

euskotren 

2012

MEMORIA



CARTAS DE PRESENTACIÓN	04
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y COMITÉ DE DIRECCIÓN	06
PRINCIPALES ACTUACIONES	08
Más de 31 millones de personas usuarias	11
30 años al servicio de la ciudadanía	13
Transporte ferroviario y funicular	14
Transporte tranviario	20
Transporte por carretera	25
Más de 84.700 toneladas transportadas	30
Material Móvil	31
Transporte Sostenible: ahorro por externalidades de más de 21.960.000 euros	35
Euskotren y la Calidad	38
Sistemas y Comunicaciones	41
Inversiones y proyectos significativos	43
EL EQUIPO HUMANO DE EUSKOTREN	45
El Equipo Humano	46
Formación	47
Procesos de Selección de Personal	48
II Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres	49
Plan de Euskera 2012-2016	52
Salud Laboral	54
Centenario del Topo	58
COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL	59
Herramientas de Comunicación e Información Comercial directa	60
Comunicación y Responsabilidad Social	62
Evolución de la Imagen Corporativa	62
Publicaciones	64
Relaciones Públicas y Exposiciones	64
Publicidad, Patrocinios y Responsabilidad Social Corporativa	66
Comunicación Interna	73
Burnibidearen Euskal Museoaren Fundazioa – Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril	75
Fundación de los Ferrocarriles Españoles	78
DATOS ESTADÍSTICOS	80
Ingresos por ventas	80
Principales indicadores	80
Oferta ferrocarril, tranvía y carretera	82
Demanda ferrocarril, tranvía y carretera	83
INVERSIONES 2012	84
INFORME DE AUDITORÍA, CUENTAS ANUALES E INFORME DE GESTIÓN	86



El impulso de una movilidad sostenible es uno de los objetivos prioritarios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Un Gobierno que continúa apostando por el desarrollo y potenciación del transporte público como una de sus acciones prioritarias.

La presente Memoria Anual 2012 de Euskotren permite a sus lectoras y lectores disponer de una completa perspectiva de la actividad de la empresa, fruto de la labor desarrollada por sus profesionales con el objetivo de satisfacer las necesidades de transporte de la ciudadanía.

El ejercicio 2012, en el que Euskotren ha cumplido 30 años al servicio de la sociedad, y en el que el servicio de tranvías de Bilbao ha culminado sus primeros 10 años de existencia en su etapa moderna, se ha caracterizado, al igual que los anteriores, por una adversa situación económica que ha exigido un importante esfuerzo

de todo su Equipo Humano. Igual que la generalidad de empresas operadoras de transporte, Euskotren ha vuelto a notar la crisis económica iniciada en 2008.

Vivimos sin duda tiempos difíciles, en los que tanto el Gobierno Vasco como Euskotren seguimos trabajando para mejorar la calidad de los servicios de transporte público, contribuyendo firmemente a la coordinación del sistema vasco de movilidad sostenible, espíritu que ha inspirado siempre el quehacer de esta Sociedad Pública.

A pesar de las dificultades existentes, Euskotren ha logrado superar la cifra de 31 millones de personas clientes, destacando los crecimientos experimentados por el Tranvía de Bilbao y los servicios de autobuses gestionados en Bizkaia para el sistema Bizkaibus y en la comarca gipuzkoana del Bajo Deba para el sistema Lurraldebus.

Además, los logros más importantes de Euskotren en 2012, fruto también de la inestimable labor desarrollada por los profesionales del ente público Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), han sido la materialización y puesta en servicio de diferentes proyectos de ampliación de los servicios de transporte ofrecidos a la ciudadanía: ampliación del Tranvía de Bilbao hasta La Casilla, ampliación del servicio ferroviario del Bajo Deba denominado “Tranbia” hasta Elgoibar, ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el interior de Abetxuko, nuevas estaciones de Herrera e Intxaurreondo y mejora de frecuencias en el Topo (línea ferroviaria Lasarte – Hendaia), y puesta en marcha de la nueva estación soterrada de Durango.

Antonio Aiz Salazar,
 Viceconsejero de Transportes del
 Departamento de Medio Ambiente y Política
 Territorial del Gobierno Vasco
 y Presidente de Euskotren



En su misión de impulsar la movilidad sostenible urbana e interurbana, desplazando a las personas en las mejores condiciones de seguridad, confort y puntualidad, con criterios de ecoeficiencia y contribuyendo a mejorar la calidad de vida del entorno, Euskotren ha logrado una demanda acumulada superior a 31 millones de personas, distribuida en 15.336.000 personas usuarias de los servicios ferroviarios, 10.360.000 de los tranviarios y 5.506.000 de los prestados por carretera.

En un contexto de crisis económica, adverso para el sector del transporte en su conjunto, Euskotren ha conseguido mantener el volumen de ingresos y la calidad del servicio prestado.

Tras sus primeros 30 años de existencia como Sociedad Pública, Euskotren es un referente en el sector y uno de los artífices de los avances registrados en Euskadi en cuanto a la coordinación del transporte se refiere. Y en la actualidad, se encuentra apostando por la

incorporación de nuevas unidades ferroviarias, como claro ejemplo de innovación tecnológica.

Desde sus orígenes, Euskotren ha sido capaz de transformar sus servicios ferroviarios y de carretera en explotaciones de gran rentabilidad social. Además, ha superado con gran éxito la misión encomendada por el Gobierno Vasco de reintroducir en Euskadi explotaciones tranviarias del prestigio de las de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

En estos 30 años, los servicios de transporte de viajeros/as de Euskotren han sido utilizados por más de 934 millones de personas, las cuales son y van a seguir siendo nuestra principal razón de ser. La Política de Gobierno Responsable de Euskotren aprobada en mayo de 2013 recoge, entre otros, el compromiso de toda la organización de esta Sociedad Pública con la consecución de unos servicios de Calidad excelentes orientados a la ciudadanía.

Las personas que integramos Euskotren trabajamos día a día con los objetivos de ofrecer unos desplazamientos seguros, accesibles para todas las personas, puntuales, confortables, innovadores y de calidad, garantizando de esta manera la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía a través de la utilización de nuestros servicios.

Iñigo Palomino Zubiaurre,
Director General de Euskotren

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y COMITÉ DE DIRECCIÓN

31.12.2012

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

Ernesto Gasco Gonzalo.

Vocales

Paloma Usatorre Mingo.

Francisco Javier Cruz Expósito.

Nerea Artamendi Erro.

José Ignacio Asensio Bazterra.

Jesús María Benaito Villagarcía.

Mikel Díez Sarasola.

José María Negro Agromayor.

Francisco Javier Vigiola Martín.

Joseba Mikel Andrés Uriarte.

Secretario

José Carlos Barrio Bravo.

COMITÉ DE DIRECCIÓN

Ernesto Gasco Gonzalo,

Presidente

Francisco Javier Cruz Expósito,

Consejero Delegado

José Ignacio Asensio Bazterra,

Director General

David García Castro,

Director del Área Comercial y de Marketing

José Antonio Gorostiza Emparanza,

Director del Área Técnica

José Carlos Barrio Bravo,

Director del Área Administrativa

Alberto Ruiz de Lazcano Rodríguez,

Responsable del Gabinete de Prensa e Información Corporativa

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y COMITÉ DE DIRECCIÓN

desde el 23.01.2013

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

Antonio Aiz Salazar.

Vocales

María Almudena Ruiz de Angulo del Campo.

Manuel Leza Olaizola.

Miren Izaskun Iriarte Irureta.

Hernando Lacalle Edeso.

Josu Sagastagoitia Monasterio.

José María Negro Agromayor.

Francisco Javier Vigiola Martín.

Joseba Mikel Andrés Uriarte.

Secretaria

Silvia Gómez Santos.

COMITÉ DE DIRECCIÓN

Antonio Aiz Salazar,

Presidente

Iñigo Palomino Zubiaurre,

Director General

Gorka Ugalde Martínez,

Director Adjunto a la Dirección General

Francisco Aguirre Osinaga,

Director de Explotación

Martín Barbarías Gómez,

Director de Sistemas

Silvia Gómez Santos,

Directora Económico-Financiera

Javier Murillo Arizmendi,

Director de Recursos Humanos

PRINCIPALES ACTUACIONES

El ejercicio 2012 se ha caracterizado, al igual que en los últimos años, por la adversa situación económica, que ha exigido un importante esfuerzo de todo el Equipo Humano de Euskotren para conseguir mantener el volumen de ingresos y la calidad del servicio prestado.

Los logros más importantes de Euskotren en el ejercicio 2012 han consistido en la materialización y puesta en servicio de diferentes proyectos de ampliación de los servicios de transporte colectivo ofrecidos a la ciudadanía en todos los modos de transporte gestionados por la empresa (ferrocarril, tranvía y autobuses), tanto en áreas no atendidas anteriormente como en otras ya existentes con una oferta de servicios menor.



Los hitos más destacables de Euskotren en 2012 han sido los siguientes:

- Ampliación del servicio del Tranvía de Bilbao hasta La Casilla.
.....
- Prolongación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el interior del barrio de Abetxuko.
.....
- Extensión del servicio "Tranbia" del Debabarrena hasta Elgoibar e incremento de la oferta ferroviaria en dicha comarca.
.....
- Entrada en servicio de las nuevas estaciones de ferrocarril de Herrera e Intxaurre, así como el incremento de frecuencia en el tramo Lugaritz - Herrera, que pasa a ser de 7,5 minutos en hora punta.
.....
- Materialización del acuerdo de servicio (con incremento y mejora de la oferta y correspondiente financiación), con la Diputación Foral de Gipuzkoa, respecto al transporte en autobús integrado en el sistema Lurraldebus.
.....
- Apertura al tráfico ferroviario del Soterramiento de Durango.
.....

En mayo de 2012, Euskotren ha cumplido sus primeros 30 años de existencia, en el marco de un proceso de modernización impulsado por el Gobierno Vasco que apuesta por la incorporación de nuevas unidades ferroviarias de la Serie 900 como claro ejemplo de innovación tecnológica. El valor total de la inversión que realiza Euskotren para la adquisición de 30 unidades de dicha Serie 900 es de 201 millones de euros.

La nueva Serie 900 incorpora las innovaciones más avanzadas del sector ferroviario en tecnología, fiabilidad, sostenibilidad y ergonomía, con un diseño exterior e interior basado en las más modernas tendencias.

Fabricadas por CAF en Beasain (Gipuzkoa), las tres primeras unidades entraron en servicio en el verano de 2011. El ejercicio 2012 ha finalizado con un total de 18 nuevas unidades incorporadas al servicio comercial.

Un ejemplo de la mejora que supone la introducción de nuevas unidades en el servicio ferroviario es el hecho de que la línea Lasarte - Hendaia ha sido la mejor valorada por viajeras y viajeros un año después de la puesta en marcha de la Serie 900. La percepción de la calidad del servicio se ha visto incrementada en un punto, situándose en casi un 8. Destaca sobre todo la puntualidad, la comodidad y limpieza de los trenes y la buena conducción.



Las personas usuarias avalan de este modo la apuesta realizada por el Gobierno Vasco de modernización del transporte ferroviario en la línea Lasarte – Hendaia y valoran positivamente tanto las nuevas unidades como las mejoras en estaciones: Oiartzun, Fanderia, Añorga, Errekalde, Irun Colon...

Las encuestas han sido realizadas en el mes de marzo de 2012, y en las mismas ha destacado la evolución positiva experimentada por la línea Lasarte – Hendaia. La nota media obtenida por esa línea ha sido de 7,89, casi un punto por encima de la media de 2010 (6,97), cuando se realizó el estudio anterior.

El 82% de las personas consultadas recomendarían el servicio, siendo las mujeres y las personas mayores de 35 años las más proclives a aconsejar su utilización.

Comparando con el resto de líneas ferroviarias de Euskotren, el corredor Lasarte – Hendaia sale reforzado como el mejor valorado, seguido de los trayectos Amorebieta – Bermeo y Zumaia – Donostia/San Sebastián, que obtienen una nota cercana al 7.

En cuanto al nivel de recomendación de utilización de cada servicio por las personas usuarias, el recorrido Lasarte – Hendaia es el más recomendado, sobre todo por su puntualidad y comodidad.

Tras la finalización de diversas obras dirigidas por Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), Euskotren ha podido ampliar su servicio comercial de Tranvías y Ferrocarril en Bilbao, Vitoria-Gasteiz, Debarrena, Donostia/San Sebastián y Durangaldea. Así, el día 25 de abril, se puso en marcha la ampliación de recorrido del Tranvía de Bilbao hasta La Casilla. Por su parte, el día 7 de septiembre se abrió al servicio el nuevo tramo del Tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el mismo interior del barrio de Abetxuko.

También a primeros de septiembre, el servicio ferroviario de la comarca del Debarrena incorporó a su oferta la estación remodelada de Eibar, el desdoblamiento del tramo Txarakua – Azitain, la nueva estación de Azitain (Eibar) y la prolongación hasta Elgoibar del servicio popularmente conocido como “Tranbia”, que hasta la fecha se realizaba exclusivamente entre Ermua y Eibar.

Las nuevas estaciones en Intxaurren y Herrera, ambas en el municipio de Donostia/San Sebastián, entraron en servicio el día 4 de octubre, junto con un nuevo horario que incorporó nuevas frecuencias de 7,5 minutos en horas punta.

Finalmente, el día 17 de diciembre, el servicio ferroviario de Euskotren comenzó a circular por el nuevo trazado subterráneo de Durango, que incluye la nueva y moderna estación de dicha localidad vizcaína, con centro comercial y parking para 350 vehículos. Esta actuación ha incluido también la supresión definitiva de 7 pasos a nivel y la apertura de la nueva estación de Traña, en Abadiño.

En un entorno a nivel estatal en el que todos los modos de transporte han presentado tasas medias negativas en el conjunto del año, con un número medio de total de viajeros/as que ha disminuido un 3,5% respecto a 2011, la demanda de los servicios de transporte de viajeros/as de Euskotren ha experimentado un descenso inferior, cifrado en un 3,1%.

Más de 31 millones de personas usuarias

En 2012, al igual que la generalidad de operadores de transporte, Euskotren ha seguido notando la crisis económica iniciada en 2008, si bien en este ejercicio, se ha visto atenuado por la evolución positiva de la demanda de los servicios siguientes:

Tranvía de Bilbao, con un crecimiento del 2,83%, debido en parte a la ampliación del recorrido hasta La Casilla.

Servicios de autobuses gestionados en Bizkaia para el sistema foral Bizkaibus entre Margen Izquierda y Campus de la UPV (Leioa), con un incremento del 28,46%; y, en la Margen Derecha, con un crecimiento del 4,94%.

Servicios de autobuses gestionados en Gipuzkoa para el sistema foral Lurraldebus en la comarca del Debabarrena, con un incremento en la demanda del 2,51%.

En el ámbito del transporte de viajeros/as, se ha vuelto a superar la barrera de 30 millones de personas clientas, alcanzando en 2012 un total de 31.081.230.

De esta manera, 2012 se convierte en el cuarto año consecutivo en el que Euskotren supera la barrera de los 30 millones de personas usuarias, gracias, principalmente, al éxito de la implantación e integración del sistema tranviario en la ciudad de Vitoria-Gasteiz; servicio que fue puesto en funcionamiento el día 23 de diciembre de 2008.



La demanda del 2012, superior a los 31 millones de desplazamientos, supone un descenso del 3,1% respecto al año 2011, siendo el Ferrocarril el modo de transporte con peor comportamiento, al descender un 4,6%.

El servicio de tranvías, que ha alcanzado una demanda de 10,36 millones de viajeros/as, ha descendido un 0,6% respecto al ejercicio anterior.

En el ámbito de los servicios de autobuses, la cifra de viajeros/as ha disminuido respecto al mismo período del ejercicio anterior, situándose en 5,50 millones, siendo el comportamiento distinto en cada uno de los territorios al producirse un descenso en Gipuzkoa del 7,86% y una mejoría de los resultados en Bizkaia del 1,86%.

Por modos de transporte, la evolución de los desplazamientos, las ventas y la oferta de servicios (expresada en km de servicios) ha sido la siguiente:

Número de viajeros/as (miles)		
	2012	2011
Ferrocarril	15.336	16.070
Carretera	5.506	5.590
Tranvía	10.360	10.424
TOTAL	31.201	32.084

Ingresos por ventas de servicios (euros)		
	2012	2011
Ferrocarril	13.322.940	13.249.607
Carretera	5.218.316	5.050.823
Tranvía	5.504.432	5.145.491
Otros	1.097.029	1.233.534
TOTAL	25.142.717	24.679.455

Kilómetros de servicio ofertados		
	2012	2011
Ferrocarril	4.524.051	4.495.309
Carretera	4.686.195	4.395.443
Tranvía	782.723	764.323
TOTAL	9.992.969	9.655.075

Los resultados económicos obtenidos por Euskotren en este ejercicio han sido de 5,97 millones de euros de pérdidas, de los cuales 2,1 corresponden a la corrección valorativa por deterioro de parte de la flota de locomotoras de mercancías, ya que dada la demanda potencial existente resulta excedentaria.

Euskotren es una empresa pública, que realiza servicios de transporte público colectivo, donde los principales ingresos por ventas vienen determinados por los precios de los diferentes títulos de transporte y que son

autorizados por la Comisión de Precios de Euskadi en el caso del ferrocarril y el tranvía, y por las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa en el caso de los autobuses.

Estos precios al público no cubren el coste del servicio prestado, por lo que la empresa incurre anualmente en pérdidas que, de acuerdo con los mecanismos de financiación establecidos por las diferentes administraciones, deben cubrirse con subvenciones a la explotación. En el caso del Gobierno Vasco se trata de subvenciones para cubrir el déficit anual previsto en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi. En el caso de las concesiones de autobuses de las Diputaciones Forales, son subvenciones por persona transportada en Bizkaia y subvenciones por kilómetro recorrido en Gipuzkoa.

En el año 2012, los ingresos por ventas de servicios se han visto incrementados un 1,9% de media respecto del ejercicio anterior, siendo de un 2,56% el incremento de ingresos por los servicios de transporte de personas; mientras que el resto de ingresos (por transporte de mercancías principalmente) han caído un 11,1%.

En cuanto al resto de ingresos de explotación, descontando el ingreso percibido del Gobierno Vasco para la cobertura del déficit de la Compañía, destaca el incremento de las subvenciones percibidas de la Diputación Foral de Gipuzkoa gracias al nuevo acuerdo alcanzado para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros/as por carretera, que en 2012 han supuesto un ingreso adicional de 2,4 millones de euros.

30 años al servicio de la ciudadanía

El 24 de mayo de 2012, Euskotren ha cumplido 30 años al servicio de la ciudadanía. Aunque la historia de lo que hoy es Euskotren comenzó 100 años antes, el 1 de junio de 1882, cuando entró en servicio el Ferrocarril de Bilbao a Durango.

Desde sus orígenes, Euskotren ha afrontado el reto de transformar sus servicios ferroviarios y de carretera en explotaciones viables y de gran rentabilidad social. Además, ha sido capaz de reintroducir con éxito en Euskadi explotaciones tranviarias del prestigio de las de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

En 1982, Euskotren recogió una red ferroviaria debilitada que, por otra parte, tras las inundaciones de agosto de 1983, quedó seriamente afectada a nivel de infraestructuras, instalaciones y material móvil. El firme apoyo del Gobierno Vasco permitió superar las dificultades iniciales.

En la actualidad, Euskotren ha superado los 30 años de existencia en el marco de un proceso de modernización donde apuesta por la incorporación de nuevas unidades ferroviarias como claro ejemplo de innovación tecnológica.

El esfuerzo y profesionalidad del Equipo Humano de Euskotren y su orientación a las personas y empresas a las que sirve, permiten presentar a la empresa como el operador de transporte de referencia en el País Vasco. Su evolución pone de manifiesto una apuesta por la modernización tecnológica y una movilidad más sostenible.

Desde su creación en mayo de 1982, hasta finales de abril de 2012, los servicios de transporte de viajeros/as de Euskotren habían sido utilizados por más de 934 millones de personas.



Durante dicho período, el ejercicio con mayor demanda fue el de 1994, con 44.371.000 personas, cuando la línea ferroviaria Bilbao – Plentzia, la de más viajeros/as de la Compañía, era gestionada por Euskotren. A partir del 11 de noviembre de 1995, la sección San Ignacio – Plentzia de dicha línea quedó integrada en el servicio de la Línea 1 de Metro Bilbao.

Desde 1996, el ejercicio que ha experimentado la mayor utilización de los servicios de transporte de viajeros/as de Euskotren ha sido 2011, con 32.084.615 personas.

Por modos de transporte, el servicio ferroviario consiguió su mayor demanda anual también en 1994, con más de 38 millones de personas usuarias. El de autobuses la obtuvo en el ejercicio 1995, con 7.831.000 personas. Finalmente, tras la incorporación de los tranvías a los servicios gestionados por Euskotren, el ejercicio 2011 ha sido el de mayor utilización, con una cifra superior a 10.424.000 personas usuarias.



Transporte ferroviario y funicular

Los servicios ferroviarios de Euskotren han sido utilizados en 2012 por más de 15.335.000 personas, lo que ha supuesto un descenso del 4,6% respecto a 2011. Dicho descenso se ha distribuido de la siguiente forma:

Ferrocarril Bizkaia (-5,6%) en línea con la tendencia de años anteriores, con disminución de personas usuarias en todas las líneas.

Ferrocarril Gipuzkoa (-4,0%), con descenso en todas las líneas por primera vez desde que comenzó la crisis motivado por diversas obras de desdoblamiento del trazado en la Línea General, Eibar/ Azitain - Karakate - Oikina - Lasarte/ Añorga - Intxaurren/Herrera y Fandería que ha provocado algunos cortes de servicio necesarios para desarrollar la mejora de las infraestructuras.

En los períodos de alteraciones temporales del servicio en las diversas zonas geográficas, a modo de cortes parciales del servicio ferroviario por obras, Euskotren ha establecido servicios alternativos de transporte.

En el año del 30 aniversario de Euskotren, la empresa operadora vasca ha tenido la oportunidad de ampliar su oferta de servicios ferroviarios en la comarca guipuzcoana del Debabarrena, en la ciudad de Donostia/San Sebastián y en la comarca vizcaína de Durangaldea.

El día 7 de septiembre de 2012 entró en servicio el tramo de vía desdoblado entre Txarakua y Azitain, **en la comarca guipuzcoana de Debabarrena**, aumentando no solo la capacidad del tramo Ermua - Elgoibar de la línea Bilbao - Donostia/San Sebastián, sino también la oferta ferroviaria puesta a disposición de la ciudadanía. Este proyecto incluyó el desdoblamiento de 775 metros de vía, la construcción de una nueva estación

ferroviaria en Azitain (Eibar) y la supresión de dos pasos a nivel realizada en tres fases: la construcción de un vial de nuevo trazado para el tráfico rodado, de un paso inferior y de un desdoblamiento de vía de 200 metros. La nueva estación de Azitain consta de andén central y está situada a unos 230 metros del apeadero que hasta entonces ha dado servicio a las personas usuarias de la línea.

También el día 7 de septiembre, se puso en servicio la estación remodelada de Eibar, tras un trabajo que salvaguardó su estructura exterior, mejorando la integración urbana del edificio. Por otra parte, los accesos fueron modificados con el fin de adecuarlos a las normas vigentes de accesibilidad. El proyecto mantuvo el paso exterior que facilita el paso entre las dos zonas de Eibar que divide la vía del tren.

Además, el 10 de septiembre, Euskotren amplió el servicio ferroviario popularmente conocido en Debabarrena como "Tranbia", coincidiendo con la puesta en marcha del horario de invierno. La prolongación hasta Elgoibar del servicio que venía funcionando hasta entonces entre Ermua y Eibar, en ambos sentidos, ha supuesto una mejora importante de las conexiones entre estas tres localidades. Desde entonces, el "Tranbia" cuenta con 12 circulaciones adicionales: 6 con salida en Ermua y otras 6 en Elgoibar.

El día 4 de octubre supuso un nuevo hito en la mejora del transporte ferroviario impulsada por el Gobierno Vasco **en la comarca de Donostialdea**. Ese día, entraron en funcionamiento las nuevas estaciones donostiarra de Herrera e Intxaurreondo y una nueva oferta horaria que incorporó por primera vez en la historia de la línea Lasarte - Hendaia frecuencias de 7,5 minutos en horas punta entre las estaciones de Lugaritz y Herrera.

De esta forma, entró en servicio la variante ferroviaria en doble vía del tramo



Herrera - Loiola que permite aumentar los servicios y frecuencias del nuevo tramo desdoblado Añorga - Errekalde.

Las dos bocas de entrada desde la calle a las nuevas estaciones muestran la arquitectura de acero inoxidable diseñada por el estudio noruego Snohetta. Se trata de una estructura con formas pentagonales revestida con láminas de vidrio que pretenden unir con aires marinos el mundo subterráneo y la calle.

Los alrededores de las dos bocas y del ascensor de la estación de Intxaurreondo han sido remodelados y se han dispuesto



zonas verdes con una conexión ciclista que une el bidegorri Txaparrene con el carril que discurre por Buenavista. Por otra parte, la plaza peatonal Sagastieder también ha sido remodelada para poder acceder al servicio ferroviario.

Los vecinos y vecinas de Intxaurreondo y Herrera pueden acceder desde entonces al centro de Donostia/San Sebastián en ocho minutos, el tiempo máximo estimado, con una frecuencia de trenes de 7,5 minutos en hora punta, puesto que se ha duplicado la circulación entre las estaciones donostiarras de Herrera y Lugaritz.

Esta mejora del servicio de la línea Lasarte Oria - Hendaia (Topo) ha coincidido en el tiempo con la celebración en el mes de diciembre de 2012 del Centenario de la entrada en servicio del primer Tren de la Frontera que comenzó en un principio a cubrir el recorrido entre la Plaza de Gipuzkoa - calle Peñaflorida - e Irún, y un año más tarde, a Hendaia.

Ya en 2011 se registró también un hito importante del servicio del Topo de Euskotren, con la inauguración en el mes de marzo de

las nuevas estaciones de Fandería, en el municipio de Errenteria, y Oiartzun. El 5 de marzo de 2011 se convirtió en una fecha relevante, especialmente para las personas residentes en la Fandería, que hasta la fecha carecían de acceso directo a la red ferroviaria de ETS en la que opera Euskotren, y tenían que desplazarse a Errenteria u Oiartzun. Igualmente, en 2011 terminaron en Irún Colon las obras que permitieron transformar dicha estación en una estación accesible y más segura para todas las personas.

El día 17 de diciembre de 2012, 130 años después del primer viaje en tren entre Bilbao y Durango, las unidades de Euskotren dejaron de circular por el viejo trazado que divide Durango y pasaron a hacerlo por el túnel de 4 kilómetros que incluye la nueva y moderna estación en dicha localidad vizcaína, dotada de centro comercial y parking para 350 vehículos.

La culminación del **Soterramiento de Durango** trae consigo una mejora de la seguridad tanto para las personas usuarias del tren, como para peatones y tráfico rodado, gracias a la supresión de 7 pasos a nivel ubicados en los términos



municipales de Irurreta, Durango y Abadiño (Santa Apolonia, Ezkurdi, Landako, Ollería, San Fausto, Montorretas y Granja).

Los pasos a nivel de Zabalarra y Sasikoa se mantienen operativos, aunque con menor tráfico, hasta que no se produzca el traslado de los actuales talleres y cocheras al complejo Lebario. Es decir, se ha mantenido el trazado anterior sólo para salidas y entradas de trenes a las cocheras de Durango.

A la espera de la puesta en marcha de los talleres y cocheras de Lebario, la operación Durango ha supuesto una inversión de 232 millones de euros (sin IVA), financiados íntegramente por el Gobierno Vasco.

La operación Durango, iniciada en marzo de 2005, incluye el desdoblamiento de 15 kilómetros de la línea ferroviaria Bilbao – Donostia/San Sebastián entre Amorebieta y Lebario, la construcción de tres nuevas estaciones en Euba, Durango y Traña, todas ellas ya en servicio, y la supresión de 27 pasos a nivel existentes en la zona.

Además, gracias a la construcción de los nuevos talleres y cocheras de Lebario, cuya finalización está prevista en 2013, se procederá al desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias ubicadas en el centro de Durango, lo que permitirá liberar 60.000 metros cuadrados para uso y disfrute de la ciudadanía.

Cabe destacar, por otra parte, que el día 7 de septiembre de 2012 entró en funcionamiento el nuevo aparcamiento cubierto para bicicletas en la estación de Amara, ubicada en la Plaza Easo de Donostia/San Sebastián. Dicho equipamiento ha sido construido por Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) para promover la combinación entre dos medios de transporte sostenibles y como una iniciativa para la modernización del servicio Lasarte – Hendaia.



El aparcamiento, promovido por el Gobierno Vasco, tiene una estructura acristalada, está situado dentro del recinto de la estación, junto al andén más cercano a la calle Easo, y cuenta con capacidad para 144 bicicletas. La utilización está reservada a usuarias y usuarios del servicio ferroviario de Euskotren y para acceder es necesario portar y validar un título de transporte.

En esta línea de actuación, el 26 de septiembre, el Gobierno Vasco puso en marcha otro aparcamiento cubierto para bicicletas en la localidad guipuzcoana de Irun, en concreto, en la estación de Irun Colon de la línea Lasarte – Hendaia de Euskotren. En este caso, con una capacidad para 55 bicicletas.

Entre los servicios especiales de trenes prestados en 2012 han destacado los siguientes:

Servicios especiales en el Topo durante los días de celebración de partidos de fútbol de la Real Sociedad de San Sebastián, en el estadio de Anoeta, en los meses de competición. Junto a dicho estadio existe un apeadero de la línea del Topo (Lasarte – Donostia/San Sebastián – Hendaia).

.....



Trenes nocturnos en las líneas del Txorierrri, Urdaibai, Durangaldea, Debabarrena y Topo, todos los sábados del año. Servicios que en 2012 cumplieron los 12 años de existencia.

Servicios nocturnos en el Topo (Lasarte Oria - Hendaia) y en el tramo Zumaia - Donostia/San Sebastián, el 19 de Enero, por la celebración de la Tamborrada en la capital guipuzcoana.

Trenes diurnos en el tramo Zumaia - Donostia/San Sebastián, el día 20 de Enero, por la celebración de la Tamborrada infantil en Donostia/San Sebastián.

En el mes de Febrero, trenes especiales diurnos en la línea del Topo, durante la celebración de los Carnavales de Donostia/San Sebastián.

Servicios especiales nocturnos el 24 de marzo, por el cambio de hora oficial.

Servicios especiales para las Fiestas patronales de Traña, Amorebieta, Ermua, Gernika, Bilbao, Bermeo y Durango, en Bizkaia, y Eibar, Irun, Pasaia, Errenteria, Donostia/San Sebastián, Elgoibar y Zarautz en Gipuzkoa.

El día 9 de mayo, con motivo de la retransmisión en San Mamés (Bilbao) del partido de la Final de

la Europa League entre el Athletic Club y el Atlético de Madrid.

Los días 19 y 20 de mayo, entre Gernika y Bermeo, por la celebración de la Feria del Pescado en Bermeo.

El 25 de mayo, con motivo de la retransmisión en San Mamés (Bilbao) del partido de la Final de la Copa del Rey entre el Athletic Club y el Fútbol Club Barcelona.

El 2 de junio, por la celebración de un Concierto de Bruce Springsteen en el estadio de Anoeta (Donostia/San Sebastián).

El 10 de junio, Fiesta de la Escuela Pública Vasca celebrada en Zarautz (Gipuzkoa).

El 3 de agosto, por la celebración del partido de Rugby en Anoeta entre el Aviron Bayonnais y el Biarritz Olympique.

El 31 de agosto, con motivo del concierto de Amaral en Zarautz (Gipuzkoa).

Los días 2 y 9 de septiembre, por la celebración de las regatas de la Concha en Donostia/San Sebastián.

El 29 de octubre, Último Lunes de Gernika (Bizkaia).

Servicios especiales nocturnos el 27 de octubre, por el cambio de hora oficial.

.....

El 11 de noviembre, con motivo de la Carrera Behobia – San Sebastián.

.....

Los días 6, 8 y 9 de diciembre, con motivo de la celebración de la Feria del Libro y Disco Vasco en Durango (Bizkaia).

.....

El 21 diciembre, fecha de celebración del Mercado de Santo Tomás en Bilbao y Donostia/San Sebastián. En esta edición, la oferta incluyó también servicios especiales de trenes nocturnos.

.....

El 29 diciembre, debido al partido internacional de fútbol entre la Euskal Selekzioa y Bolivia, en el estadio de Anoeta (Donostia/San Sebastián).

.....

Por otra parte, como consecuencia las diversas obras de mejora de las infraestructuras desarrolladas bajo la dirección de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), Euskotren ha ofrecido los siguientes servicios alternativos de transporte durante el ejercicio 2012:



Días 11, 12, 13 y 14 de febrero: transbordo entre Atxuri y Ariz/Basauri debido al corte permanente de vía por las obras de construcción del nuevo puente de Etxebarri (Bizkaia).

.....

Días 5, 6, 7, 8 y 9 de abril: transbordo en autobús entre las estaciones de Usurbil – Donostia/San Sebastián y Lasarte – Donostia/San Sebastián, debido a las obras de la nueva variante ferroviaria entre Lasarte y Añorga.

.....

Días 30 de junio y 1 de julio: transbordo en autobús entre las estaciones vizcaínas de Amorebieta y Durango, debido a las obras de desdoblamiento de vía en Euba.

.....

Días 2, 3 y 4 de octubre: transbordo en autobús entre las estaciones de Galtzaraborda (Errenteria) y Amara (Donostia/San Sebastián), debido a la realización de los últimos trabajos necesarios para la puesta en marcha de las nuevas estaciones de Intxaurreondo y Herrera en la línea Lasarte – Hendaia.

.....

Días 15 y 16 de diciembre: transbordo en autobús entre las estaciones de Amorebieta y Zaldibar, debido a los trabajos de puesta en servicio de la nueva estación soterrada de Durango (Bizkaia).

.....

Por su parte, el Funicular de Larreineta, ubicado en la localidad vizcaína de Trapagaran, ha alcanzado en 2012 una demanda de 155.919 personas.

Transporte tranviario

El servicio de tranvías se mantiene como el segundo área por volumen de viajeros/as en Euskotren, sobrepasando la cantidad de 10,3 millones de personas clientas, prácticamente similar a la obtenida en 2011, ejercicio en el que los tranvías experimentaron un incremento en su demanda del 6,08%.

El Tranvía de Bilbao, tras el importante incremento de la demanda del 2011, situado en el 5,24%, volvió a crecer un 2,83% en 2012, superando por primera vez en los 10 años de historia del servicio la barrera de 3 millones de personas usuarias.

Ello quiere decir, por otra parte, que el Tranvía de Bilbao volvió a batir el récord de demanda anual alcanzado en el 2011.

Por su parte, el servicio del Tranvía de Vitoria-Gasteiz continúa contando con una demanda anual superior a los 7 millones de personas clientas; en concreto, en 2012 ha alcanzado la cifra de 7.275.965, manteniéndose como uno de los pilares fundamentales del sistema de movilidad sostenible de una ciudad que en 2012 fue la European Green Capital.

El moderno servicio de tranvías de Bilbao, gestionado por Euskotren, cumplió el día 18 de diciembre de 2012 sus primeros 10 años de existencia, desde la recuperación de dicho sistema de transporte en Euskadi. Como se ha indicado anteriormente, dicha efemeride ha coincidido con el hito que supone superar por primera vez la barrera de 3 millones de personas usuarias.

En sus más de 10 años de historia, el servicio de tranvías bilbaíno y la ciudadanía han logrado un gran nivel de convivencia. Euskotren ha contribuido a la mejora de las comunicaciones internas de la ciudad. El 25 de abril de 2012, el proyecto impulsado por el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento



de Bilbao y la sociedad Bilbao Ría 2000, estableció un nuevo hito con la puesta en marcha de la prolongación del recorrido hasta La Casilla, tras la finalización de las obras dirigidas por ETS. Un total de 700 metros más para un recorrido que entró en servicio comercial el 18 de diciembre de 2002 con el tramo Atxuri - Uribitarte en su fase inicial.

Esta ampliación hasta La Casilla, que se estima dará servicio a unas 15.000 nuevas personas usuarias, es una realidad gracias al convenio suscrito entre el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Bilbao por el que ambas instituciones han sufragado una inversión de 5 millones de euros, en porcentajes respectivos del 65% y el 35%.

El nuevo tramo cuenta con dos paradas, situadas al inicio de la calle Autonomía y a la altura de la Plaza de La Casilla, que han precisado 18 meses de obras y un cambio en la denominación de la parada ubicada junto al Hospital de Basurto. Dicha parada, que hasta entonces se denominaba Basurto, ha pasado a llamarse Hospital.



Y la siguiente del recorrido, sentido La Casilla, ha pasado a denominarse Basurto.

El tramo ampliado cuenta con la particularidad de que el tranvía comparte recorrido con Bilbobus, así como plataforma y paradas laterales en Basurto. Esto no resulta novedoso para Euskotren, que ya compartía en Vitoria-Gasteiz algunos tramos con los autobuses urbanos de la ciudad, pero sí lo es para la operadora de autobuses urbanos de Bilbao, Bilbobus.

En total, 9 líneas de Bilbobus circulan desde el día 19 de enero de 2012 sobre el trazado de la calle Autonomía, adaptándose a los raíles y al pavimento del recorrido del tranvía.

La llegada del tranvía a la zona resulta beneficiosa para Bilbobus, que gana velocidad y mejora los tiempos, gracias en parte al sistema de cancelación. Las personas usuarias de estas líneas ya no validan al subir al autobús, sino que el modus operandi es igual al del tranvía, lo que agiliza la subida de los/las pasajeros/as.

En general, la zona ha experimentado una remodelación urbanística con la llegada del tranvía. En algunos puntos se ha mantenido un único carril en cada sentido para el tráfico rodado. Esto significa una reducción de la polución y contaminación acústica de la zona.

La entrada en servicio comercial del nuevo tramo estuvo precedida por una fase de pruebas que comenzaron los técnicos de ETS el día 27 de marzo de 2012. Dichas pruebas fueron divididas en tres fases: la primera fue desarrollada exclusivamente por la noche; la segunda, de carácter diurno, se realizó durante 4 horas diarias; y la tercera consistió en pruebas diurnas en las horas de menor afluencia de tráfico rodado. Durante todo este período se comprobó el funcionamiento de las unidades tranviarias de Euskotren por el nuevo tramo.

Las pruebas ayudaron a verificar el funcionamiento mecánico y eléctrico de la catenaria y señalización, así como el de los gálibos en andenes y elementos instalados próximos a la vía, el ajuste

de tiempos del tranvía al compás de los semáforos, la regulación del tranvía y el autobús, la sincronización de tiempo de paso con cruces viarios y, lo que es más importante, la labor de facilitar al personal de conducción el conocimiento del tramo.

El servicio de tranvías de Vitoria-Gasteiz de Euskotren inició su andadura el 23 de diciembre de 2008. Desde entonces, y hasta diciembre de 2012, dicho servicio ha sido utilizado por más 26.400.000 personas. Al igual que ocurre en el caso de Bilbao, el servicio ha logrado un gran nivel de convivencia y ha mejorado las comunicaciones internas de la ciudad.

El 7 de septiembre de 2012, el proyecto de Vitoria-Gasteiz, impulsado por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de la ciudad, ha culminado un nuevo hito con la puesta en marcha de la prolongación del recorrido del Ramal de Abetxuko hasta el interior de dicho barrio gasteiztarra.

El ejercicio ha finalizado con un decrecimiento del 2,02% en la utilización del servicio respecto a los datos del 2011, alcanzándose una demanda acumulada superior a 7.275.000 personas. En 2011, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz había marcado su máximo histórico anual, con más de 7.425.000 personas.

Por primera vez desde su inauguración hace 4 años, en 2012 la demanda ha caído, a pesar de haberse prolongado la línea hasta el centro del barrio de Abetxuko en el mes de septiembre.

No obstante, este decrecimiento del Tranvía de Vitoria-Gasteiz en 2012 ha sido inferior respecto al experimentado por el sector estatal del transporte público urbano de viajeros/as, que ha sido del 4,4%.

La puesta en marcha del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a finales de diciembre de 2008

supuso una revolución de la movilidad de la ciudad. El tranvía ha cambiado los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía, inclinando la balanza hacia un incremento espectacular del uso del transporte público y contribuyendo a la mejora del medio ambiente y de la calidad de vida en la ciudad alavesa.

Movilidad sostenible, tranvía y Green Capital han crecido unidas en Vitoria-Gasteiz. La implantación del tranvía aceleró la ejecución de la primera fase del Plan de Movilidad de la ciudad. Estas actuaciones, junto a otras llevadas a cabo en la ciudad, no pasaron desapercibidas para la Comisión Europea, que reconoció a Vitoria-Gasteiz como Capital Verde Europea 2012, por sus políticas sostenibles.

Uno de los principales objetivos desde la implementación del Plan de Movilidad fue la potenciación del transporte público, a través de la puesta en marcha del tranvía y de la nueva red de autobuses. Las instituciones centraron su atención en el desarrollo de un nuevo diseño integrado de trayectos y paradas, con el propósito de aumentar la velocidad comercial, disminuir el consumo de combustible y sumar usuarios/as.

El uso del transporte público en Vitoria-Gasteiz se ha incrementado de forma espectacular. La implantación del tranvía y el conjunto de intervenciones habilitadas han hecho posible la reducción del uso del vehículo privado en un 20%.

El actual Tranvía de Vitoria-Gasteiz consta de tres Ramales (Centro, Lakua y Abetxuko), que discurren a lo largo de un recorrido superior a 7,8 kilómetros, conectando los barrios con el centro de la ciudad. Cuenta con 20 paradas, separadas aproximadamente por 400 metros. Seis en cada uno de los primeros Ramales y ocho en el de Abetxuko, tras la ampliación del trazado del ejercicio 2012. En efecto, el 7 de septiembre de 2012, el Tranvía de Vitoria-Gasteiz llegaba hasta el centro del barrio de



Abetxuko gracias a las obras de ampliación del trazado llevadas a cabo por Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS).

Tras un período de pruebas técnicas y de circulación, Euskotren comenzaba a prestar servicio comercial la mañana del viernes 7 de septiembre, inaugurando dos nuevas paradas: Kristo y Abetxuko, y rebautizando la antigua parada de Abetxuko con el nombre de Kañabenta. Se estima que cerca de 3.500 vecinos y vecinas del barrio se benefician de estas dos nuevas paradas.

Con esta ampliación, el Ramal de Abetxuko gana 750 metros de longitud, llegando ahora hasta la Plaza Primero de Mayo, lugar donde se concentra la vida del barrio al estar cerca del ambulatorio, el polideportivo, los equipamientos educativos y la iglesia.

Además, las obras de ampliación han supuesto mejoras para la zona: reposición de la red de saneamiento, renovación de las canalizaciones eléctricas y telefónicas, mejoras en la vía pública para una mayor accesibilidad, creación de nuevos espacios peatonales y de lugares de aparcamiento en la Plaza Primero de Mayo, y colocación de mobiliario urbano, así como plantación de arbolado acorde con la zona.

Entre los servicios especiales de tranvías prestados en 2012, destacan los siguientes:

Días de celebración de partidos de fútbol del Athletic Club en San Mamés, en los meses de competición. Junto a dicho campo de fútbol existen dos paradas (Sabino Arana y San Mamés).

.....
9 de mayo: para facilitar el desplazamiento a las personas asistentes a San

Mamés para ver la retransmisión de la final de la Europea League entre el Athletic Club y el Atlético de Madrid.
.....

25 de mayo: por la retransmisión en San Mamés de la Final de la Copa del Rey entre el Athletic Club y el Fútbol Club Barcelona.
.....

11 de julio: por el Concierto de Bob Dylan en Bilbao.
.....

24 de julio: servicio especial nocturno por la celebración del Día del Blusa en Vitoria-Gasteiz.
.....

Servicios especiales nocturnos durante la celebración de las Fiestas de Vitoria-Gasteiz y Bilbao.
.....

22 de agosto: servicio especial en el marco de las Fiestas de Bilbao, con motivo del desplazamiento de Marijaia en su visita a niñas y niños ingresadas/os en el Hospital de Basurto.
.....

21 de diciembre: servicio especial en Bilbao por la celebración del Mercado de Santo Tomás.
.....



Transporte por carretera

En los servicios de transporte por carretera, Euskotren mantuvo prácticamente las positivas cifras de 2011, ejercicio en el que la demanda creció un 3,21%. En el año 2012, la utilización de los servicios ha descendido un 3,66%, alcanzando una demanda acumulada de 5,39 millones de personas.

Cabe destacar la evolución de las demandas de los servicios de autobuses gestionados en Bizkaia para el sistema foral Bizkaibus, entre Margen Izquierda y Campus de la Universidad del País Vasco en Leioa, con un incremento del 28,46%, y en la comarca de la Margen Derecha, con un crecimiento del 4,94%, así como la de los autobuses gestionados en Gipuzkoa para el sistema foral Lurraldebus en la comarca del Debabarrena, cuya demanda ha crecido un 2,51% en 2012.

Como se ha mencionado anteriormente, el comportamiento ha sido distinto en cada uno de los territorios, registrándose un descenso en Gipuzkoa del 7,86% y una mejoría de los resultados en Bizkaia del 1,86%.

No obstante, es importante aclarar que el descenso que reflejan los datos en las líneas de Gipuzkoa es producto de la reordenación de las nuevas concesiones de Lurraldebus y la reducción del ámbito de servicio derivada del traspaso de la gestión de dos líneas que anteriormente gestionaba Euskotren y que en 2012 pasó a gestionar otra empresa concesionaria.

Hay que tener en cuenta, también, la consolidación de la concesión del servicio de transporte urbano regular adjudicada por el Ayuntamiento de Barakaldo a la UTE Autobús Barakaldo, en la cual Euskotren participa con un 15%.

En 2011 Euskotren presentó oferta al concurso de concesiones de Gipuzkoa y posterior impugnación y recurso a la declaración de desierto, con el mantenimiento del servicio en situación de prórroga tácita. Tras más de seis meses de negociaciones con la Diputación Foral de Gipuzkoa, en el mes de marzo de 2012 se ha cerrado un acuerdo entre Euskotren y el Departamento de Transportes de la Diputación para la prestación de una nueva oferta de servicio, en concordancia con las características presentadas por Euskotren.

El nuevo servicio, fruto de dicho acuerdo, comenzó el día 16 de abril de 2012, incluyendo una serie de modificaciones en el marco de las mejoras del servicio de autobuses de las comarcas guipuzcoanas de Urola-Kosta y Debabarrena, integrado en el sistema foral Lurraldebus.





Euskotren modificó horarios y paradas de autobuses en el marco de las mejoras del servicio Lurradelbus, dependiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que fueron, principalmente, las siguientes:

Línea Zumaia - Zumarraga. Se ha mantenido el servicio, retrasando las salidas desde Zumaia en 5 minutos para dar más seguridad a la combinación con el servicio de trenes. Por otro lado, los sábados por la noche se ha puesto en funcionamiento un servicio nocturno entre Azkoitia y Zumaia. Además, las salidas de autobuses de 2:20 y 6:00 horas desde Azkoitia continúan su trayecto hasta Donostia/San Sebastián y la salida de las 23:00 horas desde Donostia/San Sebastián continúa hasta Azkoitia. Por otra parte, con vistas al Curso 2012-2013, se han introducido más

servicios por Aizarnazabal con el objeto de atender las necesidades de los/las estudiantes que se desplazan desde Aizarnazabal hacia el Instituto de Zumaia.

.....
Zumaia - Donostia/San Sebastián (por la N-634). Todos los servicios se han mantenido básicamente igual, pero desde el 16 de abril de 2012 pasan por Urbil, quedando suprimida la parada de Txikiardi. Por lo que respecta al servicio nocturno de los sábados, se incrementa el número de servicios, pasando de una frecuencia de 120 a una de 60 minutos, efectuando servicio cada hora a excepción de la franja comprendida entre las 3:00 y las 4:00 horas. Estos servicios nocturnos de los sábados, cuando entran en Donostia/San Sebastián, lo hacen por la Plaza Pío XII, para continuar por la Avenida y el Antiguo y la N-634 hasta regresar a Zumaia. En

Zumaia, únicamente se para en Patxita Etxezarreta, quedando suprimida la parada de Txomin Agirre para los servicios nocturnos. Además, en ambos sentidos, queda suprimida la parada de Txikiardi, efectuando todos los servicios por Urbil.

Zumaia - Donostia/San Sebastián (por la Autopista AP-8). Además de mantener los servicios anteriores, se ha creado uno nuevo con salida desde Zumaia que recorre la zona de Hospitales de Donostia/San Sebastián.

Aia - Orio - Zarautz. Se ha introducido un nuevo servicio que viene a sustituir al realizado hasta entonces por Landabus. Cuenta con siete servicios diarios por sentido y están coordinados con los autobuses que circulan desde Orio hasta los Hospitales. Los sábados, domingos y festivos circulan cinco servicios por sentido.

Azpeitia - Ermua. En esta línea se ha incrementado el servicio en cada sentido de lunes a viernes y, además, un servicio que finalizaba y comenzaba en Elgoibar ha pasado a realizarse desde y hasta Ermua. Pero la novedad más importante ha sido la de domingos y festivos, ya que se ofrecían tres servicios desde Azpeitia y ahora se ofrecen seis. En sentido contrario, desde Ermua, había tres, y con el nuevo servicio ha pasado a cinco. Por otro lado, ahora esta línea efectúa parada en San Antolín (Elgoibar), en ambos sentidos, para que pueda ser utilizada por trabajadoras y trabajadores de la zona.

Mallabia - Ondarroa. Se han introducido mejoras en este servicio y entre Ermua y el Hospital de Mendara circulan autobuses con una frecuencia de 20 minutos. Por lo que respecta al servicio nocturno de los sábados, se mantienen cuatro servicios en cada sentido, pero ampliando el recorrido hasta y desde Ermua.



.....
 Deba - Itziar. Se ha mantenido el servicio, efectuándose en su totalidad por medio de Taxi-Bus.

.....
 Eibar - Elgeta. Este servicio ha pasado a experimentar notables mejoras, siendo realizado mediante Taxi-Bus. De lunes a viernes se ofrecen siete servicios, y cuatro los sábados, domingos y festivos.

La mayor parte de los servicios de autobuses de Euskotren están integrados en los sistemas impulsados por las Diputaciones Forales de Bizkaia (Bizkaibus) y Gipuzkoa (Lurraldebus). Euskotren también gestiona el servicio urbano de autobuses de Eibar (Udalbus). Igualmente, mantiene los servicios combinados tren+bus entre la estación ferroviaria de Usansolo de la línea Bilbao - Donostia/San Sebastián y el Hospital del propio Usansolo en el municipio vizcaíno de Galdakao, así como el existente en el municipio vizcaíno de Zamudio, entre la estación ferroviaria perteneciente a la línea del Txorierrri (Bilbao - Lezama) y el Parque Tecnológico.

Además, en Diciembre de 2010, el Ayuntamiento de Barakaldo adjudicó el servicios urbano de autobuses a una Unión Temporal de Empresas AUTOBÚS BARAKALDO, formada por Transitia Autobuses y Servicios S.L., Autocares Discrecionales del Norte S.L.U. (ADNOR) y Euskotren, con una duración de 5 años.

Este servicio urbano de Barakaldo, prestado bajo la denominación comercial KBUS, refuerza la comunicación entre los barrios del municipio. Atiende especialmente a los barrios de nueva generación y equipamientos comerciales que la expansión urbana de Barakaldo ha generado: Lutzana, Retuerto, Megapark, San Vicente y el centro urbano. También facilita la comunicación con las 3 estaciones de Metro Bilbao en



el municipio (Bagatza, Ansio y Cruces) y las dos del servicio de Cercanías de Renfe (Desertu y Lutzana), simplificando de esta manera a la ciudadanía los desplazamientos a los municipios cercanos.

Con la participación en esta UTE, Euskotren contribuye a la potenciación del servicio de transporte colectivo en el ámbito urbano de Barakaldo, municipio con más de 98.000 habitantes. La participación en esta alianza permite además de fomentar la movilidad sostenible en Barakaldo, ampliar la presencia de Euskotren en el ámbito de los servicios de transporte de viajeros/as y seguir contribuyendo de forma activa en el desarrollo de políticas de transporte.

KBUS ha obtenido en 2012 la UNE-EN 13816, la mayor distinción a la calidad en el servicio. Este servicio urbano alcanza ya los 50.000 viajeros/as mensuales y supera así las previsiones iniciales. Se trata de una distinción que entregan las empresas especializadas Lloyd's Register Quality Assurance Limited y AENOR, que en el momento de su reconocimiento tenían muy pocos autobuses urbanos. Únicamente disponían de él las ciudades de Zaragoza, Valencia, Madrid y Bilbao.

KBUS recibió el certificado UNE-EN 13816 por el cumplimiento de diversos criterios de calidad para las personas usuarias, como son la accesibilidad, la información, la atención a clientela, el tiempo necesario para programar y efectuar los desplazamientos, el confort, la seguridad y el impacto ambiental, entre otros aspectos.

Lloyd's Register Quality Assurance Limited y AENOR determinaron que KBUS merecía este reconocimiento después de realizar una amplia auditoría, que incluyó dos acciones. Por un lado, se comprobó el desarrollo y cumplimiento de los compromisos asumidos con el Ayuntamiento de Barakaldo por parte de la UTE adjudicataria del servicio en la que participa Euskotren. Además, se realizó una inspección de la calidad del servicio para comprobar que todo lo que se prometía se está cumpliendo.

El comportamiento de la demanda ha superado las expectativas que tenía el Ayuntamiento de Barakaldo, cuando en abril de 2011 puso en marcha este servicio urbano de autobuses. El primer año de servicio finalizó con más de 406.000 personas clientas, es decir, 6.000 más de lo previsto inicialmente.

Igualmente, KUBS ha sido uno de los primeros servicios en sumarse al sistema BARIK, promovido por el Consorcio de Transportes de Bizkaia. Desde que entró en servicio esta nueva tarjeta sin contacto, las usuarias y usuarios de KBUS pueden abonar sus desplazamientos con dicho soporte.

Entre los servicios especiales de Autobuses prestados por Euskotren en 2012, destacan los siguientes:

Autobuses nocturnos en las líneas Zumaia - Donostia/San Sebastián, Eibar - Azpeitia y Eibar - Ondarroa, todos los sábados del año. A partir de las mejoras introducidas por Lurraldebus desde el 16 de abril de

2012, se ha añadido el servicio entre Azkoitia y Zumaia, se ha incrementado el número de servicios de la línea Zumaia - Donostia/San Sebastián, pasando de una frecuencia de 120 a 60 minutos, realizando circulaciones cada hora a excepción de la franja horaria comprendida entre las 3:00 y las 4:00 horas, y en el servicio nocturno de la línea Mallabia - Ondarroa se ha ampliado el recorrido hasta y desde Ermua.

.....
20 de febrero: autobuses nocturnos por la celebración de los Carnavales de Azpeitia (Gipuzkoa).

.....
24 de marzo: servicios especiales nocturnos en Gipuzkoa por el cambio de hora oficial.

.....
29, 30 y 31 de julio, y día 1 de agosto: autobuses nocturnos en los tramos Azkoitia - Azpeitia y Zumaia - Azpeitia por la celebración de las Fiestas de Azpeitia.

.....
14, 15, 16 y 17 de agosto: autobuses nocturnos en los tramos Azpeitia - Azkoitia y Zumaia - Azkoitia por la celebración de las Fiestas de Azkoitia.

.....
9 de septiembre: autobuses nocturnos en el tramo Azkoitia - Zarautz por la celebración de la Fiesta Vasca de Zarautz.

.....
27 de octubre: servicios especiales nocturnos en Gipuzkoa por el cambio de hora oficial.

.....
13 de diciembre: servicios especiales en la línea Zumaia - Zumarraga por la celebración de la Festividad de Santa Lucía en Zumarraga.

.....

Más de 84.700 toneladas transportadas

Al igual que en ejercicios anteriores, el tráfico de mercancías realizado ha estado basado en el transporte de productos siderúrgicos, en coordinación con la empresa FEVE, gracias a los convenios de colaboración suscritos entre ambas partes.

En 2012, el transporte de mercancías ha disminuido un 39%, debido a que el principal cliente, Arcelor Mittal, ha cambiado el tipo de bobinas de acero transportadas, pasando de ser bobinas laminadas en caliente a bobinas "full hard", o decapadas.

Este tipo de bobinas requiere unas condiciones de transporte especiales, entre las cuales la más importante es la necesidad de tratarlas a cubierto en todo momento (transporte en vagón, descarga del mismo, carga a camión, almacenaje, etc.) y, al no disponer en la terminal de Euskotren en Lasarte (Gipuzkoa) de instalaciones que permitan realizar este tipo

de manipulación de la carga a cubierto, no ha sido posible realizar dicho transporte.

La cantidad de bobinas transportadas y de transferencia Euskotren/FEVE que se conectan en Ariz (Basauri), con origen en Avilés (Asturias) y destino Irún (Lesaka), ha sido de 51.844,530 tm. hasta el mes de marzo; momento en que se produjo el cambio del tipo de bobina comentado anteriormente.

Asimismo, durante el año 2012 se han realizado otros transportes con diferentes clientes o proveedores y destinos diversos:

Transporte de siderúrgicos entre la factoría ACB de Sestao y el Puerto de Bermeo: 698,530 tm.

Transporte de palanquilla entre Lasarte y Ferrol: 31.139,340 tm.

Transporte de palanquilla redonda entre el Puerto de Bermeo y Lasarte: 1.115,580 tm.

Tráficos de retorno entre Lasarte y Ariz: 1.261,150 tm.

Por tanto, el total de toneladas transportadas durante el año 2012 ha sido de 84.790 tm.



Material Móvil

Material Móvil Ferroviario

El hito más importante de Euskotren en el ejercicio 2012 ha consistido en la continuación del proceso de recepción y puesta en servicio de las unidades ferroviarias EMU de la Serie 900, que están posibilitando una completa renovación del parque móvil y la modernización de todas las instalaciones asociadas en los corredores ferroviarios.

De hecho, la partida inversora más significativa corresponde a la adquisición de nuevas unidades para el transporte de viajeros/as, habiendo recibido 7 trenes en 2012, con una inversión de 50,78 millones de euros. Con ello, tras la finalización del ejercicio 2012, el número total de trenes nuevos a disposición de Euskotren se ha elevado a 17, estando pendientes de recibir entre 2013 y 2014 otras 13 unidades más.

La empresa Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) se encuentra fabricando para Euskotren, en su factoría de Beasain (Gipuzkoa), un total de 30 unidades ferroviarias por un importe de 201 millones de euros. La nueva Serie incorpora las innovaciones más avanzadas del sector ferroviario en tecnología, fiabilidad, sostenibilidad y ergonomía, con un diseño exterior e interior basado en las más modernas tendencias.

Para el desarrollo del diseño exterior e interior, el proyecto ha contado con el servicio de consultoría en diseño e innovación de LKS (Grupo Mondragón).

El Gobierno Vasco emprende así una

renovación de su material móvil ferroviario que está permitiendo mejorar de modo paulatino los niveles de calidad y seguridad de los servicios de transporte ferroviario prestados en la red propia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En los ejercicios anteriores se venía advirtiendo una demanda de renovación del material móvil ferroviario por parte de las personas clientes de Euskotren. En los estudios de calidad realizados sobre los servicios se ha venido constatando año tras año la necesidad de modernizar la flota de material móvil, al igual que lo han ido haciendo otras compañías ferroviarias que prestan servicios similares.

Las nuevas unidades han permitido, además, implantar elementos tecnológicos modernos que permiten mejorar la seguridad y fiabilidad del sistema, complementando otras mejoras introducidas por el Ente Público gestor de las Infraestructuras, Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), a nivel de infraestructura e instalaciones de seguridad.

Uno de los sistemas de seguridad integrados en los nuevos modelos es el denominado “anticlimber”, un sistema que absorbe las deformaciones, lo que impide que en caso de accidente los vehículos se monten unos encima de otros. El diseño de estructura también está pensado para aumentar la absorción de energía.



Las nuevas unidades de la Serie 900 cuentan con rampas integradas semiautomáticas en las puertas de acceso y las últimas novedades en avisos acústicos para personas invidentes, así como señales luminosas destellantes para aquellas otras con dificultades auditivas.

Cada unidad consta de 4 coches y puede transportar a 214 viajeros/as sentados/as a una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora. El interior de cada coche ha sido diseñado sin obstáculos para facilitar la movilidad de los pasajeros/as. Además, el puesto del/la maquinista ha sido diseñado para garantizar las mejores condiciones para la conducción, tanto en cuanto a condiciones antropométricas y de visibilidad, como para proporcionar el máximo confort al conductor/a.

El respeto al medio ambiente y la sostenibilidad han sido también determinantes en la construcción de las nuevas unidades de Euskotren. Así, se ha cumplido escrupulosamente con todas las normativas ambientales y han sido respetados los ciclos de vida de todos y cada uno de los materiales.

Los coches cuentan con Red Ethernet Gigabit en Fibra Óptica, sistemas de conectividad con aplicaciones de tierra (Wifi, GPRS, Tetra), registrador cinematográfico, autodiagnóstico de equipos y alarmas a tierra, etc.

Las novedades tecnológicas que incorpora la Serie 900 son fundamentales en el proceso innovador impulsado por Euskotren. La misión del proyecto de conectividad ligado a esta Serie ferroviaria es aprovechar la inteligencia del tren para incrementar la eficiencia y productividad de los entornos de trabajo de la Compañía. Su punto de partida es que este nuevo tren fabricado por CAF es un sistema inteligente con capacidad para generar y consumir gran cantidad de información.

Las nuevas unidades son protagonistas del desarrollo tecnológico e innovador de Euskotren. Están promoviendo un importante grado de avance de los servicios de la empresa en los ámbitos de la tecnología y la innovación. Y van a permitir dar solución a algunos de los principales objetivos estratégicos establecidos por Euskotren: mejorar el servicio, la atención y la información prestada a las personas usuarias, la modernización de la empresa y la consecución de un incremento de la profesionalización en el trabajo.

En 2012, con una inversión de 0,51 millones de euros, continuó también el proceso de equipamiento de los nuevos Talleres de Ferrocarril en Lebario (Bizkaia) y Araso (Gipuzkoa), iniciado en 2010. Dichos talleres se encuentran en avanzado proceso de construcción, en unas obras dirigidas por ETS.





Material Móvil de Carretera

En 2012 se ha continuado con la renovación de la flota de autobuses de Euskotren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar.

La renovación de la flota de autobuses, iniciada en 2010 por Euskotren, consiste en la contratación del suministro de 27 nuevos autobuses para las líneas de la Compañía en Bizkaia y 3 microbuses para la concesión del Ayuntamiento de Eibar.

En el mes de Julio de 2010, Euskotren y la empresa Volvo firmaron el contrato de suministro de 27 nuevos autobuses para las líneas de la Compañía en Bizkaia.

La renovación de la flota de autobuses de Euskotren en Bizkaia supone una inversión de 5.830.800 euros y contempla el suministro de 8 autobuses articulados y 19 rígidos en el período 2010-2012.

En el año 2012 se han renovado 4 vehículos rígidos de 12 metros B7RLE y 3 articulados B9SELA.

Todos los autobuses contratados cumplen con la normativa ambiental EEV, que mejora las condiciones ambientales de la normativa actual Euro V al reducir las emisiones de partículas en un 30%. Además, disponen de un sistema de frenos de antibloqueo, antideslizamiento y regulación automática de frenado, e incorporan un sistema antiabandono del/la conductor/a que impide que el/la conductor/a abandone el puesto de conducción si el freno de estacionamiento no está aplicado.

Incorporan asimismo un sistema de detección y extinción de incendios en el compartimento motor.

También cuentan con letreros informativos electrónicos, sistema de ayuda a la explotación (SAE), sistema de información oral para personas invidentes (SIO) y sensores de ayuda al estacionamiento en maniobras hacia atrás.

Los 4 autobuses rígidos corresponden al modelo de Volvo B 7 R, carrozado por Irizar y con carrocería i4. Cada autobús rígido incluye 76 plazas (42 de asiento y 34 de pie), y dispone de rampa para facilitar el acceso a personas de movilidad reducida. Existirán dos espacios reservados para personas con silla de ruedas.

Los 3 autobuses articulados corresponden al modelo de Volvo B9SLEA, carrozado por Sunsundegui y con carrocería Astral Low-Entry. Estos autobuses mejoran notablemente la accesibilidad, al tratarse de autobuses de piso bajo entre las puertas delantera e intermedia y de piso alto, a partir de esta puerta. Tienen una capacidad de 110 plazas, 55 sentadas y 55 de pie, y disponen de rampa de acceso para PMR y dos espacios para personas de movilidad reducida. También incorporan un sistema de mantenimiento de la presión constante en las ruedas de los vehículos.

Además, en el año 2012 se ha incorporado un tercer vehículo microbús a la flota del servicio de transporte urbano de Eibar (Udalbus), fabricado por Iribus (Iveco) y carrozado por Ferqui.

El nuevo autobús dispone de un chasis modelo Iveco, con una potencia de 170 cv, caja de cambios automática y freno eléctrico. Cumple la normativa medio ambiental EEV, la cual mejora las condiciones ambientales de normativa actual Euro V al reducir las emisiones de partículas en un 30%. Asimismo, dispone de ABS (sistema de frenos antibloqueo).

Por lo que respecta a la carrocería, los autobuses de Udalbus están carrozados por Carbus. Sus características más relevantes son las siguientes:

Rampa para acceso de personas con minusvalías en silla de ruedas (PMR).
.....

Seis plazas para PMR con apoyabrazos escamoteable para

facilitar el acceso a la butaca.
.....

Cada autobús dispone de 18 plazas sentadas y 20 de pie.
.....

Letreros electrónicos de destino.
.....

Cámara marcha atrás y perimetral lado derecho, en cumplimiento de la normativa escolar.
.....

Sistema de ayuda a la explotación (SAE).
.....

Monitor de TFT de información al público conectado al Puesto de Mando a través del SAE. Permite informar al público del recorrido, de la próxima parada, así como de la emisión de mensajes desde el puesto central, tales como las alteraciones del tráfico.
.....

Transporte Sostenible: ahorro por externalidades de más de 21.960.000 euros

La actividad de transporte de Euskotren (viajeros/as y mercancías) ha supuesto en 2012 un ahorro económico por externalidades de 21.960.435 euros. La mayor parte del mismo ha estado generado por el transporte de viajeros/as: 21.684.632 euros. Para el cálculo de esta cantidad se tienen en cuenta factores como los siguientes:

- Beneficios en el medio ambiente.
- Reducción de accidentes de tráfico en nuestras carreteras y ciudades.
- Reducción de emisiones de ruido.
- Reducción en la contaminación del aire.
- Efectos en la naturaleza y paisaje.
- Efectos en las áreas urbanas.
- Reducción de la congestión del tráfico.
- Costes indirectos.

El transporte de viajeros/as de Euskotren ha supuesto en 2012 una reducción de 23.216,22 toneladas de CO₂e. Dicha reducción tiene las siguientes equivalencias:

Las emisiones que absorben 199.486 robles, que ocupan una superficie correspondiente a 475 campos de fútbol.
.....

Las emisiones que generan al año 2.225 habitantes de la Comunidad Autónoma Vasca, que corresponde con la población del municipio de Idiazabal.
.....

Por su parte, la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril ha supuesto una reducción de 552 toneladas de CO₂e.

Dicha cantidad equivale a la eliminación de 3.491 camiones de las carreteras.

En 2012, Euskotren ha incurrido en un gasto medioambiental de 240.881 euros (1.099.087 euros en 2011), que comprende gastos tanto en relación a la prevención y reducción del daño sobre el medio ambiente generado por su actividad, así como todos aquellos gastos derivados de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente por la organización.

Descripción (euros)		
	2012	2011
Activos de naturaleza medioambiental	117.227	1.026.590
Gasto de naturaleza medioambiental	123.654	72.497
TOTAL	240.881	1.099.087

Euskotren ha incorporado a su patrimonio diversos elementos correspondientes a equipos y maquinaria diversa para controlar los recursos y minimizar su impacto ambiental, definiendo a su vez la planificación de la actividad ambiental, con objeto de contribuir a la protección y mejora del entorno en el desarrollo de la actividad de la organización.

El desglose de los gastos en activos de naturaleza medioambiental ha sido el siguiente:

Descripción (euros)		Importe
Sistema de aspiración centralizada en el Taller de Lebario		64.600
Sistema de aspiración centralizada en el Taller de Araso		17.308
Actuaciones complementarias depósito aguas grises en el Taller Araso		12.553
Redacción del Plan Estratégico Medioambiental		8.000
Fabricación de filtro de lavadero en el Taller de Durango		1.062
Conjunto de bombas para aguas grises en el Taller de Araso		1.421
Máquina lavapiezas para el Taller de Leioa		2.283
Actuaciones complementarias en contadores de medida de consumos de agua en Lebario		5.000
Actuaciones complementarias en contadores de medida de consumos de agua en Araso		5.000
TOTAL		117.227

En relación a los aspectos que engloban el gasto de naturaleza medioambiental, se han contemplado las siguientes categorías:

Descripción (euros)		
	2012	2011
Tratamiento de residuos	79.373	63.801
Tratamiento de vertidos	3.319	1.086
Gestión ambiental	35.978	983
Auditoría ambiental	4.984	6.627
TOTAL	123.654	72.497



Estas categorías de gasto ambiental agrupan diversas actividades encaminadas a la protección y mejora del medio ambiente, tales como:

Tratamiento y gestión de los residuos, tanto peligrosos como no peligrosos de toda la organización.
.....

Tratamiento de vertidos, a través de análisis para el control de los mismos en las instalaciones de mantenimiento.
.....

Gestión ambiental, que engloba aspectos tanto para la gestión ambiental, como de asistencia técnica en reglamentación

(ambiental, industrial, mercancías peligrosas y de prevención de riesgos laborales) y de mantenimiento de equipos e instalaciones con implicación ambiental.
.....

Auditoría ambiental, que comprende las auditorías del mantenimiento del sistema de gestión ambiental implantado en la Sociedad según la norma UNE-EN ISO 14001:2004.
.....

Los administradores de la Sociedad estiman que no existen contingencias significativas relativas a la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar provisión alguna en tal sentido.



Euskotren y la Calidad

En 2012, Euskotren ha seguido promoviendo la Calidad como estrategia de gestión. Este compromiso con la Calidad se ha materializado en actuaciones concretas que paulatinamente están asentando las bases para la adopción del modelo de Excelencia Empresarial basado en el cambio de cultura de las personas de la organización y la implicación en una estrategia de calidad-desarrollo sostenibilidad-seguridad e interoperabilidad en línea con las Directivas que emanan de la Unión Europea.

Los principios sobre los que se sustenta este modelo de gestión son:

- El desarrollo sostenible.
- La seguridad integral con enfoque holístico, que implica a todas las unidades de negocio de Euskotren.
- La interoperabilidad.
- La orientación hacia los resultados.
- La orientación a la clientela.
- El liderazgo y constancia de los objetivos.
- La gestión por procesos y hechos.
- El desarrollo e implicación de las personas.
- El aprendizaje, la innovación y mejora continua.
- El desarrollo de alianzas.
- La responsabilidad social.

Las iniciativas desarrolladas en los últimos años, aproximan a Euskotren a los principios fundamentales de la Calidad, que deben llegar a dar como resultado un modo sobresaliente de gestionar la organización.

Para ello, desde el equipo de Calidad se trabaja con el ánimo de extender la cultura de la Calidad a todas las áreas de forma paulatina con el fin de lograr una forma de gestión común que permita a las personas que integran dichos equipos trabajar empleando un mismo lenguaje que facilite la comunicación y gestión eficiente y eficaz.

El resultado de todos estos esfuerzos se materializa en la obtención de certificaciones de Calidad que avalan la implantación de las normas de gestión, que afectan a buen número de áreas de la organización, cuyo funcionamiento resulta vital de cara a la ejecución del servicio.

En materia de Sistemas de Gestión, Euskotren dio un paso adelante en 2011, con el asentamiento de los Sistemas de Gestión de la Calidad de Material Móvil Ferroviario, Material Móvil de Carretera, Oficinas de Atención al Cliente, Puesto de Mando de Tranvías y Transporte de Carretera, con miras a que en un futuro se certifique el conjunto de Euskotren con la ISO 9001:2008. Además, con la Carta de Compromisos





emitida para los/as usuarios/as del Tranvía de Bilbao y del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, Euskotren dio un salto cualitativo acorde con las mejores prácticas de las empresas de transporte de viajeros/as líderes a nivel europeo, según Norma UNE-EN 13816.

Según el Informe 2012 de calidad percibida por las personas clientas de Euskotren, el índice de satisfacción medio en todas las líneas en cuanto a la calidad de servicio se refiere, ha sido del 7,41 en ferrocarril y tranvías (Bilbao y Vitoria-Gasteiz).

El índice de satisfacción media de las personas usuarias de Euskotren con respecto al Equipo Humano (empleados/as) de la empresa, se desglosa de la siguiente forma:

Media ponderada en los corredores de Ferrocarril: 7,02.

.....
Media ponderada en los servicios de Tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz: 6,96.

.....
Media ponderada en las líneas de autobuses de Gipuzkoa: 7,12.
.....

En materia de Sistemas de Gestión, Euskotren ha dado un paso adelante con el asentamiento de los Sistemas de Gestión de la Calidad según Norma UNE-EN 13816 en las líneas de tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, avalando las buenas prácticas implantadas y evidenciando la evolución del sistema para lograr su maduración a través de la mejora continua y la colaboración entre las áreas.

Por otra parte, en la primavera de 2012 se ha realizado un Estudio de Satisfacción del Cliente con enfoque para Norma UNE-

EN 13816, que ha reportado la siguiente información: caracterización básica de la clientela de cada una de las líneas en servicio; retrato robot de cada tipo de clientela de cada una de las líneas; importancia y satisfacción con la calidad de servicio; radiografía de la clientela, según niveles de satisfacción; incidentes y/o problemas citados con más frecuencia; otros incidentes y/o problemas citados por las personas usuarias; información estratégica para seleccionar temas de mejora; comportamientos de clientes/as y empleados/as ante incidentes frecuentes; propuestas de acciones de mejora prioritarias; propuestas para mitigar deficiencias puntuales con el servicio; y otras sugerencias propuestas por las personas usuarias.

Con el Sistema de Gestión de Calidad UNE en ISO 9001:2008, entendido como herramienta para la mejora, e implantado en los Talleres de Mantenimiento de Material Móvil Ferroviario y Tranviario, Oficinas de Atención al/La Cliente, Transporte por Carretera, Puesto de Mando de Circulación del Tranvía y Talleres de Mantenimiento de Autobuses, Euskotren ha alcanzado un doble objetivo:

La sistematización y regularización de los procesos clave de las unidades



sometidas al Sistema de Calidad, dando lugar a una nueva forma de trabajo basada en la Gestión por Procesos.

La definición de indicadores y objetivos que, con su revisión periódica, promueven la Gestión por Datos y la Mejora Continua.

Además, con la Carta de Compromisos emitida para las personas usuarias de los tranvías de Bilbao y de Vitoria-Gasteiz, que va a ser extendida progresivamente a los corredores ferroviarios, Euskotren da un salto cualitativo acorde con las mejores prácticas de las empresas de transporte de viajeros/as líderes a nivel europeo.

Euskotren obtuvo en 2009, para la ISO 9001:2008, una única certificación integrada en los Sistemas de Gestión de los Talleres de Material Móvil Ferroviario, Talleres de Material Móvil de Carretera, Circulación y Puestos de Mando del Tranvía de Bilbao y Vitoria, Transporte por Carretera y Oficinas de Atención al Cliente, elaborando un único Manual de Gestión de la Calidad de aplicación general para el conjunto de las áreas implicadas. En 2012 se ha obtenido la renovación, certificando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión.

La empresa también ha ampliado el alcance de la Norma UNE-EN 13816:2003. Además de haber conseguido la certificación en 2010 para el servicio del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en 2011 se implantó el sistema en el servicio del Tranvía de Bilbao, obteniendo su certificación. En 2012 se ha conseguido la renovación, con unos resultados muy aceptables. Al mismo tiempo, estas unidades se rigen bajo procesos de aplicación general que promueven la mejora continua en la gestión interna, permitiendo a Euskotren aproximarse hacia una cultura de la excelencia basada en ofrecer un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de la clientela, fundamento de la organización de la empresa.



Sistemas y Comunicaciones

Así como en 2011 las actuaciones fueron encaminadas a la evolución tecnológica, en 2012 se ha trabajado fundamentalmente en mejorar la seguridad y el control de los sistemas.

En este sentido, se han llevado a cabo las acciones siguientes:

Instalación de un sistema de Control de acceso a la red (NAC). Se trata de un sistema que analiza los dispositivos que solicitan el servicio de red, permitiendo el acceso únicamente a los dispositivos conocidos que disponen de antivirus y están al nivel de parches de sistema operativo adecuado. De esta forma, se

garantiza la seguridad de la red interna y de los servidores de Euskotren.

.....
 Incorporación de mejoras en los sistemas de monitorización NAGIOS, posibilitando la recepción de alarmas que permiten un mayor control del CPD.

.....
 Implementación de un sistema de Autenticación fuerte para los accesos externos de las personas empleadas de Euskotren con movilidad.



En el ámbito de los Sistemas de Información asociados a la Gestión del Transporte, se han realizado las siguientes acciones:

En Bizkaia, a lo largo del año se ha ido incorporando la posibilidad de utilización de la Tarjeta Barik promovida por el Consorcio de Transportes de Bizkaia en los distintos modos de transporte gestionados por Euskotren: tramo ferroviario Bilbao/Atxuri - Eibar/Azitain (mayo); tramo ferroviario del Txorierrri entre Casco Viejo y Lezama (junio); líneas de autobuses operadas en el sistema Bizkaibus (junio); y Funicular de Larreineta (noviembre).

En Gipuzkoa, Euskotren ha desarrollado las actuaciones precisas en estaciones de lifting de máquinas de peaje (validadoras, MEAT y MET), que permiten la incorporación al ferrocarril del uso de la Tarjeta sin Contacto Lurradelbus-Mugi, ya utilizada en los autobuses de Gipuzkoa.

De acuerdo a lo anterior, se ha procedido al diseño y desarrollo del modelo de funcionamiento interno de la Tarjeta, a la adaptación del software en las instalaciones del ferrocarril y a la planificación de puesta en marcha con la entrada del año 2013.

En Vitoria-Gasteiz, se han integrado los títulos de personas con minusvalía 33-65% y las tarjetas sociales en la Tarjeta Bat, con el consiguiente aumento de utilización de esta tarjeta en la ciudad.

En el ámbito de los Sistemas Corporativos, Euskotren ha realizado las acciones siguientes:

Definición de un nuevo modelo de mantenimiento y evolución del sistema SAP, incorporando una planificación de evolutivos que proporciona un mayor control del gasto y de la inversión que requieren los diferentes módulos.

Euskotren ha implementado la gestión del nuevo almacén del Taller de Lebario dentro del plan de puesta en marcha de este nuevo taller de material móvil ferroviario.

Puesta en marcha, en fase de pruebas, de la versión beta de la nueva plataforma de formación on line, basada en aplicaciones de código abierto MOODLE, que permitirá el desarrollo y evolución sostenida de nuevos cursos y herramientas de formación.

Inversiones y proyectos significativos

Inversiones

Las inversiones en inmovilizado realizadas por Euskotren en 2012 han alcanzado la cifra de 56,42 millones de euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones de este ejercicio han sido las siguientes:

Dentro del capítulo de material móvil ferroviario la partida más significativa corresponde a la adquisición de las nuevas unidades de tren de la Serie 900 para transporte de viajeros/as (50,78 millones de euros), habiendo recibido este ejercicio 7 trenes, lo que eleva a 17 el número total de trenes nuevos,

estando pendientes de recibir entre 2013 y 2014 otras 13 unidades más.

Inicio de la implantación del "Billete Único" (tarjetas sin contacto de Lurradelbus y Mugi) en las líneas ferroviarias de Gipuzkoa, con la dotación de nuevas máquinas expendedoras y canceladoras: (1,68 millones de euros).

Continuación del proceso de equipamiento de los nuevos Talleres de Ferrocarril de Lebario (Bizkaia) y de Araso (Gipuzkoa): (0,51 millones de euros).

Continuación con el proceso de renovación de la flota de autobuses de Euskotren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia (Bizkaibus) y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar (Udalbus): (1,39 millones de euros).

Inicio de la implantación de un sistema de radiocomunicaciones "TETRA" en la nueva Serie 900 de trenes y en los centros de operaciones de Euskotren: (0,43 millones de euros).





Proyectos significativos

Durante el ejercicio 2012, se han continuado e iniciado una serie de proyectos estratégicos orientados alrededor de tres conceptos necesarios para la adaptación de Euskotren a los nuevos escenarios y compromisos: Modernización, Calidad y Eficiencia.

Entre estos, los más relevantes son:

Implementación de mejoras en la conectividad de los nuevos trenes, y de nuevas áreas WIFI (para carga y descarga en trenes).

Renovación de red fija y móvil de comunicaciones.

Implantación del sistema TETRA en los nuevos trenes y en el Puesto de control.

Implementación de la arquitectura tecnológica soporte a las aplicaciones de operación (haciendo uso del ULA entre Oracle y el Gobierno Vasco).

Desarrollo de un bus de integración entre aplicaciones en tiempo real (CUN Bus).

Desarrollo de las aplicaciones de Planificación de la Operación y de Operación en Tiempo Real.

Inicio del desarrollo de las aplicaciones móviles para la clientela y el Equipo Humano.

Definición del portal web y OAC virtual de Euskotren.

EL EQUIPO HUMANO DE EUSKOTREN



Conforme a la necesidad general de contención del gasto público y a los presupuestos estables de los últimos años, Euskotren mantiene su compromiso de prestar cada día más y mejores servicios, controlando su gasto de explotación, e incluso reduciéndolo de forma sostenida.

En materia de personal, la cobertura de todas las plazas vacantes estructurales mediante procesos de promoción interna y externa es una de las líneas constantes de actuación de Euskotren





El equipo humano

La evolución de los principales indicadores en el ámbito de los Recursos Humanos ha sido la siguiente en 2012:

Plantilla media

	2012	2011	Evolución
	923	919	0,4 %

Distribución de plantilla 2012 por tipo de contrato

	2012
Contratos fijos	80,92 %
Contratos eventuales	14,32 %
Jubilación parcial	4,76 %

Absentismo laboral

	2012	2011	Evolución
	6,6%	8,1 %	- 18,5%

Formación

A lo largo del ejercicio 2012 Euskotren ha desarrollado un total de 89 cursos, divididos en 321 grupos, a los que han asistido 1.550 participantes, siendo impartidas un total de 25.697 horas.

Las acciones más relevantes han sido las siguientes:

Formación del personal de conducción en relación a la puesta en funcionamiento de las nuevas unidades de Tren de la Serie 900.

Formación del personal de mantenimiento de material móvil ferroviario, dentro del Plan de Tecnificación de Talleres 2012-2013.

Formación de reciclaje, destinada al personal del Tranvía de Bilbao, en cuestiones relacionadas con la operativa tranviaria, el material móvil, la seguridad y las comunicaciones.

Formación al personal del Tranvía en la operativa de los nuevos trazados puestos en marcha en 2012 en las ciudades de Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

Formación de 14 nuevos/as Agentes de Tren y su correspondiente habilitación.

Formación de nuevos/as Conductores/as Cobradores/as incorporados/as a las líneas de Autobuses.

Formación en CAP para el personal de Carretera.

	2012	2011
Acciones formativas	321 grupos 89 cursos	354 grupos 68 cursos
Horas de formación	25.697	25.787
Participantes	1.550	1.334
Horas de formación por participante	16,5	19,3
Horas de formación por plantilla media	27	29,8

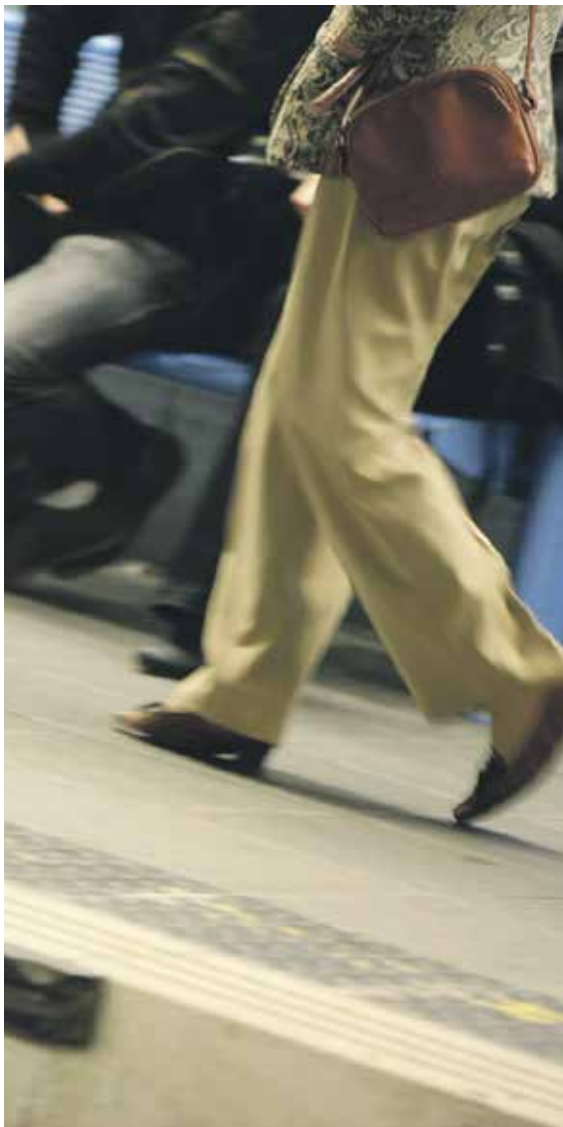




Procesos de Selección de Personal

En el ejercicio 2012 se han realizado un total de 21 convocatorias para la cobertura y provisión de plazas vacantes de 11 categorías de puestos diferentes, al igual que otras 8 convocatorias internas para la generación de listas de espera internas, así como una convocatoria externa.

II Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres



Euskotren ha puesto en marcha en 2012 el II Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres, que se extenderá hasta el año 2015. Con ello, la empresa se marca el objetivo de reforzar y consolidar el compromiso adquirido en el año 2006, cuando se implementó el I Plan en dicha materia.

Este II Plan integra la igualdad en Euskotren de una manera sistemática y organizada. En base a los desequilibrios existentes, se trata de avanzar en la reducción de los mismos, dotando a los procesos de gestión de la empresa de los mecanismos precisos que garanticen el principio de igualdad.

El nuevo Plan es impulsado también con el objetivo de garantizar la participación de todas las personas que conforman Euskotren. Ya en la fase de diagnóstico, han participado mujeres y hombres de todos los ámbitos de la empresa.

El trabajo desarrollado para cumplir los objetivos marcados por el II Plan de Igualdad contempla cuatro áreas, todas ellas de gran importancia: transversalización del enfoque de género; empoderamiento de las mujeres; conciliación responsable; y buen trato hacia las mujeres.

En el área de transversalización del enfoque de género, el objetivo es integrar dicho enfoque en la decisión, planificación, ejecución y evaluación de las políticas de Euskotren.

El objetivo del área de empoderamiento de las mujeres radica en el desarrollo de estrategias desde Euskotren para que la mujer mejore su posición en la toma de decisiones y, por tanto, para que su presencia en la organización salga fortalecida.

Lo que se pretende en el área de conciliación responsable es realizar una gestión en línea con dicha conciliación en la empresa y en la sociedad.



Y, finalmente, en materia de buen trato hacia las mujeres, se trabaja para prevenir situaciones de daño físico, psicológico y sexual, así como para atender a las mujeres víctimas de las mismas en Euskotren.

Las estructuras de trabajo se han organizado en órganos permanentes (equipo responsable de igualdad, de igualdad interáreas y la Comisión de Igualdad), órganos temporales (grupos de trabajo) y órgano externo (asistencia técnica). Cada uno de ellos cuentan con una serie de funciones que velan por la consecución efectiva de los objetivos previstos.

Para garantizar y potenciar el compromiso adquirido con este Plan, Euskotren ha elaborado las herramientas necesarias para mejorar su gestión.

En primer lugar, ha dado a conocer a la plantilla su firme compromiso con el mismo, haciéndole llegar un resumen y las líneas de actuación. Asimismo, se ha enviado toda la información del Plan a empresas y organismos oficiales.

Junto a estas acciones, se han creado

los equipos de gestión, estableciéndose sus funciones y objetivos. Igualmente, el equipo responsable ha acudido a diferentes foros tales como: "Transitando por Vitoria Verde y Morado", organizado a finales de marzo por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Emakunde, la Diputación Foral de Álava y la Unesco Etxea, con motivo del Día Internacional de la Mujer; "Emplea la igualdad en las empresas", organizado por Emakunde; y el "Foro de Igualdad".

Euskotren también se ha sumado al Día Internacional de Lucha contra la Violencia hacia las Mujeres, celebrado el 25 de noviembre de 2012, adhiriéndose a la campaña preventiva y de sensibilización que realizan las instituciones, y que tiene como objetivo crear y consolidar conductas positivas y respetuosas en la relación entre hombres y mujeres.

Con el objetivo de hacer visible el rechazo a la violencia contra las mujeres, Euskotren procedió a colocar durante unos días el "punto lila" en diferentes espacios de oficinas, estaciones, paradas del tranvía y material móvil, así como en la página web. De esta manera, dicho

símbolo ha formado parte del día a día de las personas clientas de los servicios de Euskotren y de la ciudadanía en general.

Este gesto de apoyo ha permitido ratificar el compromiso de Euskotren para avanzar en políticas de Igualdad, consideradas instrumentos imprescindibles para la lucha contra la violencia hacia las mujeres y que, en el caso de Sociedad Pública, se plasman en el citado II Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres 2012-2015.

Otro paso dado por Euskotren ha sido la creación y puesta en marcha de un protocolo para la prevención del acoso sexual y del acoso por razón de sexo. En virtud del derecho de toda persona a recibir un trato cortés, respetuoso y digno, Euskotren considera que el acoso sexual supone la vulneración de varios derechos fundamentales: el derecho a la libertad sexual; a la dignidad; a la intimidad; el derecho a trabajar en un ambiente sano y seguro; y, por supuesto, a la no discriminación por razón de sexo.

Los comportamientos que puedan entrañar acoso sexual y acoso por razón de sexo son perjudiciales, no solamente para las personas directamente afectadas, sino también para el entorno global de la empresa. Por ello, se plantea como objetivo prioritario luchar contra este tipo de acoso, con el fin de avanzar hacia condiciones laborales respetuosas con la dignidad personal de quienes forman parte del Equipo Humano de Euskotren.

Desde estas premisas, Euskotren ha promovido una política para prevenir el acoso sexual y el acoso por razón de sexo, y se ha comprometido a no permitir ni tolerar conductas que supongan acoso de cualquiera de estos tipos.

Ante ello, todo el personal de Euskotren tiene la responsabilidad de ayudar a garantizar un entorno laboral en el que resulte inaceptable

e indeseable el acoso sexual o el acoso por razón de sexo, y en concreto, las/los mandos intermedios tienen la obligación de garantizar, con los medios a su alcance, que no se produzca acoso de ninguna clase.

El hecho de que la persona objeto de acoso rechace o se someta al mismo, no condiciona que el hecho constituya, en sí mismo, acoso sexual, incluso cuando este acoso haya podido producirse en un único incidente.

Toda persona que considere que ha sido objeto de acoso sexual o acoso por razón de sexo, tiene derecho a presentar queja internamente, y ello sin menoscabo de las acciones penales o civiles que la persona acosada pueda ejercitar externamente a la organización.

Euskotren se compromete a proteger especialmente a la persona que haya sido víctima de cualquiera de las situaciones mencionadas, interviniendo para impedir la continuidad de las presuntas situaciones de acoso y estableciendo, a este efecto, las medidas cautelares necesarias para llevar a cabo dicha protección en cuanto a su seguridad y salud, teniendo en cuenta las posibles consecuencias tanto físicas como psicológicas que se deriven de esta situación, atendiendo especialmente a las circunstancias laborales que rodeen a la presunta persona agredida, sin perjuicio de guardar la confidencialidad y sigilo profesional y de no vulnerar la presunción de inocencia de la presunta persona agresora.

El protocolo establece un procedimiento de actuación a seguir cuando se den conductas que puedan suponer acoso sexual y/o acoso por razón de sexo en el ámbito de la organización de Euskotren.

Con el desarrollo del protocolo, por tanto, se pretende prevenir los casos de acoso sexual y acoso por razón de sexo, así como gestionar los conflictos.



Plan de Euskera 2012-2016

En 2012, Euskotren ha aprobado su Plan de Euskera para el período 2012-2016. Para la elaboración de este Plan, Euskotren realizó en 2011 un diagnóstico sobre la presencia, uso y gestión del euskera en la empresa. En la evaluación, se ha utilizado la metodología BIKAIN, promovida por el Gobierno Vasco, para acreditar el nivel de uso, presencia y gestión del euskera en organizaciones y empresas. Dicha medida está homologada por EUSKALIT y es referente en el Marco Europeo de Referencia Estándar sobre las lenguas (MER).

La consultora EMUN ha desarrollado el diagnóstico del uso del euskera y acto seguido ha realizado el diagnóstico del conocimiento, lo cual conforma una parte importante del nuevo Plan de Euskera en Euskotren (2012-2016), donde se tratan objetivos de mejora consensuados.

Se han establecido cuatro ejes de análisis:

El eje más desarrollado en Euskotren es el de Imagen de la Organización y Comunicación. En este sentido, es destacable el carácter íntegramente bilingüe del paisaje lingüístico de la empresa, la papelería, la publicidad, las máquinas de venta de títulos de transporte,..., pero, sobre todo, se hace referencia a la accesibilidad y calidad de la nueva página web corporativa de Euskotren. Todo lo que se hace saber a las personas clientas desde la empresa es bilingüe, euskera y castellano.

En el segundo eje, el de Relaciones Externas de Euskotren, la comunicación bilingüe también es calificada con nota alta. Destaca lo referente a la comunicación escrita a la persona clienta y las relaciones formales que se mantienen con la administración. Si bien en el trato con proveedores de diversa índole, entidades financieras y Administración Pública es donde se da un grado medio de desarrollo del bilingüismo, pues existe más tendencia a la utilización del castellano.

El tercer eje, el de las Relaciones Internas, distingue tres partes diferenciadas. En lo que respecta a la Comunicación Descendente (Intranet, publicaciones internas, estrategia empresarial, etc.), procedimientos oficiales y rotulación interna, el carácter bilingüe está garantizado. Sin embargo, en lo referente a impresos estandarizados oficiales (nóminas y contratos) se realizan únicamente en castellano, así como la disponibilidad del software que se maneja. La mayor parte de la formación interna se imparte en castellano. Se aconseja motivar para el uso del euskera desde la Dirección y mandos.

Es en el cuarto eje, el de la Gestión Lingüística, donde se fija la política en

esta materia, recursos de los que se dispone y el uso del euskera que hace el Equipo Humano. Aunque la calificación inicial ha sido media-baja en lo referente al bilingüismo, es cierto que este es el punto que indica el compromiso de la Dirección por la realización de un Plan de Euskera integrado en el organigrama de la empresa, con criterios precisos y recursos asignados.

En definitiva, la misión del Plan de Euskera 2012-2016 es que todas las personas clientas de los trenes, tranvías y autobuses de Euskotren puedan recibir el servicio en euskera. Y los objetivos globales del Plan son:

- Incrementar el uso del Euskera en la Imagen y la Comunicación.
.....
- Fomentar el uso del Euskera en las Relaciones Externas con personas clientas y empresas proveedoras.
.....
- Reforzar el uso del Euskera en las Relaciones Internas.
.....
- Desarrollar la Política Lingüística en la gestión de las Lenguas y ser ejemplo de ello.
.....

El Plan de Euskera contempla la estructura necesaria para su impulso y seguimiento, los niveles de euskera en los puestos de trabajo, el Plan de Formación y los objetivos específicos para el primer ejercicio.

Salud Laboral

El ejercicio 2012 ha incluido también la continuación del proceso de evaluación de riesgos psicosociales, cuya finalidad es identificar y evaluar aquellos riesgos que se encuentran dentro de esta definición, y que tienen capacidad para afectar tanto al bienestar de las personas de la organización, como al desarrollo del trabajo.

Una vez detectados estos riesgos por medio de la evaluación, Euskotren va a poder diseñar medidas preventivas que permitan eliminar o controlar dichos riesgos, y con ello evitar la aparición de

consecuencias negativas, tanto para la salud de las personas que forman la empresa, como para la organización del trabajo.

Las encuestas (de carácter voluntario, confidenciales y totalmente anónimas) realizadas en diversas residencias han estado compuestas por 44 preguntas, ante las que se podía optar entre cuatro respuestas posibles.

Por otra parte, y una vez finalizada la primera etapa del plan de control de alcohol y drogas, donde se han realizado los controles programados de alcohol en todas las residencias de Euskotren y ETS, en 2012 se ha comenzado la segunda fase, en la que se realizan controles aleatorios de alcohol, exclusivamente.



Continuando con la filosofía de la prevención, concienciación y sensibilización, que sustenta todo el Plan de Prevención frente al Alcohol y otras Drogodependencias en el ámbito laboral, se han comenzado a realizar los controles aleatorios de alcohol. Euskotren publica los períodos en los que se van a realizar dichos controles, aunque no los lugares. No se trata, por tanto, de unos controles aleatorios propiamente dichos, de ahí que se indiquen las semanas en las que se van a realizar los controles, con el objeto de profundizar en la concienciación y sensibilización del personal.

La detección de consumos mediante controles es realizada por personal especializado en drogodependencias, completando las medidas de vigilancia de la salud e incidiendo en toda la campaña de prevención y sensibilización.

Estos controles tienen como objetivo ayudar, de forma preventiva, a evitar o disuadir conductas que supongan un riesgo grave para la salud y la seguridad de las personas que trabajan en Euskotren y ETS, de las personas usuarias o de otras terceras posibles afectadas por la situación de riesgo.

El Servicio Mancomunado de Prevención Euskotren/ETS informa periódicamente al Comité de Seguridad y Salud del número de controles realizados y de las conclusiones obtenidas. Estos controles son de aplicación a todas aquellas personas que forman parte de la plantilla de ambas empresas, priorizándose las actuaciones con el personal que ocupa puestos de riesgo.

Por otra parte, Euskotren mantiene su Política de Tolerancia Cero contra la Violencia Externa. El Equipo de Violencia Cero trabaja para solucionar, entre otras cuestiones, las agresiones de los graffiteros/as, que se vienen repitiendo desde hace varios años.

Euskotren, al igual que otras empresas operadoras de transporte, se enfrenta a un



problema que afecta a toda la sociedad, los/las graffiteros/as. Los graffittis pueden ser considerados una expresión artística, pero en una unidad de transporte público, y sin el consentimiento de la empresa, se convierte en un acto vandálico que traspasa fronteras en el momento en que hay violencia externa, entendida como cualquier tipo de agresión, bien sea física o verbal.

Ésta es la realidad a la que se enfrenta Euskotren desde hace varios años en el área ferroviaria, mediante el trabajo de un equipo creado expresamente para tratar esta problemática, el Equipo de Violencia Cero.

Un hito importante en la historia de la lucha contra las agresiones externas se remonta al año 2007, cuando Euskotren aprobó la política de empresa Tolerancia Cero contra la Violencia Externa. La finalidad de esta política no es otra que disminuir la probabilidad de experimentar violencia por las conductas que pudieran desarrollar algunas personas usuarias, y promover formas de atención y relación con las mismas que excluyan cualquier tipo de violencia psíquica o física.

La violencia externa perjudica a todas las personas implicadas y, por tanto, afecta a la salud y seguridad de empleados y empleadas



de Euskotren. Dicha situación está regulada y considerada por ámbitos jurídicos, supone un alto coste personal por el trauma emocional que originan las agresiones y las experiencias de dolencias físicas de las víctimas, familias y compañeros o compañeras de trabajo.

Por todos estos motivos, Euskotren creó en 2008 el Equipo de Violencia Cero, integrado por personas trabajadoras con responsabilidad en diferentes áreas de la empresa, el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, los diferentes colectivos afectados y el delegado/a de Prevención que se encuentre de guardia.

Este equipo es un órgano interno, responsable de la prevención de la violencia externa, que surge tras el análisis de las conclusiones de la primera Evaluación de Riesgos Psicosociales que lleva a cabo Euskotren con el fin de detectar problemas y buscar las mejores soluciones a los mismos.

El objetivo principal del Equipo de Violencia Cero es proteger en todo momento al personal de la empresa. Para ello, este grupo de personas se encarga de hacer un seguimiento, control y mejora de los programas preventivos de violencia, establecer un protocolo de coordinación y colaboración con las autoridades locales y/o autonómicas y

proveer al personal cuyo puesto conlleve un riesgo potencial en materia de violencia externa de una guía de Prevención de Incidentes de Violencia Externa.

Para que este equipo de trabajo pueda proteger al personal de cualquier agresión externa, hay un registro de incidentes que se revisa en las reuniones trimestrales del Equipo, donde se analizan los incidentes registrados y las posibles soluciones a adoptar. En estos registros, desde hace algunos años, se identifican varios incidentes con las personas graffiteras en las estaciones ferroviarias de Casco Viejo (Bilbao), Deustu (Bilbao) y Ermua, en Bizkaia, y Eibar, Lasarte y Zumaia, en Gipuzkoa.

Debido a ello, se creó un grupo de trabajo entre las empresas involucradas, formado por representantes tanto de Euskotren como del ente gestor de las infraestructuras, Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), para buscar soluciones a las pintadas de graffiteros/as.

Entre sus medidas destacan cerramientos de estaciones, prolongaciones de vallas existentes y colocación de cámaras y sensores de movimiento. Pasos y actuaciones llevados a cabo en función de los medios técnicos, humanos y económicos

existentes, que permiten, en numerosas ocasiones, disminuir el número de pintadas. Sin embargo, estos grupos consiguen en ocasiones puntuales superar las barreras existentes. Por ejemplo, suelen quedarse dentro de las unidades para acceder por los túneles a los trenes, poniendo en peligro su propia seguridad y la de la explotación ferroviaria, o buscan las unidades en las nuevas localizaciones donde puedan llegar a ser trasladadas para evitar las pintadas.

Las posibles soluciones a implementar tienen un elevado coste económico, al que se suman los costes de limpieza de los graffitis, que se sitúan entre 1.300 y 1.500 euros por cada graffiti.

A este problema hay que sumar el agravante de que, en algunas ocasiones, se han producido intentos de agresión al personal de Euskotren, con apedreamientos, insultos y amenazas con palos. Graves incidentes condenados por Euskotren, que ofrece su total apoyo, incluida una cobertura total a nivel psíquico, así como asumiendo completamente la cobertura legal que se requiera para ir contra las personas infractoras.

Una situación que busca cambiar el Equipo de Violencia Cero, trabajando y luchando, para lograr sentencias como la obtenida por los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. En abril de 2012 se ha sentado un precedente en este campo, al dictar los Juzgados de Catalunya una sentencia contra un agresor de los ferrocarriles, donde se le impuso una orden de alejamiento de 300 metros sobre cualquier estación del tren durante seis meses.

Una línea de trabajo con un objetivo marcado y un grupo de trabajo comprometido que sigue luchando para cambiar esta situación que afecta a toda la sociedad.

Tres sentencias judiciales recientes han condenado a diferentes personas por hechos ocurridos en el tren, que han sido considerados constitutivos de delito por los tribunales. En el primer caso, los autores de pintadas en un coche del tren, mientras éste se encontraba estacionado en Eibar, han sido condenados por una falta de deslucimiento de bienes mueble a ocho días de trabajo en beneficio de la comunidad y a abonar los 1.820 euros que costó la limpieza.

El segundo caso corresponde a una condena por "resistencia a agentes de la autoridad, falta de injurias y amenazas y una falta de daños" a una persona que provocó un altercado en el tren, a la altura de Galtzaraborda (Errenteria). El acusado, además de otras multas, ha sido condenado a abonar 1.626 euros a Euskotren para reparar los daños causados.

En el tercero de los casos, el Juzgado de lo Penal de Bilbao ha decretado "una multa de seis meses a razón de diez euros de cuota diaria" a una persona que realizó pintadas en una Unidad de tren en Ermua.





Centenario del Topo

El 5 de diciembre, Euskotren celebró el Centenario del Topo (actualmente, línea Lasarte – Hendaia). Recordemos que el 5 de diciembre de 1912, partió de la Plaza Gipuzkoa de Donostia/San Sebastián el primer Tren de la Frontera, bautizado popularmente como “Topo”, que comenzó en un principio a cubrir el recorrido entre la mencionada Plaza (calle Peñaflorida) e Irún, el cual resultó ampliado un año más tarde hasta Hendaia.

Con el objetivo de celebrar el Centenario de esta fecha tan señalada, Euskotren organizó una serie de actos, con el propósito principal de reconocer a quienes han hecho posible la evolución de este tren centenario: la plantilla y la ciudadanía.

En agradecimiento a la plantilla, se procedió a entregar una placa conmemorativa a varias

personas que forman parte de la historia del Topo. Una representación de la plantilla de Euskotren que ha posibilitado el alcanzar los cien años de existencia de este tren y que han sido testigos y parte activa de su historia y evolución. De hecho, el Topo, pese a sus cien años, está en estos momentos más vivo que nunca y afronta su modernización.

En concreto, Euskotren entregó una placa conmemorativa por su vinculación a la línea del Topo a dos hijos de trabajadores ya fallecidos, a un trabajador jubilado que desarrolló su trabajo cubriendo diferentes funciones durante más de 40 años en el Topo, a dos de los trabajadores en activo con mayor antigüedad en el ámbito de influencia de la línea, y a la incorporación a la plantilla del servicio más reciente en el momento de celebración del acto de homenaje.

COMUNICACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL

La estrategia de Comunicación y Responsabilidad Social de Euskotren permanece basada en un esfuerzo sostenido en el tiempo, el cual permite a la ciudadanía acceder a la información y datos más importantes de los servicios ofrecidos por la Compañía, los beneficios que los mismos reportan y las noticias y novedades que se generan.

De acuerdo con esos objetivos, Euskotren mantiene una línea de relación permanente con clientela y prescriptores.



Herramientas de Comunicación e Información Comercial directa

En 2012, las herramientas de Comunicación e Información Comercial directa a las personas clientes han sido las siguientes:

Avisos y carteles informativos en las estaciones y apeaderos ferroviarios, en las paradas de los servicios tranviarios y en el interior de los autobuses gestionados por Euskotren.

Mensajes por megafonía en las estaciones y apeaderos ferroviarios, y en el interior de las unidades ferroviarias y tranviarias.

Folletos informativos de horarios, mapas de líneas, etc.

Folletos divulgativos sobre diversos aspectos de los servicios.

Teléfono de Información 902 543 210 gestionado desde las Oficinas de Atención a las personas Clientas (OAC), en colaboración con el servicio prestado por los/las Operadores/as de Megafonía.

Información suministrada desde las pantallas de las Máquinas Automáticas de Venta y Cancelación de billetes existentes en las estaciones y apeaderos ferroviarios y en las paradas de tranvías.

Sistema de Información en Tiempo Real de los tranvías (SiTran), compuesto de pantallas informativas integradas en las paradas de los servicios tranviarios



de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. Permiten informar sobre el tiempo que falta en cada parada para que llegue la siguiente Unidad, sobre servicios especiales, incidencias del servicio, otros servicios de Euskotren, recomendaciones para una buena convivencia con el tranvía, etc.

En el Tranvía de Vitoria-Gasteiz, funciona un sistema de información a las personas clientes, denominado MINUTRAN, el cual permite conocer el tiempo que resta para la llegada del tranvía sin la necesidad de estar en la parada. Consta de un bloque técnico situado en la parte superior de la marquesina, compuesto por cuatro pantallas, en las que se muestra el tiempo que resta para la llegada del tranvía. Su ubicación elevada facilita su visionado desde cualquier dirección y hasta una distancia superior a los 80 metros. El sistema MINUTRAN ofrece la información mediante un código de colores y signos. De esta manera, los datos sobre los tranvías

que circulan sentido Angulema se ofrecen en color rojo y con un punto en la parte superior de la pantalla. Las unidades con destino Ibaiondo se identifican con el color verde y dos puntos, mientras que la información sobre los convoyes con destino Abetxuko se presentan en color blanco, seguido de tres puntos. Este código de colores y puntos ha sido creado para identificar de una manera gráfica y visible los destinos y para orientar a los colectivos de personas con discapacidad visual que sufran problemas de daltonismo.

Notas informativas remitidas a los medios de comunicación sobre las modificaciones o ampliaciones de servicio así como servicios especiales programados (diurnos y nocturnos) ante eventos que generan potencialmente desplazamientos masivos de ciudadanas y ciudadanos.

Celebración de Ruedas de Prensa.

Actos públicos de presentación de nuevos servicios e instalaciones.

Información a las personas clientas y a la ciudadanía en general a través de Internet (www.euskotren.es) y Redes Sociales (Twitter -@euskotrenEJGV- y Facebook).

Acciones publicitarias.

Como novedad, destacar que tras la renovación de la página web www.euskotren.es (puesta en servicio en Marzo de 2011), y en el marco del proceso integral de innovación tecnológica en el que está inmersa Euskotren, a finales de abril de 2012, coincidiendo con el lanzamiento de la evolución de la marca, se ha introducido una nueva forma de comunicarse con la clientela, más cercana y adaptada a sus necesidades.

La primera consecuencia ha sido la inauguración de un espacio de atención al público en Twitter y el lanzamiento de espacios de promoción en Facebook, que, además, se van a ver acompañados en el futuro de mejoras en la web y aplicaciones de información para dispositivos móviles.



Comunicación y Responsabilidad Social

En el ámbito de la Comunicación Externa, las principales acciones impulsadas en 2012 han sido las siguientes:



Evolución de la Imagen Corporativa

A lo largo de sus 30 años de vida, Euskotren ha crecido y evolucionado hasta consolidarse hoy en día como el operador de transportes de referencia en Euskadi.

Aunque en su origen, la Sociedad Pública Euskotrenbideak fue creada para gestionar la red ferroviaria que discurría por Euskadi, en la actualidad, ofrece un servicio público integral que satisface las necesidades de movilidad de las personas a través del ferrocarril, autobús, funicular y tranvía, y de tránsito de mercancías a través del ferrocarril.

Hoy en día, Euskotren es mucho más que un tren, por lo que la Compañía necesitaba de un cambio de imagen acorde a su evolución y que reflejase lo que en la actualidad es Euskotren.

Por esta razón, Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A. se reinventa

rediseñando su propia marca y convirtiéndola en una marca única bajo la cual se agrupan todos sus servicios. Con este cambio pretende desligarse de la imagen del pasado y reivindicar su condición de operadora integral de servicios de transporte.

Además, el cambio de imagen supone un paso más en el profundo proceso de modernización en el que se encuentra inmerso Euskotren. Evoluciona su imagen de la mano de un nuevo logotipo. La "e" de Euskotren se transforma en una imagen abstracta con el objetivo de evocar en la sociedad tres conceptos básicos: conexión, trayecto y movimiento continuo.

La evolución de la imagen refleja la apuesta de Euskotren por la modernización tecnológica y la cercanía hacia la clientela y potenciales usuarios/as. Este cambio prepara a la Compañía para afrontar los



retos del futuro y muestra de una forma más atractiva y directa sus productos y servicios.

Un único símbolo para identificar todos sus servicios, que se distinguen por el uso del color: azul (tren), verde (tranvía), amarillo (autobús) y rojo (transporte mercancías).

Gracias al empleo de una marca única, Euskotren consigue, por una parte, facilitar los canales de comunicación con la clientela, ayudando al/la viajero/a a identificar un único operador de transportes; y, por otra, eliminar el sobrecoste que supone alimentar marcas distintas (Euskotrenbideak/ Euskotren/Euskotran/Euskokargo).

La implantación de la nueva imagen comenzó a finales de abril de 2012 en el Tranvía de Bilbao para, posteriormente, extenderse al de Vitoria-Gasteiz, aprovechando las ampliaciones de los tramos de ambos tranvías. Este proceso se ha llevado a cabo en varias fases y de forma gradual, extendiéndose al resto de servicios.

Publicaciones

Edición de la Memoria 2011 de Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A (Euskotren).

Libro “Bilbao y modernidad: el nuevo tranvía”, editado en colaboración con el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, con el patrocinio de la BBK.

Libro “El Tranvía de Vitoria, la apuesta “verde” del transporte”, editado en colaboración con el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, con el patrocinio de Caja Vital.



Relaciones Públicas y Exposiciones

Presentación a los medios de comunicación de la nueva unidad que completa la flota de microbuses del servicio urbano de Eibar (UDALBUS). El día 11 de mayo, el Alcalde del Ayuntamiento de Eibar, Miguel de los Toyos, y el director general de Euskotren, José Ignacio Asensio, presentaron la nueva unidad adquirida por Euskotren para el servicio municipal de transportes UDALBUS. La incorporación de esta unidad completa la flota de tres autobuses adquiridos por Euskotren.

Presentación de la renovación del patrocinio de la Liga femenina de Traineras, “Liga Euskotren”. El 27 de abril, Euskotren presentó junto a Kutxabank y la Asociación de Clubes de Traineras, ACT, el acuerdo de la Temporada 2012, para continuar con el apoyo a la Liga Euskotren. El acto contó con la presencia de Susana Montoya, responsable de patrocinios de Kutxabank, María Isabel Diago, Tesorera de la ACT y José Ignacio Asensio, director general de Euskotren.

Celebración del Centenario del Topo. En el mes de diciembre de 2012, Euskotren conmemoró el Centenario de la puesta en marcha del servicio ferroviario entre San Sebastián e Irun, hoy integrado en el servicio del Topo gestionado por Euskotren entre Lasarte y Hendaia. El 5 de diciembre de 1912 entraba en servicio el tramo San Sebastián – Irun, operado por la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa, que se extendió hasta Hendaia el 13 de julio de 1913. Este servicio, conocido popularmente como el “Topo”, fue explotado desde su origen con tracción eléctrica. Se trata de una línea que ha pertenecido, posteriormente, a varias empresas: la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (S.E.F.T.), constituida en Pamplona; la empresa pública española FEVE; y, en la actualidad, Euskotren. Con el objetivo de celebrar el Centenario, Euskotren ha desarrollado la campaña “100 recuerdos. Del Topo al Metro”. La celebración tuvo

su acto central el día 5 de diciembre en Donostia/San Sebastián. Durante un mes, la ciudadanía quedó invitada a participar en el concurso "100 recuerdos. Del Topo al Metro", que consistía en el envío de textos, fotografías, vídeos y dibujos. De todo el material recogido, se escogieron los recuerdos más representativos a los que se premió con regalos diversos.

.....
Presentación del libro "Bilbao y modernidad: el nuevo tranvía".

El 3 de diciembre, el director de Infraestructuras del Gobierno Vasco, Josu Benaito, presentó en rueda de prensa celebrada en Bilbao el libro "Bilbao y modernidad: el nuevo tranvía", publicado con motivo del X Aniversario de la recuperación del sistema tranviario en la Comunidad Autónoma del País Vasco. La publicación del Gobierno Vasco y Euskotren cuenta con el apoyo de la BBK y la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril. La obra cuenta con seis capítulos que describen los aspectos siguientes: la historia de los tranvías del País Vasco (desde el motor de sangre hasta los tranvías eléctricos); el proceso de gestión del nuevo Tranvía de Bilbao, financiado

por el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Bilbao y Bilbao Ría 2000; las características del sistema tranviario actual, recogiendo la ampliación del ejercicio 2012 hasta La Casilla; los proyectos de futuro en Bizkaia; servicios tranviarios de otras ciudades del ámbito nacional e internacional; y un último capítulo sobre las vivencias de un trabajador jubilado de una antigua empresa vasca de tranvías y de otro que desempeña su labor profesional en el actual servicio bilbaíno gestionado por Euskotren.

.....



Presentación del libro “El Tranvía en Vitoria, la apuesta “verde” del transporte”. El 4 de diciembre, el director de Infraestructuras del Gobierno Vasco, Josu Benaito, presentó en rueda de prensa celebrada en Vitoria-Gasteiz el libro “El Tranvía en Vitoria, la apuesta “verde” del transporte”, publicado con motivo de la celebración de la Green Capital en dicha ciudad y del X Aniversario de la recuperación del sistema tranviario en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha publicación del Gobierno Vasco y Euskotren ha contado con la colaboración de la Caja Vital y la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril. La obra cuenta con 10 capítulos en los que se describen los aspectos siguientes: historia del ferrocarril en el País Vasco; el tranvía en Euskadi; Vitoria-Gasteiz y su apuesta definitiva por el tranvía; la movilidad sostenible, el tranvía y la Green Capital; características del servicio de tranvías de Vitoria-Gasteiz; la convivencia con otros vehículos y las personas; la buena acogida ciudadana del servicio; y el futuro del tranvía en la ciudad.

Recepción de delegaciones de instituciones públicas y empresas nacionales y del ámbito internacional. Una parte importante de la actividad de Relaciones Públicas ha estado centrada en la recepción de representantes de instituciones públicas y empresas que han visitado diversas instalaciones de Euskotren para conocer de primera mano el funcionamiento de los servicios, especialmente los tranviarios.



Publicidad, Patrocinios y Responsabilidad Social Corporativa

Patrocinios de espacios informativos de interés público en varias emisoras de radio, dirigidos a concienciar a la ciudadanía sobre los beneficios del transporte sostenible e informar sobre los diversos servicios de Euskotren así como de las novedades introducidas en los mismos.

Otras acciones de Publicidad e Imagen: banner con enlace a la web de Euskotren, en la home de la edición digital de la revista Vía Libre, editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; buzoneo de folleto divulgativo sobre la convivencia del tranvía con vehículos y peatones en las zonas cercanas a las nuevas paradas resultantes de la ampliación del Tranvía de Bilbao (Basurto y La Casilla); campaña sobre la convivencia

del tranvía con vehículos y peatones en las ediciones digitales de Bizkaia y Álava del diario El Correo; campañas publicitarias varias en la edición digital de El País (sección País Vasco); campañas publicitarias varias en la edición digital de El Mundo (sección País Vasco); campaña publicitaria del Tranvía de Vitoria-Gasteiz en la edición digital de Noticias de Álava; publicidad de las nuevas unidades ferroviarias en el suplemento Innovadores del diario El Mundo, en su edición del País Vasco; campañas publicitarias varias en la edición digital del Diario Vasco; campaña de prensa escrita y revistas en Bizkaia por la ampliación del servicio del Tranvía de Bilbao hasta La Casilla; publicidad de la Liga Euskotren (Liga Femenina de Traineras) y la nueva imagen corporativa de Euskotren en



la revista oficial de la Temporada 2012 de la Asociación de Clubes de Traineras, "Boga"; colaboración en la campaña "Athletic Aurten Bai" promovida por Radio Bilbao (Cadena SER); publicidad de la nueva imagen corporativa de Euskotren en el suplemento Innovación del diario El Correo; publicidad del Tranvía de Bilbao en el Especial sobre la Final de la Copa del Rey de fútbol, en el diario El Correo; publicidad de la nueva imagen corporativa de Euskotren en el Anuario 2012 del Ferrocarril, editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; campaña publicitaria "contigo en la playa" en Punto Radio Gipuzkoa; publicidad del Tranvía de Bilbao en el programa oficial Aste Nagusia Bilbao 2012; publicidad del Tranvía de Vitoria-Gasteiz en el periódico de las Fiestas de la Blanca 2012; patrocinio del programa de Punto Radio Bizkaia sobre el concurso de Fuegos Artificiales de la Aste Nagusia Bilbao 2012; publicidad del Tranvía de Bilbao en la revista Toros y Teatro; buzoneo en el barrio de Abetxuko de folleto divulgativo sobre la convivencia del tranvía con vehículos y peatones en las zonas cercanas a las nuevas

paradas resultantes de la ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el interior de Abetxuko; campaña radiofónica del Metro de Donostialdea en Gipuzkoa; publicidad de Metro Donostialdea en el suplemento especial de la Behobia- San Sebastián del Diario Vasco; publicidad del X Aniversario del Tranvía de Bilbao en medios propios (SiTran, pantallas MEAT de estaciones y página web) y radios patrocinadas en Bizkaia; publicidad de la colaboración con Euskalgym 2012 en medios propios (SiTran y pantallas MEAT de estaciones); publicidad de Metro Donostialdea en Punto Radio Gipuzkoa por el patrocinio de la Gala Protagonistas 2012; publicidad de la nueva imagen corporativa de Euskotren en el suplemento de Infraestructuras del diario El Mundo, en su edición del País Vasco; publicidad del Tranvía de Vitoria-Gasteiz en el suplemento sobre la Green Capital de la edición de Álava del diario El Correo; publicidad sobre el Centenario del Topo en las revistas especializadas HobbyTren y Vía Libre; suplemento especial del Centenario del Topo-Metro Donostialdea

en el Diario Vasco; inserción logotipo en el Calendario Municipal de Irún, dedicado al Centenario del Topo; inserción logotipo en el póster oficial de la Sociedad Deportiva Eibar de fútbol; y campaña radiofónica sobre el Centenario del Topo en Gipuzkoa.

.....

Patrocinio del XVII Festival de Juegos Infantiles de Vitoria-Gasteiz, con el

impulso de diversas actividades infantiles relacionadas con el Tranvía de la ciudad gestionado por Euskotren. Del 27 de junio al 1 de julio, Vitoria-Gasteiz se convirtió en un gran espacio de juego, a través del Festival de Juegos, abierto a todas las edades. Una nueva edición marcada por la Green Capital, donde Euskotren tuvo su lugar, ya que el tranvía es uno de los factores que ha contribuido a que Vitoria-Gasteiz se haga con este reconocimiento. Para identificar su contribución en el apartado de movilidad, se desarrolló un juego de aprendizaje que ayudó a identificar los aspectos relacionados con cada una de las modalidades de movilidad sostenible. Este juego estuvo acompañado de un espacio informativo y juegos de experimentación. Estos tres espacios, ubicados en el céntrico Parque de la Florida de Vitoria-Gasteiz, consiguieron reunir a 5.330 personas de todas las edades, a las que se transmitieron valores y conceptos clave del uso del tranvía, la convivencia del mismo en la ciudad y, en general, del transporte sostenible.

.....

Patrocinio del Parque Infantil de Navidad de Irún, organizado por FICOBA. La edición correspondiente a las Navidades 2011-2012, se celebró entre los días 19 de Diciembre de 2011 y 4 de Enero de 2012 en las instalaciones de FICOBA, un espacio de 5.000 metros cuadrados, con el objeto del disfrute de niñas y niños de entre 3 y 14 años. Euskotren instaló en el pabellón 1 del recinto ferial un espacio destinado a la Solidaridad, donde se realizaron diversos talleres y juegos temáticos y educativos, con el fin de enseñar y educar a niñas y niños en valores



positivos, al tiempo que se divertían. La zona azul apoyada por Euskotren, "Solidaridad", contó con dos módulos: "Juegos y juguetes del mundo", para ayudar a las niñas y niños participantes a relacionarse con otras personas, además de ser un instrumento muy valioso de socialización, y "Juegos y juguetes cooperativos" basados en dar y recibir para conseguir un final común, favoreciendo la comunicación, la cohesión y la confianza. Esta edición finalizó con un total de 10.740 visitantes, superando la cifra registrada en el ejercicio anterior (8.298). Por lo que respecta a la edición de las Navidades 2012-2013, Euskotren ha patrocinado el espacio de talleres de actividades y juegos diversos. Esta edición se ha celebrado entre el 17 de diciembre de 2012 y el 4 de enero de 2013 y ha contado con un total de 9.138 visitantes.

.....

Colaboración con la campaña navideña "Cumpledías" organizada por UNICEF. La colaboración de Euskotren con UNICEF se ha centrado en la campaña "Cumpledías" que lanzó el 20 de noviembre, Día Universal de la Infancia, con el objetivo de movilizar a la sociedad para que las niñas y niños

del mundo, independientemente de su lugar de nacimiento, cumplan años y no días. Para ello, se invitó a la ciudadanía a implicarse donando días de vida.

.....



Liga Euskotren: Liga Femenina de Traineras.

Euskotren ha vuelto a patrocinar la Liga Femenina de Traineras, Liga Euskotren, que comenzó el 7 de julio en la localidad vizcaína de Portugalete. Después de ocho jornadas de competición, la Liga finalizó el 19 de agosto en Zarautz con la victoria de las remeros de Zumaia Salegi, con un punto de diferencia sobre las gallegas de Rianxeira Mecalía. La competición continuó denominándose Liga Euskotren. La imagen de Euskotren ha estado presente también en la web de la competición, en los remos y popas de las traineras, entregas de premios, etc. Igualmente, Euskotren cedió su nombre a una de las jornadas de la Liga Femenina, la Bandera Euskotren, que se celebró el día 22 de julio en San Pedro (Gipuzkoa). Con esta renovación,

la Liga Euskotren ha cumplido ya su cuarta temporada con Euskotren como patrocinador de la misma. Esta acción consolida el apoyo al deporte femenino y, en general, a las políticas de Igualdad, tal y como se recoge en el II Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres 2012-2015. Uno de los objetivos que persigue este II Plan es avanzar en la reducción de los desequilibrios entre las mujeres y los hombres, fomentando la participación de las mujeres en actividades deportivas. Para alcanzar dicho objetivo, el Plan desarrollado por el equipo de Euskotren contempla como una de las acciones, mantener el patrocinio a la Liga Femenina de Traineras.

.....

Euskalgym 2012 (VII Gala Internacional de Gimnasia).

Por segundo año consecutivo, Euskotren ha patrocinado el evento "Euskalgym", organizado por la Federación Vasca de Gimnasia y celebrado el 10 de noviembre en el Bilbao Arena. La séptima edición de esta gala reunió en Miribilla (Bilbao) a las mejores deportistas del mundo en Gimnasia Rítmica. Con esta colaboración, Euskotren refuerza uno de los objetivos marcados en su II Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres, que busca fomentar la participación de las mujeres en actividades deportivas.





Patrocinio de la XVII Edición de la Copa Julio Alegría de Pádel. Euskotren colaboró con este torneo de carácter internacional que se celebró en Bilbao, entre el 14 y el 18 de noviembre, en las instalaciones deportivas del pabellón de La Casilla.

Colaboración con la Carrera del Centenario. En el marco de la celebración del Centenario del Topo, Euskotren colaboró con la organización de la Carrera del Centenario de Donostia/San Sebastián que se celebró el 16 de diciembre. La prueba contó con un recorrido de 7 kilómetros que sirvió para homenajear a los edificios, servicios y equipamientos que cumplieron 100 años en 2012 en Donostia/San Sebastián, entre los que se encontraba el servicio del Topo. Dicha prueba estuvo organizada por la Asociación de Hostelería de Gipuzkoa y el Diario Vasco. Los edificios, servicios y equipamientos que habían cumplido 100 años fueron los siguientes: Hotel María Cristina; Centro Talaso-Sport La Perla; Topo; y Teatro Victoria Eugenia.

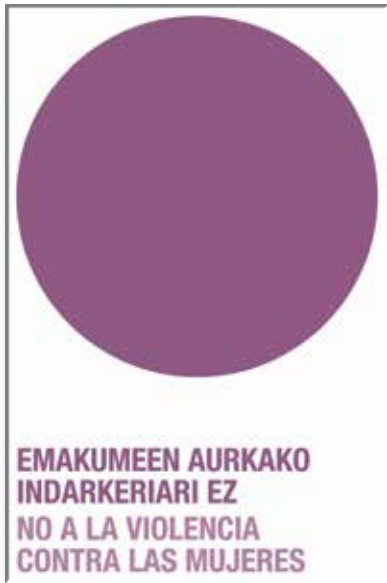
Otros patrocinios en el ámbito deportivo. Euskotren ha colaborado también con el I Torneo Open Pádel Solidario, organizado

por la Fundación Juegaterapia bajo el lema “la quimio se pasa volando” a favor de pacientes infantiles de áreas hospitalarias de oncología; igualmente, ha colaborado con el Torneo 2012 de fútbol infantil en Larrabetzu (Bizkaia), de carácter solidario, a favor de la Asociación Garmintxa.



Conferencia “Transitando por Vitoria-Gasteiz Verde y Morado”. El día 26 de marzo, Vitoria-Gasteiz acogió la conferencia “Transitando por Vitoria-Gasteiz Verde y Morado”, organizada con motivo de la celebración del Día Internacional de la Mujer por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Emakunde, la Diputación Foral de Álava y la Unesco Etxea, con el apoyo de ETS y Euskotren. La conferencia fue impartida por Pilar Vega, geógrafa humanista, que abordó el tema de la movilidad, desde la perspectiva de la Igualdad y la Ecología.

Adhesión al Día Internacional de Lucha contra la Violencia hacia las Mujeres. Euskotren se ha sumado en 2012 al Día Internacional de Lucha contra la Violencia hacia las Mujeres que se celebra todos los años el 25 de noviembre. En concreto, se adhirió a la campaña preventiva y de



sensibilización que realizan las instituciones, y que tiene como objetivo crear y consolidar conductas positivas y respetuosas en la relación entre hombres y mujeres. Con el objetivo de hacer visible el rechazo a la violencia contra las mujeres, Euskotren colocó durante unos días el “punto lila” en diferentes espacios de oficinas, estaciones, paradas de tranvía y material móvil, así como en la página web. De esta manera, dicho símbolo formó parte del día a día de las personas clientes de los servicios de Euskotren y de la ciudadanía en general.

Colaboración con la Fundación 2012

Fundazioa. Euskotren ha colaborado con la Fundación 2012 Fundazioa, constituida

por el Gobierno Vasco para gestionar el desarrollo del proyecto “2012 Euskadi, Año de las Culturas de la Paz y la Libertad”, en el Festival Internacional de Poesía “Askoren Izenean: Pido la Paz y la Palabra”, celebrado los días 7 y 8 de junio en Vitoria-Gasteiz. La jornada del 8 de junio, dedicada a la iniciativa “Tranvía a la Poesía”, tuvo como escenario a la parada del tranvía de Angulema. Además, se realizaron viajes por los dos ramales del tranvía, amenizando el desplazamiento de las personas usuarias con poesías y música.

Colaboración con AFANIS. Euskotren ha colaborado de nuevo con la Asociación de Acogida de Niños/as Saharauis de Álava, AFANIS, ofreciendo a las familias un pase de libre circulación para los niños y niñas, con un coste de sólo 10 euros al mes. Esta actuación, que también se llevó a cabo en 2010, supone un apoyo para las familias. Esta asociación, que gestiona el Programa Vacaciones en Paz en Álava, trae a niños y niñas procedentes de los campos de refugiados en el desierto de Tinduf, destino de la última caravana solidaria de la asociación “Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe - Ferroviarios Vascos sin Fronteras”, formada por trabajadores y trabajadoras de Euskotren, ETS y Metro Bilbao.

Patrocinio de la “Hiru 3 Jaia”. El día 16 de junio, Euskotren participó en la primera fiesta de la comunidad “Hiru 3 Jaia” organizada por EITB y celebrada en el Pabellón de La Casilla



de Bilbao. A lo largo de la jornada, Euskotren estuvo presente con un tren txu-txu, que hizo las delicias de los/las más pequeños/as.

.....

Colaboración con la III Edición de la Semana Internacional de Literatura y Arte con Humor.

Euskotren ha colaborado con la Semana Internacional de Literatura y Arte con Humor celebrada en Bilbao entre el 2 y el 7 de octubre bajo el título "Ja! Bilboko Barrea - La Risa de Bilbao". En esta edición, la organización seleccionó como tema central "El humor contra la barbarie". Entre las actividades que se llevaron a cabo destacaron: exposiciones; el diálogo sobre "El humor bajo las bombas" entre Paul Preston y Lorenzo Silva; la conferencia "Payasos sin Fronteras" de Pepe Viyuela; Gila en TVE bajo el título "El humor contra la barbarie"; la obra teatral "Una escuela de narices - Demos una lección a la guerra" de Payasos sin Fronteras; presentaciones de libros; entrega del premio BBK-La Risa de Bilbao a Ismaíl Kadaré; mesas redondas y diferentes concursos.

.....

Otros patrocinios y colaboraciones: XIII concurso de pájaros cantores de Eibar; iluminación navideña del Casco Viejo bilbaíno, organizada por su Asociación

de Comerciantes; colaboración en actos navideños para los más pequeños, facilitando los desplazamientos del Olentzero al Centro Escolar Público de Maestro Rivero (que se hizo en tranvía), a Trapagaran (en el Funicular de Larreineta), y, acompañado de Mari Domingi, a Amara (utilizando el Topo), así como de los Reyes Magos en su visita a Gernika (en la línea ferroviaria de Urdaibai); colaboración con el proyecto de investigación sobre el origen de las primitivas ferrerías de monte de Bizkaia, realizado por el equipo de Arqueología del Museo de la Minería del País Vasco; colaboración con el Banco de Alimentos de Álava en su campaña navideña "Este es el momento: tu ayuda es vital, la solidaridad es tarea de todos"; XIII Concurso Amateur de Cante Flamenco celebrado en Donostia/San Sebastián; concurso de belenes navideños de la Asociación de Belenistas de Bizkaia (premios "Colegios/Ikastolas" y "Centros de Jubilados-as/Centros de Ocio-Recreo"); y XIII Fiesta de Integración organizada por ASEBI, Asociación de Espina Bífida e Hidrocefalia de Bizkaia, en Bilbao, con motivo de la celebración del Día Internacional de Espina Bífida.



Comunicación Interna

Las acciones de Comunicación Interna llevadas a cabo durante 2012, gran parte de las cuales forman parte de la política de Responsabilidad Social Corporativa de Euskotren, han sido las siguientes:

1. Acciones regulares de Comunicación intra e interdepartamentales, ya sea en soporte interno o digital, a través del correo interno, el servicio telefónico y/o telefax, así como vía correo electrónico, mediante Ordenes de Servicio, Consignas, Circulares, Normativas, etc., o comisiones constituidas para abordar cuestiones de diversa índole (asuntos sociales, salud laboral, etc.).
2. Anuncio interno de la publicación en la página web de la Memoria 2011.
3. Publicación y distribución de cinco números del Boletín Informativo Interno de Euskotren. Desde sus páginas, se ha informado de las decisiones más importantes de la Compañía, los nuevos servicios, las inversiones realizadas o aprobadas, el seguimiento de los planes de futuro, los planes comerciales y la evolución de la organización. Hechos todos ellos de interés específico para trabajadoras y trabajadores de Euskotren.
4. Colaboración económica con las personas integrantes del Equipo Humano de



Euskotren y familiares directos de las mismas, participantes en diversas competiciones o pruebas deportivas (de atletismo y ciclismo), mediante el pago de la inscripción: marcha cicloturista Bilbao - Bilbao; marcha atlética Behobia-San Sebastián; marcha cicloturista Durango - Durango; y carrera pedestre Herri-Krosa.

5. Colaboración con la Asociación Ferroviarios Vascos sin Fronteras, en la que participan trabajadoras y trabajadores de Euskotren, en la caravana solidaria formada por 27 vehículos, así como ayuda humanitaria formada por alimentos de primera necesidad, material escolar y sanitario, entre otros, que partió en febrero desde el País Vasco, con destino final en los campamentos saharauis de Tindouf, en Argelia. Igualmente, a través también de Ferroviarios Vascos sin Fronteras, Euskotren ha donado en 2012 un total de 650 kilos de ropa de trabajo que ha sido enviada a esos campamentos de refugiados saharauis. Ferroviarios Vascos sin Fronteras es

el nombre de la asociación formada por trabajadores/as de Euskotren, ETS y Metro Bilbao, que de manera altruista trabajan en favor del Sahara.

-
- 6.** Publicación en formato impreso y digital de diversas informaciones sobre la actividad de Euskotren a través de la hoja informativa gurETzat. En 2012, Euskotren publicó 57 hojas números de gurETzat (37 en 2011), los cuales incluyeron un total de 71 informaciones (51 en 2011) de interés para el Equipo Humano de Euskotren.
-
- 7.** Edición y distribución entre la plantilla del folleto divulgativo sobre el II Plan para la Igualdad de Hombres y Mujeres 2012-2015 de Euskotren, cuyo objetivo principal es avanzar en el compromiso por la igualdad en la empresa.
-
- 8.** Edición y distribución entre la plantilla del folleto divulgativo sobre el Protocolo de Euskotren para prevenir el acoso sexual y el acoso por razón de sexo.
-
- 9.** Información a la plantilla del programa Beldur Barik 2012 de Emakunde. La Red Berdinsarea de Eudel, Emakunde, la Dirección de Atención a las Víctimas de la Violencia de Género del Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales de los tres Territorios Históricos, con la colaboración del Departamento de Educación del Gobierno Vasco, la Universidad del País Vasco y EITB, puso en marcha el programa Beldur Barik!, cuya edición 2012 se inició con el concurso dirigido al público más joven (de entre 12 y 26

años). El objetivo del programa, sobre el que se informó a la plantilla, ha sido el de impulsar aquellas expresiones artísticas que muestren la manera en que chicas y chicos se enfrentan a la actual situación de desigualdad hacia las mujeres, con actitudes y comportamientos basados en el respeto, la igualdad, la libertad y la autonomía, la corresponsabilidad y el firme rechazo a la violencia contra las mujeres.

-
- 10.** Divulgación entre la plantilla de la adhesión de Euskotren al Día Internacional de Lucha contra la Violencia hacia las Mujeres. Con el objetivo de hacer visible el rechazo a la violencia contra las mujeres, Euskotren colocó durante unos días el "punto lila" en diferentes espacios de oficinas, estaciones, paradas de tranvía y material móvil, así como en la página web.
-
- 11.** Información a la plantilla de la convocatoria de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril del I Concurso Fotográfico "Tren Bidea", dentro de su programa de actividades y en colaboración con Azpeitiko Argazki Elkartea y la Federación de Agrupaciones Fotográficas del País Vasco.
-
- 12.** Información a la plantilla de la convocatoria de los Premios del Tren 2012 "Antonio Machado" de Poesía y Cuento, promovida por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para fomentar la creatividad literaria en el ámbito del ferrocarril.
-



Burnibidearen Euskal Museoaren Fundazioa - Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril

Euskotren es miembro del patronato de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, junto a otras empresas públicas y privadas del sector ferroviario en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El objeto de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril es el de reunir, conservar, estudiar y divulgar el Patrimonio Ferroviario Histórico de Euskadi, mediante la gestión, dirección, mantenimiento, conservación y promoción del Museo Vasco del Ferrocarril ubicado en la localidad guipuzcoana de Azpeitia.

Por Patrimonio Ferroviario Histórico se entiende todos aquellos elementos relacionados con el ferrocarril: material móvil, infraestructuras, utillaje, documentación y demás que, por su antigüedad, historia o especiales características técnicas, deban ser objeto de inventariado y preservación.

Para el logro de ello, la Fundación

persigue los objetivos siguientes:

La conservación, catalogación, restauración y exhibición ordenada de sus fondos.

La investigación en el ámbito de su colección y del Patrimonio Ferroviario Histórico de la Comunidad Autónoma Vasca.

La organización periódica de exposiciones científicas y divulgativas acordes con su naturaleza.

La elaboración y publicación de catálogos y monografías de sus fondos, así como el fomento de la investigación y la promoción de la publicación de obras referentes a la materia y, en general, el desarrollo de una actividad didáctica respecto de su contenido.

Explotar un tren de carácter histórico con origen en las instalaciones del Museo, a través de la antigua línea del Ferrocarril del Urola (Azpeitia a Lasao y futuras prolongaciones).

Crear un centro de documentación del transporte ferroviario en el que se reúnan todo tipo de documentos relacionados con la historia del ferrocarril en el País Vasco.

Establecer relaciones de cooperación y de colaboración con el resto de los museos integrantes del Sistema Nacional de Museos de Euskadi y con otras instituciones culturales, en el marco de lo dispuesto en la legislación vigente.

Cuántas otras actividades complementarias conduzcan al logro de los objetivos del Museo.

En 2012, la Fundación obtuvo el certificado de compromiso con la calidad turística en la comarca Urola Erdia, otorgado por la agencia de desarrollo "Iraurgi Lantzen".

Algunas de las acciones más destacadas de la Fundación durante el ejercicio han sido las siguientes:

Colaboración con la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la UPV-EHU. Dicha Escuela ha incorporado el ferrocarril como novedad en las temáticas que se venían desarrollando en promociones anteriores en el "Master en Restauración y Gestión integral del patrimonio construido", así como en el doctorado "Arquitectura, Urbanismo y Patrimonio". La conservación y puesta en valor de los bienes inmuebles y de los fondos del Museo Vasco del Ferrocarril son, a partir de ahora, objeto de investigación por parte de alumnos y alumnas del master y del doctorado, quienes pueden profundizar en esta nueva línea de investigación,

contribuyendo a ampliar el conocimiento del Patrimonio Ferroviario del País Vasco.

Temporada 2012 de Trenes de Vapor. El 7 de julio comenzó la temporada del Tren de Vapor en el Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia.

Promoción de la investigación y potenciación de la apertura de la Fundación al estudio. Para ello, se han firmado convenios de colaboración con la Universidad de Deusto, el Instituto Valentín de Foronda y el Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad UPV-EHU, entre otros.

Organización de un curso dedicado a la temática del Ferrocarril en el marco de los Cursos de Verano de la UPV-EHU, bajo el título "Ferrocarril, Sostenibilidad y Ordenación del Territorio: panorama actual y perspectivas futuras en un contexto globalizado".

Inclusión del Museo en el paquete turístico "5 paradas en la historia", promovido por Iraurgi Lantzen, Agencia de Desarrollo Comarcal de Urola Medio. Las otras cuatro paradas son: Centro de Interpretación de la Naturaleza de Algorri (Zumaia); Ekainberri (Zestoa); Santuario de Loyola (Azpeitia); "Pintxo Pote" en cuatro establecimientos de Zumaia, Zestoa, Azpeitia y Azkoitia.

Patrocinio del VI Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Vitoria-Gasteiz, los días 5, 6 y 7 de septiembre. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través del Programa de Historia Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid, viene organizando este congreso desde el año 2001 de forma itinerante. En la presente edición se conmemoró el 150 aniversario de la apertura del tramo de ferrocarril comprendido entre Miranda de Ebro y Olazagutia. Una de las sesiones temáticas fue dedicada

expresamente a los ferrocarriles en el País Vasco y su entorno. El Congreso contó con la participación de un centenar de asistentes, cerca de 80 comunicantes y más de 40 universidades e instituciones académicas representadas, pertenecientes no sólo a España, sino también a Argentina, Alemania, Austria, Bélgica, Brasil, Estados Unidos, Italia, Francia, Portugal y Ucrania. Especialistas de instituciones nacionales e internacionales, pertenecientes a áreas del conocimiento tan variadas como la historia económica, la historia social, la ingeniería, la historia del arte, la literatura o la historia financiera, debatieron en este Congreso a lo largo de tres días sobre diversos temas relacionados con el ferrocarril.

Exposición "150 años del ferrocarril en el País Vasco". Bajo este título, la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, ha organizado una exposición en Vitoria-Gasteiz, en el marco del VI Congreso de Historia Ferroviaria, y dentro de la programación de la European Green Capital, con el objetivo de poner en valor el ferrocarril como modo de transporte. La exposición, localizada en el Palacio Eskoriatza-Eskibel, abrió sus

puertas el 6 de septiembre, finalizando el 18 de octubre, con un balance final de 12.675 personas visitantes.

Convenio de colaboración entre el Museo Vasco del Ferrocarril, Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca y la E.T.S. de Arquitectura de San Sebastián.

Ciclo cultural "Trena eta Kultura", organizado conjuntamente con la Casa de Cultura San Agustín de Azpeitia.

Elaboración de una guía didáctica destinada a niñas y niños, titulada "Engánchate al tren / Har ezazu trena", que pretende orientar al público infantil para poder acceder a los contenidos del Museo de Azpeitia y acercarles la historia ferroviaria vasca.

Exposición fotográfica "Tren Bidea 2012", desde el 16 de noviembre de 2012 al 31 de enero de 2013. Dicha exposición fue fruto del I Concurso Fotográfico "Tren Bidea", dentro del programa de actividades de la Fundación, y en colaboración con Azpeitiko Argazki Elkarte y la Federación de Agrupaciones Fotográficas del País Vasco.





Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Euskotren participa también en el patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Esta Fundación tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario, con voluntad de colaboración sectorial.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles fue constituida en 1985. En su patronato están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español.

Los museos ferroviarios de Madrid-Delicias, y de Catalunya, en Vilanova i la Geltrú, el Archivo Histórico Ferroviario, el Centro de Documentación Ferroviaria, la Biblioteca Ferroviaria y el Aula de Formación Ferroviaria, son centros de referencia para profesionales de la investigación e institucionales.

La Fundación Ferrocarriles Españoles edita la revista "Vía Libre", especializada en el ámbito del Ferrocarril. La publicación tiene versión impresa y digital con contenidos diferentes. La revista edita también el

Anuario del Ferrocarril y otras publicaciones dedicadas al sector ferroviario.

Los objetivos de dicha Fundación son:

Velar por la identificación, conservación, restauración y puesta a disposición de la sociedad de los fondos materiales y documentales que componen el patrimonio histórico y cultural ferroviario.

Fomentar el conocimiento y la utilización por la sociedad del ferrocarril.

Fomentar la investigación sobre ferrocarril.

Fomentar la formación especializada en todo lo relacionado con el ferrocarril.

Divulgar, a través de la edición de publicaciones periódicas y otros medios, aspectos técnicos, económicos y sociales relacionados con la actualidad ferroviaria para fomentar el prestigio social del ferrocarril y sus servicios.

Difundir los aspectos culturales relacionados con el ferrocarril y dar coherencia a la política cultural relacionada con el mismo.
.....

Investigar y difundir los beneficios socio-económicos y medio-ambientales del transporte por ferrocarril en España y, fuera de su territorio, a través de la cooperación internacional para el desarrollo.
.....

Para el cumplimiento de estos objetivos, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles lleva a cabo las siguientes actividades:

Desarrollar y mantener el plan de identificación, protección y divulgación del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario.
.....

Conservar, sostener y enriquecer los fondos que constituyen el Archivo Histórico de los ferrocarriles españoles, facilitando su acceso al público en general.
.....

Mantener y enriquecer los fondos museísticos del ferrocarril y promover su exposición pública. Para ello, la Fundación promueve los acuerdos necesarios con instituciones y empresas que garanticen la mejor presencia y difusión de los fondos.
.....

Promover la investigación de la historia del ferrocarril.
.....

Promover la investigación y estudio de la economía del transporte en general y en particular, la investigación, el desarrollo, la innovación y los estudios sobre el ferrocarril en su entorno político, económico y social.
.....

Editar y difundir la publicación periódica impresa y electrónica Vía Libre, manteniendo su carácter informativo y divulgativo sobre el ferrocarril, según los fines de la Fundación y

cualquier otra publicación que se considere de interés para sus fines.
.....

Promover, organizar y ejecutar actividades culturales relacionadas con el ferrocarril, tales como premios de poesía, cuentos, fotografía y exposiciones.
.....

Crear y conceder becas y ayudas destinadas a la formación, estudio e investigación en materias relacionadas con el ferrocarril, su entorno e influencia ambiental, así como otorgar premios que reconozcan las aportaciones de personas o entidades en dichos ámbitos.
.....

Promover, organizar y ejecutar reuniones de trabajo, cursos, seminarios, congresos y cualquier otro encuentro relacionado con los objetivos y fines de la Fundación, así como asistir y facilitar la asistencia a foros internacionales cuando se consideren de interés y guarden relación con ellos.
.....

Cualesquiera otras que el Patronato considere oportunas para el mejor cumplimiento de los fines de la Fundación.
.....

DATOS ESTADÍSTICOS

Ingresos por ventas (euros)

	2012	2011	%
Ferrocarril	13.322.940	13.249.607	0,55
Tranvías	5.218.316	5.145.491	1,41
Autobuses	5.504.432	5.050.823	8,98
Otros	1.097.029	1.233.534	-11,06
TOTAL	25.142.717	24.679.455	1,87

Principales indicadores

Coefficiente de cobertura (total de ingresos/
total de gastos, incluidos financieros)

2012	2011	%
49,06%	47,05%	4,3

Ingreso medio por viajero/a
(euros)

2012	2011	%
0,78	0,76	2,6





Principales indicadores

Déficit por viajero/a (en euros, gastos-ingresos/total personas viajeras)

2012	2011	%
1,19	1,12	6,2

Productividad comercial (total personas viajeras/media agentes)

2012	2011	%
35.781	37.194	- 3,8

Productividad económica (en euros, total de ingresos por viajeros/media agentes)

2012	2011	%
27.914	28.122	- 0,7

Mercancías transportadas (toneladas)

2012	2011	%
84.790	138.919	-39,0

Distribución del importe neto de la cifra de negocios

Actividades	2012	2011
Viajeros/as tren Bizkaia	17%	18%
Viajeros/as tren Gipuzkoa	36%	36%
Viajeros/as autobuses	20%	19%
Tranvías	22%	21%
Mercancías	4%	5%
Otros	1%	1%
	100%	100%

Datos de la oferta

Líneas Ferrocarril	Nº Trenes			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%
Txorierri	25.994	26.098	-0,40	370.535	371.469	-0,25	6.108.590	6.133.030	-0,40	87.075.627	87.295.286	-0,25
Bilbao - Bermeo	24.105	24.186	-0,33	1.002.308	1.007.508	-0,52	6.387.777	4.087.370	56,28	265.611.545	191.093.930	39,00
Bilbao - Donostia	72.428	70.884	2,18	2.079.226	2.063.716	0,75	20.703.980	18.784.355	10,22	595.369.294	548.419.334	8,56
Lasarte-Hendaia	45.408	43.930	3,36	1.040.909	1.022.339	1,82	18.163.065	15.858.738	14,53	416.363.605	369.064.281	12,82
Funicular	26.346	25.402	3,72	31.062	29.949	3,72	2.054.988	1.981.356	3,72	2.422.831	2.336.019	3,72
Total Ferrocarril	194.280	190.500	1,98	4.524.040	4.494.982	0,65	53.418.400	46.844.849	14,03	1.366.842.903	1.198.208.850	14,07

Líneas Tranvía	Nº Tranvías			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%
Tranvía de Bilbao	63.006	66.020	-4,57	325.509	311.484	4,50	7.875.750	8.252.500	-4,57	40.688.566	38.935.507	4,50
Tranvía de Gasteiz	96.538	96.703	-0,17	457.214	453.060	0,92	14.673.776	14.698.856	-0,17	69.496.554	68.865.127	0,92
Total Tranvía	159.544	162.723	-1,95	782.723	764.544	2,37	22.549.526	22.951.356	-2,73	110.185.120	107.800.634	2,21

Líneas Carretera	Nº Expediciones			Nº Kilómetros			Plazas			Plazas / Kilómetros		
	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%	2012	2011	%
Margen Derecha	158.987	159.220	-0,15	2.058.809	2.064.129	-0,26	9.656.199	9.668.512	-0,13	135.651.603	135.990.343	-0,25
Margen Izquierda	13.716	13.826	-0,80	196.256	198.172	-0,97	1.019.593	1.027.421	-0,76	13.756.838	13.886.190	-0,93
BIZKAIA	172.703	173.046	-0,20	2.255.065	2.262.301	-0,32	10.675.792	10.695.933	-0,19	149.408.441	149.876.533	-0,31
Debarrena	57.016	51.858	9,95	978.728	926.521	5,63	2.591.732	2.420.666	7,07	50.304.931	48.714.688	3,26
Urola - Kosta	47.862	40.126	19,28	1.452.402	1.206.620	20,37	3.613.879	3.065.854	17,88	110.901.135	92.743.373	19,58
GIPUZKOA	104.878	91.984	14,02	2.431.130	2.133.141	13,97	6.205.611	5.486.520	13,11	161.206.066	141.458.061	13,96
Total Carretera	277.581	265.030	4,74	4.686.195	4.395.443	6,61	16.881.403	16.182.453	4,32	310.614.507	291.334.594	6,62

Euskotren	631.405	618.253	2,13	9.992.958	9.654.969	3,50	92.849.329	85.978.658	7,99	1.787.642.530	1.597.344.078	11,91
------------------	----------------	----------------	-------------	------------------	------------------	-------------	-------------------	-------------------	-------------	----------------------	----------------------	--------------





Datos de la demanda

Líneas Ferrocarril	Viajeros/as		
	2012	2011	%
Txorierrri	1.745.190	1.811.246	-3,65
Bilbao - Bermeo	1.644.402	1.775.738	-7,40
Bilbao - Donostia	5.437.742	5.777.871	-5,89
Lasarte-Hendaia	6.352.479	6.511.908	-2,45
Funicular	155.919	161.260	-3,31
Total Ferrocarril	15.335.732	16.038.023	-4,38

Líneas Tranvía	Viajeros/as		
	2012	2011	%
Tranvía de Bilbao	3.083.682	2.998.843	2,83
Tranvía de Gasteiz	7.275.965	7.425.646	-2,02
Total Tranvía	10.359.647	10.424.489	-0,62

Líneas Carretera	Viajeros/as		
	2012	2011	%
Margen Derecha	2.221.947	2.220.397	0,07
Margen Izquierda	238.834	195.481	22,18
BIZKAIA	2.460.781	2.415.878	1,86
Debarrena	1.283.937	1.252.479	2,51
Urola - Kosta	1.641.133	1.922.096	-14,62
GIPUZKOA	2.925.070	3.174.575	-7,86
Total Carretera	5.385.851	5.590.453	-3,66

EuskoTren	31.081.230	32.052.965	-3,03
------------------	-------------------	-------------------	--------------

INVERSIONES 2012



TOTAL INVERSIONES 2012:

56.422.483 €

Edificios y otras construcciones

8.044 €

Talleres y cocheras autobuses 6.169 €

Adecuación Taller Lutzana 1.875 €

Maquinaria herramienta y medios desplazados

557.507 €

Equipamiento Taller Ferrocarril 28.029 €

Equipamiento Taller Lebario 348.995 €

Equipamiento Taller Araso 163.794 €

Equipamiento Taller Carretera 16.688 €

Material Móvil

52.187.434 €

Nuevo parque material móvil 50.496.958 €

Asistencia Técnica Supervisión Fabricación Material Móvil 286.605 €

Renovación de Autobuses 1.390.883 €

Equipamiento plataformas mercancías 12.989 €

Instalaciones Técnicas

2.202.921 €

Sistema de Peaje Tranvía de Vitoria-Gasteiz 14.687 €

Sistema de Peaje 2.101.606 €

CPD (Instalaciones Técnicas) 66.631 €

CIO (Instalaciones Técnicas) 19.998 €

Sistemas informáticos	1.195.876 €
Nuevas aplicaciones	220.429 €
Aplicación SAP	101.565 €
Sistema Gestión de Mantenimiento	4.020 €
Hardware corporativo	37.937 €
Aplicaciones corporativas	249.362 €
CPD (Equipo proceso datos)	118.986 €
Implantación TETRA	431.033 €
Gestión de Aplicación móvil (Información Servicio)	32.545 €
Sistemas de Seguridad	15.000 €
Seguridad Circulación	15.000 €
Tranvía de Bilbao	37.526 €
Tranvía Bilbao Material Móvil	5.739 €
Tranvía Bilbao otros	14.087 €
Sistema Modo "T" megafonía Tranvía Bilbao	17.700 €
Tranvía de Vitoria-Gasteiz	37.967 €
Equipamiento Tranvía Vitoria-Gasteiz	13.455 €
Sistema "Minutran" Tranvía Vitoria-Gasteiz	24.512 €
Varios	180.208 €
Registro, marcas y patentes	43.010 €
Actuaciones en Medio Ambiente	8.000 €
Equipamiento Servicios Centrales	5.573 €
Nueva Imagen Corporativa	98.991 €
Actuaciones en Gestión de Línea	3.391 €
Plan Eficiencia de la Explotación	16.014 €
Actuaciones Departamento de Formación	479 €
Actuaciones estaciones Ferrocarril y Tranvía	4.750 €

INFORME DE AUDITORÍA, CUENTAS ANUALES E INFORME DE GESTIÓN

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK - FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Cuentas Anuales e Informe de Gestión
correspondientes al ejercicio anual
terminado el 31 de diciembre de 2012



ÍNDICE

BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2012 88

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012 . 90

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012 .. 91

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ANUAL
TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012 . 92

MEMORIA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO
ANUAL TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE
2012 94

INFORME DE GESTIÓN CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ANUAL TERMINADO EL 31 DE
DICIEMBRE DE 2012 133



ERNST & YOUNG

Ernst & Young, S.L.
Torre Berchidá
Plaza Euzkadi, 5
48009 Bilbao
Tel.: 944 243 777
Fax: 944 243 745
www.ey.com/es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

Al Accionista Único de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U.:

1. Hemos auditado las cuentas anuales de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U., que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2012, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de cuenta de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

2. Según se explica en la Nota 1 de la memoria adjunta, la Sociedad incurre en pérdidas anuales que, de acuerdo a los mecanismos de financiación establecidos, se cubren mediante subvenciones a la explotación por el importe de las pérdidas del ejercicio que son, fundamentalmente, las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y que se registran como "Otros ingresos de explotación" en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio. Aún cuando no afecta al patrimonio de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación, las subvenciones recibidas para compensar los déficits de explotación deben registrarse en la cuenta "Aportaciones de socios para compensar pérdidas" en el epígrafe de Fondos propios del balance. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2012, las pérdidas registradas por la Sociedad en el ejercicio y el saldo de la cuenta Aportaciones de socios para compensar pérdidas se encuentran infravaloradas en 34.000.000 euros (37.239.744 euros al 31 de diciembre de 2011). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio anterior incluyó una salvedad por esta cuestión.

3. Según se indica en la Nota 16 de la memoria adjunta, al 31 de diciembre de 2012 la Sociedad no ha registrado el impuesto diferido de pasivo por importe de 57.427.546 euros (45.928.988 euros al 31 de diciembre de 2011), que surge de la contabilización de las Subvenciones de capital en el epígrafe de "Patrimonio neto". Este pasivo por impuesto diferido, en el caso de haber sido registrado, habría dado lugar al registro, asimismo, de un activo por impuesto diferido por el mismo importe, al existir bases imponibles negativas pendientes de compensar que podrán revertir en el mismo período que los pasivos por impuesto diferido asociados a dichas subvenciones.

ERNST & YOUNG

Por lo tanto, aún cuando no afecta al saldo del Patrimonio neto que figura en el balance adjunto, al 31 de diciembre de 2012, la cuenta "Subvenciones de capital" incluida en el patrimonio neto se encuentra sobrevalorada y la cuenta impuestos diferidos de pasivo infravalorada en 57.427.546 euros (45.928.988 euros al 31 de diciembre de 2011). Asimismo, la cuenta "Activos por impuestos diferidos" se encuentra infravalorada en el mismo importe, del cual, 45.928.988 euros corresponden a ejercicios anteriores y, por tanto, deberían abonarse a Reservas (24.944.953 euros al 31 de diciembre de 2011) y por lo tanto, 11.498.558 euros, corresponden al ejercicio 2012 y deberían reducir el resultado neto del ejercicio (20.984.035 euros al 31 de diciembre de 2011). Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales relativas al ejercicio anterior incluyó una salvedad por esta cuestión.

En nuestra opinión, excepto por los efectos de las salvedades descritas en los párrafos 2 y 3 anteriores, las cuentas anuales del ejercicio 2012 adjuntas expresan, en los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. al 31 de diciembre de 2012, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2012 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de los negocios y otros asuntos, y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos observado que la información contable que contiene el citado Informe de gestión concuerda con las cuentas anuales del ejercicio 2012. Nuestro trabajo como auditores se limita a la revisión del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no a la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros de la Sociedad.


INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

MEMORIA CORPORATIVA
ERNST & YOUNG, S.L.

2013 N.º 001300712
IMPORTE COLECTIVO: 36,00 EUR

Se informa está sujeta a las obligaciones establecidas en la Ley 4/2009 de 22 de noviembre.

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº 50530)


Jesús Pérez Ruiz

de 2013

Quedamos inscritos en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº 50530. Nuestra sede social está en la calle de Euzkadi, 5, 48009 Bilbao. Teléfono: 944 243 777. Fax: 944 243 745. www.ey.com/es

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Balance al 31 de diciembre de 2012

(Expresado en euros)

Activo			
	Notas	2012	2011
Activo no corriente		219.941.481	183.707.269
Inmovilizado intangible	5	3.047.661	3.552.362
Concesiones		112.483	95.344
Aplicaciones informáticas		2.935.178	3.457.018
Inmovilizado material	6	208.953.813	168.864.303
Terrenos y construcciones		4.560.067	5.188.565
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		165.597.538	129.620.063
Inmovilizado en curso y anticipos		38.796.208	34.055.675
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	7	217.737	60.102
Instrumentos de patrimonio		217.737	60.102
Inversiones financieras a largo plazo	8	484.105	373.255
Instrumentos de patrimonio		-	3.370
Créditos a terceros		166.901	178.360
Otros activos financieros		317.204	191.525
Subvenciones de capital pendientes de cobro	13	7.238.165	10.857.247
Activo corriente		57.160.921	72.849.181
Subvenciones de capital pendientes de cobro	13	7.319.082	24.761.503
Activos no corrientes mantenidos para la venta	9	15.380.283	17.434.520
Existencias		2.370.862	2.404.447
Materias primas y otros aprovisionamientos		2.370.862	2.404.447
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		23.412.105	19.009.699
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	8	1.254.218	1.593.219
Clientes, empresas del grupo y asociadas	8	621.743	704.266
Deudores varios	8	228.902	858.395
Personal	8	1.465.529	125.465
Otros créditos con las Administraciones Públicas	16	19.841.713	15.728.354
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	11	8.678.589	9.239.012
Tesorería		8.678.589	9.239.012
TOTAL ACTIVO		277.102.402	256.556.450

Patrimonio neto y pasivo

	Notas	2012	2011
PATRIMONIO NETO		228.798.610	193.701.629
Fondos propios		23.700.232	29.669.529
Capital	12	72.394.670	72.394.670
Capital escriturado		72.394.670	72.394.670
Reservas		138.734	138.734
Otras reservas		138.734	138.734
Resultados de ejercicios anteriores		(42.863.875)	(40.016.485)
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(42.863.875)	(40.016.485)
Resultado del ejercicio	3	(5.969.297)	(2.847.390)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13	205.098.378	164.032.100
PASIVO NO CORRIENTE		16.972.689	13.709.896
Anticipos por subvenciones de capital	13	7.504.861	-
Provisiones a largo plazo	14	926.794	898.344
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		810.927	830.392
Otras provisiones		115.867	67.952
Deudas a largo plazo	15	8.541.034	12.811.552
Otros pasivos financieros		8.541.034	12.811.552
PASIVO CORRIENTE		31.331.103	49.144.925
Deudas a corto plazo	15	14.900.833	36.027.313
Otros pasivos financieros		14.900.833	36.027.313
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		15.161.180	11.997.268
Proveedores	15	1.266.295	1.262.641
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	15	5.105.976	2.145.559
Acreedores varios	15	5.449.094	5.168.506
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	15	2.056.972	1.949.719
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16	1.282.843	1.470.843
Periodificaciones a corto plazo		1.269.090	1.120.344
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		277.102.402	256.556.450

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2012 (Expresada en euros)

Operaciones continuadas			
	Notas	2012	2011
Importe neto de la cifra de negocios	17.1	25.142.717	24.679.455
Ventas		25.142.717	24.679.455
Aprovisionamientos		(5.544.711)	(4.851.967)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	17.2	(5.532.180)	(4.756.183)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	10	(12.531)	(95.784)
Otros ingresos de explotación		42.660.592	43.172.957
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		797.474	906.722
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	17.5	41.863.118	42.266.235
Gastos de personal		(37.168.376)	(38.918.848)
Sueldos, salarios y asimilados		(27.297.818)	(28.673.425)
Cargas sociales	17.3	(9.870.558)	(10.245.423)
Otros gastos de explotación		(26.192.351)	(21.723.537)
Servicios exteriores	17.4	(24.041.511)	(21.433.800)
Tributos		(64.932)	(72.445)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.2	(908.050)	-
Otros gastos de gestión corriente		(1.177.858)	(217.292)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(16.831.870)	(13.560.170)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	13	13.853.359	9.418.318
Excesos de provisiones		-	3.702
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	5 y 6	(1.936.579)	(1.362.048)
Deterioros y pérdidas		(2.255.576)	(1.950.925)
Resultados por enajenaciones y otras		318.997	588.877
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		(6.017.219)	(3.142.138)
Ingresos financieros		85.262	324.416
De valores negociables y otros instrumentos financieros		85.262	324.416
Gastos financieros		(33.971)	(29.668)
Por deudas con terceros		(33.971)	(29.668)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(3.369)	-
Deterioros y pérdidas		(3.369)	-
RESULTADO FINANCIERO		47.922	294.748
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(5.969.297)	(2.847.390)
Impuesto sobre beneficios		-	-
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(5.969.297)	(2.847.390)
RESULTADO DEL EJERCICIO	3	(5.969.297)	(2.847.390)

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012 (Expresada en euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012

	Notas	2012	2011
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(5.969.297)	(2.847.390)
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13	54.919.636	84.361.299
Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto		54.919.636	84.361.299
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	13	(13.853.359)	(9.418.318)
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(13.853.359)	(9.418.318)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		35.096.980	72.095.591

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012

	Capital escriturado (Nota 12)	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio (Nota 3)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos (Nota 13)	TOTAL
Saldo, final del año 2010	72.394.670	138.734	(36.248.811)	(3.767.674)	89.089.119	121.606.038
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(2.847.390)	74.942.981	72.095.591
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	(3.767.674)	3.767.674	-	-
Saldo, final del año 2011	72.394.670	138.734	(40.016.485)	(2.847.390)	164.032.100	193.701.629
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(5.969.297)	41.066.278	35.096.981
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	(2.847.390)	2.847.390	-	-
Saldo, final del año 2012	72.394.670	138.734	(42.863.875)	(5.969.297)	205.098.378	228.798.610

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2012 (Expresada en euros)

Flujos de efectivo de las actividades de explotación

	Notas	2012	2011
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(5.969.297)	(2.847.390)
Ajustes del resultado		5.979.601	5.654.460
Amortización del inmovilizado	5 y 6	16.831.870	13.560.170
Correcciones valorativas por deterioro		12.531	95.784
Variación de provisiones		1.023.308	53.848
Imputación de subvenciones	13	(13.853.359)	(9.418.318)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		2.016.542	1.657.724
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	-
Ingresos financieros		(85.262)	(324.416)
Gastos financieros		33.971	29.668
Cambios en el capital corriente		(2.063.100)	(7.717.919)
Existencias		21.054	(43.513)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(5.152.389)	(8.497.522)
Otros activos corrientes		-	1.115
Acreedores y otras cuentas a pagar		3.163.912	802.629
Otros pasivos corrientes		148.746	73.724
Otros activos y pasivos no corrientes		(244.423)	(54.352)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		51.291	312.703
Pagos de intereses		(33.971)	(29.668)
Cobros de intereses		85.262	342.371
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		(2.001.505)	(4.598.146)

Flujos de efectivo de las actividades de inversión

	Notas	2012	2011
Pagos por inversiones		(82.088.418)	(48.885.822)
Empresas del grupo y asociadas		(157.635)	-
Inmovilizado material e intangible		(81.819.933)	(48.885.822)
Otros activos financieros		(110.850)	-
Cobros por desinversiones		43.500	385.418
Inmovilizado material		43.500	37.923
Otros activos financieros		-	347.495
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		(82.044.918)	(48.500.404)

Flujos de efectivo de las actividades de financiación

	Notas	2012	2011
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		83.486.000	27.708.438
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		83.486.000	27.708.438
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		-	10.811
Emisión			
Otras deudas		-	10.811
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		83.486.000	27.719.249

	Notas	2012	2011
(Disminución) / aumento neto del efectivo o equivalentes		(560.423)	(25.379.301)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio		9.239.012	34.618.313
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		8.678.589	9.239.012

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Memoria correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2012

1. Actividad de la empresa

Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U., con domicilio social en Bilbao, se constituyó mediante escritura pública otorgada el 25 de junio de 1982, y tiene la consideración de Sociedad Pública de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El objeto de la Sociedad es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, especialmente de las líneas transferidas a la Comunidad Autónoma de Euskadi por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto y Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, así como aquellas otras que se le encomienden.

Asimismo, de acuerdo con la modificación parcial de los estatutos aprobada por el Consejo de Gobierno en 2006, la Sociedad podrá prestar todo tipo de servicios de transporte ferroviario sobre las líneas que se encuentran integradas en la Red Ferroviaria de Interés General.

Con carácter complementario, su objeto social incluye las siguientes actividades:

Prestación de servicios de transporte por cable, tranvía, funicular o carretera, tanto de viajeros como de mercancías, que incluirá el mantenimiento del material rodante y de otros servicios o actividades complementarias o

vinculadas a dicho transporte.

.....
Prestación de servicios de transporte tanto de viajeros como de mercancías, no mencionados en los apartados anteriores.

.....
Realización de estudios y asesoramiento referentes a la construcción, conservación y equipamiento, tecnología y sus medios, explotación y ordenación de infraestructuras ferroviarias, así como la dirección, inspección y control técnico de la prestación del servicio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

.....
Gestión de los museos de titularidad pública, relacionados con el transporte, que se le atribuyan.

.....
La Sociedad podrá desarrollar estas actividades directamente o por cualquier otra forma legal como la participación en calidad de socio en otras sociedades de objeto idéntico o análogo.

.....
En el ejercicio de sus actividades la Sociedad incurre en pérdidas anuales que, de acuerdo a los mecanismos de financiación, se cubren mediante subvenciones por el importe de las pérdidas operativas presupuestadas para el ejercicio menos, fundamentalmente, las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado. El importe de las subvenciones recibidas en el ejercicio 2012 ha ascendido a 34.000.000 euros (37.239.744 euros en 2011) (Nota 17.5).

En el marco del proceso de liberalización del sector de transporte ferroviario de viajeros y mercancías en la Unión Europea, las directivas

Europeas contemplan la segregación de las infraestructuras ferroviarias, de la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Como resultado de la transposición de las citadas directivas, el Consejo del Gobierno Vasco aprobó en 2004 la Ley de Constitución del ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) cuyo objeto social es la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias. Asimismo, formando parte de este proceso y de acuerdo con el Decreto 118/2006, la Sociedad transfirió todos los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias, junto con la estructura (personal y medios) necesaria, pasando a desempeñar la función propia del operador encargado de la

gestión de las unidades de negocio operativas (transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, carretera y tranvía).

A partir de la segregación de actividades, las relaciones con el ente Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) se regulan por el acuerdo marco suscrito, en base al cual anualmente se negocian los precios y condiciones de los servicios entre las partes. En este sentido, la Sociedad abona unos importes por suministro de energía de tracción y por utilización de las infraestructuras ferroviarias, los cuales se determinan en función de unos parámetros objetivos (número de trenes, viajeros y mercancías) (Nota 6.3).



2. Bases de presentación de las cuentas anuales

Las cuentas anuales se han preparado de acuerdo con el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, así como con el resto de la legislación mercantil vigente. Las cuentas anuales han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad para su sometimiento a la aprobación del Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Imagen fiel

Las cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad. El estado de flujos de efectivo se ha preparado con el fin de informar verazmente sobre el origen

y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de la Sociedad.

Por otra parte, la Sociedad es propietaria del 100% de la empresa Euskotren Participaciones, S.A. (Nota 7). Dado que la actividad desarrollada por dicha entidad en el ejercicio no ha sido relevante, no se formulan cuentas anuales consolidadas por considerar que las mismas serían prácticamente idénticas a estas cuentas anuales.

2.2 Comparación de la información

De acuerdo con la legislación mercantil, se presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo, además de las cifras del ejercicio 2012, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior, salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario.

2.3 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la preparación de las cuentas anuales de la Sociedad, los Administradores han realizado estimaciones para determinar el valor contable de algunos de los activos, pasivos, ingresos y gastos. Estas estimaciones de han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio. Sin embargo, dada la incertidumbre inherente a las mismas podrían surgir acontecimientos futuros que obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo cual se realizaría, en su caso, de forma prospectiva. Los supuestos clave acerca del futuro,

así como otros datos relevantes sobre la estimación de la incertidumbre en la fecha de cierre del ejercicio, que llevan asociados un riesgo importante de suponer cambios significativos en el valor de los activos o pasivos en el próximo ejercicio son los siguientes:

Deterioro del valor de los activos no corrientes

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su valor razonable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. Para determinar este valor razonable la Sociedad estima los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo.

Provisiones y Pasivos contingentes

La Sociedad reconoce provisiones sobre riesgos, de acuerdo con la política contable indicada en la Nota 4.11 de esta memoria. En este sentido, se realizan juicios y estimaciones en relación con la probabilidad de ocurrencia de dichos riesgos, así como la cuantía de los mismos, registrándose, en su caso, la correspondiente provisión cuando el riesgo que se considera como probable no queda cubierto por las subvenciones recibidas para cubrir los riesgos inherentes a dichas transacciones.

Activos contingentes

La Sociedad registra los ingresos por recuperaciones de entidades aseguradoras en concepto de indemnizaciones cuando la compensación a recibir de la aseguradora sea cierta o segura.

3. Aplicación de resultados

La propuesta de aplicación del resultado del ejercicio 2012, formulada por los Administradores y que se espera sea aprobada por el Accionista Único, es la siguiente:

Base de reparto	
	2012
Saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias (pérdidas)	(5.969.297)
	(5.969.297)

Aplicación	
	2012
A resultados negativos de ejercicios anteriores	(5.969.297)
	(5.969.297)

4. Normas de registro y valoración

Los principales criterios de registro y valoración utilizados por la Sociedad en la elaboración de estas cuentas anuales son los siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

El inmovilizado intangible se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción. El coste del inmovilizado intangible adquirido mediante combinaciones de negocios es su valor razonable en la fecha de adquisición.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado intangible se valora por su coste, menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas. Para cada inmovilizado intangible se analiza y determina si la vida útil es definida o indefinida.

Los activos intangibles que tienen vida útil definida se amortizan sistemáticamente de forma lineal en función de la vida útil estimada de los bienes y de su valor residual. Los métodos y periodos de amortización aplicados son revisados en cada cierre de ejercicio y, si procede, ajustados de forma prospectiva.

Al menos al cierre del ejercicio, se evalúa la existencia de indicios de deterioro, en cuyo caso se estiman los importes recuperables, efectuándose las correcciones valorativas que procedan.

Concesiones

Las concesiones administrativas se contabilizan por su precio de adquisición. La amortización se calcula linealmente a lo largo de su vida útil, en el periodo por el que fueron concedidas (5 años).

Aplicaciones informáticas

Su amortización se realiza de forma lineal a largo de su vida útil estimada de 5 años.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

4.2 Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado material se valora por su coste, menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen. Los costes de renovación, ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la capacidad productiva o a un alargamiento de la vida útil de los bienes, son incorporados al activo como mayor valor del mismo, dándose de baja, en su caso, el valor contable de los elementos sustituidos.

Los costes relacionados con grandes reparaciones de los elementos del inmovilizado material se capitalizan en el momento en el que se incurren y se amortizan durante el periodo que medie hasta la siguiente gran reparación.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza, desde el momento en el que están disponibles para su puesta en funcionamiento, de forma lineal durante su vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

	Años de vida útil
Construcciones	16 a 30
Instalaciones técnicas, maquinaria y utillaje	5 a 15
Mobiliario y enseres	5 a 10
Equipos para procesos de información	4 a 5
Elementos de transporte	7 a 25
Repuestos de inmovilizado	10 a 25

En cada cierre de ejercicio, la Sociedad revisa los valores residuales, las vidas útiles y los métodos de amortización del inmovilizado material y, si procede, se ajustan de forma prospectiva.

4.3 Deterioro del valor de los activos no financieros

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias (la Orden) contiene normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivos.

A efectos de la Orden se realiza una distinción entre los activos generadores de efectivo, que son aquellos que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o la prestación de servicios, y los activos no generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

En algunos casos puede no estar claro si la finalidad principal de poseer un activo es generar o no un rendimiento comercial. En estos casos, y dados los objetivos generales de las empresas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la Orden, existe una presunción de que, salvo clara evidencia de lo contrario, tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

Atendiendo a estas circunstancias la Sociedad ha evaluado la aplicación de la Orden a los diferentes elementos del inmovilizado material e intangible, determinando cuáles han de considerarse como generadores de flujos de efectivo y cuáles como no generadores de efectivo, tal como establece la Orden.

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente o, en su caso, alguna unidad generadora o no generadora de efectivo pueda estar deteriorado. Si existen indicios se estiman sus importes recuperables.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor contable es mayor que el importe recuperable se produce una pérdida por deterioro.

Para las unidades generadoras de flujos de efectivo el valor en uso es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, utilizando tipos de interés de mercado sin riesgo, ajustados por los riesgos específicos asociados al activo. Para aquellos activos que no generan flujos de efectivo, en buena medida, independientes de los derivados de otros activos o grupos de activos, el

importe recuperable se determina para las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen dichos activos.

Para los activos o unidades no generadoras de flujos de efectivo el valor en uso se determinará por referencia a su coste de reposición depreciado, siendo éste el coste de reposición de dicho activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo.

Las correcciones valorativas por deterioro y su reversión se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las correcciones valorativas por deterioro se revierten cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del activo que figuraría si no se hubiera reconocido previamente el correspondiente deterioro del valor.

4.4 Arrendamientos

Los contratos se califican como arrendamientos financieros cuando de sus condiciones económicas se deduce que se transfieren al arrendatario sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. En caso contrario, los contratos se clasifican como arrendamientos operativos.

Los pagos por arrendamientos operativos se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se devengan.

4.5 Activos financieros

Clasificación y valoración

Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se registran los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, que incluyen los activos financieros cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que no se negocian en un mercado activo y para los que se estima recuperar todo el desembolso realizado por la Sociedad, salvo, en su caso, por razones imputables a la solvencia del deudor.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste amortizado.

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

Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

Incluyen los valores representativos de deuda con una fecha de vencimiento fijada, con cobros de cuantía determinada o determinable, que se negocian en un mercado activo y para los que la Sociedad tiene la

intención efectiva y la capacidad financiera de conservarlos hasta su vencimiento.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste amortizado.

Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

Incluyen las inversiones en el patrimonio de las empresas sobre las que se tiene control (empresas del grupo), se tiene control conjunto mediante acuerdo estatutario o contractual con uno o más socios (empresa multigrupo) o se ejerce una influencia significativa (empresas asociadas).

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

En el caso de inversiones en empresas del grupo se consideran, cuando resultan aplicables, los criterios incluidos en la norma relativa a operaciones entre empresas del grupo (Nota 4.20) y los criterios para determinar el coste de la combinación establecidos en la norma sobre combinaciones de negocios.

Cuando una inversión pasa a calificarse como empresa del grupo, multigrupo o asociada, se considerará como coste de dicha inversión el valor contable que debiera tener la misma inmediatamente antes de que la empresa pase a tener dicha calificación. En su caso, los

ajustes valorativos previos asociados a dicha inversión contabilizados directamente en el patrimonio neto, se mantendrán en éste hasta que dicha inversión se enajene o deteriore.

En el valor inicial se incluye el importe de los derechos preferentes de suscripción y similares que se han adquirido.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

Activos financieros disponibles para la venta

Incluyen los valores representativos de deuda y los instrumentos de patrimonio que no se han incluido en las categorías anteriores.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Para los instrumentos de patrimonio se incluye en el valor inicial el importe de los derechos preferentes de suscripción y similares que se han adquirido.

Tras su reconocimiento inicial, estos activos financieros se valoran a su valor razonable, sin deducir los costes de transacción en los que se pudiera incurrir en su enajenación. Los cambios que se producen en el valor razonable se registran directamente en el patrimonio neto, hasta que el activo financiero cause baja del balance o se deteriore, momento en el que el importe reconocido en patrimonio neto se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los instrumentos de patrimonio cuyo valor razonable no puede ser estimado de manera fiable se valoran

por su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro de su valor.

Cancelación

Los activos financieros se dan de baja del balance de la Sociedad cuando han expirado los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero o cuando se transfieren, siempre que en dicha transferencia se transmitan sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

Si la Sociedad no ha cedido ni retenido sustancialmente los riesgos y beneficios del activo financiero, éste se da de baja cuando no se retiene el control. Si la Sociedad mantiene el control del activo, continúa reconociéndolo por el importe al que está expuesta por las variaciones de valor del activo cedido, es decir, por su implicación continuada, reconociendo el pasivo asociado.

La diferencia entre la contraprestación recibida neta de los costes de transacción atribuibles, considerando cualquier nuevo activo obtenido menos cualquier pasivo asumido, y el valor en libros del activo financiero transferido, más cualquier importe acumulado que se haya reconocido directamente en el patrimonio neto, determina la ganancia o pérdida surgida al dar de baja el activo financiero y forma parte del resultado del ejercicio en que se produce.

Intereses y dividendos recibidos de activos financieros

Los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se registran como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses se reconocen utilizando el método del tipo de interés

efectivo y los dividendos cuando se declara el derecho a recibirlos.

A estos efectos, en la valoración inicial de los activos financieros se registran de forma independiente, atendiendo a su vencimiento, el importe de los intereses explícitos devengados y no vencidos en dicho momento, así como el importe de los dividendos acordados por el órgano competente hasta el momento de la adquisición. Se entiende por intereses explícitos aquellos que se obtienen de aplicar el tipo de interés contractual del instrumento financiero.

4.6 Deterioro del valor de los activos financieros

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro.

Para determinar las pérdidas por deterioro de los activos financieros, la Sociedad evalúa las posibles pérdidas tanto de los activos individuales, como de los grupos de activos con características de riesgo similares.

Instrumentos de deuda

Existe una evidencia objetiva de deterioro en los instrumentos de deuda, entendidos como las cuentas a cobrar, los créditos y los valores representativos de deuda, cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la

existencia de impagados, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

En el caso de los activos financieros valorados a su coste amortizado, el importe de las pérdidas por deterioro es igual a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo existente en el momento del reconocimiento inicial del activo. Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo a la fecha de cierre de las cuentas anuales. Para los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, la Sociedad considera como activos dudosos aquellos saldos que tienen partidas vencidas a más de seis meses para las que no existe seguridad de su cobro y los saldos de empresas que han solicitado un concurso de acreedores. La Sociedad considera para los instrumentos cotizados el valor de mercado de los mismos como sustituto del valor actual de los flujos de efectivo futuros, siempre que sea suficientemente fiable.

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias y tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Instrumentos de patrimonio

Existe una evidencia objetiva de que los instrumentos de patrimonio se han deteriorado cuando después de su reconocimiento inicial ocurre un evento o una combinación de ellos que suponga que no se va a poder recuperar su valor en libros debido a un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

En el caso de instrumentos de patrimonio valorados al coste, incluidos en la categoría de “Activos financieros disponibles para la venta”, y de las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, la pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, que es el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia, en la estimación del deterioro se toma en consideración el patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración.

La reversión de las correcciones valorativas por deterioro se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias, con el límite del valor en libros que tendría la inversión en la fecha de reversión si no se hubiera registrado el deterioro de valor, para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas; mientras que para los activos financieros disponibles para la venta que se valoran al coste no es posible la reversión de las correcciones valorativas registradas en ejercicios anteriores.

4.7 Pasivos financieros

Clasificación y valoración

La totalidad de los pasivos financieros de la Sociedad corresponden a la categoría de Débitos y partidas a pagar y se refieren a los originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la Sociedad y los débitos por operaciones no comerciales que no son instrumentos derivados.

En su reconocimiento inicial en el balance, se registran por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, es el precio de la transacción, que equivale al valor

razonable de la contraprestación recibida ajustado por los costes de transacción que les sean directamente atribuibles.

Tras su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

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

Cancelación

La Sociedad da de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido.

La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero, o de la parte del mismo que se haya dado de baja, y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles, y en la que se recoge asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

4.8 Existencias

Las existencias se valoran a su precio de adquisición. El precio de adquisición incluye el importe facturado por el vendedor, después de deducir cualquier descuento, rebaja en el precio u otras partidas similares, y todos los gastos adicionales producidos. La Sociedad utiliza el coste medio ponderado para la asignación de valor a las existencias.

Cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición, se efectúan las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La Sociedad efectúa la oportuna corrección valorativa en los casos en que la utilización prevista de los bienes exceda de dos años.

4.9 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Este epígrafe incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y, en su caso, los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen con todos los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
.....
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
.....
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
.....
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.
.....

4.10 Subvenciones

Las subvenciones se califican como no reintegrables cuando se han cumplido las condiciones establecidas para su concesión, registrándose en ese momento directamente en el patrimonio neto.

En este sentido, mientras no se produzca la inversión a la que están afectas, los importes recibidos por este concepto se registran en la cuenta Anticipos por Subvenciones de Capital. Las subvenciones recibidas para financiar

gastos específicos se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se devenguen los gastos que están financiando.

Las subvenciones recibidas para adquirir activos materiales se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a su amortización. Según se indica en la Nota 1 de esta memoria, la cuenta Subvenciones incluye los importes recibidos para compensar las pérdidas del ejercicio menos, principalmente, las dotaciones para amortización de inmovilizado.

Las subvenciones a la explotación incluyen, asimismo, las cantidades recibidas de la Diputación Foral de Bizkaia por el servicio de transporte de viajeros por carretera en Bizkaia. Las cantidades devengadas por este servicio se calculan en función de las bases establecidas en el Contrato Programa, calculadas por aplicación de un precio por viajero. Las recaudaciones efectivas, así como la facturación al Consorcio de Transportes de Bizkaia por la compensación económica que la Sociedad percibe por la utilización del billete único Creditrans, que se registran como ingreso por ventas, se deducen de los importes devengados con la Diputación Foral de Bizkaia, al ser consideradas como anticipos a cuenta.

Por otra parte, la cuenta Otros gastos de gestión corriente recoge las subvenciones concedidas en el marco de su actividad para la cobertura de costes de su sociedad dependiente Euskotren Participaciones, S.A.U., así como a la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril de la cual es patrono.

4.11 Provisiones

Los pasivos que resultan indeterminados respecto a su importe o a la fecha en que se cancelarán se reconocen en el balance como provisiones cuando la Sociedad tiene una obligación actual (ya sea por una disposición legal, contractual o por una obligación

implícita o tácita), surgida como consecuencia de sucesos pasados, que se estima probable que suponga una salida de recursos para su liquidación y que es cuantificable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se van devengando. Cuando se trata de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, y el efecto financiero no es significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Las provisiones se revisan a la fecha de cierre de cada balance y son ajustadas con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

4.12 Pasivos por retribuciones a largo plazo al personal

La Sociedad no tiene un plan de pensiones de jubilación para sus empleados estando las obligaciones al respecto cubiertas por la Seguridad Social del Estado.

Por otra parte, de acuerdo con el convenio colectivo, los trabajadores que 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 la Provisión para premio de permanencia en función de los años de servicio de los trabajadores que ostentan este derecho, contabilizando como gasto el importe devengado en cada ejercicio.

Asimismo, según el convenio, la Sociedad tiene el compromiso de abonar una compensación económica de 175 mensualidades de antigüedad a aquellos trabajadores que opten por jubilarse anticipadamente al cumplir los 60 años. Para los trabajadores 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 carácter excepcional de que un trabajador se acoja a esta posibilidad, se estima que no se devenga importe alguno por este concepto y, por tanto, no se requiere registrar provisión al respecto. No obstante, en base a una interpretación prudente de la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, la Sociedad suscribió una póliza de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de actualización, garantiza a todos los trabajadores que cumplan los requisitos señalados el ejercicio de su derecho. Dichas primas, así como los movimientos producidos en las mismas, se registran en la cuenta Otros activos financieros a largo plazo.

De acuerdo a la póliza suscrita, la Sociedad tendrá derecho a percibir el retorno de las primas abonadas más los intereses devengados correspondientes a aquellos trabajadores para los que, transcurrido el plazo fijado, no se hubieran acogido al beneficio citado.

De acuerdo con la legislación laboral vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a aquellos empleados con los que, en determinadas condiciones, rescinda sus relaciones laborales. Las indemnizaciones por despido susceptibles de cuantificación razonable se registran como gasto del ejercicio en el que existe una expectativa válida, creada por la Sociedad frente a los terceros afectados.

4.13 Impuesto sobre beneficios

El gasto por impuesto sobre beneficios del ejercicio se calcula mediante la suma del

impuesto corriente, que resulta de aplicar el correspondiente tipo de gravamen a la base imponible del ejercicio menos las bonificaciones y deducciones existentes, y de las variaciones producidas durante dicho ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos registrados. Se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto cuando corresponde a transacciones que se registran directamente en el patrimonio neto, en cuyo caso el impuesto correspondiente también se registra en el patrimonio neto.

Los impuestos diferidos se registran para las diferencias temporarias existentes en la fecha del balance entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables. Se considera como base fiscal de un elemento patrimonial el importe atribuido al mismo a efectos fiscales.

El efecto impositivo de las diferencias temporarias se incluye en los correspondientes epígrafes de "Activos por impuesto diferido" y "Pasivos por impuesto diferido" del balance.

La Sociedad reconoce un pasivo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente. Los activos por impuesto diferido se reconocen para todas las diferencias temporarias deducibles, créditos fiscales no utilizados y bases imponibles negativas pendientes de compensar, en la medida en que resulte probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente.

En la fecha de cierre de cada ejercicio la Sociedad evalúa los activos por impuesto diferido reconocidos y aquéllos que no se han reconocido anteriormente. En base a tal evaluación, la Sociedad procede a dar

de baja un activo reconocido anteriormente si ya no resulta probable su recuperación, o procede a registrar cualquier activo por impuesto diferido no reconocido anteriormente siempre que resulte probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras que permitan su aplicación.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada, y de acuerdo con la forma en que racionalmente se espera recuperar o pagar el activo o pasivo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan y se clasifican como activos y pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

4.14 Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta

La Sociedad clasifica en el epígrafe de "Activos no corrientes mantenidos para la venta" aquellos activos cuyo valor contable se va a recuperar fundamentalmente a través de su venta, en lugar de por su uso continuado, cuando cumplen los siguientes requisitos:

Están disponibles en sus condiciones actuales para su venta inmediata, sujetos a los términos usuales y habituales para su venta.

.....
Su venta es altamente probable.
.....

Los activos no corrientes mantenidos para la venta se valoran al menor de su valor contable y su valor razonable menos los costes de venta, excepto los activos por impuesto diferido, los activos procedentes de retribuciones a los empleados y los activos financieros que no corresponden a inversiones

en empresas del grupo, multigrupo y asociadas que se valoran de acuerdo con sus normas específicas. Estos activos no se amortizan y, en caso de que sea necesario, se dotan las oportunas correcciones valorativas de forma que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta. Los grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta se valoran con las mismas reglas indicadas en el párrafo anterior. Una vez efectuada esta valoración, el grupo de elementos de forma conjunta se valora por el menor entre su valor contable y su valor razonable menos los costes de venta.

Los pasivos vinculados se clasifican en el epígrafe "Pasivos vinculados con activos no corrientes mantenidos para la venta".

4.15 Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados entre corrientes y no corrientes. A estos efectos, los activos y pasivos se clasifican como corrientes cuando están vinculados al ciclo normal de explotación de la Sociedad y se esperan vender, consumir, realizar o liquidar en el transcurso del mismo y su vencimiento, enajenación o realización se espera que se produzca en el plazo máximo de un año; se mantienen con fines de negociación o se trata de efectivo y otros activos líquidos equivalentes cuya utilización no está restringida por un periodo superior a un año. En caso contrario se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

El ciclo normal de explotación es inferior a un año para todas las actividades.

4.16 Ingresos y gastos

De acuerdo con el principio de devengo, los ingresos y gastos se registran cuando ocurren, con independencia de la fecha de su cobro o de su pago.

Los ingresos se contabilizan atendiendo al fondo económico de la operación, y se reconocen cuando es probable que la Sociedad reciba los beneficios o rendimientos económicos derivados de la transacción y el importe de los ingresos y de los costes incurridos o a incurrir pueden valorarse con fiabilidad. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contrapartida recibida o por recibir, deduciendo los descuentos, rebajas en el precio y otras partidas similares que la Sociedad pueda conceder, así como, en su caso, los intereses incorporados al nominal de los créditos. Los impuestos indirectos que gravan las operaciones y que son repercutibles a terceros no forman parte de los ingresos.

Adicionalmente, los ingresos provenientes de la prestación de servicios se reconocen cuando el resultado de la transacción puede ser estimado con fiabilidad, considerando para ello el porcentaje de realización del servicio en la fecha de cierre del ejercicio. Cuando el resultado de una transacción que implique la prestación de servicios no puede ser estimado de forma fiable, se reconocen ingresos, sólo en la cuantía en que los gastos reconocidos se consideren recuperables.

4.17 Ingresos anticipados

La cuenta Periodificaciones a corto plazo (pasivo) recoge el importe de los ingresos correspondientes al siguiente ejercicio de los importes percibidos por abonos periódicos de viajes (bonos anuales u otros), y el importe recaudado por recargas efectuadas en las tarjetas del Tranvía de Vitoria que aún no han sido consumidas.

4.18 Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional y de presentación de la Sociedad es el euro. La Sociedad no presenta operaciones en moneda distinta a su moneda funcional.

4.19 Siniestros de inmovilizado

Los costes de reparación consecuencia de siniestros, así como la indemnización a percibir de las empresas aseguradoras se registran como resultados de explotación en el epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" en el ejercicio en que se producen.

Sin embargo, siguiendo el criterio de prudencia, en el caso de siniestros de especial importancia en los que los bienes afectados no son susceptibles de reparación, la pérdida estimada se registra en el ejercicio en que se producen, mientras que las indemnizaciones se contabilizan como ingreso en el ejercicio en que se acuerda, efectivamente, el importe a recibir (Nota 2.3).

4.20 Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental

Los gastos relativos a las actividades de descontaminación y restauración de lugares contaminados, eliminación de residuos y otros gastos derivados del cumplimiento de la legislación medioambiental se registran como gastos del ejercicio en que se producen, salvo que correspondan al coste de compra de elementos que se incorporen

al patrimonio de la Sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera, en cuyo caso se contabilizan en las correspondientes partidas del epígrafe "Inmovilizado material", siendo amortizados con los mismos criterios.

4.21 Operaciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se contabilizan de acuerdo con las normas de valoración detalladas anteriormente.

4.22 Uniones Temporales de Empresas

La sociedad participa en un 15% en U.T.E. Autobús Barakaldo, Unión Temporal de Empresas, constituida para la gestión del servicio público del transporte urbano regular y permanente de viajeros de Barakaldo.

El balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias de la Unión Temporal de Empresas en la que participa la Sociedad no ha sido objeto de integración en estas cuentas anuales al no ser significativo el efecto de dicho proceso de integración.



5. Inmovilizado intangible

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado intangible son los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Traspasos	Saldo final
Ejercicio 2012					
Coste					
Concesiones	299.589	92.809	-	-	392.398
Aplicaciones informáticas	9.413.021	635.047	-	-	10.048.068
	9.712.610	727.856	-	-	10.440.466
Amortización acumulada					
Concesiones	(204.245)	(75.670)	-	-	(279.915)
Aplicaciones informáticas	(5.956.003)	(1.156.887)	-	-	(7.112.890)
	(6.160.248)	(1.232.557)	-	-	(7.392.805)
Valor neto contable	3.552.362				3.047.661

	Saldo Inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Traspasos	Saldo final
Ejercicio 2011					
Coste					
Concesiones	206.025	93.564	-	-	299.589
Aplicaciones informáticas	7.347.104	2.102.263	(36.346)	-	9.413.021
	7.553.129	2.195.827	(36.346)	-	9.712.610
Amortización acumulada					
Concesiones	(150.199)	(54.046)	-	-	(204.245)
Aplicaciones informáticas	(4.988.209)	(967.794)	-	-	(5.956.003)
	(5.138.408)	(1.021.840)	-	-	(6.160.248)
Valor neto contable	2.414.721				3.552.362

5.1 Descripción de los principales movimientos

Las altas del ejercicio corresponden principalmente a la actualización y mejora de la aplicación informática de gestión, por importe de 635 miles de euros (1.168 miles de euros en 2011).

5.2 Otra información

Al cierre del ejercicio, existen concesiones administrativas y aplicaciones informáticas en uso, totalmente amortizadas, por importe de 158 y 4.148 miles de euros, respectivamente, (134 y 4.036 miles de euros, respectivamente, al 31 de diciembre de 2011).

6. Inmovilizado material

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Trasposos	Saldo final
Ejercicio 2012					
Coste					
Terrenos y construcciones	11.956.791	16.226	-	-	11.973.017
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	264.809.778	32.687.308	(596.574)	18.250.560	315.151.072
Inmovilizado en curso y anticipos	34.055.675	22.991.092	-	(18.250.560)	38.796.207
	310.822.244	55.694.626	(596.574)	-	365.920.296
Amortización acumulada					
Construcciones	(6.753.645)	(644.724)	-	-	(7.398.369)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	(133.914.499)	(14.954.588)	590.770	-	(148.278.317)
	(140.668.144)	(15.599.312)	590.770	-	(155.676.686)
Deterioro	(1.289.797)				(1.289.797)
Valor neto contable	168.864.303				208.953.813

	Saldo Inicial	Altas y dotaciones	Bajas	Trasposos	Saldo final
Ejercicio 2011					
Coste					
Terrenos y construcciones	11.308.560	648.231	-	-	11.956.791
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	208.931.442	53.676.111	(272.476)	2.474.701	264.809.778
Inmovilizado en curso y anticipos	33.216.781	25.805.840	-	(24.966.946)	34.055.675
	253.456.783	80.130.182	(272.476)	(22.492.245)	310.822.244
Amortización acumulada					
Construcciones	(5.948.478)	(805.167)	-	-	(6.753.645)
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	(122.452.235)	(11.733.163)	270.899	-	(133.914.499)
	(128.400.713)	(12.538.330)	270.899	-	(140.668.144)
Deterioro	(4.689.797)	-	-	3.400.000	(1.289.797)
Valor neto contable	120.366.273				168.864.303

6.1 Descripción de los principales movimientos

Las altas de inmovilizado del ejercicio 2012 corresponden, fundamentalmente, a la continuación de la fabricación y recepción de

Las nuevas unidades eléctricas por importe de 50.497 miles de euros, siendo 17 las unidades recepcionadas al 31 de diciembre de 2012 (10 unidades al 31 de diciembre de 2011), de un pedido total de 30 unidades para la renovación del parque material móvil con objeto de ampliar la oferta de servicios de transporte de viajeros

Las altas del ejercicio 2011 se debieron fundamentalmente a la adquisición de locomotoras con motor dual (diesel-eléctrico) por importe de 14.667 miles de euros y a la fabricación/recepción de las 10 primeras unidades eléctricas por importe de 56.274 miles de euros.

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012 el inmovilizado en curso corresponde, fundamentalmente, a los anticipos entregados para la adquisición de las nuevas unidades eléctricas mencionadas anteriormente, por importe de 26.897 miles de euros (23.384 miles de euros al 31 de diciembre de 2011), así como para la adquisición de maquinaria para el nuevo taller ubicado en Lebario, por importe de 8.197 miles de euros (7.916 miles de euros al 31 de diciembre de 2011).

Las bajas del ejercicio 2012 se correspondieron principalmente con la retirada de los autobuses, sustituidos por la compra de autobuses nuevos para la concesión de Bizkaibus.

Durante el ejercicio 2010 y con ocasión de la recepción de las primeras locomotoras con motor dual (diesel – eléctrico), destinadas a la ampliación de la oferta de servicios de transporte de mercancías, los Administradores de la Sociedad constataron

la existencia de un exceso de capacidad en relación a la demanda potencial a satisfacer. En el ejercicio 2011, una vez recepcionadas todas las unidades que componían el pedido, se confirmó el mencionado exceso de capacidad, motivo por el cual los Administradores pusieron a la venta la totalidad de los elementos de transporte excedentarios y se traspasaron al epígrafe Activos no corrientes mantenidos para la venta (Nota 8) por su valor neto contable.

6.2 Deterioro de valor del inmovilizado material

El movimiento de los elementos deteriorados en el ejercicio es el siguiente:

	2012	2011
Saldo inicial	1.289.797	4.689.797
Altas y dotaciones	-	-4.527.203
Traspasos (Nota 9)	-	(3.400.000)
Saldo final	1.289.797	1.289.797

Elementos de inmovilizado adscritos al Museo del Ferrocarril

Con fecha 14 de julio de 2010, la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril se inscribió en el Registro de Fundaciones del País Vasco.

La Sociedad es patrono de dicha fundación, conjuntamente con otras sociedades y organismos dependientes del Gobierno Vasco.

El detalle de los bienes que van a ser cedidos a la fundación, aunque al cierre del ejercicio aún no han sido formalmente traspasados, es el siguiente:

	Coste	Amortización	Valor neto
Construcciones	21.626	(7.044)	14.582
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	2.129.611	(854.396)	1.275.215
Saldo final	2.151.237	(861.440)	1.289.797

Los Administradores de la Sociedad no esperan que se generen flujos de efectivo positivos en la cesión de los activos a la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril, motivo por el cual se registró en ejercicios anteriores un deterioro por el importe de su valor neto contable, 1.289.797 euros.

6.3 Arrendamientos operativos

Tras la aprobación en 2004 de la Ley de Constitución del ente público Euskal Trenbide Sarea - ETS y la consiguiente transferencia por parte de Eusko Trenbideak de todos los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias a dicho ente, la Sociedad le abona un alquiler por las oficinas centrales en Atxuri y Amara. El importe pagado en 2012 por este concepto asciende a 430 miles de euros (401 miles de euros en 2011). Adicionalmente, se abona un canon en concepto de uso de infraestructuras ferroviarias que en el ejercicio 2012 ha ascendido a 4.048 miles de euros (3.890 miles de euros en 2011).

6.4 Otra información

El detalle de los elementos de inmovilizado material totalmente amortizados y en uso a 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
Construcciones	3.487.817	2.314.889
Instalaciones técnicas y maquinaria	5.496.298	4.527.203
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	4.310.847	4.181.867
Elementos de transporte	77.032.412	65.023.033
Otro inmovilizado	9.012.975	7.805.864
Saldo final	99.340.349	83.852.856

Al 31 de diciembre de 2012 existen compromisos en firme de compra, que corresponden fundamentalmente, a la adquisición de los nuevos trenes de viajeros por importe de 55 millones de euros (97 millones de euros en 2011, que correspondían íntegramente a la adquisición de nuevo parque material móvil). Estos compromisos serán financiados, fundamentalmente, con subvenciones de capital concedidas por el Gobierno Vasco, único accionista de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2012, en relación al contrato de suministro de nuevo parque de material móvil (unidades eléctricas de trenes de viajeros...), tras las modificaciones presupuestarias aprobadas durante el ejercicio se ha conseguido cubrir el desfase temporal y financiero 10 millones de euros que existía al cierre del ejercicio 2011.

La Sociedad tiene contratadas pólizas de seguros que cubren el valor neto contable del inmovilizado material.

7. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen este epígrafe son los siguientes:

	2012	2011
Coste	-	-
Instrumentos de patrimonio	217.737	60.102
Total	217.737	60.102

7.1 Descripción de las inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas

En diciembre de 2003, la Sociedad constituyó Euskotren Participaciones, S.A.U., mediante la aportación de 60.102 euros equivalentes al 100% de su capital. El objeto social de esta sociedad es la adquisición, cesión, tenencia, disfrute, administración, gestión y negociación de valores mobiliarios, inmuebles y participaciones sociales relacionadas, en general, con el ámbito del transporte ferroviario.

La información relativa a estas inversiones a 31 de diciembre es la siguiente:

Euskotren Participaciones, S.A.U.		
	Ejercicio 2012	Ejercicio 2011
Valor neto contable	217.737	60.102
Porcentaje de participación	100%	100%
Capital	60.102	60.102
Pérdidas ejercicios anteriores	(11.672)	(11.263)
Beneficios (pérdidas) del ejercicio	(119.351)	(409)
Total fondos propios	86.715	48.431
Resultado de explotación	(119.362)	(836)

Con fecha 10 de diciembre de 2012 la Sociedad ha realizado una aportación no dineraria en Euskotren Participaciones, S.A.U. por importe de 157.635 euros, consistente en un derecho de crédito contra la mercantil Iradier Euro-group, S.L.U.

Según se indica en la Nota 4.10 de esta memoria, la cuenta Otros gastos de gestión corriente recoge las subvenciones concedidas a esta sociedad en el ejercicio 2012 por importe de 230.000 euros (217.292 euros en 2011) para la cobertura de sus costes, fundamentalmente relativos al personal y que en 2012 han ascendido a 95.819 euros (105.774 euros en 2011).

8. Activos financieros

La composición de los activos financieros, excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 7), al 31 de diciembre es la siguiente:

	Instrumentos de patrimonio		Créditos y otros		Total	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Activos financieros no corrientes						
Inversiones mantenidas hasta el vencimiento	-	-	25.621	24.083	25.621	24.083
Préstamos y partidas a cobrar	-	-	458.484	345.802	458.484	345.802
Activos disponibles para la venta (valorados a coste)	-	3.370	-	-	-	3.370
	-	3.370	484.105	369.885	484.105	373.255
Activos financieros corrientes						
Préstamos y partidas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	-	-	3.570.392	3.281.343	3.570.392	3.281.343
TOTAL	-	3.370	4.054.497	3.651.228	4.054.497	3.654.598

Estos importes se desglosan en el balance de la siguiente forma:

	Instrumentos de patrimonio		Créditos y otros		Total	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Activos financieros no corrientes						
Inversiones financieras a largo plazo						
Instrumentos de patrimonio	-	3.370	-	-	-	3.370
Créditos a terceros	-	-	166.901	178.360	166.901	178.360
Otros activos financieros	-	-	317.204	191.525	317.204	191.525
	-	3.370	484.105	369.885	484.105	373.255
Activos financieros corrientes						
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	-	-	3.570.392	3.281.343	3.570.392	3.281.343
TOTAL	-	3.370	4.054.497	3.651.228	4.054.497	3.654.598

8.1 Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

La cuenta Otros activos financieros a largo plazo recoge el valor razonable de las primas abonadas en relación con el contrato de seguro que garantiza los complementos por jubilación anticipada mencionados en el apartado 4.12 de esta memoria.

El coste de adquisición y el valor razonable del activo financiero clasificado en esta categoría al 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
Coste de adquisición	23.288	23.288
Valor razonable	25.601	24.083

8.2 Préstamos y partidas a cobrar

El detalle de los activos financieros clasificados en esta categoría al 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
Activos financieros a largo plazo		
Créditos a terceros (Préstamos al personal)	166.901	178.360
Fianzas y depósitos entregados	317.204	167.442
	484.105	345.802

	2012	2011
Activos financieros a corto plazo		
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Excluidos Otros créditos con las Administraciones Públicas)	3.570.392	3.281.344
TOTAL	4.054.497	3.627.146

Créditos a terceros

Los créditos a terceros corresponden a préstamos que la Sociedad concede a su personal. El importe correspondiente al corto plazo se encuentra recogido en la partida de Personal de Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, por un importe de 114.344 euros (115.939 euros a 31 de diciembre de 2011).

Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

La composición de este epígrafe al 31 de diciembre es la siguiente:

	2012	2011
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.254.218	1.593.219
Clientes, empresas del grupo y asociadas (Nota 18.1)	621.743	704.266
Deudores varios	228.902	858.395
Personal	1.465.529	125.465
TOTAL	3.570.392	3.281.345

La Sociedad ha asumido lo dispuesto en el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad en su artículo 2, apartado 1, establece para el año 2012 en relación a la supresión de la paga extra extraordinaria para el personal del sector público correspondiente al segundo semestre del 2012, definido en el artículo 22 uno de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales, que en su apartado f) incluye las sociedades mercantiles públicas. El epígrafe Personal recoge, principalmente, el anticipo a cuenta de la paga extra de julio 2013 por importe de 1.337.213 euros.

Correcciones valorativas

El saldo de la partida "Deudores varios" y "Clientes, empresas del grupo y asociadas" se presenta neto de las correcciones valorativas por deterioro. Los movimientos habidos en dichas correcciones han sido los siguientes:

	2012	2011
Saldo inicial	-	366.182
Dotaciones netas	(908.050)	-
Provisiones aplicadas a su finalidad	12.048	(366.182)
Saldo final	(896.002)	-

El saldo de clientes empresas del grupo al cierre del ejercicio incluye un importe de 200.000 euros pendientes de cobro a la sociedad Iradier Eurogroup, S.L.U., correspondiente a servicios de gestión de transporte de mercancías por ferrocarril entre el Puerto de Bilbao y el puerto seco de Jundiz prestados por la Sociedad. Dicho saldo se encuentra vencido y pendiente de cobro y aunque los Administradores de la Sociedad siguen realizando las gestiones oportunas para su recuperación, se ha

decidido provisionar dicho importe al no existir seguridad sobre su cobro.

Adicionalmente, tal y como se indica en la Nota 19.1, la Sociedad es patrono fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril – Burdinbidearen Euskal Museoaren Fundazioa, siendo su participación en el fondo fundacional del 47,5%. De acuerdo al acta del 17 de enero de 2011 del Patronato de la Fundación, los patronos fundadores realizarán aportaciones económicas para sufragar el déficit generado en la misma, en función de su porcentaje de participación.

El importe pendiente de cobro al cierre del ejercicio 2012 con dicha Fundación asciende a 716.844 euros (587.988 euros al 31 de diciembre de 2011), corresponde a los servicios de gestión prestados por parte de la Sociedad, en beneficio y por cuenta de la Fundación, estando los mismos pendientes de liquidación. Los Administradores de la Sociedad están realizando las gestiones oportunas para la recuperación de dicho saldo pendiente, aunque al no existir seguridad sobre su cobro atendiendo al plazo transcurrido, se ha decidido provisionar un importe de 696.002 euros.

9. Activos mantenidos para la venta

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes

	Saldo inicial	Traspasos (Nota 6)	Altas y dotaciones	Saldo final
Ejercicio 2012				
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	22.492.245	-	-	22.492.245
Deterioro	(5.057.725)	-	(2.054.237)	(7.111.962)
Valor neto contable	17.434.520	-	(2.054.237)	15.380.283

	Saldo inicial	Traspasos (Nota 6)	Altas y dotaciones	Saldo final
Ejercicio 2011				
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	-	22.492.245	-	22.492.245
Deterioro	-	(3.400.000)	(1.657.725)	(5.057.725)
Valor neto contable	-	19.092.245	(1.657.725)	17.434.520

Tal y como se indica en la Nota 6.1, durante el ejercicio 2010 los Administradores de la Sociedad constataron la existencia de un exceso de capacidad en relación a la demanda potencial a satisfacer en la unidad generadora de efectivo de transporte de mercancía, motivo por el cual los Administradores pusieron a la venta dichos elementos de transporte de mercancías excedentarios.

Dicho exceso de capacidad deriva fundamentalmente de la falta de cumplimiento del Plan Estratégico Euskotren XXI y de adecuación de las infraestructuras puestas en operación que permitieran el incremento de la oferta de la Sociedad y la asignación del material móvil adquirido a esta línea de negocio.

De acuerdo con las estimaciones y proyecciones de los Administradores de la Sociedad, el importe recuperable atribuible a la unidad generadora de efectivo a la que se encuentran asignados estos activos no permite recuperar el valor neto registrado al 31 de diciembre de 2012, motivo por el que se ha registrado un deterioro con cargo al resultado del ejercicio por importe de 2.589.520 euros (1.657.725 euros en el ejercicio 2011).

Para el análisis de su deterioro se ha procedido a comparar el valor neto contable al 31 de diciembre de 2012 con el valor recuperable de la unidad generadora de efectivo, siendo éste el valor razonable menos los costes de venta para aquel material móvil excedente.

10. Existencias

La Sociedad tiene contratadas pólizas de seguros que garantizan la recuperabilidad del valor neto contable de las existencias.

Los movimientos de las correcciones valorativas por deterioro son los siguientes:

	2012	2011
Saldo inicial	926.518	830.734
Correcciones valorativas	12.531	95.784
Saldo final	939.049	926.518

Las correcciones valorativas en existencias vienen motivadas fundamentalmente por la obsolescencia de ciertos productos.

11. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El saldo de tesorería se encuentra, en su mayor parte, distribuido entre distintas entidades en cuentas corrientes de libre disposición, devengando el tipo de interés pactado mediante convenio entre la Administración Pública del País Vasco y las Entidades de crédito, el cual se ha establecido en Euribor menos un margen de 0,10% para los ejercicios 2012 y 2011.

No existen restricciones a la disponibilidad de la tesorería.

12. Patrimonio neto - fondos propios

El capital social, totalmente suscrito y desembolsado, asciende a 72.394.670 euros y su desglose por títulos, que gozan de los mismos derechos, es el siguiente:

Serie A: compuesta por 12.721.596 acciones nominativas de 4,20 euros de valor nominal cada una.

Serie B: compuesta por 3.473.254 acciones nominativas de 5,46 euros de valor nominal cada una.

El Accionista Único de la Sociedad es la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, que ejerce sus derechos a través del Gobierno Vasco. En base a lo indicado, Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. es sociedad unipersonal, quedando sujeta a los requisitos de publicidad exigidos en el artículo 13 de la Ley de Sociedades de Capital.

13. Patrimonio neto – subvenciones recibidas

Los movimientos de las cuentas de subvenciones de capital son los siguientes:

	Subvenciones no reintegrables	Anticipos por subvenciones de capital
Ejercicio 2012		
Saldo inicial al 1 de enero de 2012	164.032.100	-
Adiciones	-	87.186.000
Traspaso a Patrimonio neto	54.919.636	(54.919.636)
Imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias	(13.853.359)	-
Aplicación a subvenciones pendientes de cobro		(24.761.503)
Saldo final al 31 de diciembre de 2012	205.098.378	7.504.861

	Subvenciones no reintegrables	Anticipos por subvenciones de capital
Ejercicio 2011		
Saldo inicial al 1 de enero de 2011	89.089.119	28.534.111
Adiciones		55.827.188
Traspaso a Patrimonio neto	84.361.299	(84.361.299)
Imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias	(9.418.318)	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2011	164.032.100	-

Las subvenciones de capital corresponden a transferencias recibidas para la financiación de inversiones del inmovilizado, y se contabilizan cuando se obtiene la concesión oficial de las mismas.

En el momento de la concesión son registradas en el epígrafe de "Anticipos por subvenciones de capital", siendo transferidas a Patrimonio Neto cuando se materializa la inversión subvencionada.

La Sociedad ha recibido en el ejercicio 2012 subvenciones de capital por importe de 87.186 miles de euros (55.827 miles de euros en 2011) del Accionista Único para financiar las inversiones de inmovilizado. Las subvenciones

se imputan al resultado del ejercicio de acuerdo con la vida útil de los bienes a las que están afectas, habiendo ascendido el importe traspasado a ingresos en el ejercicio a 13.853 miles de euros (9.418 miles de euros en 2011).

A 31 de diciembre de 2012 existen subvenciones pendientes de cobro por importe de 14.557 miles de euros (35.619 miles de euros a 31 de diciembre de 2011) en relación, fundamentalmente, a las inversiones materializadas durante el periodo o en periodos anteriores. Dichas subvenciones pendientes de cobro se han registrado en base a los créditos de compromiso aprobados por el Gobierno Vasco para ejercicios siguientes.

La clasificación entre corriente y no corriente es la siguiente:

	2012	2011
No corriente	7.238.165	10.857.247
Corriente	7.319.082	24.761.503
TOTAL	14.557.247	35.618.750

14. Provisiones y contingencias

El detalle de provisiones a largo plazo al 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (Nota 18)	810.927	830.392
Provisión por litigios	115.867	67.952
TOTAL	926.794	898.344

Los movimientos habidos en estos epígrafes son los siguientes:

	Saldo inicial	Dotaciones	Aplicaciones y pagos	Saldo final
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (Nota 18)	830.392	67.343	(86.808)	810.927
Provisión por litigios	67.952	47.915	-	115.867
TOTAL	898.344	115.258	(86.808)	926.794

La cuenta Provisión por litigios recoge, fundamentalmente, una estimación de los costes que por responsabilidad civil incurrirá la Sociedad como consecuencia de los accidentes ocurridos en sus instalaciones.

15. Pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros, que corresponden íntegramente a Débitos y partidas a pagar corrientes, al 31 de diciembre es la siguiente:

	No corrientes	Corrientes	Total
Ejercicio 2012			
Deudas a largo/corto plazo			
Otros pasivos financieros			
Fianzas recibidas	-	171.431	171.431
Proveedores de inmovilizado	8.541.034	14.729.402	23.270.436
	8.541.034	14.900.833	23.441.867
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores	-	1.266.295	1.266.295
Proveedores empresas del grupo y asociadas (Nota 18.1)	-	5.105.976	5.105.976
Acreeedores varios	-	5.449.094	5.449.094
Remuneraciones pendientes de pago	-	2.056.972	2.056.972
	-	13.878.337	13.878.337
TOTAL	8.541.034	28.779.170	37.320.204

	No corrientes	Corrientes	Total
Ejercicio 2011			
Deudas a largo/corto plazo			
Otros pasivos financieros			
Fianzas recibidas	-	162.306	162.306
Proveedores de inmovilizado	12.811.552	35.865.007	48.676.559
	12.811.552	36.027.313	48.838.865
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores	-	1.262.641	1.262.641
Proveedores empresas del grupo y asociadas (Nota 18.1)	-	2.145.559	2.145.559
Acreeedores varios	-	5.168.506	5.168.506
Remuneraciones pendientes de pago	-	1.949.719	1.949.719
	-	10.526.425	10.526.425
TOTAL	12.811.552	46.553.738	59.365.290

El epígrafe proveedores de inmovilizado a largo plazo corresponde al importe pendiente de pago por la adquisición de las locomotoras con motor dual (diesel-eléctrico).

El desglose por vencimientos de la deuda pendiente con proveedores de inmovilizado al 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
2013	-	4.270.518
2014	4.270.517	4.270.517
2015	4.270.517	4.270.517
TOTAL	8.541.034	12.811.552

16. Situación fiscal

El detalle de los saldos relativos a activos y pasivos fiscales al 31 de diciembre es el siguiente:

	2012	2011
Otros créditos con las Administraciones Públicas		
IVA	12.170.936	12.208.304
IRC	16.929	80.293
Subvenciones	7.480.104	3.439.757
Otros	173.744	-
TOTAL	19.841.713	15.728.354

Otras deudas con las Administraciones Públicas		
IRPF	(371.413)	(626.089)
Seguridad Social	(866.727)	(766.737)
Arrendamientos	(44.703)	(78.017)
TOTAL	(1.282.843)	(1.470.843)

El saldo deudor por Subvenciones corresponde, en su mayor parte, a las subvenciones de explotación procedentes del Gobierno Vasco por importe de 5.400.000 euros (2.323.080 euros al 31 de diciembre de 2011), de la Diputación Foral de Bizkaia por las liquidaciones de los meses de noviembre y diciembre de 2012 del Bizkaibus por importe de 1.022.235 euros (676.702 euros al 31 de diciembre de 2011) y de la Diputación Foral de Gipuzkoa por las liquidaciones de Lurraldebus por importe de 1.057.869 euros (363.722 euros al 31 de diciembre de 2011).

De acuerdo con su naturaleza de Sociedad Pública y conforme a su sistema de financiación mediante la aportación de Subvenciones por parte de su Accionista Único, Gobierno Vasco, la Sociedad considera

que no va a generar resultados positivos. Por dicho motivo, los Administradores de la Sociedad consideran que no procede el registro de impuestos diferidos por aquellas partidas reconocidas directamente en el Patrimonio Neto de la Sociedad. Adicionalmente, el registro de este impuesto diferido de pasivo daría lugar al registro de un impuesto diferido de activo por el mismo importe, al existir bases imponibles negativas pendientes de compensar que podrían revertir en el mismo período que los impuestos diferidos de pasivo asociados a las Subvenciones de capital. Por ello, el efecto sería neutro sobre el Patrimonio neto de la Sociedad.

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción. La Sociedad tiene abiertos a inspección los cuatro últimos ejercicios para todos los impuestos que les son aplicables. En opinión de los Administradores de la Sociedad no procede provisionar importe alguno por las posibles contingencias adicionales que se podrían derivar de las diferentes interpretaciones de la legislación fiscal, al entender que en caso de inspección por las Autoridades Fiscales, los Administradores tienen argumentos suficientes para justificar la interpretación de la normativa fiscal aplicada por la Sociedad.

16.1 Cálculo del Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible (resultado fiscal) del Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

Cuenta de pérdidas y ganancias			
	Aumento	Disminución	Total
Ejercicio 2012			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			
Operaciones continuadas	-	-	(5.969.297)
Impuesto sobre Sociedades			
Operaciones continuadas	-	-	-
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			(5.969.297)
Diferencias permanentes	112.926	-	112.926
Diferencias temporarias			
Con origen en ejercicios anteriores	-	(86.809)	(86.809)
Con origen en el ejercicio	115.258	-	115.258
Base imponible (resultado fiscal)			(5.827.922)
Ejercicio 2011			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			
Operaciones continuadas	-	-	(2.847.390)
Impuesto sobre Sociedades			
Operaciones continuadas	-	-	-
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			(2.847.390)
Diferencias permanentes	34.763	-	34.763
Diferencias temporarias			
Con origen en ejercicios anteriores	-	(54.351)	(54.351)
Con origen en el ejercicio	53.848	-	53.848
Base imponible (resultado fiscal)			(2.813.130)

Las diferencias permanentes son principalmente debidas a gastos no deducibles fiscalmente.

Las diferencias temporarias son principalmente generadas por la dotación y pagos realizados en relación con el premio de permanencia del personal y otras provisiones.

El detalle de las bases imponibles pendientes de compensar al 31 de diciembre sin considerar la base imponible correspondiente al ejercicio, pendiente de presentar, asciende a 389.198 miles de euros (386.385 miles de euros en 2011).

17. Ingresos y gastos

17.1 Importe neto de la cifra de negocios

La distribución del importe neto de la cifra de negocios de la Sociedad correspondiente a sus operaciones continuadas por categorías de actividades, así como por mercados geográficos, es la siguiente:

	2012	2011
Viajeros tren Bizkaia	17%	18%
Viajeros tren Gipúzkoa	36%	36%
Viajeros carretera	20%	19%
Tranvía	22%	21%
Mercancías	4%	5%
Otros	1%	1%
TOTAL	100%	100%

17.2 Consumo de materias primas y otras materias consumibles

El detalle de consumos de materias primas y otras materias consumibles es el siguiente:

	2012	2011
Compras de materias primas y otras materias consumibles	5.511.126	4.799.697
Variación de materias primas y otros aprovisionamientos	21.054	(43.514)
TOTAL	5.532.180	4.756.183

17.3 Cargas sociales

El detalle de cargas sociales es el siguiente:

	2012	2011
Seguridad Social	9.330.245	9.272.908
Aportación fondo de pensiones Itzarri-EPSV (Nota 18)	-	518.122
Premio de permanencia (Nota 18)	67.343	57.550
Otras cargas sociales	472.970	396.843
TOTAL	9.870.558	10.245.423

17.4 Servicios exteriores

El detalle de servicios exteriores es el siguiente:

	2012	2011
Arrendamientos (Nota 6.3)	4.881.575	4.764.734
Reparaciones y conservación	8.965.852	7.196.166
Servicios profesionales independientes	971.895	858.944
Transportes	767.852	693.096
Primas de seguros	988.583	902.230
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	1.052.928	948.369
Suministros	4.218.343	3.970.3421
Otros servicios	2.194.483	2.099.919
TOTAL	24.041.511	21.433.800

17.5 Otros ingresos de explotación

El desglose de las Subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio, en función de los conceptos y de las entidades que las otorgan, es el siguiente:

	2012	2011
Subvenciones del Gobierno Vasco para financiación actividad	34.000.000	37.239.744
Subvenciones de la Diputación Foral de Bizkaia relativas al contrato-programa por el transporte de viajeros por carretera	4.657.805	4.245.305
Subvenciones a la formación	88.236	61.030
Subvenciones de la Diputación Foral de Gipúzkoa relativas a la modificación de las concesiones del Debabarrena	2.953.356	543.997
Subvenciones del Ayuntamiento de Eibar al transporte por carretera en el municipio	163.721	159.716
Otras subvenciones	-	16.443
TOTAL	41.863.118	42.266.235

18. Retribuciones a largo plazo al personal

De acuerdo con el convenio colectivo, las personas trabajadoras que alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de permanencia. El movimiento de dicha provisión durante el ejercicio ha sido el siguiente:

	2012	2011
Saldo inicial a 1 de enero	830.392	827.193
Dotaciones (Nota 17.3)	67.343	57.550
Aplicaciones	(86.808)	(54.351)
Saldo al 31 de diciembre	810.927	830.392

La Sociedad calcula el valor de la provisión al cierre del ejercicio, y por consiguiente, la dotación del ejercicio, en base a salarios reales, por lo que no aplica actualización alguna a dicha provisión.

En ampliación del Real Decreto Ley 20/2011, de 30 de diciembre, en el que se determinan medidas urgentes para la corrección del déficit público, la Sociedad no ha realizado aportaciones en el periodo a la entidad de pensión social voluntaria Itzarri (1,5% de la masa salarial para cada empleado contratado en 2011, siendo la aportación realizada en el ejercicio 2011 de 518 miles de euros).

19. Operaciones con partes vinculadas

Las partes vinculadas con las que la Sociedad ha realizado transacciones durante los ejercicios 2012 y 2011, así como la naturaleza de dicha vinculación, es la siguiente:

	Naturaleza de la vinculación
Euskotren Participaciones, S.A.U.	Participada al 100%
Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca	Empresa del grupo
Gobierno Vasco	Accionista Único
Otras empresas públicas	Empresas del grupo

Las transacciones realizadas con partes vinculadas corresponden a operaciones del tráfico normal de la Sociedad y se realizan a precios de mercado, los cuales son similares a los aplicados a entidades no vinculadas.

19.1 Entidades vinculadas

Los saldos mantenidos con entidades vinculadas son los siguientes:

	Clientes, empresas del grupo y asociadas	Proveedores, empresas del grupo y asociadas
Ejercicio 2012		
Euskal Trenbide Sarea	282.602	4.928.100
Gobierno Vasco	482	177.876
Fundación Museo Vasco del Ferrocarril	20.842	-
Iradier Eurogroup, S.L.U.	317.817	-
TOTAL	621.743	5.105.976

	Clientes, empresas del grupo y asociadas	Proveedores, empresas del grupo y asociadas
Ejercicio 2011		
Euskal Trenbide Sarea	112.694	2.114.286
Gobierno Vasco	3.584	31.273
Fundación Museo Vasco del Ferrocarril	587.988	-
TOTAL	704.266	2.145.559

La Sociedad es patrono fundador de la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril - Burdinbidearen Euskal Museoaren Fundazioa, siendo su participación en el fondo fundacional del 47,5%.

El importe pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2012 con dicha Fundación, corresponde a los servicios de gestión prestados por parte de la Sociedad, en beneficio y por cuenta de la Fundación, estando los mismos pendientes de liquidación.

De acuerdo al acta del 17 de enero de 2011 del Patronato de la Fundación, los patronos fundadores realizarán aportaciones económicas para sufragar el déficit generado en la misma, en función de su porcentaje de participación, siendo el gasto registrado en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2012 por importe de 507 miles euros.

Las transacciones realizadas con entidades vinculadas son las siguientes:

	Gobierno Vasco	Euskal Trenbide Sarea	Euskotren Participaciones, S.A.U.	Fundación Museo Vasco del Ferrocarril
Ejercicio 2012				
Ventas	-	418.477	-	57.914
Servicios exteriores	(8.193)	(8.193.196)	-	-
Otros gastos de gestión corriente	-	(507.255)	(387.635)	(440.603)
Ejercicio 2011				
Ventas	-	220.153	-	364.630
Servicios exteriores	(1.979)	(7.828.325)	-	-
Otros gastos de gestión corriente	-	-	(217.292)	-

19.2 Administradores y alta dirección

Los saldos mantenidos con entidades vinculadas son los siguientes:

	2012	2011
Administradores		
Sueldos	205.910	184.755
Planes de pensiones	-	5.866
Retribuciones en especie	1.271	1.182
Alta dirección		
Sueldos	63.061	69.912
Planes de pensiones	-	3.789
Retribución en especie	440	347
TOTAL	270.682	265.851

Las personas integrantes del Consejo de Administración y demás personas que integran la alta dirección de la Sociedad, así como las personas físicas o jurídicas a las que representan no han realizado durante el ejercicio operaciones con la Sociedad o con otras sociedades de su Grupo, ajenas a su tráfico ordinario o al margen de las condiciones de mercado.

Al 31 de diciembre de 2012 y 2011 la Sociedad no tenía obligaciones contraídas en materia de pensiones ni de seguros de vida respecto a los miembros anteriores o actuales del órgano de administración, ni tiene obligaciones asumidas por cuenta de ellos a título de garantía. A 31 de diciembre de 2012 y 2011 no existían anticipos a miembros del Consejo de Administración.

En relación con los artículos 229 y 230 de la Ley de Sociedades de Capital, los Administradores han comunicado que no tienen situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, salvo las excepciones que a continuación se indican. Los Administradores de la Sociedad han

comunicado a ésta que no poseen al 31 de diciembre de 2012 y 2011 participaciones en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de la Sociedad, ni realizan por cuenta propia o ajena, el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.

Los Administradores han confirmado que a 31 de diciembre de 2012 y 2011 no ejercen cargos o funciones en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad salvo en los casos que se indican a continuación, dado el carácter público de las mismas:

Administrador	Cargo / Función	Sociedad
Manuel Leza Olaizola	Representante Vocal del Gobierno Vasco	CTVi-Centro Transportes de Vitoria, S.A.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Autoridad Territorial Transporte de Gipuzkoa
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	VIA-Promoción del Aeropuerto de Vitoria, S.A.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Zaisa – Sociedad Promotora de la Zona Aduanera de Irán, S.A.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Consortio de Transportes de Bizkaia
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Metro Bilbao, S.A.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	ETS – Euskal Trenbide Sarea
Antonio Aiz Salazar	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Euskotren Participaciones, S.A.U.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	Metro Bilbao, S.A.
	Representante Vocal del Gobierno Vasco	ETS – Euskal Trenbide Sarea
	Presidente	Euskotren Participaciones, S.A.U.
	Consejero Vocal	ETS – Euskal Trenbide Sarea
	Vicepresidente	Metro Bilbao, S.A.
	Consejero Vocal	Consortio de Transportes de Bizkaia
Almudena Ruiz de Angulo	Consejero Vocal	Autoridad Portuaria de Bilbao
	Consejero Vocal	Autoridad Portuaria de Pasaia
	Consejero Vocal	Sociedad Araba Logística (Arasur)
Miren Izaskun Iriarte	Consejero Vocal	Euskotren Participaciones, S.A.U.
	Consejero	Metro Bilbao, S.A.
	Consejero	ETS – Euskal Trenbide Sarea
Hernando Lacalle	Consejero	Consortio de Transportes de Bizkaia
	Consejero	Euskotren Participaciones, S.A.U.
Josu Sagastagoitia Monasterio	Consejero Vocal	Euskotren Participaciones, S.A.U.

20. Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros

La Sociedad se rige en su operativa con instrumentos financieros de acuerdo a la Ley 8/1996 de 8 de Noviembre, de Finanzas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como a las Leyes de Presupuestos anuales aprobadas por el Parlamento Vasco.

20.1 Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce por la posible pérdida causada por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de las contrapartes de la Sociedad, es decir, por la posibilidad de no recuperar los activos financieros por el importe contabilizado y en el plazo establecido.

De acuerdo con la actividad principal de la Sociedad (servicios de transporte de personas), el 95% de las ventas se realizan con cobro al contado (cifra similar en el ejercicio 2011). En el resto de los casos, el Departamento Comercial se pone en contacto con el Departamento Financiero de cara a establecer el límite de crédito que proceda.

Asimismo, la mayor parte del saldo de "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" se mantiene con Administraciones y Organismos Públicos.

En cuanto al efectivo, se mantiene en entidades financieras de elevado nivel crediticio, con las cuales el Gobierno Vasco tiene acordadas las condiciones de las operaciones financieras que se pudieran realizar.

Las inversiones financieras que se pretendan realizar, deberán haber sido previa y expresamente autorizadas en

los Presupuestos de la Sociedad, que son aprobados con los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi por el Parlamento Vasco, y en caso de modificaciones posteriores, deberán ser autorizadas por el Departamento de Hacienda y Finanzas o por el Consejo de Gobierno de Euskadi, dependiendo del importe.

20.2 Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Sociedad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

Eusko Trenbideak es una Sociedad Pública perteneciente en su totalidad a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y de cara al normal desarrollo y continuidad de su actividad de interés público tiene una dependencia plena del mismo.

De acuerdo con ello, percibe subvenciones a la explotación 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 al transporte público, y subvenciones de capital para acometer las inversiones que le son encomendadas. Las inversiones y compromisos existentes se encuentran soportados por la existencia de compromisos futuros que tiene la Sociedad aprobados en sus presupuestos.

En este sentido, de forma trimestral se realizan las correspondientes previsiones de tesorería que son remitidas al Departamento

de Hacienda y Finanzas, quien transfiere los fondos suficientes para hacer frente a las obligaciones de pago, siempre y cuando estén dentro de los límites establecidos en el Presupuesto anual.

En este sentido, además mensualmente, se realiza el seguimiento del cumplimiento presupuestario y se revisan las estimaciones

de cierre de ejercicio, para en caso necesario y con la antelación suficiente tramitar las posibles modificaciones presupuestarias en caso de ser necesaria la solicitud de fondos adicionales, que deberán obtener la autorización del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial así como del Departamento de Hacienda y Finanzas del Gobierno Vasco.

21. Otra información

21.1 Estructura del personal

El detalle de personal empleado por la Sociedad distribuido por categorías y género es el siguiente:

	(*) Numero medio de empleados			Plantilla al cierre
	Hombres	Mujeres	Total	
Ejercicio 2012				
Dirección y técnicos	98	19	117	123
Administrativos	16	24	40	44
Laborales	601	112	713	763
	715	155	870	930
Ejercicio 2011				
Dirección y técnicos	91	15	106	116
Administrativos	19	31	50	54
Laborales	602	105	707	735
	712	151	863	905

(*) Número de empleados en función de su jornada laboral y tiempo contratado.

El Consejo de Administración está formado por 9 personas, de las cuales 7 son hombres y 2 mujeres (13 personas en 2011, siendo 10 hombres y 3 mujeres).

21.2 Honorarios de auditoría

Los honorarios abonados en el ejercicio al auditor de cuentas son los siguientes:

	2012	2011
Honorarios por la auditoría de las cuentas anuales	24.760	24.360
Otros servicios	66.292	68.160
TOTAL	91.052	92.520

21.3 Información sobre medio ambiente

La Sociedad informa sobre el reconocimiento, valoración y comunicación de toda información significativa en relación con la prevención, reducción y reparación del impacto ambiental derivado de la actividad de transporte – circulación, mantenimiento del material móvil y actividad administrativa-, en las cuentas anuales, en aplicación de la Resolución de 25 de marzo de 2002, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.

En este sentido, la Sociedad durante el año 2012 ha incurrido en un gasto medioambiental del orden de 240.881 euros (1.099.087 euros en 2011), que comprende gastos tanto en relación a la prevención y reducción del daño sobre el medio ambiente generado por su actividad, así como todos aquellos gastos derivados de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente por la organización.

EuskoTren durante el año 2012 ha incorporado a su patrimonio diversos elementos correspondientes a equipos y maquinaria diversa para el control de los recursos y minimizar su impacto ambiental definiendo a su vez la planificación de la actividad

	2012	2011
Activos de naturaleza medioambiental	117.227	1.026.590
Gasto de naturaleza medioambiental	123.654	72.497
TOTAL	240.881	1.099.087

ambiental, con el objeto de contribuir a la protección y mejora del entorno en el desarrollo de la actividad de la organización, siendo el desglose de los gastos en activos de naturaleza medioambiental el siguiente:

Descripción	Importe
Sistema de aspiración centralizada en el taller de Lebario	64.600
Sistema de aspiración centralizada en el taller de Araso	17.308
Actuaciones complementarias depósito aguas grises en taller Araso	12.553
Redacción del Plan Estratégico Medioambiental	8.000
Fabricación de filtro de lavadero en el taller de Durango	1.062
Conjunto de bombas para aguas grises en el taller de Araso	1.421
Máquina lavapiezas para el taller de Leioa	2.283
Actuaciones complementarias contadores de medida de consumos de agua Lebario	5.000
Actuaciones complementarias contadores de medida de consumos de agua Araso	5.000
TOTAL	117.227

En relación a los aspectos que engloban el gasto de naturaleza medioambiental, se han contemplado las siguientes categorías:

	2012	2011
Tratamiento de residuos	79.373	63.801
Tratamiento de vertidos	3.319	1.086
Gestión ambiental	35.978	983
Auditoría ambiental	4.984	6.627
TOTAL	123.654	72.497

Estas categorías de gasto ambiental, agrupan diversas actividades encaminadas a la protección y mejora del medio ambiente, tales como:

Tratamiento y gestión de los residuos, tanto peligrosos como no peligrosos de toda la organización.
.....

Tratamiento de vertidos, a través de análisis para el control de los mismos en las instalaciones de mantenimiento.
.....

Gestión ambiental que engloba aspectos tanto para la gestión ambiental, como de asistencia técnica en reglamentación (ambiental, industrial, mercancías peligrosas y de prevención de riesgos laborales) y mantenimiento de equipos e instalaciones con implicación ambiental.
.....

Auditoría ambiental que comprende las auditorías del mantenimiento del sistema de gestión ambiental implantado en la Sociedad según la norma UNE-EN ISO 14001:2004.
.....

Los Administradores de la Sociedad estiman que no existen contingencias significativas relativas a la protección y mejora del medio ambiente, no considerando necesario registrar provisión alguna en tal sentido.

21.4 Información sobre los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales

En relación con la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, se incluye a continuación un detalle con el importe total de los pagos realizados a los proveedores en el ejercicio, distinguiendo los que han excedido los límites legales de aplazamiento, el plazo medio ponderado excedido de pagos y el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumula un aplazamiento superior al plazo legal de pago:

Pagos realizados y pendientes de pago en la fecha de cierre del balance

	2012		2011	
	Importe	%	Importe	%
Dentro del plazo máximo legal	20.209.608	56%	20.969.809	62%
Resto	15.804.664	44%	13.085.072	38%
Total pagos del ejercicio	36.014.273	100%	34.054.881	100%
Plazo medio ponderado excedido de pagos (días)	40		119	
Aplazamientos que a la fecha de cierre sobrepasan el plazo	3.029.535		892.675	

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

**Informe de gestión correspondiente al ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2012**

El ejercicio 2012 se ha caracterizado, al igual que en los últimos años por la adversa situación económica, que ha exigido un importante esfuerzo de todo el equipo humano de la compañía para conseguir mantener el volumen de ingresos y la calidad del servicio prestado.

Los logros más importantes de Euskotren en el ejercicio 2012 han sido la materialización y puesta en servicio de diferentes proyectos de ampliación de los servicios de transporte colectivo ofrecidos a la ciudadanía en todos los modos de transporte gestionados por la empresa (ferrocarril, tranvía y autobuses), tanto en áreas no atendidas anteriormente, como en otras ya existentes pero con una oferta de servicios menor.

Entre los hitos más destacables de la empresa en el ejercicio 2012, destacamos:

La ampliación del servicio del tranvía de Bilbao hasta La Casilla.
.....

La prolongación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el interior del barrio de Abetxuko.
.....

La extensión del servicio "Tranbia" del Debabarrena hasta Elgoibar y el incremento de la oferta ferroviaria en dicha comarca.
.....

La entrada en servicio de las nuevas estaciones de ferrocarril de Herrera e Intxaurreondo, así como el incremento de frecuencia en el tramo Lugaritz - Herrera, que pasa a ser de 7,5 minutos en hora punta.
.....

La materialización del acuerdo de servicio (con incremento y mejora de la oferta) y la correspondiente financiación, con la Diputación Foral de Gipuzkoa respecto al transporte en autobús integrado en el sistema Lurraldebus.
.....

La apertura al tráfico ferroviario del soterramiento de Durango.
.....

SERVICIOS

Por modos de transporte, la evolución de los desplazamientos, las ventas y la oferta de servicios (expresada en kms de servicio) ha sido la siguiente:

a) Número de personas usuarias			
	2012	2011	% Var.
Ferrocarril	15.336	16.070	-4,6%
Carretera	5.386	5.590	-3,6%
Tranvía	10.360	10.424	-0,6%
TOTAL	31.082	32.084	-3,1%

b) Ingresos por ventas de servicios			
	2012	2011	% Var.
Ferrocarril	13.322.940	13.249.607	0,6%-
Carretera	5.218.316	5.050.823	3,3%
Tranvía	5.504.432	5.145.491	7,0%
Otros	1.097.029	1.233.534	-11,1%
TOTAL	25.142.717	24.679.455	1,9%

c) Kilómetros de servicio ofertados			
	2012	2011	% Var.
Ferrocarril	4.524.051	4.495.309	0,6%
Carretera	4.686.195	4.395.443	6,6%
Tranvía	782.723	764.323	2,4%
Total	9.992.969	9.655.075	3,5%

TRANSPORTE DE PERSONAS

En cuanto al transporte de personas, se han alcanzado los 31 millones de desplazamientos, lo que supone un descenso del -3,1% respecto al año 2011, siendo el ferrocarril el modo de transporte con peor comportamiento en 2012, al alcanzar un descenso del -4,6%, distribuyéndose de la siguiente forma:

Ferrocarril Bizkaia (-5,6%) continuando con la tendencia de años anteriores, con disminución de personas usuarias en todas las líneas.

Ferrocarril Gipuzkoa (-4,0%), con descenso en todas las líneas por primera vez desde que comenzó la crisis, y motivado también por diversas obras de desdoblamiento del trazado en la Línea General, Eibar/ Azitain - Karakate - Oikina - Lasarte/ Añorga - Intxaurren/Herrera y Fandería que han provocado algunos cortes de servicio necesarios para realizar la mejora de las infraestructuras.

El servicio de tranvía, que ha alcanzado los 10,36 millones de viajeros/as, ha descendido un 0,6% respecto del ejercicio anterior, pero el comportamiento por líneas ha sido diferente.

Así, en el tranvía de Bilbao, que este año ha cumplido su décimo aniversario, se ha producido un incremento de los desplazamientos del 2,8% respecto al año anterior, siendo éste el tercer ejercicio

consecutivo de incremento aún en el difícil contexto económico actual, gracias a la urbanización de la zona de abandoibarra y uribitarte y la ampliación de la línea hasta La Casilla en el mes de abril.

Sin embargo, en el tranvía de Vitoria-Gasteiz por primera vez desde su inauguración hace 4 años, este ejercicio la demanda ha caído un 2% a pesar de haber prolongado la línea hasta el centro del barrio de Abetxuko en el mes de septiembre.

En Carretera ha disminuido el número de viajeros respecto al mismo periodo del ejercicio anterior situándose en 5,39 millones, siendo el comportamiento distinto en cada uno de los territorios, produciéndose un descenso en Gipuzkoa de un -7,86% y una mejoría de los resultados en Bizkaia del 1,86%.

No obstante, es importante aclarar que el descenso que reflejan los datos en las líneas de Gipuzkoa es producto de la reordenación de las nuevas concesiones de Lurraldebus y la reducción del ámbito de servicio derivada del traspaso de la gestión de dos líneas que anteriormente gestionaba Euskotren y que en 2012 gestiona otra empresa concesionaria.

Hay que tener en cuenta también la consolidación de la concesión del servicio de transporte urbano regular adjudicada por el Ayuntamiento de Barakaldo a la UTE Autobús Barakaldo en la cual Euskotren participa con un 15%.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Al igual que en ejercicios anteriores, el tráfico de mercancías realizado ha estado basado en el transporte de productos siderúrgicos al amparo en coordinación con la empresa FEVE gracias a los convenios de colaboración suscritos entre ambas partes.

No obstante, en 2012 el transporte de mercancías ha disminuido un 39% debido a que el principal cliente, Arcelor Mittal ha cambiado el tipo de bobinas de acero transportadas pasando de ser bobinas laminadas en caliente a transportar bobinas "full hard" o decapadas. Este tipo de bobinas requiere unas condiciones de transporte especiales, entre las cuales la más importante es la necesidad de tratar dichas bobinas a cubierto en todo momento (transporte en vagón, descarga del mismo, carga a camión, almacenaje, etc.) y al no disponer en la terminal de Euskotren en Lasarte, de instalaciones que permitan realizar este tipo de manipulación de la carga a cubierto, no ha sido posible realizar dicho transporte.

Las cantidades de bobinas transportadas y de transferencia EuskoTren/FEVE, que se conectan en Ariz, con origen en Avilés, y destino Irún (Lesaka), han sido de 51.844,530 Tm. hasta el mes de Marzo, momento en que cambia el tipo de bobina comentado anteriormente.

Así mismo durante el año 2012 se han realizado otros transportes con diferentes clientes o proveedores y diferentes destinos:

Transportes de siderúrgicos, entre la factoría ACB de Sestao y el Puerto de Bermeo, 698,530 Toneladas.

Transporte de Palanquilla entre Lasarte y Ferrol, 31.139,340 Tm.

Transporte de palanquilla redonda entre el puerto de Bermeo y Lasarte 1.115,580 Tm.

Tráficos de retorno entre Lasarte y Ariz, 1.261,150 Tm.

El total de toneladas transportadas durante el año 2012 ha sido de 84.790 Tm.

RESULTADOS DEL EJERCICIO

Los resultados obtenidos por Euskotren en este ejercicio han sido de 5,97 millones de euros de pérdidas, de los cuales 2,1 millones de euros corresponden a la corrección valorativa por deterioro de parte de la flota de locomotoras de mercancías, ya que dada la demanda potencial existente resulta excedentaria.

Euskotren es una empresa pública, que realiza servicios de transporte público colectivo, donde los principales ingresos por ventas vienen determinados por los precios de los diferentes títulos de transporte y que son autorizados por la Comisión de Precios de Euskadi en el caso del ferrocarril y el tranvía, y por las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa en el caso de los autobuses.

Estos precios al público, no cubren el coste del servicio prestado, por lo que la empresa incurre anualmente en pérdidas, que de acuerdo con los mecanismos de financiación establecidos por las diferentes administraciones, deben cubrirse con subvenciones a la explotación. En el caso del Gobierno Vasco se trata de subvenciones para cubrir el déficit anual previsto en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en el caso de las concesiones de autobuses de las Diputaciones Forales, son subvenciones por persona transportada en el caso de Bizkaia y subvenciones por kilómetro recorrido en el caso de Gipuzkoa.

En el año 2012, los ingresos por ventas de servicios se han incrementado un 1,9% de media respecto del ejercicio anterior, siendo de un 2,56% el incremento de ingresos por los servicios de transporte de personas, mientras que el resto de ingresos (por transporte de mercancías principalmente) han caído un 11,1%.

En cuanto al resto de ingresos de explotación, descontando el ingreso percibido del Gobierno Vasco para la cobertura del déficit de la compañía, destaca el incremento de las subvenciones percibidas de la Diputación Foral de Gipuzkoa gracias al nuevo acuerdo alcanzado para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, que en 2012 han supuesto un ingreso adicional de 2,4 millones de euros.

En cuanto al comportamiento de las diferentes partidas de gastos, se ha producido un incremento del 14,3% de los costes de aprovisionamientos principalmente por el incremento del precio medio del combustible de los autobuses (biodiesel) que no ha podido ser compensado por la reducción del consumo medio de los mismos que se ha situado en un 0,8% respecto del año 2011 gracias a la incorporación de nuevos autobuses energéticamente más eficientes.

En cuanto a los gastos de personal, la reducción del 4,5% se ha debido fundamentalmente a la aplicación de las medidas impuestas a las empresas públicas consistentes en la congelación salarial de las retribuciones de toda la plantilla, así como la suspensión de las aportaciones que realizaba la empresa a la EPSV Itzarri, además de la disminución de un 5% y un 3% respectivamente de los sueldos de la Alta Dirección y Directores/as, ha permitido que estos gastos se reduzcan en un 1,2% respecto del ejercicio anterior.

Los gastos en servicios exteriores se han

incrementado en un 12,2% principalmente el incremento de la flota de trenes que ha supuesto un mayor coste de los servicios de mantenimiento de los mismos por importe de 1,7 millones de euros, que están subcontratados al fabricante durante los primeros años. Del resto de gastos destaca el incremento de la partida de energía de tracción de los trenes y tranvías motivada tanto por el incremento del precio de la energía como por el incremento de los kms de servicio realizados.

El destacado incremento de la partida de otros gastos de gestión corriente, se debe al incremento de las aportaciones realizadas a la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril así como a la aportación realizada para el cambio de la imagen de las estaciones de la línea Lasarte-Hendaia.

Del resto de capítulos de la cuenta de resultados, destacan las partidas de provisiones por operaciones comerciales y de deterioros de inmovilizado ya explicadas en la memoria

INVERSIONES

Las inversiones en inmovilizado realizadas por EuskoTren durante el ejercicio 2012 han alcanzado la cifra de 56,42 millones de euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones de este ejercicio han sido las siguientes:

Dentro del capítulo de material móvil ferroviario la partida más significativa corresponde a la adquisición de las nuevas unidades tren para transporte de viajeros (50,78 millones de euros), habiendo recibido este ejercicio 7 trenes, lo que eleva a 17 el nº total de trenes nuevos, estando pendientes de recibir entre 2013 y 2014 otras 13 unidades más.

Se ha iniciado la implantación del "Billete único" (tarjetas sin contacto de Lurraldebus y Mugi) en la líneas de ferrocarril de Gipuzkoa con la dotación de nuevas máquinas expendedoras y canceladoras (1,68 millones de euros).

Seguimos con el proceso de equipamiento de los nuevos talleres de ferrocarril de Lebario (Bizkaia) y de Araso (Gipuzkoa) (0,51 millones de euros).

Se ha continuado con la renovación de la flota de autobuses de EuskoTren para las distintas concesiones de la Diputación Foral de Bizkaia y para la concesión del Ayuntamiento de Eibar (1,39 millones de euros).

Se ha iniciado en este ejercicio la implantación de un sistema de radiocomunicaciones "TETRA" en la nueva serie de trenes y en los centros de operaciones de Euskotren (0,43 millones de euros).

SISTEMAS Y COMUNICACIONES

Así como en el ejercicio anterior las actuaciones fueron encaminadas a la evolución tecnológica, en este ejercicio se ha trabajado fundamentalmente en mejorar la seguridad y el control de los sistemas.

Se han realizado las siguientes acciones:

Se ha instalado un sistema de Control de acceso a la red. (NAC). Se trata de un sistema que analiza los dispositivos que solicitan el servicio de red, permitiendo el acceso únicamente a los dispositivos conocidos que disponen de antivirus y están al nivel de parches de sistema operativo adecuado. De esta forma

garantizamos la seguridad de nuestra red interna y de los servidores de Euskotren.

Se han incorporado mejoras en el sistema de monitorización NAGIOS, posibilitando la recepción de alarmas que permiten un mayor control del CPD.

Se ha implementado un sistema de Autenticación fuerte para los accesos externos de los empleados con movilidad de Euskotren.

En el ámbito de los sistemas de información asociados a la gestión del transporte, se han realizado las siguientes acciones:

En Bizkaia, a lo largo del año se han ido incorporando los distintos modos de transporte gestionados por Euskotren la tarjeta BARIK: Atxuri-Azitain (mayo), Casco Viejo-Lezama (junio), Líneas de Bizkaibus (junio) y Funicular de La Reineta (noviembre).

En Gipuzkoa se han hecho tanto las actuaciones en estaciones como el lifting de máquinas de peaje (validadoras, MEAT's y MET's) que permitirán la incorporación al ferrocarril del uso de la tarjeta sin contacto Lurraldebus-Mugi actualmente utilizada en los autobuses de Gipuzkoa.

De acuerdo a lo anterior, se ha diseñado y desarrollado el modelo de funcionamiento interno de la tarjeta y adaptado el software en las instalaciones del ferrocarril, planificando su puesta en marcha con la entrada del año 2013.

En Vitoria-Gasteiz, se han integrado los títulos de minusvalía 33-65% y las tarjetas sociales en la tarjeta BAT, con el consiguiente aumento de utilización de esta tarjeta en la ciudad.

En el ámbito de los Sistemas Corporativos se han realizado las siguientes acciones:

Se ha definido un nuevo modelo de mantenimiento y evolución del sistema SAP, incorporando una planificación de evolutivos que nos proporciona un mayor control del gasto y de la inversión que requieren los diferentes módulos.

Se ha implementado la gestión del nuevo almacén del taller de Lebario dentro del plan de puesta en marcha de este nuevo taller de material móvil ferroviario.

Se ha puesto en pruebas la versión beta de la nueva plataforma de formación on line basada en aplicaciones de código abierto MOODLE que permitirá el desarrollo y evolución sostenida de nuevos cursos y herramientas de formación.

PROYECTOS SIGNIFICATIVOS

Durante el ejercicio 2012 se han continuado e iniciado una serie de proyectos estratégicos orientados alrededor de tres conceptos necesarios para la adaptación de la compañía a nuevos escenarios y compromisos: Modernización, Calidad y Eficiencia.

Entre estos, los más relevantes son:

Implementación de mejoras en la Conectividad de los nuevos trenes, y de nuevas áreas WiFi (para carga y descarga de trenes)

Renovación de red fija y móvil de comunicaciones.

Implantación del sistema TETRA en los nuevos trenes y en el Puesto de control.

Implementación de la arquitectura tecnológica soporte a las aplicaciones

de operación (haciendo uso del ULA entre Oracle y el Gobierno vasco).

Desarrollo de un bus de integración entre aplicaciones en tiempo real (CUN Bus).

Desarrollo de las aplicaciones de Planificación de la Operación y de operación en Tiempo Real.

Inicio del desarrollo de las aplicaciones móviles para el cliente y para los empleados/as.

Definición del Portal Web y OAC virtual de EuskoTren.

SELECCIÓN DE PERSONAS

En el ejercicio 2012 se han realizado un total de 21 convocatorias para la cobertura y provisión de plazas vacantes de 11 categorías de puestos diferentes, otras 8 convocatorias internas para la generación de listas de espera internas, así como 1 convocatoria externa.

FORMACIÓN

A fecha 31 de diciembre de 2012, se han desarrollado un total de 89 cursos, divididos en 321 grupos, a los que han asistido 1.550 participantes y se han impartido un total de 25.697 horas.

Hechos relevantes:

La puesta en funcionamiento de las nuevas unidades de tren de la serie 900 hace necesaria la formación del personal de conducción de las líneas Donostia - Hendaya.

Asimismo cabe destacar la formación llevada a cabo por el personal de mantenimiento de material móvil ferroviario dentro del Plan de Tecnificación de Talleres 2012-2013.

.....

Durante el mes de mayo se llevó a cabo una formación de reciclaje destinada al personal del Tranvía de Bilbao, en cuestiones relacionadas con la operativa tranviaria, el material móvil, la seguridad y las comunicaciones.

.....

Como consecuencia de la ampliación del trazado de las líneas del tranvía de Bilbao (Basurto- La Casilla) y de Vitoria (ampliación Abetxuko) ha sido necesario formar al personal adscrito a ambas, en la operativa de los nuevos trazados.

.....

Por último, la formación de 14 nuevos agentes de tren y su correspondiente habilitación; la incorporación de nuevos conductores cobradores a nuestras líneas; la formación en CAP para el personal de carretera son otras de las formaciones destacadas.

	2012	2011
Acciones formativas		
Grupos	321	354
Cursos	89	68
Horas de formación	25.697	25.787
Participantes	1.550	1.334
Horas de formación por participante	16,5	19,3
Horas de formación por plantilla media	27	29,8



SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK FERROCARRILES VASCOS, S.A.U.

Reunidos los Administradores de la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U., en fecha 26 de marzo de 2013 y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación vigente, proceden a formular las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión del ejercicio

comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2012, las cuales vienen constituidas por los documentos que preceden a este escrito, firmados, a efectos de identificación, por el Presidente y por el Secretario del Consejo de Administración.

FIRMANTES

Sr. D. Antonio Aiz Salazar
Presidente

Sra. Dª María Almudena Ruiz de Angulo del Campo
Vocal

Sr. D. Manuel Leza Olaizola
Vocal

Sra. Dª Miren Izaskun Iriarte Irureta
Vocal

Sr. D. Hernando Lacalle Edeso
Vocal

Sr. D. Josu Sagastagoitia
Monasterio
Vocal

D. Joseba Mikel Andrés Uriarte
Vocal

D. Francisco Javier Vigiola Martín
Vocal

D. José María Negro Agromayor
Vocal





euskotren 

euskotren.es

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO