Memoria

2024



euskal trenbide sarea

01 Carta de la Presidenta

02 Consejo de Administración

03 Evolución de Actividad en el Ejercicio 2024

- 3.0 Introducción
- 3.1 Nueva red ferroviaria
- 3.2 Lezama-Bilbao-Donostia y Amorebieta-Gernika
- 3.3 Lasarte Oria-Donostia-Hendaia TOPO
- 3.4 El Metro de Bilbao
- 3.5 Programa Tranviario
- 3.6 Dirección de instalaciones
- 3.7 Operaciones
- 3.8 Dirección General Corporativa
- 3.9 Responsabilidad Social Corporativa
- 3.10 I+D+i

04 Informe de Auditoría

05 Cuentas anuales

06 Informe de Gestión Ejercicio 2024

Carta de la Presidenta

01

1.0



Carta de la Presidenta

Euskadi afronta el enorme reto de la lucha contra el cambio climático y la movilidad es una pieza clave para ello. Esta legislatura el Departamento de Movilidad Sostenible trabaja para impulsar el transporte público a través de dos líneas de trabajo:

El impulso de iniciativas que faciliten la utilización del transporte público en clave de progresividad y justicia social y la mejora y ampliación de las infraestructuras de transporte ferroviario y tranviario para sacar coches y camiones de las carreteras.

No podemos quedarnos en las palabras. Tenemos que ser propositivos. Si sabemos que el transporte por carretera es el causante del 36% de las emisiones de gases de efecto invernadero, no podemos pedir a la ciudadanía que apueste por el transporte público haciendo un acto de fe. Tenemos que ofrecer soluciones a las demandas del día a día de las personas que vivimos y trabajamos en Euskadi. Y en la consecución de este ambicioso objetivo, Euskal Trenbide Sarea es un actor fundamental que tengo el honor de presidir.

Desde que soy consejera he visto más de cerca el ingente trabajo que realizan las y los profesionales de ETS. Lo hacen desde su gran capacidad técnica y también desde una visión estratégica de la Euskadi del futuro, porque las infraestructuras ferroviarias y tranviarias que diseñamos hoy serán el día a día de miles de personas dentro de unos años. En 2024, ETS ejecutó inversiones por importe de 155,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 22% respecto al ejercicio anterior. Inversiones destinadas a mejorar la red existente o a crear nueva infraestructura.

En el ejercicio objeto de esta memoria, hemos concluido las obras de la plataforma del corredor guipuzcoano de la Y vasca, a la vez que hemos avanzado sustancialmente en la construcción de la nueva estación de Atotxa, la primera de las tres capitales vascas que acogerá trenes de alta velocidad, mientras trabajamos en la redacción del proyecto constructivo del túnel de seis kilómetros que acercará la nueva infraestructura al centro de Bilbao. Y hemos firmado la encomienda de gestión para abordar la construcción del nudo de Arkaute, en Álava.

También en Gipuzkoa hemos dado el impulso definitivo a dos obras que van a revolucionar los hábitos de movilidad de las personas que viven en el eje ferroviario Zumaia-Hendaia: la pasante soterrada de Donostialdea, con un trazado nuevo de 4,2 kilómetros y tres nuevas estaciones, encara ya la recta final, al igual que la variante subterránea entre Altza y Galtzaraborda, que elimina el fondo de saco en Altza y permitirá además derruir el viaducto que divide Antxo.

A estas actuaciones, cuya puesta en servicio tendrá lugar en 2026, hay que añadir otras muy importantes como el inicio de las obras de la “corta” de Aginaga, la nueva estación de Zarautz o la mejora de las infraestructuras en Zumaia. Estos proyectos nos permitirán transformar el topo en un ferrocarril metropolitano y reducirán las frecuencias a 15 minutos entre Zarautz y Donostia y a 7,5 entre Añorga y Galtzaraborda.

En Bizkaia, la construcción de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao avanza a pleno rendimiento, sin olvidar otros proyectos como la mejora de las infraestructuras ferroviarias en Gernika o la supresión de los pasos a nivel de Euba y Bernabeitia en Amorebieta, que redundarán en la mejora de la seguridad.

En cuanto a la ampliación del servicio tranviario en Bilbao y Vitoria-Gasteiz, trabajamos intensamente en la definición de los proyectos constructivos que llevarán el metro ligero a Zorrotzaurre y Zabalgana, respectivamente.

Todos estos proyectos, algunos en la mesa de trabajo, otros en ejecución y otros en servicio, mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y nos ayudan a conseguir reducir la huella de carbono. Porque solamente si ofrecemos un servicio de tren y tranvía cómodo, fácil de utilizar y que al mismo tiempo sea accesible y asequible conseguiremos competir contra el vehículo privado. Ahí reside la gran capacidad de ETS, la de proponer soluciones reales que mueven a miles y miles de personas cada año.

No quisiera terminar sin agradecer expresamente a mi antecesor en el cargo y compañero, Iñaki Arriola, el gran trabajo realizado y el legado que deja a este equipo y, por extensión, a todas las personas que utilizamos el transporte público en nuestro día a día.

Susana García Chueca

Consejera de Movilidad Sostenible



Consejo de Administración

02_



2.0

Consejo de Administración

Presidenta

Dª Susana García Chueca

Vocales

D. Miguel Ángel Páez Escamendi
Viceconsejero de Infraestructuras y Movilidad Sostenible

D. José Enrique Corchón Álvarez
Viceconsejero de Finanzas y Presupuestos (Depto. Economía y Hacienda)

D. Juan Carlos Abascal Candás
Viceconsejero de Planificación Territorial y Agenda Urbana (Dpto. Vivienda y Agenda Urbana)

D. Miguel de los Toyos Nazabal
Viceconsejero de Vivienda

D. Miguel Ángel Gargallo Fernández
Director de Planificación Territorial, Urbana y Regeneración Urbana

Dª María Dolores de Juan de Miguel
Directora de Infraestructuras del Transporte

Dª Sara Barreal Jiménez
Directora de Estrategia para la Movilidad Sostenible

Dª Paloma Usatorre Mingo
Directora de servicios. Departamento de Movilidad Sostenible

D. Antonio López Palenzuela
Director general de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca

---

Secretario: **D. Javier Ortega Burguera**

Evolución de Actividad en el Ejercicio 2024

03_



3.0

Introducción

Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS-RFV) es el ente público del Gobierno Vasco creado en el año 2004 con la misión de reordenar el sector ferroviario de Euskadi e impulsar un nuevo equilibrio de los modelos de transporte, potenciando aquellos que generan un menor impacto ambiental.

Dos décadas después, en 2024, ha seguido consolidando su papel como entidad clave para la modernización y sostenibilidad de la red de transporte y la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía vasca, en un **contexto de continuos avances y transformaciones.**

En este nuevo marco, ETS se encuentra alineado con ese enfoque del Gobierno Vasco que pone un énfasis especial en la creación de infraestructuras que promuevan una movilidad inclusiva y respetuosa con el medio ambiente.

Traspaso de competencias

En este ejercicio, ETS ha sido testigo de un hito en la organización del Ejecutivo autonómico: el traspaso de competencias entre el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y los **nuevos departamentos** de Vivienda y Agenda Urbana, dirigido por Denis Itxaso, y de **Movilidad Sostenible, encabezado por Susana García Chueca**.

Esta reorganización busca dar respuesta a los retos más urgentes de la ciudadanía vasca, priorizando la accesibilidad a la vivienda y, en lo que afecta a la misión de ETS, **la mejora de la movilidad sostenible.**

Relevo en la dirección

El impulso de proyectos ferroviarios, que ETS continúa liderando, se proyecta como una pieza clave para garantizar la movilidad sostenible como derecho para todas las personas, en un año marcado también por el **nombramiento de Antonio López Palenzuela como nuevo director general de ETS,** en sustitución de Ernesto Martínez de Cabredo.

Con este conjunto de cambios organizativos y de liderazgo, el objetivo sigue siendo avanzar hacia un sistema de transporte moderno, eficiente y sostenible, que mejore la calidad de vida de la ciudadanía vasca.

3.1

Nueva red ferroviaria

La Nueva Red Ferroviaria Vasca es una infraestructura clave para la movilidad en Euskadi y una prioridad dentro de la red de transporte europea.

Y es que, su trazado actuará como eje vertebrador del transporte dentro del territorio, favoreciendo una movilidad más eficiente, reduciendo la congestión en las carreteras y contribuyendo al ahorro energético gracias a un menor consumo de combustible.

Además, su puesta en marcha permitirá reducir significativamente los tiempos de viaje entre las capitales vascas y **conectará Euskadi con la red ferroviaria europea,** poniendo fin a su histórico aislamiento en este ámbito.

Porque, más allá de su impacto local, la Nueva Red Ferroviaria Vasca tiene una dimensión estratégica a nivel continental. Integrada en el corredor atlántico europeo, esta infraestructura **atenderá a una población de 83 millones de personas,** impulsando el tráfico de mercancías y fortaleciendo las relaciones económicas.

El proyecto es fruto de la colaboración entre las administraciones vasca y española y contará con **una extensión total de 172 kilómetros.** Su trazado, adaptado a la compleja orografía del territorio, discurrirá, en un 60,6%, a través de 80 túneles, un 9,9% sobre 71 viaductos y el 29,5% restante en superficie.

Además, incorpora medidas de recuperación paisajística que superan los estándares ambientales establecidos por la normativa vigente, reafirmando el compromiso con una infraestructura sostenible y respetuosa con el entorno.

Al cierre del ejercicio, ETS únicamente trabajaba en la construcción de la nueva estación de Atotxa de Donostia-San Sebastián. En ese momento, el presupuesto líquido vigente de las obras ejecutadas por el Gobierno Vasco era de 1.963,21 millones de euros.

Comisión de seguimiento

Así pues, el día **20 marzo**, el Gobierno Vasco y el Ministerio de Transportes reafirmaron su compromiso con la Y vasca en la comisión de seguimiento del proyecto, celebrada en Madrid.

En este encuentro, encabezado por el entonces consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Iñaki Arriola, y el secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, se constató el avance global de la infraestructura y se definieron las próximas actuaciones necesarias para su culminación:

- La finalización del último tramo Hernani-Astigarraga y el acceso en **alta velocidad de Donostia/San Sebastián.**
- Los avances de las obras de la **estación de Atotxa,** centrados en la estructura del vestíbulo y la plaza sobre las vías.
- La licitación del proyecto que conectará Galdakao-Basauri con el **acceso soterrado a Bilbao.**
- La aprobación de la declaración de impacto ambiental que allana el camino para la integración del tren de **alta velocidad en Vitoria-Gasteiz.**
- La futura estación de cercanías de **Astigarraga y el nudo de Arkaute,** como actuaciones prioritarias.

Culminación del tramo guipuzcoano

En 2024, Euskal Trenbide Sarea (ETS) ha alcanzado un hito trascendental en el desarrollo de la Y vasca con la finalización del tramo Hernani-Astigarraga y de los **accesos en alta velocidad a Donostia/San Sebastián.** Con ello, se completa la construcción de la plataforma del ramal guipuzcoano, que suma un total de 60,7 kilómetros de trazado, el 80% de los cuales discurre en túnel.

El cierre de este tramo ha supuesto un **desafío técnico** de gran envergadura, destacando especialmente la construcción de un viaducto de 1,4 kilómetros sobre el río Urumea, la A-15 y la red ferroviaria convencional de Adif.

Dentro de esta estructura, el puente atirantado central de 482 metros es **el primero de sus** características en España para una línea de alta velocidad, lo que refleja la complejidad y la innovación que ha caracterizado este proyecto.



La finalización de la infraestructura en Gipuzkoa es un paso decisivo para la consolidación de una red ferroviaria moderna, eficiente y sostenible, que mejorará la conectividad de Euskadi con el resto del Estado y de Europa. A partir de este punto, ETS cede el testigo a Adif, que será el encargado de la instalación de la superestructura, incluyendo los raíles, la catenaria y demás equipamientos necesarios para la puesta en marcha del servicio.

Nueva estación de Atotxa

En 2024, ETS ha avanzado de forma notable con los trabajos de construcción de la nueva estación de Atotxa de Donostia-San Sebastián, **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.

Las obras se desarrollan en una longitud total de 1.541,707 metros, **manteniendo el servicio ferroviario** durante su ejecución, y comprenden tanto la remodelación del edificio de la estación como de la playa de vías, para integrar la estación en la futura red de alta velocidad.

La remodelación del edificio de la estación incluye la construcción de un nuevo **vestíbulo soterrado** de 7.400 m2 bajo las vías, tanto para las personas usuarias de cercanías como de largo recorrido, distribuido a cada lado del futuro paso inferior de Egia, desde donde se accederá a los nuevos andenes ubicados en la planta superior.

El edificio se amplía en dos alturas y sus fachadas ya han sido reconstruidas reproduciendo la **arquitectura clasicista y ornamentos originales.**

El proyecto incluye también la ejecución de una plaza sobre la playa de vías, a cota de la planta primera del antiguo edificio de Tabakalera, actual Centro Internacional de Cultura Contemporánea (CICC), donde se habilitará un acceso directo a la estación.

Respecto a la **infraestructura ferroviaria,** se modifica la playa de vías mediante la implantación de un nuevo haz de 6 vías con 5 andenes. Las vías exteriores de ancho mixto estarán destinadas al tráfico de cercanías y las 4 vías interiores, de ancho internacional, a la circulación de trenes de media y larga distancia. La electrificación de vía y las instalaciones de señalización y comunicaciones completarán las obras.

Al cierre del ejercicio, continuaba en servicio la **estación provisional,** situada en el lado Egia, con acceso desde la plaza de Tabakalera y operada por dos vías generales con dos andenes laterales. Toda la actividad constructiva se localizaba en el lado Oeste o lado Urumea, en la plataforma ferroviaria liberada con la puesta en servicio de la estación provisional.

El **29 de julio** llegaron a obra los primeros elementos de la marquesina histórica de cubierta de andenes, construida en 1880, y diseñada por el ingeniero Jean Biarez, colaborador de Alexandre Gustave Eiffel.

La restauración de la estructura metálica de la marquesina fue realizada en un **taller especializado** ubicado en la localidad asturiana de Carreño, con amplia experiencia en este tipo de trabajos. Fue el taller encargado de la restauración de la pasarela de Ondarroa, un puente giratorio que data de 1927 que también forma parte de la denominada arquitectura del hierro de la Comunidad Autónoma.

La marquesina histórica, con un peso total del conjunto de 288 Tn, dispone de 8 pilares de fundición y 22 cerchas tipo Fink de 20 m de longitud por 3,5 m de altura, formadas por bielas, tirantes y vigas celosía. La restauración ha consistido, principalmente, en la aplicación de chorro de arena a presión para **descubrir los elementos originales,** identificar los daños preexistentes y repararlos o sustituirlos. Finalmente, se le ha aplicado un tratamiento con diferentes capas de protección, adecuadas para el ambiente específico dew las áreas costeras.

Avances para el acceso a Bilbao

El acceso ferroviario en alta velocidad a Bilbao ha dado un nuevo paso adelante, en 2024, con la **licitación de la redacción de su proyecto constructivo, el 14 de marzo.** Se trata de una actuación clave para la integración de la capital



vizcaína en la red de alta velocidad, con un presupuesto base de 4,2 millones de euros (sin IVA) y un plazo de ejecución de 24 meses.

El tramo objeto del estudio arranca en el viaducto sobre el Nervión, en el tramo Galdakao-Basauri, y se extiende hasta el inicio del soterramiento de la estación de Bilbao Abando. Este último punto será desarrollado y ejecutado por ADIF-Alta Velocidad.

El trazado, de 6,2 kilómetros, responde a la **alternativa de acceso por el este,** seleccionada en el Estudio Informativo previo, porque se trata de la solución más adecuada desde el punto de vista medioambiental, funcional, económico y territorial.

Otro punto de inflexión en Vitoria-Gasteiz

La aprobación del estudio informativo definitivo para el **soterramiento del tren en Vitoria-Gasteiz,** el 14 de junio, y la encomienda de gestión del **nudo de Arkaute,** el 26 de noviembre, han marcado otro hito clave para el desarrollo de la alta velocidad en Euskadi.

Estos avances, junto a la declaración de impacto ambiental aprobada en marzo, supusieron el cierre de la fase administrativa y el inicio del proceso constructivo de la infraestructura que permitirá **distribuir el tráfico ferroviario** hacia las distintas direcciones desde las afueras de Vitoria-Gasteiz.

Con una extensión de 10,7 kilómetros, esta infraestructura supone una inversión de 146,33 millones de euros, de los cuales 130,07 millones se destinarán a la construcción, 3,25 a la redacción del proyecto y 13,01 a la dirección de obra. ADIF Alta Velocidad añadirá 34,67 millones para la superestructura.

Paso clave para la Variante Sur Ferroviaria

Por su parte, el Consejo de Ministros aprobó, el 11 de noviembre, el estudio informativo de la Variante Sur Ferroviaria. Con esta decisión, finalizó la fase administrativa del proyecto y ETS podrá avanzar en 2025 con la aprobación de los proyectos constructivos y la licitación de las obras de una infraestructura que es clave para Bizkaia: **el trazado exclusivo para mercancías entre Santurtzi y Olabeaga.**

Esta infraestructura, con una inversión de 484,7 millones de euros, **reducirá el tráfico ferroviario en áreas urbanas**, mejorando la calidad de vida en la margen izquierda y Bilbao, además de fortalecer la conexión del puerto de forma más eficiente y sostenible, tal y como explicó la consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca.



3.2

Lezama-Bilbao-Donostia y Amorebieta-Gernika

Renovación de vías entre Lutxana y Sondika

Euskal Trenbide Sarea ha dado, en 2024, un importante paso en la mejora de su infraestructura ferroviaria con el proyecto de renovación de los **4,5 kilómetros** de vía entre las estaciones de Lutxana (Erandio) y Sondika.

El proyecto salió a licitación el **21 de agosto** y fue adjudicado a la empresa Tecsa, el **31 de octubre,** por un importe de 3,4 millones de euros, con un plazo de ejecución de tres meses.

Este tramo, que conecta la Línea 1 de Metro Bilbao con la estación de Sondika, que a su vez enlaza con la Línea 3, es clave en la **mejora de la movilidad urbana** en el área metropolitana de Bilbao. En los trabajos previstos, se realizará el cambio de balasto, la sustitución de las traviesas y la renovación de las vías y, durante el proceso, el servicio de transporte ferroviario, que actualmente tiene una frecuencia de una hora de lunes a viernes, se interrumpirá temporalmente. Durante este periodo, ETS ofrecerá servicio alternativo de trasbordo en autobús.

La renovación de estas vías, junto con la adquisición de nuevos trenes de la serie 900, representa un avance significativo en la mejora de los servicios y la capacidad de la red de transporte público.

Mejora de la estación de Gernika

En 2024, se iniciaron los trabajos de construcción de un nuevo vestíbulo para la estación de Gernika, con un presupuesto de casi 5 millones de euros. Una obra que incluirá también la **supresión del paso a nivel** próximo a la estación y que busca modernizar la estación y garantizar un entorno seguro y cómodo para las personas usuarias.

El nuevo edificio se ubicará en el andén dirección Bermeo, junto al núcleo urbano de Gernika y en las inmediaciones de la estación de autobuses. Su diseño **prioriza la luminosidad y la integración en el entorno,** con una envolvente de vidrio que proporcionará un ambiente abierto y acogedor, minimizando el impacto visual en la calle Loizaga.

Además de mejorar la experiencia de las personas viajeras, el vestíbulo albergará cuartos técnicos esenciales para el funcionamiento del servicio ferroviario y contará con **dos accesos simétricos:** uno junto al edificio histórico y otro contiguo a la estación de autobuses.

También se habilitará una **salida adicional** a la zona ajardinada para momentos de gran afluencia, como eventos especiales.

Así mismo, se sustituirá el actual paso a nivel entre andenes por una **pasarela elevada** con ascensores y escaleras fijas.



Reparación del viaducto de Mundaka

En diciembre, el departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, a través de Euskal Trenbide Sarea, adjudicó las obras de reparación y protección del viaducto de Mundaka, en la línea Amorebieta-Bermeo, con un presupuesto de 2,6 millones de euros.

La empresa adjudicataria, Bycam S.A., contará con 20 meses para la ejecución de los trabajos.

En la primera fase del proyecto se abordará la protección del viaducto. Para ello, se ha dispuesto la ejecución de un dique de hormigón, cimentado mediante micropilotes, que lo proteja del impacto de las olas y refuerce su estabilidad.

Concluidos estos trabajos, se procederá a la reparación del viaducto mediante andamios apoyados en las cimentaciones, ya al abrigo del nuevo dique que servirá también como zona de acopio.

Los trabajos consistirán en:

- La restitución de las socavaciones.
- La protección frente a la carbonatación de los elementos de hormigón.
- La eliminación de vegetación y superficies calcificadas.
- El rejuntado y la reconstrucción de los muretes guardabalasto, que serán dotados de barandilla de protección.

El objetivo es salvaguardar una infraestructura clave de la línea Amorebieta-Bermeo, que cruza un acantilado a 15 metros de altura sobre la cala de Lamiaran, expuesta en una zona en mar abierto.

Nueva pasarela peatonal, parking y vestíbulo en Bedia

El **10 de octubre,** se adjudicó la supresión del paso a nivel entre andenes de la estación de Bedia, la construcción de un nuevo vestíbulo, así como la construcción de un aparcamiento disuasorio para fomentar el uso del transporte ferroviario entre los vecinos y vecinas de los municipios cercanos, como Usansolo y Lemoa.

El proyecto salió a licitación, el **21 de junio,** con un presupuesto de 3,1 millones de euros, y finalmente se adjudicó por 2,9 millones de euros, con un plazo de ejecución de 12 meses.

La **supresión del paso a nivel** se resolverá con la construcción de una pasarela peatonal sobre las vías, que permitirá el acceso al andén sur (dirección Bilbao) y que contará con ascensores y escaleras fijas. Su estructura será mayoritariamente de acero, con fachadas acristaladas en las zonas de embarque.

El nuevo aparcamiento se construirá en una parcela adyacente a la estación, con una superficie de **2.150 metros cuadrados.** Contará con 41 plazas, cuatro de ellas con carga para vehículos eléctricos y dos para personas con movilidad reducida. También dispondrá de un espacio específico para bicicletas, tanto convencionales como eléctricas.

En cuanto al nuevo vestíbulo, tendrá una sola planta y, en su interior, se habilitarán **tres estancias:** un vestíbulo principal y dos salas anexas de 9 metros cuadrados, destinadas a la jefatura de estación y a instalaciones técnicas.

Supresión de pasos a nivel en Amorebieta

El Ayuntamiento de Amorebieta-Etxano y el Gobierno Vasco acordaron, el **19 de enero,** la elaboración de un estudio para dar solución a los pasos a nivel que quedan en el municipio, ubicados en las calles **Gudari y San Pedro.**

El objetivo del estudio de alternativas es poner sobre la mesa las diferentes opciones de integración del ferrocarril en una zona eminentemente urbana y, a pesar de la complejidad del reto, las dos delegaciones coincidieron en la necesidad de abordar una solución que conjugue aspectos sociales, económicos y medioambientales.

De forma paralela, Euskal Trenbide Sarea avanzó en 2024 en la ejecución de las obras de supresión de otros pasos a nivel en el término municipal de Amorebieta: los de **Bernabeitia y Euba.**

Con una inversión cercana a los 9 millones de euros, estas actuaciones forman parte del plan de **modernización y mejora de la seguridad ferroviaria** al que el Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco ha destinado 518 millones de euros en los últimos 5 años.

El paso superior de Bernabeitia que permitirá la supresión del actual paso a nivel tiene 429 metros de longitud, presenta en planta una **forma de herradura** y **enlaza con la carretera comarcal** que proviene de la N-634.

Con un presupuesto de 2,7 millones de euros, su finalización está prevista para el verano de 2025.

En el caso de Euba, la pasarela se ha fabricado fuera del ámbito de la obra debido al poco espacio existente y para **evitar afecciones al servicio ferroviario.**

La infraestructura, con una longitud de 225 metros, permitirá el paso desde la zona urbana de Euba hacia la carretera BI-4337 que da acceso al barrio de Bernagoitia, así como a un camino rural. Con un presupuesto superior a los 750.000 euros, la finalización de esta obra está prevista para finales de 2025.

La consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, acompañada por la directora de Infraestructuras del Transporte, Loly de Juan, el director de Construcción de ETS, Rafa Marcano, y la alcaldesa de Amorebieta-Etxano, Ainhoa Salterain, visitaron Euba y Bernabeitia el **13 de noviembre** para comprobar el **avance de las obras** cuyo objetivo es “mejorar la accesibilidad y la seguridad, ambas esenciales para que en nuestro día a día convivamos con el tren en nuestras ciudades y pueblos y para que apostemos por él para ir a trabajar, a estudiar y a ejercer tareas básicas relacionadas con los cuidados”, remarcó la consejera.

Reforma de la estación de Zaldibar y nuevo paso peatonal

El departamento de Movilidad Sostenible, a través de Euskal Trenbide Sarea, ha llevado a cabo en 2024 la reforma integral de la estación de Zaldibar para **mejorar su accesibilidad y comodidad.**

Como parte de esta intervención, se han renovado por completo los andenes, instalado nueva iluminación, así como una marquesina de 18 metros de longitud con un voladizo de 3,5 metros.

Estas mejoras se han realizado siguiendo las directrices del Libro Blanco para el diseño de las estaciones de la red ferroviaria en Euskadi **con perspectiva de género,** que busca garantizar que todas las personas usuarias puedan utilizar el servicio de manera segura y cómoda, independientemente de su edad, género o capacidades.

Además, el 17 de diciembre entró en servicio una nueva pasarela peatonal sobre la carretera N-634, construida tras la **supresión del paso a nivel de Zaldua-Etxebarria.** Sus 30 metros de longitud conectan la calle Bilbao con la calle Zalduaran y la estación de tren.

Para garantizar su accesibilidad, la pasarela cuenta con escaleras fijas y ascensores, cuya instalación ha requerido la excavación de dos pozos de cimentación subverticales en la zona de la casa de cultura y la estación.

Cubrición del tramo Eibar-Azitain

En 2024, ETS dio continuidad a las obras de cubrición de vía entre la estación de Eibar y Azitain, para **mejorar la conexión peatonal** y crear una **nueva zona de paseo y carril bici** en Eibar. La intervención facilita una conexión segura y directa entre la calle Matsaria y el puente de la variante de la N-634 a su paso por Azitain.

La cubrición comienza con un tramo de pasarela de 145 metros de longitud, que discurre en paralelo a la estación de Eibar, sobre la actual calle Matsaria. Después, avanza con un tramo de plataforma apoyada sobre un muro de 30,5 metros de longitud y continúa con un tramo de 17 metros de estructura metálica a base de perfiles.

A continuación, sigue sobre una estructura metálica de, aproximadamente, 940 metros que discurre sobre la doble vía, entre el acceso de la variante N-634 en Estazino y el cruce de la misma variante en el barrio de Azitain, una vez pasada la propia estación de Azitain.

Este trabajo también incluye la instalación de la nueva electrificación de la plataforma, la recolocación de la señalización ferroviaria y el pavimentado con hormigón continuo de 10 centímetros. En la parte superior, se urbanizará con bancos, papeleras, bolardos y alumbrado, creando un espacio de uso público.

Durante 2024, se avanzó en la estabilización del terreno y la construcción de las estructuras de hormigón para la vía 1. También comenzaron las cimentaciones para los pórticos y muros en la vía 2 y se instaló la pasarela metálica frente a la estación de Eibar, junto con otras obras complementarias.

Restablecimiento del servicio entre Elgoibar y Mendaro

El **6 de marzo**, se restableció el servicio ferroviario entre ambas estaciones, que permanecía cortado, desde el 28 de febrero, por el deslizamiento de un talud sobre un tramo de vía única.

El desprendimiento, motivado por causas climatológicas, invadió la caja de la vía e impidió las circulaciones del servicio regular de Euskotren en este tramo de la línea Bilbao-Donostia/San Sebastián.

Para la reapertura de la vía fue necesaria la realización de trabajos de **consolidación del talud.** Mientras éstos se desarrollaban, ETS y Euskotren ofrecieron servicio de transbordo en autobús entre las estaciones de Mendaro y Elgoibar.

Reapertura del tráfico entre Zumaia y Zarautz

El **16 de marzo**, también se reabrió al tráfico ferroviario el tramo entre Zumaia y Zarautz, que permaneció ocho meses cerrado por un derrumbe en el túnel de Meagas.

En principio, el corte de la circulación estaba previsto durante mes y medio por las obras de mejora en el viaducto de Zumaia sobre el Urola y por renovaciones de vía en los túneles de Meagas y San Miguel, con una inversión de casi 6 millones de euros.

Sin embargo, durante las tareas de refuerzo del revestimiento del primer túnel, se produjo el **derrumbe sin que hubiera daños personales.**

Las tareas de reparación se afrontaron, en una primera fase, desde el lado de Zarautz, ya que disponía de mejor acceso para maquinaria. Tras la realización de sondeos adicionales y labores de sostenimiento, un segundo equipo ejecutó trabajos de sostenimiento desde la boca de túnel del lado de Zumaia, lo que permitió reducir ligeramente los plazos.

El tramo recuperó la circulación una vez concluidas todos los trabajos previstos en el proyecto inicial:

- La reparación estructural del Puente de San Miguel sobre el Urola.
- La renovación de vía y rebaje de plataforma ferroviaria en los túneles de San Miguel y Meagas.

Durante todo el periodo, el servicio estuvo garantizado mediante transbordos en autobús entre Zumaia y Zarautz.

Renovación de infraestructuras en Zumaia

En octubre, ETS dio el paso definitivo para la mejora de la infraestructura ferroviaria en Zumaia, un proyecto global en el que Movilidad Sostenible invertirá 15 millones de euros.

La mayor parte de la inversión se destinará a la **construcción de cocheras** para unidades de Euskotren en la localidad, ante la puesta en servicio de la variante soterrada del Topo, un proyecto adjudicado por 8,2 millones de euros y un plazo de ejecución de 20 meses.

Estas instalaciones, con capacidad para cinco trenes, convertirán a Zumaia en un punto estratégico del trazado junto a Araso (Irun) y permitirán optimizar la disponibilidad de trenes para, así, **mejorar la frecuencia del servicio.**

Las cocheras incluirán **una nueva playa de vías** con cinco calles de acceso y una vía mango de 80 metros. También contarán con una máquina de lavado de 20 metros y un sistema de arenado para mejorar la adherencia entre ruedas y carriles.

Estos trabajos se solaparán con la recta final de las **obras de reforma de la estación** de Zumaia, que pretenden mejorar su accesibilidad. Con un presupuesto de 1,2 millones de euros este proyecto abarca la ampliación del paso inferior y la instalación de ascensores adaptados.

El **4 de octubre,** la consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, y del alcalde de Zumaia, Iñaki Ostolaza, comprobaron in situ el avance de estas obras, así como el resultado de la rehabilitación del **viaducto centenario sobre el río Urola ya concluida.**

La longitud total del puente es de 102 metros, con dos vanos de 51 metros de luz cada uno apoyados en un pilar central. Así pues, 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.

Los trabajos, que han tenido un coste cercano a los 5 millones de euros, han consistido en la sustitución y el refuerzo de las partes de la estructura metálica más afectadas, así como en el saneamiento de los puntos deteriorados de las pilas y estribos. Las labores han incluido la optimización del drenaje en la plataforma ferroviaria, la sustitución del balasto, la renovación del carril, el cambio de catenaria, y el chorreo y repintado de todo el viaducto.

La estructura sobre el río Urola está considerada como una importante obra de ingeniería de finales del siglo XIX. El 22 de junio de 1898 el contratista Pedro Gandiaga resultó adjudicatario, por 1.588.112 pesetas, de las obras de construcción del ferrocarril de Deba a Zumaia.

El tramo entre Zumaia y Zarautz se adjudicó por 667.480 pesetas a José Ignacio Ostolaza, que contrató el 3 de febrero de 1899 a Talleres Miravalles todos los tramos metálicos de la línea, entre los cuales destaca el del río Urola en Zumaia, de 102 metros de longitud, con una pila central de fábrica de sillería cuya ejecución fue encomendada al contratista Amadeo Amador.

Nueva estación de Zarautz

El **15 de abril,** entró en servicio la nueva estación ferroviaria de Zarautz, que supone una mejora tanto para la infraestructura ferroviaria como para su integración en el entorno urbano.

Ubicada en viaducto, la nueva estación permite la **conexión fluida** entre las zonas norte y sur del municipio mediante una plaza ajardinada que discurre bajo el trazado ferroviario, con accesos peatonales y ciclistas. Además, la eliminación del antiguo paso entre andenes ha mejorado la **seguridad y accesibilidad** para las personas usuarias.

El acceso al vestíbulo se realiza a nivel de calle mediante una rampa, mientras que la comunicación con los andenes se facilita con escaleras y ascensores adaptados para personas con movilidad reducida.

Por otra parte, los andenes, de 80 metros de longitud y 5,90 metros de anchura, están situados en una plataforma de vía doble, preparada para un **futuro desdoblamiento de la línea.**

En el extremo Bilbao de la estación se ha instalado una bretelle o doble diagonal, que optimiza las maniobras de los trenes procedentes de Donostia.



Este proyecto ha sido financiado por ETS y el Ayuntamiento de Zarautz, con una aportación del 66,7 % y 33,3 % del presupuesto, respectivamente.

Instalaciones

En el mes de junio, culminó la ejecución de la **obra de señalización** de la nueva estación por la contratista Siemens Rail Automation, S.A.U., por un importe final de 1.289.436,70 €.

Un nuevo enclavamiento, ubicado en la estación, realiza el control de los elementos de señalización:

- Señales de entrada, salida y maniobra.
- Accionamientos de aguja y sistemas de detección de tren.

Para esta detección se emplean contadores de ejes en los trayectos hacia las estaciones colaterales y en los apartaderos, mientras que en el resto de cantones de estación se utilizan circuitos de vía.

El tramo cuenta con el **sistema Euroloop de Protección Automática de Tren,** que evita el rebase de señales en aspecto de parada y limita la velocidad de los trenes a la máxima permitida en cada punto.

La señalización de la estación puede ser controlada desde el Puesto de Mando Central de Amara o un Puesto Local de Operaciones instalado en Zumaia (centralizado con los de otras estaciones de la zona).

En el mismo mes de junio también finalizó la **obra de comunicaciones** de esta nueva estación de Zarautz.

El importe de los trabajos ascendió a 288.664,75 euros, se desarrollaron durante 7 meses e incluyeron:

- La reposición de los cableados troncales de comunicaciones de fibra óptica y cobre.
- La instalación de las redes de comunicaciones digitales y de radiocomunicaciones Tren-Tierra en la nueva estación.
- La instalación del equipamiento de los sistemas de comunicaciones necesarios para la explotación de la nueva estación, como videovigilancia, control de accesos, telefonía e interfonía, megafonía y sistema de información al viajero.

Luz verde para la variante ferroviaria de Aginaga

El **5 de septiembre,** ETS adjudicó por 30,6 millones de euros la construcción de la variante ferroviaria de Aginaga, entre Orio y Usurbil, a la UTE formada por Construcciones Moyua, Jaizubia y Geotúnel.

Esta actuación permitirá **duplicar las frecuencias entre Zarautz y Donostia,** reducir tiempos de viaje y mejorar la capacidad del servicio mediante la construcción de un túnel de 1.329 metros de longitud en vía doble. Éste sustituirá el actual trazado de vía única que discurre paralelo al río Oria y que se caracteriza por sus curvas y contracurvas de radio reducido.

Ahora, los trenes tienen que bordear el monte Aginaga y tardan 9 minutos en enlazar las estaciones de Aia-Orio y Usurbil. El nuevo trazado recortará el recorrido en cerca de 1.500 metros y **reducirá el tiempo de viaje** entre las dos estaciones en 2 minutos.

Además, el desdoblamiento de la vía en todo el túnel posibilitará el cruzamiento de unidades de viajeros y mercancías. Eso significa **aumentar la capacidad de servicio** de la vía, de modo que las frecuencias de circulación, que ahora son cada 30 minutos, pasarán a ser cada 15.

Más allá de mejorar la conectividad, esta intervención refuerza la fiabilidad de la infraestructura ferroviaria al eliminar el tramo que discurre por una zona boscosa con frecuentes incidencias por caída de árboles y deslizamientos. Esto significa reducir los costes de mantenimiento y **aumentar la seguridad y el confort** para las personas usuarias.

Esta actuación forma parte de la apuesta del Departamento de Movilidad Sostenible por mejorar las infraestructuras ferroviarias entre Elgoibar y Donostia, con proyectos como la variante de Altzola, la renovación del puente de Zumaia o la remodelación de la estación de Zarautz.

Nueva estación de Usurbil

En 2024, ETS avanzó en el proyecto de construcción de la nueva estación de Usurbil, que incluye además la supresión de dos pasos a nivel, y la instalación de una nueva pasarela sobre la N634 que mejorará la conexión existente entre el núcleo urbano y las instalaciones ferroviarias y la permeabilidad con el polígono industrial Ingemar.

Junto con la construcción de la estación en una nueva ubicación, más cercana a la pasarela de conexión con el centro de Usurbil, el proyecto comprende también la mejora de los accesos, la urbanización del entorno de la estación y la reforma de las vías. A la conclusión de los trabajos, la estación estará formada por dos vías directas y una vía de apartado con topera final. Además, se dispondrán dos andenes laterales para cada una de las vías principales de circulación.

Instalaciones

En febrero, ETS recepcionó las versiones definitivas de los proyectos de señalización y comunicaciones de la nueva estación, cuya redacción había sido adjudicada a CAF TURNKEY & ENGINEERING, S.L., por un importe de 62.000,00 €. Tras las revisiones correspondientes fueron aprobadas en junio.

En ellas, quedan definidas las diferentes situaciones provisionales de señalización a medida que la obra avance:

Situación provisional 1

El control de la señalización se realizará mediante el enclavamiento actual, aunque modificado para adaptarse a la señalización y al plan de explotación previsto en esta fase. Se reutilizarán los elementos de campo existentes, con cableado nuevo y renovando los bucles de Euroloop de las señales que se trasladan.

En esta situación provisional, el nuevo andén norte y parte de la mezzanina estarán construidos, por lo que se prevé la instalación del equipamiento de comunicaciones necesario.

Situación provisional 2

El control de la señalización se realizará mediante un nuevo enclavamiento electrónico que se ubicará en el nuevo cuarto técnico de señalización y comunicaciones de la nueva estación, que también controlará la situación definitiva, quedando fuera de servicio el enclavamiento actual.

En esta fase, quedará construido el nuevo andén sur, así que el proyecto de comunicaciones recoge la instalación del equipamiento correspondiente.

Situación definitiva

La situación definitiva contará con un cruzamiento en estación y una tercera vía que solo tiene acceso desde Bilbao y finaliza en topera.

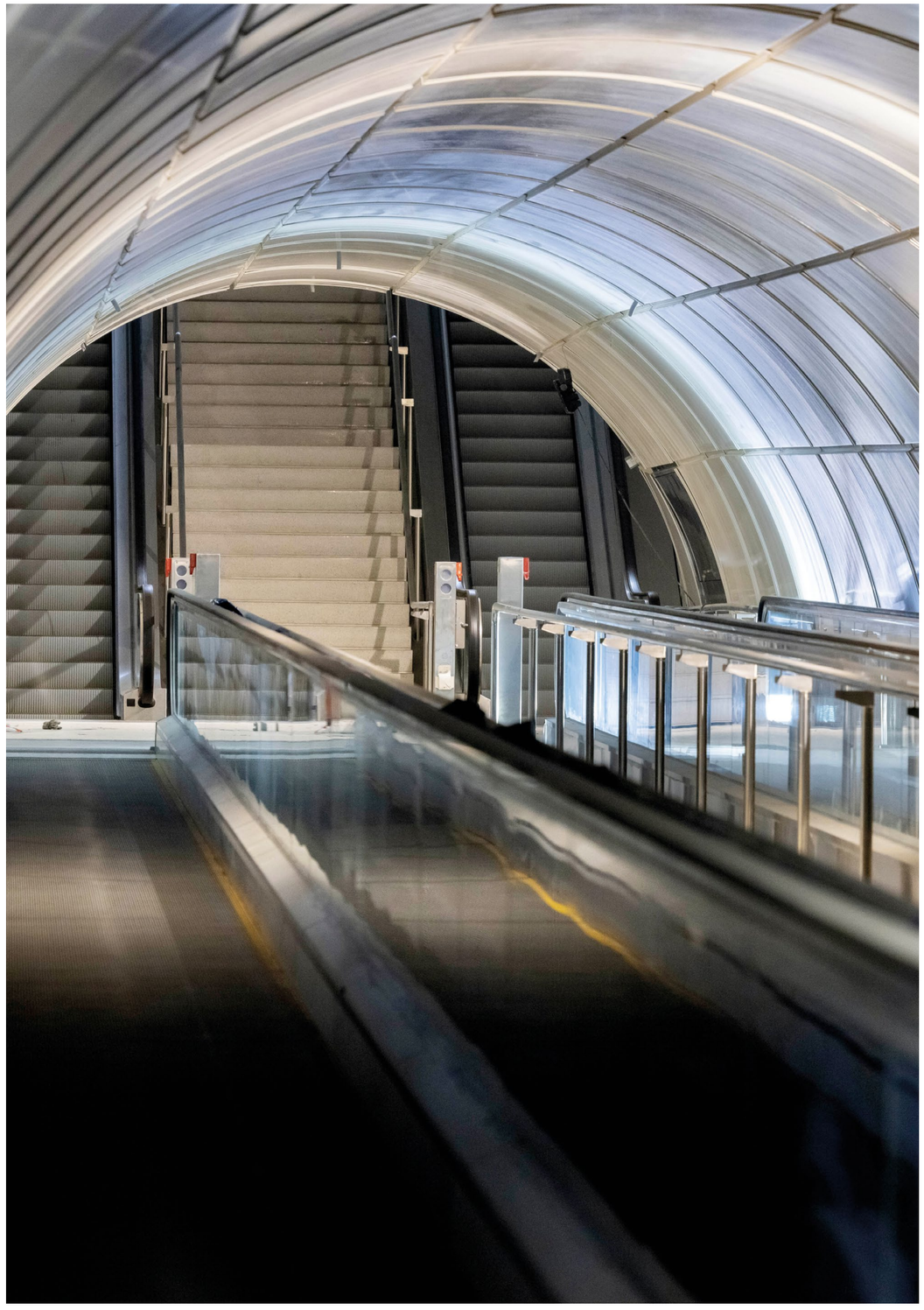
Para hacerlo posible, será necesario realizar modificaciones en el nuevo enclavamiento para adaptarlo a la señalización y al plan de explotación previsto.

Por su parte, el proyecto de comunicaciones, incluirá la instalación del nuevo equipamiento necesario y la retirada de los equipos que queden fuera de servicio.

En noviembre, se inició el proceso de licitación de estos trabajos de comunicaciones, con un presupuesto máximo de 410.898,52 euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

De manera general, las instalaciones objeto de este proyecto son:

- Ejecución de infraestructura de cableado de fibra óptica, de cables de cuadretes y de cableado estructurado en la estación.
- Redes de transmisión digitales IP y SDH-PDH.
- Red de Área Local (LAN) en estación.
- Sistemas de telefonía e interfonía de atención al público y emergencia.
- Instalación de los sistemas de información al viajero de megafonía, teleindicadores y cronometría.
- Instalación de sistemas de seguridad, incluyendo equipamiento de videovigilancia y control de accesos.



3.3

Lasarte Oria-Donostia-Hendaia TOPO

3.3.1 Variante Lugaritz-Easo

Las obras de la variante ferroviaria del Topo continuaron en 2024 para dotar al centro de Donostia/San Sebastián de un sistema de metro, dar servicio a las personas que residen en la zona de El Antiguo-Universidades y eliminar el fondo de saco que supone en la actualidad la estación de Amara.

Todo ello permitirá **reducir los tiempos** de viaje y espera, **aumentar las frecuencias** y la seguridad, y liberar para su uso público los 21.000 m2 que ahora ocupan las instalaciones ferroviarias en Easo.

Se trata de una actuación que tiene a Donostia-San Sebastián como centro neurálgico, pero que beneficiará también a Donostialdea y Gipuzkoa y que, de hecho, es una pieza fundamental del plan estratégico para la mejora de la movilidad ferroviaria de la provincia y el impulso al transporte público sostenible.

La pasante del Topo entre Lugaritz y Easo consiste en nueva **variante subterránea de 4,2 km** que comienza a 100 metros de la estación de Lugaritz, conecta con el túnel existente de Lugaritz-Amara, atraviesa el centro de Donostia-San Sebastián y vuelve a enlazar con la vía actual en Morlans.

El proyecto aporta tres nuevas estaciones a la red: Bentaberri, Centro-La Concha y Easo. Esta última reemplazará la actual estación de Amara, dejando libre todo el espacio que ahora ocupa la playa de vías.



El proceso de construcción de la variante del Topo comenzó a finales de 2017 y está estructurado en dos tramos:

- **Lugaritz- Miraconcha,** cuya obra civil concluyó en junio de 2022.
- **Miraconcha-Easo**, actualmente en ejecución.

Así han avanzado los trabajos en 2024:

Conexión de la pasante con la vía actual

El **31 de enero,** comenzaron los trabajos de conexión de la nueva pasante ferroviaria del Topo con la línea ferroviaria actual, dando continuidad a la que será la nueva estación de Easo.

Para realizar ese entronque, era necesario realizar un desvío provisional por lo que fue necesario ocupar un tramo del Paseo de Errondo y cortar el paso tanto de peatones como de vehículos entre la gasolinera y la calle de la Sagrada Familia.

Está previsto que esta actuación se prolongue durante 20 meses, por lo que ETS trabaja en coordinación con el Ayuntamiento de Donostia para mitigar las afecciones por estas obras y garantizar la seguridad en las inmediaciones de Amara Berri Ikastetxea.

Cale del tramo Miraconcha-Easo

El **21 de febrero,** tuvo lugar un importante avance en la construcción de la variante soterrada del Topo con la unión de los dos frentes de excavación del tramo Miraconcha-Easo. Este proceso, conocido como “cale”, se llevó a cabo a 40 metros bajo tierra, a la altura de la calle Easo con Arrasate, y marcó un **hito técnico** en la construcción del túnel, especialmente complejo por las características geológicas del terreno.

El entonces consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, Iñaki Arriola, el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Pedro Marco, y una representación del Ayuntamiento de San Sebastián encabezada por su alcalde, Eneko Goia, estuvieron presentes en el momento del cale, que permitió seguir horadando el túnel hasta su conclusión.

Visita a la futura estación Centro-La Concha

El **11 de julio,** la consejera del Departamento de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, mantuvo su primera reunión de trabajo con el alcalde de Donostia, Eneko Goia, para analizar el desarrollo de las obras de la variante ferroviaria del Topo, semanas antes de que concluyera la excavación de la futura estación de Centro-La Concha.

Ambos responsables institucionales, acompañados del entonces viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Pedro Marco, y representantes municipales y de ETS, bajaron a la caverna de Centro-La Concha, la que será la estación del Topo con mayor número de personas viajeras una vez que entre en servicio.

Las intervenciones que quedaron completadas en 2024 en relación a esta estación son:

- **El revestimiento de hormigón de los cañones** de Xabier Zubiri, Loiola y San Bartolomé. En este último caso, se completará la ejecución del acceso una vez que el Ayuntamiento defina el urbanismo del cerro de San Bartolomé.
- **Excavación de 4 de los 6 pozos de ventilación** previstos, utilizando el método raise-boring (excavación vertical), esenciales para la correcta ventilación del túnel.
- **Colocación del edículo del ascensor** que conecta la calle Easo con la estación de Centro-La Concha.

Urbanizaciones de Easo y San Bartolomé

El **18 de julio,** la Comisión de Contratación de ETS aprobó la licitación de los proyectos de urbanización de las calles Easo, San Bartolomé y la plaza Xabier Zubiri, en San Sebastián, afectadas por las obras del Topo, y el **8 de noviembre,** se adjudicaron por un total de 1,77 millones de euros.

La empresa Jaizubia ejecutará, en un plazo de 10 meses, las obras de las **calles Easo y Xabier Zubiri,** con un presupuesto de 1 millón de euros.

Por su parte, la reurbanización de la **calle San Bartolomé** tiene un presupuesto de 699.000 euros y 4 meses de plazo de ejecución.

El objetivo de estas actuaciones es transformar el espacio público para crear un entorno más accesible, seguro y sostenible. De hecho, las obras incluyen la ampliación de las aceras, la creación de nuevos carriles bus y la generación de áreas de descanso y vegetación, priorizando la peatonalización y reduciendo el espacio destinado a los vehículos privados.

La reordenación de la plaza Xabier Zubiri y la calle Easo busca **mejorar el flujo peatonal y minimizar el tráfico rodado.** En la plaza se habilitarán tres accesos principales y se creará una calzada elevada para priorizar a los peatones, con una zona verde en la calle Zubieta. En la calle Easo, la calzada se reducirá a un solo carril exclusivo para autobuses y taxis, y las aceras se ensancharán, con zonas de descanso.

En cuanto a la calle San Bartolomé, la reurbanización abarca un tramo de unos 80 metros entre las calles Easo y Urbieta, donde se reordenará el espacio con la creación de un carril bus de dirección única, un carril para turismos, un área de carga y descarga, y la **ampliación de las aceras.**

Excavación de pozo de ventilación EBA

El 9 de septiembre, ETS inició los trabajos de excavación del pozo de ventilación EBA (Sistema de Extracción Bajo Andén) de la futura estación Centro-La Concha, en el cruce de las calles Easo y San Martín.
Los trabajos, que se extenderán hasta la primavera de 2025, afectarán parcialmente a la calzada, pero se mantendrá siempre un carril abierto para el tráfico de vehículos y transporte público.
La excavación se llevará a cabo por el método “Raise boring”, un sistema de construcción vertical de pozos en roca.

Regata de Morlans

El trazado de la regata de Morlans ya sufrió años atrás dos modificaciones debido a las interferencias con la línea ferroviaria Donostia-Hendaia y, en esta ocasión, es la futura construcción de la nueva variante de mercancías la que motiva una nueva reposición del trazado para que pueda absorber las circulaciones de materiales, una vez entre en servicio la nueva línea del Topo entre Lugaritz y Easo.
El tramo de regata a reponer tiene una longitud de 555 metros entre las calles Morlans Ibilbidea y Pedro Manuel Collado.
La sección proyectada es un cajón de 2,6x2,75 metros y una tubería de fecales de 500mm de diámetro en paralelo en todo el trazado, a excepción de su paso bajo el topo, cuya sección será necesario modificar a 4,20x1,70m.

Los trabajos se iniciaron en diciembre de 2023, con la realización de sondeos aprovechando el parón académico del colegio Amara Berri. Durante el primer semestre de 2024, se analizó el plan de trabajo que debía ejecutarse en el patio del centro escolar, coincidiendo con las vacaciones de verano y la ausencia de actividad escolar. De forma paralela, se realizaron los trabajos de desvío del colector de fecales proyectado.

En septiembre, se completó la ejecución de la regata en el ámbito del colegio Amara Berri y se pudieron restablecer las clases en la fecha establecida por el calendario escolar.

En el último trimestre del ejercicio, se ejecutaron, simultáneamente, los trabajos en la rotonda frente a la Policía Municipal, en el tramo que discurre por el Paseo Errondo y finalmente en el cruce que estaba proyectado bajo el paseo de Izostegi, que sólo se pudo llevar a cabo hasta la mitad de la calzada por las dificultades encontradas en el desvío de los servicios afectados en la zona.

Al cierre del ejercicio, restaba ejecutar las dos conexiones en los extremos del tajo, el cruce bajo las vías de ETS y el tramo perteneciente al vial que la Policía Municipal utiliza para el acceso a sus instalaciones.

Obra de señalización

Las obras que están en ejecución en el tramo de la Variante del Topo no incluyen la señalización ferroviaria del tramo. Por eso, **en diciembre** se aprobó el expediente para la contratación de estos trabajos.
El proyecto incluye una modificación en la señalización de Lugaritz y un nuevo enclavamiento en la estación de Bentaberri, para controlar el equipamiento de señalización de la Variante: señales, circuitos de vía y accionamientos, además del control del sistema desde un puesto local y desde el CTC del Puesto de Mando de Amara.
El presupuesto de licitación fue de 2.722.277,47 € y el plazo, de 14 meses.

Obra de accesos mecanizados

Estos trabajos tienen por objeto el suministro y la implantación de ascensores, escaleras mecánicas y pasillos rodantes en las nuevas estaciones de Bentaberri, Concha y Easo, así como los ascensores verticales de uso vecinal en los entornos de las estaciones de Lugaritz y Easo.

En 2024, concluyó la instalación de los ascensores, escaleras y pasillos mecanizados de ambos accesos de la estación de Bentaberri del tramo Lugaritz-Miraconcha, por lo que esta estación quedó completamente equipada.

Mientras tanto, en las futuras estaciones de Concha y Easo, del tramo Miraconcha-Easo, continuaba la instalación de equipos al cierre del ejercicio.

La distribución y características principales de las instalaciones realizadas en 2024 ha sido:

Estación de Concha
Comenzó la instalación del ascensor Vía Pública-Mezzanina (AVM) del cañón de Xabier Zubiri, mediante la ejecución de su estructura acristalada soporte, diseñada por el estudio de arquitectura Snøhetta.

Estación de Easo

Concluyó la instalación de los 4 pasillos mecanizados del cañón de Autonomía, con una longitud de 44.990 mm y una inclinación de 3,50º, que conectan la vía pública con el vestíbulo.

Estos pasillos mecanizados avanzan a una velocidad 0,65 m/s y tienen una capacidad de transporte de 7.300 personas a la hora. Durante el pasado ejercicio también comenzó la instalación de los 4 ascensores Mezzanina-Andén (AMA), de los accesos por ambos cañones (Autonomía y Errondo).

Son ascensores eléctricos, sin sala de máquinas, con capacidad para 1.000 kg o 13 personas. Avanzan a una velocidad 1 m/s con un recorrido de 4.500 mm, con sus respectivas estructuras acristaladas soporte (edículos).

Obra de comunicaciones

En noviembre, comenzaron los trabajos del proyecto de comunicaciones de la Variante del Topo por un importe de 1.263.454,49 euros y un plazo de ejecución de 14 meses.
El proyecto consiste en la instalación y puesta en marcha de los siguientes sistemas de comunicaciones:

Sistemas de transmisión de datos:

- Red Troncal de Transmisión de Datos IP e infraestructura de fibra óptica y cableado estructurado
- Red de radiocomunicaciones TETRA

Sistemas implementados:

- Sistema de Videovigilancia
- Sistema de Control de Accesos
- Sistema de Telefonía
- Sistema de Interfonía
- Sistema de Megafonía
- Sistema de Información Visual al Usuario

Obra de instalaciones eléctricas y equipos

A principios de 2024, comenzaron los trabajos de instalaciones eléctricas y equipos de la Variante del Topo, adjudicados a la UTE EASO, con un presupuesto de 13.835.210,25 €. El proyecto se prolongará hasta la primavera de 2026.

La obra se llevó a cabo en las siguientes localizaciones:

- 3 estaciones (Concha, Easo y Bentaberri)
- 2 salidas de emergencia (Pío Baroja y Zarautz)
- Actuaciones en la estación de Lugaritz (actualmente en uso)
- Acometida desde Lugaritz hasta Añorga a una celda ya existente

Y los principales trabajos a realizar eran los siguientes:

INSTALACIONES GENERALES

En el tramo de vía comprendido entre la Estación de Añorga y la de Loiola, con el nuevo tramo de túnel entre la Estación de Lugaritz y la nueva Estación de Easo:

- Ampliación de la red de 13,2 KV para alimentar las estaciones de Lugaritz, salida de emergencia de la Avda. Zarautz, estación de Bentaberri, salida de emergencia de Pío Baroja, estación de Concha, de Easo y de Loiola. Así como la canalización subterránea en los tramos fuera del nuevo túnel.
- Acometida eléctrica de BT de socorro para las estaciones de Bentaberri, Concha y Easo, así como para el pozo de bombeo intertúnel PB-03 y PB-04.
- Detección de incendios en túnel, mediante cable de fibra óptica sensor de temperatura, controlado mediante una centralita de incendios de 2 canales instalada en la Salida de Emergencia de Pío Baroja, junto a la instalación de señalización de evacuación y autoprotección en todo el túnel.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS EN TÚNEL

- Alumbrado normal
- Alumbrado de evacuación
- Pulsadores luminosos
- Tomas de corriente
- Detección de incendios
- Líneas de alimentación eléctricas

Cada hastial de cada tramo de túnel estará alimentado desde una de las dos instalaciones en punta, de manera que, aunque una falle, el otro hastial seguirá en servicio.

INSTALACIONES EN LAS ESTACIONES

El suministro y montaje para las estaciones de Lugaritz, Bentaberri, Concha y Easo, y las salidas de emergencia de Avda. zarautz y Pío Baroja consistió en los siguientes sistemas:

- Centros de transformación
- Cuadros de distribución de fuerza, alumbrado y control
- Cableado para la alimentación de todos los equipos y sistemas
- Conducciones eléctricas
- Alumbrado en túneles, andenes, mezzaninas, cañones de acceso y cuartos técnicos
- Ventilación con sistema de presurización
- Equipos para ventilación eba, de emergencia y de cuartos técnicos
- Equipos de fuerza, desfibriladores y varios
- Sistemas de detección y extinción de incendios
- Telemando y control centralizado de estación
- Persianas automáticas
- Red de tierras

El avance de la obra a 31 de diciembre de 2024 era el siguiente:

ESTACIÓN BENTABERRI

- Instalación de bandejas
- Instalación de tubos y cajas de derivación en cuartos técnicos
- Descarga de transformadores
- Instalación de PCI en cuartos técnicos
- Instalación de cable 750V en andenes, mezzanina y cañones

SALIDA DE EMERGENCIA ZARAUTZ

- Montaje de soportes y bandejas
- Descarga de transformador

TÚNEL TRAMO LUGARITZ-PÍO BAROJA

- Instalación de tubos, cajas de derivación y cables para luminarias de túnel, pulsadores y tomas de corriente

TRAMO LUGARITZ-AÑORGA

- Trabajos de canalización de media tensión y tritubos





3.3.2 Licitación de obras de la variante de mercancías

El **18 de enero,** quedó aprobada la licitación de las obras de la variante de mercancías de Amara, con un presupuesto de 8,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

Esta nueva variante tiene 450 metros, comunica el túnel de Aiete con el soterramiento de Morlans y permite el **paso de trenes de mercancías** en dirección a Pasaia.

Con la construcción de este nuevo ramal ferroviario se logrará la conexión de las mercancías de Lugaritz y Anoeta, una vez entre en servicio la variante de Lugaritz-Easo, para un mayor aprovechamiento del túnel de Aiete, que quedará en desuso salvo para mercancías.

El trazado se desarrolla íntegramente en túnel y falso túnel y garantiza la conexión eficiente con la línea Donostia-Hendaia, evitando afecciones al edificio protegido de la antigua fábrica de gas.

3.3.3 Obras segundo vestíbulo

ETS prosiguió, en 2024, con las obras para la **reforma integral de la estación de Anoeta,** que incluye la construcción de un segundo vestíbulo en superficie, la prolongación de los andenes y la reordenación viaria de la Plaza Aita Donostia.

Se trata de una **obra compleja,** ya que su ejecución se debe compaginar con el tráfico rodado de la Plaza Aita Donostia, los eventos deportivos y de cualquier otra índole que acoge el Reale Arena, así como el servicio regular del Topo. Por todo ello, el plan de trabajo requiere una adecuada coordinación y ha sido acordado con el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, la Ertzaintza y Euskotren.

El objetivo es construir un nuevo vestíbulo en el extremo opuesto del actual para mejorar el servicio al **aumentar la fluidez de los accesos** a la estación en momentos de gran afluencia de personas.

Al cierre del ejercicio, el avance era visible tanto dentro como fuera del recinto de obras. La urbanización del entorno de la rotonda de Aita Donostia y de los viales cercanos al Reale Arena estaba muy avanzada en diciembre de 2024 y se preveía su finalización para la primavera de 2025.

En el espacio que ocupará el nuevo vestíbulo quedaron construidos los nuevos muros pantalla que ampliarán el soterramiento actual y que servirán de cimentación del futuro edificio.

También se completó la hidrodemolición parcial de la antigua estructura, que posibilitará la unión de ésta con la nueva estructura, y se iniciaron las labores de excavación, junto con los trabajos de impermeabilización del soterramiento actual.

INSTALACIONES ELÉCTRICAS DE LA ESTACIÓN

En septiembre, ETS adjudicó a EMARTIN FACILITIES, S.A. la ejecución de los trabajos de instalaciones eléctricas de la estación con un presupuesto de 2.163.156,11 € y un plazo de ejecución de 21 meses.

El proyecto contempla las instalaciones eléctricas, equipos electromecánicos y accesos de la estación de Anoeta, tanto las nuevas instalaciones asociadas a los dos nuevos vestíbulos, como la adecuación de las instalaciones existentes en los andenes.

Las principales actuaciones a realizar son:
Instalaciones eléctricas:

- Red de 13,2 kV
- Centro de transformación 13,2 KV / 0,4 kV
- Desmontaje centro reductor
- Cuadros de distribución y control
- SAIs
- Cableado de distribución y control
- Conducciones eléctricas
- Alumbrado de cuartos técnicos y túnel
- Tomas de corriente
- Red de tierras
- Protección contra incendios
- Detección, extinción, señalización
- Ventilación y climatización
- Ventilación de emergencia
- Pozo de bombeo
- Anti intrusión
- Ascensores
- Telemando y gestión centralizada
- Pruebas y puesta en marcha

Los trabajos realizados durante el año 2024 han consistido en:

- Aprobación de las especificaciones de los siguientes materiales:
- Cables MT 13,2 kV
- Conjunto de Celdas de MT + Cuadro control CT
- Transformador de potencia
- Ventilación de emergencia
- Ascensores
- Confirmación por parte de EMARTIN del lanzamiento de los correspondientes pedidos

COMUNICACIONES

Por su parte, en el mes de noviembre, se adjudicaron los trabajos de comunicaciones de la estación de Anoeta por importe de 337.399,29 euros y con un plazo de ejecución de 11 meses.

Las instalaciones definidas en el proyecto incluyen las redes troncales de fibra óptica y cobre 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 Tetra y Tren-Tierra.

3.3.4 Riberas de Loiola

Euskal Trenbide Sarea inició los trabajos de la redacción del proyecto constructivo del Intercambiador de Riberas de Loiola, en Donostia-San Sebastián, que previamente había adjudicado a la ingeniería Esteyco por un importe de 820.050 euros y un plazo de ejecución de veinticuatro meses.

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.

El proyecto impulsado por el departamento de Movilidad Sostenible plantea que la nueva infraestructura dé cobertura y facilite la movilidad de las personas usuarias de Euskotren y cercanías Renfe. De esta manera, se conectarán los dos ejes principales del transporte ferroviario en Gipuzkoa.

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 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 Altza-Galtzaraborda

En 2024, el proyecto de construcción de la variante ferroviaria soterrada entre Altza y Galtzaraborda ha alcanzado varios hitos relevantes y los trabajos avanzan **según los plazos previstos.**

Con la construcción de este tramo, de dos kilómetros de longitud, la estación del barrio donostiarra de Altza dejará de ser un fondo de saco y se convertirá en pasante de la línea del Topo, al quedar unida con la localidad de Pasaia.

Se completará así la variante ferroviaria en doble vía que en septiembre de 2016 llevó el Topo desde Herrera hasta Altza. Y, cuando entre en servicio, el Topo podrá ofrecer **frecuencias de 7,5 minutos** a las personas usuarias de Pasaia y Galtzaraborda.

La nueva estación soterrada de Pasai Antxo estará ubicada bajo la plaza anexa a la calle Gure Zumardia, con acceso peatonal desde la calle Eskalantegi y con ascensor desde la misma plaza. La estación estará configurada con andenes laterales, que estarán conectados con un único vestíbulo tanto con escaleras como con ascensor.

Así avanzaron los trabajos a lo largo de 2024:

La obra llega a su ecuador

El **24 de enero,** cuando los trabajos de construcción de esta variante ferroviaria llegaron a su ecuador, el entonces consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Iñaki Arriola, visitó la obra junto al alcalde de Pasaia, Teo Alberro, otros miembros de la corporación municipal, el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Pedro Marco, y el director general de ETS, Ernesto Martínez de Cabredo.

Todos ellos tuvieron la oportunidad de bajar al túnel de línea, que se ha ejecutado en su totalidad entre la galería de ataque (Sasuategi) y la futura estación de Pasaia.

Arriola aprovechó para subrayar que “una vez concluyan las obras del Topo y se ponga en servicio la nueva estación soterrada de Pasaia, se podrá demoler la actual terminal en viaducto que cruza el centro del municipio a escasos metros de algunos edificios”, algo que, sin duda, **mejorará la calidad de vida de la ciudadanía pasaitarra.**

Cale en dirección a Altza

El 28 de febrero, quedó unida la estación de Pasaia con la estación de Altza a través del túnel ferroviario. La rozadora completó la excavación en ese punto y ejecutó el ‘cale’ en dirección al barrio donostiarra, lo que siempre supone un importante hito en cualquier excavación.

El túnel, al que se accede por la galería de ataque en Sasuategi, se completó en avance (la parte superior) a falta de excavar el último metro inferior, lo que se denomina destroza.

Mientras tanto, en la plaza de Pasaia, con los muros pantalla concluidos, se siguió ejecutando la losa superior, que será la cubierta de la estación.

Antxo recupera el tramo de la alameda entre Eskalantegi y Hamarretxeta

El **8 de junio,** Pasaia recuperó parte de los terrenos ocupados en Antxo por la ejecución de la variante ferroviaria, al terminar la ejecución de la losa superior de la futura estación de la localidad.

El tramo de la alameda que discurre entre las calles Eskalantegi y Hamarretxeta volvió a estar abierto al paso de la ciudadanía, al igual que la calle **Gelasio Aranburu** que quedó abierta al público algunos días después.

Superada esta fase, continuó la ejecución de la losa superior entre Hamarretxeta e Ibaiondo, mientras se seguía excavando en la zona más próxima a Eskalantegi. En Ibaiondo siguió la ejecución de la ventilación de emergencia, a la vez que se levantaba el muro de mampostería de la regata de Molinao.

En el tramo del túnel ya finalizado, las tareas se centraron en el hormigonado de la contrabóveda y la ejecución de los muretes guía que soportarán el carro de encofrado que revestirá la galería. Por fin, en la zona de Galtzaraborda, comenzó la excavación de los primeros metros con retroexcavadora.

Fin de la excavación de la estación soterrada de Pasaia

El **14 de octubre,** coincidiendo con la finalización de los trabajos de excavación de la futura estación soterrada de Pasaia, la consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, visitó la caverna, junto con el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Miguel Ángel Páez, el director general de ETS, Antonio López, y el alcalde de Pasaia, Teo Alberro.

Allí observaron la conclusión de los trabajos de colocación de los muros pantalla y la losa superior, que han ejercido de ‘cajón’ para poder completar la excavación.

La consejera señaló que ‘esta obra es un **ejemplo de la movilidad sostenible** que queremos conseguir para Gipuzkoa. Queremos disponer de un transporte público de gran capacidad, moderno, seguro y eficaz, que disuada a la población de coger el coche y le anime a subirse al tren para contribuir de forma real a la reducción de la emisión de gases contaminantes”.

Instalaciones eléctricas y equipos

En diciembre se realizó la propuesta de adjudicación del proyecto de instalaciones eléctricas y equipos para el tramo Altza-Galtzaraborda, necesarios para la puesta en servicio de este tramo, por un importe de 4.404.521,65 € y un plazo de ejecución de 11 meses.

El proyecto incluye:

- Red de media tensión.
- Centros de transformación, distribución de baja tensión y control para la alimentación del equipamiento electromecánico.
- Bombeos.
- Ventilación.
- Telemando y control centralizado.
- Red de tierras.
- Tomas de corriente.
- Sistemas de alumbrado.
- Instalaciones de protección contra incendios.
- Equipos de detección de intrusismo e inundación.
- Instalaciones de comunicaciones para toda la línea de Altza- Galtzaraborda.
- Puertas automáticas de acceso para la estación de Pasaia.

3.4

El Metro de Bilbao

Línea 4

En 2024, ETS continuó con los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la Línea 4 y zona sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Este contrato persigue 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, que tiene cerca de 3 kilómetros de longitud, incluye 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. En julio, se amplió por espacio de un año el plazo inicial de 15 meses.

Línea 5

En el ejercicio 2024, dentro de las obras de construcción de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao se ejecutaron los cierres perimetrales de los recintos de obras, buena parte del desvío de servicios afectados por el nuevo trazado, los emboquilles de las galerías de ataque y campañas geotécnicas complementarias. También se acordaron con los respectivos ayuntamientos cuestiones relacionadas con el tránsito de los camiones de obra.

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. 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.



3.5

Programa Tranviario

3.5.1 Tranvía de Vitoria-Gasteiz

A lo largo de 2024, el tranvía de Vitoria-Gasteiz ha sido objeto de diversas actuaciones orientadas a mejorar su infraestructura, optimizar su integración en la ciudad y avanzar en su desarrollo futuro.

Reducción del impacto acústico en General Álava

El **29 de febrero,** se dio luz verde a la licitación de las obras de repavimentación y eliminación de arquetas en el tramo de plataforma comprendido entre las calles General Álava e Independencia, un espacio compartido entre el tranvía, los vehículos de servicio público y los de carga y descarga.

El objetivo de esta actuación fue mitigar el impacto acústico que genera el paso de vehículos por la traza compartida y se llevó a cabo **entre el 10 de agosto y el 1 de septiembre.** Consistió, básicamente, en la sustitución del firme por 10 cm de hormigón bituminoso, la eliminación de 32 arquetas y la reconstrucción de otras 114.

Desde su puesta en servicio en 2008, este tramo General Álava-Independencia ha sido objeto de numerosas intervenciones debido al deterioro que provoca el paso continuado de autobuses y camiones de carga y descarga por el mismo trazado de los tranvías en sentido Ibaiondo o Abetxuko.

ETS aprovechó esta última actuación para realizar **otras intervenciones en la zona.** En primer lugar, sustituir nueve metros de carril en la vía de uso exclusivo tranviario, a la altura de la confluencia de las calles General Álava, Fueros e Independencia.

En segundo lugar, reponer la losa de vía deteriorada en la calle General Álava a la altura de la calle Fueros.

Entrega del estudio de movilidad nocturna

El **12 de agosto,** el Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, a través de ETS, entregó al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz un estudio de movilidad nocturna en el que se analizaron los distintos medios de transporte público disponibles en la ciudad con el fin de identificar la mejor alternativa para la franja nocturna.

El análisis concluyó, teniendo en cuenta **factores de demanda, ambientales y económicos,** que la alternativa que mejor responde a las necesidades de la ciudad es mantener el sistema actual basado en autobuses.

Según se especifica en las conclusiones del estudio, la posibilidad de establecer un servicio nocturno de tranvía no resulta ventajosa porque “el **mayor coste del servicio** nocturno de este operador en comparación con el servicio de autobuses no se ve compensado por un incremento suficiente de la demanda, algo que resulta necesario para los sistemas de alta capacidad como es el tranvía”.

Junto a este aspecto tan relevante, el **impacto que el ruido** tendría en la población residente es otra de las razones que desaconsejan la opción del tranvía frente al autobús.

El estudio también destaca la flexibilidad que ofrece el sistema de autobuses, con alternativas como las **paradas a demanda.** Una opción que no puede ser implantada en el tranvía, al ser un sistema más rígido en el que las paradas a demanda implicaría que las unidades se detuviesen fuera de las plataformas destinadas a ello y las personas usuarias salvasen una altura de entre 35 y 50 centímetros.

Para realizar el estudio, ETS analizó hasta cuatro alternativas de servicio autobús/ tranvía atendiendo aspectos como el coste beneficio respecto al servicio de autobús que ofrece a día de hoy Tuvisa:

1. **Situación actual.** Con el fin de calibrar el modelo de transporte utilizado.
2. Implementar el servicio del tranvía **entre Ibaiondo y Salburua y entre Abetxuko y Honduras,** suprimiendo la línea G1 y modificando las líneas G2 y G4 en función de las zonas que atendería o no el tranvía.
3. Implementar el servicio del tranvía **entre Ibaiondo y Salburua,** suprimiendo la línea G1 y modificando la línea G2 y G4, en función de las zonas que atendería o no el tranvía.
4. **No implementar el tranvía,** manteniendo la líneas de autobús actuales y salvo la G2, que se modificaría para dar servicio a la parte sur de la ciudad.

Además, con el objetivo de calibrar el modelo de transporte, ETS realizó **encuestas a las personas usuarias** del servicio Gautxori, coincidiendo con la festividad de San Prudencio, en las paradas de Catedral y de Jesús Guridi, donde se registra la práctica totalidad de subidas a las líneas del Gautxori.

Reunión entre la consejera y la alcaldesa de Vitoria-Gasteiz

El **30 de septiembre,** la consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, y la alcaldesa de Vitoria-Gasteiz, Maider Etxebarria, se reunieron en el Ayuntamiento de la ciudad para abordar los proyectos que ambas instituciones tienen en común en la presente legislatura.

Uno de los asuntos clave que se pusieron sobre la mesa fue el futuro del trazado del tranvía y los próximos pasos para su **extensión al barrio de Zabalgana,** el más poblado de la ciudad.

En el momento de la reunión, se estaba ejecutando la ampliación del estudio informativo del proyecto para adaptarlo a las alegaciones municipales, antes de abrir el plazo de exposición pública. El proyecto constructivo, se estaba redactando en paralelo para agilizar los plazos.

La consejera destacó que, “en sus quince años de andadura, la red tranviaria de Vitoria-Gasteiz ya ha duplicado su número de paradas y su extensión” y que esta cuarta ampliación a Zabalgana convertirá a la ciudad “en un referente en la implantación exitosa de este modo de transporte” y en “un ejemplo de regeneración urbana y convivencia con la movilidad activa y otras formas de desplazarse”.

Durante el encuentro, también se trataron otros asuntos como **el futuro de la calle General Álava y el refuerzo del servicio de Cercanías** para la conexión por tren de los pueblos de la Llanada alavesa y la capital, tras la transferencia al Gobierno vasco de esta competencia.

Convenio para la reforma de General Álava

El **20 de noviembre,** volvieron a reunirse la consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, y la alcaldesa de Vitoria-Gasteiz, Maider Etxebarria, esta vez para avanzar en los términos de un convenio que impulse la reforma en profundidad de la calle General Álava.

Ambas responsables recorrieron in situ la vía, una de las arterias principales del centro de la ciudad, en la que confluyen los sistemas de transporte público de tranvía y autobuses urbanos, junto con los vehículos privados y de transporte de mercancías.

ETS se comprometió a realizar actuaciones por un valor aproximado de **2,5 millones de euros** para la adecuación del firme y la renovación del entorno urbano, entre el cruce de la calle Paz con Independencia y la parada del tranvía frente al Parlamento vasco.

El paso previo a iniciar el proyecto es tramitar un convenio entre las dos instituciones implicadas para, posteriormente, sacar a licitación pública la ejecución de unas obras que buscan **integrar mejor el sistema tranviario en el centro de la ciudad.**

Exposición pública del estudio de ampliación del tranvía a Zabalgana

El **20 de diciembre,** el Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, a través de la dirección de Infraestructuras del Transporte, sacó a información pública la actualización del estudio informativo sobre la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana, así como su estudio de impacto ambiental.

El **nuevo trazado** tendrá un tronco común desde Lovaina hasta el área de Zabalgana, donde se bifurcará en dos ramales, Mariturri y Aldaia, para atender a la mayor parte de la población.

Tendrá una longitud aproximada de **seis kilómetros, con once paradas** –más otra adicional junto a las nuevas cocheras-, y una distancia media entre ellas de alrededor de 560 metros.

La ejecución del proyecto se ha dividido en cuatro tramos con diferente **horizonte temporal,** desde los 36 meses en el tronco común, a los 18 meses en cada uno de los ramales, y 24 meses en el caso del ramal de conexión y cocheras.

Esta nueva extensión del tranvía tiene como objetivos prioritarios mejorar la red de transporte público, así como conectar entre sí diferentes modos de transporte público de gran capacidad, como son las líneas de tranvía y el BEI.

Concretamente, se pretende optimizar la conexión del barrio Zabalgana, debido al incremento de ocupación que esta zona ha desarrollado en los últimos años y el aumento del flujo de personas **desde el extrarradio de la ciudad hacia el centro,** donde se concentran el núcleo comercial y de negocios.

El presupuesto global de los trabajos asciende a **103 millones de euros** sin IVA, y contará con financiación del Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

3.3.2 Tranvía de Bilbao

A lo largo de 2024, ETS siguió avanzando en el proyecto constructivo para la ampliación a la isla de Zorrotzaurre del trazado del tranvía de Bilbao.

El **21 de marzo,** ETS aprobó la licitación de la redacción del proyecto y el **27 de septiembre** se adjudicó a la Unión Temporal de Empresas formada por Arenas-Fulcrum-G&C con un presupuesto de 736.250,00 euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

Las obras de ampliación partirán de la rotonda del Euskalduna y consistirán en una nuevo trazado, de **2,4 kilómetros** de longitud, que discurrirá en doble vía (mayoritariamente en vía verde) y dispondrá de cinco paradas, una de ellas en Olabeaga.

Con este nuevo tramo, la red del tranvía de Bilbao alcanzará una longitud de 10,5 kilómetros.

Más allá de la construcción del nuevo trazado, el proyecto también implica el **traslado de la parada de Sabino Arana** hacia la rotonda de Sagrado Corazón y el análisis y definición de la tipología constructiva del puente que unirá Olabeaga y Zorrotzaurre y que permitirá su uso peatonal y de bicicleta a cada lado de la plataforma tranviaria.



3.6

Dirección de instalaciones

Subestaciones eléctricas de tracción de Rentería y Gernika

Dentro del conjunto de actuaciones orientadas a la modernización de instalaciones, se encuentra la infraestructura energética, cuyo componente fundamental son las subestaciones eléctricas de tracción. Entre todas ellas, las subestaciones de Rentería y Gernika son de las más antiguas de la red, ya que están en marcha desde 1971 y 1973, respectivamente.

Por ello, se consideró necesaria la construcción de nuevas subestaciones en ambos casos y, en 2024, quedaron redactados sus proyecto constructivos, que implican las siguientes actuaciones:

- **Alimentación de la subestación** con una tensión de 30 kV mediante una línea de doble circuito con transferencia automática, procedente de un Centro de Seccionamiento de Iberdrola. Esto incluye:
  - Actuaciones en la línea de Iberdrola y tendido en canalización de doble circuito.
  - Dos cabinas compactas telemandables a instalar en el Centro de Seccionamiento de Iberdrola, que se ubicará en el edificio de la nueva subestación.

- **Obra civil** del nuevo edificio y urbanización del entorno.

- **Instalación eléctrica** en la subestación de ETS. El proyecto incluye el dimensionado de los siguientes equipos:
  - Cabinas de llegada de línea, medida y cabinas de protección de 30 kV.
  - Transformadores.
  - Protecciones de sobretensiones en las salidas de los transformadores de grupo.
  - Grupos rectificadores.
  - Cabinas de corriente continua.
  - Bobinas de alisamiento y filtros.
  - Seccionadores internos de salida.
  - Autoválvulas de interior para salidas de C.C.
  - Cabinas de la línea de 13,2 kV.
  - Cabinas de la línea de 2,2 kV.
  - Armarios de distribución en baja tensión, SAI y cargadores-rectificadores.
  - Sistema de control, que estará basado en una red IP interna con PLC's, conectados a un PLC concentrador que conectará con la red IP exterior.
  - Armario estándar de mando, control y fuerza de seccionadores de catenaria.

- **Sistemas auxiliares:**
  - Iluminación y tomas de corriente auxiliares.
  - Ventilación.
  - Detección y extinción de incendios.



- **Alimentación a catenaria de vía general.**
  - Alimentación a la catenaria y carril.
  - Seccionadores de feeder y de catenaria.
  - Conexión de retornos a vía.

- **Sistemas de comunicación.**
  - Circuito Cerrado CCTV, con cámaras.
  - Control de accesos.
  - Conexión a red de comunicaciones de ETS.

- **Ingeniería, pruebas y puesta en marcha de la subestación.**

Nuevos enclavamientos en Mundaka y Bermeo

Dentro del plan de mejora de instalaciones ferroviarias de ETS, en 2024 concluyó la redacción del proyecto de nuevos enclavamientos en Mundaka y Bermeo, para mantener la calidad del servicio y optimizar recursos.

La razón es que Mundaka y Bermeo cuentan con enclavamientos eléctricos de relés y un equipamiento de campo con tecnologías anteriores a las que se emplean en la actualidad, así que es recomendable modernizarlos.

El proyecto, que se adjudicó por 49.000 €, incluye:

- La instalación de nuevos enclavamientos electrónicos.
- La realización de los bloqueos entre ambas estaciones y con la colateral de Busturia Itsasbegi.
- Los elementos de campo, como señales, accionamientos, contadores de ejes, circuitos de vía y sistema ATP.
- Y el telemando desde los CTCs de los dos Puestos de Mando de ETS.

Proyectos de señalización de Zugastieta

En el marco del proyecto de desdoblamiento de vía entre la salida del túnel de Autzagane y la estación de Zugastieta y dentro del plan general de mejora de las instalaciones de la red de ETS, en septiembre de 2024 se contrató la redacción del proyecto de señalización para este punto de la red.

Su objetivo es renovar tanto las instalaciones de señalización de Zugastieta como las instalaciones necesarias para controlar el nuevo desdoblamiento de cara a mantener la calidad del servicio y optimizar recursos en toda la línea gestionada por ETS.

Hay que tener en cuenta, además, que los enclavamientos del ramal Amorebieta-Bermeo y, en general, las instalaciones de señalización no se han renovado en los últimos tiempos, de modo que siguen empleando tecnología eléctrica de relés y, en las instalaciones más antiguas, módulos geográficos.

Instalaciones de la tranviarización Bolueta-Kukullaga

En 2024 se redactaron los proyectos que definen las instalaciones necesarias para la tranviarización del tramo de la red ferroviaria comprendido entre Bolueta y Kukullaga.

Estos proyectos abarcan los siguientes ámbitos:

SEÑALIZACIÓN TRANVIARIA

Para la nueva zona de maniobras de Kukullaga, quedaron definidas las actuaciones de señalización necesarias para asegurar la regularidad y seguridad de la explotación, y su correcta gestión. Se instaló un enclavamiento con todo su equipamiento asociado como discos tranviarios, cajas de mando manual, contadores de ejes, accionamientos de aguja y balizas de petición de itinerario.

Sucedía lo mismo en la zona de maniobras de Bolueta. En este caso, se ha trasladado y modificado el enclavamiento actual y se han instalado dos nuevos discos tranviarios de salida.

Para la señalización del paso de peatones previsto en el tramo, era necesaria la instalación de equipamiento de regulación viaria:

- Un regulador de tráfico compatible con los reguladores del resto de la ciudad.
- Señales viarias de tranvía en cada una de las posibles aproximaciones del convoy al cruce.
- Semáforos de peatones consistentes con los modelos instalados en el resto de cruces.
- Señales de aviso y de rearme del paso de peatones, a partir de señales proporcionadas por los enclavamientos de Bolueta y Kukullaga.

Además, se han incluido las siguientes modificaciones en el puesto de mando:

- Modificación del software de SIGMA que incluirá los siguientes trabajos:
  - Reprogramar la lógica del SIGMA, para considerar:
    - La modificación del programa de explotación del enclavamiento de Bolueta.
    - El programa de explotación del nuevo enclavamiento de Kukullaga.
    - Su comunicación con el nuevo enclavamiento de Kukullaga a través de la red IP.
  - Incluir los nuevos elementos de señalización tranviaria de la nueva zona de maniobra de Kukullaga, así como las dos nuevas señales de salida, en la interfaz gráfica de la aplicación.

- Modificación del software de SGT que incluirá los siguientes trabajos:
  - Ampliación de la base de datos con la nueva parada de Kukullaga.
  - Ampliación a la nueva parada de la interfaz gráfica de las mallas de explotación.
  - Trabajos de adaptación de la interfaz gráfica del videowall para el nuevo tramo entre Bolueta y Kukullaga.

COMUNICACIONES

El proyecto incluye el diseño y definición de las instalaciones necesarias para proveer el servicio de comunicaciones a la nueva parada de KuKullaga y a la nueva subestación eléctrica de tracción de Bolueta. Se incluye la ampliación de la infraestructura de fibra óptica como medio de transmisión y se contempla el replanteo radioeléctrico de la red de radiocomunicaciones del tranvía para garantizar la cobertura en el nuevo trazado.

También se define en el proyecto otros equipamientos necesarios como videovigilancia, control de accesos, telefonía, interfonía, sistema de información al viajero y su integración en el Puesto de Mando del tranvía en Atxuri.

Instalaciones eléctricas

En este ámbito, el proyecto incluye las siguientes instalaciones:

- Diseño de una nueva subestación eléctrica de tracción en Bolueta que asegure los requerimientos energéticos en régimen de explotación normal del Tranvía de Bilbao. Estará ubicada en los locales técnicos que ya existen en la estación intermodo de Bolueta, contará con dos grupos de 900 kW de potencia y alimentará la catenaria en 750 Vcc.
- Alimentación a la subestación de Bolueta mediante una acometida exterior independiente en 30 kV simple circuito, desde anillo de i-DE.
- Alimentación al bloque técnico para la marquesina de la nueva parada de Kukullaga. Ese bloque técnico es el armario eléctrico en el que se ubican todos los elementos y servicios eléctricos, desde el que se alimentan el resto de los servicios de la parada.
- Telemando de energía para la integración de la nueva subestación de Bolueta y del bloque técnico de Kukullaga en el Puesto de Mando del tranvía en Atxuri.

ELECTRIFICACIÓN

En este caso, el proyecto incluye lo siguiente:

- Renovación parcial de la catenaria y su conexión o solape con la catenaria del tramo colateral de Atxuri-Bolueta, para adaptarla a los estándares de ETS.
- Elevación del hilo de contacto en el futuro cruce entre las calles Tellería e Ibarsusibidea que permita el tráfico rodado.
- Adecuación de la catenaria a la nueva geometría de vía.
- Instalación de nuevos seccionadores con accionamientos eléctricos y telemandados para adecuar el nuevo esquema unifilar.
- Integración de nuevos seccionadores en el telemando de energía del Puesto de Mando del tranvía en Atxuri.
- Desmontaje de señales existentes y montaje de nuevas señales.

Nuevo sistema ERTMS/ETCS en la red

En 2024 se ejecutó la redacción del proyecto de diseño de un sistema ERTMS/ETCS para el tramo entre Usurbil y Hendaia de la red ferroviaria gestionada por ETS.

Esta actuación es el segundo paso del proyecto global de diseño, implantación y mantenimiento de este sistema en red, adjudicado a Hitachi Rail GTS Spain, S.A. con un presupuesto de 10.949.795 €.

El contrato incluye cuatro prestaciones distintas:

- Desarrollo de la solución tecnológica.
- Redacción del proyecto para su implantación.
- Ejecución de la obra de implantación
- Mantenimiento del sistema







En 2024 se ejecutó en su totalidad la segunda prestación con dos entregas: el proyecto básico para la implementación del sistema en un tramo piloto entre Araso y Hendaia, ya aprobado, y el proyecto constructivo del tramo completo, pendiente de aprobación.

Con la aprobación del proyecto básico dio comienzo la ejecución de la obra de implantación en el tramo piloto.

Nuevos enclavamientos

EN KURTZEA

Tras la puesta en servicio de la Línea 3, la frecuencia de trenes en la línea del Txorierri se incrementó con servicios cada 15 minutos y este cambio hacía necesaria la instalación de un nuevo enclavamiento y la renovación de las instalaciones:

- Instalación de nuevo Westrace MK2 de Siemens en Kurtzea para controlar las instalaciones de la línea Txorierri entre Kurtzea y Lezama.
- Actualización del Westrace de Derio con un nuevo SW, dotando a la estación de Derio de rojos independientes en las señales de entrada y salida.
- Telemandado vía MPLS-IP desde los CTC de Atxuri y Amara y sistema de ayuda a mantenimiento, PLO y moviola.
- Renovación de todas las señales de entrada, salida, avanzada y maniobra con tecnología LED.
- Mantenimiento de los circuitos de vía de audiofrecuencia de ELECTRANS en el entorno de las estaciones de Lezama y Kurtzea. Debido al nuevo esquema de señalización, se han desplazado algunos de ellos y se ha generado nuevo el VM2 de Lezama.
- Nuevos circuitos TCM100 para la detección de tren en el trayecto entre Derio y Kurtzea.
- Susttución de todos los motores de desvíos por nuevos accionamientos electromecánicos MD2000 talonables de Siemens, con sus mandos locales.
- Dotación del sistema ATP (Euroloop de Thales) a todas las señales, a excepción de las de maniobra y salida del sentido no preferente en Kurtzea.

La nueva instalación entró en servicio en enero de 2024.

EN GERNIKA

A principios de 2024 se adjudicó el proyecto de diseño, fabricación, suministro, instalación, pruebas y puesta en servicio de un nuevo enclavamiento para dotar a la estación de Gernika de una instalación de señalización que optimice las condiciones de explotación, según los requerimientos establecidos por ETS.

El contrato, adjudicado a Siemens Rail Automation, S.A.U. por un importe de 2.329.211,74€ , también considera la adaptación de la relación de bloqueos con los enclavamientos colaterales, en las estaciones de Busturia-Itsasbegi y Muxika, así como las actuaciones a realizar en los Puestos de Mando de Atxuri y Amara para el telemando de dicho tramo.

Los factores más importantes que se tuvieron en cuenta para definir la solución adoptada son:

- Escenario del esquema de vías y trazado del tramo objeto del proyecto.
- Previsión de actuaciones futuras en el área
- Tecnología.

El proyecto tuvo que ser modificado debido a un cambio en la ubicación del nuevo enclavamiento a los cuartos técnicos del nuevo vestíbulo de la estación y al estado de las canalizaciones. Esto implicó un incremento del presupuesto en 76.132,31 € y del plazo de ejecución hasta finales de 2025.

EN USURBIL

A finales de 2024, se adjudicó el contrato de suministro e implantación de las instalaciones de señalización en la nueva estación de Usurbil, siguiendo los requisitos marcados en el proyecto, tanto para las fases provisionales como para la fase definitiva.

Los trabajos se adjudicaron a Siemens Rail Automation, S.A.U. por un importe de 2.523.093,05€. Está previsto que esta intervención esté finalizada en la primavera de 2026.

Renovación de la catenaria entre Gernika e Itsasbegi

En 2024, finalizó la renovación de la catenaria del tramo Gernika-Itsasbegi para su adecuación a los criterios de diseño actuales de ETS y a la nueva configuración de vías prevista en otros proyectos.

Las principales actuaciones han sido:

- Nuevas cimentaciones para postes de catenaria y/o adecuación de las existentes para instalación de nuevos postes metálicos.
- Sustitución de postes de catenaria de hormigón y equipamiento de catenaria que no cumpla con los criterios de diseño actuales.
- Renovación del cable de guarda a lo largo de todo el tramo.
- Renovación de pendolado de varilla por péndolas equipotenciales en el tramo completo.
- Sustitución de puntos fijos.
- Sustitución de pararrayos.
- Desmontaje de todo el equipamiento que quede sin uso.

Además, se han sustituido postes de madera en mal estado que sustentan cableado de servicios, instalando postes IPN en su lugar.

El presupuesto total ascendió a 1.254.322,61€.

Nuevas pantallas digitales

En el mes de julio, se adjudicó el contrato de suministro de pantallas digitales de información para las estaciones de ETS.

Se trata de pantallas integradas de tecnología TFT LCD y de tinta electrónica para nuevos expositores interiores y exteriores de las estaciones.

También se incluye dentro de esta intervención el diseño y fabricación de los nuevos expositores para mantener la estética de las estaciones, con un presupuesto de 1.168.186,22 € y un plazo de ejecución de 18 meses.

Nuevas canceladoras en Zarautz y San Pelayo

A lo largo del año, se llevó a cabo la instalación de los pasos de cancelación necesarios para equipar las líneas de validación de la nueva estación de Zarautz y el nuevo apeadero de San Pelaio.

Los equipos de control de accesos se basan en la integración de máquinas validadoras de títulos de transporte con soporte en banda magnética, tarjetas sin contacto y códigos QR, con barreras de control de accesos de tipo “flap”, en las que se integran pictogramas y displays de señalización.

Trabajos de mantenimiento

Además de las actividades habituales de conservación de las instalaciones ferroviarias y tranviarias, en 2024 se acometieron otra serie de proyectos:

- **Puesta en servicio y renovación del túnel de Meagas:** se han terminado las labores de reposición de las instalaciones e infraestructuras del túnel de Meagas y su entorno tras la incidencia acaecida en el verano de 2023.
- **Implantación de un sistema GMAO para ETS:** en este ejercicio se ha realizado la carga de inventarios y de procedimientos de revisión de instalaciones, se han perfilado los funcionamientos de la aplicación de acuerdo a su uso futuro y se ha iniciado la integración de otras aplicaciones como SAP.
- **Renovaciones de vía:** las obras más destacadas se han llevado a cabo en las estaciones de Gernika, Sondika, curvas Deba-Arroa, tramos parciales Elgoibar–Mendaro y Zarautz–San Pelaio, Zamudio–La Cruz, Ariz–Basurto y tramos menores.
- **Consolidaciones de taludes y otras infraestructuras:** se realizaron este tipo de labores en varios tramos de la red para eliminar riesgos en las infraestructuras y retirar precauciones temporales.
- **Mejoras en instalaciones de señalización:** destaca el paso a tecnología LED de varias señales en el Topo y Ermua–Amara para mejorar la visibilidad de las señales y reducir su consumo.

Digitalización de canceladoras

A lo largo del año, se ejecutaron tres contratos para la digitalización de los sistemas de cancelación de ETS, motivados por nuevas exigencias y mejoras en la operación de los sistemas de peaje.

La evolución del sistema permitió actualizar la tecnología de los equipos existentes, mejorando su funcionalidad y adelantando la adaptación a nuevas tecnologías para que los sistemas sean compatibles con lectores de código QR y sistemas EMV. Será la base para las futuras integraciones con tarjetas EMV.

Estos son los principales datos de los 3 contratos ejecutados:

	Adjudicatorio	Plazo Total	Presupuesto (€)
Digitalización canceladoras Kontron	Kontron Public Transport Arce	9 meses	349.999,92 €
Nueva CPU y PLC Kontron	Kontron Public Transport Arce	11 meses	266.999,76 €
Digitalización canceladoras Indra	Indra	18 meses	2.004.443,43 €

Además, en el segundo semestre de 2024, se adjudicaron los trabajos de desarrollo e implantación del software para la validación de MUGI Virtual con cuenta ABT y token identificador asociado (MUGI1.5) en equipos con Hardware MUGI 2.0, en los pasos de fabricación Kontron e Indra instalados en las estaciones de ETS.

	Adjudicatorio	Plazo Total	Presupuesto (€)
Servicio de desarrollo e implantación de software para validación de MUGI 2.0 en sistemas Kontron	Kontron Public Transport Arce	8 meses	96.500,00 €
Servicio de desarrollo e implantación de software para validación de MUGI 2.0 en sistemas Indra	Indra Sistemas, S.A.	9 meses	231.278,00 €

Estos contratos están financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea.



Ampliación de la instalación fotovoltaica en el complejo de Ibaiondo

Entre los meses de agosto y diciembre, se realizaron los trabajos de redacción del proyecto de ampliación de la instalación fotovoltaica en el complejo de Ibaiondo, hasta 300 kW en la modalidad de autoconsumo sin excedentes.

La solución proyectada consta de los siguientes elementos:

- El generador fotovoltaico de la ampliación estará constituido por 456 módulos fotovoltaicos de 500 Wp cada uno, llegando a una potencia total pico de 228 kWp. Sumada a la instalación existente de 240 módulos, alcanza un total de 696 módulos fotovoltaicos con una potencia solar pico en cubierta de 349,2 kWp.
- La instalación existente consta de 1 inversor de 100 kW nominales por lo que la instalación tendrá una potencia nominal total de 300 kW, mediante 3 inversores de 100kW cada uno.
- El punto de conexión de la instalación fotovoltaica a la red interior del cliente se realizará en el cuadro general de baja tensión de los talleres de las cocheras de Ibaiondo. No obstante, el CGBT de los talleres cuelga a su vez de la red interior del suministro en alta tensión, cuya acometida se encuentra en la subestación de Lakua. Por lo tanto, esta modalidad de autoconsumo sin excedentes podrá abastecer de energía eléctrica a toda la red interior, tanto en baja tensión como en alta tensión.

Diseño de cubiertas fotovoltaicas

A fecha 31 de diciembre, los proyectos de diseño de las cubiertas fotovoltaicas para las estaciones de Euba, Deba, Errenteria, Sondika, Lemoa y Elgoibar se encontraban en fase de revisión y redacción final.

Se trata de instalaciones de 17 kW de potencia nominal que generan energía eléctrica para autoconsumo interior de la estación y vierten los excedentes a la red eléctrica exterior obteniendo una compensación en la factura.

Las soluciones proyectadas constan de los siguientes elementos:

- Paneles solares fotovoltaicos sobre la cubierta de los edificios de la estación, mediante estructuras metálicas fijas coplanares y alineadas con la cubierta.
- Inversores de potencia nominal.
- Contadores bidireccionales, necesarios para contabilizar el excedente vertido a la red.

El punto de conexión de las instalaciones fotovoltaicas a la red interior de ETS se realizará en el cuadro general de baja tensión de cada estación.

Las cubiertas constarán de 50 paneles fotovoltaicos de 440 Wp en Sondika, 44 en Euba y 45 en Elgoibar.

3.7

Misión del Departamento de Circulación:

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

3.7.1 Principales servicios de Circulación:

ÁMBITO	SERVICIOS
Acceso a la infraestructura	Normas reglamentarias y gestión circulación
	Acceso a la profesión de personas que intervienen en la circulación
	Condiciones funcionales de las instalaciones
Planificacion de la circulacion	Programación de servicios de transporte: peticiones, asignación de capacidades
	Programación de servicios de transporte: peticiones, asignación de capacidades
Gestion y regulacion de trafico	Bandas horarias de mantenimiento: Programación de trabajos
	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



Red gestionada por Circulación:

	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
LINEA 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 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 via 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 90 km/h	88,52 % 11,48%

Tráfico realizado:

Circulaciones (no de circulaciones)	262.201
Km-tren año	5.864.357,63

Estructura:

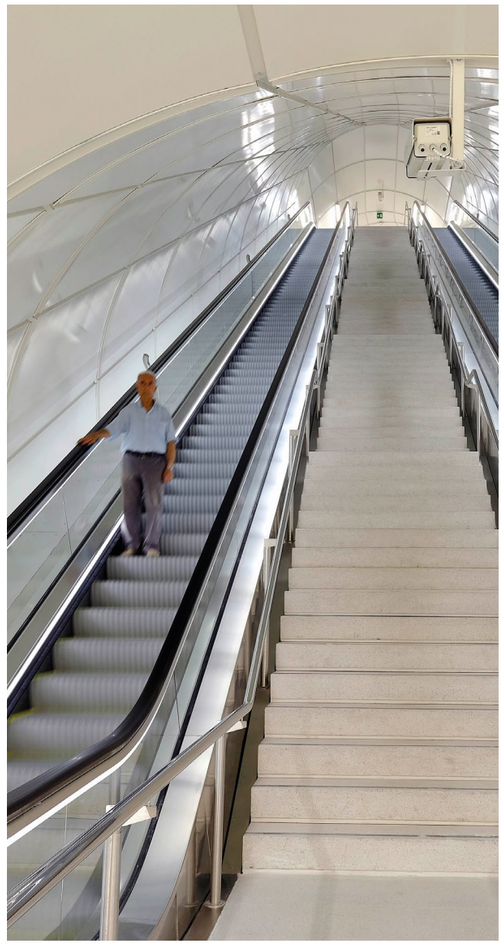
No de Puestos de Mando	2
No Gabinetes de Circulación sin Personal	53

Personal (no medio al año)

Puestos de Mando	45
Línea	28
Estructura	3

Principales Indicadores:

INDICADORES	ÁMBITO	OBTENIDO
Puntualidad	Txorierri -L3	99,61%
	Bilbao – Bermeo	99,51%
	Ermua - Eibar	99,90%
	Bilbao - Donostia	98,97%
	Lasarte - Hendaia	99,76%
Cumplimiento de mercancias	Lasarte - Lebario	100%
Satisfacion del cliente	EUSKOTREN	98,44%





Otras actuaciones:

- Formación de Maquinistas Auxiliares de Vía (Elecnor, Cycasa y Vías, Tecsa, etc)
- Gestión de 101 Peticiones de transporte de los diferentes operadores ferroviarios.
- Diseño del Plan de Transferencia del conocimiento para el personal de circulación

3.7.2 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

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





3.7.3 Departamento de seguridad circulación, emergencias y protección civil

Ámbito seguridad circulación

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Durante el Ejercicio 2.024 el Departamento de Seguridad ha desarrollado actividades de coordinación en los siguientes foros multi-disciplinares:

- 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

El Departamento de Seguridad elaboró 314 Informes de Inspección, clasificados de la siguiente manera:

- Infraestructura y Vía: 8.
- Pasos a Nivel: 36.
- Circulación (Control de disparo subestaciones, Control de sistemas de comunicación, Control de procedimientos de comunicación, control autorizaciones de rebase): 84.
- Trabajos en vía y Obras en zona de influencia: 25.
- Tranvía Bilbao y Vitoria-Gasteiz: 26.
- Seguridad ciudadana (Sistemas CCTV, Grabaciones, Anti-intrusión y Vigilancia de Seguridad): 28.
- Emergencias (Sistemas PCI y emergencias): 99.
- Otros: 8.

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 para Personal interno de ETS
- Participación de Seguridad en la adecuación de Reglamento de Circulación y Señales para plataforma de formación online ETS, colaborando con la Dirección de Circulación y Gestión del Servicio
- Formación de Maquinistas auxiliares de vía. Colaboración con Dirección de Circulación y Gestión del Servicio.
- Formación de Técnicos de Red en Procedimiento se Instrucciones de Seguridad.
- Formación Contratas de ETS en IS-SC-16.- Grandes actuaciones ferroviarias.
- Supervisión en procesos de renovación de cualificaciones de Encargados de trabajos (renovaciones cada tres años).

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 señalización Pasos a Nivel
- Mejoras en instalaciones de Pasos a Nivel contempladas dentro del “Plan de Pasos a Nivel de ETS”:
  - Mejoras en señalización y balizamiento de Pasos a Nivel
  - Cerramientos de explanación ferroviaria en entorno de pasos a nivel existentes

Ámbito emergencias

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE ETS

Realización de simulacros de emergencia en:

- Oficinas de Albia (simulacro de edificio y exclusivo de ETS)
- Oficinas de Amara
- Taller de Leioa
- Ejercicio de gabinete en Bizkaia: simulación de incidente con cable de Iberdrola.
- Ejercicio de gabinete en Gipuzkoa: simulación de incidente con cable de Iberdrola.
- Ejercicio de línea: simulación de incendio en túnel de Intxaurrondo.

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 INSTALACIONES

- Elaboración de fichas de estaciones con elementos de seguridad existentes

PROTECCIÓN INSTALACIONES

- Servicios de vigilancia ordinarios en instalaciones de ETS
- Servicios extraordinarios en eventos producidos en Bizkaia y Gipuzkoa con afección 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

- Suministro e instalación de grabadoras de voz en Puestos de Mando
- Cerramientos de vía en entornos urbanos
- Sistema de refuerzo en cruce entre andenes de Usansolo
- Adecuación de PaN de Tellería
- Desarrollo de módulo de formación de Normativa de Seguridad
- Renovación de sistemas PCI y emergencias
- Suministro en instalación de siete nuevos Desfibriladores en instalaciones de ETS

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 ETS, así como asesora y colabora con el Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi que ostenta competencia en materia de ferrocarriles y al que está adscrito por Decreto.

Además, se atienden y tramitan los expedientes de responsabilidad patrimonial y de quejas y reclamaciones personas usuarias.

A continuación, se detallan los hechos más significativos abordados durante el ejercicio 2024:

Convenios y protocolos

- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca–Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Usurbil para la rehabilitación y refuerzo del puente de Txokoalde.
- Adhesión formal del Ente Público Red Ferroviaria Vasca–Euskal Trenbide Sarea al manual de procedimientos para la gestión de Fondos del PRTR y a las obligaciones transversales Fondos Next para el desarrollo de actuaciones de inversión en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por la Unión Europea–Next Generation EU.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Eibar para la ejecución del ascensor entre calle Barakaldo y la cobertura de vías para la mejora de la permeabilidad e integración urbana del trazado ferroviario y mejora de la movilidad interna del municipio.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Zumaia para la modernización y reforma de instalaciones ferroviarias y construcción de un depósito de trenes.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Asociación Eraikune Cluster de la Construcción de Euskadi para la realización del proyecto denominado: Sistema de Vigilancia Tecnológica.
- Convenio entre el Ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Durango para el acondicionamiento como zona de espacios libres y/o viario local del suelo actualmente en desuso para uso ferroviario.
- Acuerdo de “Colaboración en Proyectos” (traducción del original en inglés, “Project Partnership Agreement”), dentro del contexto del proyecto 02C0344 CROSUSMOB para el fomento de la movilidad sostenible transfronteriza (traducción del original en inglés, “02C0344 CROSUSMOB Fostering Cross Border Sustainable Mobility”), incardinado en el programa Interreg Europa, auspiciado por el Fondo Europeo de Desarrollo regional.
- Adenda al Convenio entre Euskal Trenbide Sarea y la Mancomunidad de Aguas del Añarbe para la ejecución de una conducción de saneamiento sobre el cañón de acceso al metro en la calle San Martín de Donostia-San Sebastián, suscrito el 20 de diciembre de 2021.
- Convenio entre Euskal Trenbide Sarea y el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la mejora de la permeabilidad e integración urbana del trazado tranviario y mejora de la movilidad interna del municipio.
- Convenio entre Eusko Trenbideak, Euskal Trenbide Sarea y CAF Signalling para el desarrollo y ensayo de un CBTC innovador.
- Protocolo general de actuación entre Euskal Trenbide Sarea, ADIF y el ayuntamiento de Irún para la integración de las vías del Topo de Irún de la red ferroviaria autonómica en la playa de vías actual de la red ferroviaria general.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, el Departamento de Ingeniería Mecánica de la UPV-EHU y la Fundación Investigación Universidad Empresa/Jakintza Lanezko Ikerkuntza Euskoiker para la realización del proyecto denominado: “Control del desgaste ondulatorio en curva de carriles ferroviarios y análisis del costo/beneficio de las posibles soluciones”.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, el Departamento de Ingeniería Mecánica de la UPV-EHU y la Fundación Investigación Universidad Empresa/Jakintza Lanezko Ikerkuntza Euskoiker para la realización del proyecto denominado: “Análisis avanzados y propuestas de mejora en componentes y sistemas críticos de ETS-RFV”.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la Fundación Tecnalia Research & Innovation para la realización del proyecto denominado: “Análisis de elementos de mejora de la calidad acústica y de la accesibilidad”.
- Convenio entre Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, SPRILUR y el Ayuntamiento de Erandio referido a la ejecución de las obras de urbanización del Sector-D y accesos al sistema general ferroviario “Cocheras Plaiabarri”.

Mejoras gestión interna

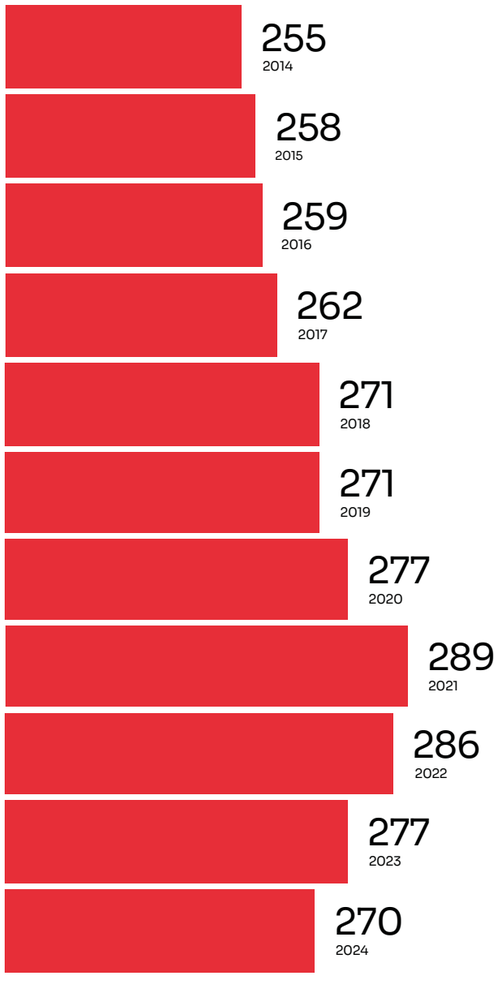
- Elaboración de un Reglamento interno del Consejo de Administración.
- Elaboración del “Informe-tipo de Gestión” a remitir, como documentación informativa complementaria, en las sesiones del Consejo de Administración.
- Elaboración del “Reglamento” de determinación de las funciones del DG.
- Elaboración Pie del Recurso de las Resoluciones de expedientes de Reclamación de Responsabilidad Patrimonial.
- Elaboración de informe de análisis jurídico de la incidencia para ETS del Decreto 143/2023, de 3 octubre, por el que se aprueba el Reglamento del Patrimonio de Euskadi.
- Elaboración de informe de análisis jurídico de la incidencia para ETS de los arts. 17 y 30 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- Elaboración de informe de análisis jurídico de la incidencia para ETS del Decreto 113/2023, de 18 de julio sobre teletrabajo para el personal empleado público del sector público de la CAE.
- Elaboración de informe de análisis jurídico de la incidencia para ETS del anteproyecto de Ley de Transparencia de Euskadi.
- Análisis de la incidencia para ETS del proyecto de orden de registro electrónico de apoderamientos.
- Adaptación a Euskera la parte reservada al área de AJ dentro de la documentación correspondiente a la formación impartida por el Ente en los cursos para capacitación de encargados de trabajos.
- Elaborar una guía y/o índice de consulta, a modo de inventario, comprensivo de las autorizaciones y cesiones de uso de edificios e instalaciones de ETS.

3.8.2. Recursos Humanos

Evolución plantilla

La evolución de la plantilla media anual, como consecuencia de la evolución del proceso de jubilaciones parciales, se ha reducido a 270 personas. La plantilla equivalente, sin embargo, se ha mantenido en los últimos tres años en el entorno de 254-256 personas.

PLANTILLA MEDIA ANUAL



Convocatorias internas

Se llevan a cabo varios procesos de selección mediante convocatorias internas en las áreas de Circulación, Mantenimiento y Servicios.

En el área de **Circulación**, se gestiona y resuelve la convocatoria para la cobertura de plazas de Jefe de Servicio de Puesto de Mando.

En el área de **Mantenimiento,** se gestionan y resuelven las siguientes convocatorias:

- En el ámbito de Señalización-Comunicaciones, para cubrir la vacante de Jefe de Servicio.
- En los ámbitos de vía y energía para cubrir las vacantes de Supervisor de Vía y Supervisor de Energía respectivamente.

En el área de **Servicios,** se gestiona y resuelve la convocatoria para cubrir la vacante de Técnico de Servicios-Administrativo.

Nuevas incorporaciones

Las nuevas incorporaciones para cubrir las necesidades que van surgiendo en cada una de las áreas proceden de las bolsas de trabajo vigentes, siguiendo el orden resultante de las convocatorias externas celebradas en años anteriores, de circulación y puesto de mando, así como de Técnicos de vía y de Señalización y Comunicaciones.

Formación

Tras la integración de la gestión formativa en el sistema SAP, a lo largo del 2024 se han generado los informes trimestrales y anuales necesarios para la obtención de datos indicativos del cumplimiento del plan anual. También se ha dotado a la plataforma formativa de ETS de contenidos en formato Moodle, facilitando el acceso a contenidos formativos a toda la plantilla de ETS.

Se ha integrado el programa de formación anual en el ERP del Ente, agilizando de esa 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.

Jubilacion parcial y contrato de relevo

De conformidad con lo establecido en el artículo 54 del Convenio, durante el año 2024, 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

Prevencion de riesgos laborales

Durante el año 2024 se han realizado las siguientes actuaciones orientadas al **análisis de riesgos** que afectan a diferentes condiciones:

- Seguimiento de implementación de acciones derivadas de los documentos de evaluación vigentes
- Evaluación de estaciones y residencias
- Informes específicos de evaluación.

En lo referente al **Control y seguimiento de las condiciones de trabajo,** destacan los siguientes aspectos:

- Control de Seguridad y visitas en obra orientados a vigilar el cumplimiento de obligaciones legales en obra.
- Coordinación y control de las condiciones de trabajo en actuaciones de contratas y subcontratas.
- Gestión documental de las obras y trabajos en instalaciones de ETS.
- Coordinación de seguridad y salud en obras gestionadas desde los departamentos de mantenimiento e instalaciones.
- Control y seguimiento de la supervisión de Estudios de Seguridad y Salud.
- Investigación de accidentes y seguimiento de las medidas preventivas.

Relacionado con los **accidentes ocurridos entre las personas trabajadoras de ETS:**

- Análisis de los incidentes y accidentes
- Elaboración y envío bimestral de índices de accidentalidad y estadística de accidentes, así como de la información sobre estos a los miembros del Comité de Seguridad y Salud.
- Gestión de las comunicaciones de riesgo recibidas por el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales.

En lo referente al aspecto de **formación e información:**

- Formación de acogida a personal de nueva incorporación.
- Participación en las actividades formativas dirigidas a puestos de vía y mantenimiento.
- Participación en las actividades de formación dirigidas a encargados de trabajos.
- Formación para los técnicos del departamento de prevención.

En el apartado de comunicación, consulta y participación se continúa con la participación en las reuniones bimestrales del Comité de Seguridad y Salud, realizando posteriormente el seguimiento de las acciones acordadas y de las comunicaciones de riesgos recibidas.

3.8.4. Sistemas de Información

ETS continúa con la transformación digital de sus procesos, en busca de la mejora de la eficiencia mediante la incorporación de nuevas tecnologías. A continuación, se desarrollan las principales actuaciones en los sistemas de ETS desarrolladas en 2024

Sistemas ferroviarios

NUEVA APLICACIÓN GIE WEB: GESTIÓN DE INCIDENCIAS DE EXPLOTACIÓN

GIE es la aplicación para gestionar las incidencias de la operación, registrarlas y realizar su seguimiento durante su resolución de una manera ágil y eficaz. La Gestión de incidencias agrupa todas las funcionalidades que permiten recibir nuevas incidencias, darlas de alta en el sistema y gestionarlas para llevarlas a su resolución asignándola a diferentes personas usuarias, registrando los cambios que se produzcan y ejecutando todos los procesos que son necesarios para ETS.

En 2024 se ha implantado en producción la nueva actualización GIE. Se trata de una aplicación con funcionalidad y arquitectura renovada. Con la puesta en marcha de la nueva versión se cubren dos objetivos principales.

Por un lado, permite mejorar el control de los acuerdos de nivel de servicio ferroviario establecidos con la ciudadanía. Esto se consigue con la posibilidad de inserción de los datos y tiempo de resolución de manera online desde cualquier parte y desde cualquier dispositivo con acceso a Internet, permitiendo una trazabilidad mejorada de la propia incidencia.

Por otro lado, mejora la disponibilidad de la aplicación, la seguridad y control de acceso, la interfaz de usuario, los tiempos de respuesta y en definitiva reduce la dependencia en el acceso del dispositivo cliente.

Por ultimo se ha desarrollado multitud de mejoras en la funcionalidad, mejorando la herramienta de configuración, la gestión de notificaciones, las excepciones de retrasos, proceso de alta de incidencia, tratamiento de ubicaciones mejorada, gestión avanzada de informes...

INTERCONEXIÓN DEL AGS CON OTROS SISTEMAS FERROVIARIOS

La Aplicación Gráfico Servicio (AGS) ayuda a gestionar el tráfico ferroviario en sus 3 fases: planificación, tiempo real y tiempo diferido. Se encarga de elaborar los planes de explotación, muestra de forma gráfica y automáticamente las circulaciones previstas en función de los datos que recibe del Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.) y realiza el seguimiento de las desviaciones de circulación (real/teórico) para la regulación o realizar el análisis en diferido del servicio pasado.

Durante 2024 se ha dado continuidad a la integración de AGS con el resto de sistemas ferroviarios. De esta forma se ha mejorado la integración con el sistema Navilens, se han extendido los teleindicadores de nueva generación que visualizan en formato web el horario real de los trenes de manera centralizada a través de AGS y se ha integrado la información del horario real y planificado para gestionar su interrelación con afecciones e incidencias con el nuevo sistema GIE.

SISTEMA DE SIMULACIÓN DE CONTROL DE TRÁFICO CENTRALIZADO DE LOS PM

Las actividades técnicas de Circulación y Control de Tráfico tienen como destinatarios a personal operativo y mandos intermedios principalmente del área de Circulación que desempeñan funciones cualificadas. Para ello, además de la evaluación de los conocimientos técnicos, son necesarios mecanismos que evalúen y formen la ejecución efectiva de procedimientos e instrucciones.

Con objeto de acelerar y mejorar el proceso de aprendizaje, el departamento de Circulación con la colaboración del departamento de Sistemas ha desarrollado un Sistema de Simulación de Control de Tráfico Centralizado. El sistema simula al detalle todas las funcionalidades del Control de Tráfico Ferroviario utilizando la misma lógica en lo referente al establecimiento de itinerarios, establecimiento de bloqueos e incompatibilidades de rutas.

Para ello, se simula a través de entornos de producción clonados con datos de circulación reales replicados, la experiencia en tiempo real del trabajo de dos Técnicos del puesto de Mando. Para ello un técnico del puesto de mando recibe información de un CTC, de AGS, de GIE y el resto de sistemas. Todo ello en un puesto de trabajo físico similar al del Puesto de Mando, recibiendo la asistencia de un formador que supervisará y evaluará todas sus acciones, realizará el seguimiento del ejercicio con datos reales.

Sistemas para los proyectos y obras ferroviarios

IMPLANTACIÓN DE GESTIÓN DOCUMENTAL: ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS

ETS está abordando en los últimos años un ambicioso proyecto de implantación de un sistema integral de Gestión Documental en entorno cloud, en la plataforma Hyland OnBase. La implantación comenzó por las áreas de Circulación y de Sistemas, que llevan ya unos años utilizando el nuevo sistema.

En 2024 se dio un nuevo paso, integrando en el gestor el área de Planificación y Proyectos (PyP), un área que genera un gran volumen de documentación. La iniciativa se ha llevado a cabo por parte del departamento de Sistemas en estrecha colaboración con Planificación y Proyectos.

Se trata de un repositorio documental capaz de albergar toda la información estructurada durante el ciclo de vida de los futuros proyectos PyP, ya sea un Estudio, Estudio Informativo o Proyecto Constructivo.
Se han incorporado a la plataforma de Gestión Documental OnBase las diferentes fases del proyecto (redacción, entrega, abierto, cerrado, aprobado) y limitado el acceso en cada una de ellas a los participantes del proyecto: Miembros de PyP del proyecto, dirección y gestión del proyecto, ingenierías externas, delineación y Resto de Usuarios de ETS.

Mejoras en la seguridad de los sistemas

OKTA: EL GESTOR DE IDENTIDAD DE ETS

En colaboración con EJIE, en 2024 se han incorporado todas las personas trabajadoras y aplicaciones de ETS a la plataforma OKTA. El objetivo ha sido el de mejorar los sistemas en diferentes aspectos de seguridad, funcionalidad y acceso:

- Configurar los accesos habilitados desde el exterior de doble autenticación
- Dotar de más autonomía para la persona usuaria a la hora de gestionar su contraseña
- Mejorar la seguridad ante robos de credenciales o accesos no autorizados
- Habilitar listas Negras para evitar accesos desde Países sospechosos o no habituales.
- Mayor trazabilidad en los logs de los inicios de sesión correctos y fallidos de accesos desde el exterior.
- Capacidad de vincular todos nuestros portales y aplicaciones y ofrecer a las personas un login único **(Portal Single sign on).**

CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN CIBERSEGURIDAD PARA ETS 2024

ETS ha colaborado con EJIE en un nuevo proyecto cuyo objetivo principal ha sido el de incrementar el nivel de ciberseguridad de la administración pública vasca. En este caso poniendo el foco en las personas y ayudando a concienciar y apoyar de forma particular a cada persona según sus circunstancias individuales.

Para ello se ha utilizado la plataforma Kymatio, que permite a la persona usuaria realizar conversaciones virtuales con un chatbot, de aproximadamente 5 minutos, en las que se recopilan datos sobre distintos temas relacionados con tu rol en la organización y los conocimientos en ciberseguridad.

A través de la plataforma el departamento de sistemas ha podido conocer y mejorar el nivel de conocimiento de las personas usuarias y realizar ataques de phishing simulados para mejorar los procedimientos de actuación ante incidentes de seguridad.

Sistemas para los proyectos y obras ferroviarios

En 2024 pasó a producción el procedimiento de Autorización de obras en zona de dominio público ferroviario, zona de servidumbre y afección. Este procedimiento permite presentar ante Euskal Trenbide Sarea, mediante tramitación electrónica, solicitudes de autorización de ejecución de obras y/o actuaciones en zonas de dominio público ferroviario, zona de servidumbre y afección, para otorgar autorización o no, en función de las limitaciones determinadas

por el Plan Territorial Sectorial Ferroviario de la Comunidad Autónoma Vasca y la Ley del Sector Ferroviario, así como establecer en caso de autorización las condiciones de ejecución de las mismas.

Se ha creado un sitio específico dentro de la Web púbica de ETS, que facilita el acceso a todos los procedimientos de tramitación electrónica.

Se ha implantado la robotización de los procesos administrativos del área de contratación, reduciendo sustancialmente el tiempo que las personas del área empleaban en realizar tareas repetitivas de bajo valor.

Desde SAP, en colaboración estrecha con los departamentos de Recursos Humanos y Sistemas, se ha implementado un nuevo recibo de nómina. Este nuevo recibo, que se entrega al personal del ente a través de la intranet, simplifica y facilita la comprensión de los detalles de la nómina, y refleja nuestra identidad corporativa de manera moderna y clara.

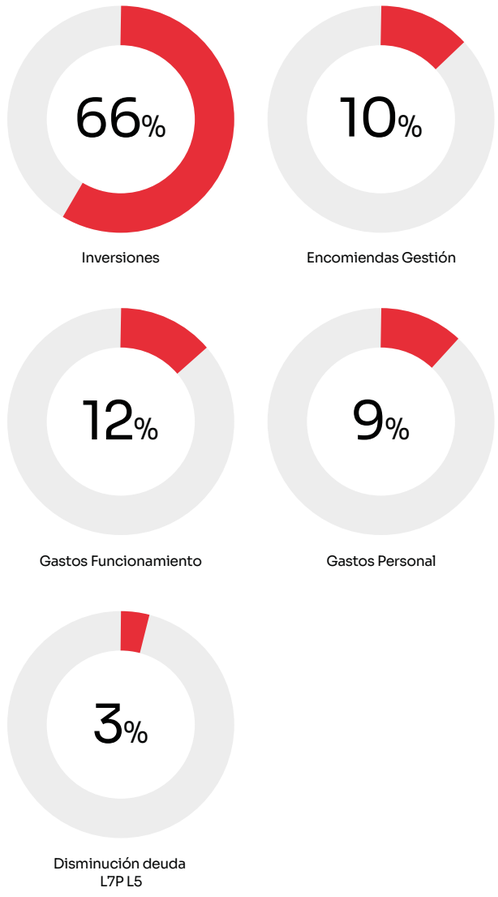
Se ha implementado además un nuevo Informe de partes de trabajo Diario. Este nuevo informe, que se entrega al personal de mantenimiento y circulación del ente a través de la intranet, simplifica y facilita la comprensión de los trabajos realizados en un periodo de nómina concreto y refleja nuestra identidad corporativa de manera moderna y clara.

Desde SAP se han realizado varios cambios en la usabilidad de las aplicaciones más habituales de Fiori sugeridas por las propias personas usuarias de ETS.

- Se han creado varios criterios de búsqueda en la aplicación de Zein da zein
- Se ha mejorado la gestión de expedientes de contratación, tanto en las PICS, como en la gestión de contratos y sus modificados.
- Se añadido una nueva aplicación para firmar digitalmente PDF utilizando sin tener que utilizar ningún software adicional.
- Se ha mejorado el control de actuaciones para los usuarios con acceso al CDM.
- Se ha mejorado la app de certificaciones, en el modulo de PS.

3.8.5. Recursos financieros

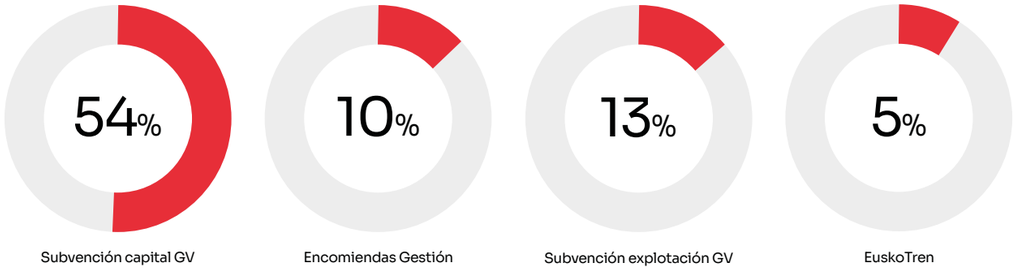
En 2024, el volumen de recursos gestionado directamente por ETS ascendió a 235,2 millones de euros. El 76% del dinero gestionado se ha dedicado a inversiones de ampliación y mejora de la red ferroviaria y tranviaria, destacando el soterramiento del Topo y el nuevo tramo Altza -Galtzaraborda, ejecución de las obras de la Línea 5, supresión pasos a nivel, 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.



Dotaciones	M€	%
Inversiones	155,4	66,1 %
Encomiendas Gestión	24,1	10,3 %
Gastos Funcionamiento	27,3	11,6 %
Gastos Personal	20,7	8,8 %
Disminución deuda L/P L5	7,6	3,2 %
TOTAL	**235,2**	**100 %**

Estos recursos se han financiado fundamentalmente con aportaciones provenientes del Gobierno Vasco, que han supuesto un 78% 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	128,0	54,4 %
Encomiendas Gestión	24,1	10,2 %
Subvención explotación GV	31,1	13,2 %
EuskoTren	10,8	4,6 %
Subv. Cap. otras + Tasas	23,8	10,1 %
Ingresos exteriores	6,9	2,9 %
Remanentes circulante	10,6	4,5 %
TOTAL	**235,2**	**100 %**

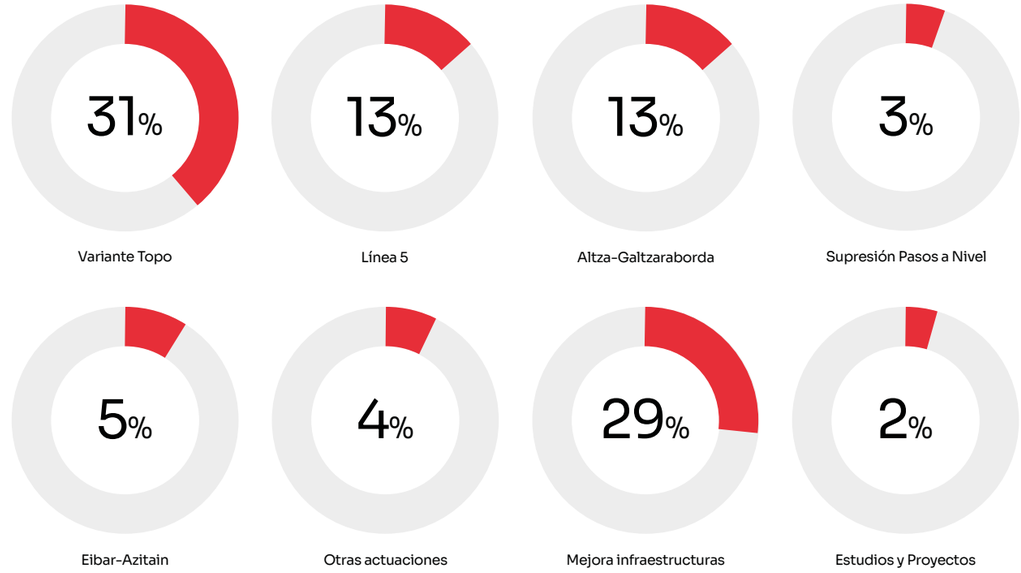


Se han ejecutado inversiones por importe de 155,4 millones de euros, lo que supone un incremento del 22% respecto al ejercicio anterior. El grado de ejecución de las inversiones ha sido del 82% respecto al presupuesto aprobado.

Por otro lado, a 31 de diciembre, los compromisos de inversión ya adquiridos ascendían a 411 millones, dado que la mayoría de las actuaciones que aborda ETS se ejecutan a lo largo de varios años:

Ejercicio	Compromisos
2025	168.521.390
2026	113.486.466
2027 y ss.	128.608.749
TOTAL	**410.616.605**

Destaca en este capítulo el incremento de las inversiones en mejora de las infraestructuras de la red existente, que ha supuesto un 29% del total de las inversiones de ETS en el ejercicio.

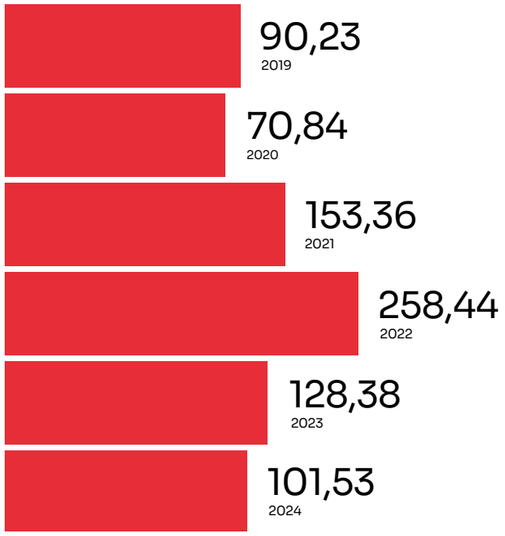


En el capítulo de gastos de funcionamiento destaca el incremento del gasto corriente del 6,6%, debido fundamentalmente al incremento de los gastos de mantenimiento (16%) derivados de los incrementos de precios de los últimos cuatro años, en los que el IPC se ha incrementado un 19,7%, y que se ha puesto de manifiesto en los nuevos contratos de mantenimiento adjudicados en 2023 y 2024, así como al refuerzo de los servicios de limpieza y seguridad.

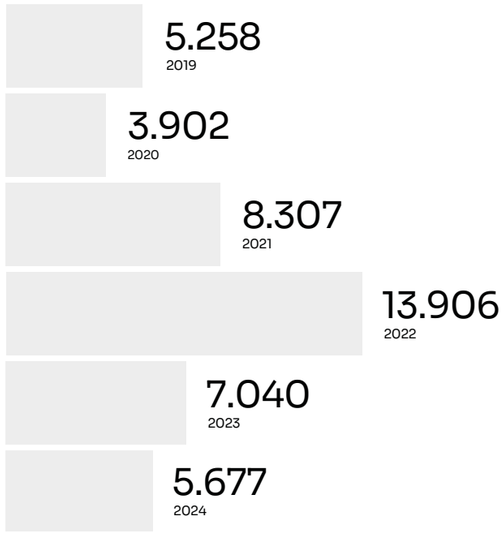
	2024	2033	%
Gastos de Personal	20.710.922	19.128.612	8,3%
Gastos de Mantenimiento	13.366.318	11.498.403	16,2%
Suministros (energía, ...)	6.042.459	7.396.751	-18,3%
Limpieza y seguridad	5.445.151	4.623.570	17,8%
Servicios profesionales	799.866	902.911	-11,4%
Otros gastos	1.567.537	1.424.357	10,1%
TOTAL	**47.932.253**	**44.974.604**	**6,6%**

En el caso de los gastos por suministro de energía, el precio medio del MWh se ha reducido de 128,38 euros en 2023 a 101,53 euros en 2024, lo cual ha supuesto una disminución del gasto de cerca de 1,3 millones de euros:

COSTE MEDIO EUROS/Mwh



COSTE ENERGÍA FERROCARRIL Y TRANVÍAS



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 12 % del consumo de energía de baja tensión.

Los gastos de personal han subido un 8,3 %, siendo la plantilla media equivalente de 256 personas. El incremento se debe a tres factores:

- Incremento general de retribuciones del 2,5 %.
- Aprobación en 2024 del Convenio Colectivo para el período 2022-2024 lo que ha supuesto el abono de unos atrasos de un 3,6 %.
- Dotación de una provisión por vacaciones no disfrutadas de 433 mil euros (2,3 %).

En el capítulo de ingresos, destaca el capítulo de ingresos financieros, donde se han percibido 5,7 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 2024 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.

Detalle Encomiendas	2024	2023
Nueva red Ferroviaria País Vasco	22.929.209	47.442.365
NRFPV - Accesos a Bilbao	70.491	0
Variante Sur	1.128.837	969.488
Proyecto intermodal Lezo	0	30.401
TOTAL ENCOMIENDAS	**24.128.538**	**48.442.254**

- Nueva Red Ferroviaria País Vasco:
  - Encomienda general del tramo guipuzcoano: obras de remodelación de la estación de Atotxa (Donostia) y del tramo Hernani-Astigarraga-
  - Encomienda accesos a Bilbao: iniciada en septiembre de 2024 la redacción del proyecto constructivo del Corredor de acceso a Bilbao-Abando (3,3 millones / 24 meses).
  - Nuevas encomiendas del Nudo de Arkaute (Araba) y estación de Astigarraga, esta última pendiente de aprobación al día de celebración del Consejo.
- Variante Sur Ferroviaria: redacción de los proyectos constructivos
- Proyecto intermodal Lezo: sin actividad en 2024.

Resultado contable

ETS ha tenido un resultado antes de impuestos de -4,87 M€ en el ejercicio. Sin embargo, el resultado negativo y las inversiones realizadas en el ejercicio originan derechos de deducción de 8,0 M€ 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 +3,13 M€.

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 de Direcciones que conforman el ente.

El objetivo fundamental del área es el asesoramiento jurídico y la tramitación de los expedientes de contratación que se le trasladan por los mencionados 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 de 2024 se han tramitado un total de 137 expedientes de contratación, a lo que hay que añadir la validación de los contratos menores. El tiempo medio de tramitación por expediente, cumpliendo los plazos legales establecidos, ha sido de 71 días, reduciendo en 6 días la tramitación respecto al año anterior.

Asimismo, se han gestionado 436 incidencias contractuales (prórrogas y ampliaciones de plazo, modificaciones, revisiones de precios, liquidaciones y certificaciones finales, ...).

Por tipo de procedimiento

	2024			2023		
Tipo	**Nº**	**Tiempo (*)**	**Presupuesto licit.**	**Nº**	**Tiempo (*)**	**Presupuesto licit.**
Abierto	99	87	147.594.292	111	90	351.751.669
Abierto simplificado	15	57	1.611.870	5	44	1.580.342
Diálogo competitivo				1	357	14.590.000
Emergencia	12	0	1.170.258	11	4	10.698.601
Negociado sin publicidad	8	41	1.291.478	20	52	4.999.268
Otros	3	0	101.003	3	0	501.549
TOTAL	**137**	**71**	**151.768.902**	**151**	**77**	**384.121.428**

Expedientes licitados por procedimiento abierto - POR TIPO DE LICITACIÓN

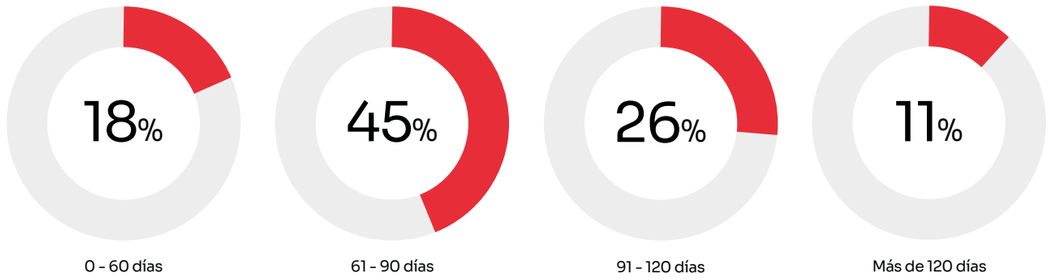
	2024			2023		
Tipo	**Nº**	**Tiempo (*)**	**Presupuesto licit.**	**Nº**	**Tiempo (*)**	**Presupuesto licit.**
Obra	45	82	94.428.176	37	97	315.289.652
Servicio	57	86	49.761.767	66	85	31.039.126
Suministro	10	65	4.777.662	8	72	3.908.233
Concesión Servicios	1	77	236.250	3	114	3.095.000
Autorización / concesión demanial	1	69	2.309	2	49	-
TOTAL	**114**	**83**	**149.206.163**	**116**	**88**	**353.332.010**

(*) Tiempo medio en días de licitación expediente

Expedientes licitados por procedimiento abierto - POR IMPORTE

	2024		2023	
Tipo	**Nº**	**Tiempo (*)**	**Nº**	**Tiempo (*)**
Menos de 100.000	33	65	35	70
Entre 100.000 y 1 M.	54	83	58	85
Entre 1 M. y 10 M.	26	102	17	106
Más de 10 M.	1	162	6	169
TOTAL	**114**	**83**	**116**	**88**

Expedientes licitados por procedimiento abierto - POR TIEMPO DE LICITACIÓN



(*) Tiempo medio en días de licitación expediente

Sistema dinámico de adquisición

Por primera vez en ETS se ha desarrollado un procedimiento de contratación de suministros basado en el sistema dinámico de adquisición. En este procedimiento prima la racionalización de la contratación de las Administraciones Públicas, buscando mejorar la eficiencia en la contratación respecto a la fórmula de tramitación de expediente de contratación singulares para cada tipo de producto.

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, contratación ha redactado 18 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 ha redactado y publicado, actualizaciones de los procedimientos e instrucciones relativos a la contratación, adecuando estos a las modificaciones normativas o a los requerimientos de los tribunales. Así se han modificado los siguientes documentos.

- P-0601 Procedimiento de Compras y Contratación.
- Las ITG-0026 Contratos menores, ITG-0027 Tramitación inicio de expediente, y la ITG-0028 Contrato Modificado.
- Novedosa la ITG-0029 relativa a la “Tramitación de los contratos modificados” que define el procedimiento de tramitación de las solicitudes de modificación del contrato ante la Comisión Delegada de Contratación de ETS.
- Actualizaciones de diversos formatos.

Vinculado a ello, en una labor de mejora continua, se han adecuado 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 ha implantado, junto con el Área de Sistemas, un sistema de robotización que automatiza algunos de los procesos administrativos repetitivos que debe ejecutar el Área de Kontratazioa, permitiendo a las personas del área centrarse en los trabajos de mayor competencia técnica.

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 han tramitado 42 expedientes que contenían criterios de adjudicación con base en el fomento de la igualdad entre hombres y mujeres (23 más que el año pasado): 22 relativos a contratos de obras (12 más), y los 20 restantes de servicios (11 más).

Next generation

El área de compras y contratación ha participado activamente, junto con el área financiera de ETS y 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

El ciclo comienza con la obtención de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras ferroviarias, a través de los correspondientes expedientes de Expropiación, y finaliza con la Gestión de los Suelos que, por modificaciones de trazado, soterramientos, etc., quedan liberados de la explotación ferroviaria, pudiendo con ello revertir a la ciudadanía en forma de mejoras urbanísticas, equipamientos sociales, 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 2024 se han tramitado **247** expedientes en Catastro, se han publicado **172** Relaciones de Bienes y Derechos de diferentes proyectos, se han firmado **85** Actas previas de Ocupación, se han firmado **33** Mutuos Acuerdos y ya se han realizado **36** Actas de Pago.

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 a día de hoy y 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 2024 se abrieron y tramitaron en total **118** 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 etc.

Estudios e informes sectoriales

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 22 expedientes de modificaciones puntuales, adecuaciones de PGOUs de diferentes ayuntamientos como Bilbao, Donosti, Getxo, Ermua, Durango, Amorebieta, 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), al menos **12** expedientes, aparte de realizar varios informes para la Dirección de Infraestructuras del Transporte, **4** en concreto en el año 2024.

Se han realizado diferentes análisis y estudios económicos de zonas y terrenos de carácter patrimonial susceptibles de ser integrados en diferentes ámbitos urbanísticos y comprobar los derechos edificatorios de los mismos.

Concesiones y autorizaciones demaniales

En 2024 se han revisado las concesiones y autorizaciones existentes con diferentes administraciones y/ o particulares y se han regularizado aquellas que estaban caducadas para renovarlas y/o bien rescindirlas, como nuevas concesiones/autorizaciones tramitadas en 2024 tenemos las siguientes:

- **Concesión demanial para ocupación y uso del terreno situado en las inmediaciones de la estación de Mundaka.** Se trata de 800 m2 situados justo delante de la estación

de Mundaka, que el Ayuntamiento ha solicitado ocupara para ejecutar unas obras de mejora de la conectividad peatonal entre la estación de tren y el puerto de Mundaka, favoreciendo así el flujo peatonal en las entradas y salidas de la estación.

- **Autorización demanial para ocupación y uso de parte de la estación de Oiartzun** para instalar una terminal de autoservicio con objeto de facilitar a los ciudadanos la realización de trámites automatizables, tales como obtención de volantes de empadronamiento, pago de recibos y multas, etc. El plazo de dicha autorización es de 5 años, prorrogable otros 3 más.
- **Concesión demanial para la ocupación y uso de los terrenos y las naves situadas Burtzeña-Barakaldo** a la empresa ENKARPARCK LOGISTICS, S.L., por un período de ocupación inicial de 10 años para actividad logística. Dicha empresa presentó renuncia a la concesión otorgada en junio de 2024
- En septiembre de 2024 la Comisión Delegada de Contratación de ETS procedió a adjudicar a la empresa TRANSPORTES AQUINO ESPIZONA, S.L., la concesión demanial para la ocupación y uso de los terrenos y las naves situadas en Burtzeña-Barakaldo, tras informe previo y negociaciones del Departamento de Patrimonio
- **Autorización demanial para ocupación y uso de los terrenos situados en la parcela de Burtzeña,** a la empresa DAGASE, S.L. para actividad logística., renovable cada año.

Desafectaciones de diferentes tramos de línea ferroviaria

Una vez finalizadas las obras del Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz, el 14 de abril de 2024, se procedió a declarar innecesarios dos franjas de terreno de 1.77 m2 y 1.375 m2 respectivamente ya que estos terrenos no tienen utilidad alguna desde el punto de vista funcional para el sistema ferroviario y así pueda integrarse en la trama urbana de Zarautz. (Actualmente está en fase de análisis de Gobierno Vasco, pendiente de recepción de la correspondiente Orden de desafectación).

De igual forma, y como consecuencia de la solicitud de la Diputación Foral de Gipuzkoa, para regularizar la delimitación de los dominios públicos ferroviarios y viarios, aparte de analizar todos los terrenos de la traza ferroviaria que colindan con las carreteras de Diputación se ha procedido también a declarar innecesarios unas franjas de terreno que en total hacen 14.179 m2, pertenecientes a la línea Bilbao-Donosti, pero que han sido modificados por las obras del Proyecto de trazado del desdoblamiento de la Línea Bilbao-Donosti en el tramo Zarautz-Usurbil.variante de Orio. Actualmente está en fase de análisis por parte de Gobierno Vasco.



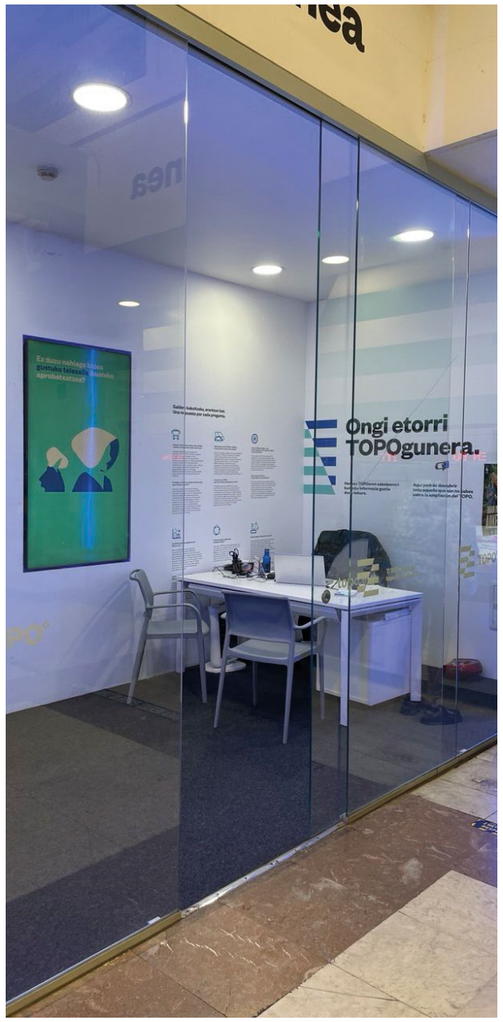
Deslindes

El área de Patrimonio ha comenzado en 2024 los trabajos previos para realizar a lo largo de los próximos 3 años el deslinde administrativo de los bienes que integra el ramal Amorebieta-Bermeo, una línea de 28,772 km de longitud y que transcurre por los términos municipales de Amorebieta-Etxano, Muxika, Gernika-Lumo, Forua, Kortezubi, Murueta, Busturia, Sukarrieta, Mundaka y Bermeo.



3.9

Responsabilidad Social Corporativa



3.9.1 Información ciudadana

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 su firme compromiso con el establecimiento y desarrollo de políticas para la igualdad y con el fomento de medidas destinadas a lograr que ésta 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 su 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 puso de manifiesto que nos encontramos en un momento histórico clave en el que afloran discursos que niegan la violencia de género y la desigualdad. “Necesitamos acelerar el avance en los derechos de las mujeres para conseguir que la siguiente generación sea la de la igualdad”, manifestó la declaración institucional.

El Gobierno Vasco, las diputaciones y ayuntamientos, coordinados por el departamento de Igualdad y Emakunde, se unieron en la campaña “Orgullosas”, mediante la que se difundió un mensaje intergeneracional destinado a poner en valor que “detrás de cada mujer empoderada ha habido otras mujeres impulsándola a serlo.



Implantación de tótems de socorro

En 2024, culminó la implementación de la primera fase de medidas disuasorias contra la violencia de género que ETS lleva a cabo en estaciones de la red ferroviaria vasca y que han supuesto una inversión de 405.000 euros.

En septiembre, Susana García Chueca, consejera de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, visitó la estación de Añorga junto a la diputada foral de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio de Gipuzkoa, Azahara Domínguez, y ambas responsables compartieron experiencias e iniciativas en materia de género y transporte de ambas instituciones.

“Hemos mejorado la seguridad en 47 estaciones de Bizkaia y Gipuzkoa porque, a pesar de los buenos niveles en esta materia, podemos aportar un plus a nuestras instalaciones para que todas las personas usuarias del servicio de Euskotren se sientan más seguras”, explicó la consejera durante su visita.

La principal intervención en el último ejercicio ha sido la instalación de medio centenar de postes de socorro, con pulsador para casos de emergencia, y una treintena de cámaras de vigilancia en 29 estaciones, 18 en Bizkaia y 11 en Gipuzkoa.

La consejera y la diputada foral comprobaron cómo la pulsación desencadena una llamada automática al puesto de mando de ETS, un aviso acústico de alarma en la misma estación donde se produce, el destello de la luz parpadeante instalada en la parte superior del tótem y la emisión en directo de las cámaras adyacentes.

Desde el puesto de mando de ETS, donde se controla toda la circulación ferroviaria, se constata la verosimilitud de la llamada y, si procede, se traslada a SOS Deiak.

Si una persona acciona el pulsador, se inicia la comunicación por voz con el puesto de mando, y se abre una ventana de imágenes en el panel de control para que la persona encargada de la vigilancia tenga la mayor visión posible del lugar y pueda atender a la persona usuaria en las mejores condiciones.

“No nos hemos limitado a instalar los postes de emergencia, sino que hemos comenzado a colocar espejos para mejorar la visibilidad de puntos escondidos en 21 estaciones de la red y a sustituir, en algunos casos, cristales opacos por transparentes en las terminales”, señaló García Chueca.



Campañas informativas

En el marco del 8-M y del 25-N, ETS editó 2 campañas audiovisuales de información y concienciación, sobre el medio centenar de tótems de socorro y la treintena de cámaras de vigilancia instaladas en estaciones de su red ferroviaria.

- El primer spot, con un estilo más **informativo y didáctico,** apoyado en ilustraciones y motion graphics para que la ciudadanía conozca el funcionamiento de estos sistemas de alarma.
- El segundo, con un estilo cinematográfico y un tono más **empoderador,** enfocado en la prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres.

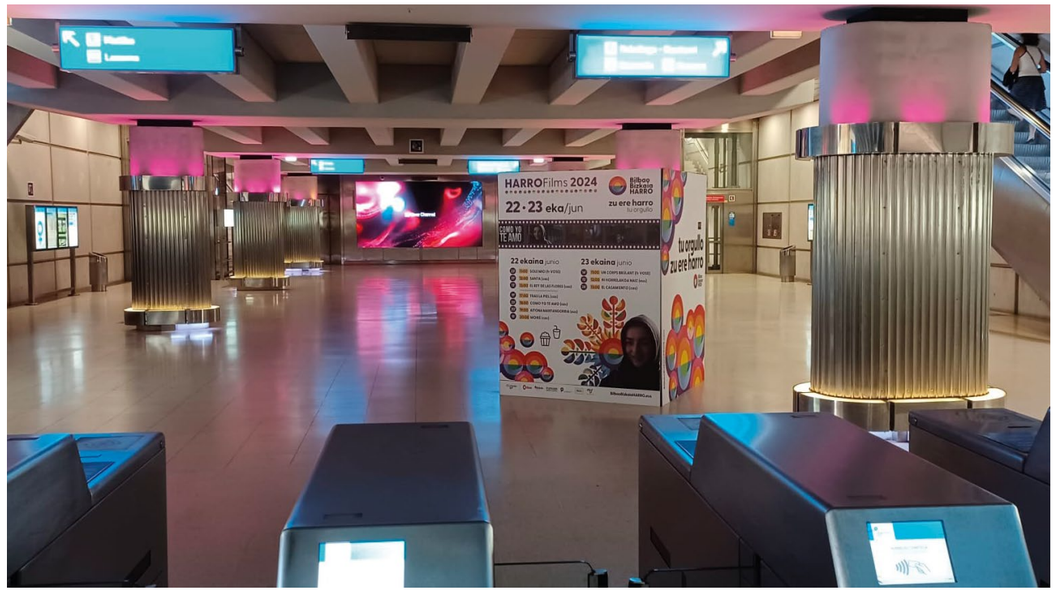
Día internacional para la eliminación de la violencia contra las mujeres

Un año más, Euskal Trenbide Sarea se sumó a la declaración institucional con motivo del “Día internacional para la eliminación de la violencia contra las mujeres”, del 25 de noviembre. El lema elegido (“Negar la violencia machista es una forma de apoyarla. Unámonos para pararla”) interpela a la ciudadanía a hacer frente al avance de los discursos que la banalizan.

Colaboración con Bilbao Bizkaia Harro

Euskal Trenbide Sarea colaboró en 2024 con la iniciativa Bilbao Bizkaia Harro, cuyo objetivo es celebrar la diversidad sexo afectiva y la solidaridad a favor de los derechos de las personas LGBTI de todo el mundo.

ETS cedió el vestíbulo de la estación de la Línea 3 de Casco Viejo del Metro de Bilbao para la proyección de cortometrajes de este ámbito entre los días 20 y 24 de junio.





3.9.3 Promoción del euskera

En marzo tuvo lugar la 23 edición de la KORRIKA. En esta iniciativa a favor del euskera, Euskal Trenbide Sarea participó junto a Metro Bilbao, Euskotren y el Consorcio de Transportes de Bizkaia con la compra de un kilómetro en Bilbao, mientras que ETS y Euskotren fueron de la mano en Gasteiz y Donostia con la adquisición de sendos kilómetros.

En la capital vizcaína el kilómetro de la Korrika subvencionado discurrió por la calle Lehendakari Agirre; En Gasteiz, por la calle Guayaquil; Y en Donostia, desde la intersección de la calle Easo con Larramendi.

3.9.4 Promoción de valores solidarios

ETS colabora con la semana de la movilidad

En el mes de **septiembre,** ETS se comprometió con las iniciativas por la movilidad sostenible que se desarrollaron en las ciudades y pueblos de la comunidad autónoma en el marco de la Semana Europea de la Movilidad.

La consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, animó a toda la ciudadanía de Euskadi a participar en ellas y a batir nuevos récords en el uso del transporte público para **luchar contra el cambio climático.**

En Euskadi, cuatro de cada diez desplazamientos se realizan a pie, pero todavía prácticamente la misma proporción la ocupan los desplazamientos en vehículo privado.

En ese contexto, la consejera puso en valor la **Ley de Movilidad Sostenible** de Euskadi en la que se recoge el acceso al transporte público como un derecho de las personas y, para ponerlo en práctica, remarcó que el Gobierno Vasco, a través de ETS trabaja en numerosos proyectos de mejorar y ampliación de la red ferroviaria y tranviaria vasca.





Apoyo al transporte público transfronterizo

El Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco lidera el proyecto CROSUSMOB para el fomento del transporte público transfronterizo. Para ello, en 2024, implicó a otras seis administraciones europeas con el objetivo de mejorar las políticas regionales y nacionales, implementar el Espacio Ferroviario Europeo Único, eliminar barreras y abrir el mercado a nuevos actores y servicios.

En este contexto, las delegaciones de Euskadi (en la que toman parte Euskotren y ETS), Eslovenia, Portugal, Alemania, Hungría, Francia y Holanda se reunieron en **octubre** en Bilbao e Irún para aunar estrategias e intercambiar experiencias.

Durante los encuentros, pudieron visitar la estación de Atotxa, que será la primera del País Vasco en recibir la alta velocidad, así como la terminal de Euskotren en Hendaia, como claro ejemplo de la intermodalidad transfronteriza.

El proyecto CROSUSMOB asume el reto de desarrollar políticas para **aumentar los transportes transfronterizos,** integrar las estrategias de transporte transfronterizo en las estrategias locales, regionales y nacionales, así como aumentar el número de viajeros para un nuevo transporte sostenible, resistente al clima, inteligente e intermodal.

La iniciativa puesta en marcha entre las siete administraciones regionales, para la que cuentan con un presupuesto de **1,5 millones de euros,** busca que el transporte sostenible sea una opción fácil, desde el punto de vista de los precios, horarios y conexiones adecuadas, y garantizar una disponibilidad suficiente de trenes, vagones y locomotoras, acelerando la modernización de la infraestructura, la digitalización y la interoperabilidad.

Todo ello en el marco de la UE, que aspira a la neutralidad climática en 2050, un anhelo derivado del Pacto Verde Europeo y en consonancia con los compromisos del Acuerdo de París.

3.9.5 Promoción de valores culturales y recuperación de patrimonio histórico

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 2024, mantuvieron su convocatoria y el nivel de calidad de ediciones precedentes.

Concurso internacional de fotografía de montaña CVCEPHOTO

La décima edición del concurso internacional de fotografía de montaña CVCEPHOTO, organizado por el Club Vasco de Camping Elkartea, de Donostia-San Sebastián, volvió a reunir a los mejores fotógrafos de la especialidad, tanto profesionales como aficionados.

Entre el millar de fotografías presentadas a concurso, el Jurado eligió las 19 premiadas, de autores procedentes de Francia, España, Suiza, Polonia, Suecia, Italia, Austria, Bulgaria, China y Canadá, de entre los más de 50 países representados en esta edición.

El primer premio fue para la fotografía “The Dune” del fotógrafo francés Jb Liautard, una espectacular fotografía aérea de un ciclista en la duna más alta del mundo, en Perú.

El segundo premio correspondió al fotógrafo Yhabril Moro por su fotografía “White Fang”, que captura a un slack-liner o funambulista en un ambiente singular y muestra la evolución del fotógrafo vizcaíno.

Festival internacional de Webseries Seriesland

El Festival Internacional de Webseries, Seriesland 2024, que se celebró del 5 al 9 de noviembre, convirtió a Bilbao, por décimo 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.

Euskalgym

ETS volvió a colaborar en 2024 con la Gala Internacional Euskalgym, el espectáculo de gimnasia rítmica no competitiva más importante del mundo.

La decimoctava edición de este evento, organizado por la Federación Vasca de Gimnasia, congregó el día 2 de noviembre a la élite de la gimnasia rítmica mundial y a más de 8.000 personas que vivieron el directo el espectáculo desde las gradas del BEC de Barakaldo.

La gala fue también el colofón de un intenso fin de semana en el que, de forma paralela, se disputó el Torneo Euskalgym, una competición que reunió a 2.600 gimnastas de más de 400 conjuntos, tanto de categorías de base como absolutas y de primera.



Festival BBK Mendi Film Bilbao Bizkaia

El festival BBK Mendi Film Bilbao Bizkaia, que celebró su decimoséptima edición entre los días 6 y 15 de diciembre, volvió a ofrecer la mejor selección de cine de montaña.

En esta edición, el festival recibió un número récord de inscripciones: 226 películas se presentaron para competir, la cifra más alta en la historia del evento. De estas, se seleccionaron las mejores para formar parte de un programa que refleja la internacionalización y el auge de la cinematografía de montaña en la actualidad.

Se proyectaron 40 películas dentro de su programa oficial, entre las que destacaron 11 estrenos internacionales, junto a otros 9 filmes fuera de la competición.

La película noruega ‘Songs of Earth’, dirigida por Margreth Olin, ganó el Gran Premio de la edición. Se trata de un emotivo documental, que explora el amor a la naturaleza a través de los ojos de los padres de la cineasta, y conquistó tanto al jurado como al público del certamen.



3.9.6 Comunicación interna

Homenaje a las personas veteranas

En marzo, tuvo lugar el acto de homenaje a las personas trabajadoras de Euskal Trenbide Sarea que se jubilaron a lo largo de 2024, o que llevan desempeñando su labor durante los últimos 25 años en la organización.
El programa arrancó con una visita a las cocheras del tranvía en Vitoria-Gasteiz, de la mano de Dani González, que ejerció de guía.

A continuación, la comitiva se trasladó hasta la catedral de Santa María, donde tuvieron la oportunidad de realizar un exhaustivo recorrido guiado por su interior.

El colofón lo puso una comida de hermandad en un conocido restaurante de la capital gasteiztarra. A los postres, la directora de Infraestructuras del departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, Loly de Juan, agradeció la dedicación de las personas homenajeadas con el ente y con un trabajo destinado a mejorar la vida de la ciudadanía a través de las infraestructuras públicas.

Concurso de fotografía

ETS organizó en 2024 una nueva edición de su concurso de fotografía, que busca fomentar la creatividad y estimular nuevas formas de expresión en el ámbito del ferrocarril.

Una vez más, Aitor Gartzia fue elegido como ganador del concurso, con 10 puntos. El áccesit se lo llevaron, empatados, Valentín Gómez y Manu Rueda (9 puntos cada uno). Los tres premios fueron reconocidos con sendos Smartbox y la publicación de sus imágenes en el calendario anual de mesa de ETS.



Pruebas y competiciones deportivas

ETS promueve la participación de su plantilla en actividades deportivas y de ocio, para enriquecer las relaciones en el ámbito interno e incentivar los vínculos interdepartamentales. El 2024, estas actividades se consolidaron gracias a la presencia de representantes del Ente en numerosas pruebas y certámenes.

Lilatón

Con la celebración del Lilaton para mujeres en Donostia, el pasado 3 de marzo arrancaba el calendario de actividades de ocio y deporte de Euskal Trenbide Sarea previsto para 2024.

Una vez más, la participación en esta carrera popular, exclusivamente para mujeres, fue multitudinaria. Las asistentes tuvieron que completar un circuito de 5 kilómetros de longitud por el centro de la capital guipuzcoana, con final en el Boulevard, donde lo que imperó fue el buen ambiente y la camaradería.



Marcha cicloturista Bilbao-Bilbao

También en el mes de marzo, tuvo lugar la tradicional Marcha Cicloturista Bilbao-Bilbao.

Quienes tomaron parte en esta prueba tuvieron la posibilidad de elegir entre tres recorridos con diferentes distancias y desniveles.

El primero de ellos se desarrolló a lo largo de 85 kilómetros y con 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.

Salidas en kayak

El programa “Salidas en Kayak”, promovido por ETS, dio la oportunidad a las personas que tomaron parte en esta nueva edición de contemplar, desde otro punto de vista, las márgenes de la ría de Bilbao y distintos edificios emblemáticos de la capital vizcaína.

El recorrido, que se prolongó por espacio de una hora y media, discurrió por las inmediaciones del palacio Euskalduna, el estadio San Mamés, el Museo Guggenheim, el Ayuntamiento, el teatro Arriaga, el mercado de La Ribera y el puente de San Antón.



Torneo de pádel ETS

Jon Galarreta se proclamó campeón de la novena edición del Torneo de Pádel de ETS. El campeonato se disputó en el mes de mayo en las pistas de pádel de Derio con un sistema clasificatorio rotatorio en el que se intercambiaron continuamente las parejas y los contrincantes.

La deportividad y buen ambiente presidieron la competición. Tras dos horas de juego, los participantes tuvieron ocasión de compartir opiniones y comentar algunas jugadas en el ‘tercer tiempo’, con un merecido refrigerio de por medio.



Behobia / San Sebastián y Herri Krosa

Las dos grandes carreras populares, la Behobia/San Sebastián y la Herri Krosa, celebradas en el mes de noviembre, pusieron el colofón anual a las pruebas multitudinarias y, también, al calendario deportivo de ETS de 2024.

Un elevado número de miembros de la plantilla tomó parte en ambos eventos, en los que se recorrieron cerca de 21 km, en el caso de la prueba guipuzcoana, y 10 km en la carrera celebrada en la capital vizcaína.

La Behobia-San Sebastián, que alcanzó su 59 edición, contó con una participación total de 25.182 personas, de las que un 31,25% fueron corredoras, lo que supuso batir nuevamente el récord de presencia femenina.

Por su parte, la Herri Krosa, donde toda persona que participa tiene la condición de ganadora al cruzar la línea de meta, se ha consolidado entre las pruebas populares, con 8.577 inscripciones en su edición número 35.



Visita interna a las obras del Topo

El departamento de Comunicación de ETS organizó en noviembre una visita del personal del Ente público a las obras de la variante soterrada del Topo en Donostia.

Las personas asistentes se dirigieron en primer lugar a las casetas de obra situadas en el paseo de Pío Baroja para ponerse las EPI pertinentes y recibir las primeras explicaciones. A continuación, el grupo se desplazó a la inmensa caverna de Centro-La Concha y a la que será futura estación de Amara. Los dos tajos presentaban un grado de avance muy distinto, situación que posibilitó apreciar distintas fases de construcción.

Concurso de dibujo infantil

El Concurso de Dibujo que ETS convoca cada año con motivo de la Navidad alcanzó su decimocuarta edición. En esta nueva cita tomaron parte un total de 28 niñas y niños.

La clasificación, que en algunos casos ha estado muy igualada, fue la siguiente:

- 0-3 años: Leire Torrontegui Izquierdo (Javier Torrontegui) Albia.
- 4-7 años: Sare Ortega Ortiz (Raquel Ortega) Albia.
- 8-11 años: Laia Onaindia (Jorge Onaindia) Albia.
- 12-14 años: Haizea López Otal (Patxi López) Albia.

Lunch navideño

Y, un año más, se celebraron los distintos aperitivos de Navidad en las sedes de Euskal Trenbide Sarea. En Albia, el nuevo director general, Antonio López, en un sucinto discurso, felicitó las fiestas a toda la plantilla que, rápidamente, se centró en la mesa, bien surtida de canapés y bebida.

Revista Hurbilago

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 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 editaron en 2024, 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; del desarrollo 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, Hurbilago se ha hecho eco de 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.

3.9.7 Visitas a obras ETS

ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA TECNUN

En primavera, medio centenar de estudiantes del Máster de Ingeniería Industrial de la Universidad de Navarra Tecnun tomó parte en la visita a las obras del tramo Altza-Galtzaraborda del Topo. El grupo pudo observar el estado de la plaza de Pasaia, donde se ejecuta.



COLECTIVOS SOCIALES

Diversos colectivos sociales visitaron, en los últimos meses de 2024, las obras que ETS desarrolla en Gipuzkoa. Así, vecinos y vecinas de Pasaia pudieron conocer los trabajos de construcción de la futura estación soterrada de ese municipio, integrada en la variante Altza-Galtzaraborda.

Este mismo tajo fue visitado también por miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Gipuzkoa.

Por su parte, alumnos de la Facultad de Ciencia y Tecnología de la UPV y estudiantes de la Escuela de Ingeniería de Donostia recorrieron, respectivamente, las obras de la variante ferroviaria de Altzola, en Elgoibar, y de la variante del Topo.





3.10

Innovación

La investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) son pilares fundamentales que permiten a las empresas mantenerse competitivas en un mercado dinámico y cambiante. Invertir en estos procesos no solo impulsa la eficiencia, sino que también abre nuevas oportunidades de negocio, y mejora la sostenibilidad organizacional.

Desde ETS se sigue trabajando activamente en la I+D+i para transformar y posicionar al sector ferroviario vasco en la vanguardia de la innovación. Este compromiso se refleja en el creciente número de proyecto de innovación en los que se está colaborando, destacando especialmente la participación en proyectos europeos lo que aumentando nuestra visibilidad en el ámbito internacional.

También se ha renovado el convenio con la UPV/EHU, esta vez por dos años, lo que fortalece aun más nuestra colaboración en investigación y desarrollo con la universidad del País Vasco.

Convenio colaboración Tecnalia

A finales de 2024 ETS ha firmado un convenio de colaboración con la Fundación Tecnalia Research & Innovation para la realización de un proyecto denominado “Análisis de elementos y mejora de la calidad acústica y de la accesibilidad”. Se trata de un acuerdo que tendrá tres años de duración y se centrará en tres áreas principales: ruido y vibraciones, adaptación al cambio climático y accesibilidad. Las tres líneas que se investigarán serán:

- Desarrollo de distintos sistemas que permitan disminuir el impacto acústico de la circulación ferroviaria y su implementación en ensayos piloto dentro de la propia red.
- Desarrollar metodologías adaptadas al ferrocarril que permitan mitigar y/o evitar los efectos del Cambio Climático sobre las infraestructuras ferroviarias.
- Mejora de la accesibilidad de las estaciones estudiando su viabilidad técnica colaborando con distintos colectivos.

Proyectos de Innovación europeos

La andadura europea comenzó en 2023 con el proyecto Increase, y continua en 2024 con el proyecto CROSUSMOB. Su principal objetivo es desarrollar políticas para aumentar el transporte transfronterizo, mejorando las políticas regionales y nacionales en el Espacio Ferroviario Europeo Único, eliminando barreras y abriendo el mercado a nuevos actores y servicios. Para llevar a cabo este ambicioso proyecto se cuenta con el apoyo de siete socios europeos además del propio Gobierno Vasco:

- Prometni Institute - Instituto dependiente del Ministerio de transporte (Eslovenia)
- Aachener Verkehrsverbund - Agencia del transporte de Aquisgrán (Alemania)
- KTI Hungarian Institute for Transport Sciences and Logistics - Instituto dependiente del Ministerio de Transporte (Hungría)
- Région Provence-Alpes-Côte D’Azur - Gobierno regional de la región Sud (Francia)
- Province of Drenthe - Gobierno provincial de Drenthe (Holanda)

Continuando con las relaciones internacionales europeas, ETS apoya al Gobierno Vasco en la Comisión del Arco Atlántico (CPMR), donde se trabaja para impulsar la finalización del Corredor del Arco Atlántico, fomento del uso de medios de transporte más sostenible, promover el papel estratégico de los puertos y apoyar el desarrollo de redes secundarias como medio de cohesión territorial.

Por último, en relación a proyectos europeos, está pendiente la resolución definitiva del proyecto Transfermugi, dentro de la convocatoria Poctefa.

Seguimiento proyectos de innovación

A lo largo del 2024 se han gestionado veintiséis (26) proyectos y se han creado un total de dieciséis (16) nuevas oportunidades de las cuales trece (13) son externas y tres (3) internas. Los proyectos europeos están cobrando cada día mayor importancia dentro de los proyectos en los que participa ETS.

Cultura innovadora y vigilancia estratégica

El Boletín de Vigilancia Estratégica, documento interno que se publica semestralmente, recoge las noticias más relevantes en la I+D+i de los ámbitos autonómico, nacionales e internacionales, además de los eventos y jornadas previstas en el siguiente semestre. ETS es conocedor de la importancia que tiene la vigilancia estratégica, así como fomentar la cultura innovadora en la empresa y es por ello que, a principios de año, enero 2024, se firmó un convenio con ERAIKUNE para fortalecer esta área dentro de la I+D+i. Este convenio tiene como objetivo desarrollar un sistema de Vigilancia Tecnológica que aporte a ETS las nuevas tendencias nacionales e internaciones en materia de innovación dentro de las de interés definidas previamente por la dirección de I+D+i: seguridad en la circulación, medio ambiente, sistema de información y digitalización, construcción y mantenimiento, transporte ferroviario y seguridad en la salud.

Tres son las noticas que se relacionadas con la I+D+i que se han publicado en 2024 en el Hurbilago:

- Enero 2024: Cristina López participa en el foro “Leaders in Tech Conference”
- Mayo 2024: Asistencia a Mubil Mobility 2024
- Julio 2024: articulo sobre el proyecto europeo Crosusmob



Durante el 2024, se han realizado varias acciones con el fin de fomentar las relaciones internacionales y atraer nuevas oportunidades. Para ello, se ha participado en eventos y actos de diferente índole de carácter nacional e internacional:

- Jornada de árido siderúrgico, organizada por GZS y Grupo Campezo.
- Feria MUBIL Mobility Exposición.
- Presentación Corredor ambiental, organizada por Aclima.
- LXV GTISET encuentro de gestores de infraestructuras ferroviarias organizado por ETS.
- Project Training Days organizado por Interreg Europe en Lille y Amberes.
- Visita de campo de los socios europeos integrantes del proyecto Crosusmob. Field Visit organizado por ETS como líderes del proyecto.

Agenda innovación

La Agenda de Innovación, que se revisa y aprueba anualmente por la Dirección de I+D+i, Calidad y Medio Ambiente, es el documento que recoge la estrategia de innovación de ETS.

La Agenda de Innovación es a su vez el resultado del proceso de reflexión mediante el cual se identifican los retos de innovación de la organización agrupados en ocho ámbitos de innovación: mejora del mantenimiento de los activos, control y gestión avanzada del tráfico, apoyo a la construcción, eficiencia energética, seguridad en la circulación, mejora de los procesos internos/ dinámicas de trabajos internos, ecoinnovación e impacto ambiental y mejora de la accesibilidad.

Otro de los cometidos de la Agenda de Innovación es comunicar tanto a nivel interno como externo, la importancia de la innovación y el trabajo realizado en este ámbito con la participación en proyectos de I+D+i de diferente índole con empresas, centros tecnológicos y universidades tanto nacionales, como internacionales.

A lo largo del 2024 estos son los principales proyectos que ETS está desarrollando y quedan recogidos en la agenda de innovación:

- INCREASE: Effective advancements towards uptake of PV integrated buildings & infrastructure.
- CROSUSMOB: Fostering Cross-Border Sustainable Mobility.
- VIBRATREN: Modelo local de predicción y red IoT para evaluar la vibración y el ruido estructural debido a las infraestructuras ferroviarias.
- DIG2RAIL: Desarrollo de ecosistemas predictivo de vigilancia de infraestructuras ferroviarias más sostenible s a partir de residuos prioritarios del País Vasco.
- SIDMAT: Sistema de detección automática de matrículas de vehículos.
- MOYSEST: Mission Critical Services and Transportation Systems.
- CRIMON: Control y monitorización de infraestructuras críticas ferroviarias con sensores de rango.
- Detección temprana de movimiento de taludes. Sensores de bajo Coste.
- 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.
- MARTINI: Modal analysis and artificial vision technologies for tunnel evaluation.
- Soluciones para ERTMS.
- 4RAIL: Mantenimiento predictive-cognitivo para una gestión ferroviaria integrada.

Informe de Auditoria

04_

Rodríguez Arias, 23
48011 – Bilbao
España
+34 944 702 590
www.forvismazars.com/es

RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA

Auditore independente batek egindako Urteko Kontuen Ikuskapen-Txostena
Informe de Auditoría emitido por un Auditor Independiente

2024ko abenduaren 31n amaitutako Urteko Kontuak eta Kudeaketa Txostena
Cuentas Anuales e Informe de Gestión
Cuentas Anuales e Informe de Gestión del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

Rodríguez Arias, 23
48011 – Bilbao
España
+34 944 702 590
www.forvismazars.com/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 Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailera atxikia dagoena) atxikitutako urteko kontuak ikuskatu ditugu. Urteko kontu horiek 2024ko abenduaren 31ko balantzea eta aipatutako datan bukatutako ekitaldiari dagozkion galeren eta irabazien kontua, ondare garbian gertatutako aldaketen 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 2024ko 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.

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 2024, 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 2024, 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.

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

forvis mazars

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. 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, Erakundeari transferitutako eta atxikitako ondasun material horien amortizazioa, ez eta, ondorioz, horien eragina urteko kontuetan. 2024ko abenduaren 31n, aktibo horiek "Ibilgetu materiala" epigrafean daude erregistratuta, 48,1 milioi euroko kontabilitate-balio garbiarekin (50,8 milioi euro hasierako atxikipenaren zenbatekoari dagozkio, eta 219,1 milioi euroko amortizazio metatua). Erakundeak 2,7 milioi euroko gastua erregistratu du 2024ko galdu-irabazien kontuan amortizazio kontzeptuan, 3,1 milioi euro 2023ko abenduaren 31n (50,8 milioi euro, 267,2 milioi euro eta 216,4 milioi euro 2023ko abenduaren 31n, hurrenez hurren). 2023ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari dagozkion urteko kontuei buruzko gure auditoretza-iritziak salbuespen bat zuen gai horrengatik beragatik.

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 - 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 2024, dichos activos figuran registrados en el epígrafe "Inmovilizado Material" por un valor neto contable de 48,1 millones de euros (267,2 millones de euros correspondiente al importe de adscripción inicial y una amortización acumulada por importe de 219,1 millones de euros), habiendo registrado el Ente un gasto en concepto de amortización en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2024 adjunta un importe de 2,7 millones de euros (50,8 millones de euros, 267,2 millones de euros y 216,4 millones de euros y 3,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2023, respectivamente). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 contenía una salvedad por esta misma cuestión.

forvis mazars

Aurreko paragrafoan adierazitakoaz gain, erantsitako memoriaren 1.oharrean adierazten den bezala, Eusko Jaurlaritzak Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-jabari publikoko gainerako ondasunak atxiki zizkion Erakundeari, eta horien administrazioa eta kudeaketa agindu zion. Erakundeak ez du transferitutako trenbideei dagozkien ondasunen zerrenda edo baloraziorik, ez eta, beraz, horiek erabiltzeko eskubideari egotz dakiokeen balioa ere. Ondorioz, gaur egun ezin da zehaztu eskubide hori aitortzeak urteko kontu erantsietan izan dezakeen eragina. 2023ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari dagozkion urteko kontuei buruzko auditoretzari buruzko gure iritziak salbuespen bat zuen gai horrengatik.

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 —independentziakoak barne hartuta— bat etorriz, ez dugu loturarik erakundearekin, kontu-ikuskapeneko jardueraren araudi erregulatzaileak eskatu bezala. Zentzu horretan, kontu-ikuskapeneko zerbitzuak baino ez ditugu eskaini, eta ez da —araudi erregulatzaile horretan finkatutakoa kontuan hartuta— beharrezkoa zen independentzia baldintzatu duen egoerarik eman.

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

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 2023 contenía una salvedad por esta misma cuestión.

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.

Kontu-ikuskapenaren inguruko alderdi azpimarragarrienak

Gure iritzi profesionalaren arabera, kontu-ikuskapenaren inguruko alderdi azpimarragarrienak 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.

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.

Bestelako informazioa: Kudeaketa-txostena

Bestelako informazioan 2024ko abenduaren 31n amaitutako urteko 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 jarduera 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.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024 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.

Egindako lanean oinarrituta, hurrengo paragrafoan adierazitako irismen-mugak salbu, kudeaketa-txostenak duen informazioa bat dator 2024ko 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 ondoriorik atera gai horiei buruzko kudeaketa txostenean akats materialik dauden ala ez.

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 etorriz. 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 Erakundea likidatzeko edo beren eragiketekin aurrera ez jarraitzeko asmoa duten kasuetan edo beste aukerarik ez dagoen kasuan izan ezik.

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 2024 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.

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.

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.

Espainian kontu-ikuskapeneko jarduera erregulatzen duen araudiaren araberako kontu-ikuskapen baten zati gisa, gure judizio profesionala aplikatzen dugu eta eszeptizismo profesionaleko jarrerari 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 diseinatzeko, eta ez, ordea, Erakundearen barne-kontrolaren eraginkortasunari buruzko iritzi bat emateko.

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.

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.

• 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 ahalmenari 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.

• 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-kontroleko edozein huts azpimarragarri adierazteko ere.

• 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.

• 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.

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

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 periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

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

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

Bilbo, 2025eko apirilaren 25a

Bilbao, 25 de abril de 2025

Forvis Mazars Auditores, S.L.P.
ROAC Nº S1189 .

Marta Alonso San Millán
ROAC Nº 20878

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

FORVIS MAZARS
AUDITORES, S.L.P.

2025 Núm. 03/25/02598

SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

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

Cuentas Anuales

05_

5.1

Liquidación de cuentas anuales.
Ejercicio 2024

1. Balance
2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias
3. Estado de Cambios en el Patrimonio Neto
4. Estado de Flujos de Efectivo
5. Memoria

5.1.1 Balances: A 31 de diciembre de 2024 y 2023 en euros

ACTIVO	31/12/2024	31/12/2023
Activo no corriente	**1.513.446.219**	**1.393.600.201**
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	**8.088.186**	**5.739.791**
Aplicaciones Informáticas	4.459.603	1.230.341
Desarrollo	1.476.895	991.219
Anticipos	2.151.688	3.518.231
Inmovilizado Material (Nota 6)	**1.373.806.944**	**1.264.338.808**
Terrenos y Construcciones	811.508.998	795.839.215
Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material	165.747.656	158.789.654
Inmovilizado en curso y anticipos	396.550.290	309.709.939
Inversiones Financieras a largo plazo (Nota 8)	**116.821**	**96.046**
Otros activos financieros	116.821	96.046
Activos por impuesto diferido (Nota 15.c)	**131.434.268**	**123.425.556**
Activos por impuesto diferido	131.434.268	123.425.556

ACTIVO	31/12/2024	31/12/2023
Activo corriente	**182.270.408**	**186.687.236**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 8)	**32.410.754**	**11.978.262**
Clientes por Ventas y Prestaciones Servicios	155.883	84.543
Clientes, Empresas del grupo y asociadas	25.705.130	6.006.853
Deudores varios	404.591	210.492
Personal	78.118	71.717
Otros créditos con las Administraciones Públicas (Nota 15)	6.067.032	5.604.657
Inversiones Financieras a corto plazo (Nota 8)	**7.743**	**7.743**
Otros activos financieros	7.743	7.743
Periodificaciones a corto plazo	**23.932**	**25.214**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	**149.827.979**	**174.676.017**
Tesorería	149.827.979	174.676.017
TOTAL ACTIVO	**1.695.716.627**	**1.580.287.437**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	31/12/2024	31/12/2023
Patrimonio neto	**1.252.353.281**	**1.162.898.027**
Fondos Propios (Nota 9)	**276.157.903**	**273.023.198**
Fondo Social	295.648.889	295.648.889
Resultados de Ejercicios Anteriores	-22.625.691	-26.797.878
Resultado del ejercicio	3.134.705	4.172.187
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)	**976.195.378**	**889.874.829**
Subvenciones recibidas	976.195.378	889.874.829
PASIVO NO CORRIENTE	**372.782.945**	**352.966.975**
Provisiones a largo plazo (Nota 11)	**352.626**	**372.788**
Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal	352.626	372.788
Deudas a largo plazo (Nota 12)	**64.158.095**	**71.581.083**
Otros pasivos financieros	64.158.095	71.581.083
Pasivos por impuesto diferido (Nota 10.b)	**308.272.224**	**281.013.104**
Pasivos por impuesto diferido	308.272.224	281.013.104
Pasivo corriente	**70.580.401**	**64.422.435**
Deudas a corto plazo (Nota 12)	**60.879.493**	**58.278.397**
Otros pasivos financieros	60.879.493	58.278.397
Acreedores Comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 12)	**9.700.908**	**6.144.038**
Proveedores y acreedores varios	6.683.947	4.312.126
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	109.112	95.111
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	2.106.825	951.392
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 15)	801.024	785.409
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	**1.695.716.627**	**1.580.287.437**

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Balance correspondiente al 31 de diciembre de 2024.

5.1.2 Cuentas de pérdidas y ganancias: Ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 en euros

	31/12/2024	31/12/2023
Activo no corriente	**1.513.446.219**	**1.393.600.201**
Importe Neto de la Cifra de Negocios (Nota 16.a)	**34.444.797**	**59.392.354**
Ventas	10.316.259	10.950.100
Prestaciones de Servicios	24.128.538	48.442.254
Aprovisionamientos (Nota 16.a.)	**-24.128.538**	**-48.442.254**
Trabajos realizados por otras empresas	-24.128.538	-48.442.254
Otros Ingresos de Explotación	**32.430.037**	**34.676.340**
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente (Nota 7)	1.335.037	1.176.340
Subv. explotación incorporada result. ejercicio (Nota 10.a)	31.095.000	33.500.000
Gastos de Personal	**-20.710.922**	**-19.128.613**
Sueldos, Salarios y asimilados	-15.105.395	-13.790.592
Cargas Sociales (Nota 16.e)	-5.605.527	-5.338.021
Otros Gastos de Explotación	**-27.220.835**	**-25.805.307**
Servicios Exteriores (Nota 16.d)	-26.989.837	-25.729.288
Tributos	-230.998	-76.019
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	**-43.456.152**	**-42.645.034**
Imputación subv. de inmovilizado no financiero (10.b)	**38.247.048**	**38.582.375**
Deterioro y resultado por enaj.s inmovilizado (Nota 6)	**-165.540**	**-2.217.951**
Deterioro y pérdidas	-145.249	-172.858
Rdo. por enajenaciones y otras	-20.291	-2.045.093
Otros resultados	**-257**	**-40.445**
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	**-10.560.362**	**-5.628.535**
Ingresos Financieros	**5.686.595**	**3.379.220**
De valores negociables y otros instrumentos financieros	5.686.595	3.379.220
Gastos Financieros	**-240**	**-240**
Por deudas con terceros	-240	-240

A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	**5.686.355**	**3.378.980**
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-4.874.007**	**-2.249.555**
Impuestos sobre beneficios (Nota 15.c)	8.008.712	6.421.742
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	**3.134.705**	**4.172.187**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**3.134.705**	**4.172.187**

Las Notas 1 a 20 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al 31 de diciembre de 2024.

5.1.3 Estados de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios 2024 y 2023

1. ESTADOS DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023 EN EUROS

	31/12/2024	31/12/2023
Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	**3.134.705**	**4.172.187**
Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)		
Subvenciones recibidas para financiación de inmovilizado	151.826.717	125.716.278
Efecto fiscal	-36.438.412	-30.171.907
Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 10.b)		
Subvenciones recibidas para financiación de inmovilizado	-38.247.048	-38.582.375
Efecto fiscal	9.179.292	9.259.770
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	**89.455.254**	**70.393.953**

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 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**
Saldo inicial a 1 de enero de 2024	**295.648.889**	**-26.797.878**	**4.172.187**	**889.874.829**	**1.162.898.027**
Otras variaciones del patrimonio neto en 2024					
Distribución del resultado del ejercicio 2023		4.172.187	-4.172.187		
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2024			3.134.705	86.320.549	**89.455.254**
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2024	**295.648.889**	**-22.625.691**	**3.134.705**	**976.195.378**	**1.252.353.281**

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 2024.

5.1.4 Estados de flujos de efectivo de los ejercicios 2024 y 2023 en euros

	2024	2023
Flujos de efectivo de las actividades de explotación (I)	**-16.895.351**	**8.993.660**
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**-4.874.007**	**-2.249.555**
Ajustes del resultado	**-331.873**	**2.910.875**
Amortización del Inmovilizado (Notas 5 y 6)	43.456.152	42.645.034
Correcciones valorativas por deterioro (Nota 6)	145.249	172.858
Variación provisiones (Nota 11)	-20.162	9.245
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado e inversiones financieras	20.291	2.045.093
Imputación de Subvenciones de capital (Nota 10.b)	-38.247.048	-38.582.375
Ingresos Financieros	-5.686.595	-3.379.220
Gastos Financieros	240	240
Cambios en el capital corriente	**43.456.152**	**42.645.034**
Deudores y otras cuentas a cobrar (Nota 8)	-20.933.978	10.920.713
Acreedores y otras cuentas a pagar (Nota 12)	3.556.870	-5.967.939
Otros Activos y Pasivos Corrientes	1.282	586
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**5.686.355**	**3.378.980**
Cobros de intereses	5.686.595	3.379.220
Pagos de intereses	-240	-240
Flujos de efectivo de las actividades de inversión (II)	**-155.490.461**	**-117.694.533**
Pagos por inversiones	**-155.490.461**	**-117.694.533**
Inmovilizado intangible (Nota 5)	-3.680.030	-2.260.005
Inmovilizado material	-151.789.656	-115.412.389
Otros activos financieros (Nota 8)	-20.775	-22.139
Flujos de efectivo de las actividades de financiación (III)	**147.537.774**	**163.587.944**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	**152.328.203**	**151.633.853**
Cobros de subvenciones de capital (Nota 10.b)	152.328.203	151.633.853
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**-4.790.429**	**11.954.091**
Otras deudas	-4.790.429	11.954.091
Aumento/dismin. Neta del efectivo o equivalentes (I+II+III)	**-24.848.038**	**54.887.071**
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio	174.676.017	119.788.946
Efectivo o equivalente al final del ejercicio	149.827.979	174.676.017

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 2024.

5.1.5 Memoria

1. Naturaleza y actividad del ente público

EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS) es un Ente Público de Derecho Privado del Gobierno Vasco, adscrito al departamento de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi que ostente las competencias en materia de ferrocarriles, actualmente el Departamento de 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 económico financiera, el Ente viene obligado a presentar al Gobierno Vasco las Cuentas Anuales elaboradas de acuerdo al Plan General de Contabilidad, procediendo el Consejo de Administración a la formulación de la liquidación de cuentas, conforme se establece en el artículo 10.c de la Ley 6/2004 de constitución del Ente.

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 2024 asciende a 48.064.057 euros. En 2023 el valor era de 50.804.550 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 2024.

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 2024, 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 2024, las correspondientes al ejercicio anterior.

Asimismo, la información contenida en esta memoria referida al ejercicio 2024 se presenta a efectos comparativos con la información del ejercicio 2023. 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 2024 no se han producido cambios de criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2023.

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 2024.

3. Aplicación de resultados

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2024 es la de aplicarlo a la cuenta Resultados de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2023 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
Utillaje		5
Otras Instalaciones	Señalización	10
	Línea Aérea	15
	Comunicaciones	14
	Instalaciones eléctricas	
	- SAIs	5
	- Subestaciones	25
	- Otras instalaciones eléctricas	20
	Escaleras mecánicas, ascensores y accesos	20
	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, entendiendo por éste el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. Salvo mejor evidencia, el mencionado valor en uso de un activo no generador de efectivo se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado.

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

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

En los ejercicios 2023 y 2024 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 2024 y 2023, 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 titulizaciones 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 predeterminada 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 cumplir 60 años. Para las personas que opten por jubilarse anticipadamente entre los 60 y 64 años, la indemnización equivale al producto de la antigüedad mensual por el número de meses que resten hasta cumplir los 64, edad de jubilación forzosa sin derecho a indemnización. Atendiendo al hecho del carácter excepcional de que un empleado o empleada se acoja a esta posibilidad, el Ente estima que no se devenga importe alguno por este concepto y, por tanto, no se requiere registrar provisión al respecto.

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 obligaciónes 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 trasferir 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 2024 y 2023 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 2024 y 2023 de las partidas del activo inmovilizado intangible.

2024 **COSTE**

	31/12/2023	Adiciones	Bajas	Traspasos	31/12/2024
Aplicaciones Informáticas	11.697.436	989.302	0	3.013.825	15.700.563
Desarrollo	14.233.566	675.897	0	367.549	15.277.012
Anticipo Inmovilizado Int.	3.518.231	762.399	-8.990	-2.119.952	2.151.688
TOTAL	**29.449.233**	**2.427.598**	**-8.990**	**1.261.422**	**33.129.263**

AMORTIZACIÓN ACUMULADA

	31/12/2023	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31/12/2024
Aplicaciones Informáticas	10.467.095	773.865	0	0	11.240.960
Desarrollo	13.242.347	557.770	0	0	13.800.117
TOTAL	**23.709.442**	**1.331.635**	**0**	**0**	**25.041.077**

VALOR NETO CONTABLE

	31/12/2023	31/12/2024
Aplicaciones Informáticas	1.230.341	4.459.603
Desarrollo	991.219	1.476.895
Anticipo Inmovilizado Int.	3.518.231	2.151.688
TOTAL	**5.739.791**	**8.088.186**

2023 **COSTE**

	31/12/2022	Adiciones	Bajas	Traspasos	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	Traspasos	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**

DENTRO DEL INMOVILIZADO INTANGIBLE, EXISTE INMOVILIZADO EN USO TOTALMENTE AMORTIZADO CUYOS IMPORTES A ASCENDÍAN A:

- 31 de diciembre de 2024: 22.719.954 euros.
Aplicaciones informáticas: 9.840.900 euros.
Desarrollo: 12.879.054 euros.

- 31 de diciembre de 2023: 22.348.258 euros.
Aplicaciones informáticas: 9.611.774 euros.
Desarrollo: 12.736.484 euros.

A 31 de diciembre de 2024 existen compromisos de inversión de adquisición de inmovilizado intangible por 473.387 euros. A 31 de diciembre de 2023 existían compromisos de adquisición por 611.785 euros.

6. Inmovilizado material

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante los ejercicios 2024 y 2023 de las partidas del activo inmovilizado material.

2024 **COSTE**

	31/12/2023	Adiciones	Bajas	Deterioros	Traspasos	31/12/2024
Terrenos y Construcciones	1.055.780.654	10.601.112	0	0	28.410.816	1.094.792.582
Maquinaria	9.747.495	0	0	0		9.747.495
Utillaje	171.260	0	0	0	0	171.260
Otras instalaciones	315.284.607	5.119.924	0	0	19.478.462	339.882.993
Mobiliario	15.688.522	299.462	0	0	608.839	16.596.823
Equipos procesos info.	5.612.422	35.855	0	0	197.832	5.846.109
Elementos tranporte	2.436.307	0	-148.324	0	0	2.287.983
Otro Inmovilizado	89.836.018	0	0	0	0	89.836.018
Inmovilizado en Curso	311.162.432	136.965.411	-22.440	0	-49.957.371	398.148.032
TOTAL	**1.805.719.717**	**153.021.764**	**-170.764**	**0**	**-1.261.422**	**1.957.309.295**

AMORTIZACIÓN Y DETERIORO ACUMULADOS

	31/12/2023	Adiciones	Bajas	Deterioros	Traspasos	31/12/2024
Construcciones	259.941.439	23.342.145	0	0	0	283.283.584
Maquinaria	9.686.434	8.508	0	0	0	9.694.942
Utillaje	168.910	1.245	0	0	0	170.155
Otras instalaciones	162.433.288	16.788.281	0	0	0	179.221.569
Mobiliario	11.484.031	1.066.251	0	0	0	12.550.282
Equipos procesos info.	5.162.905	337.000	0	0	0	5.499.905
Elementos tranporte	2.234.726	91.686	-148.324	0	0	2.178.088
Otro Inmovilizado	88.816.683	489.401	0	0	0	89.306.084
Inmovilizado en Curso	1.452.493	0	0	145.249	0	1.597.742
TOTAL	**541.380.909**	**42.124.517**	**-148.324**	**145.249**	**0**	**583.502.351**

VALOR NETO CONTABLE

	31/12/2023	31/12/2024
Terrenos y Construcciones	795.839.215	811.508.998
Maquinaria	61.061	52.553
Utillaje	2.350	1.105
Otras instalaciones	152.851.319	160.661.424
Mobiliario	4.204.491	4.046.541
Equipos procesos info.	449.517	346.204
Elementos tranporte	201.581	109.895
Otro Inmovilizado	1.019.335	529.934
Inmovilizado en Curso	309.709.939	396.550.290
TOTAL	**1.264.338.808**	**1.373.806.944**

2023 **COSTE**

	31/12/2022	Adiciones	Bajas	Deterioros	Traspasos	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	Adiciones	Bajas	Deterioros	Traspasos	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
Elementos tranporte	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 tranporte	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**

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

-31 DE DICIEMBRE DE 2024 222.616.381 EUROS:

Construcciones: 55.823.825 euros
Maquinaria: 9.659.471 euros
Utillaje: 166.637 euros
Otras instalaciones: 56.297.921 euros
Mobiliario: 6.716.645 euros
Equipos procesos info.: 4.637.831 euros
Elem. transporte: 1.856.532 euros
Otro inmovilizado: 87.457.519 euros

-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

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, el tramo ferroviario entre Altza y Galtzaraborda y la línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Adicionalmente, el principal traspaso a explotación en el ejercicio 2024 corresponde a las obras de la nueva estación de Zarautz. El principal traspaso a explotación en el ejercicio 2023 correspondía a las obras de ampliación del tranvía de Gasteiz hasta Salburua.

Dentro de Inmovilizaciones materiales en curso existe una obra por importe de 7.786.642 euros al 31 de diciembre de 2024 (7.786.642 euros al 31 de diciembre de 2023) 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 2024 el Ente ha registrado una corrección valorativa por el deterioro de las mismas de 145.249 euros adicionales a las registradas entre 2019 y 2023 por 1.452.494 euros, susceptibles de reversión en el momento de su puesta en marcha.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2024 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 33.978.677 euros (30.767.151 euros al 31 de diciembre de 2023). 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 7.710.855 euros (7.268.707 euros al 31 de diciembre de 2023).

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 356.382.713 euros (272.608.639 euros al 31 de diciembre de 2023) en la cuenta de Inmovilizado en curso corresponde a obras que se encuentran actualmente en ejecución.

El Ente ha registrado en el ejercicio 2024 subvenciones de capital por importe de 151.826.717 euros (Nota 10.b) destinados básicamente a financiar los pagos por inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2023 el Ente registró subvenciones de capital por importe de 125.716.278 euros.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2024, la cobertura de seguro contratado cubre el valor neto contable del inmovilizado material.

Asimismo, existen a 31 de diciembre de 2024 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material que se detallan a continuación:

Descripción	Proveedor	Año fin	Pendiente a 31/12/2024	Pendiente a 31/12/2023
L5 tramo Aperribai-Galdakao	UTE Sacyr-Acciona-Altuna-Bycam	2028	82.847.581	88.103.075
L5 tramo Sarratu-Aperribai	UTE Campezo-Azvi-COPASA-Viuda-Lurpelan	2028	80.884.038	82.244.399
L5 tramo Galdakao-Hospital	UTE Comsa-Iza-Nortúnel	2028	52.096.313	58.730.104
Túnel Aginaga	UTE Moyua-Jaizubia-Obras	2028	30.609.757	0
Obra Altza-Galtzaraborda	UTE Comsa-Campezo-Azvi	2026	22.196.769	42.918.870
Instalaciones eléctricas y equipos Variante Topo	UTE Eldu-Elecnor-Tecuni-San Ignacio	2025	10.528.309	13.835.210
Obra Variante Altzola	UTE Altuna y Uria-Jaizubia	2025	9.788.195	11.485.186
Obra Miraconcha-Easo II	UTE Altuna-Acciona-Iza	2025	9.595.500	17.587.929
Cubrición Eibar-Azitain	UTE Cycasa-Exbasa-Amenabar	2025	8.684.406	13.076.767
Variante mercancías Amara	UTE Amenabar-Cycasa	2026	8.149.868	0
Cocheras Zumaia	UTE Iza-Comsa	2026	7.654.296	0
Diseño e implantación sistema ERTMS	GTS Transportation	2026	7.065.674	10.233.535
Obra segundo vestíbulo estación Anoeta	UTE Moyua-Iza	2026	6.692.011	10.693.667
Superestructura vía Lugaritz-Easo y conex. Morlans	UTE Comsa-Amenabar	2025	6.509.653	15.307.436
Nuevo vestíbulo estación Gernika	UTE Viuda-Urbelan	2026	3.585.738	0
Renovación vía Lutxana-Sondika	Tecsa	2025	3.481.336	0
Reposición regata Morlans	UTE Zubieder-Mariezcurrena	2025	3.347.483	7.980.250
Túneles Urola	UTE Nortúnel-Zubieder	2025	3.155.772	0
Escaleras Variante Topo	Orona	2025	3.109.546	3.228.833
Supresión PN Bedia	UTE Mariezcurrena-Zubieder-Fhimasa	2025	2.920.869	0
Viaducto Mundaka	Bycam	2026	2.648.397	0
Electrificación Topo	UTE Electren-Elecnor	2026	2.602.838	0
D.O. L5 Galdakao-Hospital	Typsa	2028	2.008.603	2.280.550
Nueva estación Usurbil	Cycasa	2025	1.842.676	5.292.502
Ascensor San Roke	UTE ascensor Easo-San Roke	2025	1.792.448	2.180.604
D.O. L5 Aperribai-Galdakao	Sener Mobility	2027	1.655.231	2.024.106
D.O. L5 Sarratu-Aperribai	Saitec	2027	1.645.400	2.164.900
Refuerzo puente Zumaia	UTE Imesapi-Cycasa-Campezo	2024	0	1.097.832
Supresión PN Euba	UTE Sainz-Copasa	2024	0	53.535
Estación Zarautz	UTE Tecsa-Amenabar	2024	0	498.773
Otras inversiones <2.000.000 euros			33.044.511	29.065.035
TOTAL			**410.143.218**	**420.083.098**

Los compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material están soportados por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos aprobados de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Nota 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 2024 la cuantía pendiente de pago relativa a proveedores de inmovilizado por importe de 27.162.411 euros (27.193.874 euros al 31 de diciembre de 2023) (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 2024 y 2023:

Ingresos	2024	2023
Arrendamiento de locales	47.582	37.261
Arrendamiento de máquinas expendedoras	39.760	39.693
Arrendamiento de espacios publicitarios	437.678	319.064
Arrendamiento de viviendas	8.771	10.914
Arrendamiento espacios telefonía	65.913	64.153
Arrendamiento de terrenos	59.327	38.453
Arrendamiento de empresas de grupo - Eusko Trenbideak, S.Av. (Nota 16.b)	445.754	432.600
TOTAL	**1.104.785**	**942.138**

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:

Ingresos	2024	2023
Arrendamiento de oficinas	11.608	11.620
Arrendamiento de garajes	64.876	62.656
Arrendamiento de autobuses	60.883	30.261
Otros arrendamientos	648	648
TOTAL	**138.015**	**105.185**

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):

2024	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	**116.821**	**7.743**	**26.343.722**

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**

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 2024 y 2023 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 ejericios 2024 y 2023 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:

	2024	2023
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	22.611.871	3.741.302
Gobierno Vasco, provisión de fondos	66.363	176.068
Eusko Trenbideak	3.026.896	2.089.483
TOTAL	**25.705.130**	**6.006.853**

El saldo de Gobierno Vasco – Encomiendas de gestión corresponde a certificaciones pendientes de cobro relativas a las siguientes obras:

Encomienda	Saldo 2024	Saldo 2023
NRFPV	22.258.738	3.258.373
Variante Sur Ferroviaria	353.133	482.929
TOTAL	**22.611.871**	**3.741.302**

A fecha de formulación de cuentas se encuentran cobrados la 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 2024 y 2023 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 2024 y 2023 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 2024 y 2023 y su situación a 31 de diciembre de 2024 y 2023:

A) SUBVENCIÓN DE EXPLOTACIÓN

ETS recibió en 2024 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 31.095.000 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 2024 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2024 no existen cantidades pendientes de cobro en concepto de subvención de explotación (tampoco existían a 31 de diciembre de 2023) recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe Deudores - Administraciones Públicas.

En 2023, ETS recibió una Subvención de Explotación de 33.500.000 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	
A 1 de enero de 2023	**823.653.063**
Movimientos 2023	
Subvención Capital - Gobierno Vasco	116.314.003
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	3.293.499
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	1.591.041
Subvención Capital - Ayuntamiento de Gasteiz	488.546
Subvención Capital - Diputación Foral de Álava	488.546
Subvención Capital - Ayuntamiento de Bilbao	168.339
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
A 31 de diciembre de 2023	**889.874.829**

SALDO	
A 1 de enero de 2024	**889.874.829**
Movimientos 2024	
Subvención Capital - Gobierno Vasco	127.765.420
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	19.764.733
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zarautz	933.500
Subvención Capital - Diputación Foral de Gipuzkoa	460.950
Subvención Capital - EVE	240.540
Subvención Capital - Ayuntamiento de Zumaia	188.663
Subvención Capital - ADIF	10.950
Subvención Capital - Otras entidades europeas	133.918
Subvención Capital - Tasas percibidas D.O. red propia	2.328.043
Traspasadas al resultado del ejercicio	-38.247.048
Pasivos por impuesto diferido 2024	-27.259.120
A 31 de diciembre de 2024	**976.195.378**

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 2024 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 385.408 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 2023 se hallaban pendientes de recibir 886.894 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 2024 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones relacionadas con convenios de colaboración, las más importantes se resumen a continuación:

1. AYUNTAMIENTO DE ZARAUTZ:

Acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la la nueva estación y el paso inferior en el entorno de la estación. El Ayuntamiento ha financiado 933.500 euros (1.591.041 euros en el ejercicio 2023).

2. 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 19.764.733 euros (3.293.499 euros en el ejercicio 2023).

11. Provisiones a largo plazo

El movimiento de este epígrafe del Balance del ejercicio 2024 ha sido el siguiente:

	SALDO 01/01/2024	Dotación ejercicio	Aplicación provisiones	SALDO 31/12/2024
Indemnizaciones	7.350	880	0	8.230
Premio Permanencia	365.438	15.823	-36.865	344.396
TOTAL	**372.788**	**16.703**	**-36.865**	**352.626**

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 8.230 euros a 31 de diciembre de 2024 (7.350 euros a 31 de diciembre de 2023).

12. Pasivos financieros

Categorías de activos 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:

	2024	2023
Pasivos financieros	**Otros**	**Otros**
A largo plazo: Pasivos financieros a coste amortizado	64.158.095	71.581.083
A corto plazo: Pasivos financieros a coste amortizado	69.779.377	63.637.026

Los ConsejerosWdel 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 activos financieros

En los ejercicios 2024 y 2023 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 2024 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 (63.888.769 euros clasificados a largo plazo y 33.053.000 euros a corto plazo en 2024), las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de inmovilizado (27.162.411 euros en 2024) (Nota 6), fianzas recibidas a corto plazo (664.082 euros en 2024) así como otros conceptos menores.

Por otro lado, al 31 de diciembre de 2023 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 (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.

B) PROVEEDORES, EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS

El importe del saldo del Balance a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Eusko Trenbideak	74.189	71.527
Ejie	31.828	20.489
Itelazpi	3.095	3.095
TOTAL	**109.112**	**95.111**

C) PROVEEDORES Y ACREEDORES VARIOS

El saldo de Balance a 31 de diciembre de 2024 es de 6.683.947 euros.

A 31 de diciembre de 2023, el saldo del capítulo ascendía a 4.312.126 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 y acreedores comerciales

A continuación se detalla la información requerida por la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio:

	2024	2023
Días		
Período medio de pago a proveedores	29,62	29,47
Ratio operaciones pagadas	32,85	30,60
Ratio operaciones pendientes de pago	3,78	6,98
Euros		
Total pagos realizados	53.222.552	85.268.393
Total pagos pendientes	6.662.067	4.299.784
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad	25.893.152	24.397.806
Número de facturas		
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad	2.814	2.303
% de facturas		
Importe pagado en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad sobre el importe total de pagos a proveedores	49%	29%
Facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad sobre el total de facturas de proveedores	57%	44%

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 2024 un fondo de maniobra positivo por importe de 111.690 miles de euros (2023: 122.265 miles de euros), suficiente para poder atender a sus compromisos a corto y medio plazo.

C) RIESGO DE ACTIVIDAD

El Ente presenta, dada su naturaleza (Nota 1), una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. De acuerdo con ello, el Ente percibe subvenciones del Gobierno Vasco al objeto de financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de su actividad de interés general asociada con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, y subvenciones de capital para acometer las inversiones y proyectos que le son encomendados (Nota 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 administración públicas y situación fiscal

La composición de los saldos deudores con Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es la siguiente:

	2024	2023
Hacienda Pública Deudora por IVA	5.483.844	4.604.572
Hacienda Pública Deudora por retenciones	110.248	109.955
Hacienda Pública Deudora por impuesto de sociedades	87.532	3.236
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	385.408	886.894
TOTAL	**6.067.032**	**5.604.657**

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 2024.

En el siguiente cuadro se desglosa el saldo existente a 31 de diciembre de 2024 y 2023 de las Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones:

	2024	2023
EVE - Fotovoltaicas	240.540	0
FEDER - Enclavamiento Irun	133.918	0
Diputación Foral de Gipuzkoa - Intercambiador Riberas Loiola	10.950	0
Ayuntamiento Gasteiz - Ampliación tranvía Salburua	0	171.622
Diputación Foral de Araba - Ampliación tranvía Universidad	0	150.237
Ayuntamiento Zarautz - Estación	0	565.035
TOTAL	**385.408**	**886.894**

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 2024 y 2023 es la siguiente:

	2024	2023
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	399.669	379.696
Seguridad Social Acreedora	401.355	405.547
Otros	0	166
TOTAL	**801.024**	**785.409**

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 2021 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles, y el ejercicio 2020 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 encomendante 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 2024 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 2024 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 2024 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 2024 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:

	2024	2023
Resultado antes de Impuestos	-4.874.007	-2.249.555
Diferencias permanentes positivas	151.591	9.052
Diferencias temporales positivas	880	210
TOTAL	**-4.721.536**	**-2.240.293**

Las diferencias permanentes corresponden a sanciones y recargos.

No se genera gasto corriente alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2024 y 2023.

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 2024 y que se encuentran activadas en su totalidad al 31 de diciembre de 2024:

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
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
2024	4.721.536	0	4.721.536	2054
TOTAL	**148.286.991**	**0**	**410.143.218**	

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 2024:

Año	Importe	Límite sobre cuota líquida	Límite
2005	12.023	35%	2044
2006	78.868	35%	2044
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
2024	6.875.543	35%	2054
TOTAL	**95.845.390**		

Los activos por impuesto diferido por bases imponibles negativas y deducciones generadas pendientes de aplicar activadas ascienden al 31 de diciembre de 2024 a 131.434.268 euros (123.425.556 euros al 31 de diciembre de 2023).

La activación de pérdidas fiscales y deducciones generadas en el ejercicio 2024 han generado un menor gasto diferido por Impuesto sobre Sociedades por importe de 8.008.712 euros (6.421.742 euros en 2023).

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:

	2024	2023
Ventas	**10.316.259**	**10.950.100**
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	10.315.069	10.886.559
Venta Residuos	1.190	63.541
Prestaciones de servicios	**24.128.538**	**48.442.254**
Gestión Proyectos y Obras:		
- Nueva Red Ferroviaria País Vasco	22.329.229	46.009.725
- Intermodal Lezo	0	30.401
- Variante Sur Ferroviaria	1.128.838	969.488
- Tasas dirección obra	670.471	1.432.640
TOTAL	**34.444.797**	**59.392.354**

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 2024 y 2023 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

	2024	2023
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	23.387.576	47.009.614
Eusko Trenbideak, S.A.	10.840.470	11.355.518
TOTAL	**34.228.046**	**58.365.132**

- Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2024	2023
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	253	7.881
Eusko Trenbideak, S.A.	655.044	618.470
Ejie	129.115	108.904
IVAP	2.055	941
TOTAL	**786.467**	**736.196**

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 2033 y de la Variante Sur Ferroviaria para los años 2018 a 2027, además de otras encomiendas de menor cuantía. En el año 2024, mediante la resolución 36/2024, de 27 de marzo, se hizo pública la aprobación del acuerdo por el que se encomienda a Euskal Trenbide Sarea la redacción de los proyectos y construcción de obras de plataforma del corredor de acceso a la estación de Abando de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco.

Los ingresos comprometidos por años al 31 de diciembre de 2024 son los siguientes:

	2025	2026 - 2033	TOTAL
Encomienda NRFPV 2011 - 2025	39.236.000	0	39.236.000
Encomienda NRFPV accesos Bilbao 2024 - 2033	2.200.000	221.320.000	223.520.000

	2025	2026 - 2027	TOTAL
Encomienda Variante Sur 2018 - 2027	162.767.000	166.846.000	329.613.000

En 2023 los ingresos comprometidos ascendían a 88,42 millones en la encomienda de la NRFPV y a 435,4 millones en la Variante Sur.

- Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2024 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 87.331.497 euros según el detalle expuesto posteriormente.

A 31 de diciembre de 2023 el importe de gastos comprometidos ascendía a 89.111.911 euros.

Descripción	Proveedor	Año	Pendiente a 12/2024
Obra estación Atotxa NRFPV	U.T.E. Moyua-Comsa-Cycasa	2025	26.898.120
Suministro energía eléctrica A.T.	Iberdrola Clientes	2025	6.849.861
Vigilancia estaciones e instalaciones Bizkaia	UTE Invico-Premiatsu-Invprotec	2026	3.205.959
Vigilancia estaciones e instalaciones Gipuzkoa	UTE Alse Seg.-Alse Serv.	2026	1.722.664
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Mobility, S.A.U.	2026	2.507.623
Mantenimiento mecanizado vía Bizkaia	UTE Tecsa-Cycasa	2028	3.367.310
Mantenimiento mecanizado vía Gipuzkoa	Comsa, S.A.U.	2028	2.807.266
Limpieza infraestructuras ferrocarril y tranvía	Serbitzu Elkartea, S.L.	2028	1.557.577
Limpieza ferrocarril Bizkaia y tranvía Bilbao	Garbialdi, S.A.L.	2026	1.019.126
Mantenimiento señalización tranvía	Electrosistemas Bach, S.A.	2028	1.736.002
Mantenimiento señalización ferrocarril II	Hitachi Rail GTS Spain S.A.U.	2028	2.448.634
Mantenimiento señalización ferrocarril III	Siemens Rail Automation, S.A.U.	2028	1.427.953
Mantenimiento LMT ferrocarril	Elecnor Servicios y Proyectos, S.A.U.	2028	3.020.173
P.C. corredor acceso Bilbao NRFPV	Saitec, S.A.	2026	3.281.575
Otros contratos inferiores a 1.000.000			25.481.654
TOTAL			**87.331.497**

D) SERVICIOS EXTERIORES

El gasto en servicios exteriores se desglosa de la siguiente forma:

Concepto	2024	2023
Gastos investigación y desarrollo	106.907	81.572
Arrendamientos y cánones	152.460	134.111
Reparaciones y conservación	13.366.318	11.498.403
Servicios profesionales independientes	799.866	902.910
Transportes	6.034	3.381
Primas de seguros	224.833	188.169
Servicios bancarios	1.348	1.054
Publicidad	79.520	102.546
Suministros	6.042.458	7.396.751
Otros servicios	6.210.093	5.420.391
TOTAL	**26.989.837**	**25.729.288**

E) CARGAS SOCIALES

Concepto	2024	2023
Gastos por Seguridad Social	4.626.885	4.317.993
Aportaciones EPSV	284.766	286.233
Seguros de Vida y Accidentes	309.312	377.240
Formación	78.010	65.487
Prevencion Riesgos Laborales	75.446	62.278
Otros Gastos Sociales	231.108	228.790
TOTAL	**5.605.527**	**5.338.021**

F) PLANTILLA

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2024 y 2023, sin tener en cuenta los miembros del Consejo de Administración (Nota 19), ha sido la siguiente:

2024	Plantilla Media	Plantilla 31/12/2024	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	240	239	171	68
Personal eventual	29	28	26	2
TOTAL	**270**	**268**	**198**	**70**
Personal con discapacidad >33%	5	5	5	0

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

G) HONORARIOS POR AUDITORI

Durante los ejercicios 2024 y 2023, 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 2024 y 2023, no se ha facturado importe alguno al Ente por otros servicios prestados por la firma auditora.

17. Información sobre medio ambiente

En 2024 se han realizado las auditorías de seguimiento 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 Seguridad en la Circulación. Así mismo, se ha llevado a cabo la auditoría de seguimiento del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Enviromental 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 2023.

Por otra parte, también se han realizado las auditorias de seguimiento del sistema según la norma de seguridad y salud ISO45001 y según UNE 1666002 del 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.

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 2024 se ha realizado un seguimiento de los indicadores y objetivos asociados a Medio Ambiente y al Plan de Acción contra Ruidos vigente hasta el mes de junio, lo que da idea de la gestión ambiental en el ente. También en 2024 ha tenido lugar la aprobación, concretamente en el mes de junio por el Departamento de Infraestructuras del Gobierno Vasco del Plan de Acción contra Ruidos 4ª Fase, 2024-2029.

Durante el año 2024 se han gestionado un total de 46 reclamaciones ambientales, todas ellas relacionadas con temas de ruidos, y en menor medida con vibraciones. Los ruidos son debidos a la ejecución de obras nuevas y de mantenimiento, así como de circulación de trenes en el entorno de traza ferroviaria. Esas 46 reclamaciones ambientales, suponen el 7,8% del total de las reclamaciones recibidas en el ente.

Concepto	2024	2023
Reciclaje	5.276	2.568
Servicios de calidad y medio ambiente	175.222	232.177
TOTAL	**180.498**	**234.745**

18. Garantías comprometidas con terceros y otros pasivos contingentes

A 31 de diciembre de 2024, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 25.000 euros. En el ejercicio 2023 el Ente tenía avales con la 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 2024 por las siguientes personas:

Presidente	**Dª Susana García Chueca**
Vocales	**Antonio López Palenzuela jn.** **José Enrique Corchón Álvarez jn.** **Juan Carlos Abascal Candás jn.** **María Dolores de Juan de Miguel and.** **Miguel Ángel Gargallo Fernández jn.** **Miguel Ángel Páez Escamendi jn.** **Miguel de los Toyos Nazabal jn.** **Paloma Usatorre Mingo and.** **Sara Barreal Jiménez and.**
Secretario No Consejero	**D. Javier Ortega Burguera**

El 24 de junio de 2024, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 30/2024, de nombramiento del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Susana García Chueca asumió las funciones de Presidenta de ETS.

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 2024, 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 2024 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 2024 y 2023 han sido las siguientes:

Concepto	**2024**	**2023**
Director General		
Remuneraciones por todos los conceptos	91.722	88.681
Aportaciones a EPSV	1.913	1.824
Incentivos	3.465	3.494
TOTAL	**97.100**	**93.999**

Retribución del Consejo de Administración

Durante el ejercicio 2024 ningún miembro del Consejo de Administración ha percibido dietas por asistencia. En 2023 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 3.129 euros en 2024 (3.038 euros en 2023).

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 2024

06_

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 2024, 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 terminado las obras de la nueva estación de Zarautz, que mejorarán los accesos y la funcionalidad e integración urbana.
- Continúan 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.
- Continúa la remodelación de la estación de Anoeta, que incluye la construcción de un segundo vestíbulo en superficie y la prolongación de los andenes.
- Continúa la remodelación de la estación de Gernika, mejorando su accesibilidad y la seguridad de las personas.
- Continúa la remodelación de la estación de Zumaia, mejorando sus condiciones de accesibilidad, acabados e instalaciones.
- Se han iniciado las obras de rehabilitación de la estación Lutxana-Barakaldo como edificio turístico del ferrocarril.
- Se han realizado distintos trabajos de renovación de la vía en diversos tramos.
- Se han ejecutado las supresiones de los pasos a nivel de Euba y Zaldibar, y siguen en curso las supresiones de Bernabeitia y Bedia.
- 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 ha realizado la instalación de un enclavamiento en Kurtzea, una nueva subestación de tracción en Maltzaga y se han renovado las instalaciones de Gernika: electrificación, vía y enclavamientos.

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2024 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 ha adjudicado la obra del nuevo túnel de Aginaga, que permitirá mejorar el servicio entre Zumaia y Donostia tanto ampliando frecuencias como reduciendo los tiempos de viaje.

Se ha iniciado la redacción del proyecto de nuevo intercambiador de Riberas de Loiola entre las líneas ferroviarias de ADIF y ETS.

Asimismo, se ha adjudicado la construcción de nuevas cocheras del ferrocarril en Zumaia.

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 Araba por su parte continúa la ampliación de las zonas servidas por el tranvía. 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 2024 y acercarán el Metro a Galdakao y al hospital de Usansolo para unirse posteriormente con la línea ferroviaria de Busturialdea y Durangaldea

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 2024 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.

En el año 2024, mediante la resolución 36/2024, de 27 de marzo, se hizo pública la aprobación del acuerdo por el que se encomienda a Euskal Trenbide Sarea la redacción de los proyectos y construcción de obras de plataforma del corredor de acceso a la estación de Abando de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco.

Actualmente:

- Continúan las obras del tramo Hernani-Astigarraga.
- Continúan las obras de la nueva estación de Atotxa (Donostia).
- Está en redacción el proyecto constructivo del Corredor de acceso a Bilbao-Abando.
- Está en tramitación la encomienda de la nueva estación de Astigarraga.
- Está en tramitación la encomienda de obras de plataforma del nudo de Arkaute de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.

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.

La actuación comprende la redacción y obra del Túnel de Serantes-Olabeaga y del tramo entre Barakaldo-Basauri.

Se han realizado trabajos en los proyectos de todos los tramos y finalizada la redacción del P.C. del primer tramo, conexión Serantes. Cabe destacar que ETS ha podido licitar a principios de 2025 las obras del primer tramo de la Variante Sur Ferroviaria para mercancías, después de la obtención de los permisos necesarios. Asimismo, está prevista la licitación del resto de tramos a lo largo del año.

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

A lo largo de 2024 ETS ha continuado fomentando le uso del euskera en el ente facilitando la realización de formaciones de euskera al personal.

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.

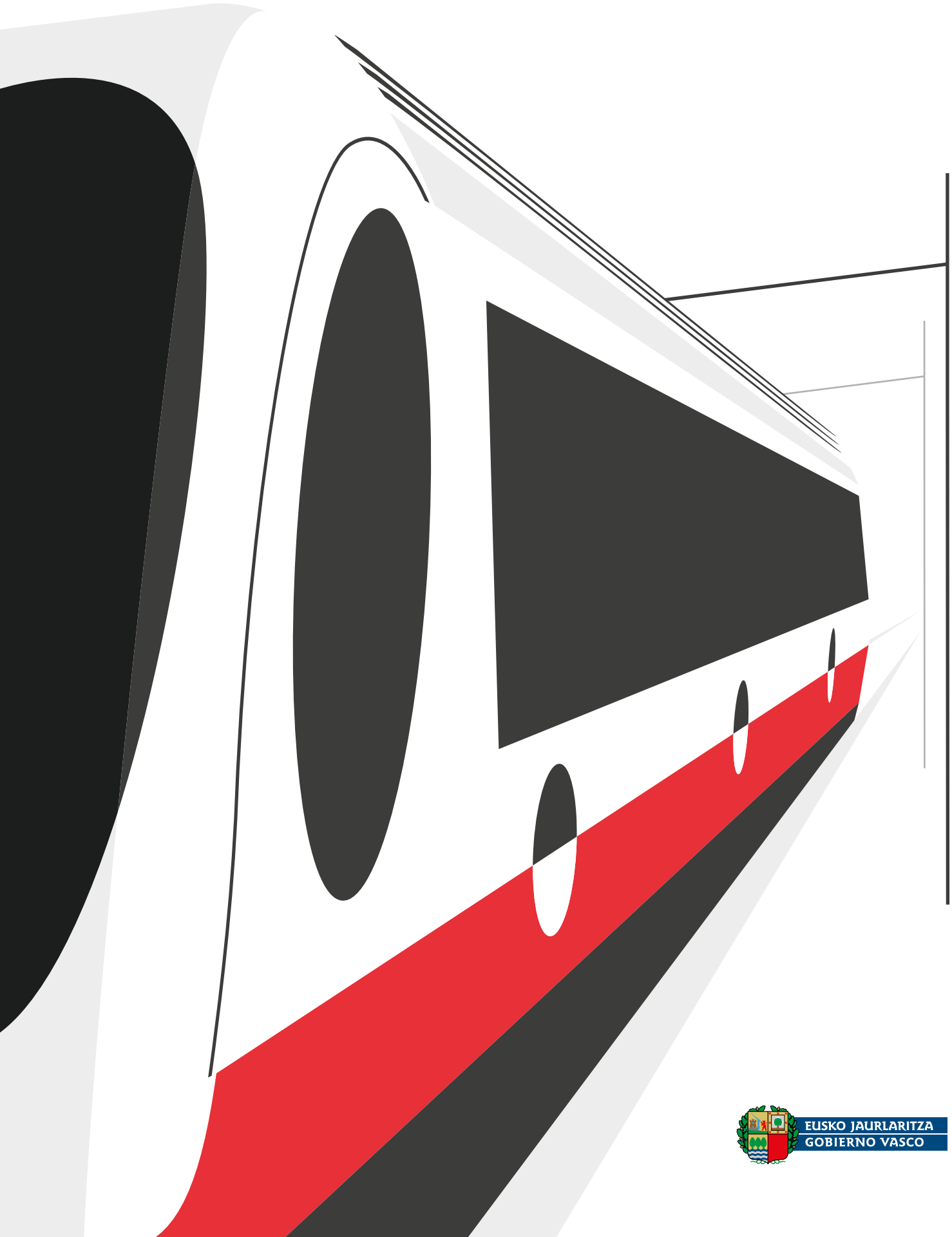
4. Acontecimientos posteriores al cierre

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 2024, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 24 de marzo de 2025, 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 2024 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.

Presidenta	**Susana García Chueca**
Vocal	**Antonio López Palenzuela** **José Enrique Corchón Álvarez** **Juan Carlos Abascal Candás** **María Dolores de Juan de Miguel** **Miguel Ángel Gargallo Fernández** **Miguel Ángel Páez Escamendi** **Miguel de los Toyos Nazabal** **Paloma Usatorre Mingo** **Sara Barreal Jiménez**
Secretario No Consejero	**Javier Ortega Burguera**

Memoria 2024



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO