez, ordea, Erakundearen barne-kontrolaren eraginkortasunari buruzko iritzi bat emateko.

- Aplikatutako kontabilitateko politikak egokiak diren eta kontabilitate-zenbatespenak arrazoizkoak diren ebaluatzen dugu, baita gaiarekin lotuta administratzaileek emandako informazioa ere.

- Funtzionatzen ari den enpresa baten kontabilitate-printzipioa administratzaileek erabiltzea egokia ote den erabakitzen dugu. Era horretan, lortutako kontu-ikuskapeneko ebidentzian oinarrituta, funtzionatzen ari den enpresa gisa jarraitzeko Erakundearen ahalmenera buruzko zalantza garrantzitsuak eragin ditzaketen gertakariekin edo baldintzekin lotutako zalantza material bat dagoen ala ez ondorioztatzen dugu. Zalantza materiala dagoela ondorioztatzen badugu, gure kontu-ikuskapeneko txostenean urteko kontuetan jakinarazitako informazioaren inguruan ohartarazi beharko dugu; halaber, jakinarazte horiek egokiak ez badira, iritzi aldatua eman beharko dugu. Gure ondorioak gure kontu-ikuskapeneko txostena egin den datara arte eskuratutako kontu-ikuskapeneko ebidentzian oinarrituta daude. Hala ere, Erakundea funtzionatzen ari den enpresa bat izateari uzteko kausa izan daitezke etorkizunean azalduko diren baldintzak edo gertakariak.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar 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 del Ente.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Ente para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Ente deje de ser una empresa en funcionamiento.

mazars

• Urteko kontuen aurkezpen globala, egitura eta edukia —jakinarazitako informazioa barne— ebaluatzen ditugu. Halaber, urteko kontuek azpian diren gertakariak eta transakzioak irudikatzen dituzten —irudi zehatza adieraztea lortuz— ere ebaluatzen dugu.

Erakundeko administratzaileekin harremanetan jarri ginen, besteak beste, planifikatutako kontu-ikuskapenaren irismena eta kontu-ikuskapen hori egiteko unea zehazteko, eta kontu-ikuskapenean aurkitutako gertakari azpimarragarrien inguruko gaiak aipatzeko, baita kontu-ikuskapenean zehar aurkitu genuen barne-kontrolako edozein huts azpimarragarri adierazteko ere.

Erakundeko administratzaileei jakinarazi dizkiegun arrisku azpimarragarrien artean, aldi honetako urteko kontuen ikuskapenean garrantzi handiena izan dutenak zehaztu ditugu, ustez horiek baitira arrisku nabarmenenak.

Arrisku horiek gure kontu-ikuskapeneko txostenean deskribatzen ditugu, baldin eta legez xedapenek edo erregelamenduzko xedapenek gaia publikoki jakinaraztea debekatzen ez badute.

• Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con los administradores del Ente en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificada y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores del Ente, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del período actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

Describimos esos riesgos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.



MAZARS AUDITORES, S.L.P.


2024 Núm. 03/24/02531

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española o Internacional

Bilbao, 2024ko apirilaren 19a
19 de abril de 2024

Mazars Auditores, S.L.P.
ROAC N° S1189 zb.



Marta Alonso San Millán
ROAC N° 20878 zb.

BALANCES

a 31 de Diciembre de 2023 y 2022 en euros

ACTIVO		
	31/12/2023	31/12/2022
ACTIVO NO CORRIENTE	1.393.600.201	1.304.428.183
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	5.739.791	4.447.151
Aplicaciones Informáticas	1.230.341	1.071.194
Desarrollo	991.219	1.010.753
Anticipos	3.518.231	2.365.204
Inmovilizado Material (Nota 6)	1.264.338.808	1.182.903.311
Terrenos y Construcciones	795.839.215	777.203.396
Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material	158.789.654	160.919.094
Inmovilizado en curso y anticipos	309.709.939	244.780.821
Inversiones Financieras a largo plazo (Nota 8)	96.046	73.907
Otros activos financieros	96.046	73.907
Activos por impuesto diferido (Nota 15.c)	123.425.556	117.003.814
Activos por impuesto diferido	123.425.556	117.003.814

ACTIVO		
	31/12/2023	31/12/2022
ACTIVO CORRIENTE	186.687.236	168.639.039
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 8)	11.978.262	48.816.550
Clientes por Ventas y Prestaciones Servicios	84.543	174.688
Clientes, Empresas del grupo y asociadas	6.006.853	15.238.350
Deudores Varios	210.492	1.789.408
Personal	71.717	68.604
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 15)	5.604.657	31.545.500
Inversiones Financieras a corto plazo (Nota 8)	7.743	7.743
Otros activos financieros	7.743	7.743
Periodificaciones a corto plazo	25.214	25.800
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	174.676.017	119.788.946
Tesorería	174.676.017	119.788.946
TOTAL ACTIVO	1.580.287.437	1.473.067.222

BALANCES

a 31 de Diciembre de 2023 y 2022 en euros

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETO	1.162.898.027	1.092.504.074
Fondos Propios (Nota 9)	273.023.198	268.851.011
Fondo Social	295.648.889	295.648.889
Resultados de Ejercicios Anteriores	-26.797.878	-25.618.465
Resultado del ejercicio	4.172.187	-1.179.413
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)	889.874.829	823.653.063
Subvenciones recibidas	889.874.829	823.653.063
PASIVO NO CORRIENTE	352.966.975	331.364.510
Provisiones a largo plazo (Nota 11)	372.788	363.543
Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal	372.788	363.543
Deudas a largo plazo (Nota 12)	71.581.083	70.900.000
Otros pasivos financieros	71.581.083	70.900.000
Pasivos por impuesto diferido (Nota 10.b)	281.013.104	260.100.967
Pasivos por impuesto diferido	281.013.104	260.100.967

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2023	31/12/2022
PASIVO CORRIENTE	64.422.435	49.198.638
Deudas a corto plazo (Nota 12)	58.278.397	37.086.661
Otros pasivos financieros	58.278.397	37.086.661
Acreedores Comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 12)	6.144.038	12.111.977
Proveedores y acreedores varios	4.312.126	10.346.429
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	95.111	100.126
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	951.392	853.551
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 15)	785.409	811.871
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1.580.287.437	1.473.067.222

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance correspondiente al 31 de diciembre de 2023.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Ejercicios anuales terminados el 31 de Diciembre de 2023 y 2022 en euros

	31/12/2023	31/12/2022
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 16.a)	59.392.354	64.444.790
Ventas	10.950.100	17.542.882
Prestaciones de Servicios	48.442.254	46.901.908
Aprovisionamientos (Nota 16.a.)	-48.442.254	-46.901.908
Trabajos realizados por otras empresas	-48.442.254	-46.901.908
Otros Ingresos de Explotación	34.676.340	34.963.850
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente (Nota 7)	1.176.340	963.850
Subv. explotación incorporada al result. del ejercicio (Nota 10.a)	33.500.000	34.000.000
Gastos de Personal	-19.128.613	-18.417.587
Sueldos, Salarios y asimilados	-13.790.592	-13.178.903
Cargas Sociales (Nota 16.e)	-5.338.021	-5.238.684
Otros Gastos de Explotación	-25.805.307	-33.187.342
Servicios Exteriores (Nota 16.d)	-25.729.288	-32.503.029
Tributos	-76.019	-64.253
Pérdidas, deterioro y variación provisiones op.s comerciales	0	-620.000
Otros gastos de gestión corriente	0	-60

	31/12/2023	31/12/2022
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	-42.645.034	-41.435.472
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (10.b)	38.582.375	41.242.733
Exceso de provisiones	0	2.723
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado (Nota 6)	-2.217.951	-6.251.416
Deterioro y pérdidas	-172.858	-172.858
Resultado por enajenaciones y otras	-2.045.093	-6.078.558
Otros resultados	-40.445	876.472
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	-5.628.535	-4.663.157
Ingresos Financieros	3.379.220	0
De valores negociables y otros instrumentos financieros	3.379.220	0
Gastos Financieros	-240	-240
Por deudas con terceros	-240	-240
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	3.378.980	-240
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-2.249.555	-4.663.397
Impuestos sobre beneficios (Nota 15.c)	6.421.742	3.483.984
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	4.172.187	-1.179.413
RESULTADO DEL EJERCICIO	4.172.187	-1.179.413

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al 31 de diciembre de 2023.

ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

de los ejercicios 2023 y 2022

1. ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS 2023 Y 2022 EN EUROS		
	31/12/2023	31/12/2022
A) Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	4.172.187	-1.179.413
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)		
- Subvenciones recibidas para financiación de inmovilizado	125.716.278	113.575.309
- Efecto fiscal	-30.171.907	-27.258.074
C) Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)		
- Subvenciones recibidas para financiación de inmovilizado	-38.582.375	-41.242.733
- Efecto fiscal	9.259.770	9.898.256
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	70.393.953	53.793.345

2. ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO EN EUROS					
	Fondo Social	Resultados de Ejercicios Anteriores	Resultado del Ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
SALDO INICIAL A 1 DE ENERO DE 2022	295.648.889	-22.819.671	-2.798.794	768.680.305	1.038.710.729
Otras variaciones del patrimonio neto en 2022					
- Distribución del resultado del ejercicio 2021		-2.798.794	2.798.794		
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2022			-1.179.413	54.972.758	53.793.345
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2022	295.648.889	-25.618.465	-1.179.413	823.653.063	1.092.504.074
SALDO INICIAL A 1 DE ENERO DE 2023	295.648.889	-25.618.465	-1.179.413	823.653.063	1.092.504.074
Otras variaciones del patrimonio neto en 2023					
- Distribución del resultado del ejercicio 2022		-1.179.413	1.179.413		
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2023			4.172.187	66.221.766	70.393.953
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2023	295.648.889	-26.797.878	4.172.187	889.874.829	1.162.898.027

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado Total de Cambios en el Patrimonio neto correspondiente al 31 de diciembre de 2023.

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

de los ejercicios 2023 y 2022 en euros

	2023	2022
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	8.993.660	-10.898.220
Resultado del ejercicio antes de impuestos	-2.249.555	-4.663.397
Ajustes del resultado	2.910.875	6.447.208
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	42.645.034	41.435.472
Correcciones valorativas por deterioro (Nota 6)	172.858	172.858
Variación provisiones (Nota 11)	9.245	2.813
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado e inversiones financieras	2.045.093	6.078.558
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 10.b)	-38.582.375	-41.242.733
Ingresos Financieros	-3.379.220	0
Gastos Financieros	240	240
Cambios en el capital corriente	4.953.360	-12.681.791
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 8)	10.920.713	-13.849.113
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 12)	-5.967.939	1.166.632
Otros Activos y Pasivos Corrientes	586	690
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	3.378.980	-240
Cobros de Intereses	3.379.220	0
Pagos de Intereses	-240	-240

	2023	2022
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-117.694.533	-82.598.129
Pagos por Inversiones	-117.694.533	-82.598.129
Inmovilizado intangible (Nota 5)	-2.260.005	-2.562.837
Inmovilizado material	-115.412.389	-80.020.316
Otros activos financieros (Nota 8)	-22.139	-14.976
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	163.587.944	178.800.784
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	151.633.853	88.715.996
Cobros de subvenciones de capital (Nota 10.b)	151.633.853	88.715.996
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	11.954.091	90.084.788
Otras deudas	11.954.091	90.084.788
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	54.887.071	85.304.435
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio	119.788.946	34.484.511
Efectivo o equivalente al final del ejercicio	174.676.017	119.788.946

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al 31 de diciembre de 2023.



MEMORIA

EJERCICIO 2023

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 Desarrollo Económico e Infraestructuras.

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 económica 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.

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.

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 en régimen de adscripción los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias hasta ese momento adscritos a la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.

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

El valor neto contable de estos bienes al 31 de diciembre de 2023 asciende a 50.804.550 euros. En 2022 el valor era de 53.890.571 euros.

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

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

Otras adscripciones posteriores

En el ejercicio 2011, el Gobierno Vasco adscribió a ETS dos plantas de oficinas en el Edificio Albia de Bilbao por 3.460.005 euros, y el edificio I.E.S. de Martutene en Donostia por 693.983 euros, a través de las resoluciones de 28 de julio y 26 de diciembre de 2011, respectivamente. Desde septiembre de 2012 ETS desarrolla su actividad en las plantas 14 y 15 del inmueble sito en el número 8 de la calle San Vicente 8 de Bilbao, conocido con el nombre de *Edificio Albia*.

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



1.2. Actividad de ETS

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

Estas infraestructuras son, a día de hoy:

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

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

En resumen, las funciones de ETS son las siguientes:

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

El Ente no está obligado, de acuerdo con el contenido del artículo 42 del Código de Comercio, a formular cuentas anuales consolidadas, ni forma unidad de decisión según lo dispuesto en la Norma 13ª de las Normas de Elaboración de Cuentas Anuales con otras sociedades domiciliadas en España.

Las presentes cuentas anuales se presentan en euros, que es la moneda funcional y de presentación del Ente.



2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las notas 1 a 20 descritas en la presente Memoria forman parte integrante del Balance, 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 2023.

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 sus modificaciones, así como la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, y del resto de la normativa contable española que resulta de aplicación 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) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

La preparación de las cuentas anuales exige el uso por parte del Ente de ciertas estimaciones y juicios en relación con el futuro que se evalúan continuamente y se basan en la experiencia histórica y otros factores, incluidas las expectativas de sucesos futuros que se consideran razonables bajo las

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

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2023, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

A continuación, se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

Vidas útiles del inmovilizado material

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

d) Agrupación de partidas

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



e) Comparación de la información

De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto y del Estado de Flujos de Efectivo, además de las cifras del ejercicio 2023, las correspondientes al ejercicio anterior.

Asimismo, la información contenida en esta memoria referida al ejercicio 2023 se presenta a efectos comparativos con la información del ejercicio 2022. En la comparación de la información hay que tener en cuenta las circunstancias indicadas en la Nota 2.h).

g) Cambios en criterios contables

Durante el ejercicio 2023 no se han producido cambios de criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2022.

h) Corrección de errores

En la elaboración de las cuentas anuales adjuntas no se ha detectado ningún error significativo que haya supuesto la reexpresión de los importes incluidos en las cuentas anuales del ejercicio anterior.

i) Importancia relativa

Al determinar la información a desglosar en la presente memoria sobre las diferentes partidas de los estados financieros u otros asuntos, el Ente, de acuerdo con el Marco Conceptual del Plan General de Contabilidad, ha tenido en cuenta la importancia relativa en relación con las cuentas anuales del ejercicio 2023.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2023 es la de aplicarlo a la cuenta Resultados de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2022 fue aplicado a la cuenta de Resultados 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. Posteriormente, se valora a su valor de coste minorado por la correspondiente amortización acumulada, calculada en función de su vida útil y, en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro reconocidas.

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, principalmente, 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. Posteriormente se valoran a su valor de coste netos de su correspondiente amortización acumulada y de las eventuales pérdidas por deterioro que hayan experimentado. 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, en general, de acuerdo a la siguiente estimación de vidas útiles:

Elementos	Vida útil (años)
Construcciones	
– Explanaciones, obras de fábrica	50
– Estaciones, apeaderos, talleres, ...	33
– Superestructura	25
Maquinaria	10
Uillaje	5

(...)



Elementos	Vida útil (años)
Otras Instalaciones	
- Señalización	10
- Línea Aérea	15
- Comunicaciones	14
- Instalaciones eléctricas	
• SAIs	5
• Subestaciones	25
• Otras instalaciones eléctricas	20
- Escaleras mecánicas, ascensores y accesos	20
- Canceladoras	10
- Videovigilancia	10
- Telemandos	8
- Otros	20
Mobiliario y Equipos	10
Equipos Informáticos	4
Elementos de Transporte	
- Vehículos	5
- Automotores	25
Otro Inmovilizado	20-50

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.

El valor recuperable de los activos es el mayor entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. Para el cálculo del valor de uso las hipótesis utilizadas incluyen las tasas de descuento antes de impuestos, tasas de crecimiento y cambios esperados en los precios de venta y en los costes. Las tasas de crecimiento y las variaciones en precios y coste se basan en las previsiones internas y sectoriales y la experiencia y expectativas futuras, respectivamente. En base a la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, la mayor parte de los elementos que forman el inmovilizado del Ente pueden considerarse Activos no generadores de flujos de efectivo dado que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad. De acuerdo con las disposiciones de dicha Orden, salvo mejor evidencia, el valor en uso de un activo no generador de efectivo o unidad de explotación o servicio, se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado.

Por tanto, 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.

En los ejercicios 2022 y 2023 se ha procedido a registrar correcciones valorativas por deterioro relativas a una construcción en curso, tal y como se indica en la nota de Inmovilizado Material (ver Nota 6).

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, al no tratarse de importes relevantes y al corresponderse, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, 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 detallan 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

Un instrumento financiero es un contrato que da lugar a un activo financiero en una empresa y, simultáneamente, a un pasivo financiero o a un instrumento de patrimonio en otra empresa.

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio propio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

El Ente reconoce un instrumento financiero en su balance cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo, bien como emisor o como tenedor o adquirente de aquél.



A efectos de su valoración, el Ente clasifica los activos financieros a coste amortizado y a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, excepto los instrumentos de patrimonio designados, de acuerdo con el modelo de negocio y las características de los flujos contractuales. El Ente clasifica los pasivos financieros como valorados a coste amortizado, excepto aquellos designados a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias y aquellos mantenidos para negociar.

d.1) Activos financieros

Clasificación y valoración

A efectos de su valoración, los activos financieros que posee el Ente se clasifican en la categoría de:

1. Activos financieros a coste amortizado:

Un activo financiero se incluye en esta categoría, incluso cuando está admitido a negociación en un mercado organizado, si se mantiene en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener la inversión para percibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato y las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Los flujos de efectivo contractuales que son únicamente cobros de principal e interés sobre el importe del principal pendiente son inherentes a un acuerdo que tiene la naturaleza de préstamo ordinario o común, sin perjuicio de que la operación se acuerde a un tipo de interés cero o por debajo de mercado.

La gestión de un grupo de activos financieros para obtener sus flujos contractuales no implica que el Ente haya de mantener todos los instrumentos hasta su vencimiento; se podrá considerar que los activos financieros se gestionan con ese objetivo aun cuando se hayan producido o se espere que

se produzcan ventas en el futuro. A tal efecto, el Ente considera la frecuencia, el importe y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futuras. La gestión que realiza el Ente de estas inversiones es una cuestión de hecho y no depende de sus intenciones para un instrumento individual.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones comerciales (aquellos activos financieros que se originan en la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico del Ente con cobro aplazado), y los créditos por operaciones no comerciales (aquellos activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados, no tienen origen comercial y cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por el Ente).

El Ente considera que los deudores comerciales y cuentas a cobrar que van a ser objeto de cesión a terceros y que no van a suponer la baja de los mismos, se mantienen en este modelo de negocio.

Los activos financieros clasificados en esta categoría se valoran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Posteriormente estos activos financieros se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual explícito, así como los créditos al personal, los dividendos a cobrar y los desembolsos exigidos sobre instrumentos de patrimonio, cuyo importe se espera recibir en el corto plazo, se valoran por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.



Cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero se modifican debido a las dificultades financieras del emisor, el Ente analiza si procede contabilizar una pérdida por deterioro de valor.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias siempre que existe evidencia objetiva de que el valor de un activo financiero, o de un grupo de activos financieros con similares características de riesgo valorados colectivamente, se ha deteriorado como resultado de uno o más eventos que hayan ocurrido después de su reconocimiento inicial y que ocasionen una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, que pueden venir motivados por la insolvencia del deudor. En tal caso, la pérdida por deterioro del valor de estos activos financieros es la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros, incluidos, en su caso, los procedentes de la ejecución de las garantías reales y personales, que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo calculado en el momento de su reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por deterioro, así como su reversión cuando el importe de dicha pérdida disminuye por causas relacionadas con un evento posterior, se reconocen como un gasto o un ingreso, respectivamente, en la cuenta de pérdidas y ganancias. La reversión del deterioro tiene como límite el valor en libros del activo que estaría reconocido en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro del valor.

El reconocimiento de intereses en los activos financieros con deterioro crediticio sigue las reglas generales, sin perjuicio de que de manera simultánea el Ente evalúa si dicho importe será objeto de recuperación y, en su caso, contabiliza la correspondiente pérdida por deterioro.

El Ente reduce directamente el importe en libros de un activo financiero cuando no tiene expectativas razonables de recuperación total o parcialmente.

El Ente determina la existencia de evidencia objetiva de deterioro de los deudores comerciales mediante un análisis individualizado. No obstante, el Ente no reconoce correcciones valorativas por deterioro para los saldos con

Administraciones Públicas, entidades financieras y aquellos saldos garantizados con garantías eficaces.

La determinación del incumplimiento de un deudor se realiza en cada caso tras un análisis individualizado en el que se consideran las circunstancias concretas del mismo. De la misma manera, el Ente procede a dar de baja, con cargo a la provisión por deterioro correspondiente, los saldos a cobrar en el momento en el que llega a la conclusión de que definitivamente no va poder recuperar dichos importes.

Baja de activos financieros

El Ente da de baja un activo financiero, o parte del mismo, cuando expiran o se han cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, en circunstancias que se evalúan comparando la exposición del Ente, antes y después de la cesión, a la variación en los importes y en el calendario de los flujos de efectivo netos del activo transferido. Se entiende que se han cedido de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero cuando su exposición a tal variación deja de ser significativa en relación con la variación total del valor actual de los flujos de efectivo futuros netos asociados con el activo financiero.

Cuando el activo financiero se da de baja, la diferencia entre la contraprestación recibida neta de los costes de transacción atribuibles, (considerando cualquier nuevo activo obtenido menos cualquier nuevo pasivo asumido), y el valor en libros del activo financiero, determina la ganancia o pérdida surgida al dar de baja dicho activo, que forma parte del resultado del ejercicio en que ésta se produce. Asimismo, cualquier ganancia o pérdida acumulada directamente en el patrimonio neto se reclasifica a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Por el contrario, el Ente no da de baja los activos financieros, y reconoce un pasivo financiero por un importe igual a la contraprestación recibida, en las cesiones de activos financieros en las que se retenga sustancialmente los

riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, tales como en el descuento de efectos, el factoring con recurso, las ventas de activos financieros con pacto de recompra a un precio fijo o al precio de venta más un interés y las titulaciones de activos financieros en los que la empresa cedente retenga financiaciones subordinadas u otro tipo de garantías que absorban sustancialmente todas las pérdidas esperadas.

d.2) Pasivos financieros

Los instrumentos financieros emitidos, incurridos o asumidos se clasifican como pasivos financieros, en su totalidad o en una de sus partes, siempre que de acuerdo con su realidad económica supongan para el Ente una obligación contractual, directa o indirecta, de entregar efectivo u otro activo financiero, o de intercambiar activos o pasivos financieros con terceros en condiciones potencialmente desfavorables, tal como un instrumento financiero que prevea su recompra obligatoria por parte del emisor, o que otorgue al tenedor el derecho a exigir al emisor su rescate en una fecha y por un importe determinado o determinable, o a recibir una remuneración predefinida siempre que haya beneficios distribuibles, como serían determinadas acciones rescatables y acciones o participaciones sin voto.

Clasificación y valoración

A efectos de su valoración, los pasivos financieros que posee el Ente se clasifican en la siguiente categoría:

1. Pasivos financieros a coste amortizado:

El Ente clasifica todos los pasivos financieros en esta categoría excepto cuando deben valorarse a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría los débitos por operaciones comerciales (aquellos pasivos financieros que se originan en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa con pago

aplazado), y los débitos por operaciones no comerciales (aquellos pasivos financieros que, no siendo instrumentos derivados, no tienen origen comercial, sino que proceden de operaciones de préstamo o crédito recibidos por el Ente).

Los pasivos financieros incluidos en esta categoría se valoran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación recibida ajustado por los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Posteriormente estos pasivos financieros se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, así como los desembolsos exigidos por terceros sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en el corto plazo, se valoran por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Baja de pasivos financieros

El Ente da de baja un pasivo financiero, o parte del mismo, cuando la obligación se ha extinguido; es decir, cuando ha sido satisfecha, cancelada o ha expirado.

Si se produce un intercambio de instrumentos de deuda entre el Ente y la contraparte, siempre que estos tienen condiciones sustancialmente diferentes, se registra la baja del pasivo financiero original y se reconoce el nuevo pasivo financiero que surja a su valor razonable. De la misma forma se registra una modificación sustancial de las condiciones actuales de un pasivo financiero. La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero o de la parte del mismo que se haya dado de baja y la contraprestación pagada incluidos los costes o comisiones en que se incurra y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.



En el caso de un intercambio de instrumentos de deuda que no tienen condiciones sustancialmente diferentes, el pasivo financiero original no se da de baja del balance y cualquier coste de transacción o comisión incurrida ajusta el importe en libros del pasivo financiero. A partir de esa fecha, el coste amortizado del pasivo financiero se determina aplicando el tipo de interés efectivo que iguale el valor en libros del pasivo financiero con los flujos de efectivo a pagar según las nuevas condiciones.

A estos efectos, el Ente considera que las condiciones de los contratos son sustancialmente diferentes, entre otros casos, cuando el valor actual de los flujos de efectivo del nuevo contrato, incluida cualquier comisión pagada, neta de cualquier comisión recibida, difiere al menos en un diez por ciento del valor actual de los flujos de efectivo remanentes del contrato original, actualizados ambos importes al tipo de interés efectivo de este último. No obstante, el Ente considera igualmente factores cualitativos para evaluar si las condiciones son sustancialmente diferentes.

Valor razonable

El valor razonable es el precio que se recibiría por la venta de un activo o se pagaría para transferir o cancelar un pasivo mediante una transacción ordenada entre participantes en el mercado en la fecha de valoración. El valor razonable se determina sin practicar ninguna deducción por los costes de transacción en que pudiera incurrirse por causa de enajenación o disposición por otros medios. No tiene en ningún caso el carácter de valor razonable el que sea resultado de una transacción forzada, urgente o como consecuencia de una situación de liquidación involuntaria.

En el valor razonable de un instrumento financiero se tiene en cuenta, entre otros, el riesgo de crédito y, en el caso concreto de un pasivo financiero, se considera el riesgo de incumplimiento de la Entidad que incluye, entre otros componentes, el riesgo de crédito propio.

Se asume que el valor en libros de los créditos y débitos por operaciones comerciales y no comerciales se aproxima a su valor razonable.

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, donaciones y legados

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables por estar pendiente la ejecución de las actividades, proyectos o acciones para las cuales se concedieron, 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 del Ente. 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) Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

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 cum-



plir 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.

El Ente tiene creado un plan de aportación definida para los empleados por el que el Ente aportará anualmente a una entidad aseguradora (EPSV) un porcentaje del salario bruto que se determine anualmente. 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 suspendieron con carácter transitorio sus aportaciones al Ente para los ejercicios 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. El plan de aportación definida se reanudó en 2018, aportándose un 0,5% del salario bruto entre los meses de enero a noviembre de 2018, un 1% de diciembre a noviembre de 2019, un 1,5% de noviembre de 2019 a diciembre de 2020 y un 2% desde 2021.

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 11 de las presentes notas explicativas.

i) Impuesto sobre Beneficios

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

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

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

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.

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.

Criterio general de reconocimiento y valoración de los ingresos por prestación de servicios

El Ente reconoce los ingresos por el desarrollo ordinario de su actividad cuando se produce la transferencia del control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes. En ese momento, el Ente valora el ingreso por el importe que refleja la contraprestación a la que espera tener derecho a cambio de dichos bienes o servicios.

Reconocimiento

El Ente reconoce los ingresos derivados de un contrato con un cliente cuando o a medida que se produce la transferencia al cliente del control sobre los bienes o servicios comprometidos, es decir, las obligaciones a cumplir.

Para cada obligación a cumplir (entrega de bienes o prestación de servicios) identificada, el Ente determina al comienzo del contrato si el compromiso asumido se cumple a lo largo del tiempo o en un momento determinado.

En el caso de las obligaciones contractuales que se cumplen en un momento determinado, los ingresos derivados de su ejecución se reconocen en tal fecha.

Valoración

Los ingresos ordinarios procedentes de la prestación de servicios se valoran por el importe monetario o, en su caso, por el valor razonable de la contrapartida, recibida o que se espere recibir, derivada de la misma, que, salvo

evidencia en contrario, es el precio acordado para los activos a transferir al cliente, deducido el importe de cualquier descuento, rebaja en el precio u otras partidas similares que el Ente pueda conceder, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos. No obstante, se incluyen los intereses incorporados a los créditos comerciales con vencimiento no superior a un año que no tienen un tipo de interés contractual, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

No forman parte de los ingresos los impuestos que gravan las operaciones de entrega de bienes y prestación de servicios que el Ente debe repercutir a terceros como el impuesto sobre el valor añadido y los impuestos especiales, así como las cantidades recibidas por cuenta de terceros.

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

k) Medio Ambiente

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

Información sobre los Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero

Durante los ejercicios 2023 y 2022 el Ente no ha dispuesto de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

l) Transacciones con vinculadas

En la preparación de las cuentas anuales, se han considerado como empresas del grupo, además de al Gobierno Vasco, a las entidades públicas y privadas pertenecientes a su ámbito de influencia.

Se consideran adicionalmente partes vinculadas al Ente, al personal clave del mismo (personas físicas con autoridad y responsabilidad sobre la planificación, dirección y control de las actividades del Ente, ya sea directa o indirectamente), entre las que se incluyen los Consejeros del Ente y los Directivos del mismo, junto a sus familiares próximos, así como a las entidades sobre las que las personas mencionadas anteriormente puedan ejercer una influencia significativa.

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 los ejercicios 2023 y 2022 de las partidas del activo inmovilizado intangible.

2023	Coste				
	31/12/2022	Adiciones	Bajas	Trasposos	31/12/2023
Aplicaciones Informáticas	11.040.773	159.910	0	496.753	11.697.436
Desarrollo	13.783.251	30.313	0	420.002	14.233.566
Anticipo Inmovilizado Int.	2.365.204	1.190.677	0	-37.650	3.518.231
TOTAL	27.189.228	1.380.900	0	879.105	29.449.233

	Amortización acumulada				
	31/12/2022	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31/12/2023
Aplicaciones Informáticas	9.969.579	497.516	0	0	10.467.095
Desarrollo	12.772.498	469.849	0	0	13.242.347
TOTAL	22.742.077	967.365	0	0	23.709.442

	Valor neto contable	
	31/12/2022	31/12/2023
Aplicaciones Informáticas	1.071.194	1.230.341
Desarrollo	1.010.753	991.219
Anticipo Inmovilizado Int.	2.365.204	3.518.231
TOTAL	4.447.151	5.739.791

2022	Coste				
	31/12/2021	Adiciones	Bajas	Trasposos	31/12/2022
Aplicaciones Informáticas	10.384.979	79.426	0	576.368	11.040.773
Desarrollo	12.939.054	68.859	0	775.338	13.783.251
Anticipo Inmovilizado Int.	1.302.358	1.416.520	0	-353.674	2.365.204
TOTAL	24.626.391	1.564.805	0	998.032	27.189.228

	Amortización acumulada				
	31/12/2021	Dotaciones	Bajas	Trasposos	31/12/2022
Aplicaciones Informáticas	9.488.249	481.330	0	0	9.969.579
Desarrollo	12.736.975	35.523	0	0	12.772.498
TOTAL	22.225.224	516.853	0	0	22.742.077

	Valor neto contable	
	31/12/2021	31/12/2022
Aplicaciones Informáticas	896.730	1.071.194
Desarrollo	202.079	1.010.753
Anticipo Inmovilizado Int.	1.302.358	2.365.204
TOTAL	2.401.167	4.447.151



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

– 31 de diciembre de 2023: 22.348.258 euros.

Aplicaciones informáticas: 9.611.774 euros.
Desarrollo: 12.736.484 euros.

– 31 de diciembre de 2022: 21.704.170 euros.

Aplicaciones informáticas: 8.967.686 euros.
Desarrollo: 12.736.484 euros.

A 31 de diciembre de 2023 existen compromisos de inversión de adquisición de inmovilizado intangible por 611.785 euros. A 31 de diciembre de 2022 existían compromisos de adquisición por 728.947 euros.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante los ejercicios 2023 y 2022 de las partidas del activo inmovilizado material.

2023	Coste					
	31/12/2022	Adiciones	Bajas	Deterioros	Trasposos	31/12/2023
Terrenos y Construcciones	1.015.000.437	7.842.084	0	0	32.938.133	1.055.780.654
Maquinaria	9.695.225	52.270	0	0	0	9.747.495
Utillaje	171.260	0	0	0	0	171.260
Otras instalaciones	298.568.162	3.115.870	0	0	13.600.575	315.284.607
Mobiliario	15.109.769	79.244	0	0	499.509	15.688.522
Equipos procesos info.	5.556.059	51.234	0	0	5.129	5.612.422
Elementos tranporte	2.514.197	0	-77.890	0	0	2.436.307
Otro Inmovilizado	89.836.018	0	0	0	0	89.836.018
Inmovilizado en Curso	246.336.543	115.070.350	-2.322.010	0	-47.922.451	311.162.432
TOTAL	1.682.787.670	126.211.052	-2.399.900	0	-879.105	1.805.719.717

	Amortización y deterioro acumulados					
	31/12/2022	Dotaciones	Bajas	Deterioros	Trasposos	31/12/2023
Construcciones	237.797.041	22.144.398	0	0	0	259.941.439
Maquinaria	9.680.455	5.979	0	0	0	9.686.434
Utillaje	166.582	2.328	0	0	0	168.910
Otras instalaciones	145.248.024	17.185.264	0	0	0	162.433.288
Mobiliario	10.432.530	1.051.501	0	0	0	11.484.031
Equipos procesos info.	4.794.775	368.130	0	0	0	5.162.905

(...)

	Amortización y deterioro acumulados					31/12/2023
	31/12/2022	Dotaciones	Bajas	Deterioros	Traspasos	
Elementos transporte	2.211.489	101.127	-77.890	0	0	2.234.726
Otro Inmovilizado	87.997.741	818.942	0	0	0	88.816.683
Inmovilizado en Curso	1.555.722	0	0	-103.229	0	1.452.493
TOTAL	499.884.359	41.677.669	-77.890	-103.229	0	541.380.909

	Valor neto contable	
	31/12/2022	31/12/2023
Terrenos y Construcciones	777.203.396	795.839.215
Maquinaria	14.770	61.061
Utillaje	4.678	2.350
Otras instalaciones	153.320.138	152.851.319
Mobiliario	4.677.239	4.204.491
Equipos procesos info.	761.284	449.517
Elementos transporte	302.708	201.581
Otro Inmovilizado	1.838.277	1.019.335
Inmovilizado en Curso	244.780.821	309.709.939
TOTAL	1.182.903.311	1.264.338.808



2022	Coste					
	31/12/2021	Adiciones	Bajas	Deterioros	Trasposos	31/12/2022
Terrenos y Construcciones	999.885.361	3.512.406	0	0	11.602.670	1.015.000.437
Maquinaria	9.695.225	0	0	0	0	9.695.225
Utillaje	171.260	0	0	0	0	171.260
Otras instalaciones	291.072.835	2.611.824	0	0	4.883.503	298.568.162
Mobiliario	14.868.099	128.517	0	0	113.153	15.109.769
Equipos procesos info.	5.506.773	41.714	0	0	7.572	5.556.059
Elementos transporte	2.420.148	86.964	0	0	7.085	2.514.197
Otro Inmovilizado	89.836.018	0	0	0	0	89.836.018
Inmovilizado en Curso	188.554.416	81.472.700	-6.078.558	0	-17.612.015	246.336.543
TOTAL	1.602.010.135	87.854.125	-6.078.558	0	-998.032	1.682.787.670

	Amortización y deterioro acumulados					
	31/12/2021	Dotaciones	Bajas	Deterioros	Trasposos	31/12/2022
Construcciones	216.099.926	21.697.115	0	0	0	237.797.041
Maquinaria	9.677.218	3.237	0	0	0	9.680.455
Utillaje	161.711	4.871	0	0	0	166.582
Otras instalaciones	128.502.745	16.745.279	0	0	0	145.248.024
Mobiliario	9.421.303	1.011.227	0	0	0	10.432.530
Equipos procesos info.	4.385.755	409.020	0	0	0	4.794.775
Elementos transporte	2.092.919	118.570	0	0	0	2.211.489
Otro Inmovilizado	87.068.441	929.300	0	0	0	87.997.741
Inmovilizado en Curso	1.382.864	0	0	172.858	0	1.555.722
TOTAL	458.792.882	40.918.619	0	172.858	0	499.884.359

	Valor neto contable	
	31/12/2021	31/12/2022
Terrenos y Construcciones	783.785.435	777.203.396
Maquinaria	18.007	14.770
Utillaje	9.549	4.678
Otras instalaciones	162.570.090	153.320.138
Mobiliario	5.446.796	4.677.239
Equipos procesos info.	1.121.018	761.284
Elementos transporte	327.229	302.708
Otro Inmovilizado	2.767.577	1.838.277
Inmovilizado en Curso	187.171.552	244.780.821
TOTAL	1.143.217.253	1.182.903.311

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2023, 205.253.288 euros:

Construcciones: 55.237.390 euros
 Maquinaria: 9.659.471 euros
 Utillaje: 164.712 euros
 Otras instalaciones: 51.360.571 euros
 Mobiliario: 5.569.344 euros
 Equipos procesos info.: 4.311.768 euros
 Elem. transporte: 1.901.156 euros
 Otro inmovilizado: 77.048.876 euros

- 31 de diciembre de 2022, 179.393.909 euros:

Construcciones: 54.751.087 euros
 Maquinaria: 9.659.471 euros
 Utillaje: 157.072 euros
 Otras instalaciones: 31.142.859 euros
 Mobiliario: 4.980.096 euros
 Equipos procesos info.: 4.044.922 euros
 Elem. transporte: 1.919.435 euros
 Otro inmovilizado: 72.738.967 euros

El epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* incluye las principales adiciones del ejercicio que se corresponden con las obras relacionadas con la variante ferroviaria del Topo y el tramo ferroviario entre Altza y Galtzaraborda. Adicionalmente, el principal traspaso a explotación en el ejercicio 2023 corresponde a las obras de ampliación del tranvía de Gasteiz hasta Salburua. El principal traspaso a explotación en el ejercicio 2022 correspondía a las obras del tramo entre Atxuri y Bolueta del tranvía de Bilbao.

Dentro de Inmovilizaciones materiales en curso existe una obra por importe de 7.786.642 euros al 31 de diciembre de 2023 (9.598.088 euros al 31 de diciembre de 2022) que corresponde a la redacción del proyecto constructivo y otros proyectos adicionales (537.288 euros) y a las construcciones ejecutadas y finalizadas (7.249.354 euros). La obra no cuenta con la asignación de crédito compromiso para el inicio y correspondiente finalización de obra. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales se están realizando estudios de viabilidad de las distintas opciones. Las construcciones ejecutadas serán recuperables en su práctica totalidad, en este sentido durante el ejercicio 2023 el Ente ha registrado una corrección valorativa por el deterioro de las mismas de 172.858 euros adicionales a las registradas entre 2019 y 2022 por 1.555.722 euros, susceptibles de reversión en el momento de su puesta en marcha.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2023 se encuentra registrado dentro de Inmovilizaciones en curso el coste de redacción de diversos proyectos para la futura ejecución de estas obras por parte del Ente por un importe de 30.767.151 euros (29.201.166 euros al 31 de diciembre de 2022). Los proyectos han sido aprobados dentro del presupuesto de capital de ejercicios anteriores, no obstante, no existen a fecha de formulación de las presentes cuentas anuales fondos asignados para el inicio de la ejecución de algunas de las obras, cuyos proyectos están valorados en 7.268.707 euros (4.543.595 euros al 31 de diciembre de 2022). Sin embargo, tanto los Administradores como la Dirección del Ente consideran dichos proyectos viables y ejecutables en el medio plazo, por lo que permanecen registrados dentro del inmovilizado en curso del Ente. Asimismo, los activos en curso indicados anteriormente fueron financiados a través del presupuesto de capital por lo que fue reconocida una subvención no reintegrable por el mismo importe en el balance del Ente.

El importe restante de 272.608.639 euros (205.981.567 euros al 31 de diciembre de 2022) en la cuenta de Inmovilizado en curso corresponde a obras que se encuentran actualmente en ejecución.

El Ente ha registrado en el ejercicio 2023 subvenciones de capital por importe de 125.716.278 euros (Nota 10.b) destinados básicamente a financiar los pagos por inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2022 el Ente registró subvenciones de capital por importe de 113.575.309 euros.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2023, la cobertura de seguro contratado cubre el valor neto contable del inmovilizado material.

Asimismo, existen a 31 de diciembre de 2023 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material que se detallan a continuación:

Descripción	Proveedor	Año fin	Pendiente a 31/12/2023	Pendiente a 31/12/2022
L5 tramo Aperribai-Galdakao	UTE Sacyr-Acciona-Altuna-Bycam	2027	88.103.075	0
L5 tramo Sarratu-Aperribai	UTE Campezo-Azvi-COPASA-Viuda-Lurpelan	2027	82.244.399	0
L5 tramo Galdakao-Hospital	UTE Comsa-Iza-Nortúnel	2028	58.730.104	0
Obra Altza-Galtzaraborda	UTE Comsa-Campezo-Azvi	2025	42.918.870	54.023.594
Obra Miraconcha-Easo II	UTE Altuna-Acciona-Iza	2024	17.587.929	29.200.778
Superestructura vía Lugaritz-Easo y conex. Morlans	UTE Comsa-Amenabar	2025	15.307.436	0
Instalaciones eléctricas y equipos Variante Topo	UTE Eldu-Elecnor-Tecuni-San Ignacio	2025	13.835.210	0
Cubrición Eibar-Azitain	UTE Cycasa-Exbasa-Amenabar	2025	13.076.767	14.504.915
Obra Variante Altzola	UTE Altuna y Uria-Jaizubia	2025	11.485.186	0

(...)

Descripción	Proveedor	Año fin	Pendiente a 31/12/2023	Pendiente a 31/12/2022
Obra segundo vestíbulo estación Anoeta	UTE Moyua-Iza	2026	10.693.667	0
Diseño e implantación sistema ERTMS	GTS Transportation	2026	10.233.535	0
Reposición regata Morlans	UTE Zubieder-Mariezcurrera	2025	7.980.250	0
Nueva estación Usurbil	Cycasa	2024	5.292.502	6.513.147
Escaleras Variante Topo	Orona	2024	3.228.833	4.078.658
D.O. L5 Galdakao-Hospital	Typsa	2028	2.280.550	0
Ascensor San Roke	UTE ascensor Easo-San Roke	2025	2.180.604	0
D.O. L5 Sarratu-Aperribai	Saitec	2027	2.164.900	0
D.O. L5 Aperribai-Galdakao	Sener Mobility	2027	2.024.106	0
Refuerzo puente Zumaia	UTE Imesapi-Cycasa-Campezo	2023	1.097.832	3.997.585
Supresión PN Euba	UTE Sainz-Copasa	2024	53.535	3.901.914
Estación Zarautz	UTE Tecsa-Amenabar	2024	498.773	3.431.701
Apeadero San Pelaio	UTE Moyua-Jaizubia	2023	0	970.430
Obra señalización Ariz	Thales	2023	0	665.463
Obras tranvía Salburua	U.T.E. Tecsa-Altuna	2023	0	470.174
Modernización vía Maltzaga	Tecsa	2023	0	114.205
Subestación Eléctrica Usurbil	Eldu	2023	0	260
Otras inversiones <2.000.000 euros			29.065.035	26.442.225
TOTAL			420.083.098	148.315.049

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 Euzkadi (Nota 14).

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.

Por otra parte, el epígrafe "Deudas a corto plazo - Otros pasivos financieros" incluye, entre otros conceptos, al 31 de diciembre de 2023 la cuantía pendiente de pago relativa a proveedores de inmovilizado por importe de 27.193.874 euros (17.275.146 euros al 31 de diciembre de 2022) (Nota 12).

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 establece 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 2023 y 2022:

Ingresos	2023	2022
Arrendamiento de locales	37.261	35.609
Arrendamiento de máquinas expendedoras	39.693	40.257
Arrendamiento de espacios publicitarios	319.064	100.000
Arrendamiento de viviendas	10.914	11.206
Arrendamiento espacios telefónica	64.153	61.263
Arrendamiento de terrenos	38.453	36.429
Arrendamiento de empresas de grupo - Eusko Trenbideak, S.A. (Nota 16.b)	432.600	410.437
TOTAL	942.138	695.201

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	2023	2022
Arrendamiento de oficinas	11.620	10.824
Arrendamiento de garajes	62.656	55.665
Arrendamiento de autobuses	30.261	22.866
Otros arrendamientos	648	648
TOTAL	105.185	90.003

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



8. ACTIVOS FINANCIEROS

Categorías de activos financieros

La clasificación de los activos financieros por categorías y clases, sin considerar el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, así como el valor en libros en euros de los mismos, se detallan a continuación (en euros):

2023	Créditos, derivados y otros		
	A largo plazo	A corto plazo	
Categorías	Inversiones financieras a largo plazo	Inversiones financieras a corto plazo	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar
Activos financieros a coste amortizado	96.046	7.743	6.373.605

2022	Créditos, derivados y otros		
	A largo plazo	A corto plazo	
Categorías	Inversiones financieras a largo plazo	Inversiones financieras a corto plazo	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar
Activos financieros a coste amortizado	73.907	7.743	17.271.050

Los Consejeros del Ente consideran que el importe en libros de los activos financieros detallados anteriormente se aproxima a su valor razonable y tienen su vencimiento a corto plazo en su práctica totalidad.

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. Principalmente corresponden a cuentas a cobrar con entidades públicas. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 no hay registrada provisión por deterioro de valor.

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 activos financieros indicadas anteriormente. El Ente no mantiene ninguna garantía como seguro.

Pérdidas y ganancias netas por categorías de activos financieros

Durante los ejercicios 2023 y 2022 no se han producido pérdidas y ganancias netas procedentes de las distintas categorías de activos financieros.

a) Inversiones Financieras a Largo Plazo

El epígrafe *Inversiones financieras a largo plazo - Otros activos financieros* recoge la parte correspondiente al largo plazo de los préstamos otorgados al personal del Ente.

b) Clientes, Empresas del Grupo y Asociadas

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

	2023	2022
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	3.741.302	13.516.069
Gobierno Vasco, provisión de fondos	176.068	25.112
Eusko Trenbideak	2.089.483	1.697.169
TOTAL	6.006.853	15.238.350

El saldo de Gobierno Vasco – Encomiendas de gestión corresponde a certificaciones pendientes de cobro relativas a las siguientes obras:

Encomienda	Saldo 2023	Saldo 2022
NRFPV	3.258.373	13.135.107
Viviendas Alzaga	0	248.256
Intermodal Lezo	0	9.120
Variante Sur Ferroviaria	482.929	123.586
TOTAL	3.741.302	13.516.069

A fecha de formulación de cuentas se encuentran cobrados la práctica totalidad de los saldos, por lo que en opinión de los Administradores no existen dudas acerca de su cobrabilidad.

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

c) Inversiones financieras a corto plazo

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



9. FONDOS PROPIOS

Los movimientos del epígrafe “Fondos propios” de los ejercicios 2023 y 2022 de los balances adjuntos se muestran en los Estados de Cambios en el Patrimonio Netos.

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2023 y 2022 asciende a 295.648.889 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

10. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación, se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2023 y 2022 y su situación a 31 de diciembre de 2023 y 2022:

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2023 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 33.500.000 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 2023 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2023 no existen cantidades pendientes de cobro en concepto de subvención de explotación (tampoco existían a 31 de diciembre de 2022) recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores - Administraciones Públicas*.

En 2022, ETS recibió una Subvención de Explotación de 34.000.000 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 2022	768.680.305
MOVIMIENTOS 2022	
Subvención Capital - Gobierno Vasco	103.762.326
Subvención Capital - Ayuntamiento de Gasteiz	2.517.172
Subvención Capital - Diputación Foral de Álava	2.517.172
Subvención Capital - Ayuntamiento de Bilbao	889.389
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	1.633.627
Subvención Capital - Tasas percibidas D.O. red propia	2.255.623
Traspasadas al resultado del ejercicio	-41.242.733
Pasivos por impuesto diferido 2022	-17.359.818
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2022	823.653.063

	Saldo
SALDO A 1 DE ENERO DE 2023	823.653.063
MOVIMIENTOS 2023	
Subvención Capital - Gobierno Vasco	116.314.003
Subvención Capital - Ayuntamiento de Gasteiz	488.546
Subvención Capital - Diputación Foral de Álava	488.546
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	3.293.499
Subvención Capital - Ayuntamiento de Bilbao	168.339
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	1.591.041
Subvención Capital - Otras entidades europeas	538.912
Subvención Capital - Tasas percibidas D.O. red propia	2.833.392
Traspasadas al resultado del ejercicio	-38.582.375
Pasivos por impuesto diferido 2023	-20.912.137
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2023	889.874.829

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 detalladas anteriormente tienen carácter de no reintegrables.

Como se recoge en la Nota 15, a 31 de diciembre de 2023 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 886.894 euros recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Otros Créditos con las Administraciones Públicas*. A fecha de formulación de cuentas se encuentran cobradas en su práctica totalidad. A 31 de diciembre de 2022 se hallaban pendientes de recibir 26.804.469 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, independientemente del inicio de su ejecución.

Durante el ejercicio 2023 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones relacionadas con convenios de colaboración, que principalmente se resumen a continuación:

1. Ayuntamiento de Gasteiz y Diputación Foral de Araba: acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la ampliación del Tranvía de Gasteiz hasta Salburua. El Ayuntamiento y la Diputación han financiado cada uno 488.546 euros (2.517.172 euros en el ejercicio 2022).
2. Ayuntamiento de Bilbao: acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la reposición del frontón de la Esperanza que fue derribado a causa de las obras de L3. El Ayuntamiento ha financiado 168.339 euros (889.389 euros en el ejercicio 2022).
3. Ayuntamiento de Zarautz: acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la nueva estación y el paso inferior en el entorno de la estación. El Ayuntamiento ha financiado 1.591.041 euros (1.633.627 euros en el ejercicio 2022).
4. Diputación Foral de Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la construcción de la Línea 5 del metro de Bilbao hasta Galdakao. Se han registrado subvenciones por 3.293.499 euros en 2023.

11. PROVISIONES A LARGO PLAZO

El movimiento de este epígrafe del Balance del ejercicio 2023 ha sido el siguiente:

	Saldo 01/01/2023	Dotación ejercicio	Aplicación provisiones	Saldo 31/12/2023
Indemnizaciones	7.140	210	0	7.350
Premio Permanencia	356.403	36.105	-27.070	365.438
TOTAL	363.543	36.315	-27.070	372.788

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. Se recoge una provisión por este concepto por importe de 7.350 euros a 31 de diciembre de 2023 (7.140 euros a 31 de diciembre de 2022).

12. PASIVOS FINANCIEROS

Categorías de pasivos financieros

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases, así como el valor en libros en euros de los mismos, se detalla a continuación:

	2023	2022
Pasivos financieros	Otros	Otros
A largo plazo		
Pasivos financieros a coste amortizado	71.581.083	70.900.000
A corto plazo		
Pasivos financieros a coste amortizado	63.637.026	48.386.767

Los Consejeros del Ente consideran que el importe en libros de los "Pasivos financieros a coste amortizado" se aproxima a su valor razonable y tienen su vencimiento a corto plazo.

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.

Pérdidas y ganancias netas por categorías de pasivos financieros

En los ejercicios 2023 y 2022 no se han producido pérdidas y ganancias netas procedentes de los pasivos financieros antes detallados.

a) Otros pasivos financieros

En esta partida del pasivo del Balance se recogen al 31 de diciembre de 2023 las subvenciones de capital reintegrables percibidas en base al convenio

firmado con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia para la ejecución futura de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (71.515.501 euros clasificados a largo plazo y 30.191.000 euros a corto plazo en 2023), las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de inmovilizado (27.193.874 euros en 2023) (Nota 6), fianzas recibidas a corto plazo (893.523 euros en 2023) así como otros conceptos menores.

Por otro lado, al 31 de diciembre de 2022 se recogían las subvenciones de capital reintegrables percibidas en base al convenio firmado con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia para la ejecución futura de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (70.900.000 euros clasificados a largo plazo y 19.100.000 euros a corto plazo en 2022), las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de inmovilizado (17.275.146 euros en 2022) (Nota 6), fianzas recibidas a corto plazo (711.032 euros en 2022) así como otros conceptos menores.

b) Proveedores, empresas del grupo y asociadas

El importe del saldo del Balance a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Eusko Trenbideak	71.527	87.277
Ejie	20.489	12.849
Itelazpi	3.095	0
TOTAL	95.111	100.126

c) Proveedores y acreedores varios

El saldo de Balance a 31 de diciembre de 2023 es de 4.312.126 euros.

A 31 de diciembre de 2022, el saldo del capítulo ascendía a 10.346.429 euros.

d) Personal (remuneraciones pendientes de pago)

El epígrafe "Personal (Remuneraciones pendientes de pago)" del pasivo de los balances adjuntos se corresponden, básicamente, con los pasivos con el personal del Ente por la liquidación de las nóminas del mes de diciembre pagada en el mes de enero, la remuneración variable que esta prevista abonar en el segundo trimestre del año, y la previsión por ciertos beneficios sociales devengados a 31 de diciembre de cada ejercicio, al no existir aún la obligación de pago de los mismos al cierre del ejercicio.

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

A continuación se detalla la información requerida por la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio:

	2023	2022
	Días	Días
Período medio de pago a proveedores	29,47	25,85
Ratio operaciones pagadas	30,60	28,49
Ratio operaciones pendientes de pago	6,98	3,94
	Euros	Euros
Total pagos realizados	85.268.393	85.070.634
Total pagos pendientes	4.299.784	10.264.195
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad	24.397.806	37.937.656
	Nº facturas	Nº facturas
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad	2.303	2.795
	% facturas	% facturas
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad sobre el importe total de pagos a proveedores	29%	45%
Facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad sobre el total de facturas de proveedores	44%	53%



De acuerdo con lo establecido en la Ley 3/2004, el plazo máximo legal de pago es de 30 días, ampliable por pacto entre las partes con un límite de 60 días naturales.

A efectos de la adecuada comprensión de la información contenida en esta nota, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución del ICAC de 29 de enero de 2016, sobre información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, señalar que se entienden por “Proveedores” aquellos que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas con suministradores de bienes y servicios. En ese sentido, para la elaboración de la información contenida en esta nota se han considerado los datos relativos a las partidas “Proveedores y acreedores varios” y “Proveedores, empresas del grupo y asociadas” del epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” del pasivo corriente del balance adjunto.

Dada la naturaleza de los servicios que recibe la Entidad, a los efectos de la elaboración de la información contenida en esta nota, en el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, se ha considerado el periodo transcurrido entre la fecha de la prestación real de los servicios y la fecha de pago efectivo o la fecha de cierre del ejercicio, respectivamente. Cabe destacar que la fecha de prestación de los servicios es en todos los casos anterior a la de factura, lo que penaliza el resultado del cálculo del periodo medio de pago con respecto al obtenido de haberse hecho uso de la fecha de factura.

14. INFORMACIÓN SOBRE LA NATURALEZA Y NIVEL DE RIESGO DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS

La gestión de los riesgos del Ente está centralizada en la Dirección Financiera, la cual tiene establecidos los mecanismos necesarios para controlar la exposición a los riesgos de crédito y liquidez. A continuación, se indican los principales riesgos financieros que impactan al Ente.

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 2023 un fondo de maniobra positivo por importe de 122.265 miles de euros (2022: 119.440 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 fe-



rroviaria, y subvenciones de capital para acometer las inversiones y proyectos que le son encomendados (Nota 10.b).

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 y 6). Adicionalmente, el Ente factura a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes en ejercicios anteriores.

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.

d) Riesgo de mercado

La tesorería está expuesta al riesgo de tipo de interés y a las fluctuaciones del mismo, el cual podría tener un efecto adverso en los resultados financieros y en los flujos de caja si su evolución es desfavorable. El Ente mantiene su tesorería con remuneraciones de tipos de interés fijados con antelación por el Gobierno Vasco, de tal forma que mitiga el mencionado riesgo.

15. SALDOS CON ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y SITUACIÓN FISCAL

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

	2023	2022
Hacienda Pública Deudora por IVA	4.604.572	4.638.617
Hacienda Pública Deudora por retenciones	109.955	99.047
Hacienda Pública Deudora por impuesto de sociedades	3.236	3.367
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	886.894	26.804.469
TOTAL	5.604.657	31.545.500

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por IVA* corresponde a las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido pendientes de cobro. A la fecha de formulación de las Cuentas se ha cobrado la mayor parte de dicho saldo.

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por retenciones* corresponde a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2023..

En el siguiente cuadro se desglosa el saldo existente a 31 de diciembre de 2023 y 2022 de las *Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones*:

	2023	2022
Ayuntamiento Gasteiz - Ampliación tranvía Salburua	171.622	1.870.322
Diputación Foral de Araba - Ampliación tranvía Universidad	150.237	636.166
Ayuntamiento Bilbao - Tranvía Atxuri-Bolueta	0	8.294
Ayuntamiento Zarautz - Estación	565.035	527.361
Gobierno Vasco - Subvención de capital	0	23.762.326
TOTAL	886.894	26.804.469

A la fecha de formulación de cuentas los saldos se hallan cobrados en su mayor parte.

La composición de los saldos acreedores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

	2023	2022
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	379.696	399.862
Seguridad Social Acreedora	405.547	410.984
Otros	166	1.025
TOTAL	785.409	811.871

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

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

Todos los importes fueron hechos efectivos en enero de 2024.

a) Inspecciones

Los ejercicios 2020 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles, y el ejercicio 2019 y siguientes en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Impuesto sobre el Valor Añadido

Los servicios prestados por Euskal Trenbide Sarea se entienden sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido salvo aquellos afectos, con efecto desde el 1 de enero de 2015, al artículo 7.8 de la Norma Foral 7/1994 del Impuesto del Valor Añadido: "(...) No estarán sujetos al Impuesto los servicios prestados, en virtud de encomiendas de gestión, por los entes, organismos y entidades del sector público que ostenten la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración Pública encomendada y de los poderes adjudicadores dependientes del mismo. (...)".

Consecuentemente, no están sujetos al Impuesto desde el 1 de enero de 2015 los servicios prestados por ETS al Gobierno Vasco en virtud de las encomiendas de gestión de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco y del resto de encomiendas que se detallan en el epígrafe 16.a). Asimismo, se consideran no deducibles las cuotas soportadas por la adquisición de bienes y servicios destinados a la realización de actividades relacionadas con estas encomiendas.

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

En opinión de los Administradores no existen problemas de recuperabilidad respecto a los importes correspondientes al ejercicio 2023 reflejados en el apartado *Otros créditos con las Administraciones Públicas*.

c) Impuesto sobre Sociedades

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2023 es la correspondiente a la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre de 2013, y su posterior actualización a través de la Norma Foral 2/2018, de 7 de marzo.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2023 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 5 de diciembre del Impuesto sobre Sociedades de Bizkaia. Existen disposiciones equivalentes en la Norma Foral 2/2014 de 17 de enero del Territorio Histórico de Guipúzcoa y la Norma Foral 37/2013 de 13 de diciembre del Territorio Histórico de Álava.

Tanto en las Memorias del Ente de los ejercicios 2006 a 2023 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.

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

	2023	2022
Resultado antes de Impuestos	-2.249.555	-4.663.397
Diferencias permanentes positivas	9.052	1.218
Diferencias temporales positivas	210	240
TOTAL	-2.240.293	-4.661.939

Las diferencias permanentes corresponden a sanciones y recargos.

No se genera gasto corriente alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2023 y 2022.

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 2023 y que se encuentran activadas en su totalidad al 31 de diciembre de 2023:

Año	Importe	Compensado	Saldo	Límite
2004	4.495	0	4.495	2044
2006	13.615.016	0	13.615.016	2044
2007	6.027.430	0	6.027.430	2044
2008	12.778.587	0	12.778.587	2044
2009	11.570.588	0	11.570.588	2044

(...)

Año	Importe	Compensado	Saldo	Límite
2010	9.654.284	0	9.654.284	2044
2011	10.608.134	0	10.608.134	2044
2012	7.588.686	0	7.588.686	2044
2013	2.924.932	0	2.924.932	2044
2014	8.132.464	0	8.132.464	2044
2015	8.304.065	0	8.304.065	2045
2016	6.063.253	0	6.063.253	2046
2017	7.503.928	0	7.503.928	2047
2018	6.127.428	0	6.127.428	2048
2019	13.684.059	0	13.684.059	2049
2020	5.861.812	0	5.861.812	2050
2021	6.214.062	0	6.214.062	2051
2022	4.661.939	0	4.661.939	2052
2023	2.240.293	0	2.240.293	2053
TOTAL	143.565.455	0	143.565.455	

De conformidad con la normativa vigente del Impuesto sobre Sociedades, el Ente tiene la posibilidad de reducir la carga impositiva de ejercicios futuros empleando las siguientes deducciones por inversiones, gastos de formación profesional y aportaciones a sistemas complementarios de pensiones y que se encuentran activadas en su totalidad al 31 de diciembre de 2023:

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida	Límite
2005	12.023	35%	2044
2006	78.868	35%	2044

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida	Límite
2007	121.820	35%	2044
2008	332.939	35%	2044
2009	116.629	35%	2044
2010	1.527.750	35%	2044
2011	119.361	35%	2044
2012	3.510.380	35%	2044
2013	8.010.827	35%	2044
2015	14.730.233	35%	2045
2017	33.566.206	35%	2047
2018	6.125.947	35%	2048
2019	6.184.955	35%	2049
2020	4.354.895	35%	2050
2021	1.927.823	35%	2051
2022	2.365.120	35%	2052
2023	5.884.071	35%	2053
TOTAL	88.969.847		

Los activos por impuesto diferido por bases imponibles negativas y deducciones generadas pendientes de aplicar activadas ascienden al 31 de diciembre de 2023 a 123.425.556 euros (117.003.814 euros al 31 de diciembre de 2022).

La activación de pérdidas fiscales y deducciones generadas en el ejercicio 2023 han generado un menor gasto diferido por Impuesto sobre Sociedades por importe de 6.421.742 euros (3.483.984 euros en 2022).

16. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe Neto Cifra de Negocios

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

	2023	2022
Ventas	10.950.100	17.542.882
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	10.886.559	17.413.881
Venta Residuos	63.541	129.001
Prestaciones de servicios	48.442.254	46.901.908
Gestión Proyectos y Obras:		
- Nueva Red Ferroviaria País Vasco	46.009.725	43.212.861
- Intermodal Lezo	30.401	9.120
- Viviendas de Alzaga	0	249.005
- Variante Sur Ferroviaria	969.488	2.168.557
- Tasas dirección obra	1.432.640	1.262.365
TOTAL	59.392.354	64.444.790

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.

Por su parte, el epígrafe "Aprovisionamientos - Trabajos realizados por otras empresas" recoge los gastos externos en los que se ha incurrido para la gestión de las obras y proyectos relativos a las encomiendas de gestión.

b) Transacciones con Empresas Vinculadas

El detalle de las principales transacciones realizadas durante los ejercicios 2023 y 2022 por el Ente con empresas vinculadas, sin tener en cuenta las subvenciones de explotación y de capital mencionadas en la Nota 10, es el siguiente:

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2023	2022
Gobierno Vasco	47.009.614	45.639.543
Eusko Trenbideak, S.A.	11.355.518	17.845.043
TOTAL	58.365.132	63.484.586

- Gastos con empresas del grupo

	2023	2022
Gobierno Vasco	7.881	10.555
Eusko Trenbideak, S.A.	618.470	633.624
Ejie	108.904	107.696
Osakidetza	0	1.480
IVAP	941	0
TOTAL	736.196	753.355

La mayor parte de los saldos de las transacciones anteriores se desglosan en las notas 8 y 12 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 2025 y de la Variante Sur Ferroviaria para los años 2018 a 2027, además de otras encomiendas de menor cuantía. Los ingresos comprometidos por años al 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

	2024	2025	Total
Encomienda NRFPV 2011-2025	70.688.000	17.729.000	88.417.000
	2024	2025-2027	Total
Encomienda Variante Sur 2018-2027	128.222.000	307.179.000	435.401.000

En 2022 los ingresos comprometidos ascendían a 114 millones en la encomienda de la NRFPV y a 455 millones en la Variante Sur.

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2023 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 89.111.911 euros según el detalle expuesto posteriormente.

A 31 de diciembre de 2022 el importe de gastos comprometidos ascendía a 119.091.962 euros.

Descripción	Proveedor	Año	Pte. 12/2023
Obra estación Atotxa NRFPV	U.T.E. Moyua-Comsa-Cycasa	2025	44.704.442
Suministro energía eléctrica A.T.	I-DE R.E.I.	2024	5.876.592
Obra Hernani-Astigarraga fase 2	UTE Hernani-Astigarraga	2024	4.198.965
Vigilancia estaciones e instalaciones Bizkaia	UTE Invico-Premiatsu-Invprotec	2026	3.631.768
Vigilancia estaciones e instalaciones Gipuzkoa	UTE Alse Seg.-Alse Serv.	2026	2.931.712
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Ingeniería y Sistemas	2025	2.537.214
Mantenimiento vía y obra civil líneas tranviarias	Tecsa	2026	1.335.874
Otros contratos inferiores a 1.000.000			23.895.344
TOTAL			89.111.911



d) Servicios exteriores

El gasto en servicios exteriores se desglosa de la siguiente forma:

Concepto	2023	2022
Gastos investigación y desarrollo	81.572	36.043
Arrendamientos y cánones	134.111	105.427
Reparaciones y conservación	11.498.403	11.154.368
Servicios profesionales independientes	902.910	1.010.846
Transportes	3.381	5.946
Primas de seguros	188.169	162.667
Servicios bancarios	1.054	91.294
Publicidad	102.546	61.002
Suministros	7.396.751	14.319.010
Otros servicios	5.420.391	5.556.426
TOTAL	25.729.288	32.503.029

e) Cargas sociales

Concepto	2023	2022
Gastos por Seguridad Social	4.317.993	4.118.181
Aportaciones EPSV	286.233	267.528
Seguros de Vida y Accidentes	377.240	399.265
Formación	65.487	153.023
Prevencion Riesgos Laborales	62.278	59.615
Otros Gastos Sociales	228.790	241.072
TOTAL	5.338.021	5.238.684

f) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2023 y 2022, sin tener en cuenta los miembros del Consejo de Administración (Nota 19), ha sido la siguiente:

2023	Plantilla Media	Plantilla 31-12-2023	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	227	237	171	66
Personal eventual	49	36	32	4
TOTAL	277	274	204	70
Personal con discapacidad >33%	6	6	6	0



2022	Plantilla Media	Plantilla 31-12-2022	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	223	221	156	65
Personal eventual	62	56	48	8
TOTAL	286	278	205	73
Personal con discapacidad >33%	6	6	6	0

g) Honorarios por Auditoría

Durante los ejercicios 2023 y 2022, los honorarios relativos a los servicios de auditoría de cuentas prestados por el auditor del Ente han ascendido a 26.500 euros y 26.500 euros respectivamente. Durante los ejercicios 2023 y 2022, no se ha facturado importe alguno al Ente por otros servicios prestados por la firma auditora.

17. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2023 se han realizado las auditorías de renovación en Calidad y Medio Ambiente según las normas internacionales ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015. El alcance de dichos referenciales es para los procesos de Gestión de Proyectos y Obras, Gestión de la Circulación y para Seguridad en la Circulación. Así mismo, se ha llevado a cabo la auditoría de seguimiento del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Environmental Management Audit Écheme), modificado en el Reglamento 2017/1505 del 28 de Agosto de 2017 y en el reglamento (UE) 2018/2026 de 19 de diciembre. Cumpliendo con los requisitos de dicho Reglamento, se ha publicado en la página web de ETS, la correspondiente Declaración Ambiental del ente, correspondiente al año 2022.

Por otra parte, también se ha realizado la auditoría de seguimiento del sistema según la norma de seguridad y salud ISO45001. El alcance de esta norma es a todo el ente. Y, por primera vez, se ha certificado el proceso de I+D+i.

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 para los residuos procedentes de la línea en los talleres de mantenimiento.

El Ente sigue trabajando en el mantenimiento de todos los sistemas, y 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.

Además, en 2023 y siguiendo con el trabajo iniciado en 2021 se ha continuado con la integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de aplicación en ETS. En este sentido, de los 17 ODS recogidos en la Agenda 2030, se han identificaron 12, y dos de ellos se integraron en la estrategia de ETS. De es-



tos 12 se ha priorizado sobre dos de ellos para comenzar con la integración. Esos dos objetivos son el ODS 7 “Energía asequible no contaminante” y el ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”. Durante 2023 se han integrado dos indicadores más en el plan general de indicadores del Ente, además de los los dos integrados en 2022, haciéndose el seguimiento de los mismos para cada uno de esos dos ODS priorizados.

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, incluso aplicando esa gestión a los procesos que aún no están certificados medioambientalmente.

Durante 2023 se han incluido en el plan de indicadores del Sistema de Gestión indicadores provenientes del Plan de acción contra ruidos aprobado en junio del 2016, además de una serie de indicadores ambientales que dan idea de la gestión ambiental en el ente. Durante 2023 se ha finalizado el trabajado de redacción de los nuevos Mapas Estratégicos de Ruidos, que se publicaron en Boletín en noviembre. También en 2023 se ha completado la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido 4ª Fase, y durante el mes de diciembre se ha solicitado al Departamento de Infraestructuras del Gobierno Vasco que se someta a información Pública.

Durante el año 2023 se han gestionado un total de 13 reclamaciones ambientales, todas ellas relacionadas con temas de ruidos, y en menor medida con vibraciones. Los ruidos son casi exclusivamente de circulación de trenes en el entorno de traza ferroviaria. Esas 13 reclamaciones ambientales, suponen el 3% del total de las reclamaciones recibidas en el ente.

Los importes de los gastos devengados durante el ejercicio 2023 y 2022 para la protección y mejora del medio ambiente han ascendido a:

Concepto	2023	2022
Reciclaje	2.568	2.899
Servicios de calidad y medio ambiente	232.177	237.298
TOTAL	234.745	240.197

18. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2023, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 25.000 euros. En el ejercicio 2022 el Ente tenía avales con Kutxabank por importe de 25.000 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.



19. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y ALTA DIRECCIÓN

El Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea estaba compuesto a 31 de diciembre de 2023 por las siguientes personas:

Presidente	Ignacio María Arriola López
Vocales	Luis Pedro Marco de la Peña Dolores de Juan de Miguel Paloma Usatorre Mingo Miguel de los Toyos Nazabal Pedro Javier Jauregui Fernández Ernesto Martínez de Cabredo Arrieta Ignacio de la Puerta Rueda Hernando Lacalle Edeso Sara Barreal Jiménez
Secretario No Consejero	Javier Ortega Burguera

El 7 de septiembre de 2020, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 26/2020, de nombramiento del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Ignacio María Arriola asumió las funciones de Presidente de ETS. El 23 de febrero de 2024 presentó su renuncia al cargo, que supone causa de inegibilidad de las previstas en el artículo 4.3 e) de la Ley 5/1990, por concurrencia a las Elecciones al Parlamento Vasco.

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 2023, manifiestan que han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del

texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto los consejeros como las personas a ellos vinculadas se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha norma, no habiéndose producido durante el ejercicio comunicaciones de eventual conflicto de interés, directo o indirecto, para su toma en consideración por parte del Consejo de Administración del Ente.

No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2023 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 los ejercicios 2023 y 2022 han sido las siguientes:

Concepto	2023	2022
Director General		
Remuneraciones por todos los conceptos	88.681	84.868
Incentivos	1.824	1.503
Aportaciones a EPSV	3.494	1.708
TOTAL	93.999	88.079

Retribución del Consejo de Administración

Durante el ejercicio 2023 ningún miembro del Consejo de Administración ha percibido dietas por asistencia. En 2022 ningún miembro del Consejo de Administración percibió dietas por asistencia.

Las primas devengadas con motivo del seguro de responsabilidad civil de consejeros y directivos son de 3.038 euros en 2023 (2.893 euros en 2022).

20. 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, a excepción de lo ya descrito en las notas que las componen.



INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2023

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. Estas infraestructuras son, a día de hoy:

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2023, 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.

El Ente ha realizado una serie de actuaciones destinadas a conseguir la máxima eficiencia en la explotación de la red propia (ferrocarril y tranvía):

- Se han iniciado las obras de la nueva estación de Usurbil, que mejorarán la conexión existente entre el núcleo urbano y las instalaciones ferroviarias, así como la permeabilidad con el polígono industrial.
- Se ha iniciado la remodelación de la estación de Anoeta, que incluye la construcción de un segundo vestíbulo en superficie y la prolongación de los andenes.
- Se ha iniciado la remodelación de la estación de Gernika, mejorando su accesibilidad y la seguridad de las personas.
- Se ha iniciado la remodelación de la estación de Zumaia, mejorando sus condiciones de accesibilidad, acabados e instalaciones.
- Se ha continuado con las obras de la nueva estación de Zarautz, que mejorarán los accesos y la funcionalidad e integración urbana.
- Se han terminado las obras de reforma en el apeadero de San Pelaio, que mejoran la calidad del servicio ferroviario y favorecen su integración en el entorno urbano.
- Se ha renovado el viaducto de Orio, y se están ejecutando las obras de refuerzo y renovación del viaducto de Zumaia.
- Se han realizado distintos trabajos de renovación de la vía en diversos tramos.
- Se están ejecutando las supresiones de los pasos a nivel de Euba, Bernabeitia y Zaldibar.
- En cuanto a instalaciones, continúa la implantación de un nuevo sistema de señalización ERTMS que permitirá, entre otras mejoras, el incremento de los niveles de seguridad y confort de la circulación ferroviaria.
- Se trabaja también en la instalación de un enclavamiento en Kurtzea, una nueva subestación de tracción en Maltzaga y se han implementado estaciones fotovoltaicas en Lebario, Araso e Ibaiondo.



Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2023 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** se ha continuado con las obras de la pasante subterránea donostiarra del Topo (Lugaritz - Easo), y han continuado las obras de instalaciones. La nueva infraestructura, que para su ejecución se ha dividido en dos tramos, mejorará el servicio ferroviario en el centro de la capital donostiarra, ofrecerá servicio a la zona de Antiguo-Universidades y eliminará el fondo de saco que en la actualidad supone la estación de Amara.

Han continuado las obras del tramo ferroviario Altza-Galtzaraborda, de esta forma se completará la variante ferroviaria que llevó el Topo de Herrera hasta Altza.

Se están ejecutando las obras de la variante de Altzola, consistente en el desdoblamiento de la línea ferroviaria en el tramo entre el Polígono Industrial Arriaga y el barrio de Altzola (Elgoibar).

En colaboración con el ayuntamiento de Eibar, continúa la cubrición del ferrocarril en el tramo Eibar-Azitain para su mejor integración en el área urbana.

Se está licitando la obra de la conexión ferroviaria desde la estación de Herrera al Puerto de Pasaia que permitirá revitalizar el transporte por ferrocarril y eliminar camiones de las carreteras.

Se han iniciado las obras de la variante de mercancías de Amara.

En **Bizkaia** destacan, además de la Línea 5 del Metro Bilbao detallada en el siguiente apartado, la redacción del proyecto para la ampliación del tranvía de Bolueta a Kukullaga y la redacción del proyecto para una nueva parada tranviaria en Los Caños (tramo Atxuri-Bolueta).

En Durango se ha llevado a cabo la ejecución de la contención definitiva del vaso excavado para la construcción de la estación y se ha implementado un nuevo acceso mecanizado a dicha estación.

En **Araba** por su parte continúa la ampliación de las zonas servidas por el tranvía. Se ha puesto en marcha la ampliación a la zona de Salburua y se continúa trabajando en el proyecto para su ampliación a Zabalgana.

Metro Bilbao

En 2022 se suscribió el convenio de financiación entre Gobierno Vasco y Diputación Foral de Bizkaia para la construcción de la Línea 5 del Metro de Bilbao (Etxebarri - Conexión Red ferroviaria Busturialdea y Durangaldea) que se integrará en la red propia de Euskal Trenbide Sarea. Las obras han comenzado en 2023.

Además, se está ejecutando el proyecto constructivo relativo a la Línea 4.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2023 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano.

A finales de 2021 se modificó y prorrogó el Convenio de Colaboración entre la Administración General del Estado y la de la CAE, incluyendo las actuaciones pendientes:

- Estación de Donostia (Atotxa).
- Estación de Ezkio.
- Tramo Hernani-Astigarraga.
- Estación de Astigarraga.
- Otras actuaciones menores.

El Gobierno Vasco encomendó a ETS la ejecución de estas obras, con una duración prevista de ocho años y una valoración de 248 millones.

En 2023:

- Continúan las obras del tramo Hernani-Astigarraga.
- Continúan las obras de la nueva estación de Atotxa (Donostia).
- Están finalizando las obras de galerías de emergencia de los túneles.

Variante Sur Ferroviaria

El 15 de marzo de 2017, el Gobierno Vasco llegó a un acuerdo con el Gobierno de España para la firma de un Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para encomendar a ésta última la realización de proyectos y obras de la Variante Sur ferroviaria.

Posteriormente, el 2 de junio, el Consejo de Ministros aprobaba encomendar la ejecución de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao a la Comunidad Autónoma de Euskadi, con el objetivo de impulsar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

Esta encomienda comprende la redacción de estudios y proyectos constructivos, la contratación y ejecución de las obras y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios, así como las direcciones de obra y cualquier otro tipo de servicio que los trabajos de la variante sur ferroviaria requieran.

El presupuesto estimado para el total de las obras y proyectos encomendados a ETS es de 450 millones de euros (IVA incluido) que comprende la

redacción y obra del Túnel de Serantes-Olabeaga y del tramo entre Barakaldo-Basauri.

El Estudio Informativo de la segunda fase (Barakaldo-Basauri) se encuentra en ejecución. Además, a cierre de ejercicio continúa la redacción de los 4 proyectos de construcción de plataforma para doble vía de la primera fase (Tramo Túnel de Serantes - Olabeaga).

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 2022 se aprobó el Plan de Igualdad para el periodo 2022-2025 y se han implementado las acciones planificadas para este año.

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

Euskera

El Plan Estratégico del Euskera para el periodo 2018-2022 se prorrogó a lo largo de 2023, donde se realizó una revisión de su nivel de ejecución y se establecieron las bases necesarias para la definición de un futuro plan.



2. 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 hasta la finalización de las obras encomendadas, así como mejorando y ampliando la capacidad de las líneas que tiene adscritas.

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.

3. ACTIVIDADES EN INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

ETS como ente gestor de las infraestructuras de responsabilidad autonómica de Euskadi tiene un objetivo claro de promover la innovación en todas las actuaciones que lleva a cabo en la red ferroviaria, impulsando el desarrollo del sistema ferroviario vasco con los máximos niveles de calidad, seguridad, eficiencia económica y sostenibilidad contribuyendo al desarrollo de la CAE y de la sociedad en su conjunto.

En 2022 finalizó la redacción del Plan Estratégico ETS 2022-2032. A través del nuevo plan estratégico, ETS busca recoger y favorecer la gestión del conjunto de proyectos de innovación y actuaciones que impulsa el ente, facilitar el desarrollo de las capacidades necesarias para innovar, así como también identificar y caracterizar los retos prioritarios para la organización con el objetivo de dar respuesta desde los diferentes ámbitos estratégicos de actuación. A su vez, ETS propone convertirse en agente tractor de I+D+i para las organizaciones externas desarrollando proyectos que aporten valor y haciendo del ferrocarril un sistema de transporte moderno, eficaz y sostenible.

ETS recibió en 2023 la A de plata de Euskalit, el premio vasco a la gestión avanzada. La obtención de este reconocimiento supone una demostración de haber alcanzado un desarrollo avanzado en sus prácticas de gestión.



4. 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 2023, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 27 de marzo de 2024, 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 2023 que comprende, como una unidad, el Balance, 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.

Firmado digitalmente por
LUIS PEDRO MARCO DE LA PEÑA - 72125017F
Fecha: 2024.04.09 08:47:59 +02'00'

Luis Pedro Marco de la Peña. Presidente

Firmado digitalmente por MARIA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL - 11906776K
Fecha: 2024.04.09 12:06:14 +02'00'

Dolores de Juan de Miguel. Vocal

Firmado digitalmente por PALOMA USATORRE MINGO - 16261928P
Fecha: 2024.04.11 10:33:33 +02'00'

Paloma Usatorre Mingo. Vocal

Firmado digitalmente por MIGUEL DE LOS TOYOS NAZABAL - 15375819C
Fecha: 2024.04.15 10:14:36 +02'00'

Miguel de los Toyos Nazabal. Vocal

Firmado digitalmente por PEDRO JAVIER JAUREGUI FERNANDEZ - 14939451P
Fecha: 2024.04.15 12:25:45 +02'00'

Pedro Javier Jauregui Fernández. Vocal

Ernesto Martínez de Cabredo
Bilbao
2024.04.08
11:59:37
+02'00'

Ernesto Martínez de Cabredo Arrieta. Vocal

Firmado digitalmente por IGNACIO DE LA PUERTA RUEDA - 14942789B
Fecha: 2024.04.10 13:52:35 +02'00'

Ignacio de la Puerta Rueda. Vocal

Firmado digitalmente por HERNANDO LACALLE EDESO - 30664093X
Fecha: 2024.04.15 15:46:45 +02'00'

Hernando Lacalle Edeso. Vocal

Firmado digitalmente por SARA BARREAL JIMENEZ - 72720519Q
Fecha: 2024.04.10 13:52:35 +02'00'

Sara Barreal Jiménez. Vocal

Javier Ortega Burguera
Bilbao
2024.04.08
08:22:21
+02'00'

Javier Ortega Burguera. Secretario No Consejero



euskal trenbide sarea



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO