euskal trenbide sarea

2018 Memoria

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

1. Carta de la Presidenta

2. Consejo de Administración

3. Evolución de las Actividades en el Ejercicio 2018

3.1. Nueva red ferroviaria

3.2. Lezama-Bilbao-Donostia

3.3. Lasarte Oria-Donostia-Hendaia (Topo)

3.4. El Metro de Bilbao

3.5. Programa Tranviario

3.6. Planes de mejora en instalaciones

3.7. Operaciones

3.8. Procedimientos de trabajo colaborativo

3.9. Secretaría general

3.10. Responsabilidad Social Corporativa

3.11. Calidad y Medio Ambiente

3.12. Innovación

4. Liquidación de Cuentas Anuales

Balance de Situación

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto

Estado de Flujos de Efectivo

Memoria

1 CARTA DE LA PRESIDENTA

euskal trenbide sarea

Arantxa Tapia Otaegi
Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras.
Presidenta de ETS.

Es cierto que durante el año 2018 se han producido hitos fundamentales en el proceso de construcción de la nueva red ferroviaria vasca, necesarios para que, finalmente, los trenes de alta velocidad lleguen a Euskadi. Siendo esto así, no obstante, el ritmo vago y discontinuo con el que se concretan los acuerdos alcanzados con la administración central genera un inadmisible retraso en el desarrollo de las obras de la Y vasca que dependen del Estado, que lastra el futuro de nuestra comunidad y el de todas las regiones que formamos parte del corredor ferroviario atlántico. Trabajamos para dar un impulso definitivo a la nueva red ferroviaria vasca, en definitiva, al desarrollo social y económico de Euskadi.

Nuestra acción de gobierno, como responsables de la planificación y construcción de las infraestructuras de transporte, trasciende a lo que está vinculado con la alta velocidad. Y es aquí, precisamente, en las actuaciones que llevamos a cabo en nuestra red propia de ferrocarriles, metro y tranvía, donde la coordinación interinstitucional se ha demostrado como la herramienta necesaria para impulsar los nuevos proyectos que garanticen la movilidad sostenible y eficiente de la ciudadanía. E incluso, la transformación y regeneración urbana de los espacios asociados a la explotación ferroviaria. Los ejemplos se acumulan en las páginas de esta Memoria de actividades de ETS, en la que se presenta el detalle de la labor desarrollada en un año intenso.

La prioridad que tenemos pasa por dotarnos de unas infraestructuras que hagan posible un transporte moderno, seguro y fiable, que responda a las expectativas de la ciudadanía y contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas. Y el ferrocarril cumple con esa condición de medio fundamental para el desarrollo económico, la equidad social y la competitividad. La estrategia BASQUE MOBILITY es una apuesta de país, es una apuesta por el presente y el futuro.

2 CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

euskal trenbide sarea

Presidenta

Dª Arantxa Tapia Otaegi
Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras

Vocales

D. Antonio Aiz Salazar
Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes

D. Alberto Alberdi Larizgoitia
Viceconsejero de Economía, Finanzas y Presupuestos

Dª Janire Bijuesca Bedialauneta
Directora Planificación del Transporte

D. Ernesto García Vadillo
Catedrático de Ingeniería Mecánica (UPV/EHU)

D. Mikel Gurutzeaga Zubillaga
Director de Infraestructuras del Transporte

Dª Estibaliz Hernáez Laviña
Viceconsejera de Tecnología, Innovación y Competitividad

D. Pedro María Hernando Arranz
Ex Viceconsejero de Economía y Presupuestos

Dª María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi
Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial

Secretaria

Dª Ainhoa Elola Aranburu
Secretaria General de ETS

3 EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO 2018

euskal trenbide sarea

Durante el año 2018, Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca (ETS) ha proseguido con sus actuaciones para dar cumplimiento a su objeto principal: la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias dependientes de la Comunidad Autónoma Vasca, con el propósito de hacer del ferrocarril un sistema de transporte moderno, eficaz y sostenible.

Además de atender las funciones que le corresponden por su condición de gestor de las infraestructuras existentes, la actividad desarrollada por ETS en 2018 se ha centrado en la construcción de la «Y vasca»; la gestión de convenios y expedientes para la posterior ejecución de la Variante Sur Ferroviaria; el desarrollo de equipamientos del Metro de Bilbao; la modernización de la red propia y la ampliación y mejora de las líneas tranviarias.

3.1. Nueva red ferroviaria

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

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

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

Situación de las obras

Al cierre del año 2018, había finalizado la construcción de doce de los 20 tramos en los que se estructura el corredor guipuzcoano (Bergara-Lezo) de la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi, que lleva a cabo el Gobierno Vasco a través del Ente Público ETS. El total de kilómetros terminados ascendía a 37, que representan el 54% del trazado total del corredor.

Nº Tramos	Nº Tramos Adjudicados	Nº Tramos En Ejecución	Nº Tramos Terminados
20	17 (85%)	5 (29%)	12 (71%)
Longitud (km)	**Km Adjudicados**	**Km en Ejecución**	**Km Terminados**
68,7	59 (86%)	22 (32%)	37 (54%)

Los tramos que estaban finalizados al cierre del año 2018 son los siguientes:

- **Bergara-Bergara**
- **Bergara-Antzuola**
- **Antzuola-Ezkio/Itsaso Este**
- **Ezkio/Itsaso - Ezkio/Itsaso**
- **Ezkio/Itsaso-Beasain**
- **Beasain Oeste**
- **Beasain Este**
- **Ordizia-Itsasondo**
- **Legorreta**
- **Tolosa**
- **Tolosa-Hernialde**
- **Andoain-Urnieta**

Cinco tramos más se encontraban en proceso de ejecución, con un total de 22 kilómetros (32% de la longitud del corredor). Al cierre del año, el nivel de avance de las obras en cada uno de los cinco tramos era el siguiente:

- **Antzuola-Ezkio/Itsaso Oeste:** el 98% de la obra estaba concluido.
- **Hernialde-Zizurkil:** la ejecución de la obra alcanzaba un grado de avance estimado en el 95%.
- **Zizurkil-Andoain:** el nivel de ejecución de este tramo alcanzaba el 99% del total de la obra.
- **Urnieta-Hernani:** Los trabajos de construcción de la infraestructura estaban finalizados y se realizaban los últimos remates.
- **Hernani-Astigarraga:** Diversos cambios en el proyecto original adjudicado propiciaron un acuerdo para la resolución del contrato y la redacción de un nuevo proyecto. Así, a finales del mes de octubre se emitió la orden de finalización del procedimiento de resolución del contrato administrativo de las obras y de su contrato complementario. Posteriormente, en noviembre, se formalizó la recepción de las obras ejecutadas (el grado de avance era de, aproximadamente, el 40%). Al cierre del año, el objetivo estaba puesto en la aprobación del expediente para la licitación de la fase 2 del tramo en el primer cuatrimestre de 2019.

El tren y el desarrollo socio-económico

El día **1 de marzo**, en el transcurso de la IX Jornada de Comunicación "El ferrocarril en Irun" se puso de relieve que este modo de transporte constituye un elemento fundamental para el desarrollo socioeconómico, el progreso, la equidad social y la mejora de la competitividad de Euskadi. Así lo destacó el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes Antonio Aiz, quien recordó la apuesta del Gobierno Vasco por el modo ferroviario a través de la construcción de la red de alta velocidad. Dijo, en este sentido, que Euskadi es la única región europea que participa en el diseño y la ejecución directa de una red de estas características, gracias, entre otras cuestiones, al régimen fiscal y económico propio (Concierto Económico) y el sistema del Cupo. El viceconsejero señaló que el Gobierno Vasco trabaja para que Euskadi esté conectada con Europa y con el resto de la Península, superando el actual aislamiento ferroviario y ofreciendo conexiones para tráficos mixtos (personas y mercancías), con nuevos accesos de alta velocidad a las capitales vascas.

Antonio Aiz señaló, asimismo, que esta red permitirá de forma gradual un desplazamiento modal hacia el ferrocarril, que redundará en la descongestión de las autopistas (actualmente solo el 1% de las mercancías que se trasladan desde la Península al resto de Europa lo hacen mediante ferrocarril, lejos del 18% de los países europeos más avanzados).

Para mejorar estos ratios, el viceconsejero indicó que es necesario el desarrollo de infraestructuras que hagan viable y atractiva la transición carretera-ferrocarril. La autopista ferroviaria entre Lille y Jundiz (Vitoria-Gasteiz) o la puesta en servicio de la Plataforma intermodal de Lezo son dos infraestructuras clave para alcanzar ese objetivo.

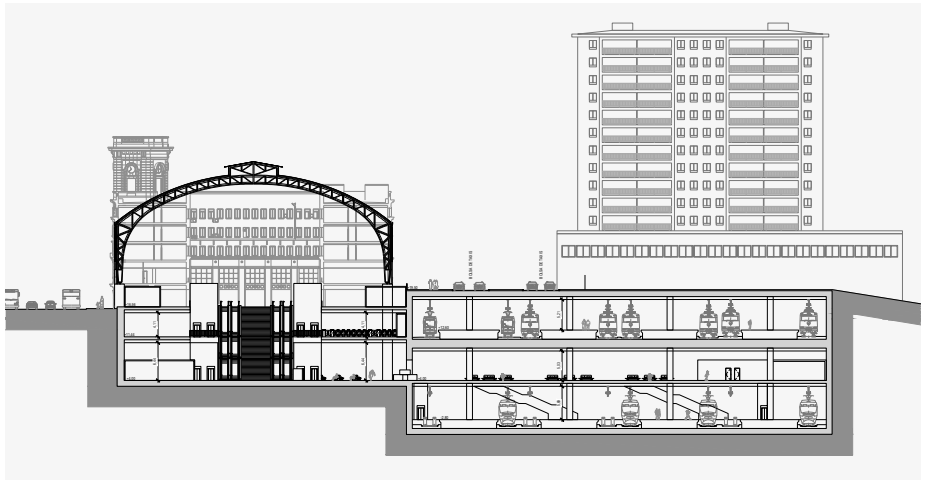
Proyecto de nueva estación de Abando-Bilbao

La llegada del tren de alta velocidad a las capitales vascas y la construcción de las correspondientes estaciones ha ocupado buena parte de la actividad que se sigue para la puesta en marcha de la nueva red ferroviaria.

El **8 de marzo**, en Bilbao, la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, el entonces ministro de Fomento, Iñigo De La Serna, y el Alcalde de Bilbao, Juan Mari Aburto, presentaban el proyecto, ya finalizado, de la nueva estación de Abando, soterrada, concebida a tres niveles y en la que se agruparán todos los servicios de alta velocidad, cercanías y largo recorrido. Se trata de un proyecto complejo, un reto constructivo que supondrá una revolución en el desarrollo de la ciudad, similar al que se produjo con la llegada del ferrocarril a la villa hace más de 150 años.

En el diseño de la nueva estación destacan por encima de todo los criterios de seguridad y funcionalidad, además de ofrecer múltiples servicios para las personas usuarias. La solución acordada contempla una estación intermodal integrada, con conexión directa con el Metro de Bilbao, intercambiador de autobuses, así como un parking para más de 500 plazas y una zona para taxis.

La nueva terminal posibilitará una perfecta integración y transformación urbana con los entornos del ensanche de la ciudad y su parte vieja. La accesibilidad desde la estación se podrá realizar indistintamente desde la Plaza Circular y desde las calles Hurtado de Amezaga, José María Olabarri y Bailén. Todos estos cambios harán que la zona sea mucho más permeable.



Desde la perspectiva de la futura ordenación urbana, la solución ofrece posibilidades de retornos que podrán contribuir a la financiación de la inversión. Asimismo, el proyecto contempla las situaciones provisionales, ya que se mantienen en todo momento los servicios ferroviarios, evitando así mayores afecciones.

La consejera Arantxa Tapia señaló que el TAV, más tarde de lo que quisiéramos, es ya una realidad en Euskadi porque entramos en la recta final de sus obras.

Futura estación de Atotxa-Donostia

El **14 de mayo**, en consonancia con el acto celebrado en Bilbao, la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, y el entonces ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, volvieron a compartir escenario para anunciar, en este caso, la adjudicación del proyecto constructivo de la nueva estación de alta velocidad de Atotxa. Junto a ellos se encontraba el alcalde de Donostia-San Sebastián, Eneko Goia.

La propuesta elegida tras el minucioso análisis técnico y la apertura de la oferta económica lleva la firma de la UTE Eptisa/Cinsa Ingeniería-Jon Montero, que dispondrá de un plazo de ejecución de 10 meses y un presupuesto de 861.033 euros (IVA excluido) para llevar a cabo este trabajo que marcará un antes y un después en la capital donostiarra, tanto desde el punto de vista urbanístico como ferroviario.

Este y otros detalles técnicos fueron revelados por los tres responsables institucionales en un acto celebrado en el Ayuntamiento, que contó también con la presencia del viceconsejero de Infraestructuras, Antonio Aiz, así como los máximos responsables de los gestores ferroviarios Adif y ETS.

Atotxa será la primera de las tres estaciones de alta velocidad que se construirá en las capitales vascas. Su edificación corresponderá, además, al Ejecutivo autónomo, a raíz de la ampliación de la encomienda de ejecución del tramo de Gipuzkoa recibida del Ministerio de Fomento en 2017.

La propuesta presentada, que se ajusta a las necesidades funcionales y a los requerimientos arquitectónicos y urbanísticos, logra integrar el ferrocarril con la estación de autobuses y Tabakalera-Egia en la estación del Norte.

De acuerdo con lo expuesto por Arantxa Tapia, la nueva terminal de Atotxa se integra en la arquitectura actual de la Estación del Norte y el entorno de Tabakalera, impulsando la intermodalidad entre diferentes medios de transporte: cercanías, alta velocidad y autobuses. Se ha configurado —dijo—una solución que da una respuesta integral a los flujos peatonales entre Egia-Centro.

Estaciones de Ezkio-Itsaso y Astigarraga

El **28 de mayo** el Gobierno Vasco informaba de la adjudicación de los proyectos constructivos de las estaciones de Ezkio-Itsaso y Astigarraga.

La importancia que tendrá la estación de Ezkio-Itsaso reside en sus posibilidades logísticas. En este sentido, la terminal dispondrá de un espacio ferroviario más amplio y extenso donde los trenes podrán maniobrar o estacionar, además de circular en vía doble. Para ello, se construirán dos vías de apartado a cada lado de las vías generales, de 750 metros de longitud útil por sentido. Estas vías permitirán, en ambos sentidos de la circulación, el estacionamiento de trenes de pasaje y el apartado de los de mercancías.

La nueva terminal para las personas usuarias contará con un vestíbulo principal, en el que se incluirán locales técnicos y de explotación, desde donde se dará acceso a los andenes ya ejecutados en el marco de la obra del tramo Ezkio-Itsaso / Ezkio-Itsaso. Éstos cuentan con una longitud de 410 metros y una anchura de cinco metros.

El proyecto de estación de Ezkio-Itsaso completará la actuación con el puesto de estacionamiento y adelantamiento de trenes que ordenará el tráfico.

La ingeniería TYPSA fue la adjudicataria del contrato por un monto de 108.000 euros y un plazo de ejecución de seis meses.

En la misma mesa de contratación, ETS adjudicó a la Unión Temporal de Empresas formada por las ingenierías Fulcrum y Anta la redacción del proyecto constructivo de la estación de cercanías de Astigarraga, por un importe de 123.500 euros y un plazo de ejecución de un año.

Alternativa de trazado de la Variante Sur Ferroviaria

En el año 2018 se registraba un hecho singular en el proceso que se sigue para la construcción de la Variante Sur Ferroviaria (VSF), en doble vía y solo para el transporte de mercancías: el Gobierno Vasco presentaba la alternativa de trazado de esa infraestructura a su paso por Barakaldo que, de acuerdo con los estudios realizados, podría discurrir soterrado por el valle de El Regato, considerado *pulmón verde* de ese municipio.

El **14 de junio**, el viceconsejero Antonio Aiz, junto a la alcaldesa de Barakaldo, Amaia del Campo, daba a conocer la alternativa. Según expuso el viceconsejero, desde el final del túnel del Serantes, en Ortuella, hasta el cruce del Kadagua la Variante Sur discurre bajo tierra en una longitud continuada de 10,2 km. El trazado cuenta con las dificultades de tener un punto bajo el interior del túnel, a su paso por el río Castaños, y con excavaciones a más de 250 metros de profundidad. Asimismo recordó que, aunque el convenio suscrito con el Ministerio de Fomento establece que el Gobierno Vasco es el responsable de ejecutar la obra, la decisión última corresponde al Ejecutivo central, como titular de la infraestructura.

De acuerdo con lo expuesto en ese acto, ETS trabajaba ya en la redacción del nuevo estudio informativo. Consiste en adaptar la solución formulada en el estudio informativo previo (realizado por la ingeniería INECO para el Ministerio de Fomento en el año 2015) a las alegaciones que se consideraron procedentes en el trámite de información pública. Estas alegaciones fueron presentadas por los ayuntamientos afectados, el propio Gobierno Vasco y distintas organizaciones sociales. Precisamente, la opción soterrada responde a la petición de reducir la afección al municipio planteada desde el ámbito institucional y social.

El **22 de junio**, el viceconsejero Antonio Aiz, acompañado en esta ocasión por los alcaldes de Valle de Trapaga y Ortuella, Xabier Cuéllar y Saulo Nebreda, respectivamente, realizaba una visita a la zona en la que se iniciarán las obras de la VSF. En ese escenario reiteraba que, con el trazado propuesto por el Gobierno Vasco, se evitará la posibilidad de que los trenes de mercancías circulen por los cascos urbanos de estos municipios de la zona

minera vizcaína, así como que se suprime su paso por los de Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo.

En líneas generales, la solución planteada propone conectar el túnel del Serantes con el *bypass* de La Casilla a través de una nueva variante ferroviaria de casi 12 kilómetros de longitud. El trazado discurrirá soterrado entre Ortuella y el valle del Cadagua (10,2 km). Atravesará el Cadagua en viaducto y volverá a soterrarse hasta conectar con la zona de Olabeaga preparada para recibir la VSF.

El trazado de la Variante se inicia en Ortuella, como continuación al túnel construido bajo el monte Serantes, completamente ejecutado y que comunica las instalaciones del Puerto de Bilbao con el municipio de Ortuella, pero que no ha entrado en servicio.

Los beneficios de un proyecto cuyas obras comenzarán a partir de 2020

La Variante Sur Ferroviaria, cuyas obras comenzarán a partir del año 2020, supondrá un revulsivo para el desarrollo socioeconómico de Bizkaia y un impulso a su competitividad.

- La nueva conexión pondrá en relación directa al Puerto de Bilbao con Europa a través de la Red Transeuropea, de la que forma parte el Corredor ferroviario atlántico.
- Liberará del tráfico de mercancías actual a los municipios de Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo. Eliminará las circulaciones de mercancías por el área de Ezkerraldea de más de 100.000 contenedores por ferrocarril y en torno a 800.000 toneladas de transporte en tren completo. En la actualidad, se realizan diariamente más de 19 circulaciones y la demanda va en aumento.
- Una buena conexión ferroviaria, de la que a día de hoy carece el Puerto de Bilbao, contribuirá a eliminar los *cuellos de botella* que se producen en la red. También mejorará la propia competitividad del Puerto de Bilbao.

Compromisos con el nuevo ministro de Fomento

El **19 de julio** se producía el primer encuentro entre la consejera Arantxa Tapia y el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos. En la reunión de trabajo, que tenía lugar en la sede ministerial en Madrid, se abordó la situación de las diferentes infraestructuras de comunicación, entre otros asuntos, y se adquirió el compromiso de completar la construcción de la Nueva Red Ferroviaria Vasca y el acceso a las capitales vascas.

Entre los temas tratados en la reunión figuran los siguientes:

Nueva Red Ferroviaria Vasca:

- Accesos, soterramiento y nueva estación de Vitoria-Gasteiz: se acordó que los equipos técnicos ultimasen el proyecto con máxima prioridad con el objetivo de que el estudio informativo junto con la Declaración de Impacto Ambiental estén aprobados en el año 2019.

- Accesos, soterramiento y nueva estación de Abando-Bilbao: se acordó formular y tramitar el Estudio Informativo de forma inmediata, así como la Declaración de Impacto Ambiental

- Estación de Alta Velocidad de Donostia-San Sebastián: se planteó el objetivo de conseguir que las obras sean licitadas a mediados de 2019.

- Tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo: se acordó que en 2019 se lleve a cabo la tramitación del nuevo Estudio Informativo que posibilitará la conexión de la Y vasca con el Puerto de Pasaia, la plataforma multimodal de Lezo o evitar que las mercancías transcurran por el centro de Donostia.

Asimismo, se analizó el estado de la estación de Ezkio-Itsaso (ETS adjudicó la redacción de su proyecto constructivo en mayo de 2018); del apeadero de Astigarraga (también en ese mismo mes se adjudicó la redacción del proyecto constructivo); y de nuevas galerías de emergencia en túneles entre Bergara y Astigarraga (en ese momento se realizaba conjuntamente entre ETS y ADIF la última supervisión de los proyectos para proceder a la licitación de las obras).

Variante Sur Ferroviaria:

- Comisiones de Seguimiento y Coordinación y Técnica: se acordó que la Administración del Estado proceda a nombrar a sus representantes.

- Alternativas de trazado: se expuso que existen dos alternativas de trazado, distintas a la del Estudio Informativo del año 2015.

Conexiones con la Y Vasca:

- Estudios Informativos de las conexiones de la Y Vasca con Navarra y con Burgos: en ambos casos, el Ministerio de Fomento señaló como referencia temporal el otoño de 2018 para resolver las alegaciones y concluir los correspondientes Estudios Informativos.

Plataforma Multimodal de Jundiz:

- Se expuso que se estaba avanzando en la definición de un Convenio que tendrá por objeto el desarrollo de los estudios, proyectos y obras de la Plataforma, en sus dos ámbitos (terminal actual y nueva parcela de Villodas) y proyecto de Autopista Ferroviaria. También sería objeto del Convenio la definición del modelo de desarrollo y gestión del conjunto de la Plataforma.

Comité Ejecutivo del Arco Atlántico

La ciudad de Irun fue escenario de la reunión del Comité Ejecutivo del Arco Atlántico, que analizó el día **12 de diciembre** la planificación y ejecución de la infraestructura ferroviaria que discurre por los Estados de España y Francia y, en particular, el momento en el que se halla el tramo referido a la conexión Irun-Hendaia.

Por vez primera, la reunión del Comité Ejecutivo contó con la presencia de la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, quien expuso en el encuentro la disposición del Gobierno Vasco a seguir participando en los procesos para mejorar la interoperabilidad transfronteriza y la reducción del efecto de *cuello de botella* entre redes ferroviarias de diferentes estados, particularmente entre Irun y Hendaia. Asimismo, reiteró le necesidad de que culminen las obras de la Y vasca y el eje de alta velocidad Burdeos-Hendaia, un corredor europeo que tiene la condición de prioritario.

La consejera puso de relieve que el Gobierno Vasco, además de actor relevante del proceso de construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, quiere también asumir responsabilidades en los servicios ferroviarios a través del Corredor prioritario Atlántico. A modo de ejemplo, citó la posibilidad de operar servicios Intercity entre las capitales de Euskadi, los de la autopista ferroviaria desde el norte de Francia hasta Jundiz o los tráficos de cercanías entre la Comunidad Autónoma Vasca y Baiona o regionales a Burdeos.

3.2. Lezama-Bilbao-Donostia

3.2.1. Obras de mejora en la Línea del Txorierri

ETS prosiguió en el año 2018 con el proceso de renovación de las estaciones y la adecuación del trazado de la Línea del Txorierri. En su conjunto, la inversión se cifra en 11,4 millones de euros. De ese montante, 9,5 millones tienen como destino la modernización las estaciones y su adaptación a las necesidades surgidas con la puesta en marcha de la Línea 3 del metro de Bilbao. La inversión restante está dirigida a renovar la vía del tramo Derio-Zamudio, con una longitud de 2.838 metros.

El **9 de marzo,** la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, realizó una visita a las obras acompañada del viceconsejero Antonio Aiz, y de los directores generales de ETS y de Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente. Junto a ellos, los alcaldes de Erandio, Sondika, Loiu, Zamudio y Lezama y la alcaldesa de Derio. Tras subir al tren en la estación intermodal de la Línea 3 de Zazpikaleak-Casco Viejo, los asistentes realizaron una primera parada en Larrondo. Aquí, pudieron comprobar de primera mano la profunda renovación de la estación, en la que se han invertido cerca de medio millón de euros.

Entre las actuaciones realizadas en esa estación se incluyen la reforma de los andenes y marquesinas, la construcción de dos nuevos cubículos protectores de las máquinas validadoras y la renovación del mobiliario y de la iluminación. Asimismo, se han acondicionado los accesos para las personas con movilidad reducida, adaptándolos a la normativa.

La siguiente parada tuvo lugar en la estación de Derio, donde se acometía la actuación más importante (5,5 millones de euros de presupuesto), que incluye, entre otras mejoras, la ampliación de su andén central, tanto en longitud como en anchura; la renovación del vestíbulo subterráneo, que incrementa su superficie; y la remodelación de los accesos peatonales, con la instalación de un ascensor que comunica con la vía pública y la sustitución del elevador que une el vestíbulo con el andén. Se consigue, así, la mejora de la accesibilidad y de la funcionalidad de la estación.

Tras recorrer el perímetro de la obra de Derio, la consejera subrayó el esfuerzo inversor realizado para poner al Txorierri "a la altura de la nueva Línea 3 del Metro de Bilbao". En este sentido, Arantxa Tapia se congratuló de que la mejora ha sido avalada al sumar la línea del Txorierri un total de 1,2 millones de viajeros y viajeras en 2017, "lo que supone un incremento del 19,51% con respecto al año anterior". Según destacó, "Euskotren ha pasado a ofrecer frecuencias de 15 minutos en el Txorierri, lo que nos obliga a adaptarnos a las nuevas necesidades. Analizando la evolución de la demanda, tenemos que ofrecer un servicio ferroviario moderno, que responda a las expectativas de las personas usuarias".

Al concluir el año **2018**, las obras en la estación de Derio proseguían con el objetivo de finalizarlas en los primeros meses de 2019. En el resto de las estaciones y apeaderos de la Línea del Txorierri, las obras habían terminado.

Renovación de vía

La actuación realizada en la Línea del Txorierri incluye la renovación de 2.838 metros de vía única, entre Derio y Zamudio, que discurre paralela a la carretera BI-737. La renovación de la superestructura, con una antigüedad que superaba los 30 años, la mejora del trazado y la rectificación de los parámetros geométricos de la vía, han permitido, especialmente, incrementar la velocidad específica del tramo asegurando la capacidad de la línea.

La mayor parte de los trabajos de renovación de la superestructura concluyeron en diciembre de 2018. El resto —incluye la infraestructura asociada a la renovación (saneo de la plataforma, movimiento de tierras y demoliciones, cerramientos y adaptación de la electrificación)— se programó para ser realizado en horario nocturno, y evitar, así, interferencias en la frecuencia del servicio.

Otra intervención importante en el entorno de Derio es en la supresión del paso a nivel peatonal entre la avenida del Txorierri y la calle Astintze, que incluye su sustitución por un paso soterrado dotado de rampas y escaleras.

Instalaciones

Durante el año **2018** ETS licitó y adjudicó dos concursos en los que se engloban las instalaciones de la nueva estación de Derio: las asociadas a los ascensores con los que está equipada la terminal y la obra de señalización.

Los ascensores, que entraron en servicio en **diciembre** de 2018, tienen capacidad para 8 personas.

La obra de señalización (el importe de la adjudicación supera los 1,12 millones de euros) incluye, entre otras actuaciones, un enclavamiento electrónico de última generación en la estación de Derio; la adaptación de bloqueos en estaciones colaterales (Larrondo y Kurtzea); la instalación de señales LED para el nuevo esquema de vías, tanto en la estación como en el trayecto; circuitos de vía para la detección de trenes; equipos Euroloop para todas las señales; y la integración en el Puesto de Mando de Atxuri.

Asimismo, entre los meses de **septiembre y diciembre** se llevó a cabo el servicio de apoyo para la redacción del proyecto de un nuevo enclavamiento en Sondika-Larrondo. El proyecto deberá definir los trabajos necesarios para la implantación de una nueva señalización en la estación de Larrondo, triángulo de Berreteagas y estación de Sondika. Incluirá un nuevo enclavamiento electrónico en Larrondo, que sustituirá al actual, y un nuevo controlador de objetos en la estación de Sondika.

En el marco de las actuaciones que se acometieron en la Línea del Txorierri, a finales del mes de **octubre** dio comienzo el contrato para integrar los enclavamientos de las estaciones de la Línea del Txorierri en el Centro de Control de Tráfico Centralizado (CTC) del Puesto de Mando de Amara. De este modo, se establecerá una redundancia ante eventuales fallos en el otro Puesto de Mando (Atxuri). El trabajo realizado durante el año 2018 ha consistido en el desarrollo del software en las instalaciones del contratista. La finalización del servicio estaba programada para el mes de abril de 2019.

Otra de las obras realizadas en 2018 ha sido el traslado de la subestación provisional de Lutxana a la estación de Kurtzea, que funciona ya en su nuevo emplazamiento. La obra ha incluido todas las actuaciones necesarias para desarrollar un sistema de suministro permanente y fiable energía de tracción en la línea.

La modernización de las comunicaciones en la Línea del Txorierri ha sido también objeto de actuación por parte de ETS. Así, en el mes de **febrero**, culminó una primera fase de los trabajos para realizar la migración al modelo TCP/IP del telemando de señalización CTC (control de tráfico centralizado). Adicionalmente, se dotó de acceso a la red de fibra óptica a las estaciones de la línea que carecían de ella. En una segunda fase, el día **30 de noviembre**, se iniciaron las obras de modernización de los sistemas de comunicaciones. Contemplan la implantación de una nueva red MPLS que sustituirá a la red de transmisión digital SDH/PDH y la red multiservicio IP. La actuación se extiende también a los sistemas de información a las personas viajeras, megafonía, telefonía automática, interfonía de emergencia, etc.

3.2.2. Modificación del enclavamiento de Usansolo

El **15 de febrero**, la mesa de contratación de ETS adjudicó las obras para la modificación del enclavamiento de Usansolo. El trabajo incluye la sustitución del bloqueo automático banalizado (BAB) en el tramo comprendido entre las estaciones de Usánsolo y Lemoa y el cambio del enclavamiento eléctrico de Usánsolo por otro de última tecnología. También se realizó la actualización de los sistemas existentes de Euroloop en Usansolo y de las instalaciones electrónicas para las nuevas señales del tramo Usansolo-Lemoa.

El objetivo de la actuación es la mejora de la seguridad y la regularidad de las circulaciones al sustituir instalaciones antiguas por otras con mayor fiabilidad y disponibilidad.

Además de los trabajos señalados se incluyen, entre otros, los siguientes:

- Sustitución de los circuitos de vía por contadores de ejes y equipo evaluador.
- Instalación de señales LED para la banalización de la estación y el trayecto.
- Instalación de accionamientos electrohidráulicos para la motorización de los desvíos.
- Integración en el Puesto de Mando Central de Atxuri de los mandos e indicaciones relativos a los nuevos elementos de campo instalados, y la redundancia con el Puesto de Mando de Amara.

El importe de estas obras asciende a un total de 1.104.569,33 euros.

3.2.3. Actuaciones en la estación de Durango y su entorno

El Gobierno Vasco entregó en 2018 al Ayuntamiento de Durango el plan en el que se define la urbanización de la parcela situada en el centro de ese municipio que ha estado ocupada por las infraestructuras ferroviarias durante décadas. La urbanización de ese gran espacio —tiene una extensión próxima a los 60.000 metros cuadrados— permitirá resolver de manera definitiva los accesos a la nueva estación y su integración en el entorno. Al mismo tiempo, posibilitará la desaparición de la barrera generada por el antiguo trazado ferroviario, una vez que se ha llevado a cabo el soterramiento. La parcela

urbana está situada entre las calles Alluitz, Sasikoa y Geltoki, y colinda por el sur con las edificaciones que miran hacia Askatasun Etorbidea.

El **29 de junio**, Antonio Aiz, viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, presentaba el plan junto a la entonces alcaldesa de Durango, Aitziber Irigoras. Según se expuso en ese acto, el proyecto debe ser sometido a información pública, trámite preceptivo que posibilitará la presentación de alegaciones o sugerencias que serán analizadas por el equipo técnico municipal para su eventual incorporación al estudio.

La organización de los espacios que recoge el plan está adaptada a las pautas de las normas subsidiarias, que definen el planeamiento urbanístico de Durango. El proyecto persigue, entre otros objetivos, la mejora urbanística del entorno y la consiguiente regeneración de la zona, así como la optimización de la movilidad y las relaciones entre vecindarios.

En el espacio recuperado está prevista la construcción de seis bloques de viviendas, uno de ellos de protección oficial (VPO).

El viceconsejero puso de relieve la importante inversión que ha acometido el Gobierno Vasco en la denominada operación Durango, que supera los 250 millones de euros. El ferrocarril y el soterramiento del trazado, dijo Antonio Aiz, ejercen de factor de transformación urbana, que posibilita que Euskotren ofrezca a la ciudadanía de Durangaldea un servicio público "moderno, fiable y seguro".

Por su parte, la alcaldesa de Durango, agradeció el compromiso y la implicación de ETS en el desarrollo de uno de los principales proyectos de futuro que se han diseñado en su municipio en los últimos años. Remarcó, en este sentido, que el soterramiento del trazado ferroviario ha permitido eliminar la barrera física que suponían las vías en el centro urbano, uniendo nuevamente los dos lados del municipio.

Además de mejorar la seguridad con la supresión de 27 pasos a nivel, la alcaldesa subrayó que Durango recuperará un gran espacio para uso y disfrute de las y los durangarras. "La recuperación y urbanización del espacio del ferrocarril permite dotar a Durango de un pulmón verde con diversos equipamientos para los vecinos y vecinas".

Gran parque urbano permeable

El espacio liberado en el centro de Durango se ha configurado como un gran parque sobre suelo continuo, que une los barrios y cose la fractura urbana que ha persistido durante décadas. Libre de tránsito motorizado, los ejes peatonales continuos y el carril bici tendrán un protagonismo acusado.

El parque será permeable en todo su perímetro. Estará apoyado en dos ejes (este-oeste y transversal). En los extremos del eje longitudinal se generarán dos plazas, a modo de accesos principales, que permitirán la conexión de barrios (Errotaritxuena) o espacios urbanos (Plaza de Ezkurdi).

La permeabilidad del perímetro del parque se refuerza a través de vías peatonales, en los bordes norte y sur, y vías de convivencia, que permiten la circulación de posible tráfico rodado, con un límite de la velocidad a 20 Km/h en la parte noroeste del parque.

Además, con el fin de establecer un carácter de intermodalidad, se ha previsto en la proximidad del acceso a la estación, en el extremo Este, un espacio adecuado para la parada de autobuses y taxis. De esta manera, los diversos servicios de comunicación interurbana serán accesibles y fáciles de localizar.

Se dotará al nuevo espacio de una estructura interna de circulaciones articuladas entre sí y con la trama urbana. Permitirá generar circulaciones peatonales y mediante bidegorri, que comunicarán y darán continuidad a los existentes (actualmente fracturados), tanto en el eje longitudinal (que prolongará el eje peatonal resultante a lo largo del trazado ferroviario) como en el transversal (poniendo en comunicación los centros escolares y las zonas residenciales situadas al norte y al sur).

El trazado proyectado permitirá conectar espacios lúdicos y de relación, así como espacios más dinámicos para el desarrollo de actividades deportivas y de ocio.

Cubrición del acceso principal por la Plaza Ezkurdi

El **28 de octubre,** después de varios meses de obras, ETS reabrió al uso público el acceso a la estación de Durango por la plaza Ezkurdi. Concluía, de esta manera, una actuación que se ha traducido en la cubrición del acceso principal mediante la construcción de un cerramiento de vidrio y acero.

Los trabajos han incluido la mejora de la escalera existente, con la ampliación de los peldaños y la creación de nuevos rellanos para reducir la pendiente.

Con la finalidad de remarcar y proteger el acceso a la estación, se ha construido un elemento emergente, con estructura metálica y cerramiento acristalado. Para cubrir el pasillo inferior, incluidas las escaleras hasta el primer descansillo, se ha implantado una superficie casi horizontal de vidrio y acero, que ha tenido como referente de diseño la cubrición de la galería principal de la estación.

Durante los meses en los que se han desarrollado las obras, la entrada y salida a la terminal ferroviaria se ha realizado a través de los otros dos accesos existentes: por la calle Askatasuna (mediante el ascensor y de las escaleras) y por el centro comercial.

3.2.4. Urbanización en Abadiño

A finales del mes de **diciembre,** ETS abrió al público, de manera parcial, el espacio urbanizado creado en Abadiño, en la calle que estuvo ocupada por las obras del desvío ferroviario. Mediante este proyecto se han generado nuevos elementos de integración urbana, como son los espacios de estancia y recreo de la plaza Galicia, un bidegorri, un vial y zonas verdes, que contribuyen a la mejora de la calidad de vida de las personas que residen en el entorno.

La actuación realizada por ETS ha conseguido un doble beneficio: mejorar la seguridad, gracias a la supresión del paso a nivel que existía en la calle Arzubia, y ganar espacio para uso de la ciudadanía, con arbolado y nuevo pavimento y mobiliario urbano. La zona verde está contigua a la futura área de expansión del lado sur de la estación de Traña.

3.2.5. Variante de Ermua y nueva estación

Durante el año 2018, ETS prosiguió con las obras de construcción de la variante ferroviaria de Ermua, de 1.500 metros de longitud, y de la nueva estación en ese municipio. Al concluir el ejercicio, el proyecto se encontraba en su fase final, con todo dispuesto para proceder a su inminente entrada en servicio, que se llevaría a cabo en el mes de enero de 2019.

Esta infraestructura, presupuestada en 30 millones de euros (incluidas la obra civil y las instalaciones), dota a la villa de una estación moderna y accesible y posibilita una frecuencia de trenes de 15 minutos en el eje Ermua-Eibar-Elgoibar. La estación, con un vestíbulo situado bajo la plataforma ferroviaria al que se accede desde la cota de calle, conecta con un andén central de ancho variable y 80 metros de longitud a través de escalera fija y ascensor.

El nuevo trazado ferroviario se desarrolla en vía doble. Se inicia en la zona de Eitzaga y discurre prácticamente en su totalidad en túnel (1.025 metros de longitud), hasta la entrada a Ermua, donde cruza la carretera N-634 mediante un viaducto de 40 metros, tras la que enlaza nuevamente con la

vía actual antes del paso inferior de la calle Izelaieta. Las obras incluyen la construcción de un mango de maniobras en túnel, en la parte más próxima a la estación.

Esta actuación posibilita también la supresión del paso a nivel de Oletxe y la eliminación del terraplén ferroviario que separa el parque de Valdespina y la plaza contigua a la N-634. La conexión entre estos dos espacios de ocio está concebida mediante un paso inferior, plenamente accesible.

El **30 de mayo**, en el contexto de los trabajos que llevaba a cabo ETS, la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, realizaba una visita a las obras. En ese momento se producía el cale o unión entre los dos frentes del nuevo túnel de Ermua, de un kilómetro de longitud, que hace posible la variante ferroviaria. El cale tenía lugar a cien metros del emboquille norte, el más próximo a Ermua, y a 900 metros del emboquille sur, en el término municipal de Zaldibar.

La consejera estuvo acompañada en el acto por el entonces alcalde, Carlos Totorika, el viceconsejero de Infraestructuras, Antonio Aiz, y los directores generales de ETS y Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente. Tras recorrer gran parte de la obra, la consejera se congratuló del grado de avance de los trabajos y subrayó los beneficios que aportará la nueva infraestructura a partir de su puesta en marcha. "La disposición de un nuevo trazado, principalmente en túnel, va a eliminar las molestias a gran parte de los vecinos de Ermua, además de acortarse los tiempos de recorrido en dos minutos", manifestó.

Asimismo, la consejera añadió que el desdoblamiento contribuirá a "optimizar la seguridad y la fiabilidad del servicio". Otro de los hitos en los que puso el acento fue en la "mejora urbanística y accesibilidad que va a ganar todo el entorno de la nueva estación".

Instalaciones Eléctricas y equipos electromecánicos

Los trabajos de construcción de la nueva la estación y el desdoblamiento de la vía entre Ermua y Zaldibar precisan también de la realización de las correspondientes instalaciones eléctricas y la implantación de equipos electromecánicos. El objetivo de estas actuaciones es lograr la fiabilidad y redundancia en el suministro de energía, el control de las instalaciones, tanto desde la

propia estación como desde los Puestos de Mando de Atxuri y Amara, así como la optimización de las condiciones de explotación, según los requerimientos establecidos por Euskal Trenbide Sarea. La puesta en marcha del nuevo tramo también requiere de la obra de señalización para dotarlo de señales, circuitos de vía, euroloop y su control, tanto local como telemandado (CTC), y, finalmente, el montaje de las instalaciones de comunicación.

Infraestructura eléctrica

- Centros de Transformación (en estación y en boca sur del túnel).
- Tendido de red de 13,2 kV.
- Tendido de red de 3kV.
- Ventilación de emergencia en túnel.
- Equipos de protección contra incendios (en túnel, casetas de boca sur y en estación).
- Instalación de baja tensión en estación, túnel y casetas boca sur.
- Sistemas de Alimentación Ininterrumpida (SAIs), tanto en la estación como en las casetas de la boca sur.
- Alumbrado en el interior del túnel.
- Telemando de la acometida, equipos electromecánicos, accesos, iluminación y sistemas de protección contra incendios.

Señalización

- Señales laterales: 16 nuevas señales, con la sustitución de la cabeza de la señal E2, en Errotaberri, por una cabeza de focos LED. Las señales de entrada y salida llevan asociadas un Sistema de Protección Automática de Trenes (Euroloop).
- Accionamientos electromecánicos. Todo ellos están dotados de sus correspondientes mandos locales.
- Circuitos de vía de audiofrecuencia para la detección segura de los trenes.

Comunicaciones

- Sistemas de Seguridad: Control de accesos y circuito cerrado de televisión (CCTV) para videovigilancia. Las casetas de la boca sur del túnel también han sido dotadas de estos sistemas.
- Sistemas de Información a las personas usuarias: Megafonía, cronometría y teleindicadores. Todos ellos en andén y vestíbulo.
- Sistema telefonía automática y explotación.
- Sistema de interfonía (emergencia e información).

La modificación del trazado ha implicado la sustitución de las infraestructuras de cableado, para garantizar los servicios a través de las redes SDH/PDH y multiservicio, con nuevos tendidos de fibra óptica y de cobre. Además,

el nuevo trazado ha sido dotado de cobertura tanto del sistema tren tierra como de TETRA, mediante la instalación de antenas y cable radiante compartido en el interior del túnel.

3.2.6. Adecuación de camino peatonal junto a la estación de Lasao

El Gobierno Vasco, a través de ETS, suscribió un convenio con los ayuntamientos de Azpeitia y Zestoa para la financiación de una obra que tiene como finalidad la adecuación del camino peatonal que discurre junto a la estación de Lasao, en el antiguo trazado del ferrocarril del Urola, que cesó su explotación en el año 1986. En la actualidad, solo circulan por sus raíles los trenes del Museo Vasco del Ferrocarril.

El **11 diciembre**, el director general de ETS, Aitor Garitano, junto a los alcaldes de Zestoa y Azpeitia, daba a conocer las características de la actuación, destinada a garantizar el tránsito seguro de las personas que utilizan el sendero, que, debido a su estado, se ven obligadas a adentrarse en las instalaciones ferroviarias en determinados tramos.

El camino, con una longitud aproximada de 250 metros, discurre desde el paso inferior de la carretera GI-631 hasta la topera del ferrocarril en el lado Zestoa, básicamente por el exterior de las instalaciones y del edificio de la estación de Lasao. Este proyecto prevé, asimismo, el acondicionamiento de los pasos a nivel sin barreras e inferior de la GI-361.

El coste de esta actuación (62.653 IVA excluido) será financiado en un 50 por ciento por el Gobierno Vasco y el resto, a partes iguales, por los consistorios de Zestoa y Azpeitia. El plazo de realización de las obras es de tres meses.

3.2.7. Puesta en servicio del paso inferior de Santa Klara (Zarautz)

El **30 de septiembre** se realizó la apertura del paso peatonal inferior de Santa Klara, en Zarautz, cuya construcción ha posibilitado la supresión del paso a nivel del mismo nombre. Además de garantizar la seguridad de los peatones, la actuación ha permitido crear un espacio de esparcimiento con una plaza para el uso y disfrute de la ciudadanía. Los trabajos, financiados íntegramente por el Gobierno Vasco, han supuesto un desembolso de 3 millones de euros (IVA incluido).

Entre las obras realizadas en el contexto de esta actuación se incluye la construcción de un cajón de hormigón armado bajo la vía del ferrocarril. El desnivel creado entre las cotas de las calles San Frantzisko y Santa Klara y la cota inferior del cajón se salvó mediante una solución combinada de rampas y escaleras. Con las rampas se ha conseguido que el acceso sea totalmente accesible para las personas con movilidad reducida. En la entrada por la calle San Frantzisko, además, se construyeron dos tramos de escaleras para permitir una salida más directa hacia las calles Geltoki y Herriko-

barra. Finalmente, se eliminaron los elementos de señalización del paso a nivel y se procedió a su clausura definitiva.

La consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, visitó la zona junto al alcalde de Zarautz, Xabier Txurruka, el viceconsejero Antonio Aiz, y los directores generales de ETS y Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente. Tras realizar un recorrido por las calles situadas a ambos lados de la vía, la consejera destacó la importancia de la actuación, en el marco de la política que desarrolla Euskal Trenbide Sarea para la "supresión progresiva de los pasos a nivel situados en núcleos urbanos y que soportan una importante intensidad de tráfico".

Arantxa Tapia se congratuló también de la integración que ferrocarril y el entorno urbano han conseguido con esta obra, que representa un nuevo ejemplo en los procedimientos que lleva a cabo ETS. "Además de garantizarse la seguridad para los peatones con la eliminación del paso a nivel —dijo— se ha generado un espacio de esparcimiento con una plaza para uso y disfrute de la ciudadanía".

En el periodo 2010-2018, el Gobierno Vasco ha suprimido un total de 48 pasos a nivel.

Proyecto de nueva estación

El servicio ferroviario en Zarautz mejorará sustancialmente una vez que se materialice el proyecto de construcción de su nueva estación. El **1 de junio**, el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Zarautz informaban del convenio que habían alcanzado para realizar el estudio que definirá las características del nuevo edificio, que estará situado en el mismo emplazamiento del actual. El acuerdo fue suscrito por la consejera y presidenta de ETS, Arantxa Tapia, y el alcalde de Zarautz, Xabier Txurruka.

La nueva infraestructura posibilitará la construcción de un paso inferior, que comunicará ambos lados de la vía, de forma peatonal y a través de un carril

bici, lo que facilitará una mejor integración de las instalaciones ferroviarias con el entorno urbano.

La propuesta, que se concretará en el proyecto, contempla el derribo de la estación actual para sustituirla por un nuevo edificio, así como la construcción de un amplio paso subterráneo peatonal, que conectará el área de Salberdin con la calle Lapurdi y el parque de la estación. La conexión entre el paso inferior y la estación se realizará mediante escaleras y ascensor. Una vez que se materialice el proyecto, se podrá acceder al andén en sentido Bilbao sin necesidad de cruzar la vía por el paso a nivel entre andenes, como ocurre actualmente.

Según se establece en el convenio, ETS y el Ayuntamiento de Zarautz se comprometen a colaborar en la redacción y financiación del proyecto. De este modo, el ente público asume la redacción del proyecto y financiará el 66,7% de su coste, que asciende a 100.050 euros (IVA incluido). El Ayuntamiento, por su parte, aportará el 33,3% restante.

3.2.8. Mejora de la señalizacion del paso a nivel de Txikierdi

ETS licitó y adjudicó en 2018 dos concursos en los que se engloban las actuaciones para mejorar la señalización del paso a nivel de Txikierdi, situado en el punto kilométrico 99 de la línea Bilbao-Donostia. Las obras tienen como objetivo la equipación del paso peatonal con señales luminosas y acústicas y semibarreras de funcionamiento automático. Se contempla, asimismo, la instalación de señales de aproximación de tecnología de fibra óptica (protección a ferrocarril), dotadas de los correspondientes equipos EuroLoop.

La acometida para la alimentación de las señales luminosas y acústicas y el accionamiento de las barreras, la segunda actuación de la obra contratada, incluye la ejecución de anclajes y tendidos y el suministro y puesta en servicio de un centro de transformación, además de la obra civil necesaria.

3.2.9. Subestación eléctrica de los talleres y cocheras de Lebario

ETS concluyó en 2018 la obra de construcción de la subestación eléctrica de tracción de los talleres y cocheras de Lebario, que entró en funcionamiento.

La obra llevada a cabo incluye todos los trabajos necesarios para desarrollar el sistema de energía a 1.650 Voltios en corriente continua, para la alimentación a catenaria. También comprende la definición del sistema de energía eléctrica en baja tensión para alimentar los equipos e instalaciones de los talleres y cocheras de Lebario.

Las instalaciones esta obra son las siguientes:

- Acometida eléctrica y entrada de la doble acometida de 30 kV.
- Acondicionamiento del recinto.
- Celdas de 30 kV.
- Transformadores de tracción, de potencia y de servicios auxiliares.
- Grupo rectificador.
- Cabina de feeder.
- Sistema de alimentación a catenaria.
- Instalaciones auxiliares.

El importe final de la obra ha ascendido a 723.879,38 euros, IVA excluido.

3.3. Lasarte Oria-Donostia-Hendaia (Topo)

3.3.1. Construcción de la variante Lugaritz-Easo

Las obras de construcción de la variante ferroviaria de Donostia entraron en 2018 en una fase de pleno desarrollo. En el mes de **marzo** se iniciaban los trabajos de excavación entre Miraconcha y Easo, el segundo de los dos tramos en los que se subdivide la actuación. Previamente, en noviembre de 2017, había dado comienzo la obra civil en el tramo Lugaritz-Miracocha de esta pasante.

En su conjunto, la nueva infraestructura dotará de un sistema metro al centro de la capital donostiarra, ofrecerá servicio a la zona del Antiguo-Universidades y eliminará el *fondo de saco* que en la actualidad supone la estación de Amara. La variante del Topo tendrá una longitud total de 4,2 kilómetros y contará con tres nuevas estaciones: Bentaberri, Centro - La Concha y Easo, todas ellas soterradas. El procedimiento constructivo que se aplica (túnel en mina con rozadora) es el que se ha empleado en las obras de las estaciones de Intxaurrondo y Altza.

Visita del Lehendakari

El **4 de mayo,** el lehendakari Iñigo Urkullu realizó un viaje entre Hendaia y Donostia con la finalidad de conocer de primera mano la red de ETS y los proyectos de modernización y mejora de las infraestructuras ferroviarias. Acompañado de la consejera Arantxa Tapia, el Lehendakari señaló durante su visita que el objetivo del Gobierno Vasco es ofrecer "un transporte público de calidad y competitivo" y recordó que el ferrocarril "es un elemento fundamental para el desarrollo económico, la equidad social y la mejora de la competitividad de Euskadi".

En este sentido, Urkullu remarcó que el Gobierno Vasco está trabajando para desarrollar un sistema coordinado e integral, con el objetivo de ofrecer, desde la colaboración entre las instituciones, una respuesta a las necesidades de movilidad de cada persona.

A su llegada a la estación de Amara, el Lehendakari fue recibido por el alcalde de Donostia-San Sebastián, Eneko Goia. Ambos, junto a la consejera, visitaron las instalaciones de TOPOgunea, el nuevo espacio de atención e información a la ciudadanía sobre las obras de la variante ferroviaria. En el acto también participaron los directores generales de ETS y Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente, y Mikel Gurutzeaga, director Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco. Asimismo, asistieron Antonio López, director de Construcción, y Kike González, responsable de Circulación de ETS.

Convenio con el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián

El **3 de julio,** la consejera Arantxa Tapia, en su calidad de presidenta de ETS, y el alcalde de Donostia/San Sebastián, Eneko Goia, firmaban un acuerdo de colaboración para definir los criterios de ordenación y gestión del terreno que se liberará al concluir las obras de construcción de la variante del Topo.

Según recoge el propio convenio, la ejecución de la variante por el núcleo urbano de Donostia ofrece "una gran oportunidad para la ciudad", permitiendo liberar el suelo actualmente ocupado por la infraestructura ferroviaria entre la estación de Amara en la Plaza Easo, la playa de vías y la zona de Morlans y su integración urbana. Se trata de suelos actualmente calificados como *sistema general ferroviario*, lo que supone una oportunidad para la reestructuración y transformación del centro, configurando una malla que completará la trama urbana existente con nuevos usos.

La consejera Arantxa Tapia mostró su satisfacción por un convenio que es posible gracias a un proyecto estratégico y de futuro. Destacó que "no estamos inventado nada nuevo: suprimimos una trinchera ferroviaria y ganamos un espacio para uso y disfrute de la ciudadanía, lo que nos permite eliminar barreras físicas entre el vecindario, que serán sustituidas por zonas de encuentro. De esta manera conseguimos la regeneración urbanística y social de este área".

Por su parte, el alcalde Eneko Goia, puso en valor la colaboración entre el Gobierno Vasco, ETS y el Ayuntamiento para hacer frente de forma coordinada a la reordenación de un espacio "que va a tener mucha importancia en pleno centro de la ciudad".

Actuaciones

Al mismo tiempo que las máquinas rozadoras avanzaban bajo tierra en su proceso de excavación del túnel de línea, los trabajos en superficie comenzaban a hacerse visibles de forma progresiva.

Así, el **15 de octubre** dio comienzo el proceso de vallado y el desmontaje de diversos elementos del mobiliario urbano en el centro de la ciudad, en áreas limitadas, como ocurrió en la plaza Xabier Zubiri, frente al Hotel de Londres, para proceder a la reposición de los servicios afectados por la construcción del cañón de acceso de una de las entradas a la futura estación de Centro-La Concha.

Situada en el entorno del Paseo de La Concha y la Plaza del Buen Pastor, esta estación conectará el Topo con la zona del ensanche y dispondrá de tres cañones de acceso que saldrán a la superficie en las calles Loiola y

Aldapeta, además del de la Plaza Xabier Zubiri. También estará equipada con un ascensor de acceso directo desde la calle Easo.

El **26 de octubre**, los trabajos de reposición de los servicios afectados por las obras tenían lugar en la calle Easo, entre las calles Zubieta y Arrasate. Este hecho obligó a realizar desvíos provisionales en la circulación peatonal y de acceso a los comercios, portales y paradas de autobús, garantizando el tránsito a través de pasarelas. Las afecciones a la circulación rodada fueron de carácter puntual y contaron con el apoyo de señalistas.

El **3 de diciembre** las obras de la variante afrontaban, en el tramo de la Avenida de Zarautz, los trabajos previos a la excavación del cañón número 1 de la estación de Benta Berri, junto al polideportivo municipal. Los equipos de obra habían cortado previamente uno de los dos carriles de circulación de ese vial con el fin de realizar el desvío posterior de los servicios de gas, alumbrado, pluviales, saneamiento… En semanas anteriores también se habían iniciado en el entorno de la futura estación que dará servicio al Antiguo, Benta Berri y campus universitario los trabajos de excavación del acceso número 2, situado en la plaza de Benta Berri.

Información a la ciudadanía

Con la finalidad de explicar a la ciudadanía las características del proyecto y, al mismo tiempo, informar sobre las afecciones provocadas por la evolución de las obras, ETS puso en marcha en octubre de 2017 un nuevo cauce de comunicación: TOPOgunea. A través de este medio, ETS ha desarrollado en 2018 el servicio de atención ciudadana, desde la oficina situada en el vestíbulo de la estación de Amara —permanecerá abierta durante los cuatro años de duración de las obras— y mediante otros canales, como la página web (topo.eus), en la que se informa de manera precisa de los trabajos de excavación y sondeo, de los cortes producidos en las calles o de la evolución del proyecto.

En aquellos casos en los que ha sido necesario informar con un mayor nivel de detalle, se han celebrado reuniones específicas con las personas residentes en el entorno de las obras. En el año 2018 se mantuvieron dos encuentros de estas características, que tuvieron lugar en el mes de **enero** en el centro de cultura Tabakalera. El primero, con el vecindario de las calles Easo, Zubieta, Plaza Zaragoza, Triunfo, San Marcial, Arrasate, San Martín, Loiola, San Bartolomé y Manterola. En el segundo, fueron convocadas las personas que residen en las calles Autonomía, Salud, Alto de Amara, Paseo de Errondo y Azpeitia.

TOPOgunea registró en 2018 un total de 571 entradas con la solicitud de información. De ellas, 212 fueron visitas presenciales; 112, llamadas telefónicas y 238, correos electrónicos. El 52% de las entradas han sido efectuadas por mujeres y el 48% por hombres.

Con respecto a los temas por los que se interesaron las personas usuarias, 256 (45% del total) demandaron información sobre la inspección de viviendas; 89 (15%), sobre datos generales del proyecto; 72 (13%), sobre el trazado; 45 (8%), solicitaron planos o elementos gráficos; 39 (7%), manifestaron quejas por ruidos; y, finalmente, 37 (6%) centraron sus peticiones en aspectos relacionados con accesos y estaciones. El resto de las solicitudes de información en TOPOgunea (el 6%) se corresponde con quejas y sugerencias hacia algún aspecto del proyecto.

Ficha técnica

Tramo Lugaritz-Miraconcha

Importe adjudicación (IVA excluido)		38.155.331 €
Longitud total tramo (todo subterráneo)		2.140 m
Longitud túnel de línea		2.043 m
Profundidad máxima		83 m
Volumen total de tierras a excavar		166.000 m³
Longitud rampas subterráneas auxiliares	Rampa 1 (acceso a obra)	188 m
	Rampa 2 (acceso a obra y salida de emergencia)	473 m
Estación de Benta-Berri	Longitud	97 m
	Profundidad	50 m
	Volumen excavación	17.700 m³
Cañones acceso a estación Benta-Berri	Cañón 1	121 m
	Cañón 2	146 m

Tramo Miraconcha-Easo

Importe adjudicación (IVA excluido)		53.284.363 €
Longitud total tramo (1.960 m. subterráneo y 127 a cielo abierto)		2.087 m
Longitud túnel de línea		1.766 m
Profundidad máxima		60 m
Volumen total de tierras a excavar		171.000 m³
Longitud rampas subterráneas auxiliares	Rampa Morlans (acceso a obra y salida de emergencia)	317 m
Estación de Miraconcha	Longitud	98 m
	Profundidad	38 m
	Volumen excavación	17.700 m³
Estación de Easo	Longitud	96 m
	Profundidad	43 m
	Volumen excavación	17.400 m³
Cañones acceso estación Centro-La Concha	Cañón X. Zubiri	100 m
	Cañón Loiola	135 m
	Cañón San Bartolomé	95 m
Cañones acceso a estación Easo	Cañón Autonomia	145 m
	Cañón Errondo	60 m

3.3.2. Remodelación de la estación de Anoeta

A lo largo de 2018, la estación de Anoeta, la segunda más utilizada de la línea del Topo, fue objeto de diferentes obras de reforma. El objetivo de esta actuación ha sido la mejora de los flujos de entrada y salida de las personas usuarias y la descongestión de las aglomeraciones puntuales. Para ello, se ha ampliado la línea de cancelación y se ha sustituido la iluminación general del vestíbulo y de zonas de acceso y espera. La obra ha propiciado, asimismo, la mejora de los accesos al edificio, que ganarán en permeabilidad, y la ampliación del espacio del vestíbulo, en el que se reubicará el área de información y de venta de billetes.

El **15 de noviembre**, ETS adjudicó el contrato para la realización de los trabajos de pavimentación, impermeabilización y construcción e instalación

de una marquesina en el acceso posterior a la estación de Anoeta. La empresa Alberdi Obras de Albañilería resultó adjudicataria de la obra por un importe de 71.802,86 euros, más IVA.

3.3.3. Apertura de la conexión entre Trintxerpe y Herrera

Tras un proceso complejo, con múltiples condicionantes administrativos, el **21 de noviembre** se abría al público la conexión peatonal y ciclista entre Trintxerpe, en Pasaia, y la estación de Herrera del Topo, de Donostia. Históricamente, los barrios de Trintxerpe y Herrera han carecido de una comunicación adecuada por la presencia de infraestructuras viarias, ferroviarias y portuarias. Esta actuación resuelve, así, la desconexión histórica entre ambos municipios y cumple la demanda vecinal de disponer de un enlace más directo y en mejores condiciones con el servicio ferroviario que presta la terminal desde la que opera Euskotren.

Asimismo, con la realización de la obra se ha aprovechado para urbanizar una zona degradada, en lo que ha supuesto la primera intervención física en profundidad para la recuperación y regeneración del entorno portuario y de la bahía, con amplias zonas verdes, una plaza y un área de esparcimiento.

Un convenio entre el Gobierno Vasco y la Autoridad Portuaria de Pasaia posibilitó la realización de las obras, financiadas íntegramente por el Ejecutivo de Euskadi (3,4 millones de euros, sin IVA).

Los trabajos ejecutados por ETS han consistido en la urbanización de una zona anteriormente degradada, con una superficie de 20.400 metros cuadrados. Entre las tareas desarrolladas se incluye la excavación y posterior relleno del área, lo que ha supuesto el movimiento de más de 70.000 metros cúbicos de tierras. Asimismo, se han colocado 800 metros lineales de muro de contención, para separar la zona de esparcimiento del lugar donde se construirán futuros almacenes para el Puerto.

Este relleno ha permitido llevar a cabo la conexión peatonal y ciclista entre la estación del Topo de Herrera y Trintxerpe. En total suman 340 metros de paseo peatonal, con 4 metros de anchura, y 110 metros de pasarela y otros tantos de carril bici, con 2,60 metros de anchura. La actuación ha incluido la creación de una gran explanada con plazas, zonas ajardinadas, la plantación de arbolado y la colocación de diferente mobiliario urbano para el uso y disfrute de la ciudadanía.

La operación de urbanización de los espacios portuarios ha facilitado su incorporación e integración a la ciudad, configurándose como lugares amables de relación o esparcimiento ciudadano, así como de una mejora significativa de los accesos a la estación del tren de Herrera. Las obras han tenido en cuenta la posible apertura de futuros accesos rodados soterrados al puerto.

Al acto de apertura acudieron representantes institucionales de todas las administraciones implicadas: la consejera del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia; el diputado general de Gipuzkoa, Markel Olano; el delegado del Gobierno en el País Vasco, Jesús Loza; el presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia, Félix Garciandia; el alcalde de Donostia, Eneko Goia; la alcaldesa de Pasaia, Izaskun Gómez; y el director general de ETS, Aitor Garitano.

3.3.4. Regeneración de la vaguada de Oleta

Al concluir el año 2018, ETS se encontraba realizando la última fase de los trabajos de construcción del parking-mirador de Oleta, un proyecto cofinanciado por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y el Gobierno Vasco.

La vaguada de Oleta se utilizó hace varios años como zona de obras y rampa de ataque del tramo Herrera-Altza del Topo. Finalizadas las obras, el Consistorio propuso recuperar estos terrenos, que con anterioridad carecían de aprovechamiento.

Con una inversión que supera los 700.000 euros, la obra contempla la regeneración del entorno mediante la creación de un espacio urbano, dotado de una plaza-mirador con graderío y escenario, zonas verdes con un área de picnic y un parking con capacidad para el estacionamiento de 29 coches (uno de ellos eléctrico) y 12 motos, con el acceso regulado mediante un semáforo.

El aparcamiento se sitúa en la zona superior de la parcela. En la inferior, el paseo-mirador con vistas a la bahía de Pasaia. La zona intermedia, escalonada, ejecutada en grada, sirve de nexo entre el parking y el paseo y es, asimismo, un espacio para el ocio de la ciudadanía.

El proyecto resuelve la accesibilidad al nuevo espacio desde el Paseo de Herrera, adaptándola a la normativa vigente y creando una mejor conectividad. Además, se aumenta la anchura de la acera del paseo Herrera de 2 metros a 3,75 metros, con lo que se facilita el tránsito y la seguridad de los peatones en la zona.

3.3.5. Nuevo ascensor y supresión de paso a nivel en la estación de Irun

En **junio**, ETS inició las obras para la instalación de un nuevo ascensor en la estación de Irun-Colón y la posterior supresión del paso a nivel entre andenes. Los trabajos, presupuestados en 186.000 euros, más IVA, finali-

zaron tres meses después y han permitido la mejora de la accesibilidad de las instalaciones y el refuerzo de la seguridad en este punto de la red.

El elevador está instalado en el andén sentido Hendaia, en una estructura metálica y acristalada en su primer tramo, y tiene un recorrido de 7 metros para salvar el desnivel entre los andenes y la cota de calle.

La colocación del ascensor ha estado acompañada de la eliminación del paso a nivel entre andenes de la estación de Irun-Colón, la tercera en número de personas usuarias de la línea del Topo.

Nuevos enclavamientos

Esta misma estación se equipará con un nuevo enclavamiento electrónico. En el mes de **septiembre** concluyó la redacción del proyecto en el que se fijan los requisitos técnicos para implantar la nueva señalización en la estación, con el objetivo de proceder a su licitación en los primeros meses de 2019. El área de mercancías de Kostorbe y el cruzamiento de Ficoba, incluidos en el proyecto, también estarán equipados con un nuevo enclavamiento.

El sistema de señalización proyectado incluye:

- Dos enclavamientos electrónicos, situados en la estación de Irun-Colón, que sustituirá al actual, y en una nueva caseta técnica del área de Kostorbe-Ficoba.
- Los bloqueos con las estaciones colaterales con doble ruta de comunicación de fibra óptica y cableado de cobre.
- Nuevas señales led.
- Circuitos de vía de audiofrecuencia.
- Accionamientos de aguja y mando local.
- Contadores de ejes para la detección del tren en varias zonas del área de mercancías de Kostorbe.
- Sistema Euroloop de protección automática de tren.
- Puesto de Mando Local de ambos enclavamientos.
- Telemando de ambos enclavamientos desde el Puesto de Mando de Amara.

3.3.6. Construcción de la nueva Estación de Hendaia

El **29 de octubre** se publicaba el anuncio oficial en el que se informaba de la adjudicación de las obras para construir la nueva estación de Hendaia a la UTE formada por las empresas Construcciones Moyua y COMSA.

El importe de la adjudicación asciende a 2.760.665,99 de euros, más IVA, con un plazo de ejecución de 14 meses. Las obras se iniciaron a finales del año.

El proyecto de mejora de la estación de Hendaia tiene como objetivo principal ofrecer a las personas usuarias del Topo unas instalaciones dignas, seguras y accesibles, todo ello teniendo en cuenta el proyecto de Pôle d'échanges multimodal de la estación de Hendaia, liderado por SNCF y la Región Nouvelle Aquitaine, en el que participan igualmente la Collectivité Agglomération Pays Basque y el Gobierno Vasco. La finalidad es crear un espacio multimodal que integre los trenes de larga distancia de SNCF, TER Nouvelle Aquitaine, Euskotren, autobuses regionales y locales del área Hendaia-Irun, así como otros modos como la bicicleta.

El plan contempla la ejecución de un nuevo edificio que resuelva los problemas de capacidad y accesibilidad actuales. El inmueble será de planta rectangular, con una superficie de 198 metros cuadrados, que duplica ampliamente los 84 metros actuales.

Las instalaciones albergarán un vestíbulo de espera con cuatro expendedoras, una línea de cancelación, un cuarto de supervisor con dos taquillas, un vestuario con aseo y cuarto de limpieza. El edificio se ha proyectado en una nueva ubicación, desplazado ocho metros aproximadamente hacia el sureste con respecto al actual. La nueva situación permitirá crear un pequeño espacio libre que se configura como antesala del acceso principal de la estación.

El desdoblamiento de la vía en los últimos 91 metros de recorrido permitirá el estacionamiento de un segundo tren y la posibilidad de aumentar las frecuencias a futuro. Asimismo, el andén lateral de 1,9 metros de anchura actual será sustituido por otro central de 4 metros, con una marquesina.

Con 700.000 personas usuarias cada año, la línea de Euskotren es el modo de transporte más utilizado en Hendaia entre todos los ofrecidos por los operadores ferroviarios y por carretera.

3.4. El Metro de Bilbao

3.4.1. Obras de excavación del futuro parking de Ibarbengoa

Durante el **año 2018** se llevaron a cabo los trabajos de excavación de la parcela en la que se emplazará el futuro estacionamiento disuasorio de Ibarbengoa, de la Línea 1 del ferrocarril metropolitano de Bilbao. Su construcción posibilitará la entrada en servicio de la estación de Ibarbengoa, que se convertirá en la séptima parada del Metro en Getxo, y, además, la conexión del barrio de Andra Mari al medio de transporte público más utilizado en Euskadi.

Al finalizar el año se había iniciado la construcción de los muros perimetrales del sótano -2, una vez concluidos los trabajos previos, entre ellos el hincado del tablestacado para evitar posibles movimientos en las vías, el vaciado y la construcción de la losa de cimentación.

El parking estará integrado en la propia estación y dispondrá de 304 plazas, siete de ellas reservadas a personas con movilidad reducida. Dos de sus tres plantas serán subterráneas.

El Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia financian a partes iguales este proyecto, para el que está autorizado un gasto de 5.865.807,17 euros.

3.4.2. Línea 3 (Kukullaga-Matiko)

Exposición fotográfica en el primer aniversario

Una exposición compuesta por una quincena de fotografías de gran formato, instalada en el vestíbulo de la estación de Zazpikaleak / Casco Viejo, recordó durante un periodo de dos meses el primer año de servicio de la Línea 3 del metro de Bilbao. La muestra se inauguró el **23 de marzo** bajo el título 'Un viaje al origen. De proyecto a realidad'.

La mayor parte de las imágenes que integraban la colección tenía carácter inédito. Las obras fueron realizadas por el Departamento de Comunciación de ETS durante las diferentes fases de la construcción del nuevo ramal del suburbano. Reflejaban, de hecho, los trabajos de excavación del solar que en la actualidad ocupa la propia intermodal, el carro de hormigonado del túnel de línea y de uno de los cañones, el montaje de vías, la instalación de pasillos rodantes e, incluso, una visita cursada por el arquitecto del metro Norman Foster.

La exposición "pretende resumir y dar dimensión al magnífico trabajo de ingeniería que requiere una infraestructura compleja en las entrañas de la capital vizcaína", según explicó el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aiz, que recorrió la muestra junto a los directores generales de ETS y Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente. "Como el propio título indica, las imágenes reflejan la transformación paulatina de un proyecto a una realidad, de la que hoy disfrutamos toda la ciudadanía", señaló Antonio Aiz.

Accesibilidad completa del cañón de la calle Zumaia

A lo largo del año, ETS llevó a cabo la obra de instalación de dos nuevos ascensores panorámicos de andén en la estación de Zurbaranbarri, con la finalidad de dotar de accesibilidad completa al cañón de la calle Zumaia.

La obra, cuya realización tuvo un importe de 429.449,48 euros, más IVA, se completó con la instalación de un paso de cancelación en cada andén.

Acuerdo para construir el nuevo frontón de La Esperanza

El **14 de noviembre**, la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, y el alcalde de Bilbao, Juan Mari Aburto, presentaban el acuerdo alcanzado para construir un nuevo frontón en el número 4 de la calle de la Esperanza, en el solar contiguo a la estación de Zazpikaleak / Casco Viejo. El convenio establece, entre otras cuestiones, que la obra (presupuestada en 4.531.450 euros, IVA incluido) será financiada a partes iguales por las dos instituciones.

El origen de este proyecto se encuentra en las obras de construcción de la Línea 3. La elevada complejidad técnica de la ejecución de la nueva estación de Zazpikaleak / Casco Viejo exigió la demolición del antiguo frontón, con

el fin de permitir el acceso de la maquinaria de excavación a la ladera de Mallona.

Hasta su demolición en el año 2015, el antiguo frontón era utilizado por dos clubes de pelota y uno de frontenis y era sede de actividades extraescolares del colegio público Maestro García Rivero, de Atxuri, de talleres de pelota, torneos y ferias y también centro de reunión del distrito.

El proyecto acordado plantea un único volumen que engloba dos construcciones, el frontón y un edificio con varias dependencias, con un vestíbulo que permita el acceso a ambas.

Con la nueva edificación, de titularidad municipal, se plantea un objetivo doble: por un lado, servir de soporte al frontón en altura y, por otro, aprovechar el nuevo espacio disponible y de oportunidad en medio de una zona urbana de alta densidad. Para ello, se ha diseñado un edificio de cinco plantas con una superficie construible de 240 m^2, aproximadamente, en la planta baja y en las dos primeras. El espacio se reduce a 160 m^2 en las dos últimas plantas del edificio.

Las instalaciones darán respuesta a demandas vecinales, para su uso como espacio público de distrito. También se asignarán espacios para la dotación de equipamientos de ocio para personas de distintas edades, además de albergar una biblioteca infantil.

El nuevo frontón de la Esperanza será un recinto cerrado, de 30 metros de longitud y 20 metros de anchura, aproximadamente, que se adosa a la medianera del edificio nº 2 de la calle Esperanza. La disposición así elegida garantiza que la visual de los residentes en el citado edificio no resulte empeorada desde la fachada trasera del inmueble.

Así, el frontón se configura en torno a tres paredes que son a la vez campo de juego y estructura. En este componente de diseño juega un papel fundamental la orientación del propio frontón. Por una parte debe evitarse que la incidencia directa de luz solar produzca deslumbramientos durante el juego pero al mismo tiempo, se debe permitir la entrada de luz natural suficiente para minimizar los costes de explotación.

Transformación urbana

En el acto de presentación, la consejera Arantxa Tapia destacó la capacidad de transformación urbana del ferrocarril, que se extiende más allá de la propia Línea 3. Según la consejera, "tras numerosas reuniones entre los equipos técnicos municipales y del gobierno, se acordó la reposición del frontón sobre la cubierta de la nueva estación". La ubicación exacta, en perpendicular a la calle Esperanza, viene determinada por la necesidad de aprovechar la construcción de un nuevo frontón para que éste tenga las dimensiones, instalaciones y aforo adecuados a un uso reglamentario.

Juan Mari Aburto, por su parte, afirmó que "este convenio es una buena oportunidad para Bilbao, para el Casco Viejo. Volveremos a tener un equi-

pamiento deportivo, un frontón, que será gestionado por Bilbao Kirolak, y el barrio ganará un nuevo equipamiento público municipal, destinado para jóvenes y familias."

Proyecto en BIM

El proyecto se ha llevado a cabo mediante el sistema BIM (Building Information Modeling), también conocido como modelado de información para la edificación. Este sistema se basa en un proceso de generación y gestión de datos de un edificio durante su ciclo de vida, utilizando un software dinámico de modelado de edificios en tres dimensiones y en tiempo real, para disminuir la pérdida de tiempo y recursos en el diseño y la construcción.

La consejera Tapia destacó el importante esfuerzo que se está realizando desde ETS, gestor de infraestructura ferroviaria del País Vasco, en la introducción de nuevos sistemas y procedimientos de trabajo como el BIM. Según Tapia, "la tecnología hoy nos permite incrementar la calidad del proyecto: disminución de errores, interferencias en planos y presupuestos; optimizar los plazos de construcción y realizar un mayor control económico de las obras".

Mejora de la señalización

En los meses de **noviembre y diciembre**, ETS procedió a realizar varias obras destinadas a la mejora de la señalización en la estación de Kukullaga. La actuación (estructurada en tres lotes diferenciados, adjudicados a las empresas CAF Signalling, Thales y Siemens) incide directamente en la explotación, al permitir la realización simultánea de dos itinerarios de trenes, incompatible con el esquema de señalización anterior.

El importe global de la obra ascendió a 172.000 euros.

Cubierta fotovoltaica en la estación de Kukullaga

ETS aprobó en el **mes de diciembre** el expediente en el que se establecen las bases técnicas para la instalación de una cubierta fotovoltaica en la estación de Kukullaga, que sustituirá a la actual, construida en vidrio.

En esencia, las bases del concurso público señalan que la nueva instalación para la captación de energía solar estará proyectada para un máximo de 1.000 KW, destinados al autoconsumo, sin acumulación y con conexión a la red externa. Además de los efectos medioambientales derivados de la generación de energía por fuentes renovables, la instalación de paneles fotovoltaicos mejorará la confortabilidad y condiciones climáticas del vestíbulo de la estación, con una reducción de los consumos eléctricos de los equipos de ventilación y de agua.

El presupuesto máximo de licitación de la obra asciende a 585.000 euros, más IVA.

A diferencia del resto de estaciones de la Línea 3, la terminal de Kukullaga está construida en superficie. Cuenta con un vestíbulo situado en altura, por encima de las vías, que conecta los dos andenes y da acceso al ascensor que atiende al barrio de San Antonio. Su base y los apoyos están construidos en hormigón y sus paredes y cubierta, están conformados por una estructura metálica recubierta de vidrio.

La vidriera actual de la estación tiene una superficie de 1.000 metros cuadrados, de los que, aproximadamente, 650 corresponden al vestíbulo y el resto, a una visera situada en el lado sur. La estación está equipada con una batería de ventiladores y extractores de aire que evitan la subida de temperaturas en el interior del vestíbulo por efecto del vidrio.

Subestación eléctrica de tracción de Ariz

Durante el año finalizaron las obras de construcción y puesta en servicio de la nueva subestación eléctrica de Ariz, cuyo importe asciende a 1.865.805,58 euros, IVA excluido.

Las actuaciones han sido las siguientes:

- La propia construcción de la nave en la que se ubican los equipos, con un muelle de carga, así como la urbanización del entorno.
- El entronque al tendido subterráneo de la doble acometida de 30kV existente.
- La red de tierras de la subestación.
- El equipamiento completo, para una potencia de 4.000 kW, con la instalación de:
  - Dos transformadores de 2.250 kVA para cada uno de los grupos rectificadores, y un transformador de 160 kVA para los servicios auxiliares.

- Ocho cabinas de 30 kV consistentes en celdas con aislamiento al aire y corte en SF6, autoportantes e independientes, formando una vez enlazadas entre sí, un conjunto único y compacto de frente común.
- Diez celdas de corriente continua de 1.650 V_{cc}.
- Dos bobinas de alisamiento de tipo inductivo, más un equipo de filtros de armónicos de 600 y 1.200 Hz.
- El completo equipamiento auxiliar.

– Instalación de seccionadores de *feeder*, interiores, exteriores y de puenteo, telemandados desde la Subestación de Ariz y desde el Puesto de Mando de Atxuri. La subestación dispone del equipamiento necesario para conectarla en paralelo, contando con un sistema de arrastres que, en caso de defectos en la catenaria o de aislamiento en las celdas de C.C., asegure las aperturas de los disyuntores extrarápidos de las subestaciones colaterales de Txurdinaga y Amorebieta.

3.5. Programa tranviario

Tranvía de Bilbao

3.5.1. Tranviarización del tramo ferroviario Atxuri-Bolueta

Los trabajos de redacción del proyecto constructivo para la tranviarización del tramo ferroviario Atxuri-Bolueta prosiguieron durante el año 2018. Tras la inauguración de la Línea 3 del Metro de Bilbao (Matiko-Kukullaga), las unidades de tren con origen o destino en Donostia dejaron de circular por el tramo comprendido entre la estación de Atxuri y Etxebarri (4 kilómetros, con parada intermedia en Bolueta). En un futuro próximo, el abandono gradual de ese tramo se hará extensivo a la explotación del servicio Bilbao-Bermeo, ya que las unidades de tren entrarán directamente a la capital vizcaína a través de la Línea 3 del Metro. En ese escenario, se plantea el análisis de la tranviarización del tramo y su incorporación a la línea existente del Tranvía de Bilbao.

El inicio de la actuación que da lugar a la redacción del estudio constructivo comienza en la playa de vías de la estación de Atxuri, donde se acometería la conexión entre los trazados tranviario y ferroviario para dar continuidad a la circulación.

El estudio constructivo también deberá determinar las actuaciones necesarias en relación a la superestructura, electrificación, señalización y otras instalaciones, así como la adecuación de la plataforma y andenes existentes en la estación de Bolueta y la ubicación y definición de paradas adicionales, en función del grado de avance de los desarrollos urbanísticos previstos y de la demanda en el entorno.

También se abordará, entre otras cuestiones, el diseño arquitectónico de las paradas intermedias y sus accesos, las marquesinas y elementos auxiliares.

Instalaciones

Entre los meses de **abril y septiembre** se llevó a cabo la redacción de los proyectos en los que se definen las características que deberán tener las instalaciones para proceder a la tranviarización del tramo Atxuri-Bolueta, en los ámbitos de la señalización, las comunicaciones y la energía.

El proyecto incluye la señalización en la nueva bretelle (doble escape) de Bolueta y en la playa de vías de Atxuri, así como las actuaciones en el puesto de mando, con la modificación del software para la inclusión del nuevo tramo tranviario.

El proyecto de comunicaciones define la red fija, el sistema de información a las personas usuarias y las radiocomunicaciones.

En materia de energía, el primero de los dos apartados en los que se estructura el proyecto incluye las instalaciones eléctricas que son necesarias en Atxuri y en Bolueta para su adaptación a la nueva situación y la modificación que se precisa acometer en el túnel de Miraflores.

En el apartado de electrificación, el proyecto aborda el mantenimiento de la actual catenaria ferroviaria, con modificaciones en Atxuri y Bolueta. También define, entre otros aspectos, la situación provisional para mantener el servicio tranviario con el acceso al taller y cocheras durante los trabajos que se realicen en la playa de vías de Atxuri.

Tranvía de Vitoria-Gasteiz

3.5.2. Ampliación Sur

Tras su inicio en el mes de noviembre de 2017, las obras de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia la universidad prosiguieron su normal de-

sarrollo en 2018. La construcción de esta infraestructura incrementará en 1,4 kilómetros la longitud del trazado tranviario, que se despliega actualmente en cerca de 8 kilómetros. El presupuesto de la actuación (10,4 millones de euros) está financiado en un 65% por el Gobierno Vasco. El 35% restante lo asumen, a partes iguales, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Diputación Foral de Álava.

Las obras dieron comienzo al mismo tiempo desde ambos extremos de la línea, en las zonas de la Florida y Universidad, para lograr un avance más rápido de los trabajos. A medida que transcurría el año, la evolución de la obra fue haciéndose evidente en todo el trazado, incluidas las zonas en las que se localizan las tres paradas: Florida, Hegoalde y Universidad. Así, al concluir el mes de diciembre, las obras ya habían tomado forma en todos los espacios por los que discurrirán las unidades tranviarias. Con diferentes grados de avance, las excavaciones, instalación de vía, hormigonado de la plataforma o asfaltado se hicieron presentes en las calles Florida, Castro Urdiales, Domingo Martínez Aragón o Las Trianas.

Entre las afecciones derivadas de las obras destaca la producida en el cruce de las calles Los Herrán y La Florida, donde se programó un corte en la circulación de vehículos desde el mes de julio, con la reordenación consiguiente del tráfico.

Al cierre del año, todo estaba planificado para la próxima llegada a la zona de obra de las cajas de motores de los aparatos de vía y proceder a hormigonar el desvío situado en la calle Domingo Martínez Aragón. Los trabajos continuarían con el montaje de vía en la intersección de las calles Nieves Cano y Domingo Martínez Aragón y la extensión de aglomerado fundido en diversas zonas de la plataforma.

Instalaciones

Durante el año 2018 se licitaron y adjudicaron tres concursos que engloban las instalaciones necesarias en la ampliación tranviaria de Vitoria-Gasteiz a la Universidad: energía, señalización viaria y señalización tranviaria. La obra correspondiente al apartado de comunicaciones estaba en fase de licitación.

Las instalaciones que se enmarcan en estas obras son las siguientes:

- Obra de Energía (el importe adjudicado asciende a un total de 535.374,76 euros).
  - Bloques Técnicos.
  - Catenaria.
- Señalización Viaria (obra adjudicada por un total de 539.647,87 euros).
  - Adaptación de todos los cruces afectados por el paso del tranvía.
  - Implantación del sistema de detección, que permita dotar al tranvía de prioridad de paso en los cruces que atraviesa.
  - Adaptación del sistema central de tráfico urbano actualmente implantado en Vitoria – Gasteiz.

- Señalización Tranviaria (adjudicada por un importe de 1.037.480,14 euros).
  - Nueva zona de maniobras de Florida.
  - Nueva zona de maniobras Hegoalde–Universidad.
  - Modificaciones a realizar en la zona de maniobras de Angulema.
- Comunicaciones.
  - Red de Comunicaciones IP.
  - Infraestructura de Fibra Óptica.
  - Desmantelamiento de la Red PDH.
  - Sistema de Información al Tranvía (equipamiento).
  - Diversas actuaciones en el Puesto de Mando.

3.5.3. Adecuación de las paradas

En el mes de **diciembre**, ETS adjudicó el contrato para la adecuación de las paradas del tranvía de Vitoria-Gasteiz a las dimensiones de las nuevas unidades, que el operador Euskotren pondrá en servicio próximamente. La UTE formada por las empresas Zamakoa, Moyale y Trameinsa resultó adjudicataria del contrato por un importe de 2.650.074,69 euros.

Actualmente, la explotación del tranvía de la capital alavesa se realiza con vehículos de cinco módulos (31,38 metros de longitud total), con una capacidad de transporte que se manifiesta insuficiente en horas punta. Por ello, coincidiendo con la puesta en servicio de la ampliación sur, Euskotren ha previsto mejorar la oferta de transporte incrementando el número de tranvías que dan servicio a la ciudad, así como la capacidad de algunos de ellos. La adquisición de tranvías de siete módulos, con 44,21 metros de longitud, obliga a ampliar la práctica totalidad de las paradas de los ramales de Abetxuko, Lakua y Centro. Las tres nuevas paradas de la ampliación sur están ya dimensionadas a las nuevas necesidades.

El proyecto incluye, asimismo, la adaptación de las paradas a las necesidades de accesibilidad demandadas por colectivos con movilidad reducida y recogidas en sentencia del TSJPV de febrero de 2018, según la cual se dejará un paso libre de 1,8 metros por uno de los laterales de las marquesinas. Esto conlleva la necesidad de modificar los bloques técnicos y la adecuación del resto de la marquesina.

Ampliación de las cocheras de Ibaiondo

Previamente a que se contratase la adecuación de las dimensiones de las paradas, ETS había adjudicado, el **29 de noviembre**, otra obra de mejora de la infraestructura tranviaria: la ampliación de las cocheras de Ibaiondo a

las necesidades del nuevo servicio programado. La empresa Comsa resultó adjudicataria de la obra por un importe de 1.451.794 euros.

Con la ampliación de las cocheras se dará cabida a la nueva distribución del material móvil: 12 vehículos de 44,21 metros y cinco más de 31,38 metros de longitud, así como atender las posibles demandas de espacio motivadas por el aumento de personal para la explotación en el escenario final.

Las cocheras actuales tienen capacidad para 10 tranvías, aunque la explotación del servicio se realiza con once vehículos, todos ellos de cinco módulos. Una de las unidades tranviarias, la de reserva, se guarda en la vía del foso de revisión.

3.5.4. Ampliación a Salburua

A lo largo del año, ETS continuó con la tramitación del proceso para la ampliación del tranvía a Salburua. La prolongación de la línea permitirá mejorar la conexión de los barrios de Judimendi, Santa Lucía y Salburua con el centro y la zona norte de la ciudad. Asimismo, posibilitará que estos barrios se conecten con la nueva estación de autobuses y con la ampliación sur del ramal, hacia la zona de Universidad, actualmente en ejecución.

Esta prolongación sumará cerca de 2,5 km al trazado actual e incluye cinco nuevas paradas que completarán un sistema de transporte integral.

La situación de las paradas del tranvía permitirá un intercambio fácil con las líneas de autobús del Paseo de Jacinto Benavente y Bulevar de Salburua, favoreciendo el uso del transporte público. La actuación también contempla la prolongación y conexión del bidegorri existente en la calle Florida con el que discurre por Jacinto Benavente.

La tipología planteada en las cinco paradas que componen la ampliación del tranvía es de andén lateral, que proporciona una mejor inserción en el espacio urbano existente.

La zona comprendida en la ampliación cuenta con una población de 27.000 residentes, que se elevará a 37.000 en un futuro próximo.

El presupuesto base de esta actuación asciende a 26,63 millones, más IVA. Incluye la obra civil, las instalaciones y la adquisición de las unidades tranviarias que se necesitan para la ampliación del ramal. El Gobierno Vasco financiará el 65% del proyecto; el 35% restante será aportado a partes iguales por el Ayuntamiento y la Diputación Foral de Álava.

3.5.5. Ampliación a Zabalgana

En 2018, ETS trabajó en la redacción del estudio informativo de la ampliación del tranvía a Zabalgana, que conectará con la línea a Salburua. El estudio deberá integrar el trazado y las paradas en el entramado de la ciudad, de manera que se minimicen las posibles afecciones al tráfico urbano. Definirá, asimismo, la reubicación de paradas de autobuses y taxis, zonas de carga y descarga, plazas de aparcamiento, contenedores, etc, y analizará itinerarios peatonales, desvíos y ajustes del tráfico rodado durante las diferentes fases de actuación.

Situado en el extremo suroeste de la ciudad y con una población de 26.000 habitantes, el barrio de Zabalgana agrupa los sectores de Elejalde, Borinbizkarra, Aldaia, Mariturri, Zabalgana Norte y Zabalgana Sur.

3.5.6. Proyectos constructivos de las cocheras del BEI y soterramiento de la plaza de América Latina

El **10 de mayo**, el Gobierno Vasco refrendaba su compromiso con el futuro del transporte público de Vitoria-Gasteiz mediante la firma de un convenio para la financiación y realización de los proyectos constructivos de las cocheras del Bus Eléctrico Inteligente (BEI) y del soterramiento de la rotonda de la plaza de América Latina, un punto neurálgico que soporta gran densidad de tráfico rodado, tanto de vehículos privados como públicos. La suma de ambos asciende a 960.000 euros (IVA incluido).

La implantación del bus eléctrico en Vitoria-Gasteiz nace de la voluntad de reconvertir la flota actual de autobuses urbanos en unidades de última generación y cero emisiones, de manera que, mediante la complementariedad con el tranvía, se obtenga un cambio cultural radical en la oferta de transporte. Ello supone, además, la mejora de las frecuencias, y por tanto, el aumento de la flota.

La consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, señaló en el momento de la firma del convenio que "se trata de redactar el proyecto constructivo de las nuevas cocheras de Tuvisa, donde se ubicará el sistema de carga lenta del sistema de Buses Eléctricos Inteligentes. Este sistema —dijo— garantizará la operatividad del servicio y la autonomía de las unidades, complementándose en ruta con las recargas rápidas ubicadas en Mendizorrotza y Boulevard".

El BEI cubrirá la ruta de la Línea 2, que actualmente realizan los autobuses convencionales de Tuvisa. Esta línea circunvalará la ciudad y su trazado discurrirá por entornos tan importantes para la ciudadanía como la estación de autobuses, el Hospital de Txagorritxu, el Gobierno Vasco o el estadio de

Mendizorrotza. Tendrá un trazado de 10 kilómetros en el que se integrarán 24 paradas nuevas por sentido.

"Pero además, —destacó— nos comprometemos en la mejora y la adaptación del sistema viario en el entorno de la Plaza América Latina, un punto que ya soporta hoy en día mucha densidad de tráfico rodado en general, junto con el transporte público de buses y de tranvía, y el acceso a la estación de autobuses. En el futuro habrá que añadirle el BEI. Compartimos la preocupación del Ayuntamiento y vemos necesario dar una solución en distintas cotas al sistema viario que dé total fluidez al sistema de transporte público en esta zona".

El alcalde de Vitoria-Gasteiz, Gorka Urtaran, subrayó, por su parte, la coordinación interinstitucional como herramienta necesaria para impulsar los proyectos de movilidad en los que trabaja su ayuntamiento junto con el Gobierno Vasco. Es el caso de la ampliación del tranvía al Sur y a Salburua, así como la implantación del BEI. La apuesta por la movilidad sostenible, saludable y electrificada es, precisamente, una de las principales líneas de la estrategia municipal 2025 impulsada por el Ayuntamiento. "Es prioritario mejorar las comunicaciones internas y externas para que Vitoria-Gasteiz esté bien conectada hacia dentro y hacia fuera. De ahí los proyectos citados, así como la llegada del tren de la Alta Velocidad y el soterramiento de las vías ferroviarias, la renovación de los autobuses de Tuvisa y la potenciación del aeropuerto de Foronda", destacó Gorka Urtaran.

En el mes de **noviembre**, ETS adjudicaba la redacción del proyecto constructivo de las cocheras y talleres del autobús eléctrico inteligente (BEI) de Vitoria-Gasteiz a la empresa Idom por un importe de 210.000 euros.

Licitación del soterramiento de la plaza de América Latina

El **26 de septiembre**, la mesa de contratación de ETS daba *luz verde* a licitación de la redacción del proyecto constructivo para el soterramiento de la rotonda de la plaza de América Latina. El proyecto definirá y desarrollará, entre otros, los aspectos siguientes:

- Levantamiento topográfico de la zona.
- Investigación geotécnica.
- Estudio detallado del tráfico y de reorganización de la red viaria existente con la solución adoptada, y de los desvíos necesarios en cada fase de ejecución de la obra con el fin de minimizar su duración.
- Definición del nuevo trazado de la rotonda y los ejes que acceden a ella.
- Instalaciones y servicios afectados.
- Cálculo de estructuras.
- Electrificación, señalización y comunicaciones en las situaciones provisionales, en los posibles desvíos del tranvía y del BEI.
- Inserción urbana y ambiental.
- Definición de los accesos e instalaciones del contratista durante la fase de obras.
- Estudio de hidrología y drenaje.

3.6. Planes de mejora en instalaciones

El **26 de julio**, ETS adjudicó el servicio para la redacción del Plan de Mejoras en sus instalaciones. Como consecuencia de este contrato, Saitec, la empresa adjudicataria, realizará sendos informes en los que analizará las posibles mejoras a implementar tanto en las instalaciones eléctricas y equipos electromecánicos como en las ferroviarias.

Las mejoras planteadas se clasificarán por sistemas y áreas (seguridad en la circulación; funcionalidad y disponibilidad; accesibilidad; eficiencia energética y sostenibilidad; costes de explotación y mantenimiento y seguridad de las personas) y se valorarán en función de criterios como la dificultad y plazos de implantación, el impacto y el coste económico.

En el primero de los informes se analizarán, entre otras, las mejoras relacionadas con los sistemas de energía, bombeo, protección contra incendios (PCI), accesos mecanizados, puertas y persianas automáticas y telemando.

Las mejoras a desarrollar en el segundo lote de la adjudicación se centrarán en las instalaciones ferroviarias: puesto de mando; sistemas de electrificación; señalización; control de tráfico centralizado (CTC) y redes de comunicaciones.

El importe global del plan adjudicado asciende a 42.300 euros, más IVA.

Instalación de cable radiante en varios túneles

Durante el año 2018, ETS ha continuado con el proceso de instalación de cable radiante en los túneles de Karakate, Meagas, Zudigarai, San Esteban y Autzagane, de las líneas Bilbao-Donostia y Amorebieta-Bermeo. Todos ellos son de vía única y tienen una longitud que supera los 500 metros.

Se prosiguió, así, con los procedimientos para dar cumplimiento del convenio que ETS suscribió en el año 2011 con la sociedad pública Itelazpi en materia de servicios de radiocomunicaciones móviles soportados por la tecnología digital Tetra. Según lo conveniado, ETS es responsable de acometer la inversión necesaria en sistemas de cable radiante de cobertura *indoor*. Itelazpi, por su parte, realiza el despliegue de las estaciones base y los repetidores necesarios que doten de cobertura los ámbitos en los que actúa ETS.

3.7. Operaciones

3.7.1. Principales servicios de Circulación

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

ÁMBITO	SERVICIOS
Acceso a la infraestructura	Normas reglamentarias y gestión circulación. Acceso a la profesión de personas que intervienen en la circulación. Condiciones funcionales de las instalaciones.
Planificación de la circulación	Programación de servicios de transporte: peticiones, asignación de capacidades. Bandas horarias de mantenimiento: Programación de trabajos.
Gestión y regulación de tráfico	Realización de tráfico. Regulación de Puestos de Mando y gabinetes. Servicios de maniobras. Gestión de incidencias. Planes Alternativos de Transporte. Información del estado del tráfico. Seguimiento y Control de Tráfico.

3.7.2. Red gestionada por ETS

	Longitud total	Vía doble	Vía única
Bilbao-Donostia (inc. Lasarte)	108/670	47/224	61/446
Ramal de Bermeo	29/194	—	29/194
Donostia-Hendaia (inc. Altza)	22/170	10/327	11/843
Txorierri	14/449	—	14/449
Línea 3	8/003	8/003	—
Lasao-Azpeitia (Museo)	4/888	—	4/888
Total	**187/374**	**65/554**	**121/820**

Características de las instalaciones

Vía doble electrificada	65/554	100%
Vía única electrificada	121/820	95,95%
Con bloqueo automático con C.T.C.	182/486	97,39%
Con bloqueo automático en vía doble (B.A.D.)	25/172	13,43%
Con bloqueo automático banalizado (B.A.B.)	40/382	21,55%
Con bloqueo automático en vía única (B.A.U.)	116/932	62,40%
Con A.T.P.	182/486	97,39%
Tetra	182/486	97,39%
Tren Tierra	159/234	84,98%
Velocidad máxima admisible	80 km/h 90 km/h	88,52% 11,48%

3.7.3. Tráfico realizado

Circulaciones (nº de circulaciones)	283.610
Km-tren año	6.018.820,97

Estructura

Nº de Puestos de Mando	2
Nº Gabinetes de Circulación con Personal	5
Nº Gabinetes de Circulación sin Personal	51

Personal (nº medio al año)

Gabinetes de circulación	3
Puestos de Mando	48
Línea	32
Estructura	3

3.7.4. Principales indicadores

Indicadores	Ámbito	Obtenido
Puntualidad	Txorierri + L3	99,31%
	Bilbao –Bermeo	99,18%
	Ermua-Eibar	99,61%
	Bilbao-Donostia	98,96%
	Lasarte -Hendaia	99,81%
Satisfacción del cliente	Euskotren	97,74%

Otras actuaciones:

- Formación de maquinistas auxiliares de vía (Elecnor, Tecsa, Cycasa, Emte, Balzola y Comsa).
- Gestión de 98 peticiones de transporte de los diferentes operadores.
- Implementación de la gestión de rutas planificadas de Bizkaia en C.T.C. Gipuzkoa.
- Análisis del sistema de actuación ante emergencias e incidencias ferroviarias.
- Desarrollo de manual de capacidad de red.

3.7.5. Líneas de ferrocarril y tranvía e instalaciones

LÍNEAS FERROCARRIL	
1- Bilbao - Donostia	6- Kukullaga - Matiko - Lezama
2- Donostia - Hendaia	7- Triángulo Berreteaga
3- Ramal Lasarte	8- Lutxana - Sondika
4- Ramal Amorebieta - Bermeo	9- Azpeitia - Lasao (museo)
5- Triángulo Amorebieta	10- Ramal Altza

Vía	
Metros de vía (en m)	271.639
Vía única	125.101
Vía doble	73.269
Desvíos/ agujas	405

Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	278
Nº túneles	69
Longitud túneles	36.917
Nº tajeas	330

Energía	
Metros de catenaria	263.351
Catenaria compensada	263.239
Catenaria sin compensar	1.112
Nº subestaciones	20
Nº centros reductores	137
Nº centros elevadores	12
Nº centros transformación	29

Señalización	
Nº pasos a nivel	46
Nº enclavamientos / bloqueos	57
Metros de línea integrada en el CTC	265.751
Nº instalaciones fijas ATP (la totalidad de la línea)	563

Comunicaciones	
Metros fibra óptica	182.941
Nº puestos de mando	Atxuri, Amara

Edificios	
Nº estaciones	61
Nº apeaderos	34

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

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

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

Señalización	
Nº enclavamientos tranviarios	9
Nº cruces viarios	84

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

Paradas	
Nº paradas	34

LÍNEAS FUNICULAR
1- Funicular La Reineta

Vía	
Metros de vía (en m)	1.179
Vía única	1.179
Desvíos / agujas	2
Infraestructuras	
Nº puente (puentes, pontones, viaductos y pasarelas)	3
Longitud puente	356
Nº pasos superiores	1
Comunicaciones	
Metros fibra óptica	1.179
Estaciones	
Nº paradas	2

3.7.6. Seguridad en la circulación

El Departamento de Seguridad en la Circulación de ETS desarrolló durante el año 2018 las actividades de coordinación en los foros multidisciplinares siguientes:

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

Informes de inspección

A lo largo del año, este Departamento elaboró 296 informes de inspección, clasificados de la forma siguiente:

- Infraestructura y vía: 21.
- Pasos a nivel: 61.
- Circulación (control de disparo de subestaciones, control de sistemas de comunicación, control de procedimientos de comunicación, control de autorizaciones de rebase): 69.
- Trabajos en vía y obras en zona de influencia: 21.
- Tranvías de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz: 23.
- Seguridad ciudadana (sistemas CCTV, anti-intrusión y vigilancia de seguridad): 28
- Emergencias (sistemas PCI y emergencias): 51
- Otros: 22

Auditorías

Durante el año 2018 se realizaron dos auditorías de seguridad.

Auditoria de Registros de Seguridad

La Auditoria de Registros de Seguridad se realizó conforme a la instrucción de Seguridad en la Circulación "IS-SC-06 - Auditorias del Departamento de Seguridad" y a la Norma de Seguridad "NS-SC-12 - Registros de Comunicación y Datos de Seguridad", no incluida en el sistema de Calidad de ETS. En ella se analiza la adecuación de los registros de seguridad de ETS a la normativa vigente.

En la auditoría se analizaron los registros de audio de los Puestos de Mando de ETS (Sistema Racal, Sistema Cybertech y Grabaciones TETRA), los correspondientes al funcionamiento de pasos a nivel, así como los vídeos de los sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV). Por su relevancia, también se analizaron otros registros (moviola CTC y de enclavamientos) no contemplados actualmente en la normativa.

Auditoria de Infraestructura y Vía

Mediante la Auditoria de Infraestructura y Vía se analizó la situación del Área de Mantenimiento Operativo e Ingeniería de Explotación en el periodo 2013-2018. En análisis se centró en los aspectos relacionados con la seguridad en la circulación de la infraestructura y superestructura de la red de ETS.

Formación

Se desarrollaron las siguientes acciones:

- Encargado de trabajos, según normativa para trabajos en vía y control de contratistas (2 cursos en primer y segundo semestre del año).
- Colaboración con Área de Circulación y Gestión del Servicio en la impartición de formación para maquinista auxiliar de vía.
- Plan de autoprotección (simulacros y nuevas incorporaciones) dirigido al personal del Ente.

Actuaciones en pasos a nivel

- Supresión de los pasos a nivel siguientes:
  - PaN Lasarmintegi. PK 11/752 Bilbao-Donostia.
  - PaN Santa Klara. PK 85/448 Bilbao-Donostia.
- Inspecciones de Pasos a Nivel situados en las líneas de ETS.
- Mejoras en cerramientos de explanación ferroviaria en zonas de *pasos viciosos* y en pasos a nivel suprimidos.

Plan de Autoprotección de ETS

- Realización de un simulacro de emergencia sorpresa en túnel 11 de Gaintxurizketa (Donostia-Hendaia), en el mes de junio, y otro programado, con ayuda externa, en la estación de Altza, en noviembre.

Simulacro de atentado en la estación de Altza

En el mes de **noviembre,** la estación de Altza del Topo fue escenario de un simulacro de atentado con explosivo. La actuación simulada, en la que se registró una persona muerta y varias más resultaron heridas, permitió poner en práctica las medidas de actuación coordinada ante este tipo de hechos.

El ensayo, que tuvo lugar a partir de las once de la noche, una vez que concluyó el último servicio ferroviario, requirió de un espectacular despliegue en el que, además de personal de Euskal Trenbide Sarea y Euskotren, participaron numerosos servicios de emergencias.

3.8. Procedimientos de trabajo colaborativo

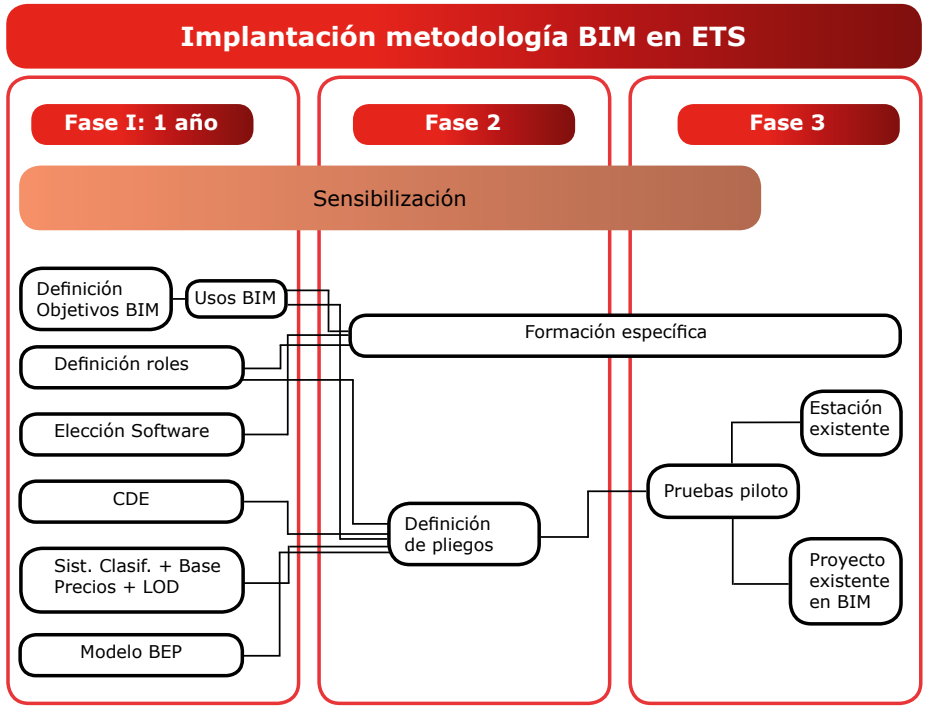
ETS desarrolla un proceso tendente a la incorporación de nuevos sistemas y procedimientos de trabajo para la mejora de la eficiencia y la calidad final de los proyectos que gestiona. En el contexto de esta línea de actividad, en 2018 creó un grupo de trabajo con el objetivo de analizar la implantación de la metodología BIM (Building Information Modeling) en la gestión de los proyectos del Ente. El grupo está integrado por personas de diferentes áreas: Proyectos, Instalaciones, Construcción, Operaciones, Contrataciones y Sistemas. En el mes de julio se presentó una propuesta de implantación de esta metodología en ETS, en la que se contemplan varias líneas de actuación:

- Sensibilización para todas las personas del Ente y formación específica de forma gradual.
- Elaboración de las líneas maestras que regirán el modelado que se trabaje desde ETS y que se plasmarán en un manual específico.
- Definición de los requisitos mínimos que deberá incluir un Pliego Técnico de proyectos y obras de ETS.
- Elaboración de dos proyectos piloto utilizando dicha metodología.

La metodología BIM se basa en la realización de un modelo virtual en tres dimensiones en el que se integra toda la información, gráfica y no gráfica, económica y temporal, de un proyecto o actuación integral. Todos los agentes que participan trabajan con el mismo modelo, de manera que cualquier actualización es automática y conocida a la vez por todos. Se crea una maqueta virtual, con todos sus elementos estandarizados, en las que se trabaja en las fases de proyecto y construcción y posteriormente pasa a los agentes de mantenimiento para gestionarlo de manera más eficiente.

Esta metodología no es únicamente una migración de un software a otro. Implica un cambio mucho profundo en la manera de trabajar, que modificará y mejorará gran parte de los procesos del Ente:

- Entorno de trabajo colaborativo, en el que desde el inicio participan todos los agentes implicados (Proyectos, Construcción, Instalaciones y Operaciones), integrando y compartiendo información en tiempo real.
- Comprobación de interferencias: antes de comenzar a construir se contará con un modelo completo con toda la información, en el que se podrán comprobar posibles problemas de integración de los diferentes elementos.
- Integración de toda la documentación del proyecto: modelado, cálculos, planificación, presupuestos… Esta documentación se mantiene actualizada durante todo del ciclo de vida (proyecto, construcción y explotación).



3.9. Secretaría general

3.9.1. Asesoría Jurídica

Convenios de colaboración

Además de los asuntos cotidianos, relacionados con la esencia propia de su actividad, la Asesoría Jurídica trabajó en la redacción de distintos convenios, que fueron aprobados por el Consejo de Administración de ETS. Son los siguientes:

- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Zarautz para la financiación de la redacción del proyecto constructivo de la nueva estación de Zarautz y la definición de un paso inferior en el entorno del P.K. 85/688 de la línea Bilbao-Donostia.
- Apéndice nº 1 al convenio denominado "Tratado firmado el 29 de octubre y 8 de noviembre entre la SNCF y Sociedad Ferrocarriles de Vía Estrecha

(FEVE) relativo a la ampliación de los suelos puestos a disposición de la estación de Hendaia de ETS.

- Protocolo General con el Ayuntamiento de Bilbao para la cesión del ascensor de Zumalakarregi y su integración en la red de ascensores municipales.
- Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento de Bilbao para la financiación y construcción del Proyecto Constructivo de la reposición del nuevo frontón de La Esperanza.
- Convenio de Colaboración con la Asociación Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe para promocionar la actividad que desarrolla el ente público.

3.9.2. Recursos humanos

Convenio Colectivo

Tras un proceso de negociación de algo más de un año, en diciembre de 2018 se llegó a un acuerdo de texto de convenio colectivo con la totalidad de las representaciones sociales presentes en el Ente público.

Elecciones sindicales

El **19 de diciembre** se celebró la jornada para la elección de la nueva representación sindical en ETS durante los próximos cuatro años. Los resultados se tradujeron en la siguiente representación en el Comité Permanente: ELA, 5 representantes; LAB, 3; CC.OO, 2; UGT, 2. La participación fue del 81,27% sobre el total de personas con derecho a voto.

Formación

Dentro del programa de formación desarrollado durante el año 2018, además de las materias técnicas relacionadas directamente con el trabajo, se han impartido otras vinculadas con la mejora del bienestar físico y mental de las

personas: procedimientos de control de la ansiedad y gestión del estrés y las emociones; motivación, concienciación corporal y cuidado de la espalda. Asimismo, se siguió con la formación para la capacitación en el conocimiento de idiomas.

También se inició una acción formativa sobre liderazgo (comunicación, satisfacción de personas y trabajo en equipo). Estuvo dirigida a las personas en posiciones de primer nivel de responsabilidad. Se contempla la posibilidad de continuar la formación de personas de segundo nivel de responsabilidad.

Prevención de Riesgos Laborales

La perspectiva de género se incorporó en la elaboración de las evaluaciones de riesgos de las instalaciones y los puestos de trabajo.

Jubilaciones parciales y contrato de relevo

El programa de jubilación parcial y contrato de relevo continuó en el año 2018. Se avanzó, de esta manera, en el desarrollo del proceso de rejuvenecimiento de la plantilla con el paso a la jubilación parcial de 17 personas. Para dar cobertura a las necesidades creadas, se procedió a la contratación de nuevo personal mediante un contrato de relevo o de duración determinada.

Cambios organizativos: gestión del desempeño

La Dirección de Recursos Humanos puso en marcha un nuevo proceso para la gestión del desempeño del personal. Para ello se estableció un procedimiento que permite alinear los objetivos individuales con los propios del Ente, motivar y generar compromiso de la persona trabajadora, premiar un desempeño extraordinario y de aportación de valor añadido y asegurar un modelo de control, gestión y seguimiento del desempeño. Con este modelo de evaluación del rendimiento se pretende, asimismo, mejorar en cuestiones relacionadas con la información y comunicación, orientación profesional y formación y desarrollo personal.

3.9.3. Prevención de Riesgos Laborales

ETS realizó un elevado número de actuaciones relacionadas con la Prevención de Riesgos Laborales durante 2018. Las principales fueron las siguientes:

OHSAS 18001

- Auditoria Interna OHSAS 18001.
- Auditoria Externa SGS OHSAS 18001.

Evaluaciones de Riesgos Laborales

- Evaluación de riesgos de la subestación de Ariz.
- Seguimiento de la implementación de acciones derivadas de la evaluación de riesgos psicosociales.

- Elaboración de procedimiento de gestión de almacenamiento de productos químicos.
- Evaluación de exposición al ruido en la subestación de Ariz.
- Evaluación de riesgos del puesto de técnico/a de red habilitado/a, personal de obra, proyectos y chofer.
- Evaluación ergonómica del personal de nueva incorporación o cambio de puesto.
- Medidas correctoras de la sobreprotección de protectores auditivos.
- Evaluación del riesgo de vibraciones de herramientas y equipos de trabajo.
- Evaluación de condiciones ambientales (humedad) y medidas correctoras en oficinas de Lebario.
- Mediciones de ruido al personal técnico de vía y de mantenimiento SCC.
- Procedimiento de gestión y estudio de espacios confinados.

Información y formación

- Información al personal que trabaja con PVDs sobre la postura de trabajo adecuada.
- Riesgo eléctrico para pilotos de seguridad y encargados/as de trabajos.
- Charla sobre Investigación de accidentes - mandos intermedios.
- Extinción de Incendios.
- Primeros Auxilios. Formación complementaria.
- Campaña sobre integración de la prevención - Día de la Seguridad y Salud en el trabajo (28 abril).
- Curso de gestión del estrés.
- Etiquetado de productos alimenticios.
- Concienciación sobre el cuidado de la espalda.

– Formación e información de acogida a personal nuevo.

Medidas ante emergencias

– Simulacros de emergencia en Albia, Amara y Lebario.

Comunicación, consulta y participación

– Reuniones Comité de Seguridad y Salud.
– Seguimiento de las acciones acordadas en las reuniones del CSS.
– Seguimiento Comunicaciones de Riesgos recibidas.

Control periódico de las condiciones de trabajo

– Mantenimiento correctivo y preventivo adecuado de EPIs.

– Mantenimiento correctivo y preventivo adecuado de los elementos de verificación de corriente y puesta a tierra de las catenarias.
– Control de Seguridad e inspección según procedimiento PRL-0006.
– Control de Seguridad, visitas en obra.
– Tratamientos de desinfección, desinsectación y desratización en estaciones, edificios e instalaciones de ETS.
– Realización de inspecciones de los equipos e instalaciones sometidos a inspección reglamentaria.

Legionelosis

– Seguimiento del cumplimiento de obligaciones legales.

Compras

– Estudio de necesidades y control de entrega de EPIs.
– Verificación de la compra por el Departamento de Mantenimiento de guantes dieléctricos para subestaciones.
– Seguimiento / revisión de arneses. Sección Comunicación y Señalización.

Coordinación de Actividades Empresariales

– Coordinación y control de las condiciones de trabajo y acceso al ámbito de la línea ferroviaria de ETS. Reuniones semanales.
– Gestión documental de las obras.
– Seguimiento Gestión documental CAE.

Obras de construcción

– Contratación, control y seguimiento de las asistencias técnicas en Coordinación de Seguridad y Salud en las obras de ETS.

- Control y seguimiento de la supervisión de Estudios de Seguridad y Salud requeridos por el Dpto. de Planificación y Proyectos.
- Gestión documental de las obras.
- Visitas a obra.

Notificación y análisis de accidentes

- Análisis anual de los incidentes y accidentes del personal de ETS.
- Elaboración y envío mensual de índices de accidentalidad y la estadística de accidentes, así como de la información sobre estos a los miembros del Comité de Seguridad y Salud.
- Investigación de los accidentes y enfermedades profesionales (en materia de higiene).
- Seguimiento de las medidas preventivas propuestas tras los incidentes y/o accidentes.

Vigilancia de la Salud

- Seguimiento de los reconocimientos a realizar por el Servicio de Salud Laboral.
- Campaña anual antigripal.

Coordinación SPM

- Reunión bimensual SPM.

3.9.4. Sistemas de Información

ETS continuó con la transformación digital de sus procesos, en busca de la mejora de la eficiencia mediante la incorporación de nuevas tecnologías.

Las principales actuaciones de ETS en el ámbito de los Sistemas de Información durante el año 2018 fueron las siguientes:

- **Bilatzailea, el buscador Big Data de ETS**

  ETS ha desarrollado un motor de búsqueda, basado en tecnologías de código abierto, que permite una mejor gestión del conocimiento y un acceso fácil, rápido y seguro a toda la información digital disponible en el Ente.

  Los servidores de ETS almacenan más de tres millones de ficheros, con un aumento de entre el 20 y el 30% anual, lo que ocasiona dificultades de localización y duplicidades. Por este motivo, se ha desarrollado un buscador escalable y veloz, basado en una infraestructura de *big data*, que usa librerías de programación *open source*. El producto es pionero en el Estado.

- **Implantación de un sistema de movilidad para funcionalidades SAP**

  En 2018 concluyó la implantación de un sistema de movilidad para determinadas funcionalidades del entorno SAP, con dos objetivos fundamentales:

  – Acercar las aplicaciones a las personas. Una parte del personal de ETS desarrolla su actividad laboral fuera de las oficinas, por lo que necesita acceder a ciertas funcionalidades de SAP (transacciones, datos, informes…) desde el exterior, desde dispositivos fijos o móviles. Esta posibilidad de acceso al ERP desde entornos móviles ha mejorado desde la implantación del sistema.

  – Mejorar la experiencia de usuario en aquellas personas para las que el ERP no es su herramienta ordinaria de trabajo.

  Las aplicaciones que se han desarrollado permiten acceder desde cualquier dispositivo con conexión a internet, a través de una interfaz intuitiva y simple, a varios servicios para el personal (gastos de viaje, organigrama), bandeja de aprobaciones, gestión de proyectos, consulta de expedientes, etc. Además, se ha aprovechado para mejorar el cuadro de mando existente, con nuevas funcionalidades.

  En 2018, técnicos de ETS presentaron esta experiencia en el foro SAP NOW —evento celebrado en Madrid, cuyo objetivo es inspirar a las empresas en su viaje hacia la economía digital— y en la conferencia de usuarios de AUSAPE, asociación que aglutina a la mayor parte de clientes, partners de SAP y proveedores de soluciones que comparten el objetivo de promover la transferencia de conocimiento en esta materia.

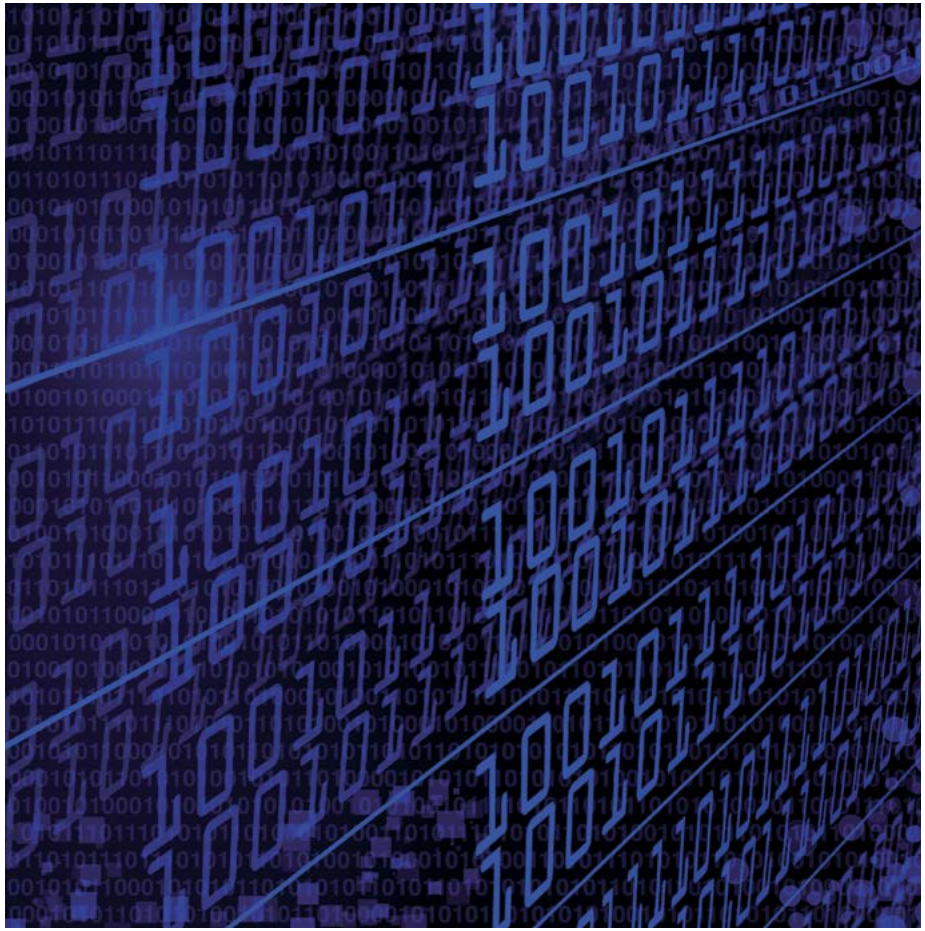
- **Otras mejoras en la capacidad y accesibilidad de los sistemas**

  – Acceso seguro a los ficheros albergados en ETS desde dispositivos móviles.

  – Desarrollo de nuevas aplicaciones de gestión de reclamaciones, obras ajenas y asesoría jurídica.

  – Actualización y mejora de la capacidad de la infraestructura física del entorno virtual de los sistemas de ETS.

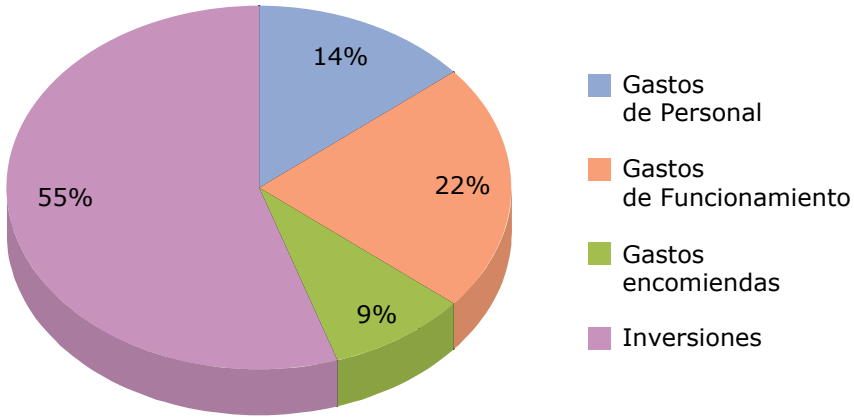
  – Extensión del sistema de sincronización horaria de los sistemas corporativos de ETS a los sistemas de circulación de los Puestos de Mando.



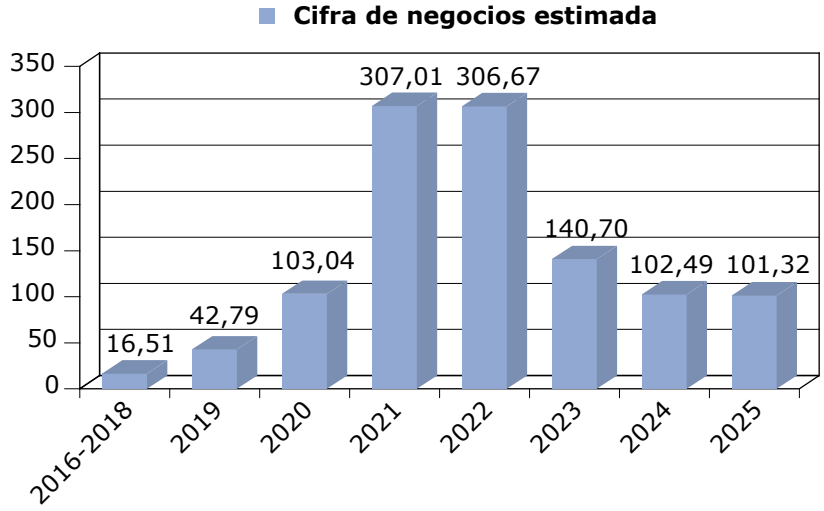
3.9.5. Recursos financieros

En 2018, ETS gestionó directamente recursos por un importe de 103,9 millones de euros, de los cuales el 55% se dedicó a inversiones de ampliación y mejora de la red ferroviaria y tranviaria.

Concepto	2018	%
Gastos de Personal	14.786.587	14
Gastos de Funcionamiento	22.300.215	21
Gastos Encomiendas	9.723.310	9
Gastos Financieros	696	0
Inversiones	57.062.793	55
TOTAL	**103.873.601**	**100**



En los años 2017 y 2018 se incluyeron las labores de gestión de los contratos de obra de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao y de la NRFPV, hasta ahora gestionadas directamente por el Gobierno Vasco. Esto va a suponer una modificación sustancial de la estructura de la cuenta de Pérdidas y Ganancias del Ente a partir de 2019. Se estima que el importe neto de la cifra de negocios pasará de los 17 millones de euros de media de los últimos tres ejercicios, a superar los 300 millones de euros (años 2021 y 2022).



Este cambio ha obligado a mejorar los sistemas de gestión interna de ETS en 2018. Para ello, se han implantado nuevos módulos de gestión presupuestaria, integrados con la gestión económica de las obras, que permiten un seguimiento y control del presupuesto a tres niveles:

- Partidas presupuestarias.
- Centros de Coste (Áreas).
- Proyectos.

3.9.6. Patrimonio

El Área de Patrimonio de ETS realizó la gestión de proyectos y obras externas, en las zonas de dominio y protección del ferrocarril, en lo relativo al establecimiento de sus condiciones de autorización y control de ejecución, desarrollando las funciones de administrador de la infraestructura ferroviaria.

Asimismo, realizó la función de estudio e informe sobre instrumentos de planeamiento urbano y territorial, en sus fases de exposición pública, trámite en la Comisión de ordenación del Territorio del País Vasco, etc, en materia ferroviaria.

Todo ello con el doble objetivo de preservar las necesidades de futuros proyectos ferroviarios, de forma que éstos no se vean comprometidos por actuaciones externas, y lograr la mayor integración del ferrocarril con la ordenación urbana y territorial.

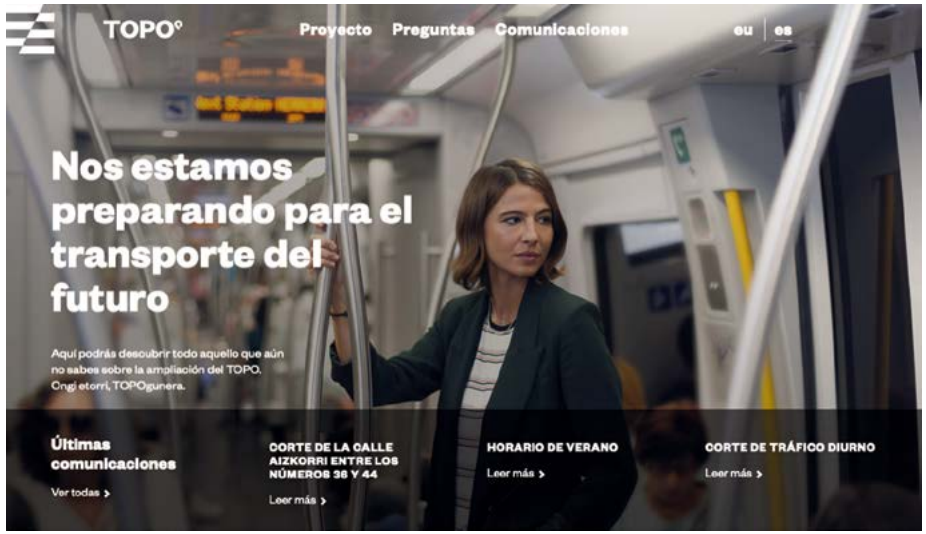
3.10. Responsabilidad Social Corporativa

3.10.1. Información ciudadana

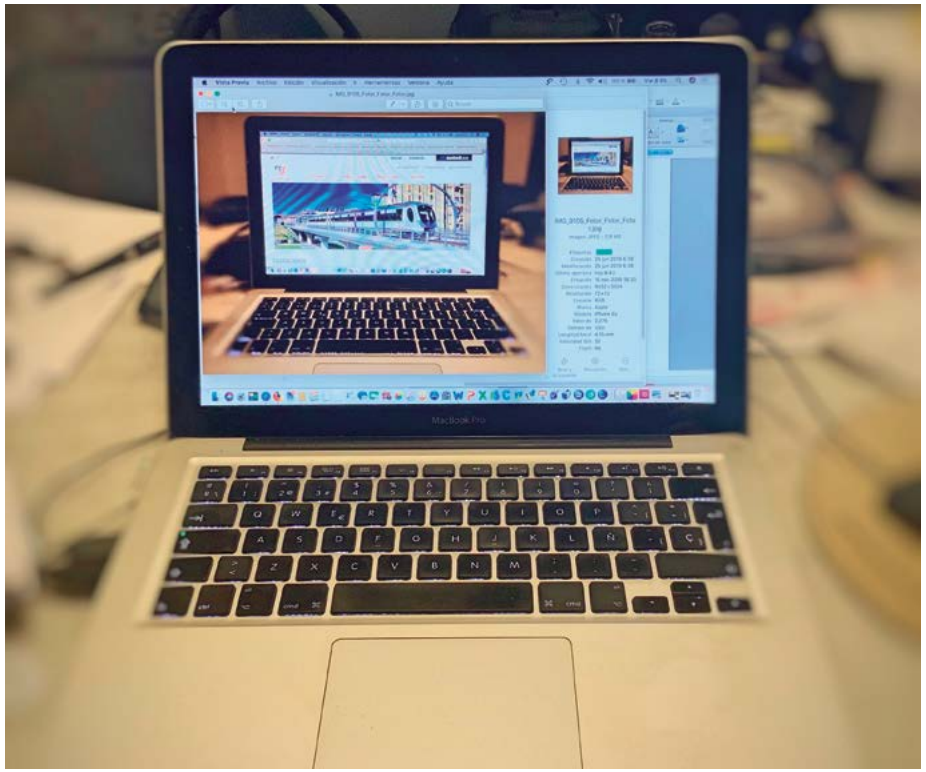
TOPOgunea

Euskal Trenbide Sarea mantiene abierta una oficina de atención ciudadana en Donostia-San Sebastián, en las que informa del desarrollo de los proyectos y obras de la variante soterrada del Topo. La oficina, enmarcada en el proyecto de información conocido como TOPOgunea, se localiza en el vestíbulo de la estación de Amara (Plaza Easo). El balance del año 2018 refleja que fueron atendidas un total de 571 entradas con solicitud de información. De ellas, 212 corresponden a visitas presenciales; 112, llamadas telefónicas y 238, correos electrónicos. El 52% de las entradas han sido efectuadas por mujeres y el 48% por hombres.

Con respecto a los temas por los que se interesaron las personas usuarias, 256 (45% del total) demandaron información sobre la inspección de viviendas; 89 (15%), sobre datos generales del proyecto; 72 (13%), sobre el trazado; 45 (8%), solicitaron planos o elementos gráficos; 39 (7%), manifestaron quejas por ruidos; y, finalmente, 37 (6%) centraron sus peticiones en aspectos relacionados con accesos y estaciones. El resto de las solicitudes de información en TOPOgunea (el 6%) se corresponde con quejas y sugerencias hacia algún aspecto del proyecto.



Con la misma finalidad de explicar a la ciudadanía el proyecto de la variante ferroviaria del Topo y su plan de construcción, ETS gestiona también otros canales de información, entre los que destacan una página web (topo.eus), un servicio telefónico y un programa de encuentros informativos.



Nueva página web de ETS

ETS estrenó en el mes de **septiembre** el nuevo diseño de su página web, una iniciativa de la dirección de Comunicación desarrollada también de la mano del departamento de Sistemas. El cambio es integral, con el objetivo de conseguir una página más visual y atractiva. El nuevo diseño, minimalista y modular, acorde con las tendencias internacionales, también facilita su visionado y manejo desde todos los dispositivos móviles.

Al igual que la anterior, la web se estructura en diferentes apartados, ahora más accesibles si cabe. En este sentido, se procedió a la actualización de todos los contenidos, al tiempo que se ha dado mayor relevancia a capítulos como Proyectos, Transparencia, Contratación...

La nueva web permite una mayor integración con servicios Euskadi.eus: en especial en posicionamiento, búsquedas e integración con el resto de aplicaciones. Asimismo, facilita el acceso a la Intranet directa desde la web pública.

3.10.2. Igualdad

ETS inició en el mes de **noviembre** el proceso de actualización del Diagnóstico y Elaboración del IV Plan para la Igualdad de mujeres y hombres con la realización de una encuesta, encaminada a conocer la opinión de la plantilla y detectar posibles aspectos de mejora.

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

En el último trimestre del año, ETS volvió a sumarse al Foro para la Igualdad de Mujeres y Hombres, un espacio de encuentro promovido por Emakunde con la finalidad de que empresas públicas y privadas enmarquen sus iniciativas a favor de esa causa. En este contexto, el grupo de Igualdad de ETS organizó una sesión de cine fórum con la proyección de la película 'La bicicleta verde'.

Asimismo, el **25 de noviembre**, Día Internacional contra la Violencia hacia las Mujeres, se puso a disposición de todo el personal la imagen del simbólico punto lila. La estación de Amara de ETS también mostró en su fachada este distintivo, que representa el compromiso activo contra la violencia hacia la mujer, cuyo origen se encuentra en la desigualdad.

3.10.3. Promoción del euskera

Plan de Euskera

En el último trimestre del año, ETS procedió a la contratación del servicio de asistencia para la redacción del Plan de Euskera 2018-2022. El plan incluirá un diagnóstico de la situación de la lengua vasca en el Ente y un conjunto de acciones para incentivar su uso y avanzar en la mejora de la calidad en la gestión lingüística.

Adhesión de ETS a Euskaraldia

ETS hizo suyo el objetivo de Euskaraldia —una actividad social masiva para cambiar los hábitos lingüísticos orales de los hablantes— a la que se incorporó en 2018. Desde este movimiento social, ETS animó a todos los trabajadores y trabajadoras del Ente público a participar en esta iniciativa, en función de su capacitación lingüística, creando espacios para las relaciones en euskera e impulsando su práctica, tanto dentro como fuera de su puesto de trabajo.

La propuesta que formuló Euskaraldia se desarrolló entre los días 23 de noviembre y 3 de diciembre, con un planteamiento sencillo, dirigido tanto a quienes hablan euskera como a las personas que no conocen la lengua.

Día Internacional

El **3 de diciembre**, con motivo de la celebración del Día Internacional del Euskera, Euskal Trenbide Sarea organizó un nuevo concurso de preguntas y respuestas abierto a todas las personas de la plantilla. El resultado fue el siguiente:

- 1º Miguel Ángel Miranda
- 2º Begoña Colinas
- 3º Mikel Ferrero

Los premios se entregaron el **21 de diciembre**, instantes antes de comenzar el lunch de Navidad en Albia.

Asimismo, ETS se adhirió a la Declaración del Día Internacional del Euskera, en la que se recuerda que su defensa e impulso es una tarea común.

3.10.4. Promoción de los valores solidarios

Lote de alimentos básicos

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

que, con motivo del cierre de la estación de Ibarrekolanda (Bilbao), en el año 1994, cedió el uso de unos terrenos de su propiedad. Desde entonces, en vísperas de la Navidad, ETS hace entrega un lote de alimentos básicos, destinado a atender las necesidades de personas que, por diferentes motivos, residen en las instalaciones de esa entidad benéfica.

Patrocinio del Gaztedi Rugby Taldea

ETS mantiene con Gaztedi Rugby Taldea un acuerdo de patrocinio que suscribió en noviembre de 2017 por un periodo de tres temporadas y para todas sus categorías y modalidades (masculino, femenino e inclusivo). El periodo de patrocinio coincide prácticamente con la duración de las obras de ampliación del tranvía al campus universitario.

ETS y Euskotren aportarán 25.000 euros anuales al club gasteiztarra, una entidad sin ánimo de lucro y de importante influencia en Álava por su contribución al desarrollo personal y deportivo de la juventud y por su compromiso social. El Gaztedi es pionero en la creación de un equipo de inclusión para personas con diversidad funcional que fomenta el modelo de igualdad de oportunidades.

El acuerdo establece que el Gaztedi promocionará las marcas de ETS y Euskotren en sus equipaciones, en el terreno de juego, en la web y en los soportes impresos que difunda.

ONG Euskal Trenbideetako

ETS suscribió en 2018 un acuerdo de colaboración con la ONG Euskal Trenbideetako Langileak-Mugarik Gabe, una asociación sin ánimo de lucro en la que participan trabajadores y trabajadoras del Ente, junto a otras de Euskotren y Metro Bilbao, y que desarrolla proyectos humanitarios en diversos lugares como Nepal, el Sahara o Uganda. La mayor parte de los gastos corren a cargo de los propios voluntarios y voluntarias. De manera específica, ETS contribuyó, además, al desarrollo de un proyecto de verano en la Escuela de Bujagali (Uganda) mediante la donación de balones de fútbol para los niños y niñas de este centro educativo.

Entre las acciones en las que han participado personas de ETS integrantes de esa ONG se encuentran la colaboración para la reconstrucción de un

molino en Nepal y la elaboración de un diagnóstico sobre posibles proyectos de cooperación a desarrollar en determinadas localidades de ese país en función de sus propias necesidades.

Durante el año, se realizaron en las sedes de ETS charlas en las que personas de esa ONG (Aitor Amilibia y Amaia Uriarte) presentaron distintos aspectos de la labor que realizan.

3.10.5. Promoción de los valores culturales

Charla de Juanjo Olaizola Elordi

El investigador e historiador Juanjo Olaizola, director del Museo Vasco del Ferrocarril de Euskotren, colaborador de la revista de comunicación interna de ETS, Hurbilago, y uno de los mayores expertos del mundo ferroviario, ofreció una charla en la sede del Ente, en Bilbao, sobre la historia de la vía estrecha y su desarrollo en Euskadi. El encuentro fue tan interesante, divulgativo y ameno, como cada iniciativa que protagoniza el doctor Olaizola.

Euskalgym, Gala Internacional de Gimnasia Rítmica

ETS colaboró un año más con la Gala Internacional de la Gimnasia Rítmica, Euskalgym, que se celebró el día **24 de noviembre** en las instalaciones del BEC, en Barakaldo, ante más de 8.500 personas. Euskalgym es la cita gimnástica no competitiva más importante a nivel mundial, una suma de artes escénicas en la que se entrecruzan la pasión, la dulzura y el carácter. De su

dimensión da constancia un solo dato: 2.200 participantes, entre gimnastas, entrenadoras y miembros del jurado.

Por el tapiz de la Gala Euskalgym, que organiza la Federación Vasca de Gimnasia, pasaron figuras como las gemelas Dina y Arina Averina, campeonas del mundo y de Europa, respectivamente, a quienes los expertos pronostican los mejores resultados en los Juegos Olímpicos de Tokio de 2020. Junto a ellas, Aleksandra Soldatova, de Rusia; la búlgara Neviana Vladinova y la israelí Linoy Ashram; Polina Berezina y Alexandra Kis; la selección de Bulgaria y Katrin Taseva; la selección vasca de gimnasia o Almudena Cid, que presentó en exclusiva un espectáculo singular coronado con la actuación de la cantante de ópera y gimnasta Melani, de diez años, que puso en pie al graderío.

Bilbao Seriesland

Bilbao Seriesland, que se celebró entre los días **22 y 27 de octubre,** contó nuevamente con el apoyo de ETS, que formó parte del panel de instituciones socias. Dos centenares de creadores y creadoras de todo el mundo se dieron cita en la cuarta edición de este festival, más internacional que nunca (hubo representación de 25 países), en la que se desarrollaron más de 50 actividades, entre proyecciones, encuentros profesionales y eventos.

En esta edición, el cartel del evento estuvo inspirado en el poster original de *Star Wars*, con el uso de estereotipos de la cultura vasca y bilbaína.

3.10.6. Participación en congresos internacionales

ETS tuvo una participación significada en los dos grandes eventos internacionales del sector ferroviario, que se celebraron en 2018: el congreso World Metro & Light Rail y la feria Rail Live, que por primera vez salía de su sede de Londres, y el certamen Innotrans, que tuvo lugar en Berlín. Estos eventos reunieron a responsables ferroviarios internacionales para analizar el presente y el futuro del transporte público mundial.

World Metro & Light Rail

El **18 de abril,** el lehendakari Iñigo Urkullu destacó en la apertura del certamen World Metro & Light Rail, que tuvo lugar en el BEC, que el sector ferroviario es un referente en Euskadi y puso de relieve que su alto nivel tecnológico permite liderar nuevos retos y afrontar procesos como la digitalización y la fabricación de productos inteligentes. La consejera Arantxa Tapia, que acompañó al lehendakari, destacó que este sector ocupa a 7.200 personas y que sus empresas exportan por un valor global de 1.700 millones de euros.

En diferentes mesas redondas y ponencias participaron también el director general de ETS, Aitor Garitano, y el director de Operaciones, Goyo Sarasola.

Una semana antes, el **11 de abril,** el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, Antonio Aiz, inauguró en el Museo Marítimo de Bilbao las Jornadas de Mantenimiento en Transporte y Logística, en las que ofreció una ponencia el Responsable de Mantenimiento Operativo e Ingeniería de Explotación ETS, Javier Astarloa.

Innotrans, en Berlín

El **19 de septiembre,** se celebró en Berlín la feria Innotrans, considerada la más importante del mundo en el sector ferroviario. Una delegación del Gobierno Vasco, integrada por el viceconsejero Antonio Aiz; los directores generales de ETS y de Euskotren, Aitor Garitano e Imanol Leza, respectivamente; y el director general de SPRI, Alex Arriola, apoyó con su presencia a las más de 30 empresas de Euskadi que expusieron sus productos.

En el contexto de la feria, se celebró un encuentro de trabajo en el que participaron las principales empresas vascas con propuestas que cubren los campos del material móvil, tecnología de vía, señalización, simuladores, soluciones innovadoras en mantenimiento y *bigdata*, así como la ingeniería civil.

La compañía CAF presentó los avances realizados en el sistema CBTC de control inteligente de la circulación. Se trata de un sistema desarrollado mediante convenio con ETS y Euskotren, para trabajar de manera conjunta en la implantación y desarrollo del CBTC en la Línea 3 del Metro de Bilbao. Acompañado por el presidente de esa compañía, Andrés Arizkorreta, el viceconsejero Antonio Aiz señaló que "la utilización de este tipo de sistemas supone un salto tecnológico que redunda en la seguridad y en el aumento de prestaciones de

Feria Go Mobility, en Irun

El **27 de noviembre** se inauguró en Irun la feria Go Mobility en la que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco participó con la finalidad de difundir su compromiso con el modelo de movilidad sostenible, que se sustenta en principios medioambientales, económicos y sociales. Con el Plan Director de Transporte Sostenible 2030, la Estrategia Energética de Euskadi 2030, el Plan Integral de Movilidad Eléctrica y la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050 en la mano, el Gobierno Vasco ya está trabajando en lo que probablemente será el instrumento que contribuya de manera más efectiva a dar un salto cualitativo en la implementación del modelo de movilidad sostenible del futuro, más moderno y más eficiente: la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

ETS estuvo presente en el espacio expositivo del Gobierno Vasco, junto a Euskotren, el Ente Vasco de la Energía, IBIL y CIC Energigune, en el que se presentaron desde las maquetas de la nueva estación del TOPO en Donostia y del tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta la red eléctrica inteligente, los sistemas de recarga eléctrico por baterías y supercondensadores.

3.10.7. Comunicación interna

Charlas sobre el proceso de mejora de la gestión

En el marco del proceso de mejora de la organización que se lleva a cabo desde la dirección general de ETS, en el mes de **febrero** se celebraron charlas en las sedes del Ente dirigidas a toda la plantilla bajo el título 'Mejorando la gestión. Guztion artean'. Entre los temas que se abordaron de la mano del director general de Euskal Trenbide Sarea, Aitor Garitano, junto a otros integrantes de la dirección, se incluyeron los presupuestos y las inversiones previstas para el año, la implantación del coordinador/a de actuaciones, la metodología de trabajo colaborativa, la mejora de la gestión documental, así como la formación del personal en diferentes competencias.

Homenaje a las personas veteranas y jubiladas de ETS

El **7 de noviembre**, ETS celebró un acto de homenaje a las personas jubiladas y a las que en 2018 cumplían 25 años de antigüedad en la empresa.

Por la mañana, el director general de ETS, Aitor Garitano, les recibió en Albia, antes de desplazarse a Balmaseda. En esta localidad, los agasajados disfrutaron de una visita guiada a la primera villa de Bizkaia. Tras reponer fuerzas, la comitiva se dirigió a visitar la antigua fábrica y actual Museo La Encartada, especializada en boinas y otras prendas de lana. Finalmente, regresaron a Balmaseda para disfrutar de un ágape, durante el cual el director general les entregó un recuerdo de su paso por ETS y les agradeció su dedicación y esfuerzo por mantener las infraestructuras y el servicio ferroviario en las mejores condiciones.

Participación en pruebas deportivas

La participación de personas de ETS en actividades deportivas y de ocio, que se promueve con la finalidad de enriquecer las relaciones en el ámbito interno e incentivar los vínculos interdepartamentales, se consolidó en 2018 gracias a la presencia de representantes del Ente en las distintas pruebas y certámenes.

Lilatón en Donostia

El calendario deportivo del año se iniciaba el día **4 de marzo** con la celebración de la **Lilatón**, una carrera de cinco kilómetros destinada sólo para mujeres que discurre por las calles del centro de Donostia. Siete personas de ETS tomaron parte en la carrera popular, organizada por el Club Atlético San Sebastián.

Clásica cicloturista Bilbao-Bilbao

Una semana después, el día **11 de marzo**, se disputó una nueva edición de la clásica cicloturista Bilbao-Bilbao. Como en ocasiones precedentes, la prueba contó con una participación numerosa que tuvo que completar un recorrido de 115 kilómetros salvando diversos puertos de montaña. Un total de 14 corredores y corredoras de ETS formaron parte de esta prueba internacional, que alcanzó su trigésima edición.

Maratón Martín Fiz

El **6 de mayo**, nueve personas de ETS se sumaron a la Maratón EDP Martín Fiz, de Vitoria-Gasteiz, en un día caluroso. La prueba atrajo a más de 5.000 participantes en sus distintas modalidades, incluida la carrera sobre patines, que se disputó separada del resto. De las nueve personas de ETS que tomaron parte, seis lo hicieron en la variedad de roller.

VIII Torneo de pádel de ETS

El **23 de mayo**, las pistas del polideportivo de Derio acogieron el Torneo de Pádel de ETS, que alcanzó su octava edición. Jabi Irazabal se proclamó brillante campeón y Josu Torrontegi ocupó el segundo cajón del podio. El campeonato se disputó con un sistema clasificatorio rotatorio, en el que se intercambian continuamente las parejas y los contrincantes. El buen ambiente presidió la competición, que, además, contó con caras nuevas pertenecientes a diferentes departamentos del Ente. Tras dos horas de juego, los y la participantes tuvieron ocasión de intercambiar opiniones y comentar algunas jugadas en el piscolabis posterior.

Remo en banco fijo

En la antesala del verano, la actividad deportiva dinamizada desde ETS se hizo más intensa. El **8 de junio**, se celebró una jornada de iniciación al remo en su modalidad de banco fijo, de la mano del club de veteranos de Sestao, en la que participaron seis personas de ETS.

Subida al monte Oiz

El **22 de junio**, un nutrido grupo de corredores se dio cita en los talleres de Lebario para afrontar la décima edición de la subida al monte Oiz en Mountain Bike. El monte bocinero fue testigo del pedaleo intenso de las doce personas de ETS que, junto a la representación de Euskotren, recorrieron los 15 kilómetros de que constaba la marcha en su modalidad corta. Varias personas completaron los 30 kilómetros del recorrido largo, con avituallamientos incluidos.

En kayak por la bahía de La Concha

El **29 de junio**, por primera vez en la programación de actividades deportivas y de ocio de ETS, se celebró un paseo en kayak por la Bahía de La Concha. Fueron 15 las personas que asumieron el reto de compartir la travesía, con la mar en calma, que tuvo su punto de salida en la playa de Ondarreta. El baño estuvo incluido en el programa, mitad del trayecto, tras bordear la isla de Santa Clara.

Night Marathon de Bilbao y Behobia/San Sebastián

El **20 de octubre**, una vez superado el paréntesis del verano, el personal de ETS más dinámico retomó el calendario de actividades deportivas y de ocio. La Bilbao Night Marathon fue el primero de los eventos. Un total de 17 personas de ETS se echaron a la calle cuando empezaba a caer la noche, dispuestas a cubrir los diez kilómetros de que consta la prueba, conocida como «carrera pirata». Otros y otras, con más empuje, si cabe, dieron cuenta de los 21 kilómetros de la media maratón.

El **11 de noviembre**, llegó otra prueba clásica, multitudinaria, organizada por el Club Deportivo Fortuna, y que, en aquel momento, estaba a las puertas de alcanzar la condición de centenaria: la Behobia-San Sebastián, una de las carreras populares más emocionantes y concurridas de Europa. Las 22 personas de ETS inscritas recorrieron los 20 kilómetros de que consta La prueba, que está concebida para disfrutar, a pesar de que su trazado debe sortear cuestas tan pronunciadas como la de Gaintzurizketa.

Carrera de karts y paintball

El **16 de noviembre** llegó al calendario de actividades de ocio de ETS una actividad doble y novedosa, que se confirmó de gran aceptación: una carrera de *karts* y una competición de *paintball*. Se superaron las previsiones y las 30 personas de ETS que se dieron cita en el centro comercial Gorbeia,

de Vitoria-Gasteiz, tuvieron que dividirse en dos grupos de manera que, mientras unas demostraban su habilidad en el circuito, las otras disparaban, con más o menos puntería, los proyectiles de pintura. En el segundo turno, intercambio de papeles.

Herrikrosa de Bilbao

El **18 de noviembre**, domingo, se celebró una nueva edición de la popular Herrikrosa de Bilbao, con importante participación de personas de ETS —21, en total— que completaron un recorrido de 10 kilómetros por calles céntricas de la capital vizcaína. La representación de ETS obtuvo la medalla de oro, compartida con el resto de participantes. Es preciso señalar que, según reza el capítulo de valores que promueve la organización del evento deportivo, todas las personas que participan son ganadores y ganadoras (de ilusión, salud, compañía, competitividad…).

Actos de Navidad

Como es habitual en ETS, las fechas próximas a la Navidad constituyen un tiempo adecuado para propiciar el acercamiento entre las personas que integran la organización y, en consecuencia, el enriquecimiento de las relaciones internas. El mes de diciembre volvió a contar con un intenso programa de actividades, que tuvieron su punto culmen, antes del inicio de los turnos vacacionales, en el clásico **lunch de fin de año**, en torno al cual las personas asistentes compartieron experiencias y, sobre todo, buenos deseos, además de recibir del Director General, Aitor Garitano, el agradecimiento por el esfuerzo realizado, así como información sobre los hitos principales de la organización.

El día anterior a la celebración del lunch tradicional y víspera de Santo Tomás, **Olentzero** volvió a visitar la sede de ETS en Albia, donde esperaba expectante un nutrido grupo de niñas y niños. Olentzero, que tiene facciones de prejubilado orondo, tez sonrosada y un buen gesto que mantiene a pesar de los pesares, entró por la puerta para no asumir riesgos mayores ante el jolgorio infantil y el de las madres, padres y demás acompañantes. Como no podía ser de otra manera, todo fue alegría.

Momentos antes de la llegada de Olentzero, el Director General procedió a la entrega de los premios a las ganadoras y ganadores del **concurso de dibujo infantil**, organizado para las hijas e hijos de las personas que trabajan en ETS. La prueba ha alcanzado ya su séptima edición. La clasificación en cada una de las categorías fue la siguiente:

Categoría 0-3 años:
Maren Lekue Sáez- (Hijo de Garbiñe Sáez – Albia).

Categoría 4-7 años:
June Aras Roure– (Hija de Alberto Aras – Atxuri).

Categoría 8-11 años:
Iris Arechaga– (Hija de Félix Arechaga – Atxuri).

Visita interna a Trintxerpe y Loiola

El **22 de noviembre**, un grupo de personas de diferentes áreas de ETS tomó parte en la visita interna a varias infraestructuras cuya dirección de obra ha sido desempeñada por personal del Ente público. Este tipo de iniciativas tienen la finalidad de mejorar el conocimiento acerca de los equipamientos de ETS y de las actuaciones que lleva a cabo. En esta ocasión, el grupo recorrió la conexión peatonal de Trintxerpe con la estación de Herrera, inaugurada el día anterior a la visita, y conoció los detalles de la obra. Posteriormente, se desplazaron en tren hasta la nueva estación en viaducto de Loiola, que tuvieron también ocasión de visitar mientras estaba en obras años atrás, y que ya se encuentra en servicio desde hace más de un año.

3.10.8. Visitas externas a obras e instalaciones

Instituto de Leioa

La centenaria terminal de Atxuri fue escenario de la visita de alumnos y alumnas del Instituto de Leioa pertenecientes a distintos cursos, en la que tuvieron la oportunidad de conocer el funcionamiento del Puesto de Mando desde el que se controla la circulación de los trenes. Estas visitas con públicos externos tienen como finalidad promover entre la ciudadanía un mayor conocimiento acerca del trabajo que desarrolla ETS y contribuir a la difusión de los valores que caracterizan al transporte público.

Alumnado de Tecnun

En este mismo contexto, también en los meses de primavera, se produjo la visita de alumnas y alumnos de Ingeniería de Tecnun, la Universidad de Navarra en Donostia, a las obras que se desarrollaban en esos momentos en el entorno de la estación de Ermua. La visita fue especialmente enriquecedora dado el grado de avance de las instalaciones, de manera especial el túnel, en el que se ultimaba su ejecución.

3.11. Calidad y Medio Ambiente

Sistemas de gestión integrados

Durante el año 2018, ETS se sometió a la primera auditoría externa de seguimiento, realizada por AENOR, de las normas ISO de calidad y medio ambiente, ISO 9001:2015 e ISO14001:2015, respectivamente. Asimismo, se realizó la tercera auditoría de seguimiento del certificado del Reglamento EMAS III con la Declaración Ambiental, de acuerdo a las modificaciones del Reglamento (UE) 2017/1505 de la Comisión de 28 de agosto de 2017 para el Medio Ambiente. En esa declaración se incluyen los seguimientos de una serie de indicadores ambientales del Ente, tanto directos como indirectos, y con la estructura de la norma ISO 14001:2015.

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

Asimismo, durante el mes de **abril** se llevó a cabo la tercera auditoria de seguimiento del sistema OHSAS 18001 con la certificadora SGS para la Seguridad y Salud en el trabajo. Esta ha sido la última auditoria con ese referencial, ya que en marzo de 2018 se publicó la nueva norma de seguridad y salud en el trabajo ISO45001:2018. En **octubre** se empezaron a extraer los requisitos de este nuevo referencial para integrarlos en el sistema de gestión. Con motivo de la adaptación a esta nueva ISO, se actualizó el contexto de la organización y de sus partes interesadas y la identificación de riesgos y oportunidades de cada Dirección y Departamento del Ente. Todos ellos se evaluaron e indicaron las acciones para minimizar riesgos.

El alcance de las certificaciones comprende a todo el Ente en lo referente a Seguridad y Salud. En el ámbito de la calidad y el medio ambiente afecta a las Direcciones de Planificación y Proyectos, Construcción, Instalaciones, Proyectos Estratégicos, Operaciones e I+D+i (Departamento de Circulación y Gestión del Servicio) y Jefatura de Seguridad en la Circulación, Emergencias y Protección Civil.

Durante el año se continuó con la incorporación de objetivos e indicadores del Departamento de Mantenimiento al Plan de Indicadores 2018, aun cuando no se encuentran en el alcance.

De cara a garantizar el mantenimiento y la mejora continua del sistema de gestión integrado, se realizaron las correspondientes auditorías internas, antes que las externas. El número de obras auditadas para los tres sistemas fue similar al del año 2017.

En 2018 se elaboró un plan de auditorías internas extraordinarias 2018-2020 con motivo de la inclusión en el sistema de gestión del nuevo proceso de Coordinación de Actuaciones, que supuso, además, la revisión de varios procesos operativos, como son los de planificación y proyectos y obras, y de procesos de apoyo, como el de comunicación y compras y contrataciones.

En el global del año, de los 63 objetivos marcados en el sistema integrado, se han alcanzado satisfactoriamente 56, el 89%, que da idea de la involucración del personal del Ente en la gestión de los sistemas. También se mide una batería de indicadores, 88 en total (frente a los 94 en 2017), que se consideran una fuente de información importante para la mejora continua y que abarcan a Direcciones/Departamentos que incluso no están directamente bajo el control y seguimiento de los procesos del sistema, como son la Dirección de Comunicación, Patrimonio, Sistemas de la Información y Mantenimiento, además de indicadores derivados de objetivos pasados.

Por otra parte, y de cara a medir la calidad externa de los servicios prestados y que recibe directamente el cliente, ETS realizó las correspondientes encuestas de satisfacción de cliente con el fin de conocer su grado de satisfacción. Los resultados mejoraron con respecto a los valores de referencia precedentes. Así, el operador concedió un grado de satisfacción del 97,74% y el cliente de obras y proyectos, un 86,61%. En ambos casos se superan los valores de referencia (89,5% y 80% respectivamente).

3.12. Innovación

Además de atender las funciones que le corresponden por su condición de gestor de las infraestructuras existentes, ETS desarrolla de forma continua diversos proyectos en materia de innovación (I+D+i) con el objetivo de impulsar el desarrollo del sistema ferroviario vasco con los máximos niveles de calidad, seguridad, eficiencia económica y sostenibilidad.

Durante el año 2018, ETS abordó el desarrollo de la Agenda de Innovación, documento que recoge las principales actuaciones del Ente en esta materia. Entre ellas, destacan las siguientes:

BEI: Bus Eléctrico Inteligente

- Redacción de los proyectos constructivos y posterior licitación por parte del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz de la obra y suministro del BEI.
- Colaboración en la redacción del convenio entre Gobierno Vasco, la Diputación de Gipuzkoa y Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para la redacción de los proyectos constructivos de la obra y suministro, y posterior implantación del BEI en esa ciudad.

CBTC: Communication Based Train Control

- Participación en reuniones sobre la posible implementación de esta solución en la Línea 3 del Metro de Bilbao.

Supervisión de pasos a nivel mediante visión artificial

- Durante 2018 se realizó la experimentación mediante un proyecto piloto y la contratación posterior para su implantación en seis pasos a nivel. Ante los buenos resultados, se decidió contratar la implantación en seis nuevos pasos a nivel.

Implantación de la metodología BIM

- Creación de un grupo de trabajo encargado de realizar un estudio exhaustivo de la metodología BIM y de analizar su adecuación al entorno de ETS. La propuesta de implantación que se desarrolló fue aprobada.

Estudio desgaste ondulatorio en la Línea 3

- Realización de mediciones periódicas en vía, instalación de medidores en continuo de ruido y aceleraciones y realización de análisis de datos.

Mini-pantallas acústicas

- Definición de los elementos que componen la mini-pantalla.
- Selección de estación adecuada en función del espacio disponible entre vías.
- Posible adaptación a la infraestructura en las inmediaciones de la estación seleccionada.

Piloto para la detección de obstáculos en secciones de vía con riesgo

- Definición y contratación del proveedor.
- Implantación y puesta en servicio de la instalación piloto.
- Desarrollo de las primeras pruebas.

Automatización de la gestión de la circulación

- Lanzamiento del proceso de selección de una asistencia técnica para el análisis funcional de un nuevo CTC único; estudio de las necesidades de ETS y de las alternativas y selección de la tecnología más adecuada.

Administración y gestión de dispositivos móviles para ETS

- Creación de una infraestructura MDM en coordinación con Gobierno Vasco, para gestionar los dispositivos móviles de ETS.
- Puesta en marcha del proyecto piloto para diferentes perfiles del área de explotación y miembros de la comisión delegada de contratación.

Monitorización de unidades móviles para identificar y optimizar consumos

- Fin de la instalación de equipos de monitorización de los sistemas de tracción, freno, equipos auxiliares y modos de conducción, etc. en trenes de la serie 900 de Euskotren. Inicio de la recopilación de los datos y primeros análisis para obtener modelos de comportamiento energético del tren.

Redacción del manual sobre la influencia del agua en túneles

- Mantenimiento de reuniones con miembros colaboradores con AETOS e incorporar las conclusiones en el Manual sobre la influencia del agua en los túneles.

Análisis, diseño y propuesta de implantación de un sistema de gestión documental

- Análisis interno de las alternativas y su integración con la metodología BIM.
- Adjudicación del concurso, elaboración de la planificación del proyecto e inicio de la toma de requisitos para la elaboración de la política documental.

Proyecto de buscador de fitxategia

- Desarrollo de un motor de búsqueda que permite realizar el proceso de localización instantánea de ficheros. Se basa en una indexación permanente de todo el contenido de Fitxategia (más de 3 millones de ficheros), que posibilita realizar las búsquedas por el contenido del archivo, además de hacerlo mediante el nombre del fichero y los metadatos del mismo.

4 LIQUIDACIÓN DE CUENTAS ANUALES EN EL EJERCICIO 2018

euskal trenbide sarea

Auditore independente batek egindako
urteko kontuen ikuskapen-txostena

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales
emitido por un Auditor Independiente

RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA

2018ko abenduaren 31n amaitutako Urte Kontuak
eta Kudeaketa Txostena

Cuentas Anuales e Informe de gestión del ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2018

MAZARS

Auditore independente batek egindako urteko kontuen ikuskapen-txostena

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioarentzat —Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarearen Funtsa sozialaren titular bakarra—, Administrazio Kontseiluaren aginduz:

Iritzia salbuespenekin

Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea Sarea erakundearen (Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren mende dagoena eta, gaur egun, Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailera atxikia dagoena) atxikitako urteko kontuak ikuskatu ditugu. Urteko kontu horiek 2018ko 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 dituzten eta izan ditzaketen ondorioak izan ezik, erantsitako urteko kontuek behar bezala adierazten dute, alderdi esanguratsu guztietan, Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarearen 2018ko 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 del Ente Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbidea 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), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, excepto por los efectos y posibles efectos de las cuestiones descritas en la sección de "Fundamento de la opinión con salvedades", las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Ente Red Ferroviaria Vasca Euskal Trenbide Sarea a 31 de diciembre de 2018, 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.

C/ Rodríguez Arias, 23, planta 8ª, Dpto.12 48011 Bilbao Teléfono: +34 944 702 590 Fax: +34 944 702 591 e-mail: auditoria@mazars.es
Oficinas en: Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Valencia, Vigo

Praxity MEMBER GLOBAL ALLIANCE OF INDEPENDENT FIRMS

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

MAZARS

Iritzia salbuespenekin emateko oinarria

Erakundeak ez du erregistratu 217,2 milioi euroko zenbatekoagatik (247,2 milioi euro 2017ko abenduaren 31n) ondare garbian jasotako diru-laguntza ez-itzulgarrien zerga-ondorioa, ezta zerga-oinarri negatiboen zerga-kredituen ondorioa eta, hala badagokio, etorkizunean gauzatu ahal izango liratekeen kenkariak ere. 2018ko abenduaren 31n, kenkari horien zenbatekoa 94,9 milioi eurokoa da (73,1 milioi euro 2017ko abenduaren 31n). Ondorioz, 2018ko abenduaren 31n, Jasotako diru-laguntzak, dohaintzak eta legatuak epigrafea 217,2 milioi euro inguru gainbaloratua dago (247,2 milioi euro 2017ko abenduaren 31n). Aitzitik, Erreserbak eta ekitaldiaren emaitza, hurrenez hurren, 73,1 eta 21,8 milioi euro gutxiagorekin azaltzen dira (55,7 eta 17,4 milioi euro hurrenez hurren 2017ko abenduaren 31n). Horrenbestez, 2018ko abenduaren 31n, Erakundearen ondare garbia 122,3 milioi euro gainetik baloratuta dago (174,1 milioi euro 2017ko abenduaren 31n). 2017ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari zegozkion urteko kontuen gaineko ikuskapenari buruzko iritzian, horri buruzko salbuespen bat jaso zen.

Erantsitako memoriaren 1. oharrean adierazten den bezala, Euskal Trenbide Sarearen xede soziala garatzeko, ekainaren 6ko 118/2006 Dekretu bidez, Erakunde Publikoak, adskripzio-erregimenean, une horretara arte Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, SA Sozietate Publikoari atxikitako trenbide-azpiegiturei lotutako aktiboak jaso zituen.

Fundamento de la opinión con salvedades

El Ente no registra el correspondiente efecto fiscal derivado de las subvenciones no reintegrables recogidas en el patrimonio neto por importe 217,2 millones de euros (247,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2017), ni el efecto de los créditos fiscales provenientes de las bases imponibles negativas así como de las deducciones que, en su caso, se podrían materializar en el futuro cuyo importe a 31 de diciembre de 2018 asciende a 94,9 millones de euros (73,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2017). Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2018 el epígrafe Subvenciones, donaciones y legados recibidos se encuentra sobrevalorado en aproximadamente 217,2 millones de euros (247,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2017) y, en contrapartida, las Reservas y el resultado del ejercicio se muestran en defecto en 73,1 y 21,8 millones de euros respectivamente (55,7 y 17,4 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2017). En consecuencia, el patrimonio neto del Ente se encuentra sobrevalorado en 122,3 millones de euros al 31 de diciembre de 2018 (174,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2017). La opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 contenía una salvedad al respecto.

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

Praxity

MAZARS

Gaur egun, Eusko Trenbideak enpresatik datozen eta esleitu diren ibilgetu materialen multzoa osatzen duten elementuen banakako erregistro bat Erakundeak ez duenez, ezin izan da banakako kostua egiaztatu. Beraz, ezin izan da Erakundeari transferitutako eta atxikitako ondasun material horien amortizazioa egiaztatu eta, ondorioz, ezin izan da horiek 2018ko eta 2017ko ekitaldietako urteko kontuetan duten eragina zehaztu. Aipatutako ekitaldietako abenduaren 31n, aktibo horiek, hurrenez hurren, 70 eta 75 milioi euro inguruko kontabilitateko balio garbiarekin erregistratuak daude. 2017ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari zegozkion urteko kontuen gaineko ikuskapenari buruzko iritzian, horri buruzko salbuespen bat jaso zen.

En la medida que el Ente no dispone en la actualidad de un registro individualizado de los elementos que integran el conjunto de las inmovilizaciones materiales asignadas y provenientes de Eusko Trenbideak, no ha sido posible verificar el coste individual y, por consiguiente, la correspondiente amortización de los citados bienes materiales transferidos y adscritos al Ente ni, en consecuencia, determinar su efecto en las cuentas anuales correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017. Al 31 de diciembre de dichos ejercicios, estos activos están registrados por un valor neto contable de aproximadamente 70 y 75 millones de euros, respectivamente. La opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 contenía una salvedad al respecto.

Aurreko paragrafoan adierazitakoaz gain, 2006ko ekitaldian —erantsitako memoriaren 1. oharrean adierazitakoaren arabera— Eusko Jaurlaritzak Erakundeari, adskripzio-erregimenean, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbideko jabari publikoko beste ondasun guztiak esleitu zizkion, eta horiek administratzea eta kudeatzea agindu zion. Erakundeak ez du besterendutako trenbide hauei dagozkien ondasunen zerrendarik eta baloraziorik, ezta haien erabilera-eskubideari egotzi dakiokeen balioarena ere. Ondorioz, gaur egun ezin da zehaztu 2018ko eta 2017ko ekitaldiei dagozkien urteko kontuetan eskubide horren aitorpenak izan dezakeen eragina. 2017ko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiari zegozkion urteko kontuen gaineko ikuskapenari buruzko iritzian, horri buruzko salbuespen bat jaso zen.

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 correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017. La opinión de auditoría sobre las cuentas anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017 contenía una salvedad al respecto.

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.

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.

Praxity

MAZARS

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.

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.

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

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

Aspectos más relevantes de la auditoría

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.

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.

Iritzia salbuespenekin emateko oinarria atalean deskribatutako kontuez gain, erabaki dugu ondoren deskribatuko diren arriskuak direla gure txostenean jakinarazi behar den kontu-ikuskapenean kontuan hartutako arrisku azpimarragarrienak.

Además de las cuestiones descritas en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades*, hemos determinado que los riesgos que se describen a continuación son los riesgos más significativos considerados en la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Praxity

MAZARS

Martxan dauden ibilgetu gisa aktibatutako eraikuntza-proiektuen balorazioa

Erantsitako memoriaren 6. oharrean deskribatzen den moduan, 2018ko abenduaren 31n, "Martxan dauden ibilgetuak eta aurrerakinak" epigrafearen barruan erregistratuta dago Erakundeak obra hauek etorkizunean egikaritzeko hainbat eraikuntza-proiektu idazteko kostua —11,8 milioi euro—. Proiektu horiek aurreko ekitalditako kapital-aurrekontuaren barruan onartu ziren, eta 2019rako luzatutako 2018ko aurrekontuan ez da kopururik esleitu lanak egikaritzen hasteko. Kontzeptu horrengatik erregistratutako zenbatekoak garrantzitsuak dira, eta iritziak eta estimazioak egin behar direnez haiek erabakitzeko, gure kontu-ikuskapenean alderdi azpimarragarritzat jo dugu.

Alderdi azpimarragarri horri ekiteko gure kontu-ikuskapeneko prozeduren artean, besteak beste, honako hauek hartu dira kontuan: Erakundearen finantza-zuzendaritzak gauzatutako eraikuntza-proiektuen bideragarritasuneko analisi-proiektuaren ebaluazioa; eta informazio horren eta, alde batetik, 2019ko ekitaldirako 2018ko abenduaren 13an Ohi Ez Bezalako Gobernu Batzordeak onartutako 2018ko aurrekontu luzapenaren arteko alderatzea eta, bestetik, informazio horren eta proiektu horien gaur egungo egoerarekin lotutako hedabideetan argitaratutako informazioaren arteko alderatzea. Halaber, Erakundearen aholkularitza juridikoari eta Erakundearekin lan egiten duten kanpoko aholkulariei eskaera egin diegu, lanak ez egikaritzea eragin dezaketen auzi edo erreklamazio posibleak ezagutzeko. Orobat, 2019an aurrekonturik esleitu ez zaizkien eraikuntza-proiektu horiei buruzko memoriaren 6. oharrean xehatutako informazioa ebaluatu dugu, aplikatzekoa den finantza-informazioko esparru arauemailearen eskaerekin bat etorriz.

Valoración de los proyectos constructivos activados como inmovilizaciones en curso

Tal como se describe en la nota 6 de la memoria adjunta, al 31 de diciembre de 2018 se encuentra registrado dentro del epígrafe "Inmovilizaciones en curso" el coste de redacción de diversos proyectos constructivos para la futura ejecución de estas obras por parte del Ente por un importe de 11,8 Millones de Euros. Dichos proyectos fueron aprobados dentro del presupuesto de capital de ejercicios anteriores, no habiéndose asignado cuantías en el presupuesto de capital del año 2018 prorrogado para 2019 para el inicio de la ejecución de los trabajos. Los importes registrados por dicho concepto son significativos y están sujetos a juicios y estimaciones para su determinación por lo que se ha considerado un aspecto relevante en nuestra auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para abordar este aspecto relevante han incluido, entre otros, la evaluación del proceso de análisis de viabilidad de los proyectos constructivos llevado a cabo por la dirección financiera del Ente, el contraste de dicha información con la prórroga del presupuesto de 2018 aprobado por el Consejo de Gobierno Extraordinario de 13 de diciembre de 2018 para el ejercicio 2019 así como con la información publicada en los distintos medios de comunicación relacionada con el estado actual de esos proyectos. Asimismo, hemos circularizado a la asesoría jurídica del Ente y a los asesores externos con los que trabaja el Ente con el fin de identificar posibles litigios o reclamaciones que pudieran motivar la falta de ejecución de los trabajos. Adicionalmente, hemos evaluado la información desglosada en la nota 6 de la memoria relativa a dichos proyectos constructivos sin asignación presupuestaria en 2019 de acuerdo con los requerimientos del marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

Praxity

MAZARS

Bestelako informazioa: Kudeaketa-txostena

Bestelako informazioan 2018ko 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.

Egindako lanean oinarrituta, aurreko paragrafoan deskribatutakoaren arabera, kudeaketa-txostenean bildutako informazioa 2018ko ekitaldiko urteko kontuen informazioarekin bat dator, eta bere edukiak eta aurkezpenak aplikatzekoa den araudia betetzen dute.

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.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018 cuya formulación es responsabilidad de los administradores del Ente, y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

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

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2018 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

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.

Praxity

MAZARS

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.

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.

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.

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:

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:

• 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

• 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

Praxity

MAZARS

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.

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.

• 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.

• 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.

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

• 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.

• 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.

• 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.

• 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.

Praxity

8

MAZARS

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.

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.

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

MAZARS AUDITORES, S.L.P

2019 Núm. 03/19/05561
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR
Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española o internacional

Bilbo, 2019ko martxoaren 26a
Bilbao, 26 de marzo de 2019

MAZARS AUDITORES, S.L.P.
ROAC Nº S1189 zb.

Juan Luque Gala
ROAC Nº 15663 zb.

Praxity
GLOBAL ALLIANCE OF INDEPENDENT FIRMS

9

BALANCE

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EN EUROS

ACTIVO		
	31/12/2018	**31/12/2017**
ACTIVO NO CORRIENTE	**1.066.952.599**	**1.052.541.881**
Inmovilizado Intangible (Nota 5)	**1.749.282**	**2.259.852**
Aplicaciones Informáticas	1.618.541	2.064.950
Desarrollo	71.882	82.832
Anticipos	58.859	112.070
Inmovilizado Material (Nota 6)	**1.065.089.207**	**1.050.222.318**
Terrenos y Construcciones	772.423.238	746.721.149
Instalaciones Técnicas y Otro inmovilizado material	181.691.289	186.423.929
Inmovilizado en curso y anticipos	110.974.680	117.077.240
Inversiones Financieras a largo plazo (Notas 4 y 8)	**114.110**	**59.711**
Otros activos financieros	114.110	59.711

ACTIVO		
	31/12/2018	**31/12/2017**
ACTIVO CORRIENTE	**36.795.561**	**38.699.872**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	**7.247.621**	**12.004.191**
Clientes por Prestaciones Servicios (Nota 9.a)	76.843	75.817
Clientes, Empresas grupo y asociadas (Nota 9.b)	3.313.794	5.603.155
Deudores Varios	93.165	399.040
Personal	68.608	63.050
Administraciones Públicas (Nota 9.c)	3.695.211	5.863.129
Inversiones Financieras a corto plazo (Nota 9.d)	**7.743**	**7.107**
Otros activos financieros	7.743	7.107
Periodificaciones a corto plazo	**54.518**	**39.699**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 9.e)	**29.485.679**	**26.648.875**
TOTAL ACTIVO	**1.103.748.160**	**1.091.241.753**

BALANCE

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EN EUROS

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2018	**31/12/2017**
PATRIMONIO NETO	**1.087.355.356**	**1.071.406.894**
Fondos Propios	**182.277.954**	**188.405.710**
Fondo Social (Nota 10)	295.648.889	295.648.889
Resultados Negativos Ejercicios Anteriores	-107.243.179	-99.739.416
Resultado del ejercicio	-6.127.756	-7.503.763
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)	**905.077.402**	**883.001.184**
Subvenciones recibidas	905.077.402	883.001.184
PASIVO NO CORRIENTE	**358.753**	**338.590**
Provisiones a largo plazo	358.753	338.590
Obligaciones prestaciones a largo plazo al personal (Nota 12.a)	358.753	338.590

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		
	31/12/2018	**31/12/2017**
PASIVO CORRIENTE	**16.034.051**	**19.496.269**
Provisiones a corto plazo (Nota 13.f)	**0**	**375.000**
Deudas a corto plazo	**10.702.483**	**13.625.423**
Otros pasivos financieros (Nota 13.a)	10.702.483	13.625.423
Acreedores Comerciales y otras cuentas a pagar	**5.331.568**	**5.495.846**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas (Nota 13.b)	95.167	250.521
Acreedores varios (Nota 13.c)	3.925.019	4.099.071
Personal (Remuneraciones pendientes de pago) (Nota 13.d)	673.992	579.014
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 13.e)	637.390	567.240
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	**1.103.748.160**	**1.091.241.753**

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2018.

En Bilbao, a 25 de Marzo de 2019

Arantxa Tapia Otaegi

Antonio Aiz Salazar

Alberto Alberdi Larizgoitia

Janire Bijuesca Bedialauneta

Ernesto García Vadillo

Mikel Gurutzeaga Zubilla

Estibaliz Hernaez Laviña

Pedro María Hernando Arranz

María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EN EUROS

	31/12/2018	31/12/2017
Importe Neto de la Cifra de Negocios (17.a)	**18.907.487**	**16.638.889**
Ventas	9.203.061	8.218.537
Prestaciones de Servicios	9.704.426	8.420.352
Otros Ingresos de Explotación	**29.364.759**	**26.265.954**
Ingresos Accesorios y Otros de Gestión Corriente	764.759	765.954
Subv. explotación incorporada al result. del ejercicio (11.a)	28.600.000	25.500.000
Gastos de Personal	**-14.786.587**	**-14.473.206**
Sueldos, Salarios y asimilados	-11.090.148	-10.991.890
Cargas Sociales (17.d)	-3.696.439	-3.481.316
Otros Gastos de Explotación	**-32.007.722**	**-27.621.038**
Servicios Exteriores	-31.950.302	-27.565.356
Tributos	-55.750	-54.245
Otros gastos de gestión corriente	-1.670	-1.437
Amortización del Inmovilizado (5 y 6)	**-41.350.474**	**-38.301.377**
Imputación subvenc. de inmovilizado no financiero (11.b)	**35.094.321**	**31.390.564**
Deterioro y resultado por enajenaciones inmovilizado	**-1.356.000**	**-1.161.189**
Resultado por enajenaciones y otras (6)	-1.356.000	-1.161.189

	31/12/2018	31/12/2017
Otros resultados	**7.156**	**-241.664**
Ingresos Excepcionales	22.959	140.721
Gastos Excepcionales	-15.803	-382.385
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	**-6.127.060**	**-7.503.067**
Gastos Financieros	**-696**	**-696**
Por deudas con terceros	-696	-696
A.2. RESULTADOS FINANCIEROS	**-696**	**-696**
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-6.127.756**	**-7.503.763**
Impuestos sobre beneficios (16)	0	0
A.4. RESULTADO DE OPERACIONES CONTINUADAS	**-6.127.756**	**-7.503.763**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-6.127.756**	**-7.503.763**

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al ejercicio de 2018.

En Bilbao, a 25 de Marzo de 2019

Arantxa Tapia Otaegi

Antonio Aiz Salazar

Alberto Alberdi Larizgoitia

Janire Bijuesca Bedialauneta

Ernesto García Vadillo

Mikel Gurutzeaga Zubilla

Estibaliz Hernaez Laviña

Pedro María Hernando Arranz

María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EN EUROS

1. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2018 EN EUROS		
	31-12-2018	**31-12-2017**
A) Resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias	**-6.127.756**	**-7.503.763**
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	57.170.539	64.021.299
C) Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 11.b)		
- Financiación de inmovilizado	-35.094.321	-31.390.564
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	**15.948.462**	**25.126.972**

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos correspondiente al ejercicio 2018.

2. ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO EN EUROS					
	Fondo Social	**Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores**	**Resultado del Ejercicio**	**Subvenciones, donaciones y legados recibidos**	**Total**
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2017	**295.648.889**	**-93.675.860**	**-6.063.556**	**850.370.449**	**1.046.279.922**
Otras variaciones del patrimonio neto en 2017					
- Distribución del resultado del ejercicio 2016		-6.063.556	6.063.556		**0**
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2017			-7.503.763	32.630.735	**25.126.972**
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2017	**295.648.889**	**-99.739.416**	**-7.503.763**	**883.001.184**	**1.071.406.894**
SALDO INICIAL AL 1 DE ENERO DE 2018	**295.648.889**	**-99.739.416**	**-7.503.763**	**883.001.184**	**1.071.406.894**
Otras variaciones del patrimonio neto en 2018					
- Distribución del resultado del ejercicio 2017		-7.503.763	7.503.763		**0**
Total de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2018			-6.127.756	22.076.218	**15.948.462**
SALDO FINAL A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	**295.648.889**	**-107.243.179**	**-6.127.756**	**905.077.402**	**1.087.355.356**

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado Total de Cambios en el Patrimonio neto correspondiente al ejercicio 2018.

En Bilbao, a 25 de Marzo de 2019

Arantxa Tapia Otaegi

Antonio Aiz Salazar

Alberto Alberdi Larizgoitia

Janire Bijuesca Bedialauneta

Ernesto García Vadillo

Mikel Gurutzeaga Zubilla

Estibaliz Hernaez Laviña

Pedro María Hernando Arranz

María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 EN EUROS

	2018	2017
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	**3.361.287**	**-1.047.329**
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**-6.127.756**	**-7.503.763**
Ajustes del resultado	**7.258.012**	**8.475.953**
Amortización del Inmovilizado (5 y 6)	41.350.474	38.301.378
Variación provisiones (12 y 13)	-354.837	403.253
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado e inversiones financieras (4, 6 y 8)	1.356.000	1.161.189
Imputación de Subvenciones de capital (11.b)	-35.094.321	-31.390.564
Gastos Financieros	696	697
Cambios en el capital corriente	**2.231.727**	**-2.018.822**
Deudores y otras cuentas a cobrar (9 y 11)	2.322.148	-3.291.441
Acreedores y otras cuentas a pagar (13)	-164.278	1.233.268
Otros Pasivos Corrientes (13.a)	73.857	39.351
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**-696**	**-697**
Pagos de Intereses	-696	-697
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	**-60.135.732**	**-59.116.607**
Pagos por Inversión	**-60.135.732**	**-59.225.738**
Inmovilizado intangible y material (5, 6 y 13.a)	-60.074.410	-59.191.691
Otros activos financieros	-61.322	-34.047

	2018	2017
Cobros por desinversión	**0**	**109.131**
Inmovilizado intangible y material (5, 6 y 13.a)	0	17.149
Otros activos financieros (4 y 8)	0	91.982
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	**59.611.249**	**70.212.742**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		
Cobros de subvenciones de capital (11.b)	59.611.249	70.212.742
AUMENTO/DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III)	**2.836.804**	**10.048.806**
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio (9.e)	26.648.875	31.743.580
Efectivo o equivalente al final del ejercicio (9.e)	29.485.679	26.648.875

Las Notas 1 a 21 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Flujos de Efectivo correspondiente al ejercicio 2018.

En Bilbao, a 25 de Marzo de 2019

Arantxa Tapia Otaegi

Antonio Aiz Salazar

Alberto Alberdi Larizgoitia

Janire Bijuesca Bedialauneta

Ernesto García Vadillo

Mikel Gurutzeaga Zubilla

Estibaliz Hernaez Laviña

Pedro María Hernando Arranz

María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi

MEMORIA

EJERCICIO 2018

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.

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

1.1. Adscripción de las Infraestructuras Ferroviarias

El 1 de agosto de 2006 el Gobierno Vasco completó el proceso de separación entre la gestión de la infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios de transporte ferroviario, asumiendo Euskal Trenbide Sarea la conservación, administración y gestión de las infraestructuras de transporte ferroviario de las líneas operadas por la Sociedad Pública Eusko Trenbideak.

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 2018 asciende a **69.831.434** euros. En 2017 el valor era de 75.408.682 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

Convenio Línea 3

En relación a la construcción de las nuevas líneas del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, el 26 de diciembre de 2008 se suscribió un Convenio entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y ETS que establecía los términos de financiación y construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao y su integración en el sistema existente. Adicionalmente, con fecha 27 de diciembre de 2013 se firmó un nuevo Convenio entre las mismas instituciones para la continuación de las obras de construcción y financiación de la Línea 3 del Metro de Bilbao, hasta el final de las mismas. Con fecha 23 de diciembre de 2016 se firmó una adenda al acuerdo aprobado en 2013 para su prolongación en el ejercicio 2017.

En 2017 se puso finalmente en marcha la Línea 3. Además, se aprobó una adenda adicional que recoge los trabajos finales que se han realizado a lo largo de 2018 y continuarán en 2019.

El 14 de noviembre de 2018 se ha suscrito un nuevo convenio entre el Ayuntamiento de Bilbao y ETS. En el mismo se recogen los términos en los que se llevarán a cabo la financiación y construcción del fronton de La Esperanza así como del edificio que sirve de soporte al frontón, que fue demolido a causa de las obras de construcción de la Línea 3 del Metro de Bilbao.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Todas las cifras de estas Cuentas Anuales se hallan expresadas en Euros sin decimales. Las notas 1 a 21 descritas en la presente Memoria forman parte integrante del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios de Patrimonio Neto y el Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2018.

a) Imagen Fiel

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables del Ente y se presentan de acuerdo con el R.D. 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y las modificaciones incorporadas a este mediante el R.D. 1159/2010, de 17 de septiembre y el R.D. 602/2016, de 2 de diciembre, así como la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Ente y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

b) Principios contables no obligatorios aplicados

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

c) Estimaciones realizadas

La preparación de las cuentas anuales exige el uso por parte de la Sociedad 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 2018, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

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

Vidas útiles del inmovilizado material

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

Provisiones

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

d) Agrupación de partidas

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

e) 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 Situación, 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 2018 las correspondientes al ejercicio anterior. Las partidas de ambos ejercicios son comparables y homogéneas.

3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2018 es la de aplicar las pérdidas del ejercicio a la cuenta Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores. El resultado del ejercicio 2017 fue aplicado a la cuenta de Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

a) Inmovilizado

Inmovilizado Intangible

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

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

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

Las licencias para programas informáticos adquiridas a terceros se capitalizan sobre la base de los costes en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Los costes incurridos en la adquisición y desarrollo de programas de ordenador, incluidos los costes de desarrollo de las páginas web, se incluyen como aplicaciones informáticas. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza aplicando el método lineal durante un periodo de 4 años.

Inmovilizado Material

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

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

Elementos	Vida útil (años)
Construcciones	
- Explanaciones, obras de fábrica	50
- Estaciones, apeaderos, talleres, …	33
- Superestructura	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

Elementos	Vida útil (años)
Mobiliario y Equipos	10
Equipos Informáticos	4
Elementos de Transporte - vehículos - furgonetas - vagón socorro - automotores	 5 7 16 25
Otro Inmovilizado	20

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

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

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

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

Deterioro del inmovilizado

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

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

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

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

b) Inversiones inmobiliarias

Dentro del Inmovilizado Material se registran determinados activos que actualmente se explotan mediante su arrendamiento. El Ente, en la actualidad, no los tiene clasificados como inversiones inmobiliarias en el Balance de Situación, al no tratase de importes relevantes y al corresponderse, a 31 de diciembre de 2018 y 2017, 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

d.1) Activos financieros

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

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

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

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

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

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

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

d.2) Pasivos financieros

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

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

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

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

Análisis por categorías de los instrumentos financieros:

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

	2018	2017
Activos financieros	**Créditos y otros**	**Créditos y otros**
A largo plazo		
Préstamos y partidas a cobrar	114.110	59.711
A corto plazo		
Préstamos y partidas a cobrar	3.560.153	6.148.169
	3.674.263	**6.207.880**

	2018	2017
Pasivos financieros	**Otros**	**Otros**
A corto plazo		
Préstamos y partidas a pagar	15.396.661	18.554.029
	15.396.661	**18.554.029**

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

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

e) Clasificación de Cuentas

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

f) Subvenciones

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

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

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

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

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

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

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

g) Provisiones y contingencias

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

a) Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y/o momento de cancelación.

b) Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle de los mismos en la memoria.

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

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

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

h) Obligaciones laborales

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

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

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 a la Entidad para los ejercicios 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. El plan de aportación definida se ha reanudado en 2018, aportándose un 0,5% del salario bruto entre los meses de enero a octubre y un 1% desde noviembre en adelante.

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

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

i) Impuesto sobre Beneficios

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

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

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

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

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

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

j) Ingresos y Gastos

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

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

k) Medio Ambiente

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

l) Transacciones con vinculadas

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

m) Estado de flujos de efectivo

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

- Flujos de efectivo: entradas y salidas de dinero en efectivo y de sus equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a corto plazo de gran liquidez y sin riesgo significativo de alteraciones en su valor.
- Actividades de explotación: actividades típicas del Ente, así como otras actividades que no pueden ser calificadas de inversión o de financiación.
- Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado intangible durante los años 2018 y 2017.

2018

Coste					
	31-12-2017	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2018
Aplicaciones Informáticas	8.168.830	270.104	0	325.347	8.764.281
Desarrollo	12.796.484	0	0	0	12.796.484
Anticipo Inmovilizado Int.	112.070	58.859	0	(112.070)	58.859
TOTAL	**21.077.384**	**328.963**	**0**	**213.277**	**21.619.624**

Amortización acumulada					
	31-12-2017	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2018
Aplicaciones Informáticas	6.103.880	1.041.860	0	0	7.145.740
Desarrollo	12.713.652	10.950	0	0	12.724.602
TOTAL	**18.817.532**	**1.052.810**	**0**	**0**	**19.870.342**

Valor neto contable		
	31-12-2017	31-12-2018
Aplicaciones Informáticas	2.064.950	1.618.541
Desarrollo	82.832	71.882
Anticipo Inmovilizado Int.	112.070	58.859
TOTAL	**2.259.852**	**1.749.282**

2017

Coste					
	31-12-2016	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2017
Aplicaciones Informáticas	6.874.082	104.531	0	1.190.217	8.168.830
Desarrollo	12.778.534	17.950	0	0	12.796.484
Anticipo Inmovilizado Int.	324.720	97.500	0	(310.150)	112.070
TOTAL	**19.977.336**	**219.981**	**0**	**880.067**	**21.077.384**

Amortización acumulada					
	31-12-2016	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2017
Aplicaciones Informáticas	4.952.326	1.151.554	0	0	6.103.880
Desarrollo	12.700.170	13.482	0	0	12.713.652
TOTAL	**17.652.496**	**1.165.036**	**0**	**0**	**18.817.532**

Valor neto contable		
	31-12-2016	31-12-2017
Aplicaciones Informáticas	1.921.756	2.064.950
Desarrollo	78.364	82.832
Anticipo Inmovilizado Int.	324.720	112.070
TOTAL	**2.324.840**	**2.259.852**

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

- 31 de diciembre de 2017: 17.008.792 euros.
- 31 de diciembre de 2018: 18.396.634 euros.

Las principales inversiones del ejercicio 2018 en Inmovilizado Intangible son:

- Aplicaciones informáticas: la renovación de la Aplicación de Gráficos de Servicio para la gestión de la explotación.

A 31 de diciembre de 2018 existen compromisos de inversión de adquisición de inmovilizado intangible por 119.374 euros. A 31 de diciembre de 2017 existían compromisos de adquisición por 38.403 euros.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

En los cuadros adjuntos quedan reflejados los movimientos durante el ejercicio de las partidas del activo inmovilizado material durante los años 2018 y 2017

2018

Coste					
	31-12-2017	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2018
Terrenos y Construcciones	877.781.660	624.395	0	46.514.984	924.921.039
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.702.084	0	0	0	9.702.084
Otras Inst., utillaje y mobil.	245.280.803	2.036.897	0	11.658.547	258.976.247
Otro Inmovilizado	95.581.007	146.961	0	285.329	96.013.297
Inmovilizado en Curso	117.077.240	53.925.577	(1.356.000)	(58.672.137)	110.974.680
TOTAL	**1.345.422.794**	**56.733.830**	**(1.356.000)**	**(213.277)**	**1.400.587.347**

Amortización acumulada					
	31-12-2017	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2018
Terrenos y Construcciones	131.060.511	21.437.290	0	0	152.497.801
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.638.108	32.688	0	0	9.670.796
Otras Inst., utillaje y mobil.	68.406.140	16.715.066	0	0	85.121.206
Otro Inmovilizado	86.095.717	2.112.620	0	0	88.208.337
TOTAL	**295.200.476**	**40.297.664**	**0**	**0**	**335.498.140**

	Valor neto contable	
	31-12-2017	31-12-2018
Terrenos y Construcciones	746.721.149	772.423.238
Inst. Técnicas y Maquinaria	63.976	31.288
Otras Inst., utillaje y mobil.	176.874.663	173.855.041
Otro Inmovilizado	9.485.290	7.804.960
Inmovilizado en Curso	117.077.240	110.974.680
TOTAL	**1.050.222.318**	**1.065.089.207**

2017

Coste					
	31-12-2016	Adiciones	Bajas	Traspasos	31-12-2017
Terrenos y Construcciones	599.676.858	1.417.494	0	276.687.308	877.781.660
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.681.852	2.997	0	17.235	9.702.084
Otras Inst., utillaje y mobil.	188.141.656	736.972	(5.266)	56.407.441	245.280.803
Otro Inmovilizado	95.362.310	152.400	(188.518)	254.815	95.581.007
Inmovilizado en Curso	396.935.686	55.567.006	(1.178.586)	(334.246.866)	117.077.240
TOTAL	**1.289.798.362**	**57.876.869**	**(1.372.370)**	**(880.067)**	**1.345.422.794**

Amortización acumulada					
	31-12-2016	Dotaciones	Bajas	Traspasos	31-12-2017
Terrenos y Construcciones	112.088.768	18.971.743	0	0	131.060.511
Inst. Técnicas y Maquinaria	9.604.890	33.218	0	0	9.638.108
Otras Inst., utillaje y mobil.	52.599.667	15.806.504	(31)	0	68.406.140
Otro Inmovilizado	83.959.359	2.324.876	(188.518)	0	86.095.717
TOTAL	**258.252.684**	**37.136.341**	**(188.549)**	**0**	**295.200.476**

	Valor neto contable	
	31-12-2016	31-12-2017
Terrenos y Construcciones	487.588.090	746.721.149
Inst. Técnicas y Maquinaria	76.962	63.976
Otras Inst., utillaje y mobil.	135.541.989	176.874.663
Otro Inmovilizado	11.402.951	9.485.290
Inmovilizado en Curso	396.935.686	117.077.240
TOTAL	**1.031.545.678**	**1.050.222.318**

A 31 de diciembre de 2017 y 2018, existen una serie de elementos del inmovilizado material totalmente amortizados que continúan en funcionamiento. Su importe asciende a:

- 31 de diciembre de 2017: 107.653.493 euros, de los que 23.332.885 corresponden a Construcciones.
- 31 de diciembre de 2018: 121.355.826 euros, de los que 31.673.483 corresponden a Construcciones.

El epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* incluye las principales adiciones del ejercicio que se corresponden con las obras relacionadas con la variante ferroviaria del Topo y el desdoblamiento de Ermua. Adicionalmente, los principales traspasos a explotación en el ejercicio 2018 corresponden a las obras restantes de la Línea 3 y a la nueva estación de Loiola.

Asimismo, en el epígrafe de *Inmovilizaciones materiales en curso* se han registrado bajas por importe de 1.356.000 euros. Corresponden a estudios que no estaban asociados a ninguna obra en curso ni existía expectativa razonable de que lo fueran a estarlo. Este importe se ha reflejado en la Cuenta de Resultados en el epígrafe *Resultado por enajenaciones y otras* (2017: 1.178.586 euros).

Dentro de Inmovilizaciones materiales en curso existe una obra por importe de 9.598.088 euros que corresponde a la redacción del proyecto constructivo y otros proyectos adicionales (2.010.265 euros) y a las construcciones ejecutadas y finalizadas (7.587.823 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 todo caso.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2018 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 22.988.663 euros (23.777.380 euros al 31 de diciembre de 2017). 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 las obras, cuyos proyectos están valorados en 9.813.628. 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 Ente ha recibido en el ejercicio 2018 subvenciones de capital por importe de 57.170.539 euros (Nota 11) destinados básicamente a financiar los pagos por inversiones en inmovilizado material e intangible del periodo. En el ejercicio 2017 el Ente recibió subvenciones de capital por importe de 64.021.299 euros.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017, el Ente se encuentra incluido en la póliza global de cobertura de inmovilizado que el Gobierno Vasco tiene contratada. A 31 de diciembre de 2018, en opinión de los Administradores, la cobertura de seguro contratado cubre el valor neto contable del inmovilizado material.

Asimismo, existen a 31 de diciembre de 2018 una serie de compromisos de adquisición y construcción de Inmovilizado Material, por importe de 96.358.508 euros. Se detallan a continuación:

Descripción	Proveedor	Año	Pendiente a 31/12/2018
Obra Miraconcha-Easo	U.T.E. Miraconcha-Easo	2019-2022	44.447.912
Obra Lugaritz-Miraconcha	U.T.E. Metro Benta Berri	2019-2021	27.903.692
Obras ampliación tranvía Gasteiz Universidad	U.T.E. Tranvía Universidad	2019	4.650.060
Nueva estación Hendaia	U.T.E. Moyua - Comsa	2019	2.644.588
Obra desdoblamiento Ermua	U.T.E. Tramo Ermua	2019	2.121.189
Adecuación paradas tranvía Gasteiz	U.T.E. Zamakoa - Moyale - Trameinsa	2019	2.102.370
D.O. variante Topo	U.T.E. AT Metro	2019-2022	1.570.461
Ampliación cocheras tranvía Gasteiz	Comsa, S.A.U.	2019	1.407.462
Remodelación estación Derio	Construcciones Balzola, S.A.	2019	764.556
Señalización tranviaria ampliación Universidad	Electrosistemas Bach, S.A.	2019	710.548
Energía ampliación tranvía Universidad	U.T.E. Eldu - Elecnor	2019	535.375
Otras inversiones de importe inferior a 500.000 euros			7.500.295
TOTAL			**96.358.508**

Los compromisos del ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2017 ascendían a 125.052.913 euros.

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

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

7. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

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

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

En el cuadro adjunto quedan reflejadas las cuotas reconocidas como ingreso de los periodos 2018 y 2017.

Ingresos	2018	2017
Arrendamiento de locales	41.020	41.067
Arrendamiento de máquinas expendedoras	28.652	35.063
Arrendamiento de espacios publicitarios	118.431	91.674
Arrendamiento de viviendas	12.903	12.853
Arrendamiento de empresas de grupo - Eusko Trenbideak, S.A. (Nota 17.b)	378.896	374.799
Arrendamiento espacios telefonía	57.125	35.498
TOTAL	**637.027**	**590.954**

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

Gastos	2018	2017
Arrendamiento de oficinas	46.171	57.079
Arrendamiento de garajes	44.462	43.204
Arrendamiento de autobuses	44.002	40.933
Otros arrendamientos	3.600	3.900
TOTAL	**138.235**	**145.116**

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

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

8. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

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.

9. ACTIVO CORRIENTE

a) Clientes por prestación de servicios

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

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

Los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro, dada su naturaleza y la experiencia histórica de cobros, se consideran de alta calidad crediticia y sin riesgos de deterioro alguno. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 no hay registrada provisión por deterioro de valor.

b) Clientes y Deudores, Empresas del Grupo y asociadas

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

	2018	2017
Gobierno Vasco, encomiendas de gestión	2.249.546	3.482.413
Gobierno Vasco, provisión de fondos	30.183	49.122
Eusko Trenbideak	1.019.552	2.057.107
EuskoTren Participaciones	14.513	14.513
TOTAL	**3.313.794**	**5.603.155**

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

Encomienda	Saldo
Bus eléctrico inteligente	16.467
Metro Bilbao	80.016
NRFPV	1.103.795
Conexión Trintxerpe	822.168
Variante Sur Ferroviaria	227.100
TOTAL	**2.249.546**

A fecha de formulación de cuentas se encuentran cobrados la práctica totalidad de los saldos, de los que en opinión de los Administradores no existen dudas acerca de su cobrabilidad.

El saldo de Gobierno Vasco – Provisión de Fondos se corresponde con la cantidad depositada para la realización de las expropiaciones precisas para la ejecución de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, tal y como establece el convenio suscrito entre ETS, Gobierno Vasco y Diputación Foral de Bizkaia. De acuerdo con dicho Convenio, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco expropiará los bienes y derechos precisos para la ejecución de la Línea 3, correspondiendo a la misma la tramitación de los expedientes, incluida la inscripción registral, a nombre de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Euskal Trenbide Sarea tendrá la condición de beneficiaria de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Corresponderá al Gobierno Vasco realizar directamente los ingresos correspondientes a los depósitos previos a la ocupación, indemnizaciones por rápida ocupación, justiprecios o indemnizaciones finales pertinentes, con cargo a los fondos que le sean provistos a tal efecto por Euskal Trenbide Sarea. Durante el ejercicio 2018, se han puesto a disposición del Ente varios terrenos, registrándose en el inmovilizado por el importe del justiprecio abonado, una vez firmada el acta de consignación de precio y ocupación.

Los saldos a cobrar de entidades vinculadas corresponden a operaciones comerciales, no devengan tipo de interés y se consideran sin riesgo de cobro alguno.

c) Otros créditos con las Administraciones Públicas

La composición del saldo de esta partida del Balance a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente:

	2018	2017
Hacienda Pública Deudora por IVA	2.713.433	2.444.948
Hacienda Pública Deudora por retenciones	90.638	79.265
Hacienda Pública Deudora por impuesto de sociedades	0	7.066
Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones	891.140	3.331.850
TOTAL	**3.695.211**	**5.863.129**

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

El saldo de *Hacienda Pública Deudora por retenciones* corresponde a la liquidación del impuesto por retenciones y pagos a cuenta del ejercicio 2018 y 2017.

El detalle de movimientos y saldos de *Administraciones Públicas deudoras por Subvenciones* se incluye en la Nota 11. En el siguiente cuadro se desglosa el saldo existente a 31 de diciembre de 2018 y 2017:

	2018	2017
Diputación Foral de Bizkaia - Línea 3 de Metro Bilbao	212.490	2.967.376
Ayuntamiento Donostia - Parking Oleta	329.740	0
Ayuntamiento Gasteiz - Ampliación tranvía Universidad	174.455	182.237
Diputación Foral de Araba - Ampliación tranvía Universidad	174.455	182.237
TOTAL	**891.140**	**3.331.850**

A la fecha de formulación de cuentas la práctica totalidad de los saldos se hallan cobrados.

d) Inversiones Financieras Temporales

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

e) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

La composición del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente:

	2018	2017
Cuentas Corrientes	29.484.145	26.647.044
Caja	1.534	1.831
TOTAL	**29.485.679**	**26.648.875**

Las cuentas corrientes con Kutxabank han devengado durante el ejercicio 2018 un tipo de interés bruto medio del 0,00% (0,00% en 2017).

No se han obtenido rendimientos de las cuentas corrientes durante los años 2018 y 2017.

No existen restricciones sobre la disponibilidad de los fondos.

10. FONDOS PROPIOS

El Fondo Social del Ente Público a 31 de diciembre de 2018 y 2017 asciende a 295.648.889 euros, correspondiente en su totalidad a la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

No ha habido variaciones en el importe ni composición del Fondo Social durante 2018 y 2017.

11. SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

A continuación se detallan las subvenciones recibidas por el Ente en los ejercicios 2018 y 2017 y su situación a 31 de diciembre de 2018 y 2017:

a) Subvención de Explotación

ETS recibió en 2018 del Gobierno Vasco una Subvención de Explotación por importe de 28.600.000 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 2018 ni a la fecha de formulación de cuentas.

A 31 de diciembre de 2018, tal y como recoge la Nota 9.c, no existen cantidades pendientes de cobro en concepto de subvención de explotación (tampoco existían a 31 de diciembre de 2017) recogidas en el Activo del Balance en el epígrafe *Deudores – Administraciones Públicas*.

En 2017, ETS recibió una Subvención de Explotación de 25.500.000 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
SALDO A 1 DE ENERO DE 2017	**850.370.449**
MOVIMIENTOS 2017	
Subvención Capital - Gobierno Vasco	46.352.190
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	17.304.635
Subvención Capital - Ayuntamiento de Gasteiz	182.237
Subvención Capital - Diputación Foral de Álava	182.237
Traspasadas al resultado del ejercicio	-31.390.564
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017	**883.001.184**

		Pendiente de desembolso a 31-12-2018 (Nota 9c)
SALDO A 1 DE ENERO DE 2018	**883.001.184**	
MOVIMIENTOS 2018		
Subvención Capital - Gobierno Vasco	55.410.000	0
Subvención Capital - Diputación Foral de Bizkaia	369.293	212.490
Subvención Capital - Ayuntamiento de Gasteiz	530.753	174.455
Subvención Capital - Diputación Foral de Álava	530.753	174.455
Subvención Capital - Ayuntamiento de Donostia	329.740	329.740
Traspasadas al resultado del ejercicio	-35.094.321	
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	**905.077.402**	**891.140**

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

Las subvenciones recibidas tienen carácter de no reintegrables.

Como se recoge en la Nota 9.c, a 31 de diciembre de 2018 se hallaban pendientes de recibir aportaciones por 891.140 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 2017 se hallaban pendientes de recibir 3.331.850 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 2018 el Ente ha percibido subvenciones de otras instituciones relacionadas con convenios de colaboración, que principalmente se resumen a continuación:

1. Diputación Foral de Bizkaia: acuerdo que tiene por objeto la construcción de la Línea 3 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, siendo la financiación aportada por la Diputación Foral de Bizkaia del 50% (ver Nota 1).
2. Ayuntamiento de Gasteiz y Diputación Foral de Araba: acuerdo que tiene por objeto financiar parcialmente la ampliación del Tranvía de Gasteiz hasta la Universidad. El Ayuntamiento y la Diputación han financiado cada uno 712.990 euros, correspondiendo 530.753 de los mismos al ejercicio 2018.

12. PASIVO NO CORRIENTE

a) Provisiones a largo plazo

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

Ejercicio 2018	Saldo 1/1/18	Dotación ejercicio	Aplicación provisiones	Saldo 31/12/18
Indemnizaciones	6.360	180	0	6.540
Premio Permanencia	332.230	35.343	-15.360	352.213
TOTAL	**338.590**	**35.523**	**-15.360**	**358.753**

Ejercicio 2017	Saldo 1/1/17	Dotación ejercicio	Aplicación provisiones	Saldo 31/12/17
Indemnizaciones	6.870	6.360	-6.870	6.360
Premio Permanencia	303.467	46.725	-17.962	332.230
TOTAL	**310.337**	**53.085**	**-24.832**	**338.590**

De conformidad con el Decreto 130/1989, por el que se regula el estatuto de personal de los directivos de los Entes Públicos de Derecho Privado y las Sociedades Públicas, en su artículo 8 es preciso abonar indemnizaciones por cese de los mismos. En este epígrafe se recoge una provisión por este concepto por importe de 6.540 euros.

13. PASIVO CORRIENTE

a) Otros pasivos financieros

En esta partida del pasivo del Balance se recogen las deudas a corto plazo con proveedores por adquisición de Inmovilizado, así como fianzas recibidas a corto plazo. El detalle a 31 de Diciembre de 2018 es el siguiente:

PROVEEDORES DE INMOVILIZADO	10.388.027
UTE Benta Berri	1.101.572
UTE Miraconcha Easo	1.033.419
Balzola	765.822
UTE Tramo Ermua	701.473
UTE Izelaieta	647.687
Comsa	518.567
Alberdi	478.098
Siemens	437.926
UTE Tranvía	409.265
Comsa	367.151
Tecsa	327.998
Thales	282.801
San Ignacio	257.284
Electrans	245.805
Vda. Sainz	213.819
Insitel	201.970
Otros acreedores	2.397.370
FIANZAS RECIBIDAS A CORTO PLAZO	**314.455**
TOTAL	**10.702.482**

A 31 de diciembre de 2017 los capítulos *Proveedores de Inmovilizado* y *Fianzas recibidas a corto plazo* ascendían a 13.399.644 y 225.779 euros, respectivamente.

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

b) Proveedores, empresas del grupo y asociadas

El importe del saldo del Balance a 31 de diciembre de 2018 y 2017 corresponde a cantidades acreedoras con la Sociedad Pública Eusko Trenbideak, S.A. y el Gobierno Vasco por diversos conceptos.

c) Acreedores Varios

El detalle del saldo de Balance a 31 de Diciembre de 2018 es el siguiente:

ACREEDORES VARIOS	3.796.086
Gas Natural	425.365
UTE Bidegorri	366.712
UTE Eptisa-Montero	264.613
Tecsa	164.977
Garbialdi	159.119
Iberdrola	156.220
Speno	137.500
Serbitzu Elkartea	130.920
Insitel	123.186
Alse	118.210
UTE Ilunion	111.254
Saitec	109.134
Otros acreedores inferiores a 100.000 euros	1.528.876
Facturas Pendientes de Recibir	128.933
TOTAL	**3.925.019**

A 31 de diciembre de 2017, el saldo del capítulo ascendía a 3.326.445 euros e incluía facturas pendientes de recibir por importe de 772.626 euros.

d) Personal

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

	2018	2017
Nómina diciembre pendiente pago	268.847	160.198
Previsión Salario Variable	346.000	349.500
Otras Previsiones Sociales	59.145	69.316
TOTAL	**673.992**	**579.014**

- Nómina diciembre pendiente de pago: en esta partida se recoge la liquidación de la nómina del mes de diciembre, que se abonó a mes vencido en la primera quincena de enero según práctica habitual.

- Previsión salario variable: en esta partida se recoge la previsión del salario variable devengado en el ejercicio, que se abonará en el segundo trimestre del ejercicio siguiente según práctica habitual.

- Otras Previsiones Sociales: en esta partida se dotan previsiones por ciertos beneficios sociales devengados a 31 de diciembre de 2018, al no existir aún la obligación de pago de los mismos al cierre del ejercicio.

e) Otras deudas con las Administraciones Públicas

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

	2018	2017
Hacienda Foral Acreedora por IRPF	318.137	288.694
Seguridad Social Acreedora	319.253	278.546
TOTAL	**637.390**	**567.240**

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 2019.

f) Provisiones a corto plazo

Existía en 2017 una provisión dotada por 375.000 euros que recogía la mejor estimación del valor de los daños y perjuicios económicos de una sentencia desfavorable a ETS por una reclamación judicial de una UTE adjudicataria de un contrato de servicios. A lo largo de 2018 se ha consignado en el Juzgado la cantidad establecida por el mismo y se ha procedido presentar recurso, que se encuentra pendiente de sentencia a fecha de formulación de estas cuentas anuales.

14. INFORMACIÓN PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES Y ACREEDORES COMERCIALES

El detalle de los pagos por operaciones comerciales, sin considerar las adquisiciones de inmovilizado, realizados durante el ejercicio 2018 en relación a lo dispuesto en la Disposición adicional tercera, «Deber de información» de la Ley 15/2010, de 5 de julio, es el siguiente:

	2018	2017
	Días	Días
Período medio de pago a proveedores	28,10	28,06
Ratio operaciones pagadas	30,76	30,30
Ratio operaciones pendientes de pago	2,88	6,14
	Euros	Euros
Total pagos realizados	36.061.842	32.582.159
Total pagos pendientes	3.801.454	3.332.462

15. INFORMACIÓN DE LA GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

a) Riesgo de crédito

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

b) Riesgo de liquidez

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, el Ente dispone de la tesorería que muestra su balance, y del apoyo de su accionista, Gobierno Vasco. El Ente presenta a 31 de diciembre de 2018 un fondo de maniobra positivo por importe de 20.762 miles de euros (2017: 19.204 miles de euros), suficiente para poder atender a sus compromisos a corto y medio plazo.

c) Riesgo de actividad

El Ente presenta, dada su naturaleza (Nota 1), una dependencia plena de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el normal desarrollo y continuidad de su actividad. De acuerdo con ello, el Ente percibe subvenciones del Gobierno Vasco al objeto de financiar las actividades y gastos específicos que se producen en el desarrollo de su actividad de interés general asociada con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, y subvenciones de capital para acometer las inversiones y proyectos que le son encomendados (Nota 11).

Las inversiones y compromisos existentes se encuentran soportados por la existencia de créditos de compromiso que tiene el Ente en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Notas 5, 6 y 17 c). Asimismo, el Gobierno vasco ha asignado al Ente la encomienda para la realización de determinadas actividades relacionadas con la nueva red ferroviaria del País Vasco ("Y Vasca"). Adicionalmente, el Ente factura a Eusko Trenbideak por la explotación de las infraestructuras ferroviarias de acuerdo con los precios establecidos entre las partes.

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

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

16. SITUACIÓN FISCAL

a) Inspecciones

Los ejercicios 2015 y siguientes están abiertos a inspección para todos los impuestos que son exigibles y el ejercicio 2014 y siguientes en el caso de Impuesto sobre Sociedades.

b) Criterios

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018 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, donde en su artículo 55.1 incluye un límite temporal de 30 años en la compensación de bases imponibles negativas y deducciones, de modo que las bases imponibles negativas y las deducciones generadas por el Ente en el ejercicio 2017 vencen en 2047. La base imponible negativa generada en el presente ejercicio tiene vencimiento en el año 2048.

Los Administradores del Ente han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2018 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 de la Sociedad de los ejercicios 2006 a 2018 como en el Decreto 118/2006, de 6 de junio, por el que el Gobierno Vasco adscribe a ETS la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes, se efectúan las menciones obligatorias previstas en la normativa fiscal en relación con los bienes adscritos así como con los compromisos por beneficios fiscales asociados a los mismos.

c) Impuesto sobre el Valor Añadido

Los servicios prestados por Euskal Trenbide Sarea se entienden sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido 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 1-1-2015 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 17.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 2018 reflejados en el apartado *Otros créditos con las Administraciones Públicas* (nota 9.c).

d) Impuesto sobre Sociedades

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

Resultado antes de Impuestos	-6.127.756
Diferencias permanentes positivas	148
Diferencias temporales positivas	180
TOTAL	**-6.127.428**

Las diferencias permanentes corresponden a sanciones y recargos.

El Ente Público tiene la posibilidad de reducir las bases imponibles positivas de futuros ejercicios en las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades, aplicando las siguientes pérdidas fiscales pendientes de compensación a 31 de diciembre de 2018:

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
TOTAL	**104.775.862**	**0**	**104.775.862**	

No se genera gasto alguno por Impuesto sobre Sociedades en los ejercicios 2018 y 2017.

De conformidad con la normativa vigente del Impuesto sobre Sociedades, la Sociedad tiene la posibilidad de reducir la carga impositiva de ejercicios futuros empleando las siguientes deducciones por inversiones, gastos de formación profesional y aportaciones a sistemas complementarios de pensiones:

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	6.126.711	35%	2048
TOTAL	**68.253.747**		

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

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

Los activos por impuestos diferidos indicados anteriormente no han sido registrados en el balance de situación a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017 por entender los Administradores del Ente que su recuperabilidad no está razonablemente asegurada en los próximos diez ejercicios.

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

17. INGRESOS Y GASTOS

a) Importe Neto Cifra de Negocios

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

	2018	2017
Explotación de Infraestructuras Ferroviarias	9.169.137	8.185.538
Gestión Proyectos y Obras:		
-Nueva Red Ferroviaria País Vasco	5.638.236	5.527.700
-Metro de Bilbao	379.862	300.000
-Conexión Trintxerpe	2.892.426	1.967.591
-Bus Eléctrico Inteligente	207.042	267.785
-Variante Sur Ferroviaria	586.860	357.276
Venta Residuos	33.924	32.999
TOTAL	**18.907.487**	**16.638.889**

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

b) Transacciones con Empresas Vinculadas

– Ingresos recibidos de empresas del grupo

	2018	2017
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	9.637.725	8.326.626
Eusko Trenbideak, S.A.	9.548.033	8.560.338
TOTAL	**19.185.758**	**16.886.964**

– Gastos con empresas del grupo

	2018	2017
Eusko Trenbideak, S.A.	646.154	529.883
Eusko Jaurlaritza - Gobierno Vasco	72.910	115.381
Ejie	95.263	102.222
TOTAL	**814.327**	**747.486**

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

c) Ingresos y gastos comprometidos

– Ingresos comprometidos

El Gobierno Vasco ha encomendado al Ente Público la gestión de las obras y proyectos de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco para los años 2011 a 2025 y de la Variante Sur Ferroviaria para los años 2018 a 2023. Los ingresos comprometidos son los siguientes:

	2019	2020-2025	Total
Encomienda NRFPV 2011-2025	29.050.000	544.383.000	573.433.000
	2019	**2020-2023**	**Guztira Total**
Encomienda Variante Sur 2018-2023	4.152.000	459.295.000	463.447.000

– Gastos comprometidos

Existen a 31 de diciembre de 2018 una serie de contratos con gastos comprometidos para los próximos ejercicios, cuyos importes pendientes de ejecución, IVA excluido, ascienden a 45.752.110 euros.

A 31 de diciembre de 2017 el importe de gastos comprometidos ascendía a 40.752.311 euros.

Contrato	Adjudicatario	Fecha fin	Importe
Acceso red A.T.	Iberdrola Distribución Eléctrica, S.A.	2019-2020	4.104.000
Suministro energía eléctrica A.T.	Gas Natural Comercializadora, S.A.	2019	3.860.146
Servicios de vigilancia Bizkaia	U.T.E. Alta - Alse - Sekoop	2019-2021	3.348.593
Mantenimiento LAC y LMT ferrocarril	Elecnor, S.A.	2019-2023	3.034.100
P.C. Astigarraga-Irun NRFPV	Sener Ingeniería y Sistemas, S.A.	2019-2020	2.376.124
Mantenimiento mecanizado vía Ermua-Amara	Canteras y Construcciones, S.A.	2019-2021	1.708.711
Servicios de vigilancia Gipuzkoa	U.T.E. Ilunion Seguridad - Ilunion	2019-2021	1.651.375
Mantenimiento señalizaciones varias ferrocarril	Thales España GRP, SAU	2019-2021	1.447.425
Mantenimiento mecanizado vía Bilbao-Ermua	Tecsa Empresa Constructora, S.A.	2019-2021	1.429.821
Mantenimiento manual vía Gipuzkoa	Construcciones Balzola, S.A.	2019-2021	1.368.385
Limpieza infraestructuras ETS	Serbitzu Elkartea, S.L.	2019-2021	1.043.444
E.I. Variante Sur Bilbao 2ª Fase	Saitec Ingenieros, S.A.	2019	1.023.032
Mantenimiento manual vía Bizkaia	Construcciones Balzola, S.A.	2019-2021	1.018.369
Mantenimiento señalización tranviaria	Electrosistemas Bach, S.A.	2019-2021	949.331
Mantenimiento CTC y Westrace Guipuzcoa	Siemens Rail Automation, SAU	2019-2022	805.948
Mantenimiento SSEE y CT ferrocarril	Eldu, S.A.	2019-2023	753.200
Mantenimiento eléctrico estaciones	Montajes Eléctricos San Ignacio, SA	2019-2021	730.534
Mantenimiento accionamientos	U.T.E. Electrosistemas Bach - Pasch	2019-2022	597.344
Mantenimiento mecanizado vía ramal Bermeo	Comsa, S.A.U.	2019-2021	548.172
Mantenimiento sistema peaje	Eusko Trenbideak, S.A.	2019	539.387
Mantenimiento LAT tranvías	Elecnor, S.A.	2019-2023	527.489
Mantenimiento mecanizado vía Amara-Hendaia	Comsa, S.A.U.	2019-2021	515.292
Otros contratos inferiores a 500.000			12.371.888
TOTAL			**45.752.110**

d) Cargas Sociales

Concepto	2018	2017
Gastos por Seguridad Social	3.139.596	3.027.507
Aportaciones EPSV	65.857	0
Seguros de Vida y Accidentes	156.567	123.011
Formación	72.999	38.964
Prevencion Riesgos Laborales	49.430	71.565
Otros Gastos Sociales	211.990	220.269
TOTAL	**3.696.439**	**3.481.316**

e) Plantilla

La plantilla existente a 31 de diciembre de 2018 y 2017 ha sido la siguiente:

2018	Plantilla Media	Plantilla 31-12-2018	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	221	219	159	60
Personal eventual	49	51	47	4
TOTAL	**271**	**271**	**207**	**64**
Personal con discapacidad >33%	5	5	5	0

2017	Plantilla Media	Plantilla 31-12-2017	Hombres	Mujeres
Altos Cargos	1	1	1	0
Personal fijo	223	223	165	58
Personal eventual	38	43	37	6
TOTAL	**262**	**267**	**203**	**64**
Personal con discapacidad >33%	4	4	4	0

f) Honorarios por Auditoria

Los honorarios relativos a los servicios de auditoría de las cuentas de 2018, han ascendido a 24.000 euros (2017: 24.000).

18. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

En 2018 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 para Seguridad en la Circulación. Así mismo, se ha llevado a cabo la auditoría de renovación del Reglamento Europeo nº 1221/2009, EMAS III (Enviromental Management Audit Écheme), modificado en el Reglamento 2017/1505 del 28 de Agosto de 2017. 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 2017 adaptada a los cambios.

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

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

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

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 2018, se han incluido en el plan de indicadores del Sistema de Gestión indicadores provenientes del Plan de acción contra ruidos aprobado en junio del 2016, además de una serie de indicadores ambientales que dan idea de la gestión ambiental en el ente.

En enero de 2018 tal como establece la normativa, a través de la Dirección de Infraestructuras del Transporte (órgano competente al efecto) se han aprobado los Mapas Estratégicos de Ruidos en su tercera fase, tras el mes en Información Pública, periodo tras el cual no se recibió ninguna alegación a los mismos. Una vez aprobados, se remitió a la Viceconsejería de Medio Ambiente toda la documentación.

Los importes de los gastos devengados durante el ejercicio 2018 y 2017 para la protección y mejora del medio ambiente han ascendido a:

	2018	2017
Reciclaje	2.312	4.801
Servicios de calidad y medio ambiente	303.143	448.564
TOTAL	**305.455**	**453.365**

19. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

A 31 de diciembre de 2018, el Ente tiene avales con Kutxabank por importe de 130.653 euros. En el ejercicio 2017 el Ente tenía avales con la Kutxabank por importe de 136.305 euros.

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

20. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y ALTA DIRECCIÓN

El Consejo de Administración de Euskal Trenbide Sarea estaba compuesto a 31 de diciembre de 2018 por las siguientes personas:

Presidenta	Arantxa Tapia Otaegi
Vocales	Antonio Aiz Salazar
	Alberto Alberdi Larizgoitia
	Janire Bijuesca Bedialauneta
	Ernesto García Vadillo
	Mikel Gurutzeaga Zubilla
	Estíbaliz Hernaez Laviña
	Pedro María Hernando Arranz
	María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi
Secretaria	Ainhoa Elola Aramburu

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 2018, 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 de la Sociedad.

No obstante, los miembros del Consejo de Administración del ejercicio 2018 han sido representantes de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y han ostentado cargos directivos y han desarrollado funciones relacionadas con la gestión en empresas del Grupo al que pertenece el Ente que no han sido objeto de inclusión en esta nota de la memoria al no suponer menoscabo alguno de sus deberes de diligencia y lealtad o la existencia de potenciales conflictos de interés en el contexto de la Ley de Sociedades de Capital aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de Julio y modificada por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre.

Directivos

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

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

Las remuneraciones devengadas en el ejercicio 2018 han sido las siguientes:

Director General		81.555
Remuneraciones por todos los conceptos	78.379	
Incentivos	3.176	
Indemnización	0	
Aportaciones a EPSV	0	
TOTAL		**81.555**

Las retribuciones en el ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2017 ascendieron a un importe total de 92.913 euros y correspondían en su totalidad a retribuciones al Director General.

Retribución del Consejo de Administración

Durante el ejercicio 2018, los miembros del Consejo de Administración que no están vinculados a la Administración de la Comunidad Autónoma por su condición de funcionario contratado o alto cargo de la Administración General o Institucional han percibido dietas por asistencia por 2.790 euros (1.440 euros durante el ejercicio 2017).

Las primas devengadas con motivo del seguro de responsabilidad civil de consejeros y directivos son de 2.654 euros en 2018 (2.654 euros en 2017).

21. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

No se ha producido ningún hecho relevante con posterioridad al cierre que sea susceptible de informarse en la presente liquidación de Cuentas Anuales, a excepción de lo ya descrito en las notas que las componen.

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2018

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:

- Los bienes de dominio público ferroviario de la Comunidad Autónoma de Euskadi, integrados por las líneas ferroviarias transferidas por Decreto 2488/1978, de ,,0025 de agosto, y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre (Bilbao-Donostia, Donostia-Hendaia, Amorebieta-Bermeo, Deusto-Lezama y ramal del Urola)
- Tranvía de Bilbao
- Tranvía de Gasteiz.

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

2. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DURANTE 2018

Explotación de infraestructuras ferroviarias

Durante 2018, 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 suprimido los Pasos a Nivel de Lasarmintegi (Galdakao) y Santa Klara (Zarautz), y se está mejorando el nivel de seguridad del de Txikierdi (Usurbil).
- Se ha continuado con las actuaciones más importantes de la adecuación de estaciones del Txorierri a la Línea 3 del Metro de Bilbao, las reformas integrales de las estaciones de La Cruz y Derio, que incluye un nuevo paso inferior.
- Se han realizado distintos trabajos de renovación y mejora de las infraestructuras ferroviarias existentes, entre los que destacan: la renovación de la vía en el Txorierri y la instalación de un nuevo enclavamiento en Usansolo.

Construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias

En 2018 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). 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.

Se han iniciado las obras de la nueva estación de EuskoTren en Hendaia. El proyecto contempla la ejecución de un nuevo edificio que resuelva los problemas de capacidad y accesibilidad actuales.

Han finalizado las obras de construcción de una conexión peatonal y ciclista entre la estación de Herrera (Donostia) con el barrio de Trintxerpe (Pasaia). Esta actuación resuelve la desconexión histórica entre barrios-municipios y cumple una demanda vecinal de un enlace más directo y en mejores condiciones con el servicio ferroviario que presta la terminal de Euskotren.

En colaboración con el ayuntamiento de Donostia, se han realizado trabajos de urbanización de suelos en la vaguada de Oleta, afectados por la ocupación temporal de las obras de la estación de Altza, de acuerdo al proyecto municipal de "Plaza Mirador de Herrera".

En Bizkaia destacan las actuaciones correspondientes a la Operación Durango que tienen el objetivo de liberar los terrenos ocupados por el ferrocarril. Se ha mejorado el acceso a la estación de Durango. Asimismo, se ha iniciado la urbanización de la calle ocupada por el desvío ferroviario en Abadiño. Se ha completado el equipamiento de los nuevos talleres y cocheras de Lebario con la mejora de la señalización y la construcción de una nueva subestación eléctrica.

Además, se han continuado las obras de desdoblamiento de vía y construcción de la nueva estación de Ermua, con vistas a su puesta en servicio a principios de 2019.

En Araba por su parte existe el objetivo de ampliar las zonas servidas por el tranvía. Continúan las obras de ampliación del tranvía a la zona de Universidad y se están redactando los proyectos para su ampliación a las zonas de Salburua y Zabalgana.

Se están adecuando las infraestructuras tranviarias existentes (paradas y talleres) para mejorar su accesibilidad y permitir la circulación de unidades de unidades de mayor capacidad.

Por último, en Gasteiz han finalizado los estudios y proyectos para la implantación de un autobús eléctrico inteligente (BEI) y se han iniciado los de redacción del proyecto constructivo de las cocheras del BEI y de adaptación del sistema viario en el entorno de la plaza América Latina.

Metro Bilbao

Se está ultimando el proyecto para la reposición del frontón de la calle Esperanza (Bilbao), afectado por las obras de la Línea 3.

En la Línea 1 del metro, están en curso las obras del nuevo parking de Ibarbengoa.

Además, se están elaborando diversos estudios y proyectos relativos a las Líneas 4 y 5.

Nueva Red Ferroviaria del País Vasco

Por encomienda del Gobierno Vasco, ETS sigue durante 2018 coordinando los trabajos de redacción de proyectos y de construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el tramo guipuzcoano. Asimismo se ha seguido colaborando con el Ministerio de Fomento y Adif en la gestión de los suelos

afectados por las obras de la NRFPV y en la gestión administrativa de las expropiaciones que las obras en el tramo guipuzcoano requieren.

A finales de 2017 se modificó 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
- apeadero de Astigarraga
- tramo Astigarraga – Oiartzun – Lezo
- otras actuaciones menores

Con fecha 6 de marzo de 2018, el Gobierno Vasco encomendó a ETS la ejecución de estas obras, con una duración inicialmente prevista de ocho años y una valoración de 534 millones de euros, que con fecha 26 de diciembre de 2018 se amplió a 541 millones de euros.

Variante Sur Ferroviaria

El 15 de marzo de 2017, el Gobierno Vasco llegó a un acuerdo con el Gobierno de España para la firma de un Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi para encomendar a ésta última la realización de proyectos y obras de la Variante Sur ferroviaria.

Posteriormente, el 2 de junio, el Consejo de Ministros aprobaba encomendar la ejecución de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao a la Comunidad Autónoma de Euskadi, con el objetivo de impulsar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

Esta encomienda comprende la redacción de estudios y proyectos constructivos, la contratación y ejecución de las obras y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios, así como las direcciones de obra y cualquier otro tipo de servicio que los trabajos de la variante sur ferroviaria requieran.

El presupuesto estimado para el total de las obras y proyectos encomendados a ETS es de 465 millones de euros (IVA incluido) entre 2018 y 2022, que comprende la redacción y obra del Túnel de Serantes-Olabeaga y del tramo entre Barakaldo-Basauri.

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 2018 se ha aprobado el IV Plan de Igualdad para el periodo 2018-2021, para lo que se han implementado las acciones planificadas para este año.

Con la puesta en marcha del 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

En el presente año ETS ha llevado a cabo las actuaciones relativas al Plan Estratégico de Euskera para el periodo 2018-2022.

3. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DEL ENTE PÚBLICO

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

ETS seguirá gestionando las obras de la Nueva Red Ferroviaria de la CAE hasta la finalización de las obras encomendadas, así como mejorando y ampliando la capacidad de las líneas que tiene adscritas, continuando con las actuaciones ya citadas (desdoblamiento de vía de la estación de Ermua, pasante soterrada del Topo y ampliación del tranvía de Gasteiz).

Riesgos e Incertidumbres

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

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

4. ACTIVIDADES EN INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Se está desarrollando un proyecto, a través de un convenio de colaboración con el departamento de ingeniería mecánica de la UPV y la fundación Euskoiker, para la puesta en práctica de estrategias efectivas contra el desgaste ondulatorio en carriles ferroviarios.

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

Durante el año 2018 ETS ha elaborado su Agenda de Innovación con tres objetivos principales:

- Recopilar todos los esfuerzos realizados para dar respuesta a los desafíos estratégicos prioritarios.
- Promover la participación de todas las personas en el desarrollo del ámbito de la innovación.
- Enfocar los esfuerzos futuros para dar respuesta a los retos identificados.

5. PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

Se desglosa en la memoria de las presentes cuentas anuales (Nota 14), la información relativa a la Ley 15/2010, de 5 de julio de 2010, sobre pagos a proveedores.

En cumplimiento de las directrices emanadas del Gobierno Vasco, la Dirección del Ente ha adoptado diversas medidas en los últimos años para reducir los períodos de pago a proveedores tanto comerciales como por adquisición de inmovilizado. De esta forma, y de acuerdo con la información que se remite mensualmente al Gobierno vasco, los plazos medios de pago continúan con la tendencia a la baja de años anteriores, reduciéndose de 34 días en 2015 a 30 días en el ejercicio 2018.

TIPO	2015	2016	2017	2018
Inversiones	34,18	28,54	31,57	29,79
Acreedores comerciales	31,92	29,44	30,30	30,76
TOTAL	**33,50**	**28,76**	**31,14**	**30,15**

6. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Euskal Trenbide Sarea no ha adquirido compromisos significativos ni se han verificado hechos excepcionales con posterioridad al cierre del ejercicio el 31 de diciembre de 2018, que no hayan sido recogidos en las Cuentas Anuales del ejercicio.

En Bilbao, a 25 de marzo de 2019, 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 2018 que comprende, como una unidad, el Balance de Situación, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, el Estado de Flujos de Efectivo, el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto, la Memoria y el Informe de Gestión.

Arantxa Tapia Otaegi
Presidenta

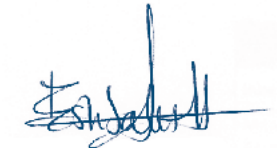
Antonio Aiz Salazar
Vocal

Alberto Alberdi Larizgoitia
Vocal

Janire Bijuesca Bedialauneta
Vocal

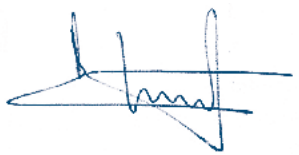
Ernesto García Vadillo
Vocal

Mikel Gurutzeaga Zubillaga
Vocal



Estibaliz Hernaez Laviña
Vocal

Pedro María Hernando Arranz
Vocal



María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi
Vocal