



Kapitulu honi buruz.....	3
Acerca de este capítulo.....	3
Negozio-eredua eta jasangarritasun-estrategia	8
Modelo de negocio y estrategia de sostenibilidad	8
Ingurunea.....	8
Entorno	8
Negozio-eredua	15
Modelo de negocio	15
Kultura korporatiboa eta Compliance	29
Cultura Corporativa y Compliance.....	29
Compliance Penalaren sistema	32
Sistema de Compliance Penal	32
Usteltse eta eroskeriaren aurkako borroka	34
Lucha contra la corrupción y soborno.....	34
Giza eskubideen errespetua	36
Respeto de los derechos humanos	36
Arrisku ez-finantzarioen kudeaketa.....	37
Gestión de riesgos no financieros.....	37
Zibersegurtasuna, pribatutasuna eta konfidentziasuna.....	41
Ciberseguridad, privacidad y confidencialidad.....	41
Tecnología	41
Protección de datos.....	42
Gai sozialak eta langileei buruzkoak.....	43
Cuestiones sociales y relativas al personal	43
Enplegua	44
Empleo	44
Osasuna eta segurtasuna.....	52
Seguridad y Salud laboral	52
Berdintasuna	60
Igualdad y no discriminación	60
Lanaren antolamendua	69



Organización del trabajo y conciliación.....	69
Gizarte-harremanak	72
Relaciones sociales.....	72
Irisgarritasun unibertsala eta urritasuna dutenen integrazioa	75
Accesibilidad universal e integración de personas con discapacidad	75
Prestakuntza	79
Formación.....	79
Ingurumenarekin erlazionatutako gaiak	82
Cuestiones medioambientales.....	82
Ingurumen kudeaketa	82
Gestión ambiental.....	82
Kutsadura eta klimaren aldaketa	83
Contaminación y cambio climático	83
Baliabideen erabilera jasangarria	86
Uso sostenible de los recursos.....	86
Ekonomia zirkularra eta hondakinen prebentzioa eta kudeaketa	90
Economía circular y prevención y gestión de residuos	90
Bioaniztasunaren babesa	93
Protección de la biodiversidad	93
Gizarteari buruzko informazioa	93
Información sobre la sociedad	93
Bezeroen Osasuna eta Segurtasuna	101
Salud y Seguridad de las personas usuarias	101
Azpikontatazioa eta hornitzaileak	106
Subcontratación y proveedores	106
Informazio fiskala	109
Información fiscal	109
ANEXO 1: Tabla índice de contenidos.....	111
1. ERANSKINA: edukien aurkibide taula.....	111



INFORMAZIO EZ-FINANTZARIOAREN EGOERA. 2025.

Kapitulu honi buruz

Finantza ez-informazioaren egungo Egoera hau 2018ko abenduaren 28ko 11/2018 Legeak —finantza ez-informazioari eta Dibertsitateari buruzkoak— ezarritako eskakizunekin bat etorritik landu da. Lege hori Diputatuen Kongresuak 2018ko abenduaren 13an onartu zuen, eta bidez, Merkataritza Kodea, Kapital Sozietateen Legearen testu bategina —2010eko uztailaren 2ko 1/2010 Legegintzako Errege Dekretuak onartua—, eta 2015eko uztailaren 20ko 22/2015 Legea, Kontuen Ikuskaritzari buruzkoa, aldatzen dira, finantza ez-informazioari eta dibertsitateari dagokienez —2017ko azaroaren 24ko 18/2017 Errege Dekretu-legetik eratorria—.

11/2018 Legean ezarritakoaren arabera, Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U. sozietate publikoak (aurrerantzean, Euskotren), Finantza ez-informazioaren Egoera bat prestatu behar du, Kudeaketa Txostenean txertatu beharrekoa edo, bestela, ekitaldi berariari dagokion txosten bereizi batean, araudiak exijitutako eduki eta eskakizun berberak biltzen dituena.

Ilido horretan, Euskotrenik Finantza ez-informazioaren Egoera Kudeaketa Txostenean txertatzen du; txosten hori, Sozietatearen 2025. urteko ekitaldiari dagozkion Urteko Kontuei erantzen zaie.

Haren elaborazioan, gainera, 2022ko abenduaren 14ko (EU) 2022/2464 Zuzentarauaren —CSRD Zuzentaraua, enpresen iraunkortasun-txostenen aurkezpenari buruzkoa— materialtasunaren inguruko jarraibideak ere kontuan hartu dira. Halaber, Global Reporting Initiative-ren Iraunkortasun Memoriak elaboratzeko Gidak (GRI Estandarrak) ezarritakoa ere kontuan hartu da.

Testuinguru horretan, Finantza ez-informazioaren Egoeraren bidez, Euskotrenen helburua da ingurumen, gizarte eta langileriarekin lotutako gaiak buruz informatzea, baita giza eskubideei eta ustelkeriaren eta

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA. 2025.

Acerca de este capítulo

El presente Estado de Información No Financiera se ha elaborado en línea con los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018, de información no financiera y Diversidad, aprobada el 13 de diciembre de 2018, por el Congreso de los Diputados, por la que se modifican el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital -aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio-, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad -procedente del Real Decreto-ley 18/2017, de 24 de noviembre-.

De conformidad con lo establecido en la mencionada Ley 11/2018, la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A.U. (en adelante, Euskotren), debe preparar un Estado de Información No Financiera, que ha de ser incorporado en el Informe de Gestión o, en su defecto, en un informe separado correspondiente al mismo ejercicio, que incluya igual contenido, y requisitos, a los exigidos en la normativa.

En este sentido Euskotren, incorpora el Estado de Información No Financiera en el Informe de Gestión, el cual, se acompaña a las Cuentas Anuales de la Sociedad, correspondientes al ejercicio 2025.

En su elaboración, también han sido consideradas las directrices sobre materialidad de la Directiva (UE) 2022/2464 de 14 de diciembre de 2022 (Directiva CSRD), sobre la presentación de informes de sostenibilidad por parte de las empresas. Asimismo, se ha tenido en cuenta lo establecido en la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de *Global Reporting Initiative* (Estándares GRI).

En este contexto, a través del Estado de Información No Financiera, Euskotren, tiene el objetivo de informar sobre las cuestiones ambientales, sociales, y relativas al personal y, en relación a los derechos humanos y la lucha



eroskeriarenaren aurkako borrokari buruzkoak ere; halaber, emakumeen eta gizonen arteko tratu- eta aukera-berdintasuna, diskriminaziorik eza eta desgaitasuna duten pertsonen inklusioa bultzatzeko hartutako neurriei buruz, eta, azkenik, negozioaren jarduera propioen exekuzioan garrantzitsuak diren unibertsalaren irisgarritasunari buruz informatzea.

Txosten honen elaborazioan eta edukien hautaketan, Sozietateak 2024. urtearen hasieran egindako azken materialtasun-analisiaren emaitzak hartu dira kontuan.

Egindako materialtasun-analisiak alderdi eta gai garrantzitsuen lehen identifikazio bat egin zuen, baita haiei lotutako inpaktuak ere, erakundeak jarduten duen iraunkortasun-testuinguruaren arabera, GRI jarraibideak, CSRD zuzentarau berria eta haren Reporting estandarrak kontuan hartuta.

Ekonomiari, ingurumenari, pertsoneri eta giza eskubideei eragindako inpaktu horien baloraziorako, ikuspegi bikoitza, edo materialtasun bikoitza, hartu zen kontuan; ikuspegi horrek interes-talde ezberdinen ikuspegia kontuan hartzen du, baita horien barne-garrantziaren balorazioa ere, haien inpaktu finantzarioaren bidez.

Kontuan hartutako interes-taldeak honako hauek izan ziren:

- Jabetza [Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioa, (aurrerantzean, EAE)].
- Langileak.
- Bezeroak.
- Gizartea.
- Hornitzaileak.

Balorazio hau egiteko, aditu independenteen eta Sozietatearen zuzendaritza-taldeari dagozkion interes-taldeetako barne-ordezkariei iritzia jaso zen, GRI-k eta aipatutako zuzentarau berriko estandarrek proposatutako larritasun- eta probabilitate-irizpideak erabiliz. Barne-balorazio honetarako, interes-talde ezberdinetatik

contra la corrupción y el soborno, así como sobre las medidas adoptadas para favorecer la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, la no discriminación e inclusión de las personas con discapacidad, y, finalmente, la accesibilidad universal, que sean relevantes en la ejecución de las actividades propias del negocio.

Tanto en la elaboración, como en la selección de los contenidos del presente informe, se han tenido en cuenta los resultados del último análisis de materialidad llevado a cabo por la Sociedad a principios de 2024.

El análisis de materialidad realizado llevó a cabo una primera identificación de aspectos y asuntos relevantes, así como sus impactos asociados, en función del contexto de sostenibilidad en el que opera la organización, así como las directrices de GRI, la nueva directiva CSRD y sus estándares de Reporting.

Para la valoración de estos impactos a la economía, el medio ambiente, las personas y los derechos humanos, se tuvo en cuenta una doble perspectiva, o doble materialidad, que tiene en cuenta la perspectiva de los diferentes grupos de interés, así como la valoración de la importancia interna de los mismos a través de su impacto financiero.

Los grupos de interés considerados fueron los siguientes:

- Propiedad [Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco (en adelante, CAPV)].
- Personal.
- Clientela.
- Sociedad.
- Proveedores.

Para la realización de esta valoración se contó con la opinión de expertos independientes y representantes internos de los grupos de interés pertenecientes al equipo directivo de la Sociedad, utilizando los criterios de gravedad y probabilidad propuestos por GRI y los estándares de la nueva directiva mencionada. Para esta valoración interna se tuvo en cuenta la información recibida de los diferentes grupos



haiekin dauden komunikazio-kanal eta -bideen bidez jasotako informazioa hartu zen kontuan.

de interés a través de los canales y vías de comunicación existentes con ellos.

Bi ikuspegiak uztartu eta, bai barne-ikuspegitik (Sozietaterako), bai kanpo-ikuspegitik (interes-alderdientzat), garrantzitsutzat jotako gaien materialtasun-maila ponderatu ondoren, Euskotreni materialtasun-matrize hau eman zitzaion:

Derivado de haber conjugado ambas perspectivas y, tras ponderar el grado de materialidad de las cuestiones consideradas como relevantes -tanto desde la perspectiva interna (para la Sociedad), como externa (para las partes de interesadas)-, Euskotren, obtuvo la siguiente matriz de materialidad:

RELEVANCIA EXTERNA: influencia en la valoración y toma de decisión de los grupos de interés/ KANPOKO GARRANTZIA: eragina interes-taldeen balorazioan eta erabakian	ALTA /ALTUA	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajadores de la cadena de valor/ Ballo-kateko langileak • Contaminación del aire/ Airearen kutsadura 	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura corporativa y compliance/ Kultura korporatiboa eta compliance • Modelo de negocio y estrategia de sostenibilidad/ Negozio-eredua eta iraunkortasun-estrategia • Transición energética/ Trantsizio energetikoa • Mitigación de cambio climático/ Klima-aldaketa arintzea • Salud, seguridad e inclusión de las personas usuarias/ Erabiltzaileen osasuna, segurtasuna eta inklusioa • Ciberseguridad, privacidad y confidencialidad/ Zibersegurtasuna, pribatutasuna eta konfidentzialtasuna • Organización del empleo y condiciones de trabajo/ Enpleguaren antolamendua eta lan-baldintzak • Calidad del servicio/ Zerbitzuaren kalitatea • Cadena de suministro/ Hornidura-katea
	MEDIA/ERDIA	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión sostenible del agua/ Uraren kudeaketa jasagarria • Contaminación del agua/ Uraren kutsadura • Economía circular y gestión de residuos/ Ekonomia zirkularra eta hondakinen kudeaketa 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptación del cambio climático/ Klima-aldaketaren egokitzapena • Contaminación del suelo y uso de sustancias peligrosas/ Lurzoria kutsatzea eta substantzia arriskutsuak erabiltzea • Transparencia fiscal y Fiscalidad responsable/ Gardentasun fiskala eta fiskalitate arduratsua



BAJA/BAXUA	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversidad y ecosistemas/ Biodibertsitatea eta ekosistemak Contaminación de organismos vivos, y recursos alimentarios/ Organismo bizien eta elikadura-baliabideen kutsadura Contaminación lumínica/ Argi-kutsadura 	<ul style="list-style-type: none"> Respecto a los derechos humanos/ Giza eskubideei dagokienez 	
	BAJA/BAXUA	MEDIA/ERDIA	ALTA/ALTUA
RELEVANCIA INTERNA de los impactos económicos, ambientales y sociales/Ekonomia-, Ingurumen- eta gizarte-inpaktuen BARNE-GARRANTZIA			

Azkenik, analisia Sozietatearen Zuzendaritzak balioztatu zuen, eta 2026. urtearen hasieran beraren emaitzen indarraldia berriro balioztatu du.


Matrize honen arabera, gai material nabarmenak honako hauek dira:

- Kultura korporatiboa eta compliance
- Negozio-eredua eta jasangarritasun-estrategia
- Zibersegurtasuna, pribatutasuna eta konfidentzialtasuna
- Energia trantsizioa.
- Klima-aldaketaren mitigazioa
- Aire kutsadura
- Zerbitzuaren kalitatea
- Erabiltzaileen osasuna, segurtasuna eta inklusioa
- Langileriarena osasuna eta segurtasuna
- Lan-antolaketa eta baldintzak
- berdintasuna, aniztasuna eta diskriminaziorik eza
- Balio-kateko langileak
- Hornidura-katea


Por último, el análisis fue validado por la Dirección de la Sociedad, que a principios de 2026 ha validado nuevamente la vigencia de los resultados del mismo.

De acuerdo con esta matriz, los asuntos materiales más destacados son los siguientes:


- Cultura corporativa y compliance
- Modelo de negocio y estrategia de sostenibilidad
- Ciberseguridad, privacidad y confidencialidad
- Transición energética
- Mitigación de cambio climático
- Contaminación del aire
- Calidad del servicio
- Salud, seguridad e inclusión de las personas usuarias
- Salud y seguridad del personal
- Organización del empleo y condiciones de trabajo
- Igualdad, diversidad y no discriminación.
- Trabajadores de la cadena de valor
- Cadena de suministro



Finantza ez-informazioaren Egoera hau kanpo-berrikusketa independente baten prozesura igaro da. Prozesuaren helburuak eta irismena, erabilitako berrikusketa-prozedurak eta, azkenik, haren ondorioak biltzen dituen aseguramendu independenteko txostena, dokumentu honi eranskin gisa atxikita aurkezten da.



Administrazio Kontseiluak, martxoaren 31 baino lehen, Finantza ez-informazioaren Egoera formulatzen du, Urteko Kontuekin eta Kudeaketa Txostenarekin batera, Akziodunen Batzar Orokorrak ekainaren 30 baino lehen onar ditzan.



Este Estado de Información No Financiera ha sido sometido a un proceso de revisión externa independiente. El resultante informe de aseguramiento independiente, donde se incluyen los objetivos y el alcance del proceso, los procedimientos de revisión empleados, y finalmente, las conclusiones del mismo, se presenta adjunto como anexo a este documento.

El Consejo de Administración, en fecha anterior al 31 de marzo, formula el Estado de Información No Financiera, junto con las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión para su aprobación, por parte de la Junta General de Accionistas, en fecha previa al 30 de junio.



Negozio-eredua eta jasangarritasun-estrategia

Ingurunea

Euskotren garraio-operadore multimodal bat da; bere kapital soziala guztiz publikoa da, eta Euskal Autonomia Erkidegoan (aurrerantzean, EAE) jarduten du.

Euskal Estatistika Erakundeak (Eustat¹) hiruhileko kontuen azken aurrerapenean egindako estimazioen arabera, Euskadiko BPGak %2,3ko hazkundera izan du 2025ean, 2024ko ekitaldiarekiko. Urteko azken hiruhilekoen bifakaera, ekonomia euskaldunak hazkunde-erritmo sendoa mantentzen duela baieztatzen ari dela dirudi, pandemiaren ondorengo urteetan erregistratutako hazkunde indartsuenen ostean tasa moderatuetan egonkortuz. Ekonomia euskaldunak zein espainiarrak Europako ekonomia nagusiek baino portaera hobea erakutsi dute 2025ean.

Lan-merkatuari dagokionez —lanaldi osoko baliokide diren lanpostu gisa neurtuta—, Euskadiko bilakaera ere positiboa izan da, %1,4 handitu baita 2025ean, 2024an erregistratutako %1,8ko igoeraren ostean (Eustat²).

2026. urterako aurreikuspenen inguruan, Eusko Jaurlaritzak³ ekonomia euskaldunaren hiruhileko txostenean (4. Hiruhilekoa) estimatutako azken zifrek EAEko ekonomiaren %1,9ko hazkundera islatzen dute (BPGaren arabera), eurogunerako estimatzen den %1,2ko hazkundera baino altuagoa.

EAErako aurreikusitako hazkundera, batez ere, barne-eskaeraren eta enpleguaren portaera onaren bidez bultzatua izango da. Hala ere,

Modelo de negocio y estrategia de sostenibilidad

Entorno

Euskotren, cuyo capital social es 100% público, es un operador de transporte multimodal, que centra sus actividades en la Comunidad Autónoma de Euskadi (en adelante, CAE).

De acuerdo con las estimaciones realizadas por el Instituto Vasco de Estadística (Eustat¹) en el último avance de cuentas trimestrales, el PIB en Euskadi ha experimentado en 2025 un crecimiento del 2,3%, con respecto al ejercicio 2024. La evolución de los últimos trimestres del año, parece confirmar la economía vasca mantiene un ritmo de crecimiento sólido, estabilizándose en tasas moderadas tras los incrementos más intensos registrados en los años posteriores a la pandemia. Tanto la economía vasca como la española han mostrado un mejor comportamiento, en 2025, que las principales economías europeas.

En cuanto al mercado laboral -medido como puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo- la evolución en Euskadi ha sido también positiva habiendo aumentado un 1,4% en 2025, tras el incremento del 1,8% registrado en 2024 (Eustat²).

En cuanto a las previsiones para el año 2026, las últimas cifras estimadas por el Gobierno Vasco³ en su informe trimestral de la economía vasca (Trimestre 4), reflejan un crecimiento de la economía de la CAE (en términos de PIB) del 1,9%, por encima de la zona euro para la que estiman un crecimiento del 1,2%.

El crecimiento previsto para la CAE estará impulsado, principalmente, por la demanda interna y el buen comportamiento del empleo. No obstante, la evolución de la industria y del

¹ Iturria: 2026/01/16ko prentsa-oharra. EUSTAT/Fuente: Nota de prensa de 16/01/2026. EUSTAT. PIB y empleo de la C.A. de Euskadi. Avance anual 2025 (Cuentas económicas trimestrales). https://es.eustat.eus/estad/id_11/ti_Cuentas%20econ%C3%B3micas%20trimestrales/ultima-nota-prensa.html

² Iturria: 2026/01/16ko prentsa-oharra. EUSTAT/Fuente: Nota de prensa de EUSTAT. PIB y empleo de la C.A. de Euskadi. Avance anual 2025 (Cuentas económicas trimestrales). https://es.eustat.eus/estad/id_11/ti_Cuentas%20econ%C3%B3micas%20trimestrales/ultima-nota-prensa.html

³ Iturria: /Fuente: Gobierno Vasco. Informe trimestral de la economía vasca 2024. Trimestre 4

<https://www.euskadi.eus/informe-trimestral-economia-vasca-es/web01-a2ogaako/es/#/>



industriaren eta kanpo-sektorearen bilakaera Europako egoera ekonomikoaren eta nazioarteko ziurgabetasunaren menpe egongo da. Aurreikuspenek lanaldi osoko enpleguaren %1,1ekoigoera ere islatzen dute 2026rako.

Aurreikuspen hauek ziurgabetasun-maila handia daukate, nazioarteko ingurune geopolitikoa eta munduko merkataritzaren bilakaera direla eta.

Bestetik, Euskotrenen negozioarekin zuzeneko harremanean, nabarmendu behar da erakunde publikoek 2025ean pertsonen garraio kolektiboko zerbitzuen prezioetan murrizketa garrantzitsuak aplikatzen jarraitu dutela.

Horrela, Eusko Jaurlaritzak, garraio-arloan eskumena duten gainerako erakundeekin koordinatuta, bere lehentasunezko helburuetako bat mantentzen du familien egoera ekonomikoa arintzeko, aldi berean garraio publikoaren bidezko mugikortasun iraunkorra bultzatu eta sustatzen den bitartean, eta ibilgailu pribatuaren erabilera desincentibatzea bilatzen den bitartean, horrela CO2 emisioak murriztuz.

Hala, 2025eko lehen seihilekoan, abonuetan eta bidaia anitzeko tituluetan %50eko deskontua mantendu zen (RDL 8/2023ren luzapena urtarrilaren 22ra arte eta urtarrilaren 23tik ekainaren 30era arte deskontua berrezarri zen RDL 1/2025eko 63. artikulua (arabera), eta 12 urtetik beherako haurrak doan bidaiatzen hasi ziren. Gainera, RDL 1/2025 argitaratu ostean, Euskadiko Garraio Agintaritzak (EGA), Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta, Euskadiko garraio publikoan aplikagarriak diren RDL horretako neurriak hartzen ditu.

Horrela, uztailaren 1etik aurrera, doakotasuna 15 urtetik beherako adingabeentzat hedatzen da, gazte-abonuetan %50eko deskontua mantentzen da, bi neurriak Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Ministerioaren bidez finantzatuak izanik, eta gainerako tituluentzat, salbuespen batzuk izan ezik, %40ko deskontua ezartzen da, Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Ministerioaren eta Autonomia Erkidegoaren artean %20an kofinantzatua.

Aipatu bezala, Euskotrenek garraio-sektorean jarduten du, Euskadiren garapen ekonomikoan funtsezko elementua dena eta, 2024ko ekitaldiko zifren arabera, ekonomia

sector exterior estará condicionada por la situación económica europea y por la incertidumbre internacional. Las previsiones reflejan también un incremento del empleo a tiempo completo del 1,1% en 2026.

Estas previsiones contienen un alto nivel de incertidumbre debido al entorno geopolítico internacional y a la evolución del comercio mundial.

Por otro lado, en relación directa con el negocio de Euskotren, debemos destacar que las instituciones públicas han continuado aplicando durante 2025 importantes reducciones del precio de los servicios de transporte colectivo de personas.

De esta manera, el Ejecutivo vasco, en coordinación con el resto de las instituciones competentes en materia de transporte, mantiene uno de sus objetivos prioritarios para aliviar la situación económica de las familias, al mismo tiempo que se potencia y fomenta la movilidad sostenible a través del transporte público y se pretende desincentivar el uso del vehículo privado, reduciendo con ello las emisiones de CO2.

Así, durante el primer semestre de 2025, se mantuvo el descuento del 50% en abonos y títulos multiviaje (prórroga del RDL 8/2023 hasta el 22 de enero y desde el 23 de enero restablecimiento del descuento hasta el 30 de junio en virtud del artículo 63 del RDL 1/2025) y los menores de 12 años comenzaron a viajar gratis. Además, tras la publicación del Real Decreto-ley 1/2025, la Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE), en coordinación con el Gobierno Vasco, adopta las medidas contenidas en dicho RDL aplicables al transporte público de Euskadi.

Con ello, a partir del 1 de julio, la gratuidad se extiende para los menores de 15 años, se mantiene el descuento del 50% para abonos joven, siendo ambas medidas financiadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y, para el resto de los títulos, salvo algunas excepciones, se establece un descuento del 40%, cofinanciado al 20% entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Comunidad Autónoma.

Como ya se ha comentado, Euskotren opera en el sector del transporte, que constituye un elemento clave en el desarrollo económico de Euskadi y supone, según cifras del ejercicio



euskaldunaren Balio Erantsi Gordinaren (BEG) %5,16a⁴ (4.608 milioi euro) suposatzen duena.

2024, el 5,16% ⁴(4.608 millones de euros) del Valor Añadido Bruto (VAB) de la economía vasca.

Personen garraio kolektiboari dagokionez, Euskadiko Garraioaren Behatokiaren (OTEUS) GIS (Garraio Informazio Sistema) argitaratutako datuen arabera, errepideko eta trenbideko garraio kolektiboak batera emandako zerbitzuak kontuan hartuta^[1], EAEko erabiltzaileen kopuruak 309,94 milioi lekualdatze-bolumena lortu zuen 2024ko ekitaldian. Urte hartan Euskotrenek 53,99 milioi lekualdatze lortu zituela kontuan hartuta, merkatu-kuota %17,42koa da.

En cuanto al transporte colectivo de personas, de acuerdo con los datos que publica el SIT (Sistema de información del transporte) del Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS), considerando los servicios prestados por el transporte colectivo por carretera y ferrocarril en conjunto⁵, la cifra de usuarios y usuarias de la CAPV alcanzó un volumen de 309,94 millones de desplazamientos en el ejercicio 2024. Teniendo en cuenta que en ese año Euskotren alcanzó los 53,99 millones de desplazamientos, supone una cuota de mercado del 17,42%.

EAEko garraioaren egitura-sarea bide-sistema, trenbide, portuko, aire, kable eta garraio intermodaleko sistemen azpiegituz osatuta dago. Jarraian, azpiegituren titular den erakundeari eta zerbitzua emateko ardura duen operadore-organismoari dagokienez, garraio-sistema euskaldunaren ezaugarriak jasotzen dira.

La red estructural del transporte en la CAPV está compuesta por diferentes infraestructuras pertenecientes al sistema viario, ferroviario, portuario, aéreo, de cable y transporte intermodal. A continuación, se recogen las características del sistema vasco de transporte en cuanto a la entidad titular de las infraestructuras y al organismo operador encargado de prestar el servicio.

MARCO COMPETENCIAL DEL TRANSPORTE EN EUSKADI/ EUSKADIKO GARRAIOAREN ESKUMEN-ESPARRUA			
Sistema/Sistema	Infraestructura/ Azpiegitura	Órgano titular/ Organo titularra	Ente / Operador Erakundea/Operadorea
Sistema Viario/ Bide-sistema	Red Gral. Carreteras/ Errepideen sare nagusia	Diputaciones Forales/ Foru Aldundiak	Concesionario/ Prestatario de Servicio Público de Transporte.
	Red Urbana/ Hiri-sarea	Ayuntamientos/ Udalak	Garraio Zerbitzu Publikoaren emakidaduna/emailea
	Autopistas (1)/ Autobideak (1)	Diputaciones Forales/ Foru Aldundiak	Usuario Particular/ Erabiltzaile partikularra
Sistema Ferroviario/ Trenbide-sistema	Red Transeuropea/ Europa barneko sarea	Estado/ Estatua	Adif y Renfe (2)/ Adif eta Renfe (2)
	Red Peninsular/ Penintsulako sarea	CAPV (2)/ EAE (2)	
	Red Métrica/ Sare metrikoa	CAPV/ EAE	ETS y EuskoTren/ ETS eta EuskoTren
	Metro/Tranvia Metroa/Tranbia	Estado (2)/ Estatua (2)	Adif y Renfe Métrica/ Adif eta Renfe Métrica
		CAPV/ EAE	ETS, Metro Bilbao y EuskoTren/ ETS, Metro Bilbao eta EuskoTren

⁴ Iturria: OTEUS. Garraio informazio sistema / Fuente: OTEUS. Sistema de Información del transporte.
[Aplicación Sistema de información al transporte \(SIT\) \(euskadi.eus\)](#)

⁵ Iturria: OTEUS. Garraio informazio sistema / Fuente: OTEUS. Sistema de Información del transporte.
[Aplicación Sistema de información al transporte \(SIT\) \(euskadi.eus\)](#)



	Puente colgante/ Zubi esekia	Autoridad Portuaria Bilbao/ Bilboko Portu Agintaritza	Privado/ Pribatua
Sistema Portuario/ Portu-sistema	Puertos Interés General / Interés Orokorreko portuak	Estado/ Estatua	Autoridad Portuaria/ Portu Agintaritza
	Puertos Autonómicos/ Portu autonomikoak	CAPV/ EAE	C. A. del País Vasco/ Euskal Autonomia Erkidegoa
Sistema Aéreo/ Aireko sistema	Aeropuertos Interés General/ Interés Orokorreko Aireportuak	Estado/ Estatua	Aena/ Aena
Sistema de Cable/ Kable-sistema	Ascensores y funiculares/ Iggailuak funikularrak	CAPV/ EAE	Privados/ Pribatuak
		Diputaciones Forales/ Foru Aldundiak Ayuntamientos/ Udalak	Públicos/ Publikoak
Sistema de Transporte Intermodal/ Garraio Intermodala	Centros de Transporte y Logística/ Garraio eta Logistika Zentroak	Consortios / Entidades públicas, privadas, mixtas. Partzuergoak / Erakunde publikoak, pribatuak, mistoak.	Operadores logísticos/ Operadore logistikoak

(1) 2019an errepide-transferentziak bukatu ziren Estatuko Administrazioetik EAera. 2018an, AP-1 autobidea, hegoaldetik Armiñoneraino, 2019ko apirilean, AP-68. Ondoren, Bizkaiko eta Arabako Foru Aldundietara aldatu zen.

Iturria: Euskadi 2030 Garraio Iraunkorren Plan Zuzentzailea.

(1) En 2019 culmina el proceso de transferencias en materia de carreteras desde la Administración del Estado a la CAPV. El traspaso de la autopista AP-1, tramo al sur hasta Armiñon, se produce en diciembre de 2018 y la AP-68 se realiza en abril de 2019. Posteriormente, se efectúa el traspaso a las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava..

(2) En 2024 se transfieren desde la Administración del Estado a la CAPV, las competencias para la gestión del servicio de Cercanías a partir del 1 de enero de 2025.

(2) 2024an, Estatuko Administrazioak EAeri transferitzen dizkio aldinietako zerbitzua kudeatzeko eskumenak, 2025eko urtarillaren lelik aurrera.

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030 y fuentes propias

Eusko Jaurlaritzako Mugikortasun Iraunkorreko Sailak 2025ean argitaratutako "Euskadiko garraioaren panoramika 2024" izeneko azterlanaren⁶ laburpen exekutiboan eskainitako informazioaren arabera, EAeko garraio-modu eta mugikortasunaren arabera banaketari dagokionez, errepideko garraioak nagusitasuna mantentzen du trenbidea edo itsasoa bezalako garraio-modu iraunkorrago batzekiko.

Pertsonen mugikortasunari dagokionez, oinez egindako lekualdatzeak EAeko biztanleen arteko garraio-modu nagusi gisa mantentzen dira, guztiaren %44,9 hartuz. Bigarren postuan, autoa %37,2arekin finkatzen da.

2021eko modal-banaketaren bilakaera 2016ko aurreko azterlanarekin alderatuta, oinez egindako lekualdatzeen murrizketa erakusten

De acuerdo con la información ofrecida en el resumen ejecutivo del estudio⁶ "Panorámica del transporte en Euskadi 2024" del del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco, publicado en 2025, atendiendo a la división por modo de transporte y movilidad en la CAPV, se mantiene el dominio del transporte por carretera en relación a otros medios de transporte más sostenibles, como el ferrocarril o marítimo.

Respecto a la movilidad de personas, los desplazamientos a pie se mantienen como principal modo de transporte entre los residentes de la CAPV, absorbiendo el 44,9% del total. En segunda posición, se afianza el automóvil con el 37,2% de los desplazamientos.

La evolución de la distribución modal en 2021 respecto al anterior estudio de 2016 muestra una contracción de los traslados a pie (44,9% en 2021 frente a 47,1% en 2016) y una mayor

⁶ Iturria: 2025ko Panorámika txostena. OTEUS/Fuente: Panorámica del Transporte en Euskadi 2024. Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS). Gobierno Vasco. https://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/panorama-transporte-2024/es_def/adjuntos/Panoramica-del-transporte-2024.pdf



du (%44,9 2021ean, %47,1en aurrean 2016an) eta ibilgailu pribatuaren, auto eta motozikleten, penetrazio handiagoa (%38 2021ean, %36,4en aurrean 2016an). Garraio kolektiboko moduek (autobusa, trenbidea, hegazkina eta itsasontzia) parte-hartzea murrizten dute (%13,1 2021ean, %13,3en aurrean 2016an). Bizikletak kuota galtzen du 2021eko lekualdatzeen %2,0arekin (%2,2 2016an).

Datu horiek baieztatzen dute gure Sozietatearen erronka nagusietako bat ibilgailu pribatuaren erabilera murriztuko duten neurriak bilatzea dela, garraio publiko iraunkorraren eskaintza balioestuz eta indartuz, baita beste neurri desbideratze-neurri batzuk ere.

Ildo horretan, Euskadik —Europako gainerako herrialdeak bezala—, garapen iraunkorra sustatzen duten politikak ezartzeko beharri aurre egin behar dio, bai ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-alorretan.

Europako esparruarekin bat etorritik, Eusko Jaurlaritzak 2017ko ekainaren 13an onartu zuen Euskadiko Garraio Iraunkorraren Zuzendaritza-Plana (aurrerantzean, PTSE 2030). Plan honek, aurrekoari jarraipena emanez, gizarte-, ekonomia-, ingurumen- eta kalitate-alorretan garraio-modelo iraunkorra bultzatzeko eginkizuna du, Euskadiren gizarte-kohesio eta garapen sozioekonomikoko tresna gisa txertatuta. Haren bidez, bai pertsonen bai ondasunen mugikortasun-beharrei erantzuten zaie, aldi berean EAEren Europar integratzea sustatuz.

2030KO PTSE-ak 6 helburu nagusi biltzen ditu, bakoitzak ekintza-ildo batzuekin. Helburu horiek Euskotrenen hurrengo urtetarako esparru estrategikoa ezartzen dute, empresa honentzat bere jarduera-ildo eta ekintzen zati garrantzitsu bat aplikagarri izanik, Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta.

Halaber, 2023an beste mugarri garrantzitsu bat gertatu zen Sozietate honentzat, Eusko Legebiltzarrak azaroaren 9ko 11/2023 Legea, Euskadiko mugikortasun iraunkorari buruzkoa, onartzearekin.

Aipatutako Legeak, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremuan garraio-ko mugikortasun iraunkorari aplikagarriak, edozein modalitatetan, pertsonen eta salgaien

penetración del vehículo privado, coche y moto (38% en 2021 frente a 36,4% en 2016). Los modos de transporte colectivo (autobús, ferrocarril, avión y barco) disminuyen su participación (13,1% en 2021 en relación al 13,3% en 2016). La bicicleta pierde cuota con el 2,0% de los desplazamientos en 2021 (2,2% en 2016).

Dichos datos corroboran que uno de los grandes retos de nuestra Sociedad es el de buscar medidas que reduzcan el uso del vehículo privado, poniendo en valor y reforzando la oferta de transporte público más sustentable, así como otras medidas disuasorias.

En este sentido, Euskadi -al igual que el conjunto de países europeos-, se enfrenta a la necesidad de implantar políticas que fomenten un desarrollo sostenible, tanto en términos económicos, como sociales y medioambientales.

En línea con el marco europeo, el Gobierno Vasco aprobó, con fecha 13 de junio de 2017, el Plan Director de Transporte Sostenible en Euskadi (en adelante, PTSE 2030). Este plan, que da continuidad al anterior, tiene la misión de impulsar un modelo de transporte sostenible en términos sociales, económicos, medioambientales y de calidad, integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socioeconómico de Euskadi. Con él, se da respuesta a las necesidades de movilidad, tanto de las personas como de los bienes, al tiempo que se fomenta la integración de la CAE en Europa.

El PTSE 2030 recoge 6 objetivos principales, con una serie de líneas de acción en cada uno de ellos. Estos objetivos, establecen el marco estratégico de Euskotren para los próximos años, siendo de aplicación a esta empresa, una parte importante de sus líneas de actuación y acciones, en coordinación con el Gobierno Vasco.

Así mismo, en 2023 se produjo otro hito de especial importancia para esta Sociedad, con la aprobación por parte del Parlamento Vasco de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

La citada Ley, de aplicación a la movilidad sostenible en el transporte, en cualquiera de sus modalidades, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tiene



garraioak ikuspegi sozial, ekonomiko eta ingurumenezkotik mugikortasun iraunkorra, osasungarria eta segurua garatzeko bete beharko dituen printzipioak eta helburuak ezartzea du xede.

Legeak 11 jarduketa-printzipio ezartzen ditu; horien artean, trenbide-sarea garraio publikoaren eskaintzaren egiturazaille-ardatz gisa hartzea, errepideko garraioa hari osagarria izanik.

2023ko azaroan Lege hau indarrean sartu zenetik, Euskadiko Garraio Iraunkorraren Zuzendaritza-Planak 2030 eraginkortasun eta indarraldi osoa mantentzen jarraitu du Euskadiko lehen Mugikortasun Iraunkorreko Plana (aurrerantzean PMSE) indarrean sartu arte; plan hori 229/2025 Dekretuak, azaroaren 25ekoak, onartu du, eta 2025eko abenduaren 11n sartu da indarrean.

PMSEa mugikortasun iraunkorreko eredu bat lortzera zuzendutako ekintza guztien tratamendu sistematiko, koherente eta integrala ahalbidetuko duen plangintza-tresna gisa konfiguratu da; pertsonen mugikortasunerako eta salgaien logistikarako garraio-bideek arteko koordinazio eta integrazio intermodalean oinarrituta.

PMSEaren indarraldia 10 urtekoa da indarrean sartu zenetik (2025-2035), eta 5 urtero helburuen betetzearen jarraipena eta dagozkion zehaztapenen berrikuspina egin beharko da.

PMSEaren Ekintza-Planak bere 122 proposamenekin Euskadiko egungo mugikortasun-pautetan eragiteko beharri erantzuten dio, garapen iraunkorreko esparru baterantz bideratuz; esparru horrek pertsonen eta salgaien lekualdatze-beharren aletasuna bateragarri egingo du garapen eta hazkunde ekonomikoarekin, gizartearen kohesio eta babesarekin, eta ingurumenaren defentsa eta kontserbazioarekin.

4 estrategia orokor ezarri dira (azken helburu orokorrak), hain zuzen: eraginkortasun funtzionala, efizientzia ekonomikoa, ingurumen-iraunkortasuna eta trantsizio ekologikoa, eta gizarte-justizia; eta hoietatik

por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible, saludable y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental.

La Ley establece 11 principios de actuación, entre ellos, la consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquel.

Con la entrada en vigor de esta Ley en noviembre de 2023, el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 ha seguido manteniendo plena eficacia y vigencia hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (en adelante PMSE), que ha sido aprobado por el Decreto 229/2025 de 25 de noviembre, entrando en vigor el 11 de diciembre de 2025.

El PMSE se configura como el instrumento de planificación que, basado en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte destinados a la movilidad de las personas y la logística de mercancías, posibilitará un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible en Euskadi.

La vigencia del PMSE es de 10 años desde su entrada en vigor (2025-2035) y cada 5 años deberá de realizarse un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

El Plan de Acción del PMSE responde con sus 122 propuestas a la necesidad de incidir en las pautas actuales de movilidad de Euskadi, orientándolas hacia un marco de desarrollo sostenible que haga compatible la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de las personas y mercancías con el desarrollo y crecimiento económico, la cohesión y protección de la sociedad, y la defensa y conservación del medio ambiente.

Se han establecido 4 estrategias generales (objetivos generales últimos) que son: eficacia funcional, eficiencia económica, sostenibilidad ambiental y transición ecológica, y justicia social, y a partir de ellas se han definido las 13



abiatuta, planean lortu nahi diren 13 meta (helburu espezifikokoak) definitu dira, laburbilduta, honako hauek direnak:

1. Modal-banaketa ekitatiboagoa,
2. Bide segurtasuna,
3. Lekualdatze-denboren murrizketa,
4. Hiri-guneetarako eta mugikortasun-erakargarritasunerako irigarritasuna,
5. Intermodalitatea,
6. Finantzaketa eficiente, lehiakor eta justua,
7. Industria- eta logistika-ehunerako irigarritasuna,
8. Konektagarritasuna,
9. Emisiones murrizketa,
10. Sektore-prestaketa eta-formakuntza,
11. Partaidetza publiko-pribatua,
12. Lurralde integrazioa,
13. Ingurunearen babesa.

Meta hauek lortu ahal izateko, garraio-sektore eta -modu ezberdinak kontuan hartuta, zortzi jarduera-plan planteatzen dira; haietan planaren neurri eta proposamen zehatz ezberdinak, inplikaturako eragileak eta ezarpen-egutegia txertatu dira. Plan horietako bakoitza, funtsean, garatzen den arlo modalari dagokio, eta honako hauek dira:

1. Errepidea. Ibilgailu motor pribatuaren mugikortasunari, azpiegiturei eta lotutako ekipoei buruzko 23 proposamen biltzen ditu.
2. Errepideko Garraio Publikoa. Errepideko Garraio Publiko Kolektiboari (autobusak), azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko 17 proposamen biltzen ditu.
3. Trenbidea. Trenbideko mugikortasunari, azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko 24 proposamen biltzen ditu.
4. Bizikleta eta modu aktiboak. Modu aktiboetako mugikortasunari (funtsean bizikleta), azpiegiturei, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko 14 proposamen biltzen ditu.
5. Aireportuak. Aire-garraioa eta aireportu-instalazioei buruzko 7 proposamen biltzen ditu.
6. Portuak. Itsas garraioa eta portu-instalazioei buruzko 9 proposamen biltzen ditu.

metas (objetivos específicos) que se quieren lograr en el plan y que son, de forma resumida, las siguientes:

1. Reparto modal más equitativo,
2. Seguridad vial,
3. Reducción de tiempos de desplazamiento,
4. Accesibilidad a centros urbanos y atractores de movilidad
5. Intermodalidad,
6. Financiación eficiente, competitiva y justa,
7. Accesibilidad al tejido industrial y logístico
8. Conectividad,
9. Reducción de emisiones,
10. Preparación y formación sectorial,
11. Participación público-privada,
12. Integración territorial y
13. Protección del entorno.

Para poder alcanzar estas metas, teniendo en cuenta los distintos sectores y modos de transporte se plantean ocho planes de actuación en los que se han incorporado las distintas medidas y propuestas concretas del plan así como los agentes involucrados, y su calendario de implementación. Cada uno de estos planes, se refiere fundamentalmente al ámbito modal donde se desarrolla; y son los siguientes:

1. Carretera. Incluye 23 propuestas relativas a la movilidad en vehículo motorizado privado, infraestructuras y equipos relacionados.
2. Transporte Público por Carretera. Incluye 17 propuestas relativas al Transporte Público Colectivo por carretera (autobuses), infraestructuras, equipos, y servicios relacionados.
3. Ferrocarril. Incluye 24 propuestas relativas a la movilidad en ferrocarril, infraestructuras, equipos, y servicios relacionados.
4. Bicicleta y modos activos. Incluye 14 propuestas relativas a la movilidad en modos activos (fundamentalmente la bicicleta), infraestructuras, equipos, y servicios relacionados.
5. Aeropuertos. Incluye 7 propuestas relativas al transporte aéreo e instalaciones aeroportuarias.
6. Puertos. Incluye 9 propuestas relativas al transporte marítimo e instalaciones portuarias.



7. Logistika eta salgaiak. Salgaien garraioa eta banaketa-logistikari, azpiegituri, ekipoei eta lotutako zerbitzuei buruzko 13 proposamen biltzen ditu.
8. Orokorra. Sistemaren globalitatearen eremuko izaera orokorreko 14 proposamen biltzen ditu.

Horiek guztietatik, Euskotreni gehien eragiten dion jarduera-plana, bai zuzenean inplikaturako eragile gisa, bai zeharka, logikoki Trenbidearen plana da. Gainera, zuzenean aipatzen da inplikaturako eragile gisa honako 5 jarduera-proposamenetan:

- Trenbidea: F1.P3: Autonomia-erkidegoko eskumeneko trenbide-geltokietan eta trenetan Irigarritasun Planak elaboratzea eta garatzea.
- Trenbidea: F3.P2: Euskal hiriburuen arteko Intercity zerbitzuak garatzea trenbide-sare berriaren barruan.
- Trenbidea: F4.P2: IKTak ezartzea flota eta erabiltzailearen zerbitzua kudeatzeko trenbide-sistemetan.
- Bizikleta eta Modu Aktiboak: B2.P2: TGKko ibilgailuetan eta trenbide-bagoietan bizikleta-ainguratzailak hornitzea aztertzea.

Negozio-eredua

Euskal Herrirako Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua EAERI eskumen eskusiboa ematen dio —besteak beste— trenbideen eta horien bidezko garraioaren arloan.

Haren babesean, eta Eusko Jaurlaritzaren maiatzaren 24ko 105/82 Dekretuaren bidez, Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A. Sozietate Publikoa sortzen da, trenbide-garraioaren arloan egindako transferentziak kudeatzeko xedearekin.

Enpresa, XIX. mendearen amaieratik Euskadin jarduten zuten bide-estuko trenbide-konpainia luzeen tradizioaren oinordekoa da; Bilbo-Durango trenbide-linea —1880an inauguratua— izanik Sozietate honek ustiatutako zaharrena.

Sozietate Publikoak, 1982an sortu ostean, sare ferrobide zaharkitu eta deskapitalizatu baten kudeaketa hartu zuen. Ordutik gaur egun arte, trenbide euskalduna ez da inoiz hobetzeari utzi,

7. Logística y mercancías. Incluye 13 propuestas relativas al transporte de mercancías y la logística de distribución, infraestructuras, equipos y servicios relacionados.
8. General. Incluye 14 propuestas de carácter general relativas al ámbito del sistema en su globalidad.

De todos ellos, el Plan de actuación que más afecta a Euskotren, ya sea como agente directamente involucrado, o de forma indirecta, es lógicamente el del Ferrocarril. Además, aparece directamente mencionado como agente involucrado en 5 propuestas de actuación que son las siguientes:

- Ferrocarril: F1.P3: Elaboración y desarrollo de Planes de Accesibilidad en las estaciones de ferrocarril y trenes de competencia autonómica.
- Ferrocarril: F3.P2: Desarrollo de servicios Intercity entre las capitales vascas dentro de la nueva red ferroviaria.
- Ferrocarril: F4.P2: Implantación de TICs en los sistemas ferroviarios para gestionar la flota y el servicio al usuario.
- Bicicleta y Modos Activos: B2.P2: Estudiar la dotación de anclajes para bicicletas en los vehículos de TPC y coches ferroviarios.

Modelo de negocio

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco confiere, a la CAPV, la competencia exclusiva -entre otras-, en materia de ferrocarriles y de transporte por este medio.

A su amparo, y mediante el Decreto del Gobierno Vasco 105/82, de 24 de mayo, se crea la Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A., con objeto de gestionar las transferencias realizadas en materia de transporte ferroviario.

La empresa, es heredera de la larga tradición de compañías de ferrocarriles de vía estrecha que operaban en Euskadi desde finales del siglo XIX, siendo, la línea del ferrocarril Bilbao-Durango -inaugurada en 1880-, la más antigua de las explotadas por esta Sociedad.

La Sociedad Pública asumió, tras su creación en 1982, la gestión de una red ferroviaria anticuada y descapitalizada. A partir de entonces, y hasta el día de hoy, el ferrocarril



Euskotrenek —1996an konpainiak hartutako izendapen komertziala— etengabeko aurrerapen horren motor nagusi gisa.

Sozietatearen gobernu eta administrazioa Akziodunen Batzar Orokorra eta Administrazio Kontseiluari dagokie.

Akziodunen Batzar Orokorra enpresaren organo subiranoa da, eta enpresa publikoaren izaera kontuan hartuta (kapitalaren %100 Eusko Jauriaritzarena da), EAEko Gobernu Kontseiluak berak osatzen du, Administrazio Kontseiluko kideak 4 urteko aldirako izendatzeko ardura duena.

Bere aldetik, Administrazio Kontseiluari dagokio, Sozietatearen Estatutuen arabera, haren kudeaketa- eta ordezkari-tuntzioa; 11 pertsonak osatzen dute (11 2024an), horietatik 3 langileen ordezkariak dira, aurreko ekitaldian bezala. Kontseiluko emakume-kideen kopurua 4 da, aurreko ekitaldian bezala.

Kontseilari-kargoa betetzea doakoa da. Hala ere, kontseilari independenteek, baita sindikatu-ordezkari-tuntzioek ere, eskubidea dute 90€ neto dieta bat kobratzeko, Administrazio Kontseiluko saioetara bertaratzegatik.

Gaur egun, 11 kontseilari-pertsonen artean, horietako 2 —2 2024an— Sozietateko langileak dira, eta sindikatu-ordezkari-tuntzioak izendatutako 3 pertsonetatik 2 dira. Pertsona hauen 2en ordainsariak —kontseilari-postua zein erakundeko jarduerako beste postu batzuk betetzen dituztenak—, enpresan betetako dagokion lan-postuari lotuta daude. Ordainsari horiek Urteko Kontuen txostenean agertzen dira, baita ere txosten honetako Enplegu atalean.

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioako Mugikortasun Iraunkorreko Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen azaroaren 19ko 382/2024 Dekretuaren indarrez, Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos SAU Sozietate Publikoa (Euskotren) aipatutako Sailari atxikita dago.

Dekretu honek gainera ezartzen du aipatutako atxikipenaren ondoriozko eskumenak

vasco nunca ha dejado de mejorar con Euskotren, denominación comercial de la compañía adoptada en 1996, como motor principal de este continuo avanzar.

El gobierno y administración de la Sociedad, corresponde a la Junta General de Accionistas y al Consejo de Administración.

La Junta General de Accionistas es el órgano soberano de la empresa, y dado su carácter de empresa pública (el 100% de su capital pertenece al Gobierno Vasco), está constituida por el propio Consejo de Gobierno de la CAE, encargado de designar a las personas integrantes del Consejo de Administración por un periodo de 4 años.

Por su parte, al Consejo de Administración le corresponde, de acuerdo con los Estatutos de la Sociedad, la función gestora y representativa de la misma, estando éste constituido por 11 personas (11 en 2024), 3 de las cuales son representantes de las personas empleadas, al igual que el ejercicio anterior. El número de mujeres integrantes del Consejo es de 4, al igual que el ejercicio anterior.

El ejercicio del cargo de persona consejera es gratuito. No obstante, las personas consejeras independientes, así como las correspondientes a la representación sindical, tienen derecho al cobro de una dieta de 90€ netos, con motivo de la asistencia a las sesiones del Consejo de Administración.

En estos momentos, entre las 11 personas consejeras, 2 de ellas -2 en 2024-, son empleadas de la Sociedad, y corresponden a 2 de las 3 personas designadas por la representación sindical. Las retribuciones de estas 2 personas -quienes ejercen, tanto el puesto de consejeras, como otros propios de la actividad dentro de la organización-, están vinculadas al correspondiente puesto laboral ocupado en la empresa. Dichas retribuciones, figuran en el informe de Cuentas Anuales, así como también, en el apartado de Empleo del presente informe.

En virtud del Decreto 382/2024 de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Sociedad Pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos SAU (Euskotren), está adscrita al citado Departamento.

Este decreto establece además que las competencias que se derivan de la citada



Azpiegitura eta Mugikortasun Iraunkorreko Sailburuordetzak gauzatuko dituela, Mugikortasun Iraunkorreko Estrategiaren Zuzendaritzari dagokiolarik Euskotren Sozietate Publikoaren administrazio-tutela, aipatutako Sailburuordetzaren goi-zuzendaritzapean eta haren jarraibideen arabera.

Finantza-kontrolari dagokionez, hori Ogasun eta Finantzen Sailari (aurrerantzean, Saila) dagokio. Esku-hartze funtzioa aipatutako Saileko Ekonomia Kontrolaren Bulegoari dagozkio, gainera Euskal Herri Kontuen Auzitegiaren auditorien menpe egoteaz gain.

Eusko Jaurtaritzako Sozietate Publiko gisa, Euskotrenen programak eta aurrekontuak Euskadiko Aurrekontu Orokorren parte dira.

Administrazio Kontseiluak Sozietatea administratzeko beharrezko eskumen guztiak ditu. Hala ere, Kontseiluaren politika da erakundearen ohiko kudeaketa Lehendakartzari eta Zuzendaritza Nagusiarri eskuordetzea, bere jarduera gainbegiratzefuntzio orokorrean eta Sozietaterako bereziki garrantzi handiko gaien aintzat hartze horretan zentratuz.

Jarraian, 2025eko ekitaldiari dagozkion kudeaketa-organoak osatzen dituzten pertsonak eta Sozietatearen organigrama aurkezten dira:

Kontseilaria eta kontseiluburua:

Susana García Chueca andrea.

Kontseilukideak:

Miguel Ángel Páez Escamendi jauna

Sara Barreal Jiménez andrea

M^a Dolores de Juan de Miguel andrea

Juan Carlos Abascal Candás jauna

Paloma Usatorre Mingo andrea

José Enrique Corchón Álvarez a jauna

Antonio López Palenzuela jauna

Mikel Martínez Lequerica jauna

Jon Karla Martín Blanco jauna

Daniel Rojo Menéndez jauna

Idazkari ez-Kontseilaria:

Indalecio Fernández Fernández jauna.

Zuzendari nagusia:

adscripción, se ejercerán por la Viceconsejería de Infraestructuras y Movilidad Sostenible, correspondiendo a la Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible, la tutela administrativa de la Sociedad Pública Euskotren bajo la superior dirección y conforme a las instrucciones de la citada Viceconsejería.

En cuanto al control financiero, éste le corresponde al Departamento (en adelante, Dpto.) de Hacienda y Finanzas. La función de intervención le compete a la Oficina de Control Económico del citado Dpto., además de estar sometida a las auditorías del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas.

Como Sociedad Pública perteneciente al Gobierno Vasco, los programas y presupuestos de Euskotren, forman parte de los Presupuestos Generales de Euskadi.

El Consejo de Administración, dispone de todas las competencias necesarias para administrar la Sociedad. No obstante, la política del Consejo es delegar la gestión ordinaria de la organización en la Presidencia y en la Dirección General, concentrando su actividad en la función general de supervisión, así como en la toma en consideración de aquellos asuntos de particular transcendencia para la Sociedad.

A continuación, se presenta, tanto a las personas que integran los órganos de gestión, como el organigrama de la Sociedad, correspondientes al ejercicio 2025:

Consejero y Presidente:

D^a. Susana García Chueca .

Consejeras/os:

D. Miguel Ángel Páez Escamendi .

D. Sara Barreal Jiménez.

D^a M^a. Dolores de Juan de Miguel.

D. Juan Carlos Abascal Candás.

D^a. Paloma Usatorre Mingo..

D. José Enrique Corchón Álvarez.

D. Antonio López Palenzuela.

D. Mikel Martínez Lequerica.

D. Jon Karla Martín Blanco.

D. Daniel Rojo Menéndez.

Secretario no Consejero:

D. Indalecio Fernández Fernández.

Director General:

D. Francisco Javier Seoane Icaran.



Francisco Javier Seoane Icaran jauna.



Euskotrenek, Euskadiko erreferentziatzko garraio operadore multimodal gisa, kalitatean, efizientzian, segurtasunean eta iraunkortasunean oinarritutako zerbitzu publikoa eskaintzen du; zerbitzu horrek herritarren mugikortasun-beharrak asetzen eta salgaien trantsitoan eskaintza handiagoa bermatzen du.

Euskotren, como operador multimodal de transportes de referencia en Euskadi, ofrece un servicio público basado en la calidad, la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad, que busca satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía, y garantizar una mayor oferta en el tránsito de mercancías.

Jarduera-ildoei dagokienez, Euskotrenek 4 negozio-eremu handitan jarduten du.

En cuanto a las líneas de actividad, Euskotren opera en 4 grandes ámbitos de negocio:

- 62 treneko flota batekin, 4 trenbide-lerro ustiatzen ditu Bizkaian eta Gipuzkoan, 1 metro-lerro (3. Linea) Bilbaon eta 1 funikular (Larreineta) Bizkaian. Bere zabalera metrikoko lineak, 190 km-tik gorako luzerarekin, azken urteetan eguneratzen ari da, datozen urteetan aurreikusitako hobekuntza nabarmenak dituena. 2024an 34,24 milioi pertsona garraiatu dira, 2024ko 32,51 milioi pertsonen aldean..
- Tranbia (Euskotren tranbia): Hirien zirkulazio-kolapsoa eta gero eta ingurumen-kezka handiagoa ikusita, Euskotrenek iraunkortasunaren alde egiten du, Bilbon eta Vitoria-Gasteizen hiri-tranbiaren jarduera garatuz, egungo 26 tranbiako flotarekin. 2025ean 15,64 milioi pertsona garraiatu dira, 2024ko

- Ferrocarril (Euskotren trena): Euskotren, con una flota de 62 trenes, opera 4 líneas ferroviarias en Bizkaia y Gipuzkoa, 1 línea de metro (Línea 3) en Bilbao y 1 funicular (Larreineta) en Bizkaia. Su línea de ancho métrico, con cerca de 190 km de longitud, está siendo actualizada en los últimos años, con mejoras ostensibles previstas para los próximos años. En 2024 se ha transportado a 34,24 millones de personas frente a los 32,51 millones de 2024.
- Tranvía (Euskotren tranbia): Ante el colapso circulatorio de las ciudades y la creciente preocupación medioambiental, Euskotren apuesta por la sostenibilidad desarrollando su actividad de tranvías urbanos en Bilbao y Vitoria-Gasteiz con una flota actual de 26 tranvías. En 2025 se ha transportado a 15,64 millones de



14,68 milioien aurrean, hau da, %6,56 baino hazkunde handiagoa, azken hiru urteetan ezarritako zerbitzu berrien eskariaren finkapenari esker, bai Bilboko tranbiari dagokionez (Bolueta-raino luzapena 2022an) bai Vitoria-Gasteizko tranbiari dagokionez (Salburua auzorainoko luzapena 2023an).

- Errepidea (Euskotren autobusa): Euskotrenek, 74 autobuseko flotarekin, Bizkaiko (Bizkaibus) eta Gipuzkoako (Lurraldebus) Foru Aldundien errepideko bidaiarien garraio publikoko emakida bana kudeatzen ditu. 2025ean 7,08 milioi pertsona garraiatu dira, 2024ko 6,80 milioien aurrean.
- Karga (Euskotren kargo): Kostu-eraginkortasunaren, bide-segurtasunaren eta Ingurumenaren babesaren inguruko kezka enpresak eta Administrazio Publikoak salgaietarako errepidearen alternatibak bilatzera bultzatzen ditu. 2025ean 50.259,05 t garraiatu dira, aurreko urteko 43.331 t-en aldean.

Gainera, Euskotrenek Azpeitia gipuzkoar herrian kokatutako Euskal Trenbide Museoa kudeatzen du, non tren historikoen zirkulazioarekin trenbide-lerro bat (Lasao-Azpeitia) martxan dagoen. Herri berean, euskal trenbide-sistemaren iraganeko ibilgailu mugikor zaharrak babestu eta erakusten dira, baita Sozietatearen iraganeko eta egungo hainbat dependentziatatik berreskuratutako objektuak ere.

Euskotrenek ibilgailu-materialaren mantentze-lanetarako 6 tailer ditu; horietatik 2 trenbideari dagozkio, 2 tranbiari eta, azkenik, 2 autobusei.

Sozietateak, gainera, garraio publikoaren arloan aholkularitza- eta laguntza teknikoko zerbitzuak eskaintzen dizkie beste erakunde eta entitateei.

Euskotrenek EAEko hiru lurralde historikoetan banatutako 18 lan-gune nagusi ditu;

Gipuzkoan, honako lan-gune hauek ditu:

personas frente a los 14,68 millones de 2024 lo que supone un incremento superior al 6,56% gracias a la consolidación de la demanda de los nuevos servicios implantados en los tres últimos años tanto en el tranvía de Bilbao (prolongación hasta Bolueta en 2022) como en el tranvía de Vitoria-Gasteiz (prolongación al barrio de Salburua en 2023).

- Carretera (Euskotren autobusa): Euskotren, con una flota de 74 autobuses, gestiona sendas concesiones de transporte público de pasajeros por carretera de las Diputaciones de Bizkaia (Bizkaibus) y Gipuzkoa (Lurraldebus). En 2025 se ha transportado a 7,08 millones de personas frente a los 6,80 millones de 2024.
- Carga (Euskotren kargo): La preocupación por la eficiencia en coste, la seguridad vial y la protección del Medio Ambiente incentivan a las empresas y a las Administraciones Públicas a buscar alternativas a la carretera para las mercancías. En 2025 se han transportado 50.259,05 t, frente a las 43.331 t del año anterior.

Adicionalmente, Euskotren gestiona el Museo Vasco del Ferrocarril, situado en la localidad guipuzcoana de Azpeitia, donde opera una línea de ferrocarril con circulación de trenes históricos (Lasao-Azpeitia). En esta misma población, y se preservan y exponen antiguos materiales móviles del sistema ferroviario vasco, así como objetos recuperados de las diferentes dependencias del pasado y presente de la Sociedad.

Euskotren, dispone de 6 talleres de mantenimiento de material rodante; 2 de ellos, corresponden 2 a ferrocarril, 2 a tranvía y finalmente, 2 a autobuses.

La Sociedad presta también servicios de asesoramiento y asistencia técnica en materia de transporte público a otras organizaciones y entidades.

Euskotren, dispone de 18 centros de trabajo principales repartidos por los tres territorios históricos de la CAE;

En Gipuzkoa, cuenta con los siguientes centros de trabajo:



- Elgoibar: autobusen kotxetegia eta gidarien egoitza.
- Zumaia: autobusen kotxetegia, autobusen mantentze-lanetako tailerra eta gidarien egoitza.
- Amara (Donostia): treneko agenteen bulegoak eta egoitza.
- Araso (Irún): trenen kotxetegia, trenbideko material mugikorraren tailerra eta treneko agenteen egoitza.

Azpeitia: Burdinbidearen Museoa.

- Bizkaian lan gune hauek ditu:
- Lebario: trenen kotxetegia, trenbideko material mugikorraren tailerra eta treneko agenteen egoitza.
- Gernika: trenen kotxetegia eta treneko agenteen egoitza.
- Atxuri (Bilbo): Enpresaren bulegoak eta egoitza soziala.
- Atxuri (Bilbo): tranbiako material mugikorraren tailerra eta treneko eta tranbiako agenteen egoitza.
- Lutxana (Bilbo): tren-agenteen egoitza.
- Matiko (Bilbo): tren-agenteen egoitza.
- Kukullaga (Etxebarri): tren-agenteen egoitza.
- Leioa: autobusen kotxetegia, autobusen mantentze-lanetako tailerra eta gidarien egoitza.
- Usansolo: autobusen kotxetegia eta gidarien egoitza.
- Larreinetako funikularra: funikularreko agenteen egoitza.

Araban lan gune hauek ditu:

- Gasteiz: tranbiaren kotxetegia, tranbiako material mugikorraren tailerra eta tranbiako agenteen egoitza.
- Gasteiz: bezeroei informazioa emateko bulegoa.
- Gasteiz: atseden hartzeko gela

- Elgoibar: cochera de autobuses y residencia de conductores.
- Zumaia: cochera de autobuses, taller de mantenimiento de autobuses y residencia de conductores.
- Amara (Donostia): oficinas y residencia de agentes de tren.
- Araso (Irún): cochera de ferrocarril, taller de mantenimiento de material móvil ferroviario y residencia de agentes de tren.

Azpeitia: Museo del Ferrocarril.

- En Bizkaia, dispone de los siguientes centros de trabajo:
- Lebario: cochera de ferrocarril, taller de material móvil ferroviario y residencia de agentes de tren.
- Gernika: cochera de ferrocarril y residencia de agentes de tren.
- Atxuri (Bilbao): oficinas y sede social de la empresa
- Atxuri (Bilbao): taller de material móvil tranviario y residencia de agentes de tranvía.
- Lutxana (Bilbao): residencia de agentes de tren.
- Matiko (Bilbao): residencia de agentes de tren.
- Kukullaga (Etxebarri): residencia de agentes de tren.
- Leioa: cochera de autobuses, taller de mantenimiento de autobuses y residencia de conductores.
- Usansolo: cochera de autobuses y residencia de conductores.
- Funicular de Larreineteta: residencia de agentes del funicular y conductores.

En Araba por su parte, presenta los siguientes centros de trabajo:

- Gasteiz: cochera de tranvía, taller de material móvil tranviario y residencia de agentes de tranvía.
- Gasteiz: oficina de información a la clientela.



- Gasteiz: local de descanso

Sozietatearen jarduera 2025ean konpainiak emandako zerbitzuen finkapenera eta Donostialdean Pasantearen eta Pasaiaiko geltokiaren azpiegitura berrien irekierarekin, baita Gasteizko tranbiari Zabalgana auzora arte luzatzearekin, trenbide- eta tranbia-zerbitzua era egokienean emateko beharrezko jarduera guztiak martxan jartzen bideratu da.

La actividad de la Sociedad en 2025 ha estado orientada a la consolidación de los servicios prestados por la compañía y a la puesta en marcha de todas las actividades necesarias para poder abordar de manera óptima la prestación del servicio ferroviario y tranviario con la apertura de las nuevas infraestructuras de la Pasante y la estación de Pasaia en Donostialdea, así como la ampliación del tranvía de Gasteiz hasta el barrio de Zabalgana.

2025ean aurreko ekitaldiko erabiltzaile-kopurua (lekualdatzeak) gaintitu da, 57 milioi lekualdatzeko errekor historikoa lortuz; horrek 2024koa baino %5,50 gehiago suposatzen du, orduan 54 milioi lekualdatze lortu zirenean.

En 2025 se ha conseguido superar el número de personas usuarias (desplazamientos) del ejercicio anterior, alcanzando un récord histórico de 57 millones de desplazamientos, lo que supone un 5,50% más que en 2024, cuando se alcanzaron los 54 millones de desplazamientos.

Herritarren lekualdatze-ohituren berreskurapenari eta azken urteetan enpresaren zerbitzu-handitzeen finkapenari, haur-kolektiboaren doakotasun-neurriek eta abenduaren 27ko 8/2023 Errege Dekretu-legearen luzapeneko eta urtarrilaren 28ko 1/2025 Errege Dekretu-legearen —ekonomia-, garraio- eta Gizarte Segurantzari-erlako eta gizarte-ahultasun egoerak aurre egiteko presazko neurriak sartzen dituen— deskontu-hunekoek ekarpen posiblea gehitu behar zaio.

A la recuperación de los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía y la consolidación de las ampliaciones de los servicios de la empresa en los últimos años, hay que añadir la contribución que han podido suponer las medidas de gratuidad al colectivo infantil y los porcentajes de descuento provenientes de la prórroga del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre y, del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, que introduce medidas urgentes en materia económica, de transporte y de Seguridad Social, así como para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social.

Euskotrenek 2025ean 12.579.593 euroko diru-laguntzak jaso ditu Eusko Jaurlaritzarengandik (7.797.907 euro 2024an), Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Ministerioaren kofinantzetarekin, RDL 1/2025eko tarifa-murrizketaren aplikazioagatik eta 15 urtetik beherako adingabeen doakotasunagatik jasandako diru-sarrera-galeraren konpentsaziorako.

Euskotren ha recibido en 2025, subvenciones por importe de 12.579.593 euros del Gobierno Vasco (7.797.907 euros en 2024), cofinanciadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para compensar la pérdida de ingresos sufrida por aplicación de la reducción de tarifas y la gratuidad de menores de 15 años del RDL 1/2025.

Horrela, garraio-abonuen eta bidaia anitzeko tituluen tarifak %50era murriztea 2025eko lehen sei hilabeteetan aplikatu da, 12 urtetik beherako adingabeen doakotasunarekin batera eta, uztaila hilabetetik aurrera, 1/2025 Errege Dekretu-legearen aplikazioan, 15 urtetik beherako adingabeentzako doakotasun-neurriak, gazte-abonuetarako %50eko deskontua eta, gainerako tituluentzat,

De esta manera, la reducción de las tarifas de los abonos de transporte y títulos multiviaje al 50% se ha aplicado durante el primer semestre del 2025 junto con la gratuidad de los menores de 12 años y, a partir del mes de julio, en aplicación del Real Decreto-ley 1/2025, se han aplicado las medidas de gratuidad para los menores de 15 años, un descuento del 50% para abonos joven y, para el resto de los títulos,



turistikoak, bakarrekoak eta joan-etorriak izan ezik, %40ko deskontua aplikatu dira.

Ekitaldi honetako jarduketa eta gertaera nabarmenen artean, aurreko urtean kontratatutako urte anitzeko lanen exekuzioarekin jarraitzea aipatu behar da; lan horiek trenbide-ustiapenerako etorkizun hurbilean estrategikoki beharrezkoak dira, hala nola aurrerapenak: bost tren berrien fabrikazioan (M-N-R-M konposizioan), trenen parkeko zati baten motorizazioan eta ERTMS sistemaren instalatzean tren-flota osoan.

Azken bi puntuekin lotuta, 940 unitateen motorizazio-lanak amaitu dira eta ERTMS sistemaren instalazioarekin jarraitu da trenetan eta lokomotoretan eta Lebarioko eta Arasoko tailerretan.

Gainera, beste lizitazio garrantzitsu batzuk egin dira:

- Vitoria-Gasteizko Tranbian garraio-ahalmena handitzeko zazpi moduluko bederatzi (9) tranbia berrien hornidura.
- Leioan ETSren hordagoaren elektrifikaziorako egokitzapena.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko emakidaren errepideko garraio zerbitzu publikoak emateko autobus-flota partzialki berritzeko 15 metroko bost (5) autobus eskuratzea.
- Geltoki eta geltalekuetako pantailetan erakusten den informazioaren kudeaketarako sistema zentralizatu gisa
- Garraio-planifikatzaile tresnaren hedapena funtzionaltasun berriekin eta gaikuntzen osagarri-modulu batekin.

Datozen urteetara begira, eszenatoki oso handinahi bat planteatzen da: metro motako pasante berriaren bidez trenbidearen Donostiara sartzea eta 2026rako aurreikusitako maiztasun-handitzea, Euskotrenek operatuko duen Bilboko Metroaren etorkizuneko 5. Linea eta Vitoria-Gasteizko (Zabalgana) eta Bilboko (Zorrozaurre) tranbietan ibilbide- eta zerbitzu-hedapenak.

Konpromisoak garapen jasagarriarekin

salvo los turísticos, los sencillos y los de ida y vuelta, un descuento del 40%.

Entre las actuaciones y hechos más destacados de este ejercicio, cabe mencionar la continuación en la ejecución de los trabajos plurianuales contratados el año anterior y que son estratégicamente necesarios para el inmediato futuro de la explotación ferroviaria como son los avances en: la fabricación de cinco nuevos trenes (en composición M-N-R-M), la motorización de parte del parque de trenes y la instalación del sistema ERTMS en toda la flota de trenes.

En relación con los dos últimos puntos, se han concluido los trabajos de motorización de las unidades 940 y se ha continuado con la instalación del sistema ERTMS en trenes y locomotoras y en los talleres de Lebario y Araso.

Además, se han llevado a cabo otras licitas relevantes:

- El suministro de nueve (9) nuevos tranvías de siete módulos destinados a ampliar la capacidad de transporte en el Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
- La adecuación para la electrificación de la cochera de ETS de Leioa.
- La adquisición de cinco (5) autobuses de 15 metros para renovar parcialmente la flota de autobuses para prestar los servicios públicos de transporte por carretera de la concesión de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- El suministro e implantación del Gestor de Contenidos como sistema centralizado para la gestión de la información que se muestra en las pantallas de estaciones y paradas.
- La ampliación de la herramienta planificador del transporte con nuevas funcionalidades y un módulo complementario de habilitaciones.

Alzando la vista hacia los próximos años se plantea un escenario muy ambicioso: La penetración del ferrocarril en Donostia con la nueva pasante tipo metro y el aumento de frecuencias previstos para 2026, la futura Línea 5 del Metro de Bilbao que será operada por Euskotren y las ampliaciones de trazado y de servicios en los tranvías de Vitoria-Gasteiz (Zabalgana) y de Bilbao (Zorrozaurre).

Compromisos con el desarrollo sostenible



Euskotrenek uste du, bere negozio-eredua eta bere jardura nagusiaren izaera dela eta, hau da, pertsonak trenbidez garraio publikoa, Sozietateak eragin ekonomiko, sozial eta ingurumen positiboa duela lurraldea egituratzearren ganean. Horrela, enpresak Bizkaiko eta Gipuzkoako herri-kopuru handi baten eta Bilbo eta Donostiako hiri-gune handien arteko konexioa ahalbidetzen du, modu iraunkorrean.

Euskotren, considera que, debido a su modelo de negocio y a la naturaleza de su actividad principal, esto es, el transporte público de personas por ferrocarril, la Sociedad tiene un impacto económico, social y ambiental positivo en la vertebración del territorio. Así, la empresa permite la conexión entre un gran número de poblaciones de Bizkaia y Gipuzkoa, con los grandes núcleos urbanos de Bilbao y Donostia, de una forma sostenible.

Euskotrenentzat bi interes-talde nagusi erabiltzaileak eta bere plantilla dira. Ildo horretan, Sozietateak bi horien arteko komunikazio- eta partaidetza-kanalak etengabe ezarri ditu, bere xedeak bere komunitatearen garapenean eta bere jarduketa-eremuan duen eraginaren jakitun izanik.

Dos de los grupos de interés principales para Euskotren son las personas usuarias y su propia plantilla. En este sentido, la Sociedad ha establecido canales de comunicación y participación continua con ambos, siendo consciente del impacto que su objeto tiene sobre el desarrollo de su comunidad, así como en su ámbito de actuación.

Euskotrenen ekoizpen-prozesuari dagokionez, etengabe kanporatzen diren jardura esanguratsuak daude. Hala gertatzen da trenbide eta tranbiako material mugikorraren ziklo laburreko mantentze-zerbitzuekin, titulu salmenta- eta baliozkotze-sistemaren mantentzearekin eta segurtasun- eta garbiketa-zerbitzuekin.

En lo que al proceso productivo de Euskotren, existen actividades significativas que son externalizadas de forma continuada. Tal es el caso de los servicios de mantenimiento de ciclo corto de material móvil ferroviario y tranviario, mantenimiento del sistema de expedición y validación de títulos y seguridad y limpieza.

Jardura hauen eragin inguruko ingurunean, gutxi gorabehera, 253 zeharkako enplegu suposatzen ditu (350 2024an) eta EuskoTrenen kostu guztien gaineko %12,2ko bolumena (%12,50 2024an).

El impacto de estas actividades en el entorno cercano supone, aproximadamente, 253 empleos indirectos (350 en 2024) y un volumen del 12,2%, sobre el total de costes de EuskoTren (12,50% en 2024).

Gainera, bai 2025ean bai 2024an, egindako eragiketen zati handiena EAEko hornitzaileekin izan da.

Además, tanto en 2025 como en 2024, la mayor parte de las operaciones realizadas han sido con proveedores de la CAE.

Jarraian, hornitzaile-enpresei ordaindutako eragiketa guztien laburpen-taula eranstean da:

A continuación, se adjunta un cuadro con el total de las operaciones abonadas a las empresas proveedoras:

Egindako ordainketak Operaciones realizadas	2024				2025			
	Zerbitzuak Servicios (€)	Inbertsioak Inversiones (€)	Guztira Total (€)	%	Zerbitzuak Servicios (€)	Inbertsioak Inversiones (€)	Guztira Total (€)	%
Euskadin Euskadi	58.103.716	21.068.967	79.172.683	87	65.129.458	20.502.702	85.632.160	86
Euskaditik kanpo Fuera Euskadi	6.906.066	5.106.769	12.012.835	13	6.296.435	8.163.067	14.459.503	14
GUZTIRA TOTAL	65.009.783	26.175.736	91.185.518	100	71.425.894	28.665.769	100.091.663	100



Bestetik, nabarmendu behar da Euskotren jarraian zerrendatzen diren sektore-erakundeetako eta izaera lokal, erkidego eta nazioarteko beste batzuetako kide dela, 2025 eta 2024. urteetan ekarpen gisa ordaindutako zenbatekoekin batera:

- UIC (Trenbideen Nazioarteko Batasuna), Parisen egoitza duen eta 5 kontinenteetako 218 kideko mundu-mailako nazioarteko trenbide-erakundea. Bere helburu nagusia Europako trenbideen arteko lankidetzaren sustatzea da. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 29.076,00€ izan zen eta 2024an: 23.753€.
- Espainiako Trenbideen Fundazioa, trenbidearen ezagutza eta erabilera mota guztietako jarduketaren bidez sustatzea xede duen fundazioa. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 11.025€ izan zen, 2024an bezala.
- Euskal Logistika Institutua, Euskal Herrian jarduten duen irabazi-asmorik gabeko elkarte, logistikaren eta lotutako jardueraren guztien alderdi orokor edo espezifikoak ikertzea helburu duena. 2025ean eta 2024an ordaindutako zenbatekoa: 330€.
- Euskalit, Kalitaterako Euskal Fundazioa, 21 erakundez osatutako Patronatu batek gobernatzen duen eta 400 bazkide eta laguntzaile baino gehiago dituen irabazi-asmorik gabeko sozietate pribatua. Bere eginkizuna kudeaketaren hobekuntza eta berrikuntza bultzatzea da, Kalitate Osoaren kultura gizartearen esparru guztietan sustatuz. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 1.180€ izan zen, 2024an bezala.
- ATUC (Hiri Garraio Kolektiboaren Kudeaketa Enpresen Elkarte), autobus, metro eta trenbide enpresa publiko eta pribatuek osatua, hiri eta hiri-inguruko garraio kolektiboaren erabilera indartzea helburu duena. 2025ean eta 2024an ordaindutako zenbatekoa: 3.702€.
- INNOBASQUE, Berrikuntzarako Euskal Agentzia, Eusko Jaurlaritzak bultzatutako irabazi-asmorik gabeko erakunde pribatua, euskal zientzia, teknologia eta

Por otro lado, cabe destacar que Euskotren es miembro de diferentes organizaciones sectoriales y otras de carácter local, comunitario e internacional, que se relacionan a continuación, junto con los importes abonados en concepto de aportación durante los años 2025 y 2024:

- UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), organización ferroviaria internacional de ámbito mundial, con sede en París y con 218 miembros de los 5 continentes. Su objetivo principal es promover la cooperación entre los ferrocarriles europeos. Importe abonado en 2025 fue de 29.076.00€ y en 2024: 23.753€.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundación cuya misión es la promoción del conocimiento y la utilización del ferrocarril mediante todo tipo de actuaciones. Importe abonado en 2025 fue de 11.025€ al igual que en 2024.
- Instituto Vasco de Logística, asociación sin ánimo de lucro que desarrolla su actividad en el País Vasco y cuyos fines son investigar aspectos generales o específicos de la logística y de todas aquellas actividades vinculadas. Importe abonado en 2025 y 2024: 330€.
- Euskalit, Fundación Vasca para la Calidad, Sociedad privada sin ánimo de lucro, gobernada por un Patronato compuesto por 21 entidades y con más de 400 personas socias y colaboradoras. Su misión es propiciar la mejora y la innovación de la gestión, mediante la promoción de la cultura de la Calidad Total en todos los ámbitos de la sociedad. Importe abonado en 2025 fue de 1.180€ al igual que en 2024.
- ATUC (Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos), integrada por empresas de buses, metros y ferrocarriles, públicas y privadas, cuyo objetivo es potenciar la utilización del transporte urbano y periurbano colectivo. Importe abonado 2025 y 2024: 3.702€.
- INNOBASQUE, Agencia Vasca de la Innovación, organización privada sin ánimo de lucro impulsada por el Gobierno Vasco con la finalidad de ser el instrumento de coordinación e impulso



berrikuntza-sistemaren koordinazio- eta bultzatze-tresna izateko xedearekin. 2024an eta 2025ean ordaindutako zenbatekoa 3.500€ izan zen.

- BM30 (Bilbao Metropoli-30), Bilbo Metropolitarraren berreskurapena eta bitaliraztea helburu duten plangintza-, azterketa- eta sustapen-proiektuak gauzatzeko eratutako elkarte. 2024an eta 2025ean ordaindutako zenbatekoa: 12.000€.
- Union des Exploitants de Chemins de Touristiques et de Musées. , Euskotrenen museo-jardueraren eraginari buruzko izaera teknikoko eta publizitarioko informazioa Frantzia biltzeko lankidetzan ari den elkarte. 2024an eta 2025ean ordaindutako zenbatekoa: 183€.
- IATM, International Association of Transports Museums, garraio-museoak espezializatutako nazioarteko erakundea, ICOM (Museoen Nazioarteko Kontseilua) erakundearen mendekoa, eta honek, aldi berean, UNESCOren babesean dagoena. Euskotren kide da Museo sortu zenetik, 1992tik: 2024an ordaindutako zenbatekoa: 150€. 2025ari dagokion ordainketa 2026an egingo da.
- Fedecrail, Museo eta Turismo Trenbideen Europako Federazioa, kontinenteko trenbide-museo eta turismo-trenbide guztiak biltzen dituena. Euskotrenek Museo izatearen eta Azpeitiatik Lasarako turismo-trenbidearen operadore izatearen baldintza bikoitza du. Arloari buruzko informazio legegilea eta Europako mailan segurtasun- eta ustiapen-araudiak ematen ditu. 2024an ordaindutako zenbatekoa: 190€. 2025ari dagokion ordainketa 2026an egingo da.
- Euskotrenek, —1998. urtetik urtero bezala—, Trenbidearen Museoaren Lagunen Elkartearekin parte hartzen du —jarduera lankidetzatza-hitzarmen baten bidez arautua, bere bazkideek Museoan egiten dituzten borondatezko lanen truk—. 2025ean ordaindutako zenbatekoa: 6.000€, 2024an: 5.000€.
- CER, 1988an Bruselan sortua, Europako Trenbide Enpresen eta Azpiegituren Erkidegoa, ia 70 trenbide-enpresa, haien nazio-elkarteak, baita azpiegitura-

del sistema vasco de ciencia, tecnología e innovación. Importe abonado en 2024 y 2025 fue de 3.500€.

- BM30 (Bilbao Metropoli-30), asociación constituida para realizar proyectos de planificación, estudio y promoción, dirigidos hacia la recuperación y revitalización del Bilbao Metropolitano. Importe abonado en 2024 y 2025: 12.000€.
- Union des Exploitants de Chemins de Touristiques et de Musées, asociación con la que se colabora para la recabación de información de carácter técnico y publicitario, sobre el impacto de la actividad museística de Euskotren en Francia. Importe abonado en 2024 y 2025: 183€.
- IATM, International Association of Transports Museums, organización internacional especializada en museos de transporte, que depende del ICOM (Consejo Internacional de Museos), que, a su vez, está auspiciada por la UNESCO. Euskotren es miembro desde que se fundó el Museo, en 1992: Importe abonado en 2024: 150€. El abono correspondiente a 2025 se realizará en 2026.
- Fedecrail, Federación Europea de Museos y Ferrocarriles Turísticos, que agrupa a todos los museos ferroviarios y ferrocarriles turísticos del continente. Euskotren tiene la doble condición de ser Museo y operador del ferrocarril turístico de Azpeitia a Lasao. Aporta información legislativa sobre la materia y normativas de seguridad y explotación a nivel europeo. Importe abonado en 2024: 190€. El abono correspondiente a 2025 se realizará en 2026.
- Euskotren, participa -como cada año desde el año 1998-, con la Asociación de Amigos del Museo del Ferrocarril - actividad regulada mediante un convenio de colaboración, para las labores voluntarias que realizan sus socios en el Museo-. Importe abonado en 2025: 6.000€, en 2024: 5.000€.
- CER Fundada en Bruselas en 1988, la Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas, reúne a



administratzaileak eta ibilgailuen finantza-errentamendu enpresak biltzen ditu. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 11.437,00€ izan zen.

Euskotren tokiko kirolarekin eta horretan berdintasun-printzipioa presente egotearekin konpromisoa duen enpresa ere bada; hori dela eta, kirol-jarduera eta talde batzuen babeslea da, bai emakumezkoen bai gizezkoen:

- 2019an, Euskotrenek Ibaeta Kirol Elkartearrekin hitzarmena sinatu zuen, emakumezkoen lehen mailako saskibaloitako taldea lau denboralditan zehar babesteko. Lehenengo hitzarmen hau 2022-2023 denboraldian amaitu ondoren, 2023ko abenduan talde berria adjudikatu zen, beste 4 denboraldi babesteko, horietako lehena 2023-2024 denboraldia izanik. Denboraldi bakoitzari dagokion zenbatekoa 90.000€ da. 2025-2026 denboraldiarena 2025aren hasieran ordaindu zen eta 2023-2024 denboraldiarena 2024aren hasieran.
- Euskotren trainera femeninoen liga. Euskotrenek babespen-hitzarmena sinatu du 2025-2027 aldirako Trainera Klubaren Elkartearrekin. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 135.000€ izan zen. 2024an: 120.000€.
- Vitoria-Gasteizko Zuzenak Fundazioaren Rugby eta Saskibaloitako taldeen 2025eko denboraldirako babespena; fundazio hori irabazi-asmorik gabeko erakundea da, kirolaren eta ariketa fisikoaren bidez desgaitasuna duten pertsonen benetako inklusioa lortzea helburu duena. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 14.500€ izan da. 2024an: 15.000€.
- Euskotren women winter series cesta punta txapelketa. Euskotrenek babespen-hitzarmena sinatu du 2025-2026 aldirako. Ordaindutako zenbatekoa 14.000€ izan da, 2024an bezala.
- 2025ean, Euskotrenek lankidetzakordio berri bat formalizatu du Gernika

cerca de 70 empresas ferroviarias, sus asociaciones nacionales, así como administradores de infraestructuras y empresas de arrendamiento financiero de vehículos. El importe abonado en 2025 fue de 11.437,00€.

Euskotren, es también una empresa comprometida con el deporte local y con la presencia del principio de igualdad en el mismo, por ello, es patrocinadora de algunas actividades y equipos deportivos, tanto de género femenino como masculino:

- En 2019, Euskotren firmó un contrato con el Club Deportivo Ibaeta, para patrocinar el equipo de primera división femenina de baloncesto durante cuatro temporadas. Una vez finalizado este primer contrato con la temporada 2022-2023, en diciembre de 2023 se adjudicó un nuevo concurso por el cual se volverán a patrocinar otras 4 temporadas, siendo la primera de ellas la temporada 2023-2024. El importe correspondiente a cada temporada es de 90.000€. Abonado a principios del 2025 la de la temporada 2025-2026 y a principios de 2024 la temporada 2023-2024.
- Liga Euskotren de traineras femeninas. Euskotren ha firmado un contrato de patrocinio para el periodo 2025-2027 con la Asociación de Clubes de Traineras. El importe abonado en 2025 fue de 135.000€. 120.000€ en 2024.
- Patrocinio para la temporada de 2025, a los equipos de Rugby y Baloncesto de la Fundación Zuzenak de Vitoria-Gasteiz, entidad, sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo conseguir una inclusión real de las personas con discapacidad a través de la práctica del deporte y el ejercicio físico. El importe abonado en 2025 ha sido de 14.500€. En 2024 fue 15.000€.
- Campeonato Euskotren women winter series cesta punta. Euskotren ha firmado un contrato de patrocinio para el periodo 2025-2026. El importe abonado ha sido de 14.000€ al igual que en 2024.
- En 2025, Euskotren ha formalizado un nuevo acuerdo de colaboración con el



Kirol Elkarte Saski Baloia klubarekin, emakumezkoen saskibaloiligan erreferentziazko erakundea dena, emakumezkoen kirolari eta kirolkanpusen bidez neska, mutil eta gazteei zuzendutako prestakuntza-jardueren garapenari bere laguntza indartzuz. 2025ean ordaindutako zenbatekoa: 13.545€.

Club Gernika Kirol Elkarte Saski Baloia, entidad de referencia en la Liga Femenina de baloncesto, reforzando su apoyo al deporte femenino y al desarrollo de actividades formativas dirigidas a niñas, niños y jóvenes a través de sus campus deportivos. Importe abonado en 2025 13.545 €.

Bestetik, 2025eko ekitaldi honetan, Euskotren bere irabazi-asmorik gabeko erakundeekin dituen lankidetzakonpromiso ezberdinetan tinko mantendu da —are gehiago, beste berri batzuk ere hartu dira—, interes orokorreko helburu anitz bultzatzeko asmoz —bai bere jarduketaremutik kanpo, bai EAEn zentratutako beste proiektuekin—.

Por otro lado, durante este ejercicio 2025, Euskotren, se ha mantenido firme en sus diversos compromisos de colaboración con entidades sin ánimo de lucro - e incluso se han adquirido otros nuevos-, en aras a favorecer múltiples fines de interés general - tanto fuera de su ámbito de actuación, como con otros proyectos focalizados en la CAE-.

- Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe: Bere xedea garapen bidean dauden herrialdeetatik aurkeztutako lankidetzaproiektuak biltzea, ebaluatzea eta gauzatzea da —osasan, hezkuntza eta prestakuntzaren arloetan haur eta gazteei zuzendutako jarduerak eta proiektuak egitea—. 2025 eta 2026 aldirako ordaindutako zenbatekoa: 18.000€. 2024an 9.000€ ordaindu zen.
- ATHLETIC Fundazioa: Bultzatzen dituen interes orokorreko helburuak hauek dira: kirol-, kultura- eta gizarte-jardueren hedapena, sustapena eta bultzatzea. 2024an eta 2025ean ordaindutako zenbatekoa: 8.000€.
- Euskal Herriko Meatzaritzaren Museoa Fundazioa: Euskal Herriko Meatzaritzaren Museoa EAEko meatzaritzaren kultura eta historiaren ezagutza aztertzea eta zabaltzea helburu duen zentroa da, bereziki Bizkaiko meatzaritzaremuarena. 2025ean zein 2024an 2.000€ eman dira.
- Aurreko urtean bezala, Euskotrenek babespen-hitzamena sinatu du Euskal Herriko Down Sindromea eta Beste Intelektu-desgaitasunak Fundazioarekin. 2025ean ekarritako zenbatekoa 14.500€a iritsi zen. 2024an 29.500€ ordaindu zen.
- Pirinioen Burdinaren Bidea: Europako Batasunak bere mugaz gaindiko proiektuen barruan babesten duen programa, Gipuzkoako, Kataluniako,

- Euskal Trenbideetako Langileak Mugarik Gabe: Su objeto es recabar evaluar y llevar a cabo proyectos de cooperación presentados desde países en vías de desarrollo. -realizar actividades y proyectos enfocados a la población infantil y juvenil, en los campos de la sanidad, educación y formación. Importe abonado para el periodo 2025 y 2026: 18.000€. En 2024 se abonó 9.000€.
- Fundación ATHLETIC: Los fines de interés general que persigue son; La difusión, promoción y fomento de actividades deportivas, culturales y sociales. Importe abonado en 2024 y 2025: 8.000€
- Fundación Museo de la Minería del País Vasco: El Museo de la Minería del País Vasco es un centro dedicado al estudio y difusión del conocimiento de la cultura y la historia de la minería la CAE, especialmente, de la zona minera de Bizkaia. Tanto 2025 como 2024 se han aportado 2.000€.
- Al igual que durante el año anterior, Euskotren, ha firmado un contrato de patrocinio con la Fundación Síndrome de Down y otras discapacidades intelectuales del País Vasco. El mporte aportado ascendió a 14.500€ en 2025. En 2024 se abono 29.500€.
- Ruta del hierro de los pirineos: programa patrocinado por la Unión Europea dentro de sus proyectos transfronterizos, con la



Andorrako eta Akitania Berriko burdina bere faceta ezberdinetakoarekin (meatzaritza, altzairugintza, garraioa) lotutako museoetako koordinatu eta zabaltzen dituena. Euskotren 2004an sortu zenetik kide da. 2025ean ordaindutako zenbatekoa 434,32€ izan zen. 2024an 425,60€.

que se coordinan y difunden los diversos museos vinculados al hierro en sus más diversas facetas (minería, siderurgia, transporte) de Gipuzkoa, Catalunya, Andorra y Nueva Aquitania. Euskotren es miembro desde su creación en el año 2004. El importe abonado en 2025 fue de 434,32€. En 2024 fue de 425,60€.

- CIT membresía: Euskotrenek urtero bere membresía ordaintzen dio trenbide-garraioaren nazioarteko batzordeari (CIT). 2025ean ordaindutako zenbatekoa 1.007,05€ izan zen. 2024an 1.127,18€.
- OBB - Business Competence Center Gm: Euskotren 2022tik UICren FIP taldearen (Trenbide Langileentzako Nazioarteko Garraio Erraztasunak) kide exekutiboa da. 2025eko ekarpena 631,34€ izan da. 2024an 601,21€.
- 2024 eta 2025eko denboraldietan, Euskotrenek babespen-hitzarmena sinatu zuen BERA BERA Klubarekin, SALTO BERA BERA taldeak sustatutako eskolaren bidez kirol egokitua babestu eta sustatzeko xedearekin, desgaitasuna duten pertsonen inklusiora eta parte-hartzaileen garapen pertsonal eta kirolara bideratua. 2024 eta 2025eko denboraldietarako ordaindutako zenbateko osoa 13.850 eurokoa da.
- 2025eko ekitaldian, Euskotrenek babespen-hitzarmena sinatu zuen Donostia Gipuzkoa Basket Clubek antolatutako Kanean Urban Fest tornearen hirugarren edizioarekin, iraunkortasuna, bizikidetzatza, errespetua eta kirolaren balioekin lotutako kanpaina bat garatzeko xedearekin, saskibaloia berezko balioak —berdintasuna, inklusioa eta talde-lana— sustatuz. Ordaindutako zenbatekoa: 14.850€.
- 2025eko ekitaldian, Euskotrenek babespen-hitzarmena formalizatu zuen Ibilaldiaren antolakuntzearekin, ekitaldian sarreran publizitate-espazio bat kontratatuz, euskararen sustapena eta defentsan laguntzeko xedearekin. Ordaindutako zenbatekoa: 1.800€.
- Halaber, 2025ean Euskotrenek lehen mailako laguntzaile gisa parte hartu zuen
- Membresía CIT: Euskotren aporta anualmente su membresía al comité internacional de transportes ferroviarios (CIT). El importe abonado en 2025 fue de 1.007,05€. En 2024 fue de 1.127,18€.
- OBB - Business Competence Center Gm: Euskotren es miembro ejecutivo desde el año 2022 del grupo FIP (Facilidades Internacionales de Transporte para personal Ferroviario) de la UIC. La aportación en 2025 ha sido de 631,34€. En 2024 fue de 601,21€.
- Durante las temporadas 2024 y 2025, Euskotren firmó un contrato de patrocinio publicitario con el Club BERA BERA, con el objetivo de apoyar y fomentar el deporte adaptado a través de la escuela promovida por el equipo SALTO BERA BERA, orientada a la inclusión de personas con discapacidad y al desarrollo personal y deportivo de las personas participantes. El importe total abonado para las temporadas 2024 y 2025 asciende a 13.850 euros
- En el ejercicio 2025, Euskotren firmó un contrato de patrocinio publicitario para la tercera edición del torneo Kanean Urban Fest, organizado por el Donostia Gipuzkoa Basket Club, con el objetivo de desarrollar una campaña vinculada a valores como la sostenibilidad, la convivencia, el respeto y el deporte, promoviendo los valores intrínsecos del baloncesto, tales como la igualdad, la inclusión y el trabajo en equipo. Importe abonado: 14.850€
- En el ejercicio 2025, Euskotren formalizó un contrato de patrocinio publicitario con la organización del Ibilaldia, mediante la contratación de un espacio publicitario en la entrada del evento, con el objetivo de colaborar en el fomento y la defensa del euskera. Importe abonado: 1.800€
- Asimismo, en 2025 Euskotren participó como colaborador de primer nivel en el



Iron River ekitaldian, industria-turismoa turismo iraunkorraren modalitate gisa, hurbilekoa eta inguruaren industria- eta ekoizpen-ondarearen ezagutzarekin lotua, zabaldu eta sustatzera bideratutako ekimen batean. Ordaindutako zenbatekoa: 3.000€.

Euskotrenek gizartearekin eta garapen iraunkorraren eremuan parte hartzen duen beste ekarpen-eremu bat Ikerketa eta Garapeneko (I+G) eta lankidetzaproiektuena da:

- **LEAD MIND:** Material mugikorraren mantentze prediktiborako proiektua. Trenbide-flota osoan instalatutako proiektu martxan dagoena. 2025ean Fleet management, Advanced Analytics eta Exploration and Diagnosis moduluen laguntza- eta mantentze-lanak egin dira.
- **LEAD MIND OPERACIÓN:** 2025eko urte honetan zehar, FFCCrako energia-modulua balioztatu eta zerbitzuan jarri da; horrek trakzio- eta laguntzako energia-kontsumoa identifikatzea ahalbidetzen du, linea-tramo, tren eta gidari bakoitzeko. Halaber, gidatze-kalitate modulua garatu da, 2025ean zehar zerbitzuan jarri zena.
- **CBTC.** ERTMS-ekin bateragarria den CBTC Retro. Bi unitatetan instalatua (955, 956) eta 3. lerroan arrakastaz probatua. 2024an CAF-ETS-Euskotren arteko lankidetzahitzarmena berritu zen, 2028 amaiera arte iraungo duena. 2025ean Maiatzaren eta Irailaren artean sistemaren 19 proba-jardunaldi egin dira.

Kultura korporatiboa eta Compliance

Euskotrenek Gobernu Arduratsuko Politika bat du, bere misioa, ikuspegia eta konpromiso korporatiboak definitzen dituena, bere kultura organizatibo eta kudeaketa-ereduaren erreferentzia-esparrua osatuz.

Sozietatearen misioa mugikortasun iraunkorra bultzatzea da, bai hiri-eremuan bai hiriartekoan, erabiltzaileei segurtasun, erosotasun eta puntualtasun baldintza onenetan zerbitzua eskainiz, ekoefizientzia-

evento Iron River, una iniciativa orientada a difundir y promover el turismo industrial como una modalidad de turismo sostenible, cercana y vinculada al conocimiento del patrimonio industrial y productivo del entorno. Importe abonado: 3.000€.

Otro ámbito de contribución en el que Euskotren participa, tanto con la sociedad, como con el ámbito del desarrollo sostenible, son los proyectos de Investigación y Desarrollo (I+D) y de colaboración:

- **LEAD MIND:** Proyecto para el mantenimiento predictivo de material móvil. Proyecto en curso instalado en toda la flota ferroviaria. Durante el año 2025 se han llevado a cabo tareas de soporte y mantenimiento de los módulos Fleet management, Advanced Analytics y Exploration and Diagnosis.
- **LEAD MIND OPERACIÓN:** A lo largo de este año 2025, se ha validado y puesto en servicio el módulo de energía para FFCC, que permite identificar el consumo de energía tracción y auxiliares, por cada tramo de línea, tren y conductor. Así mismo se ha desarrollado el módulo de calidad de conducción, que se puso en servicio a lo largo de 2025.
- **CBTC.** *CBTC Retro compatible con ERTMS.* Instalado en dos unidades (955, 956) y se ha probado con éxito en la línea 3. En el año 2024 se renovó el convenio de colaboración entre CAF-ETS-Euskotren que durará hasta finales de 2028. Durante el año 2025 se han llevado a cabo 19 jornadas de pruebas del sistema entre Mayo y Septiembre.

Cultura Corporativa y Compliance

Euskotren dispone de una Política de Gobierno Responsable que define su misión, visión y compromisos corporativos, constituyendo el marco de referencia de su cultura organizativa y de su modelo de gestión.

La misión de la Sociedad es impulsar la movilidad sostenible, tanto en el ámbito urbano como interurbano, ofreciendo a las personas usuarias un servicio en las mejores condiciones de seguridad, confort y



irizpideekin, inguruneko bizi-kalitatearen hobekuntzan lagunduz eta bere jarduera interes orokorraren arabera eginez.

Euskotrenen ikuspegia baliabide publikoen kudeaketa arduratsuan oinarritzen da, ongizate kolektiboaren zerbitzura, egungo belaunaldien mugikortasun-beharrak aseztuz eta bere eskaintza, prozesuak eta zerbitzuaren kalitatea etengabe gizaritearen eskakizun aldakorretara egokituz.

Gobernu Arduratsuko Politika honen bidez, Euskotrenek erakunde osoaren konpromisoa adierazten du honako hauekiko:

- Sektorean erreferentziazko mugikortasun iraunkorra bultzatzea.
- Herritarrei zuzendutako kalitate-zerbitzuak ematea.
- Kudeaketa ekonomiko arduratsu, efiziente eta gardena bermatzea.
- Kudeaketa etiko eta gobernu oneko jarduna garatzea, gobernu korporatibo, gardentasun, erantzukizun penaltaren prebentzioa eta kontroleko eta Administrazio Kontseiluaren funtzionamendu egokirako praktika onenak txertatuz.
- Konpromisodun eta lehiakor den plantilla izatea.
- Ingurunearen balio-sorkuntzan eta dinamizazio ekonomiko eta sozialean laguntzea.

Euskotrenek herritarrekiko eta bere ingurune osoarekiko kontzientzia-maila handia mantentzen du, aspektu hori konpainiaren egungo eta etorkizuneko bide biak gidatzen dituzten politika, plan eta proiektuen berezitasunetan ikus daiteke.

Ezaugarri hauek Garapen Iraunkorreko Helburuekin (GIH) elkarloturik daude; enpresak horien aldeko apustu sendoan laguntzen du, Agenda Euskadi Basque Country 2030⁷ bidez, Garapen Iraunkorreko 2030 Agendarako euskal ekarpena laburbiltzen duena.

puntualidad, con criterios de ecoeficiencia, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida en el entorno y orientando su actuación al interés general.

La visión de Euskotren se fundamenta en la gestión responsable de los recursos públicos al servicio del bienestar colectivo, satisfaciendo las necesidades de movilidad de las generaciones actuales y adaptando de manera continua su oferta, sus procesos y la calidad del servicio a las exigencias cambiantes de la sociedad.

A través de esta Política de Gobierno Responsable, Euskotren expresa el compromiso de toda la organización con:

- Impulsar una movilidad sostenible de referencia en el sector.
- Prestar servicios de calidad orientados a la ciudadanía.
- Garantizar una gestión económica responsable, eficiente y transparente.
- Desarrollar una gestión ética y de buena gobernanza, incorporando las mejores prácticas en materia de gobierno corporativo, transparencia, prevención y control de la responsabilidad penal y adecuado funcionamiento del Consejo de Administración.
- Contar con una plantilla comprometida y competitiva.
- Contribuir a la generación de valor y a la dinamización económica y social del entorno.

Euskotren, mantiene un elevado grado de conciencia con la ciudadanía y todo su entorno, aspecto que puede observarse en las particularidades de sus políticas, planes, y proyectos, implantados y futuros, que dirigen, tanto el camino actual como el devenir de la compañía.

Estas características están interrelacionadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a los que la empresa contribuye, en su firme apuesta por la Agenda Euskadi *Basque*



Euskotren ekintza-plan unibertsal, integral eta eraldatzaile honen parte da, garapen humanoaren alde, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-eremuan iraunkorra, eta horregatik, bere helburu estrategikoak sustatutako printzipio eta balioekin lotzeko dituzte.

Kultura korporatibo hau Nazio Batuen Garapen Iraunkorreko Helburuekin (GIH) eta Agenda Euskadi Basque Country 2030arekin lotzeko dago, bere printzipioak plangintza estrategikoan, politika korporatiboen definizioan eta erabaki operatiboen hartzean integratuz.

Euskotrenek garapen iraunkorrean laguntzen du ikuspegi transbertsaletik, irizpide sozial, ingurumen eta gobernu onekoak garraio zerbitzu publikoaren prestakuntzan, pertsonen kudeaketan, kontratazio publikoan eta bere interes-taldeekin harremanetan txertatuz.

Euskotrenek bere ekarpena kontzentratzeko lehentasuneko GIHak hauek dira:

GIH 3. Bizitza osasuntsua bermatzea eta ongizatea sustatzea adin guztietan

GIH 5. Genero-berdintasuna lortzea eta emakume eta neska guztiak ahaldunduz

GIH 8. Hazkunde ekonomiko iraunkor, inklusibo eta iraunkorra, enplegu osoa eta produktiboa eta lan duina sustatzea

GIH 9. Azpiegitura erresilienteak garatzea, industrializazio inklusibo eta iraunkorra sustatzea eta berrikuntza bultzatzea

GIH 11. Hiriak eta giza kokaguneak inklusibo, seguru, erresilienteak eta iraunkorra bultzatzea.

GIH 12. Kontsumo eta ekoizpen-modalitate iraunkorrek bermatzea

*Country 2030*⁷, que resume la contribución vasca a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁸.

Euskotren, forma parte de este plan de acción universal, integral y transformador, orientado a favorecer el desarrollo humano, con un carácter sostenible en el ámbito social, económico y del medio ambiente, y por ello, alinea sus metas estratégicas con los principios y valores promovidos.

Esta cultura corporativa se encuentra alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas y con la Agenda Euskadi Basque Country 2030, integrando sus principios en la planificación estratégica, en la definición de políticas corporativas y en la toma de decisiones operativas.

Euskotren contribuye al desarrollo sostenible desde una perspectiva transversal, incorporando criterios sociales, ambientales y de buen gobierno en la prestación del servicio público de transporte, en la gestión de personas, en la contratación pública y en la relación con sus grupos de interés.

Los ODS prioritarios en los que Euskotren concentra su contribución son:

ODS 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

ODS 5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas.

ODS 8. Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos.

ODS 9. Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación.

ODS 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

⁷ Fuente: Agenda Euskadi Basque Country 2030: Contribución vasca a la Agenda 2030 del Gobierno Vasco.

La Agenda Basque Country 2030 refleja el grado de alineamiento y contribución del Programa de Gobierno, y de las políticas sectoriales que lo desarrollan, con los objetivos y metas vinculados a los 17 ODS. <https://www.euskadi.eus/pdf/agenda-euskadi-basque-country-2030.pdf>

⁸ Fuente: Conoce la Agenda 2030. Página web del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 del Gobierno de España.

En septiembre de 2015, jefes de Estado y de Gobierno se reunieron en la histórica Cumbre del Desarrollo Sostenible en la que aprobaron la Agenda 2030. Esta Agenda contiene 17 ODS. Los ODS son de aplicación universal y, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países para lograr un mundo sostenible en el año 2030. https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/conoce_la_agenda.htm



GIH 13. Klima-aldaketari eta bere ondorioei aurre egiteko presazko neurriak hartzea

GIH 16. Gizarte justu, baketsu eta inklusiboak sustatzea

Helburu hauekin lotutako jarduketak zehatzak txosten honetan zehar kudeaketa-eremu ezberdinetan (ingurumen, gizarte eta gobernantza) garatzen dira.

ODS 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

ODS 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

ODS 16. Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas.

Las actuaciones concretas vinculadas a estos objetivos se desarrollan a lo largo del presente informe en los distintos ámbitos de gestión (medioambiental, social y de gobernanza).

Compliance Penalaren sistema

Euskotrenek etika eta Zuzenbidearen eta gobernu onaren oinarritzko printzipioen errespetuan errotutako kultura sustatzen du. Gardentasun aurreratuko praktikak hartzen ditu, baita erantzukizun korporatiboa eta gure erakundearen arau-betetzea bermatzeko neurri prebentibo eta kontrollekoak ere.

Euskotrenen Zuzendaritza Nagusiaren bultzadaz, Euskotrenen Administrazio Kontseiluak, 2018ko ekainaren 21ean egindako bileran, erakundearen barruko lehen Zigor Compliance Sistema onartu zuen; sistema hori gure barne-arau zerrendan txertatu zen, baina ezartzea hasierako moduan baino ezin izan zen garatu. Hori arrazoi esogenoei zegokien —izaera orokorreko edo garraio-operadore gisa Euskotrenekin lotutako aldaketa legegileei— eta, bereziki, pandemiaren eta COVID-19aren krisian. Ziurgabetasunik gabeko testuinguru honetan, hala ere beharrezko jo zen sistemaren funtsezko puntu batzuetan baldintzatzen zuten aldaketa legegileei erantzutea eta berrikustea, lan horiek hasiz eta denboran zehar jarraituz.

Horrela, 2025. urte osoan zehar lan hori garatzen eta sistemaren ezarpen eraginkorragorako erabakiak hartzen jarraitu da, erakundearen osotasun eta arau-betetzeko balio korporatiboak indartzeko xedearekin; hots, Euskotren esposatuta gera daitekeen zigor-izaerako arau-ez-betetze arriskuen kudeaketa goiztiar zuzena bermatzeko neurri prebentibo, detektibo eta kontrollekoak hartuz. Hain zuzen ere, ekitaldi honetan nabarmendu beharreko mugarri nagusietako bat sistemaren kanpo-auditoretza Fase II

Sistema de Compliance Penal

Euskotren promueve una cultura arraigada en la ética y el respeto por el Derecho y los principios fundamentales de buena gobernanza. Adopta prácticas de transparencia avanzada, así como medidas preventivas y de control para garantizar la responsabilidad corporativa y el cumplimiento normativo en nuestra organización.

A impulso de la Dirección General de Euskotren, el Consejo de Administración de Euskotren, en reunión celebrada el 21 de junio de 2018, aprobó un primer Sistema de Compliance Penal dentro de la organización, el cual se incorporó a nuestra relación de normas internas pero cuya implementación no pudo desarrollarse sino de manera incipiente. Ello obedeció a factores exógenos -cambios legislativos de carácter general o vinculados a Euskotren como operador de transporte- y, muy especialmente, la crisis derivada de la pandemia y COVID-19. En este contexto no exento de incertidumbres, sin embargo se consideró necesario responder los cambios legislativos que condicionaban el sistema en alguno de sus puntos esenciales, y proceder a la revisión del mismo, iniciándose los trabajos a tal fin, continuándolos en el tiempo.

Así, a lo largo del año 2025, se ha seguido desarrollando dicha tarea y adoptando decisiones para una más eficaz implementación del sistema, al objeto de fortalecer los valores corporativos de integridad y de cumplimiento normativo en la organización, esto es, adoptando medidas de carácter preventivo, detectivo y de control en aras a garantizar una correcta gestión temprana de los riesgos de incumplimiento normativo de naturaleza penal, a los que Euskotren es susceptible de quedar expuesta. Tanto es así que uno de los principales hitos a



gainditzea da, AENOREk emandako UNE 19601:2017 Zigor Compliance Kudeaketa Sistemaren ziurtagiria lortuz; AENOREk, aldi berean, ENACen Akreditazio Entitate Nazionala auditoretzen zuen.

destacar en este ejercicio, es la superación de la Fase II de la auditoría externa del sistema, habiendo obtenido el correspondiente certificado UNE 19601:2017 Sistema de Gestión de Compliance Penal, expedido por la certificadora AENOR la cual, a su vez, auditaba la Entidad Nacional de Acreditación ENAC.

Ziurtagiri honek, gure kudeaketa-sistema UNE arauaren eskakizun gorenenetara egokituz, ezarritako kudeaketa-sistemaren diseinua eta funtzionamenduaren aitorpen esplizitua suposatzen du eta, gainera, Euskotrenen legezketasunaren errespetuko kulturaren eta arau-betetzearen konpromisoarekin eta kalitate eta efizientziaren estandar gorenena betetzeko bere borondatearen frogaz ezinezin ukagarria da. Era berean, zigor-arriskuen maparen azterketa are sakonagoa egitea eta horien mitigaziorako ezarritako kontrolen berrikuspen zehatza eta dauden mekanismoak indartzea ekarri du. Hori guztiak etengabeko hobekuntzan oinarritutako ikuspegi prebentiboa finkatzen du.

Esta certificación, habiendo adecuado nuestro sistema de gestión a los requisitos, máxima exigencia, de la norma UNE, supone, el expreso reconocimiento hacia el diseño y funcionamiento del sistema de gestión, implantado y es, además, una evidencia irrefutable del compromiso de Euskotren con la cultura de respeto a la legalidad y el cumplimiento normativo, y su voluntad proactiva de responder a los más altos estándares de calidad y eficiencia. A su vez, ha implicado la realización de un análisis aún más exhaustivo del mapa de riesgos penales, así como la revisión detallada de los controles implementados para su mitigación y reforzar los mecanismos de los ya existentes. Todo ello, consolidando así un enfoque preventivo basado en la mejora continua.

Testuinguru honetan, eta sistemaren berrikusketa eta indartzeak ondorio gisa, kudeaketa-ereduekin lotutako zenbait protokolo, prozedura eta barne-arau berrikusi eta eguneratu dira, kontrol-mekanismo horiek hobetzeko eta praktika onenera egokitzeko; segurtasun juridiko, betetzea eta prebentzioan gero eta errobusto diren ingurunea bermatuz.

En este contexto, y como resultado de la revisión y fortalecimiento del sistema, se han revisado y actualizado determinados protocolos, procedimientos y normas internas vinculadas a modelos de gestión, en aras de perfeccionar tales mecanismos de control y adaptarlos a las mejores prácticas; garantizando así un entorno cada vez más robusto en materia de seguridad jurídica, cumplimiento y prevención.

Zigor Compliance kudeaketa-sistemaren elementu gisa eta arau-hauste eta ustelkeriaren aurkako borrokari buruz informatzeko pertsonen babesa arautzen duen 2/2023 Legeak ezarritakoarekin bat etorriz —(EU) 2019/1937 Zuzentaraua Espainiako ordenamendu juridikoan transposatzen duena—, Euskotrenek bere komunikazio-tresna propioa du: Euskotrenen Kanal Etikoa.

Como elemento del sistema de gestión de Compliance Penal y de acuerdo con lo establecido por la Ley 2/2023, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, que transpone la Directiva (UE) 2019/1937 al ordenamiento jurídico español, Euskotren cuenta con una herramienta de comunicación propia: el Canal Ético de Euskotren'.

Horrela, 2025. urtean Kanal Etikoaren bidez jasotako salaketek 43 izatera iritsi dira, horietatik 8 onartu direlarik. Gainera, 12 kontsulta jaso dira, horietatik 1 onartua. Halaber, nabarmendu behar da, zorrozkiak, haietako baten edukia ere ez dela sistemaren gai materialarekin identifikatzen. Hala ere, komunikazio horien kudeaketa Kanal

Así, las denuncias recibidas en el año 2025, vía Canal Ético, en el año 2025 ascienden a 43, de las cuales 8 han sido admitidas. Además, se han recibido 12 consultas, de las cuales 1 ha sido admitida. Así mismo, cabe destacar que, en puridad, el contenido de ninguna de ellas se identifica con el objeto material del sistema. No obstante, la gestión de dichas comunicaciones se ha llevado a



Etikoaren politika eta kudeaketa-prozedura bera errespetatuz egin da.

Hori guztiak Euskotrenen Zigor Compliance Sistemaren aldeko konpromiso sendoa erakusten du, arriskuen benetako prebentzioa, etengabeko hobekuntza, gardentasuna, erantzukizun korporatiboa eta erakundearen maila guztietan integratutako betetze-kultura sustatzeko printzipietan oinarritua.

Ustelse eta eroskeriaren aurkako borroka

Euskotrenek aspalditik du bereizgarri etika-kultura eta osotasun korporatiboa, eta mota guztietako jardun edo jokabide ez-legezkoen aurkako borroka. Gure erakundearen, ustelkeriaren aurkako lehenengo prebentzio-hesia, *ex ante*, aplikazio orokorreko lege-araudiaren betetze zorrotz eta derrigorrezkoaren bidez ezartzen da: bai kontratazio-arloan, bai betebeharrak ekonomiko-finantzarioetan, bai gardentasunari eta informazio publikoari dagozkienetan, eta azkenik, baita Euskotreneko Hitzarmen Kolektiboan ezarritakoetan ere. Era berean, bame-araudi sendoak ezartzen ditu: debekatuta dago erakundeko edozein langilek edo pertsonalek, hirugarrenekin dituen harremanetan — sektore publikokoak zein pribatukoak izan —, onura edo pizgarri izaera ez-legezkoak onartzea edo eskaintzea, edo/eta erabaki-hartzean eragitea bilatzen duen edozein praktika. Era berean, debekatuta dago dohainen, oparien, promesen, eroskerien, gehiegizko arreta-jardunbideen edo komisioren ezkutuen onarpena; alderdi politikoei eta/edo haietan parte hartzen duten elkarteei egindako dohaintzak; eta, halaber, karitate-ekarpenei edo jardueren babesletzari dagozkienak.

Ustelkeriaren eta eroskeriaren gaineko prebentzioa hasieratik egon da erabat integratuta erakundearen Compliance Kudeaketa Sistemaren baitan. Sistema horrek Euskotrenen estandar etikoaren aurkako edo/eta izaera ez-legezkoa izan dezaketen portaerak prebenitzeko, detektatzeko eta kudeatzeko beharrezkoak diren printzipioak, kontrolak eta mekanismoak bame hartzen ditu.

Kudeaketa-sistemaren eraginkortasunerako tresna ezinbestekoa den heinean, arrisku penaleko mapak ere jasotzen ditu, eguneratutako arrisku-mapan, ustelkeriari eta

cabo respetando la misma política y procedimiento de gestión del Canal Ético.

Todo ello evidencia el firme compromiso de Euskotren con su Sistema de Compliance Penal, basado en los principios de prevención efectiva de los riesgos, mejora continua, transparencia, responsabilidad corporativa y promoción de una cultura de cumplimiento integrada en todos los niveles de la organización.

Lucha contra la corrupción y soborno

Euskotren viene identificándose de antiguo con una cultura ética y de integridad corporativa, de lucha contra todo tipo de prácticas o conductas ilícitas. La primera barrera en materia de anticorrupción en nuestra organización se levanta, *ex ante*, por el estricto y obligado cumplimiento de las normas legales de general aplicación, sea en el campo de la contratación como en el de las obligaciones económico-financieras, sea en el de transparencia e información pública y, finalmente, también en las que derivan del Convenio Colectivo de Euskotren. Y de asentadas normas internas: prohíbe a toda persona trabajadora o personal de la organización en su relación con terceros, tanto del sector público como privado, cualquier práctica que suponga la aceptación o el ofrecimiento de ventajas o incentivos de carácter ilícito y/o que persigan influir en la toma de decisiones, la aceptación de dádivas, regalos, promesas, sobornos, atenciones excesivas o comisiones ocultas, las donaciones a partidos políticos y/o asociaciones que participen en ellos, igualmente en lo referido a las contribuciones de beneficencia o al patrocinio de actividades.

La prevención en materia de anticorrupción y soborno se ha encontrado plenamente integrada, desde un principio, en el Sistema de Gestión de Compliance de la organización, que incorpora los principios, controles y mecanismos necesarios para prevenir, detectar y gestionar conductas potencialmente ilícitas o contrarias a los estándares éticos de Euskotren.

Siendo el mapa de riesgos penales instrumento imprescindible para la eficacia del sistema de gestión, se incluyen también en el mapa de riesgo renovado la identificación, evaluación y gestión de los riesgos en materia de corrupción y soborno, entendidos en su



eroskeriari lotutako arriskuen identifikazioa, ebaluazioa eta kudeaketa —haien zentzu zabalenean ulertuta—. Arrisku horiek arintzera bideratutako neurri eta kontrol espezifikoak ezartzen dira, erakundearen jardueraren garapenean.

sentido amplio, estableciéndose medidas y controles y medidas específicas orientados a la mitigación de dichos riesgos en el desarrollo de la actividad de la organización.

Se reproduce a continuación cuadro resumen del mencionado mapa de riesgos revisado:

Ondoren, berrikusitako arrisku-maparen laburpen-taula jasotzen da:

ARRISKU PENALEN EBALUAZIO TAULA TABLA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS PENALES		Erakundearen batez besteko arriskuaren ponderazioa * <i>emaitza 5etik da</i> Ponderación del riesgo medio en la organización * <i>valoración sobre 5</i>
Ondarea eta ordena sozioekonomikoaren aurkako delituak_Ustelkeria negozioetan	Ustelkeria-delituak negozioetan (jaso, eskatu edo onartu) Delitos de corrupción en los negocios (recibir, solicitar o aceptar) -286 bis-	3
Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico_Corrupción en los negocios	Ustelkeria delituak negozioetan (hitz eman, eskaini edo eman) Delitos de corrupción en los negocios (prometer, ofrecer o conceder) -286 bis	3
Ondarea eta ordena sozioekonomiaren aurkako delituak_Kapitalak zuritzea	Kapitalak zuritzearen delitua Delito de blanqueo de capitales -298.1-	2
Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico_Blanqueo de capitales	Kapitalak zuritzearen delitua Delito de blanqueo de capitales -301.1	1
Herri-ondasunaren eta Herritarren Segurtasunaren aurkako delituak De los delitos contra la Hacienda Pública y contra la Seguridad Social	Herri-ondasunaren aurkako delituak Delitos contra la Hacienda Pública -305.1-	2
	Herritarren Segurtasunaren aurkako delituak Delitos contra la Seguridad Social -307.1-	2
	Herritarren Segurtasunaren delituak Delitos la Seguridad Social -307 ter 1-	2
Administrazio Publikoaren aurkako delituak_Eroskeria Delitos contra la Administración Pública_Del cohecho	Funtzionario-eroskeriaren delitua Delito de cohecho -419-	3
	Funtzionario-eroskeriaren delitua Delito de cohecho -420-	3
	Funtzionario-eroskeriaren delitua Delito de cohecho -422-	3
	Funtzionario-eroskeriaren delitua Delito de cohecho -424.1-	3
	Funtzionario-eroskeriaren delitua Delito de cohecho -424.2-	3

Bestalde, Euskotrenek bi kontratazio ditu martxan Europako Batasunak - Next Generation EU - finantzatutako Suspertze, Eraldaketa eta Erresilientzia Planaren esparruan garatzen direnak. Bi kontratazio

En otro orden de cosas, Euskotren, cuenta con dos contrataciones que se desarrollan en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por la Unión Europea - Next Generation UE. El



horien xedea da Garraio Datu Aurreratuaren Sorkuntza eta Donostia/San Sebastián metroaren pasante lurperatuen zerbitzua emateko bidaiarientzako material mugikorra eskuratzea. Kontratazio biak 2025. urte honetan amaitu dira; lehen kontratua ekainaren hilabetean amaitu zen eta bigarrena abenduan.

Testuinguru honetan, harreman jarraitua mantentzen da Next Generation – EU Europako Funtsen kontrol-teknikari gisa jarduten duten pertsonen artean, bai Eusko Jaurlaritzan bai Espainiako Gobernuan, eta jarraipen-txosten berriak, informazio- eta dokumentazio-eskaerak egiten dira.

Horrela, erakunde instrumental gisa eta Plan horrek ezartzen dituen betebeharrak formal eta materialak zorrotz betez, Euskotren honako tresna arau-emaile eta kudeaketa-tresnetara atxikita dago:

- Eusko Jaurlaritzaren "Ustelkeriaren aurkako, interes-gatazkako, finantzaketa bikoitzeko, estatu-laguntzetako eta ingurumeneko kalte esanguratsurik ez eragiteko betekizunak betetzeko Neurrien Plana", Susperterre, Eraldaketa eta Erresilientzia Plana gauzatzeko eskatzen dena.
- Eusko Jaurlaritzako Mugikortasun Jasangarriko Sailaren PRTR Funtsen kudeaketarako Prozedura-Eskuliburua.
- Eusko Jaurlaritzako Mugikortasun Jasangarriko Sailaren Kontrol Plana.

Azkenik, bi kontratazio hauen esparruan egon daitezkeen irregulartasunen edo iruzur-susmoen, interes-gatazken, finantzaketa bikoitzaren eta antzeko izaerako beste gertakarien berri emateko, Sozietatea Eusko Jaurlaritzak horretarako gaitutako postontzi elektronikoari lotuta dago: buzon-mrr@euskadi.eus.

Giza eskubideen errespetua

Euskotrenek aitortu eta bere gain hartzen ditu Nazio Batuen Giza Eskubideen Adierazpen Unibertsalean jasotako oinarriko giza eskubideak, eta haien errespetua bermatzen du bere jardueran guztietan.

Lan-arloko esparruan, Euskotrenek bermatzen du elkartzeko askatasunaren eta

objeto de estas dos contrataciones son la Generación de Datos de Transporte Avanzados y la Adquisición de Material Rodante para la entrada en servicio en la pasante soterrada del metro Donostia/San Sebastián. Ambas contrataciones han tenido fecha de término este año 2025, finalizado el primero de los contratos en el mes de junio y el segundo en el mes de diciembre.

En este contexto, se sigue manteniendo contacto permanente con las personas que, tanto en el Gobierno Vasco como en el Gobierno de España, realizan las funciones de Técnicos de Control de los Fondos Europeos Next Generation – EU, así como nuevos reportes y requerimientos de información y de documentación.

De esta manera, como entidad instrumental y en estricto cumplimiento de las obligaciones formales y de fondo contenidas en dicho Plan, Euskotren está adherida a los siguientes instrumentos normativos y de gestión:

- "Plan de Medidas para cubrir los requisitos antifraude, conflicto de interés, doble financiación y ayudas de estado y daño no significativo al medio ambiente, exigidos en la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" del Gobierno Vasco.
- Manual de Procedimientos para la gestión de Fondos del PRTR del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco.
- Plan de Control del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco.

Finalmente, para la denuncia de posibles irregularidades o sospechas de fraude, conflicto de interés, doble financiación y otras de naturaleza similar, dentro del marco de las actuaciones de estas dos contrataciones, la Sociedad se vincula al buzón habilitado a tal fin por el Gobierno Vasco (buzon-mrr@euskadi.eus).

Respeto de los derechos humanos

Euskotren reconoce y asume los derechos humanos fundamentales recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, respetando su cumplimiento en todas sus actividades.

En el ámbito laboral, Euskotren garantiza el respecto por la libertad de asociación y el



negoziazio kolektiborako eskubidearen errespetua, indarrean dagoen enpresako Hitzarmen Kolektiboaren Hamargarren Tituluan ezarritakoaren arabera.

Enpleguan diskriminaziorik ezaren aldeko konpromisoari, lan behartu edo derrigorrezkoa ezabatzeari eta haurren lanaren abolizioari dagokienez, enpresako plantilla kontratatzea objektibotasunaren, gardentasunaren eta meritu-lehiaren printzipioen arabera egiten da, eta indarreko legediaren arabera. Hornitzaile diren enpresei ere eskatzen zaie lan-arloko legezko betebeharrak betetzea, bai eta beren langileei aplikatzen dieten hitzarmen kolektiboari buruzko informazioa ematea ere; eta bazterte-arrazoia da haurren lanarekin edo pertsonen salerosketarekin lotutako kondenaren bat izatea.

2024. urtean ez zen jaso erreklamazio judizialik, eta ez zen inolako salaketarik aurkeztu Lan Ikuskaritzaren eta Gizarte Segurantzaren aurrean lan-arloko oinarritzko eskubideen urraketengatik.

2025. urtean, oinarritzko eskubideen presuntuzko urraketa alegatuta jasotako demanda kopurua, Gizarte Jurisdikzioa Arautzen duen Legean ezarritako izapideei jarraituz eta Fiskaltza prozeduran parte izanik, guztira 9 izan da.

Arrisku ez-finantzarioen kudeaketa

Arriskua enpresa-jarduera orori berezkoa zaion elementua da, eta antolakundearen gaitasunari negatiboki eragin diezaieketen gertaerak edo egoerak izateko aukera hartzen du barne, bere helburuak lortzeko eta interes-taldeei balioa sortzeko.

Euskotrenek 2010ean hasi zuen, bere akziodun bakarraren, Eusko Jaurlaritzaren, eskariaren ondorioz, enpresako arrisku nagusien azterketa, Eusko Jaurlaritzak egindako "EAEko Sektore Publikoko Erakundeetan, Sozietateetan eta Fundazioetan Barne-Kontrolaren Funtzioa Ezartzeko eta Garatzeko Eskuliburua" eta "Arrisku Korporatiboaren Kudeaketa - Esparru Integratua" txostena, "COSO II Txostena" izenez ezagunagoa, oinarri hartuta.

Arrisku-kudeaketako sistema hau indarrean jarraitzen du eta aldiari-aldiari berrikusten da, Sozietateak bere jarduera garatzen duen

derecho a la negociación colectiva tal y como se recoge en el Título Décimo del Convenio Colectivo de la empresa en vigor.

En cuanto al compromiso con la no discriminación en el empleo, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición del trabajo infantil, la contratación de la plantilla de la empresa se realiza bajo los principios de objetividad, transparencia y competencia, y conforme a la legislación vigente, y en el caso de las empresas proveedoras se les exige también el cumplimiento de la legalidad en materia laboral así como información sobre el convenio colectivo que aplican a sus personas trabajadoras, siendo además un motivo de exclusión el haber tenido alguna condena en relación con el trabajo infantil o trata de seres humanos.

Durante el año 2024 no se recibió ninguna reclamación judicial, ni tampoco denuncia alguna por vulneración de derechos fundamentales en el ámbito laboral ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

En el año 2025, el número de demandas recibidas invocando la presunta vulneración de derechos fundamentales, siguiendo los cauces previstos en la ley Reguladora de la Jurisdicción Social, siendo parte el Ministerio Fiscal, asciende a un total de 9.

Gestión de riesgos no financieros

El riesgo es un elemento inherente a toda actividad empresarial y comprende la posibilidad de que se produzcan acontecimientos o situaciones que puedan afectar negativamente a la capacidad de la organización para alcanzar sus objetivos y generar valor para sus grupos de interés.

Euskotren inició en 2010, por solicitud de su único accionista, el Gobierno Vasco, un análisis de los principales riesgos de la compañía, en base al "Manual para la Implantación y Desarrollo de la Función de Control Interno en los Entes, Sociedades y Fundaciones del Sector Público de la CAE", elaborado por el Gobierno Vasco, y al Informe "Gestión de Riesgos Corporativos - Marco Integrado", conocido como "Informe COSO II".

Este sistema de gestión de riesgos continúa vigente y se revisa de forma periódica para adaptarlo a la evolución del entorno



ingurune arauemaile, operatibo eta estrategikokoaren bilakaerara egokitzeko.

Arrisku inerentearen ebaluazioa haren eragina eta probabilitatea kontuan hartuta egiten da, arriskuak bost arlo handitan taldekatuaz:

- Gobernua,
- Estrategia eta Plangintza,
- Eragiketak eta Azpiegiturak,
- Betetze-egiaztapena eta
- Txostengintza.

Erakundearen arlo arteko esparruen artean, arrisku inerente eta kritizitate maila handiagoa hautematen denak Eragiketak eta Azpiegiturak eta Estrategia eta Plangintza dira.

Operazio eta Azpiegitura arloko kritizitatea zuzenean dago lotuta Euskotrenen jardura nagusiaren izaerarekin, pertsonen mugikortasunean oinarritua, garraio-modu desberdinen bidez (trena, tranbia, funikularra eta autobusa), eta horrek erantzukizun handia dakar zerbitzuaren jarraitutasunari, segurtasunari eta kalitateari dagokienez.

Bestalde, Estrategia eta Plangintza arloko kritizitatea, beste faktore batzuen artean, enpresa publiko izateari lotuta dago, eta makroekonomikoak, araukoak eta sozio-politikoak diren kanpo-faktoreen aurrean esposizio esanguratsua izateari, bai eta eskariaren bilakaerako eszenarioak, trantsizio energetikoa eta lurralde-garapena aurreikusteko beharrari ere.

Arriskuen etengabeko kudeaketaren erantzukizuna erakundeko arlo desberdinei eta horretarako eraturako batzordei dagokie, eta horiek beren jardura garatzen dute Administrazio Kontseiluak eta Zuzendaritza Batzordeak onartutako politiketan eta ezarritako barne-prozedura eta kontrol sistemetan oinarrituta.

Euskotrenen ezarritako kudeaketa-sistemen esparruan, arriskuen identifikazioa eta ebaluazioa plangintza eta berrikuspen prozesuen parte dira, eta horrek aukera ematen du antolakuntzako ahulgune eta indarguneak detektatzeko, testuinguru operatiboa eta estrategikoa aztertze eta helburuak lortzeari eragin diezaioketen egoerak aurrez antzemateko.

normativo, operativo y estratégico en el que desarrolla su actividad la Sociedad.

La evaluación del riesgo inherente se realiza considerando su impacto y probabilidad, agrupando los riesgos en cinco grandes áreas:

- Gobierno,
- Estrategia y Planificación,
- Operaciones e Infraestructuras,
- Cumplimiento y
- Reporting.

Entre las áreas interdepartamentales de la entidad, aquellas en las que se percibe mayor riesgo inherente y criticidad, son Operaciones e Infraestructuras y Estrategia y Planificación.

La criticidad en el área de Operaciones e Infraestructuras está directamente relacionada con la naturaleza de la actividad principal de Euskotren, centrada en la movilidad de personas mediante diversos modos de transporte (tren, tranvía, funicular y autobús), lo que implica una elevada responsabilidad en términos de continuidad del servicio, seguridad y calidad.

Por su parte, la criticidad del área de Estrategia y Planificación está vinculada, entre otros factores, a la condición de empresa pública, con una significativa exposición a factores externos de carácter macroeconómico, regulatorio y sociopolítico, así como a la necesidad de anticipar escenarios de evolución de la demanda, transición energética y desarrollo territorial.

La responsabilidad de la gestión continua de los riesgos corresponde a las diferentes áreas de la organización y a los comités constituidos al efecto, que desarrollan su actividad conforme a las políticas aprobadas por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, así como a los procedimientos y controles internos establecidos.

En el marco de los sistemas de gestión implantados en Euskotren, la identificación y evaluación de riesgos forma parte de los procesos de planificación y revisión, permitiendo detectar debilidades y fortalezas organizativas, analizar el contexto operativo y estratégico y anticipar situaciones que puedan afectar al logro de los objetivos.



Analisi horien ondorioz, ekintza-planak, zuzenketa- eta prebentzio-neurriak, antolaketa-aldaketak eta hobekuntza espezifikoko planak garatzen dira, bai eta ikasitako lezioen zabalkundea ere.

Era berean, Euskotrenek ingurumen, gizarte eta gobernantza arloko arriskuak identifikatzen eta kudeatzen ditu erakundearen ezarritako kudeaketa-sistema desberdinen bidez.

Gaur egun arrisku horien identifikazioa eta ebaluazioa sistema horien esparruan egiten bada ere, erakundeak aurrera egiten jarraitzen du ingurumen, gizarte eta gobernantza arloko arriskuen integrazio progresibo baterantz, arrisku-kudeaketaren marko orokorrean, jasangarritasunari buruzko Europako arau-esparruaren bilakaerarekin bat etorritik.

Testuinguru honetan, Kalitatearen Kudeaketa Sistemak zerbitzu-emankizunari eragin diezaizketen arriskuen jarraipen eta berrikuspen marko transbertsal gisa jarduten du, ebaluazio periodikoko mekanismoak, antolaketa-testuinguruaren analisia eta Zuzendaritzaren berrikuspena barneratuz, etengabeko hobekuntzaren ikuspegiarekin. Sistema honek aukera ematen du garraio publikoko zerbitzuaren prestazioan eragina duten arrisku operatibo eta antolakuntzakoen ikuspegi orokortu bat sendotzeko.

Azken ekitaldietan, arriskuaren kudeaketa sistematikoak ekarpena egin du prozesuen digitalizaziora, kontrol eta jarraipen sistemak sendotzera eta zerbitzuaren kalitate estandarren etengabeko hobekuntzara, emankortasun mailak finkatzeko eta joera urteartekoak aztertzeko tresna gisa.

Arrisku-kudeaketaren marko orokor horren barruan, segurtasun operazionala eremu bereziki kritikoa da Euskotrenentzat, eskaintzen duen garraio publikoko zerbitzuaren izaera funtsezkoa delako eta zenbait arrisku operatibok erabiltzaileengan, plantillan eta ingurunean izan dezaketen inpaktu potentziala dela eta.

Erakundeoko segurtasun arlotik, Segurtasun Operazionalaren Kudeaketa Sistema (SGS-Op) bat garatu da, Ondare Interes Orokorreko Trenbide Sarean (aurrerantzean, RFIG) izan daitekeen salgaien trafikiko potentzialerako, Administradora de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) erakundeak kudeatzen duen sarean. SGSak

Fruto de estos análisis, se desarrollan planes de acción, acciones correctivas y preventivas, cambios organizativos y planes específicos de mejora, así como la difusión de lecciones aprendidas.

Asimismo, Euskotren identifica y gestiona riesgos de carácter ambiental, social y de gobernanza a través de los distintos sistemas de gestión implantados en la organización.

Si bien actualmente la identificación y evaluación de estos riesgos se realiza en el marco de dichos sistemas, la organización continúa avanzando hacia una integración progresiva de los riesgos ambientales, sociales y de gobernanza en su marco general de gestión de riesgos, en línea con la evolución del marco normativo europeo en materia de sostenibilidad.

En este contexto, el Sistema de Gestión de Calidad actúa como marco transversal de seguimiento y revisión de riesgos que pueden afectar al desempeño del servicio, incorporando mecanismos de evaluación periódica, análisis del contexto organizativo y revisión por la Dirección, conforme al enfoque de mejora continua. Este sistema permite consolidar una visión global de los riesgos operativos y organizativos que inciden en la prestación del servicio público de transporte.

Durante los últimos ejercicios, la gestión sistemática del riesgo ha contribuido a la digitalización de procesos, al refuerzo de los sistemas de control y seguimiento del desempeño y a la mejora continua de los estándares de calidad del servicio, permitiendo consolidar niveles de desempeño y analizar tendencias interanuales como herramienta de mejora continua.

Dentro de este marco general de gestión de riesgos, la seguridad operacional constituye un ámbito especialmente crítico para Euskotren, dado el carácter esencial del servicio público de transporte que presta y el impacto potencial que determinados riesgos operativos pueden tener sobre las personas usuarias, la plantilla y el entorno.

Desde el área de seguridad de la organización, se ha desarrollado un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGS-Op), para un potencial tráfico de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG), gestionada por la entidad



segurtasun operazionalaren arriskuen analisia jasotzen du, eta operazioan arrisku berriak identifikatzeko prozesuak definitzen ditu, dagoeneko ezagutzen diren arriskuak kontrolpean mantenduz. SGSa Estatuko Tren Segurtasun Agentziak (AESF) balidatu du.

2025. urtean Segurtasun Arloak bere jarduerarekin lotutako prozedurak garatu ditu, ETSko azpiegiturretan segurtasun operazionalari eragin diezaioketen antolaketa-arrisku detektatuak kontrolatzeko aukera ematen dutenak. 2026. urtean Segurtasun Arloko prozeduren garapena osatuko da eta beste arlo operatibo batzuen berrikuspina eta egokitzapena jorratuko da, ETS azpiegiturretako segurtasun marko integrala sendotzeko.

2025. urtean KONEKTATU proiektua amaitu da, Segurtasun Kultura Positiboaren eta Giza eta Antolakuntza Faktoreen integrazioa gauzatzeko Euskotrenen SGSaren baitan, Europako Trenbide Agentziak (EUAR) sustatzen duenaren arabera. 2026an hasitako lanekin jarraitzeko eta Segurtasun Kulturaren hobekuntzan sakontzeko nola jarraitu hausnartuko da.

2025. ekitaldian lehen lerroko langileek bidalitako Arrisku Txostenak kudeatzeko prozedura definitu eta ezarri da, aplikazio propio baten bidez. Txosten horiek modu konfidentzian tratatzen dira Giza eta Antolakuntza Faktoreen Arloan, eta dagokien Segurtasun Arloetara (FFCC, Tranbia eta Mantentzea) bideratzen dira haien ikerketa eta arriskuen kontrol-neurriak proposatzeko. Sistema hau, Segurtasun Kultura Positiboaren ikuspegiarekin lerrokatuta, informazio iturri garrantzitsua da arrisku latentearen detekzio goiztiarrerako, egoerak materializatu aurretik aurreikustea ahalbidetuz.

2025eko ekitaldian, Material Mugikorren Arloak jarraitu du bere Segurtasun Kudeaketa Sistema osatzen duten prozeduretan, jarraibideetan eta formatuetan lanean, eta horri esker Euskotren berriz ziurtatu dute Mantentze Entitate gisa, AESFren auditoretza gainditu ondoren.

Administradora de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). El SGS, recoge el análisis de riesgos operacional y, define los procesos para identificar otros nuevos, en la operación, manteniendo controlados los riesgos ya conocidos. El SGS, ha sido validado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

En el año 2025 el Área de Seguridad ha desarrollado los procedimientos relacionados con su actividad que permiten controlar riesgos organizacionales detectados con posible afección a la seguridad operacional en las infraestructuras de ETS. En el año 2026 se completará el desarrollo de los procedimientos del Área de Seguridad y se abordará la revisión y adaptación de otras áreas operativas, con el fin de consolidar el marco integral de seguridad en infraestructuras ETS.

Durante el año 2025 ha concluido el proyecto KONEKTATU para la integración tanto de una Cultura Positiva de Seguridad como de los Factores Humanos y Organizativos en el SGS de Euskotren tal y como promueve la Agencia Europea del Ferrocarril (EUAR). En el 2026 se realizará una reflexión sobre cómo continuar los trabajos iniciados para seguir profundizando en la mejora de la Cultura de Seguridad.

Durante el ejercicio 2025 se ha definido e implantado, mediante el desarrollo de una aplicación propia, un procedimiento para gestionar los Reportes de Riesgo recibidos del personal de primera línea. Estos reportes se tratan de manera confidencial por el Área de Factores Humanos y Organizativos y se derivan a las Áreas de Seguridad correspondientes (FFCC, Tranvía y Mantenimiento) para su investigación y propuesta de medidas de control de riesgos. Este sistema, alineado con el enfoque de Cultura Positiva de Seguridad, constituye una fuente relevante de información para la detección temprana de riesgos latentes, permitiendo anticipar situaciones antes de que se materialicen.

En el ejercicio 2025 el Área de Material Móvil ha seguido trabajando en los procedimientos, instrucciones y formatos que componen su Sistema de Gestión de la Seguridad, lo que ha permitido que Euskotren se haya recertificado



Mantentzeaz arduratzen den Entitate gisa baimena lortzeak egiaztatzen du EEMen arauketan ezarritako betekizunak betetzen direla. Horrela, Euskotrenek mantentzen du bere baimena material mugikorra mantentzeko, bai berea bai bestetakoa, RFIG azpiegituran zirkulatzeko.

como Entidad Mantenedora tras haber superado la pertinente auditoria de la AESF.

La autorización como Entidad Encargada de Mantenimiento, acredita el cumplimiento, de los requerimientos establecidos para la regulación de las EEM. Así, Euskotren, mantiene la autorización para realizar el mantenimiento de material móvil, tanto propio como ajeno, para circular por infraestructura RFIG.

Zibersegurtasuna, pribatutasuna eta konfidentzialtasuna

Zibersegurtasuna bi helburu nagusirekin abiatzen da: alde batetik, Euskotrenen eragiketak eta eguneroko jarduera babestea, eta bestetik, bezeroei, hornitzaile enpresei eta erakundeko gainerako interesdunei dagozkien datuak babestea bermatzea.

Teknologia

Euskotren kontziente da informazioaren segurtasunak eta zibersegurtasunak duten garrantziaz bere eragiketak babesteko, zerbitzuaren jarraitasuna ziurtatzeko eta erakundeko informazioa behar bezala tratatzeko. Testuinguru horretan, eta aplikagarria den araudia betetzen aurrera egiteko helburuarekin, Euskotrenek Informazioaren Segurtasunaren Eskema Nazionalera (ENS) egokitzea bideratutako azterketa-prozesu bat abiarazi zuen.

2024ko ekitaldian, Informazioaren Segurtasunaren arloko abiapuntuaren diagnostiko bat egin zen, eta horri esker erakundearen heldutasun-maila eta dauden arrisku nagusiak identifikatu ahal izan ziren. Lan horren ondorioz, diagnostiko-txosten bat eta ekintza-plan bat landu ziren, informazioaren segurtasun-sistemaren hobekuntza progresibora bideratuak.

Diagnostikoa eta ekintza-planaren elaborazioa egin zituen aholkularitza espezializatuarekin izandako kontratua 2025eko ekitaldian amaitu zen, dagokion dokumentazioa entregatuta. Ondoriozko planak erreferentzia-oinarria osatzen du informazioaren segurtasunaren eta ENSera egokitzearen arloko etorkizuneko ekintzen definizioa egiteko.

Bestalde, 2024ko ekitaldian, eta Euskadiko Autonomia Erkidegoko Sektore Publikoan Informazio eta Komunikazio Teknologien Kudeaketa Eredua arautzen duen martxoaren

Ciberseguridad, privacidad y confidencialidad

La ciberseguridad se acomete con el doble objetivo de proteger las operaciones y actividad diaria de Euskotren así como garantizar la protección de los datos de la clientela, empresas proveedoras y el resto de stakeholders de la organización.

Tecnología

Euskotren es consciente de la importancia de la seguridad de la información y la ciberseguridad para la protección de sus operaciones, la continuidad del servicio y el adecuado tratamiento de la información de la organización. En este contexto, y con el objetivo de avanzar en el cumplimiento de la normativa aplicable, Euskotren inició un proceso de análisis orientado a la adecuación al Esquema Nacional de Seguridad (ENS).

Durante el ejercicio 2024, se llevó a cabo un diagnóstico de la situación de partida en materia de Seguridad de la Información, que permitió identificar el nivel de madurez de la organización y los principales riesgos existentes. Como resultado de este trabajo, se elaboró un informe de diagnóstico y un plan de acción, orientado a la mejora progresiva del sistema de seguridad de la información.

El contrato con la consultoría especializada que realizó el diagnóstico y la elaboración del plan de acción finalizó en el ejercicio 2025, con la entrega de la documentación correspondiente. El plan resultante constituye una base de referencia para la definición de futuras actuaciones en materia de seguridad de la información y adecuación al ENS.

Por otra parte, durante el ejercicio 2024, y en el marco del proceso de convergencia tecnológica derivado de la Disposición Adicional del Decreto 36/2020, de 10 de



10eko 36/2020 Dekretuaren Xedapen Gehigarritik eratorritako konbergentzia teknologikoaren prozesuaren esparruan, Euskotrenek bere zibersegurtasun-zerbitzuak EJIEn Segurtasun Operazio Zentroan (SOC) pixkanaka integratzen joan zen.

2025eko ekitaldian, Euskotrenek EJIEn SOCaren zerbitzuak ditu jada erabilgarri, zibersegurtasuneko beste gaitasun aurreratu batzuekin batera, besteak beste:

- zibersegurtasun-intzidenteei erantzuteko zerbitzuak (CSIRT),
- ekipoetan detekzioa eta erantzuna emateko soluzioak (EDR), aurretiazko soluzioa CrowdStrike plataformarekin ordezkaturak,
- identitateekin lotutako mehatxak detektatzeko zerbitzuak (ITDR),
- segurtasun-gertaerak kudeatu eta monitorizatzeko zerbitzuak (SIEM),
- eta identitate digitalekin lotutako ahultasunak eta arriskuak detektatzera bideratutako zerbitzuak.

Zerbitzu horietako batzuk hedapen-fasean daude, eta ezarpen osoa 2026ko lehen sei hilekoan egitea aurreikusten da, ezarritako plangintzaren arabera.

Halaber, 2024ko ekitaldiaren amaieran, EJIek adimen artifizialean oinarritutako aplikazio baten lizentziak eta zerbitzuak esleitu zituen, Euskotrenek ordura arte zuzenean kontratatzen zituen zibersegurtasun-zerbitzu jakin batzuei jarraitasuna emateko helburuarekin. 2025eko ekitaldian, lizentzia horiek EJIEn bidez berriro dira, zerbitzu horien jarraitasun operatiboa mantenduta.

Datuen babesa

Euskotrenek, erakunde gisa eta bere jarduerari dagozkion eskakizunei erantzunez, indarrean dagoen datuen babesari buruzko araudiak ezartzen dituen betebeharrei atxikita jarduten du. Horren ondorioz, gure erakundearen gertatzen diren tratamendu-jarduerak guztiak kontuan hartzen ditu eta eguneratuta mantentzen ditu, eta, aldi berean, tratamendu bakoitzerako jarduteko protokoloak ezartzen dira, tratamenduaren helburuak eta oinarri juridikoa, erabiltzaile eta datu kategoriak eta beste hainbat alderdi zehaztuta. Eta hori guztia Euskotrenen 'Konfidentzialtasun eta Segurtasun Politikak' bame-ordenuko dokumentuan aurreikusitako

marzo, por el que se regula el Modelo de Gestión de las Tecnologías de la Información y la Comunicación en el Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi, Euskotren llevó a cabo la integración progresiva de sus servicios de ciberseguridad en el Centro de Operaciones de Seguridad (SOC) de EJI.

Durante el ejercicio 2025, Euskotren dispone ya de los servicios del SOC de EJI, junto con otras capacidades avanzadas de ciberseguridad, entre las que se incluyen, entre otras:

- servicios de respuesta ante incidentes de ciberseguridad (CSIRT),
- soluciones de detección y respuesta en los equipos (EDR), habiéndose sustituido la solución anterior por la plataforma CrowdStrike,
- servicios de detección de amenazas relacionadas con identidades (ITDR),
- servicios de gestión y monitorización de eventos de seguridad (SIEM),
- y servicios orientados a la detección de vulnerabilidades y riesgos asociados a identidades digitales.

Algunos de estos servicios se encuentran en fase de despliegue progresivo, estando prevista su implantación completa a lo largo del primer semestre de 2026, de acuerdo con la planificación establecida.

Asimismo, a finales del ejercicio 2024, EJI adjudicó las licencias y servicios de una aplicación basada en inteligencia artificial, con el objetivo de dar continuidad a determinados servicios de ciberseguridad que hasta ese momento eran contratados directamente por Euskotren. Durante el ejercicio 2025, dichas licencias han sido renovadas a través de EJI, manteniéndose la continuidad operativa de estos servicios.

Protección de datos

Euskotren, como organización y en atención a la actividad que le compete y desarrolla, actúa sometida a las exigencias de la normativa vigente en materia de protección de datos. En su consecuencia, tiene en cuenta y al día todas las actividades de tratamiento que se dan en nuestra organización, al tiempo que quedan establecidos protocolos de actuación para cada uno de los tratamientos, especificando fines de tratamiento y base jurídica, categoría de usuarios y datos, entre otros extremos. Y todo ello conforme a las medidas técnicas y organizativas de seguridad previstas en el documento de orden interno 'Políticas de Confidencialidad y



segurtasun neurri tekniko eta antolakuntzaren arabera, azken eguneratze-fasean dagoelarik, Euskotrenen Compliance Penalen kudeaketa-sistemaren berrikuspen eta eguneratze-prozesa amaitutakoan, presente dagoen dokumentuko 1. Kapituluko 'Kultura Korporatiboa eta Compliance' atalean adierazitako terminoetan eta irispidearekin.

Era berean, esteipendunak datu pertsonaletara sarbidea duen kontratu guztietan, gai horri buruzko eskakizunen aurretiazko berrikuspena egiteaz gain lizitazio bakoitzean, dagokion tratamendu-arduradunaren kontratua formalizatzen da, hala badagokio.

Aurrekari horiei jarraikiz, 2025eko ekitaldian Euskotrenen Tratamendu Jardueren Erregistroa eguneratu da, baita ohar legalen katalogoa eta kontratazioari jotutako beste dokumentu batzuk ere, gure erakundearen normalizatutako praktika bat dena.

Aurreko ekitaldietan bezala, 2025ean ere ez da salaketa, kexa edo erreklamaziorik egon datu pertsonalen segurtasuna eta pribatasunari buruzko araudia ez betetzeari dagokionez, eta ez da erabiltzaileen datuen lapurreta edo galera kasurik gertatu. Eta datuen babesaren arloan interesdunek egin ahal izan dituzten kontsultak eta eskubideen erabilera epez eta eraginkortasun eta azkartasun irizpideekin erantzun zaie.

2025eko lehen hiruhilekoan Euskotrenen Datuen Babeserako Ordezkararen Laguntza Zerbitzuaren Aparteko Luzapenaren kontratua formalizatu zen, gai horretan laguntza tekniko eta juridikoko zerbitzu bat behin betiko kontratatzeko dagokion lizitazioaren zain.

Gai sozialak eta langileei buruzkoak

Euskotrenen Giza Baliabideen Zuzendaritza da profesionaltasun handiko profileko langileak hautatzeko ardura duena, baita hauen egoera administratiboarekin lotutako lanak kudeatzeko ere: kontratuak, nominak, gizarte segurantzak, baimenak, eszedentzia, maileguak eta gainerako arreta sozialak. Gainera, prestakuntza eta barne komunikazioa zuzentzen ditu, langileen arteko genero berdintasuna sustatzen du eta,

Seguridad de Euskotren', en proceso final de actualización, una vez finalizado el proceso de revisión y actualización del sistema de gestión de Compliance Penal de Euskotren en los términos y con el alcance señalados en el apartado 'Cultura Corporativa y Compliance' del Capítulo 1 del presente documento.

De igual forma, en todos aquellos contratos en los que el adjudicatario tiene acceso a datos personales, además de la previa revisión de las exigencias sobre la materia en cada licitación se formaliza, en su caso, el correspondiente contrato de encargado, de tratamiento.

Con estos precedentes, en el ejercicio 2025 se ha actualizado el Registro de Actividades de Tratamiento de Euskotren así como el catálogo de avisos legales y otros documentos relacionados con la contratación, una práctica normalizada en nuestra organización.

Al igual que en los ejercicios anteriores, en el 2025 tampoco han existido denuncias, quejas ni reclamaciones relativas al incumplimiento de la normativa relativa a la seguridad y privacidad de datos personales ni se ha sufrido ningún caso de robo o pérdida de datos de usuarios. Y las consultas y el ejercicio de derecho que en materia de protección de datos han podido ejercer los interesados, han sido atendidos en plazo y con criterios de eficacia y celeridad.

En el primer trimestre de 2025 se formalizó el contrato de Extensión Extraordinaria del Servicio de Asistencia a la Delegada de Protección de Datos de Euskotren a la espera de la correspondiente licitación para la contratación definitiva de un servicio de asistencia técnica y legal en la materia.

Cuestiones sociales y relativas al personal

La Dirección de Recursos Humanos de Euskotren, es la encargada de seleccionar a las personas empleadas con perfiles de elevada profesionalidad, así como de gestionar las labores relacionadas con la situación administrativa de éstas: Contratos, nóminas, seguridad social, permisos, excedencias, préstamos, y restantes atenciones sociales. Además, dirige la formación y la comunicación interna, fomenta



azkenik, hauen osasun fisiko eta psikikoaren zaintza bermatzen du.

la igualdad de género entre el personal empleado y, finalmente, vela por la salud física y psíquica de éstas.

Enplegua

Euskotrenek 2025eko ekitaldiaren amaieran zituen langile kopurua 1.351 izan da (1.329 2024an), euskal hiru lurraldeetako generoen arabera banaturik, honela:

Lurralde eta generoen arabera::

Personas trabajadoras /provincia Langileak / probintzia (%) →	Bizkaia 60,92%		Araba 11,25%		Gipuzkoa 27,83%		GUZTIRA TOTAL	
Per. empleadas /provincia/género Landunak/probintzia/generoa ↓ → (Nº; %)								
2024	236 28,75%	585 71,26%	39 26,35%	109 73,65%	124 34,44%	236 65,56%	399 30,02%	930 69,98%
2025	233 28,31%	590 71,69%	43 28,29%	109 71,71%	128 34,04%	248 65,96%	404 29,90%	947 70,10%

Por provincia y género;

Plantillaren banaketa generoa, adina eta lanbide-kategoria kontuan hartuta, honako xehetasunak lortzen dira:

En cuanto a la distribución de la plantilla en base al género, edad y categoría profesional, se obtienen los siguientes desgloses:

Adin-tartearen arabera:

Por rango de edad:

				GUZTIRA TOTAL
18-30 años/urteak	2024	9	32	41
	2025	9	29	38
31-50 años/urteak	2024	261	552	813
	2025	251	549	800
51-65 años/urteak	2024	129	346	475
	2025	144	369	513

Lanbide-kategoriaren eta EAEko probintziaren arabera:

Por categoría profesional y provincia vascongada:



		Bizkaia			Araba			Gipuzkoa			GUZTIRA/ TOTAL		
				Guztira / Total			Guztira / Total			Guztira / Total			Guztira / Total
Zuzendaritza kudeaketa	2024	1	10	11	0	0	0	1	2	3	2	11	13
Dirección y gestión	2025	1	9	10	0	0	0	1	2	3	2	11	13
Artoko arduradunak	2024	27	45	72	1	4	5	1	7	8	29	56	85
Responsables de área	2025	30	48	78	1	3	4	1	7	8	32	58	90
Erdi-mailako kargudunak	2024	38	50	88	6	13	19	7	18	25	51	81	124
Mandos intermedios	2025	38	46	84	5	13	18	7	20	27	50	79	129
Operazio eta mantentze-lanetako langileak	2024	109	410	519	30	91	121	61	177	238	200	678	866
Personal de operación y mantenimiento	2025	106	420	526	34	91	125	67	188	255	207	699	906
Komertzialak eta laguntzaileak	2024	61	70	131	2	1	3	54	33	87	117	104	241
Personal comercial y auxiliar	2025	58	67	125	3	2	5	52	31	83	113	100	213
GUZTIRA	2024	236	585	821	39	109	148	124	236	360	399	930	1329
TOTAL	2025	233	590	823	43	109	152	128	248	376	404	947	1351

Lan-kontratuaren modalitateetan enplegatutako pertsonen kopurua abenduaren 31n:

Número total de personas empleadas por modalidades de contrato laboral a 31 de diciembre:

	2024			2025		
			Guztira / Total			Guztira / Total
Kontratu finkoa Contrato fijo	313	706	1019	321	712	1033
Aldi baterako kontratua Contratos temporales	83	194	277	82	203	285
Erretiro partzialeko kontratua Contrato jubilado a tiempo parcial	3	30	33	1	32	33
GUZTIRA TOTAL	399	930	1.329	404	947	1.351

Langileen batezbestekoa, kontratu motaren eta generoaren arabera:

Promedio plantilla por tipo de contrato y género:

		% Medio/ % Erdia		Guztira/ Total	
Kontratu finkoa Contrato fijo	2024	21,57	54,20	75,24	
	2025	23,76	52,70	76,46	
Aldi baterako kontratua Contratos temporales	2024	7,75	16,39	24,14	
	2025	6,21	15,16	21,10	
Erretiro partzialeko kontratua Contrato jubilado a tiempo parcial	2024	0,04	0,58	0,62	
	2025	0,04	0,82	2,44	



Euskotrenek kalitatezkoa eta egonkorra den enplegua sustatzen du, bere kontratuen %76,46 mugagabea izanik (%75,24 2024an). Gainera, langileen bizi-kalitatea eta erretiroarekiko trantsizioa errazten du, azken urteetan erretiro partzialeko kontratuak eskainiz.

Euskotren, apuesta por el empleo de calidad y estable, siendo el 76,46% de sus contratos de tipo fijo (75,24% en el 2024). Además, favorece la calidad de vida y la transición de sus personas hacia la jubilación, ofreciendo contratos de jubilación parcial en sus últimos años de actividad.

Langileen batezbestekoa, kontratu motaren eta adinaren arabera*:

Promedio de plantilla por tipo de contrato y rango de edad*:

% Medio/ % Erdia		18-30 años/ urteak	31-50 años/ urteak	51-65 años/ urteak
Kontratu finkoa Contrato fijo	2024	0,26	44,44	30,54
	2025	0,52	43,90	33,40
Aldi baterako kontratua Contratos temporales	2024	2,65	17,01	4,48
	2025	2,25	14,98	4,08
Erretiro partzialeko kontratua Contrato jubilado a tiempo parcial	2024	0,00	0,00	0,62
	2025	0,00	0,00	0,86

*Aurreko datuak zehazteko, batez besteko langile kopurua kontuan hartu da.

Para la determinación de los datos anteriores se ha considerado el número medio de personas trabajadoras.

Langileen batezbestekoa, kontratu motaren eta lanbide-kategoriaren arabera*:

Promedio de personas trabajadoras por tipología de contrato y categoría profesional*:

% Medio/ % Erdia		Zuzendaritza eta kudeaketa Dirección y Gestión	Arloko arduradunak Responsables de área	Erdi-mailako kargudunak Mandos Intermedios	Operazio eta mantentze-lanetako langileak Personal de Operación y Mantenimiento	Komertzialak eta laguntzaileak Personal Comercial y Auxiliar
Kontratu finkoa Contrato fijo	2024	0,94	5,99	9,36	49,88	9,08
	2025	0,93	6,55	8,93	50,05	11,36
Aldi baterako kontratua Contratos temporales	2024	0,00	0,17	0,27	17,11	6,58
	2025	0,00	0,08	0,30	16,51	4,43
Erretiro partzialeko kontratua Contrato jubilado a tiempo parcial	2024	0,02	0,09	0,09	0,38	0,04
	2025	0,02	0,08	0,23	0,44	0,09

*Erantsitako datuak zehazteko, pertsona aktiboen batez besteko kopurua kontuan hartu da.

Para la determinación de los datos adjuntos se ha considerado el número medio de personas trabajadoras.

Urtero bezala, Euskotrenek desgaitasuna duten pertsonak bere plantilan integratzeko konpromisoa mantentzen du. Honi dagokionez, abenduaren 31n Sozietatean desgaitasun egoeran dauden langileen banaketa lanbide-kategoriaren arabera honakoa da:

Un año más, Euskotren mantiene su compromiso de integrar en la plantilla propia a las personas con discapacidad. A este respecto, la distribución del número de personas trabajadoras en situación de discapacidad por categoría profesional a 31 de diciembre en la Sociedad es el siguiente:



Ezintasunen bat duten langileak Personas empleadas en situación de discapacidad	2024			2025		
			Guztira / Total			Guztira / Total
Zuzendaritza eta kudeaketa Dirección y gestión	0	1	1	0	1	1
Arloko arduradunak Responsables de área	1	0	1	1	0	1
Erdi-mailako kargudunak Mandos intermedios	0	0	0	1	0	1
Operazio eta mantentze-lanetako langileak Personal de operación y mantenimiento	1	2	3	1	2	3
Komertzialak eta laguntzaileak Personal comercial y auxiliar	7	21	28	6	18	24
GUZTIRA TOTAL	9	24	33	9	21	30

Bestetik, 2025ean 2024an bezala ez zen mugagabe ez-finkoko kontraturik iraungitu.

Por otro lado, en el en el 2025 al igual que en el 2024 no se produjo la extinción de ningún contrato indefinido no fijo.

Kategoriaren eta generoaren arabera kaleratutako langileak Personas empleadas despedidas por categoría y género	2024		2025	
Zuzendaritza eta kudeaketa Dirección y gestión	0	0	0	0
Arloko arduradunak Responsables de área	0	0	0	0
Erdi-mailako kargudunak Mandos intermedios	0	0	0	0
Operazio eta mantentze-lanetako langileak Personal de operación y mantenimiento	0	0	0	0
Komertzialak eta laguntzaileak Personal comercial y auxiliar	0	0	0	0
GUZTIRA TOTAL	0	0	0	0

Euskotrenek ordainsari-maila duina eta egokia eskaintzen du, bai lan-merkatuarekiko, bai dagokion lanbide-kategoriarekiko, plantilako langileen soldata-berdintasuneko printzipioak errespetatuz, bai generoaren, bai adinaren aldetik.

Euskotren ofrece un nivel retributivo honrrado y adecuado, tanto respecto al mercado laboral, como a la correspondiente categoría profesional, respetando los principios de igualdad salarial -ya sea, en términos de género como con respecto a la edad- de las personas empleadas de su plantilla.

Urteko batez besteko ordainsaria*:

Remuneración media anual*:

Urteko batez besteko ordainsaria, lanbide-kategoria eta generoaren arabera; eta adin tartearen arabera (€) Remuneración media anual por categoría profesional y género; y por rango de edad (€)	2024		2025	



Por kategoria profesionalaren eta generoaren categoría profesional y género	Zuzendaritza eta kudeaketa Dirección y gestión	87.590 €	91.793 €	89.104 €	90.776 €
	Arloko arduradunak Responsables de área	61.394 €	64.004 €	60.876 €	62.996 €
	Erdi-mailako kargudunak Mandos intermedios	51.031 €	50.811 €	52.433 €	53.651 €
	Operazio eta mantentze-lanetako langileak Personal de operación y mantenimiento	44.521 €	44.630 €	46.455 €	46.387 €
	Komertzialak eta laguntzaileak Personal comercial y auxiliar	39.617 €	39.690 €	41.487 €	42.331 €
Adin tartearen eta generoaren arabera Por rango de edad y género	18 -30 urte/años	43.650 €	41.644 €	45.276 €	42.190 €
	31-50 urte/años	44.458 €	44.692 €	46.140 €	46.511 €
	51-65 urte/años	47.246 €	49.326 €	48.914 €	51.025 €

Bestalde, 2025eko soldata-arrakala %2,01ekoa izan da, 2024ko %2,02aren aldean; aurreko urtea baino 0,01 puntu portzental gutxiago. Soldata-arrakala honako kalkuluan oinarrituta zehazten da: [(gizonen batez besteko ordainsaria - emakumeen batez besteko ordainsaria) / gizonen batez besteko ordainsaria].

Nahiz eta Euskotrenen gaur egun kalkulaturako soldata-arrakala globalaren datua %2,01ekoa den, hau ez dago ordainsari-soldata bezalako kontzeptuetan oinarrituta, kategoria bereko langile guztientzat berdina baita, generoa edozein dela ere. Desbideratzea, batez ere, antzinatearen efektuari dagokio eta, bigarren mailan, senideen zaintzagatiko lanaldiaren murrizketen efektuari. Murrizketa horiek gehienbat emakumeek eskatzen dituzte, eta horrek ere eragina du jasotako aldagai-ordainsarian (zenbait plus eta prima), benetan egindako txanden eta urtean zeharreko jardueraren inguruabarren arabera.

Administrazio Kontseiluko ordainsariak:

Kontseilari kargua doakoa da; hala ere, 3 kontseilari, denak gizonetzkoak, sindikatu-ordezkaritzari dagozkienak, 90€ garbiko (139€ gordineko) dietak kobratzeko eskubidea dute Kontseiluaren saio bakoitzera bertaratzeagatik. 3 kontseilarietako batek

Por su parte, la brecha salarial en 2025 ha sido del 2,01%, con respecto al 2,02% del 2024; 0,01 puntos porcentuales menos que el año anterior. La brecha salarial viene determinada en base al siguiente cálculo; [(remuneración media de hombres - remuneración media de mujeres) / remuneración media de hombres].

Si bien, el dato de brecha salarial global calculado actualmente en Euskotren corresponde a un 2,01%, este no está sustentado en conceptos como el salario de retribución, que es idéntico para todas las personas empleadas de una misma categoría, independientemente de su género. La desviación se debe, principalmente, al efecto de la antigüedad y, en segundo lugar, al efecto de las reducciones de jornada por cuidado de familiares a cargo. Estas reducciones, son solicitadas mayoritariamente por mujeres, lo que afecta también a la remuneración variable (determinados pluses y primas) percibida, en función de los turnos efectivamente trabajados y de las circunstancias del desempeño a lo largo del año.

Remuneraciones del Consejo de Administración:

El ejercicio del cargo de consejero/a es gratuito, no obstante, hay 3 consejeros, -todos ellos de género masculino, correspondientes a la representación sindical-, que tienen derecho al cobro de una dieta de 90€ netos (139€ brutos), por asistencia a cada sesión del



dietaren kobroari uko egin dio. 2025ean, bertaratze-dieten zenbateko osoa 648,90€ garbi (998,31€ gordin) izan da; aurreko ekitaldian 630€ garbi (969,22€ gordin) izan ziren.

Gainera, sindikatu-ordezkaritzak izendatutako 3 kontseilarietatik 2 enpresako langileak ere badira; beraz, nahiz eta kontseilari gisa soldatarik ez jaso, beren lanbide-kategoriari dagokion soldata jasotzen dute.

Zuzendaritza Gorenaren ordainsariari dagokionez, Sozietateko Zuzendari Nagusiaren kargua alegia, 89.553,95€ izan da (89.158,81€ 2024an).

Bestetik, Euskotrenek uste du, bere negozio-ereduagatik eta bere jarduera nagusiaren izaeragatik, hau da, trenbidez egindako pertsonentzako garraio publikoa, Sozietateak eragin ekonomiko, sozial eta ingurumen positiboa duela lurraldea egituratze aldetik. Horrela, enpresak Bizkaiko eta Gipuzkoako herri ugari Bilbo eta Donostiako hiri-gune nagusiekin modu jasangarrian konektatzen ditu.

Euskotrenentzako interes-talde nagusietako bi erabiltzaileak eta bere plantilla dira. Zentzu horretan, Sozietateak bi horien arteko komunikazio eta parte-hartze etengabeko bideak ezarri ditu, bere jarduerak komunitatearen garapenean eta jarduketareman duen eragina jakitun izanik.

Era berean, nabarmentzekoa da Sozietateak enplegu eta tokiko garapenean sortzen duen eragina, bai zuzenean, bai zeharka.

Euskotrenen pertsonen hautaketa eta kontratazioaren oinarrian berdintasun, meritua eta gaitasun printzipioak daude.

Lanpostu hutsak betetzeko jarraitu beharreko prozedurak, BOPV-n argitaratutako enpresaren Hitzarmen Kolektiboan adostu eta jasota daude alde aurretik alde sozialarekin.

Prozedura orokorra barne eta kanpoko langileen poltsak izatean datza, hutsune bat sortzen denean, amortizaezina bada,

Consejo. Uno de los 3 consejeros ha renunciado al cobro de la dieta. En 2025, el importe total por dietas de asistencia ha ascendido a 648,90€ netos (998,31€ brutos), en el ejercicio anterior fueron 630€ netos (969,22€ brutos).

Además, de las 3 personas consejeras nombradas por la representación sindical, 2 son también personas trabajadoras de la empresa, por tanto, aunque no perciban sueldo como consejeros, sí reciben el salario correspondiente a su categoría profesional.

En cuanto a la remuneración de la Alta Dirección -cargo de Director General de la Sociedad-, ha sido de 89.553,95€ (89.158,81€ en 2024).

Por otro lado, Euskotren considera que, debido a su modelo de negocio y a la naturaleza de su actividad principal —esto es, el transporte público de personas por ferrocarril—, la Sociedad tiene un impacto económico, social y ambiental positivo en la vertebración del territorio. Así, la empresa permite la conexión entre un gran número de poblaciones de Bizkaia y Gipuzkoa con los grandes núcleos urbanos de Bilbao y Donostia, de una forma sostenible.

Dos de los principales grupos de interés para Euskotren son las personas usuarias y su propia plantilla. En este sentido, la Sociedad ha establecido canales de comunicación y participación continua con ambos, siendo consciente del impacto que su actividad tiene sobre el desarrollo de su comunidad y su ámbito de actuación.

Asimismo, es destacable el impacto que la Sociedad genera en el empleo y desarrollo local, tanto de forma directa, como indirecta.

La selección y contratación de personas en Euskotren, se basa en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Los procedimientos a seguir para la cobertura de las plazas vacantes (incluidos los puestos de nueva creación, ya sean estructurales o temporales), están acordados con la parte social y se recogen expresamente en el Convenio Colectivo de la empresa, publicado en el BOPV.

El procedimiento general consiste en disponer de bolsas internas y externas de personal, de tal manera que, cuando se produce una vacante no amortizable, esta pueda cubrirse



berehala bete ahal izateko, baita estaldura horren ondorioz sor daitekeen hutsunea ere.

Era berean, barne eta kanpoko langile-poltsekin aldi baterako plazak kontratatzen dira modu arinean, une bakoitzean dauden beharren arabera.

Poltsa horiek osatzeko dagokion barne eta/edo kanpo deialdiak argitaratzen dira, gardentasuna, objektibotasuna eta aukeraberdintasuna bermatuz. Hautagaiek dagozkien probak gainditzen dituztenean, aipatutako zerrendak argitaratzen dira.

Prozesu horien objektibotasuna eta gardentasuna bermatzeko, Euskotrenek Zuzendaritzaren ordezkari-tzaz eta langileen ordezkari-tzaz osatutako organo kolegiatua du, Azterketa Epaimahaia izenekoa, eta haren funtzionamendu-arauak Hitzarmen Kolektiboan jasota daude.

Arau orokor gisa, Hitzarmen Kolektiboak ezartzen duen bezala, barne-sustapenaren bidezko estaldurak lehentasuna du sarrera berriaren gainean.

2025ean, barne-hautaketaren esparruan, 31 deialdia osatu dira, horietatik 9 poltsak sortzeko barne-sustapenenak eta 22 borondatezko lekualdaketa eta plazak betetzekoak.

Deialdioen esparruan 53 plaza estrukturala eskaini ziren, eta horietatik %28 emakumeek eta %72 gizonek bete zituzten.

Plaza huts horiek ezarritako prozeduraren arabera bete dira: lehenik kategoria bereko pertsonen borondatezko lekualdaketen bidez, eta ondoren, lanpostu horretarako kalifikatutako jada dauden barne-poltseen bidez. Poltsa horiek agortuta daudenean, hutsuneak dagokion kanpo-deialdiaren ebazpenetik datorren sarrera berriko langileen bidez betetzen dira.

Bestetik, Administrazio, Trenbide, Errepide eta Tranbiaren arloetan poltsak sortzeko 9

de manera inmediata, así como la posible vacante que pudiera generarse como consecuencia de dicha cobertura.

Asimismo, con las bolsas de personal internas y externas se realizan las contrataciones de plazas de carácter temporal de forma ágil, en función de las necesidades existentes en cada momento.

La confección de estas bolsas se realiza mediante la publicación de las correspondientes convocatorias internas y/o externas, garantizando la transparencia, objetividad e igualdad de oportunidades. Una vez que las personas candidatas superan las pruebas correspondientes, se procede a la publicación de las citadas listas.

Para garantizar la objetividad y transparencia de estos procesos, Euskotren dispone de un órgano colegiado compuesto por la representación de la Dirección y la representación de las personas trabajadoras, denominado Tribunal Examinador, cuyas normas de funcionamiento se encuentran recogidas en el Convenio Colectivo.

Como norma general, tal y como establece el Convenio Colectivo, la cobertura mediante promoción interna tiene prioridad sobre el nuevo ingreso.

Durante el año 2025, en el ámbito de la selección interna, se han completado 31 convocatorias, de las cuales 9 han sido de promoción interna para la creación de bolsas y 22 han correspondido a traslados voluntarios y cobertura de plazas.

En el marco de estas convocatorias se ofrecieron 53 vacantes estructurales, de las cuales el 28% fueron cubiertas por mujeres y el 72% por hombres.

Estas plazas vacantes, se han cubierto conforme al procedimiento establecido: en principio mediante traslados voluntarios de personas de la misma categoría, y posteriormente, a través de las bolsas internas ya existentes de personal cualificado para ese puesto. Cuando dichas bolsas se encuentran agotadas, las vacantes se cubren con personal de nuevo ingreso procedente de la resolución de la convocatoria externa correspondiente.

Por otro lado, se han anunciado y resuelto 9 procesos de promoción interna para la generación de bolsas en las áreas de Administración, Ferrocarril, Carretera y



barne-sustapen prozesu iragarri eta ebatzi dira. Zehazki, honako lanpostuetarako:

- Tranbiako Operadore/a Aginte-Postuko
- Pneumatika Teknikari Mekanikoa
- Elektriko Elektroniko Teknikaria
- Ingurumen Teknikaria
- Segurtasun Teknikaria
- Analista Programatzaile/a
- Prestakuntza Prozesuen Arduraduna
- Ingeniari Mekanikoa
- Laneko Arriskuen Prebentzio Teknikaria

Barne-sustapen horiek 289 hautagaitza jaso zituzten, eta horietatik 112 pertsona dagokien poltsen parte bihurtu ziren, %29 emakumeak eta %71 gizonak izanik.

Barne-deialdiok egitearekin, enpresako jada dauden poltsa ofizialeko langile finkoak zein behin-behinekoak aurkeztu ahal diren horietara, datozen lau urteetan huts gera daitezkeen lanbide-kategoria horietako plazak betetzeko langile kualifikatuen poltsa berriak sortu dira, enpresaren arau konbentzionalak ezarritako indarraldi-aldia.

2024an, enplegu publikoaren aldi-batasuna murrizteko helburuarekin, abenduaren 28ko 20/2021 Legearen 6. eta 8. xedapen gehigarrietatik eratorritako aldi baterako enpleguaren egonkortze-prozesu hautatzaileak hasi ziren. Horri dagokionez, Euskotrenek BPOVn argitaratu zuen abuztuaren 16an bi deialdiren inskripzio-prozesuaren data: lehiaketa-oposaketa bat eta merezimendu-lehiaketa bat. Ondoren, akordioaren bidez, 3 plaza gehigarri gehitu ziren 2024ko urriaren 15ean.

Egonkortze-prozesua 2025eko apirilean osatu zen bi deialdietako plazei behin betiko esleipena argitaratuta, guztiak esleituta.

Hitzarmen Kolektiboak, aldi baterako hutsuneen estaldurari buruzko 15. artikuluan, salbuespenez, horiek enplegu-zerbitzu publikoen bidez bete ahal izateko aukera jasotzen du.

Tranvía. En concreto, para los siguientes puestos:

- Operador/a Puesto de Mando Tranvía
- Técnico/a Mecánico Neumático
- Técnico/a Eléctrico Electrónico
- Técnico/a de Medio Ambiente
- Técnico/a de Seguridad
- Analista Programador/a
- Responsable de Procesos Formativos
- Ingeniero/a Mecánico
- Técnico/a de Prevención de Riesgos Laborales

Estas promociones internas recibieron 289 candidaturas, de las cuales 112 personas pasaron a formar parte de las correspondientes bolsas, siendo el 29% mujeres y el 71% hombres.

Con la realización de estas convocatorias internas —a las que pueden presentarse tanto el personal fijo como el eventual integrante de las bolsas oficiales ya existentes en la empresa— se han generado nuevas bolsas de personal cualificado para ocupar las plazas de dichas categorías profesionales que puedan quedar vacantes en los próximos cuatro años, periodo de validez fijado por la normativa convencional de la empresa.

En 2024, con el objetivo de reducir la temporalidad en el empleo público, se iniciaron los procesos selectivos de estabilización de empleo temporal derivados de las disposiciones adicionales 6.ª y 8.ª de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre. A este respecto, Euskotren publicó en el BOPV el 16 de agosto la fecha del proceso de inscripción de dos convocatorias; una de concurso oposición y otra de concurso de méritos. Posteriormente, mediante acuerdo, se han incorporaron 3 plazas adicionales el 15 de octubre de 2024.

El proceso de estabilización se completó en abril de 2025 con la publicación de la adjudicación definitiva de las plazas recogidas en ambas convocatorias, habiéndose adjudicado la totalidad de las mismas.

El Convenio Colectivo, en su 15º artículo relativo la cobertura de vacantes temporales, contempla la posibilidad, de que, con carácter excepcional, estas puedan cubrirse mediante los servicios público de empleo.

A este respecto, en 2025, se han publicado a través de Lanbide 2 ofertas para la cobertura



Horri dagokionez, 2025ean, Lanbideren bidez 2 eskaintza argitaratu dira Gidari-Kobradore eta Gidari-Garbitzaile lanpostuen aldi baterako estaldura egiteko.

Noizean behin, Herri Kontuen Euskal Epaitegiak Euskotrenek egindako langileen kontratazioak auditatu egiten ditu publizitate, berdintasun, meritu eta gaitasun printzipioak betetzen direla egiaztatzeko.

Era berean, Euskara Planean barne harremanen ardatzean pertsonen kudeaketari buruz jasotakoaren betetzeko, Euskotrenek "Harrera Plan Prozedura" du, poltsa ofizialetatik datorren langileen kontratazioa prozesua euskaraz bideratzeko urratsak emateko helburuarekin.

Protokolo honek kontratazioa Euskotrenek hautagaiarekin harremanetan jartzen den eta kontratu bat eskaintzen dion unetik hasi eta kontratazio hori sinatzean eraginkor bihurtzen den unera arte arautzen du.

Sartzeko egunean, langile berriei hainbat alderdiren berri ematen zaie: lanpostuko laneko arriskuen prebentzioari buruzko derrigorrezko prestakuntza, segurtasun eta osasun laboraleko politikak, orokorrak zein zehatzak, aukera-berdintasunaren arloko lan-politikak, ingurumena, prestakuntza eta lanbide-sustapena, euskalduntzea, Laneko kanpo-indarkeriaren aurkako Politika, Alkohola eta beste droga-mendekotasunen kontsumoa prebenitzeko Politika, Datuen Babesa (LOPD), Arau-betetze Compliance-a eta abar.

Osasuna eta segurtasuna

Euskotrenek Laneko Segurtasun eta Osasunaren (aurrerantzean, LSO) politika bat du, Gobernu Arduratsuko politikan oinarritzen dena, Euskotrenen langileentzat, interes-taldeentzat eta hornitzaile eta kontratista enpresentzat jarduera modu seguru eta osasuntsuan garatzeko beharrezko lan-baldintzak eskaintzea helburu duena.

Politikak laneko segurtasun eta osasunaren arloko helburuak eta xedeak ezartzeko eta berrikusteko erreferentzia-esparrua eskaintzen du, eta haren bidez, Euskotrenek

temporal de los puestos de Conductor/a Cobrador/a y Conductor/a Limpiador/a.

Cada cierto tiempo, el Tribunal Vasco de Cuentas Públicas audita las contrataciones de personal realizadas por Euskotren con el fin de verificar el respeto de los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad.

Asimismo, para cumplir lo recogido en el Plan de Euskera relativo a la gestión de las personas en el eje de las relaciones internas, Euskotren cuenta con un "Procedimiento Plan de acogida", cuya finalidad es dar pasos para que el proceso de contratación del personal proveniente de bolsas oficiales sea articulado en euskera.

Este Protocolo regula el proceso de contratación desde el momento en que Euskotren se pone en contacto con la persona candidata y le ofrece un contrato hasta el momento en que esa contratación es efectiva mediante la firma del mismo.

El día de la incorporación, se informa a las nuevas personas trabajadoras sobre diversos aspectos como son; la formación obligatoria en materia de prevención de riesgos laborales del puesto correspondiente, Políticas de seguridad y salud laboral, tanto generales como específicas, políticas laborales en materia de igualdad de oportunidades, medio ambiente, formación y promoción profesional, euskaldunización, Política contra la violencia externa en el trabajo, Política de prevención del consumo de alcohol y otras drogodependencias, Protección de datos (LOPD), Compliance-Cumplimiento Normativo etc.

Seguridad y Salud laboral

Euskotren, dispone de una política de Seguridad y Salud en el Trabajo (en adelante, SST), que asienta sus bases en la política de Gobierno Responsable, proporcionar las condiciones de trabajo necesarias para desarrollar la actividad de una forma segura y saludable, tanto para el personal de Euskotren como para los grupos de interés y las empresas proveedoras y contratistas.

La política proporciona el marco de referencia para establecer y revisar los objetivos y metas en materia de seguridad y salud en el trabajo y a través de ella, Euskotren expresa el compromiso de toda la Organización para:



Erakunde osoa honako hauetarako konpromisoa adierazten du:

- Gure jarduerako segurtasun eta osasun arriskuak identifikatu eta ebaluatzea, aldaketa eta eraldaketatik sortzen direnak barne, haiak ezabatzeko, eta ezinezkoa bada, minimizatzeko eta kontrolatzeko, istripu-zero politikaren barruan.
- Gure jarduerari aplikagarriak diren laneko segurtasun eta osasunaren arloko lege-betekizunak betetzea, baita erakundeak gai honetan sinatzen dituen borondatezko betekizunak ere.
- LSOren kudeaketaren eta jardueraren etengabeko hobekuntza sustatzea eta segurtasun eta osasun irizpideak erakundearen jardura eta erabaki guztietan integratzea.
- Euskotrenen langile guztiei eta gure kontratista enpresetako langileei gure jarduerarekin lotutako segurtasun eta osasun arriskuei buruz, baita lana modu seguru eta osasuntsuan garatzeko betebeharrak eta erantzukizunei buruz ere, informatzea, prestatzea eta sentibilizatzea.
- Erakundeko langilearen komunikazioa, kontsulta eta parte-hartzea sustatzea segurtasuna eta osasuna ukitzen duten gaitan.
- Politika honekin hartutako LSOrekiko konpromisoa betetzeko beharrezko baliabideak eta/edo tresnak hornitzea.

Laneko Segurtasun eta Osasunaren Politika publikoa da eta aldian-aldian berrikusten da, egokitzeko eta aldatzeko, hala badagokio. Euskotrenek bere betetzea sustatuko du, maila guztietara zabalduz.

Politika honen eta enpresaren etengabeko hobekuntzaren printzipioaren aplikazioan, 2025ean Euskotrenek bere kudeaketa-sistema laneko segurtasun eta osasunaren kudeaketa-sistemaren ISO 45001 arauari egokitzea amaitu du.

Euskotrenen arriskuen prebentzioa 2006. urtetik du antolatuta, ETSrekin, Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca-rekin batera, Prebentzio Zerbitzu mancomunatu baten bidez.

- Identificar y evaluar los riesgos de seguridad y salud de nuestra actividad, incluyendo aquellos que surjan de cambios y modificaciones, con el objeto de eliminarlos, y si no es posible, minimizarlos y controlarlos, dentro de una política de cero accidentes.
- Cumplir los requisitos legales en materia de seguridad y salud laboral de aplicación a nuestra actividad, así como los requisitos voluntarios que la organización suscriba en esta materia.
- Promover la mejora continua de la gestión y del desempeño de la SST e integrar criterios de seguridad y salud en el conjunto de actividades y decisiones de la organización.
- Informar, formar y sensibilizar a todo el personal de Euskotren y de nuestras empresas contratistas, sobre los riesgos de seguridad y salud asociados a nuestra actividad, así como sobre las obligaciones y responsabilidades para el desarrollo del trabajo de una forma segura y saludable.
- Potenciar la comunicación la consulta y la participación del personal de la Organización en los temas que afecten a la seguridad y salud.
- Dotar de los recursos y/o herramientas necesarias para el cumplimiento del compromiso con la SST adquirido con esta política.

La Política de Seguridad y Salud en el Trabajo es pública y es revisada periódicamente para su adecuación y modificación, en su caso. Euskotren promoverá su cumplimiento, mediante su difusión a todos los niveles.

En aplicación de esta política y del principio de mejora continua de la empresa, en 2025 Euskotren ha finalizado la adaptación de su sistema de gestión a la norma ISO 45001 de sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Euskotren, tiene organizada la prevención de riesgos desde el año 2006, a través de un Servicio de Prevención mancomunado, junto con ETS, Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca.



Prebentzio Zerbitzu propio honek Laneko Segurtasuna, Ergonomia eta Psikosoziologia Aplikatua eta Laneko Medikuntza espezialitateak bere gain hartuta ditu, Higiene Industrialaren espezialitatea kanpoko Prebentzio Zerbitzu batekin itunduta mantenduz.

Bestalde, LSOri dagokionez, Euskotrenek Laneko Segurtasun eta Osasun Batzordea du, langileen lan-baldintzen hobekuntzan parte-hartzea eta kontsulta sustatzea helburu duena, eta azaroaren 8ko 31/1995 Laneko Arriskuen Prebentzioari buruzko Legeak ezartzen dituen informazio, kontsulta eta parte-hartze eskubideak betez.

Organo hori 14 kidez osatuta dago, horietatik 7 Sozietateko Zuzendaritzak izendatzen ditu eta beste 7ak Prebentzio Ordezkarri/Ordezkariek dira, Batzorde Iraunkorrean ordezkaritza duten langileen ordezkariek, bertan duten ordezkaritzaren arabera.

Prebentzio Ordezkariek beren kargoak berezkoak dituen funtzioak betetzeko beharrezko denbora dute.

Laneko Segurtasun eta Osasun Batzordea bimestralean biltzen da ohiko saioan, eta ezohiko moduan egin dezake Batzordeko edozein kideen eskaera arrazoituaren bidez.

Euskotrenek segurtasunaren eta osasunaren kudeaketaz arduratzen diren pertsonen eskuragarri mantentzen dizkien baliabideen artean, kanpoko enpresa baten laguntza dago kontratista erakundeekin, Euskotrenentzat lan egiten dutenekin, koordinazio-lanak egiteko, baita laneko segurtasunaren eta ergonomia eta psikosoziologiaren arloko laguntza teknikoa ere.

Laneko segurtasun eta osasunaren politikaren aplikazioan eta erakundearen arrisku-analitik lortutako emaitzetan oinarrituta, Euskotrenek LSO Kudeaketa Sistema (LSOKS) du, eta haren bidez prebentzio-jardueraren plangintza egiten du, etengabe hobetzeko helburuarekin Euskotrenen zein bere kontratista erakundeetan lan egiten duten pertsona guztien lan-baldintzak eta bizi-kalitatea.

Este Servicio de Prevención propio tiene asumidas las especialidades de Seguridad en el Trabajo, Ergonomía y Psicología aplicada y Medicina del Trabajo, manteniendo la especialidad de Higiene Industrial concertada con un Servicio de Prevención Ajeno.

Por otro lado, al respecto del SST, Euskotren cuenta con un Comité de Seguridad y Salud Laboral, cuyo objetivo es favorecer la participación y consulta de las personas trabajadoras en la mejora de sus condiciones laborales, y dando cumplimiento a los derechos de información, consulta y participación que determina la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Dicho organismo, está constituido por 14 miembros, de las cuales, 7 de ellas son designadas por la Dirección de la Sociedad y, las otras 7 son los Delegados/as de Prevención, los/as representantes de las personas trabajadoras con representación en el Comité Permanente y conforme a la representatividad ostentada en el mismo.

Las Delegadas y Delegados de prevención, disponen del tiempo necesario para ejercer las funciones implícitas a su cargo.

El Comité de Seguridad y Salud Laboral, se reúne bimestralmente en sesión ordinaria, pudiendo hacerlo de manera extraordinaria a petición fundada de cualquier miembro del Comité.

Dentro de los recursos que Euskotren mantiene a disposición de las personas encargadas de la gestión de la seguridad y la salud, se encuentra la asistencia de una empresa externa para llevar a cabo las labores de coordinación con las entidades contratistas -las que trabajan para Euskotren-, así como una asistencia técnica en materia de seguridad en el trabajo y ergonomía y psicología.

En aplicación de su política de seguridad y salud en el trabajo y, en base a los resultados obtenidos en el análisis de riesgos de la organización -en relación con la SST en la empresa- Euskotren, dispone de un Sistema de Gestión de la SST (SGSST), a través del cual, elabora su planificación de la actividad preventiva, al objeto de mejorar continuamente las condiciones laborales y la calidad de la vida -nuevamente-, de todas las



Prebentzio-jardueraren plangintza urtero egiten da eta Jarduera Orokorraren Programa eta Euskotrenen programa espezifikoak biltzen ditu.

Erakundearen barne eta kanpo testuingurua aztertzeak Laneko Segurtasun eta Osasunaren Kudeaketa Sistemako arriskuak eta aukerak identifikatu eta ebaluatzea ahalbidetu du.

Arrisku eta aukeren identifikazio eta ebaluazio horren emaitzak, enpresaren helburu orokorren analisiari eta erakundearen prebentzio-kudeaketari lotuta, urteko Plangintza zehaztea ahalbidetu dute.

Enpresak ezarrita dituen prebentzio-jardueren artean, gertakariak eta istripuak ikertzea dago, horiek errepika ez daitezen neurriak hartzeko aukera ematen duena.

Horrela, erakundearen barruan etengabeko hobekuntza ere sustatzen da, LSOn arloan.

Horri dagokionez, Euskotrenek 4 lan-istripu mota bereizten ditu bere plantillan. Hauek dira: bajagabeko lan-istripuak, larritasun txikiko gertakariak biltzen dituztenak; bajadun istripuak, lan-egun galerak dakarzenak; eta azkenik, baja edo bajagabeko istripuak in itinere.

personas que trabajan, tanto en Euskotren, como para sus entidades contratistas.

La planificación de la actividad preventiva, se elabora anualmente e incluye el Programa General de Actividades y los Programas específicos de Euskotren.

El análisis del contexto interno y externo de la organización ha permitido identificar y evaluar los riesgos y oportunidades para el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

El resultado de esta identificación y evaluación de riesgos y oportunidades, junto con el análisis de los objetivos generales de la empresa y la gestión preventiva de la organización, han hecho posible definir la Planificación anual.

Dentro de las actividades preventivas implantadas en la empresa, se encuentra la investigación de los incidentes y accidentes que permite tomar medidas para evitar que estos se repitan.

De esta forma, también se promueve la mejora continua dentro de la organización -en materia de SST.

A este respecto, Euskotren distingue 4 tipos de accidentes laborales entre su plantilla. Estos son; Los accidentes sin baja laboral que incluye percances de baja envergadura, accidentes con baja los cuales, implican la pérdida de días trabajados, y por último, los accidentes con o sin baja laboral in itinere.

Istripu Mota / Tipo de Accidente				Istripuak guztira Accidentes Totales
Bajarekin Con Baja	Bajarik gabe Sin Baja	In Itinere Bajarekin In Itinere Con Baja	In Itinere Bajarik gabe In itinere sin baja	
Guztira Total	Guztira Total	Guztira Total	Guztira Total	GUZTIRA TOTAL



2025	24	11	35	18	6	24	3	0	3	1	1	2	46	18	64
2024	26	14	40	14	2	16	8	5	13	2	2	4	50	23	73

	Maiztasun tasa Tasa de frecuencia de baja (*) (**)			Maiztasun Orokorren tasa Tasa de frecuencia general(*) (***)			Larritasun tasa Tasa de gravedad(*) (****)		
			Guztira Total			Guztira Total			Guztira Total
2025	19,41	21,78	20,10	33,97	33,66	33,88	0,66	0,34	0,57
2024	21,13	28,05	23,13	32,51	32,06	32,38	0,48	0,49	0,48

* Para el cálculo de las anteriores tasas se ha utilizado la media de los valores mensuales, excluyendo los accidentes in itinere. Las jornadas perdidas se han comenzado a contabilizar desde el día en que se les presta la asistencia médica, que normalmente coincide con el día del accidente.

** Maiztasun-tasa: Bajadun istripu-kopurua $\times 10^6$ / lan egindako ordu-kopuru erreala.

Tasa de frecuencia de baja: N° de accidentes con baja $\times 10^6$ / n° horas trabajadas reales.

*** Maiztasun orokorraren tasa: baja eragin duten edo ez duten istripuen kopurua $\times 10^6$ / benetan lan egindako orduen kopurua.

Tasa de frecuencia general: N° de accidentes con y sin baja $\times 10^6$ / n° horas trabajadas reales.

**** Larritasun-tasa: galdutako egun-kopurua bajaran eta bajaran gabeko istripuengatik $\times 10^3$ / Programatutako ordu-kopurua.

Tasa de gravedad: N° jornadas perdidas por accidentes con y sin baja $\times 10^3$ / n° horas trabajadas programadas.

2025ean, 2024an bezala, ez da lan-istripuagatik heriotzerik gertatu, ezta gaixotasun profesionaleko kasurik aitortu ere.

En 2025, al igual que en el 2024, no se ha producido ningún fallecimiento por accidente laboral, ni tampoco se ha reconocido ningún caso de enfermedad profesional.

Absentismoari dagokionez, 2025ean 275.775,99 absentismo-ordu gertatu ziren gaixotasun arruntagatik eta bajadun istripuagatik (%12,97), 2024ko 288.097,74 orduaren aldean (%13,94).

Con respecto al absentismo, en 2025 se produjeron 275.775,99 horas de absentismo por enfermedad común y accidente con baja (12,97%) frente a las 288.097,74 horas de 2024 (13,94%).

2024an zehar, Zerbitzu Medikoak 921 azterketa mediko egin ditu guztira, honako osasun-azterketa-eredu hauetan banatuta:

A lo largo del 2025 el Servicio Médico ha realizado un total de 932 reconocimientos médicos (921 en 2024), distribuidos en los siguientes modelos de examen de salud:

- Aurreko, sarrera eta hasierako azterketa medikuak: 320
- Aldizkako osasun-azterketa: 220
- Borondatezko osasun-azterketa: 125
- Absentziaren ondorengo osasun-azterketa: 118
- Lanpostu edo funtzio-aldaketaren ondorengo osasun-azterketa: 108
- Gaitasunen berrikuspina: 33
- Amiantoarengatik lan osteko osasun-zaintza: 3
- Silizioarengatik lan osteko osasun-zaintza: 1
- Azterketa-uko egitea: 4

- Reconocimientos previos, de ingreso e inicial: 320
- Examen de salud periódico: 220
- Examen de salud voluntario: 125
- Examen de salud tras ausencia: 118
- Examen de salud por cambio de puesto o función: 108
- Revisión de Aptitudes: 33
- Vigilancia de la salud post-ocupacional amianto: 3
- Vigilancia de la salud post-ocupacional sílice: 1
- Renuncia reconocimiento: 4

Osasun-azterketak honako sektoreetan banantzen dira:

- Trena: 374

Estos exámenes de salud se distribuyen en los siguientes sectores de actividad:

- Ferrocarril: 374



- Autobusa: 287
- Tranbia: 143
- Tailerra: 54
- Administrazioa: 74

- Autobuses: 287
- Tranvía: 143
- Taller: 54
- Administración: 74

Zerbitzu Medikua ere parte hartu du 2025ean egindako barne-deialdietan, guztietan gaitasun psikofisikoen araudi berria aplikatuz, eta kategoria berrietarako sarbidea edo zirkulazioan esku hartzen duten lanpostuetarako prestakuntzarako sarbidea zekartenetan proba psikologikoak eginez. Era berean, parte hartu da 2023ko abenduan egin zen geltoki-agentearen eta lineako agentearen kanpo-deialdian —2024ko urtarrian ebatzia— eta 2025ean zehar lanean jarraitu den horretan.

Parte hartu den prozesuen artean, honako hauek aipa daitezke :

- Automozio Mantentze Teknikaria: 1 gizon.
- Mantentze Mekaniko-Pneumatiko Teknikaria: 3 gizon.
- Mantentze Elektriko-Elektroniko Teknikaria: 2 gizon.
- Tranbiako Agentea: 24 pertsona, 18 gizon eta 6 emakume.
- Tranbiako Eragiketa-Agentea: 6 pertsona, 3 gizon eta 3 emakume.
- Tren-agentek: 53 pertsona, 38 gizon eta 15 emakume.
- Treneko Eragiketa-Agentea: 13 pertsona, 9 gizon eta 4 emakume.
- Geltokiko Agentek: 33 pertsona, 22 gizon eta 11 emakume.
- Lineako Agentek: 32 pertsona, 17 gizon eta 15 emakume.
- Tranbiako Agente-Postuko Operadoreak: 10 pertsona, 4 emakume eta 6 gizon.
- Gidari-kobratzaileak: 113 pertsona, 80 gizon eta 33 emakume.
- Gidari-garbitzaileak: 7 pertsona, 6 gizon eta 1 emakume.
- Errepideko Ikuskatzailea: 4 pertsona, 3 gizon eta 1 emakume.
- Tranbiako Agente Hezitzailea: 1 gizon.
- Treneko Agente Hezitzaileak: 5 pertsona, 2 emakume eta 3 gizon.
- Trenbide-ikuskapena: 5 pertsona, 3 emakume eta 2 gizon.

El Servicio Médico también ha participado en las convocatorias internas realizadas en el 2025, aplicando en todas ellas, la nueva normativa de aptitudes psicofísicas, y realizando las pruebas psicológicas en aquellas que conllevaban acceso a nueva categoría o acceso a formación a puestos que intervienen en circulación. Así mismo, se ha participado en la convocatoria externa de agentes de estación y agentes de línea realizada en diciembre del 2023 resuelta en enero del 2024 y en la que se ha continuado trabajando a lo largo de 2025.

Entre los diferentes procesos de selección en los que se ha participado, se puede señalar:

- Técnico Mantenimiento Automoción: 1 hombre.
- Técnico Mantenimiento Mecánico Neumático: 3 hombres.
- Técnico Mantenimiento Eléctrico-Electrónico: 2 hombres.
- Agente de Tranvía: 24 personas, 18 hombres y 6 mujeres.
- Agente Operaciones Tranvía: 6 personas, 3 hombres y 3 mujeres.
- Agentes de Tren: 53 personas, 38 hombres y 15 mujeres
- Agente Operaciones Tren: 13 personas, 9 hombres y 4 mujeres.
- Agentes de Estación: 33 personas, 22 hombres y 11 mujeres
- Agentes de Línea: 32 personas, 17 hombres y 15 mujeres.
- Operadores/as Puesto de Mando del Tranvía: 10 personas, 4 mujeres y 6 hombres.
- Conductor-a/cobrador-a: 113 personas, 80 hombre y 33 mujeres.
- Conductor-a/ Limpiador-a: 7 personas, 6 hombres y 1 mujer.
- Inspector-a de Carretera: 4 personas, 3 hombres y 1 mujer.
- Agente Formador del Tranvía: 1 hombre.
- Agente Formador de Tren: 5 personas, 2 mujeres y 3 hombres.
- Inspección de Ferrocarril: 5 personas, 3 mujeres y 2 hombres.
- Personal Técnico de Operación Depósito: 2 hombres.



- Depósito Operazioetako Teknikariak: 2 gizon.
- Geltokietako Informazio Operadorea: 2 gizon.

Euskotreneko langileen osasuna hobetzeko Plan aktiboaren programarekin jarraitzen da, eta honako proiektu hauetan gauzatzen da:

Lan-medikuntzako eta enpresa-psikologiako arlotik, gainera, 2025ean zehar honako lan hauek garatu dira:

- SAEC-TME Proiektua: Langileen osasun muskuloeskeletikoa hobetzea. 19 langile hautatu dira, denak gizonak. Borondatez programan parte hartzea onartu duten pertsonak dira, eta beren tratamendurako programatutako saioak egitera konpromisoa hartu dute.
- ERRESILIENTZIA eta AURRE EGITEKO Programa: psiko-emozio arloan zailtasunak izan dituzten langileei estrategia moldagarriak ematea, lan- eta/edo esparru pertsonalean egoera adversoei aurre egin ahal izateko. 2025ean egindako lanaren garapena honela gauzatu da:
 - 2024ko programan egon ziren eta lanean jarraitzeko laguntza behar zuten pertsonen indartzea, eta laguntza hau jaso dutenak 3 emakume eta 2 gizon izan dira.
 - 2025eko programa, eta bertan 5 emakume eta 5 gizon konprometitu dira beren tratamendurako programatutako saioak egitera. Aurten hasierako saioak handitu dira, hurrengo urteko indartze-saioak aurreratuz; handitze horretaz 5 emakume eta 4 gizon izan dira onuradun, beren terapeutekin lanean jarraitzeko kontsulta-maiztasun handiagoa behar zutelako.
 - Programatik kanpo, 4 emakume eta 1 gizon artatu dira, haien egoera baloratu eta orientatu, eta 2026an programaren parte izatea komeni den ala ez zehaztuz.

Prebentzio-zerbitzuak, bere aldetik, Jarduera Enpresarialen Koordinazioaren araudiak (RD

- Operador-a de Información Estaciones: 2 hombres.

Se continúa con el programa de Plan activo de mejora de la salud de las personas empleadas de Euskotren, que se materializa en los proyectos:

Desde el área de medicina del trabajo y psicología de empresa, se han desarrollado además los siguientes trabajos a lo largo del 2025:

- Proyecto SAEC-TME: Mejora de la salud musculoesquelética en las personas trabajadoras. Se ha realizado la selección de 19 personas trabajadoras, siendo todas ellas hombres. Se trata de personas que voluntariamente han aceptado el programa y han adquirido el compromiso de realizar las sesiones programadas para su tratamiento.
- Programa RESILIENCIA y AFRONTAMIENTO: dotar a las personas trabajadoras que hayan presentado dificultades en el ámbito psicoemocional de estrategias adaptativas para afrontar las situaciones adversas en el entorno laboral y/o personal. El desarrollo del trabajo realizado en el 2025 se materializa en:
 - Refuerzo a las personas que estuvieron en el programa del 2024 y necesitaban seguir trabajando, siendo 3 mujeres y 2 hombres los que han contado con este apoyo.
 - Programa del 2025 en donde 5 mujeres y 5 hombres se han comprometido a realizar las sesiones programadas para su tratamiento. Este año se ha realizado una ampliación de las sesiones iniciales, adelantando las sesiones de refuerzo del año siguiente, beneficiándose de esta ampliación 5 mujeres y 4 hombres, ya que necesitaban de una mayor frecuencia de consulta para seguir trabajando con sus respectivos terapeutas.
 - Fuera de programa, se ha atendido a 4 mujeres y 1 hombre, valorando y orientando su situación y determinando la conveniencia o no de formar parte del programa en el año 2026.

El servicio de prevención por su parte también lleva a cabo las labores de coordinación de los servicios afectados por la normativa de



171/2004) eragindako zerbitzuen koordinazio-lanak ere egiten ditu, baita Eraikuntza Lanetako Segurtasun eta Osasun araudiak (RD 1627/1997) eragindako obrenak ere. Horien artean nabarmentzen dira: informazio eta dokumentazio trukea, koordinazio-bilkurak eta, azkenik, jarraipen-bisitak.

Kontratista enpresei buruzko dokumentazioa eta lanetan/eginbeharretan parte hartuko duen langileei buruzkoa biltzea, baita ondorengo berrikuspena eta artxibatzea ere, online kudeaketa-software baten bidez egiten da.

Coordinación de Actividades Empresariales (RD 171/2004), y de las obras afectadas por la normativa de Seguridad y Salud en Obras de Construcción (RD 1627/1997). Entre ellas, destacan; El intercambio de información y documentación, las reuniones de coordinación, y por último, las visitas de seguimiento.

La recopilación de la documentación sobre las empresas contratistas, y del personal que va a intervenir en los trabajos/las labores, así como, su posterior revisión y archivo, se realiza a través de un software de gestión *on-line*.

	Elkarkuntza-lanak / Trabajos de Coordinación			
	Enpresak / Empresas	Pertsonak / Personas	Bilerak / Reuniones	Bisitak / Visitas
2025	318	1.500	110	363
2024	285	1.500	115	354

Elkarkuntza-lanen jarraipena egiteko, Euskotrenek hainbat adierazle erabiltzen ditu hilerok.

Para el seguimiento de los trabajos en materia de coordinación, Euskotren utiliza diferentes indicadores mensuales.

Gorabeherak detektatzeko maiztasunaren adierazlea (IFI):

$$IFI = \frac{\text{Gorabeheradun bisita kopurua}}{\text{Guztizko bisita kopurua}} \times 100$$

Indicador de frecuencia de detección de incidencias (IFI):

$$IFI = \frac{N^{\circ} \text{ Visitas detectadas incidencias}}{N^{\circ} \text{ Visitas realizadas}} \times 100$$

Antzemandako gorabeheren larritasun-adierazlea (IGI):

$$IGI = \frac{\text{Gorabehera larri kopurua}}{\text{Antzemandako gorabehera kop}} \times 100$$

Indicador de gravedad de las incidencias detectadas (IGI):

$$IGI = \frac{N^{\circ} \text{ Incidencias paralización}}{N^{\circ} \text{ Incidencias detectadas}} \times 100$$

Elkarkuntzaren eraginkortasunaren adierazlea (IEC):

$$IEC = \frac{\text{Konpon. gorabehera kopurua}}{\text{Antzemandako gorabehera kop}} \times 100$$

Indicador de efectividad de la coordinación (IEC):

$$IEC = \frac{N^{\circ} \text{ Incidencias resueltas}}{N^{\circ} \text{ Incidencias detectadas}} \times 100$$



	CAE segimendu adierazleak / Indicadores seguimiento CAE		
	IFI	IGI	IEC
2025	79,79	0,08	31,06
2024	81,39	0,08	24,64

Enpresa kontratistetak langileei gertatutako istripu eta gorabeherei buruzko datuak honako hauek dira:

Los datos respecto a los accidentes e incidentes ocurridos al personal de empresas contratistas, son los siguientes:

	Istripu Mota / Tipo de Accidente								Istripuak guztira						
	Bajarekin Con Baja			Bajarik gabe Sin Baja			In Itinere Bajarekin In Itinere Con Baja			In Itinere Bajarik gabe In Itinere Sin Baja			Accidentes Totales		
			Guztira Total			Guztira Total			Guztira Total			Guztira Total			Guztira Total
2025	5	0	5	4	0	4	0	0	0	0	0	9	0	9	
2024	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	

Euskotrenen askotariko lanak eta enpresa kontratistak daudenez, eta kasu gehienetan enpresa horietako langileek lan egindako ordu-kopuruari buruzko daturik ez dagoenez, ezinezkoa da maiztasun- eta larritasun-tasak kalkulatzeko.

Debido a la diversidad de trabajos y empresas contratistas de Euskotren, y al hecho de que, en la mayoría de los casos no se dispone del dato referido al número de horas trabajadas por parte del personal de estas empresas, resulta inviable realizar un cálculo de las tasas de frecuencia y gravedad.

Berdintasuna

Historikoki, trenbide-sektorea nabarmen maskulinizatuta egon da, emakumeen presentzia oso txikiarekin lanpostu gehienetan, bereziki zerbitzuaren operazioarekin zuzenean lotutakoetan, hala nola tren-agentearen kasuan. Euskotrenen hasieran, 1983an, emakumeek plantillaren %4 baino ez zuten ordezkaten.

Igualdad y no discriminación

Históricamente, el sector ferroviario ha estado claramente masculinizado, con una escasa presencia de mujeres en la mayoría de los puestos de trabajo, especialmente en aquellos vinculados directamente a la operación del servicio, como el de agente de tren. En los inicios de Euskotren, en 1983, las mujeres representaban únicamente el 4% de la plantilla.

Harrezkero, egoera hau pixkanaka aldatzen joan da berdintasun-plan ezberdinen ezarpenari esker, eta horiek aukera eman dute genero-ikuspegia erakundeko barne-prozesuetan bertartzeko. Hainbestera non, 2025ean, emakumeen kuotak plantillaren %30 ordezkaten duen.

Desde entonces, esta situación se ha ido revirtiendo progresivamente gracias a la implementación de sucesivos Planes de Igualdad, que han permitido integrar la perspectiva de género en los procesos internos de la organización. Tal es así que, en 2025 la cuota de mujeres representa el 30% de la plantilla.

2005eko otsailaren 18ko 4/2005 Legea, Euskadiko Autonomia Erkidegoko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerakoa, abiapuntua izan zen lehen diagnostikoa eta l.

La Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres de la Comunidad Autónoma del País Vasco, supuso



Berdintasun Plana (2007-2009) egiteko. Ordutik, Euskotrenek lau plan jarraitu garatu ditu, eta gaur egun Emakumeen eta Gizonen IV. Berdintasun Plana (2023-2025) dago indarrean.

IV. Plan hau aurreko planaren ebaluaziotik eta 2022ko abuztuan egindako diagnostikotik abiatuta egin zen, eta bteratzen ditu 901/2020 eta 902/2020 Errege Dekretuek ezarritako betekizunak, berdintasun planen eta emakumeen eta gizonen arteko ordainsari-berdintasunaren ingurukoak.

Planak, gaur egun, honako hauek egiteaz arduratzen den pertsona arduradun bat du:

- Planaren helburu eta ekintzen inplementazioa koordinatzea
- Gainerako egituren lan-prozesuak lideratzea
- Berdintasunarekin lotutako prestakuntzetan parte hartzea
- Berdintasunaren arloan Zuzendaritzaren eta enpresako Departamentu desberdinen arteko harremanetarako organo gisa jardutea
- Berdintasunaren aldeko beste egitura eta programa instituzionaletan parte hartzea
- Berdintasunaren arloan proposamenak egitea eta jarraibideak ezartzea

Planak adierazle espezifikoak ditu proiektu bakoitzerako eta bere fase bakoitzerako, eta horrek aukera ematen du garatutako esku-hartzeen eraginkortasun-maila neurtu eta ebaluatzeko.

Hiru ebaluazio maila aplikatzen dira:

- Urteko ebaluazioa, betetze mailari buruzkoa.
- Urteko ebaluazioa, emaitzei buruzkoa.
- Lau urtean behingo inpaktu-ebaluazioa

Euskotrenek aurrean du ez bakarrik berdintasunaren arloan kudeaketa maila gero eta handiagoetara aurrera egiteko erronka, baizik eta baita jarraian izan diren Berdintasun Planen bidez lortutako aurrerapenen jasangarritasuna sendotu eta bermatzekoa ere.

el punto de partida para la elaboración del primer diagnóstico y del I Plan de Igualdad (2007-2009). Desde entonces, Euskotren ha desarrollado cuatro planes consecutivos, encontrándose en vigor el IV Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres (2023-2025).

Este IV Plan se elaboró a partir de la evaluación del plan anterior y del diagnóstico realizado en agosto de 2022, e incorpora las exigencias establecidas en los Reales Decretos 901/2020 y 902/2020, relativos a los planes de igualdad y a la igualdad retributiva entre mujeres y hombres.

El Plan cuenta actualmente con una persona responsable encargada de:

- Coordinar la implementación de los objetivos y acciones del Plan
- Liderar los procesos de trabajo del resto de estructuras
- Participar en formaciones en relación con la igualdad
- Servir de órgano de interlocución entre Dirección y los distintos Departamentos de la empresa en materia de igualdad
- Participar en otras estructuras y programas institucionales por la igualdad
- Elaborar propuestas y establecer pautas en materia de igualdad

El Plan incorpora indicadores específicos para cada proyecto y para cada una de sus fases, lo que permite medir y evaluar el nivel de eficacia de las intervenciones desarrolladas.

Se aplican tres niveles de evaluación:

- Evaluación anual del grado de cumplimiento.
- Evaluación anual de resultados.
- Evaluación de impacto con periodicidad cuatrienal.

Euskotren tiene ante sí no solo el reto de avanzar hacia niveles cada vez más elevados de gestión en materia de igualdad, sino también el de consolidar y garantizar la sostenibilidad de los avances alcanzados a través de los sucesivos Planes de Igualdad.



Horrek esan nahi du aktiboki zaintzea genero-ikuspegia arrakastaz integratu duten jada ezarritako prozesuak, haien jarraitutasuna eta eraginkortasuna ziurtatuz, eta, era berean, eremu horietan berrikuspenak eta sendotzeak egitea, integratze hori ez denean modu osoan gauzatu edo aurreko planetan espero ziren emaitzak sortu ez dituen tokietan.

Etengabeko hobekuntza-esparru honetan, Euskotrenen Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako IV. Plana (2023-2025) hiru erronka nagusi lehenesten dituen estrategia baten inguruan egituratzen da:

• **1. Erronka. Eraldaketa kulturala eta sentsibilizazioa**

Berdintasunaren arloko prestakuntza eta sentsibilizazioa bultzatzea plantilla osoan, emakumeen botere-hartze indibiduala eta kolektiboa sustatuz, eta gizonen inplikazioa eta kontzientzia indartuz berdintasun eraginkorrean.

2025ean, besteak beste, honako jarduera hauek garatu dira:

- Maskulinitate berrien gaineko prestakuntza, 77 langileri zuzendua.
- Autodefentsa feministan (12 ordu) prestakuntza, 22 emakumeri zuzendua.
- Berdintasun Plana zabaltzea sartze berrientzako harrera-planean.
- Emakumeen eta gizonen berdintasunari buruzko informazioaren etengabeko hedapena Begira Atariaren bidez.
- Bi "Berdinbide" buletin argitaratzea:
 - Emakumeak trenbide-sektorean.
 - Genero-ikuspegidun mugikortasuna.
- Martxoaren 8ko eta Azaroaren 25eko kanpaina instituzionalak:
 - Hedapena euskarri digital korporatiboetan.
 - 8M kanpaina, emakumeen presentziari buruzko datuekin gidaritzan (trenak, tranbiak eta autobusak).

Ello implica mantener una vigilancia activa sobre aquellos procesos ya implantados que han integrado con éxito la perspectiva de género, asegurando su continuidad y eficacia, así como revisar y reforzar aquellos ámbitos en los que dicha integración no se ha producido de forma plena o no ha generado los resultados esperados en planes anteriores.

En este marco de mejora continua, el IV Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Euskotren (2023-2025) se estructura en torno a una estrategia que desarrolla tres grandes retos prioritarios:

• **Reto 1. Transformación cultural y sensibilización**

Impulso de la formación y sensibilización en igualdad en toda la plantilla, promoviendo el empoderamiento individual y colectivo de las mujeres y reforzando la implicación y conciencia de los hombres en la igualdad efectiva.

En 2025 se han desarrollado, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Formación en nuevas masculinidades dirigida a 77 trabajadores.
- Formación en autodefensa feminista (12 horas) dirigida a 22 trabajadoras.
- Difusión del Plan de Igualdad en el Plan de acogida de nuevas incorporaciones.
- Difusión continua de información relacionada con la igualdad de mujeres y hombres a través del Portal Begira.
- Publicación de dos boletines "Berdinbide" sobre:
 - Mujeres en el sector ferroviario.
 - Movilidad con perspectiva de género.
- Campañas institucionales del 8M y 25N:
 - Difusión en soportes digitales corporativos.
 - Campaña 8M con datos sobre presencia de mujeres en conducción (trenes, tranvías y autobuses).



- Argazkiak egoitzetara bidaltzea, erakusketa iraunkorrerako.
- Puntu moreak jartzea geltokietan (Atxuri, Amara eta Zazpikaleak, Metro Bilbao eta ETarekin koordinatuta).
- Emakunderen kanpaina ofizialaren hedapena bezeroei zuzendutako euskarrietan.
- 2026ko egutegi korporatiboa egitea, kontziliazio partekatua gaiarekin, hilero sentsibilizazio-mezuak barne.

- Berdintasunaren aldeko dekalogo baten azken diseinua ikuspegi intersektionalarekin (hedatzeko).

2. **Erronka. Genero-ikuspegia barne-kudeaketan txertatzea**

Helburu nagusia da genero-ikuspegia barne-kudeaketan sendotzea, erakundeko pertsonen garapenean genero-ikuspegiaren integrazioan sakontzeko eta finkatzeko. Horretarako, berdintasun irizpideak ezartzen dira barne-prozesu desberdinetan, eta emakumeek enpresan sartzea eta sustapena hobetzeko jarduten da, bereziki linea, tailer eta zuzendaritza lanpostuetan, non haien presentzia tradizionalki txikiagoa izan den.

Konplizitatezko kontziliazioa sustatzen jarraitzen da, plantillaren behar eta egoera desberdinei erantzunez. Era berean, laneko jazarpenaren prebentzioa lehentasunez jotzen da, sexu-jazarpen kasuetan eta sexu-arrazoiagatiko jazarpen kasuetan jardute eta koordinaziorako protokoloa eguneratuta mantenduz.

Genero-ikuspegia lan-osasunean txertatzeko lanean jarraitzen da, dagoeneko dauden prozesuetan integratzea sendotuz.

Jarduera-ildo horiez gain, bi palanka funtsezkotzat jotzen dira aldaketa antolakuntzailerako: komunikazioa eta parte-hartzea. Horretarako, mekanismoak eta Planaren koordinazio eta jarraipen

- Envío de fotografías a residencias para su exposición permanente.
- Instalación de puntos lila en estaciones (Atxuri, Amara y Zazpikaleak en coordinación con Metro Bilbao y ETS).
- Difusión de la campaña oficial de Emakunde en soportes dirigidos a la clientela.
- Elaboración del calendario corporativo 2026 con temática de conciliación corresponsable, incluyendo mensajes mensuales dirigidos a sensibilizar sobre sus beneficios.

- Diseño final de un decálogo por la igualdad con mirada interseccional (pendiente de difusión).

• **Reto 2. Integración de la perspectiva de género en la gestión interna**

El objetivo principal es fortalecer el enfoque de género en la gestión interna para afianzar y profundizar en la incorporación de la perspectiva de género en el desarrollo de las personas de la entidad. Para ello, se fijan criterios de igualdad en los distintos procesos internos y se actúa para mejorar el acceso y la promoción de las mujeres en la empresa, concretamente en los puestos de línea, taller y dirección, donde su presencia ha sido tradicionalmente menor.

Se continúa promoviendo la conciliación corresponsable, atendiendo a las diferentes necesidades y situaciones de la plantilla. Asimismo, la prevención del acoso laboral se considera prioritaria, manteniéndose actualizado el protocolo de actuación y coordinación ante casos de acoso sexual y por razón de sexo.

Se sigue trabajando en la incorporación de la perspectiva de género en la salud laboral, reforzando su integración en los procesos ya existentes.

Junto a estas líneas de actuación, se consideran fundamentales dos palancas para el cambio organizativo: la comunicación y la participación. Para ello, se definen e implementan mecanismos y una estrategia específica de coordinación y seguimiento del Plan, y se impulsa una



estrategiako espezifikoa definitu eta ezartzen dira, eta barne-komunikazioko estrategia bat bultzatzen da, buletin, bileraren, topaketen eta bestelako euskarri korporatiboen bidez garatutako ekintzak zabaltzeko aukera ematen duena.

2025ean zehar, besteak beste, honako jarduketak hauek garatu dira:

- 2025eko maiatzean sexu-jazarpenaren, sexu-arrazoiagatik jazarpenaren eta LGTBI+ jazarpen diskriminatzailearen aurkako Protokolo berria argitaratzea, laneko jazarpenaren prebentzio eta esku-hartze prozedura integratuta.
- "TOLERANTZIA 0" leloa duen orri-markatzaile baten diseinua eta hedapena, irakurketa errazeko dokumentu batera eramaten duen QR kodearekin.
- Barne eta kanpo hautaketa-prozesu ez-diskriminatzaileak garatzea, gida espezifikoa batean oinarrituta.
- Hizkuntza eta irudien erabilera inklusiboa bermatzea gidari-kobratzailearen kanpo-deialdian.
- Vitoria-Gasteizko egoitzako puntu kritikoaren maparen pilotajea amaitzea eta hortik eratorritako neurriak gauzatzea.
- berdintasun Planarekin lotutako barne-hedapen eta komunikazio ekintzak.

3. Erronka. Berdintasunaren eta emakumeen ahalduntzearen gizarte-erronkan laguntzea

Erronka honen helburua da genero-berdintasunaren aurrerapenean laguntzea, erakundearen barne-esparrutik harago, emakumeen ahalduntzea eta berdintasunaren arloko eraldaketa soziala sustatzen duten ekimenetan aktiboki parte hartuz.

Horretarako, Euskotrenek berdintasunaren alde lan egiten duten sare eta proiektuekin lankidetzan jarraitzen du, genero-ikuspegia kontratazio publikoaren bidez ere txertatzen du, eta hezkuntza-zentroekin lankidetzak-ildoak bultzatu eta sendotzen

estrategia de comunicación interna que permita difundir las acciones desarrolladas a través de boletines, reuniones, encuentros y otros canales corporativos.

Durante 2025 se han desarrollado, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Publicación en mayo de 2025 del nuevo Protocolo frente al acoso sexual, por razón de sexo y discriminatorio LGTBI+, integrado en el Procedimiento de Prevención e Intervención frente al acoso laboral.
- Diseño y difusión de un marcapáginas con el lema "TOLERANCIA 0", incluyendo código QR a un documento de fácil lectura.
- Desarrollo de procesos de selección internos y externos no discriminatorios, apoyados en una guía específica.
- Garantía del uso inclusivo del lenguaje e imágenes en la convocatoria externa de conductor/a-cobrador/a.
- Finalización del pilotaje del Mapa de puntos críticos en la residencia de Vitoria-Gasteiz y ejecución de las medidas derivadas.
- Acciones de difusión y comunicación interna vinculadas al Plan de Igualdad

• Reto 3 Contribución al reto social de igualdad y empoderamiento de las mujeres

El objetivo de este reto es contribuir al avance de la igualdad de género más allá del ámbito interno de la organización, participando activamente en iniciativas que promuevan el empoderamiento de las mujeres y la transformación social en materia de igualdad.

Para ello, Euskotren continúa colaborando con redes y proyectos que trabajan por la igualdad, impulsa la integración de la perspectiva de género también a través de la contratación pública, e impulsa y consolida líneas de colaboración con centros educativos para



ditu, emakumeak lanpostu teknikoetan eta gidaritza-lanpostuetan sartzea sustatzeko, tradizionalki maskulinizatuak izan direnak.

2025eko ekitaldian, besteak beste, honako jarduerak hauek gauzatu dira:

- Berdintasun-klausulen inklusioa PCAP eta PPTetan, Eusko Jaurlaritzaren (2024) instrukzioaren arabera.
- DenBBora Sarea sareak antolatutako jardunaldi batzuetan eta Baisarearen urteko jardunaldian parte hartzea.
- Berdintasun arduradunak Gipuzkoako Garraio Agintaritzak (ATTG) sortutako Berdintasun Batzordearen lehen bileran parte hartzea, garraio publikoaren erabiltzaile diren emakumeei eragiten dieten berdintasunarekin eta genero-ikuspegiarekin lotutako arazoak aztertzeko helburuarekin. Testuinguru honetan, adostu zen bidaiari diren emakumeen aurkako gehiegikeria eta eraso kasuen aurrean jarduteko protokolo bat lantzea, ATTGren Batzar Orokorra balidatu gabe dagoena.
- Genero-ikuspegidun ate irekien jardunaldi pilotu bat egitea Lebarioko egoitzan, ikasleei zuzendua, estereotipo profesionalak hausteko eta etorkizuneko segregazio laboralak prebenitzeko. Jardunaldian, ikasleek tren-unitate baten kabinara sartzeko aukera izan zuten, trenbideko material mugikorraren tailerra bisitatzeko (garbitzea eta are zarea barne) eta simulagailuan gidaritza birtuala praktikan jartzeko.
- Kirol tradizionalki maskulinizatueta emakume-taldeei babesletza mantentzea, hala nola Euskotren traineruen ligan, emakumezkoen saskibalo ligan, emakumezkoen ceta-puntan eta gurpil-aulkiko kirol egokitan.
- Berdintasunarekin lotutako kirol-jardueretan langileen eta onuradunen izen-emateen kudeaketa, hala nola Lilaton lasterketan (emakumeentzat soilik) eta bularreko minbiziaren aurkako lasterketa solidarioan.
- Plantillaren eskura jartzea Athletic Club femeninoak San Mamesen jokaturako hiru partidatarako sarrerak,

fomentar la incorporación de mujeres en puestos técnicos y de conducción, tradicionalmente masculinizados.

En el ejercicio 2025 se han llevado a cabo, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Inclusión de las cláusulas de igualdad en los PCAPy PPTconforme con la instrucción del GV (2024).
- Participación en varias jornadas organizadas por la Red DenBBora Sarea y en la jornada anual de Baisarea.
- Participación de la persona responsable de igualdad en la primera reunión de la Comisión de Igualdad creada por la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa (ATTG), con el objetivo de abordar los problemas relacionados con la igualdad y la perspectiva de género que afectan a las mujeres usuarias del transporte público. En este marco, se acordó trabajar en un protocolo de actuación ante casos de abusos y agresiones a mujeres viajeras, pendiente de validación por la Asamblea General de la ATTG.
- Jornada piloto de puertas abiertas con perspectiva de género en la residencia de Lebario, dirigida a escolares, para romper estereotipos profesionales y prevenir futuras segregaciones laborales. Durante la jornada, el alumnado pudo acceder a la cabina de una unidad de tren, visitar el taller de material móvil ferroviario (incluyendo lavadero y zona de arenado) y practicar conducción virtual en el simulador.
- Mantenimiento del patrocinio de equipos femeninos en deportes tradicionalmente masculinizados, como la liga de traineras Euskotren, la liga femenina de baloncesto, la cesta punta femenina y el deporte adaptado en silla de ruedas.
- Gestión de inscripciones de personas trabajadoras y beneficiarias en actividades deportivas vinculadas a la igualdad, como la carrera Lilaton (exclusiva para mujeres) y la carrera solidaria contra el cáncer de mama.
- Puesta a disposición de la plantilla de entradas para tres partidos disputados por el Athletic Club femenino en San Mamés,



erakundearekin sinatutako lankidetzaz hitzarmenaren esparruan.

2025eko ekainean formalki eratu zen Emakumeen eta Gizonen berdintasunaren V. Planaren Negoziazio-Batzordea, IV. Planaren indarraldia 2025eko abenduan amaitzen baita.

Plan berria egiteko prozesua 901/2020 eta 902/2020 Errege Dekretuek ezarritako arau-esparruaren arabera garatzen da, bai eta, besteak beste, 2023ko martxoaren 16ko 1/2023 Legegintzako Dekretuaren arabera ere.

V. plana idazteari ekin aurretik, aurreko Planaren ebaluazioa egin zen, eta haren emaitza Berdintasun Diagnostikoan jasotzen da.

Diagnostiko hori egiteko hainbat informazio-iturri erabili ziren, besteak beste:

- Langileei zuzendutako inkesta anonimo bat, eta bertan 226 langilek parte hartu zuten, erakundeko berdintasunarekin lotutako 24 alderdi baloratuz.
- Barne-datuaren analisia, pertsonal arloan.
- Emakumeen eta gizonen arteko ordainsari-auditoria.

Diagnostikoak, gainera, emakumeen eta gizonen arteko ordainsari-auditoria bat barne hartzen du, eta haren edukia honako hau da:

- Ordainsari-erregistroaren analisia.
- Lanpostuen balorazioa genero-ikuspegitik, **PKF-Attest** aholkularitzak egina Hitzarmen Kolektiboaren negoziazioaren esparruan.
- Ordainsari-desberdintasunak zuzentzeko jarduketa-plana.

Bai Berdintasun Diagnostikoa bai ordainsari-auditoria alde sozialaren adostasunarekin onartu ziren.

Orokorrean, lan-ingurune bat jazarpenaren edozein agerpen eta praktiketatik libre bermatzeak tresna eraginkorrak eskatzen ditu, gure inguruko errealitate sozialari egokituta eta behar bezala erantzuteko gai direnak. Horregatik, Euskotrenek, berdintasunaren eta diskriminaziorik ezaren arloko bere konpromisoa sendotuz, politika, prozedura eta jarduteko protokoloak berritu ditu, gure erakundearen baitan portaera desagokiak, abusuzkoak edo jazarpenekoak

en el marco del convenio de colaboración con la entidad.

En junio de 2025 se constituyó formalmente la Comisión Negociadora del V Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres, dado que la vigencia del IV Plan finaliza en diciembre de 2025.

El proceso de elaboración del nuevo Plan se desarrolla conforme al marco normativo establecido en los Reales Decretos 901/2020 y 902/2020, así como en el Decreto Legislativo 1/2023, de 16 de marzo, entre otros.

Como paso previo a la redacción del V plan se llevó a cabo la evaluación del Plan anterior cuyo resultado se recoge en el Diagnóstico de igualdad.

Para la elaboración de dicho Diagnóstico se utilizaron diversas fuentes de información, entre ellas:

- Una encuesta anónima dirigida a la plantilla, en la que participaron 226 personas trabajadoras, valorando 24 aspectos relacionados con la igualdad en la organización.
- El análisis de datos internos en materia de personal.
- La auditoría retributiva entre mujeres y hombres.

El diagnóstico además, incluye una auditoría retributiva entre mujeres y hombres cuyo contenido incluye:

- Análisis del registro retributivo.
- Valoración de los puestos de trabajo desde la perspectiva de género, realizada por la consultora **PKF-Attest** en el marco de la negociación del Convenio Colectivo.
- Plan de actuación para la corrección de las desigualdades retributivas.

Tanto el Diagnóstico de Igualdad como la auditoría retributiva fueron aprobados con el acuerdo de la parte social.

Con carácter general, asegurar un entorno laboral exento de toda manifestación y práctica de acoso exige herramientas eficaces capaces de responder adecuadamente y en atención a la realidad social de nuestro entorno. Es por ello que Euskotren, afianzando su compromiso en materia de igualdad y no discriminación, ha renovado políticas, procedimientos y protocolos de actuación con el fin de reforzar la prevención de conductas inadecuadas, abusivas o de



prebenitzeko eta, hala badagokio, arduraz esku hartzeko.

Horrela, 2025ean, alde batetik, lan-ingurunean jazarpenaren aurkako prebentzio eta esku-hartzerako oinarrizko eta integratzeko prozedura bat onartu da eta, bestetik, eta hori garatzeko, jarduteko protokolo bana, lehendik zeudenak eguneratuz edo berriro idatziz, egoera bereziak ezagutzeko eta konpontzeko identifikatu eta bideratzen direnak. Hau da:

- Sexu-jazarpenaren eta sexu-arrazoiagatiko jazarpenaren eta LGBTBI+ kolektiboko pertsonen aurkako diskriminazioaren aurkako jarduteko protokoloa.
- Laneko jazarpenaren aurkako jarduteko protokoloa.
- Gatazken konponbiderako jarduteko protokoloa.
- Bidaiarien artean gertatutako jazarpen edo eraso egoeren aurrean jarduteko protokoloa.
- Berdintasun eta diskriminaziorik ezaren termino zorrotzetan, aurreko protokoloaren berrikuspenak — Sexu-jazarpenera eta sexu-arrazoiagatiko jazarpena Prebenitzeko Protokoloa— amaiera eman dio indarrean dagoen sexu-jazarpenaren eta sexu-arrazoiagatiko jazarpenaren eta LGBTBI+ kolektiboko pertsonen aurkako diskriminazioaren aurkako jarduteko Protokoloaren idazketari, eta, gainera, gai horretan azken aldaketa legegileek ezarritako betekizunetara egokitzeko aukera eman du.

Azken finean, jazarpen-praktika gisa har daitezkeen egoerei heltzerakoan kudeaketa hobea eta eraginkorragoa lortzea bada helburua, Euskotrenek uste du prebentzioa funtsezko elementua dela, eta berdintasunaren eta diskriminaziorik ezaren arloko komunikazio- eta prestakuntza-politikak eta ekintzak beharrezkoak dituela.

Oinarrizko Prozeduraren eta jarduteko Protokolo desberdinen argitalpena, plantilla osoaren ezagutza orokorrerako, Euskotreneko pertsona enpleguaren barne-plataformaren bidez eta web korporatiboko Gardentasun Atarian egin da. Era berean, eta kanal berberetan, erakunde osoari jakinarazi zaio portaera desegoki, abusuzko edo jazarpen-portaera izan

acoso en el seno de nuestra organización y, en su caso, intervenir con diligencia.

Así, en 2025, han sido aprobados, de un lado, un Procedimiento base e integrador para la prevención e intervención frente al acoso en el entorno laboral y, de otro y en desarrollo del mismo, sendos protocolos de actuación, actualizando los ya existentes o siendo de nueva redacción, que se identifican y destinan a conocer y resolver situaciones diferenciadas. Esto es:

- Protocolo de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo y discriminatorio a personas del colectivo LGBTBI+.
- Protocolo de actuación frente al acoso laboral.
- Protocolo de actuación en resolución de conflictos.
- Protocolo de actuación ante situaciones de acoso o agresión entre personas viajeras.
- En estrictos términos de igualdad y no discriminación, la revisión de protocolo anterior -Protocolo para Prevenir el Acoso Sexual y por razón de sexo- ha culminado con la redacción del vigente Protocolo de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo y discriminatorio a personas del colectivo LGBTBI+, permitiendo además su adecuación a las exigencias derivadas de las últimas modificaciones legislativas en la materia.

En último caso, si el objetivo es una mejor y más eficaz gestión a la hora de abordar situaciones susceptibles de ser consideradas una práctica de acoso, Euskotren considera que la prevención es un elemento esencial que demanda, necesariamente, políticas y acciones de comunicación y formación en materia de igualdad y no discriminación.

La publicación del Procedimiento base y los diferentes Protocolos de actuación, para general conocimiento de toda la plantilla, se ha realizado a través de la plataforma interna de la persona empleada de Euskotren y en el Portal de Transparencia de la WEB corporativa. De igual forma y en los mismos canales, se ha informado al conjunto de la organización que para la comunicación o denuncias de conductas que pudieran



daitezkeenak komunikatzeko edo salatzeko, Euskotrenen Kanal Etikoa dela biderik egokiena, bere izaera arautua, konfidentziala eta pertsona informatzailearen eskubideen bermea kontuan hartuta.

considerarse inadecuadas, abusivas o de acoso, es la vía del Canal Ético de Euskotren la más adecuada, acorde a su naturaleza reglada, confidencial y garantista de los derechos de la persona informante

Azkenik, 2025ean, 2024an bezala, ez da aurkeztu sexu-jazarpena, sexu-arrazoiagatiko jazarpena edo diskriminatzailea gisa kalifika daitezkeen portaeren salaketa izatea helburu duen inolako komunikaziorik.

Finalmente, en el año 2025, al igual que en el 2024, no se ha presentado ninguna comunicación que tenga por objeto la denuncia de conductas susceptibles de calificarse como acoso sexual, por razón de sexo o discriminatorio.





Lanaren antolamendua

Euskotrenek bere langileekiko lan-egonkortasunarekin duen konpromisoa mantentzen du, baita haien lan eta familia bizitzaren bateragarritasuna hobetzearekin ere. Horregatik, bateragarritasun-neurriak Sozietatean aplikatzen jarraitzen dute; horietako batzuk, gai honetan ezarritako legezko eskakizunen gainetik daude, edo legez aurreikusita edo bultzatuta ere ez daude. Kontzeptu horiek enpresaren Hitzarmen Kolektiboan jasota daude.

Horrela, lan eta familia bizitzaren bateragarritasuna sustatzeko hainbat aukera eskaintzen dira; esate baterako, bilerak deitzeko ordutegiaren mugapena, bulegoko kolektiboari sarrera-ordutegia 1 ordu eta 15 minutuz atzeratzeko malgutasun bat izateko aukera, baita ekainaren 1etik irailaren 30era bitartean oporrak gozatzeko aukera hautatzea ere. Gainera, neurriak ez dira soilik plantilla finkoarentzat aplikagarriak. Ildo honetan, nabarmentzekoen artean, lan-poltsetan dauden pertsonen eskaintzen zaien aukera azpimarra daiteke: jaiotza eta adingabearen zaintzagatik baimena luzatzeko aukera, baita lan-poltsako posizioa 3 hilabete arte mantentzeko aukera ere, menpeko senide baten zaintzaz arduratzeko postua uzten badute.

Halaber, aipatutako Hitzarmen Kolektiboan, xedapen gehigarrian, urrutiko lana edo etxetik lan egitea arautu da, Euskadiko sektore publikoko langileen esparruan legezko araudia onartzen denean etorkizuneko berrikuspenak egiteko aukera eragotzi gabe. Barne-xedapen honek lan-modalitate horrekin bateragarriak diren eginkizunak betetzen dituzten langile guztiei eragiten die. Horrela, langile hauek etxetik telelanean aritzeko aukera dute, ohiko lan-lekuraino joan beharrik gabe. Gainera, Sozietateak 3,17 euro ordaintzen ditu telelanean egun bakoitzeko, sortutako etxeko gastuak estaltzeko, eta beharrezko informatika-, telefono- eta bulego-materiala ere eskaintzen du.

Organización del trabajo y conciliación

Euskotren mantiene su compromiso con la estabilidad laboral de sus personas empleadas, así como con la mejora de la conciliación de la vida laboral y familiar de éstas. Por ello, las medidas de conciliación siguen siendo de aplicación en la Sociedad, algunas de las cuales, se sitúan por encima de las exigencias legales establecidas al respecto, o incluso no están legamente contempladas o favorecidas. Dichos conceptos vienen recogidos en el Convenio Colectivo de la empresa.

De esta forma, se ofrecen diferentes posibilidades para favorecer la conciliación de la vida familiar y laboral, como, por ejemplo; la limitación del horario para la convocatoria de reuniones, la posibilidad de contar con cierta flexibilidad horaria para el colectivo de oficinas de atrasar en 1 hora y 15 minutos el horario de entrada, así como la posibilidad de elegir el disfrute de las vacaciones entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. Además, las medidas no son de aplicación solamente para la plantilla fija. En este sentido, entre otras medidas destacables, podemos resaltar la posibilidad que se ofrece a las personas que se encuentran en las bolsas de trabajo, de prolongar el permiso, por nacimiento y cuidado del menor así como de mantener la posición en la bolsa de trabajo hasta 3 meses, si renuncian al puesto para estar al cuidado de un familiar dependiente.

Asimismo, en el mencionado Convenio Colectivo, en su disposición adicional se ha procedido a regular el teletrabajo o trabajo a distancia, sin perjuicio de las posibles futuras revisiones, cuando proceda la aprobación de la normativa legal en la materia para las personas empleadas del sector público de Euskadi. Esta disposición interna afecta a todas aquellas personas trabajadoras que desempeñen funciones compatibles con dicha modalidad de trabajo. De forma que, estas y estos trabajadores tienen la opción de teletrabajar desde su domicilio, sin necesidad de desplazarse hasta su residencia laboral habitual. Adicionalmente, la Sociedad abona 3,17 euros por día de teletrabajo para sufragar los gastos domésticos que se generen, además de facilitar el material informático, telefónico y de oficina necesario.

Actualmente están sujetos al teletrabajo 119 (96 en 2024) personas sobre una plantilla a 31 de diciembre del 2025 de 1351, segregado por sexo al 50%.



Gaur egun, 119 pertsona daude telelanpean lotuta (96 2024an), 2025eko abenduaren 31ko 1.351 pertsonako plantilla baten gainean, sexuaren arabera %50ean banatuta.

Euskotrenek familiaren eta lanaren bateragarritasuna errazteko martxan jarritako mekanismoen esparruan, 2024an, 2023an bezala, 140 langile, 90 gizon eta 50 emakume, lan-postua etxebizitzatik gertuago duten languneetara hurbildu ziren. 2025ean, hurbilketa jaso duten pertsonen kopurua 180era igo da, horietatik 122 gizon eta 58 emakume dira.

Gainera, bere langilearen prestakuntzak duen garrantziaz jabetuta, Sozietateak lan-postuarekin lotutako hobekuntza-ikasketak egiteko baimenak ematen ditu ikasturtean zehar.

Adingabeen edo desgaitasuna duten pertsonen zaintzagatiko lanaldia murrizketei dagokienez, Euskotrenek txandaka aritzen den langileari aukera ematen dio murriztutako orduak lanaldi osoko jardunaldietan metatzeko. Gainera, hitzarmen kolektiboak lanaldia murrizteko eskubidea adingabeak 14 urte bete arte luzatzen du.

Euskotrenen, lan-postuen arabera aplikatzen diren hainbat lan-ordu eta lan-egutegi daude. Oro har, langileak bi lan-erregimenen pean daude: lan-egutegia edo zerbitzu-koadroa.

Lan-egutegia, bulego eta trenbide-mantentze langileei eragiten diona, goizeko jardunaldietan soilik garatzen da — aurreko ataletan adierazi bezala, bulegoko langileentzat sarrera eta irteera orduan malgutasun bat izanik —. Errepideko mantentze-plantilla goizeko eta arratsaldeko txanda altxatuz lan egiten du. Egutegi honek 25 lan-eguneko oporrak jasotzen ditu, zubiak eta Aste Santuan eta Gabonak berreskuratutako opor-aste bat ere barne.

Zerbitzu-koadroen arabera lan egiten duten langileek, funtsean ustiapen-erlotoak direnak, goizeko eta arratsaldeko txandetan garatzen dituzte beren lanak oro har, eta, salbuespenez, gauetz (zerbitzu bereziak eta larunbatak). Plantilla honek, gehienetan, urteko zerbitzu-planifikazio (PAS) baten arabera lan egiten du, abendu hilaren lehen astean entregatzen dena, eta ekitaldian zehar burutu beharreko jardunaldi

Al respecto del marco de los mecanismos puestos en marcha por Euskotren para facilitar la conciliación familiar, en 2024 al igual que en 2023, 140 personas trabajadoras, 90 hombres y 50 mujeres, disfrutaron de un acercamiento del puesto de trabajo, a residencias laborales cercanas a sus domicilios. En 2025 el total de personas acercadas asciende a 180, de las cuales, 122 son hombres y 58 mujeres.

Adicionalmente, consciente de la importancia que tiene la formación de su personal, la Sociedad otorga permisos para realizar estudios de perfeccionamiento relacionados con el puesto de trabajo durante un curso académico.

En lo que respecta a las reducciones de jornada por cuidado del menor o de personas con discapacidad, Euskotren posibilita al personal que presta servicios a turnos, la acumulación de horas reducidas en jornadas completas. Además el convenio colectivo amplía el derecho a reducciones de jornada hasta que el menor cumpla los 14 años.


En Euskotren, existen diferentes horarios y calendarios de trabajo aplicables en función del puesto laboral desempeñado. En general, su personal está sujeto a dos regímenes de trabajo; El calendario laboral o el cuadro de servicio.

El calendario laboral, que afecta al personal de oficinas y mantenimiento ferroviario, se desarrolla únicamente en jornadas de mañana, -contando, como se ha indicado previamente, con cierta flexibilidad horaria para la entrada y la salida en el caso del personal de oficina-. La plantilla de mantenimiento de carretera trabaja en turno de mañana y tarde rotatorio. Este calendario contempla 25 días laborables de vacaciones, además de los puentes y una semana de vacaciones recuperadas en Semana Santa y Navidad.


Las personas empleadas que trabajan conforme a los cuadros de servicio, que pertenecen fundamentalmente al ámbito de explotación, desarrollan generalmente sus labores en turnos de mañana y de tarde y, excepcionalmente, de noche (servicios especiales y sábados). Esta plantilla trabaja, mayoritariamente, en base a una planificación anual del servicio (PAS), que se les entrega en la primera semana del mes de diciembre,



guztiak jasotzen dituen. Lan honen garapena urtean bederatzi libramendu-aste dakar, horietatik sei oporrei dagozkienak dira, bi data aldatutako jaiei, eta bat konputu-soberakinari.

 Gainera, hitzarmen kolektiboak langile hauei bermatzen die gutxienez urtean 15 asteburutan libre egotea, hau da, asteburuaren %35. Geltoki-langileentzat berme hori %40ra iristen da.

Halaber, hitzarmen kolektiboak geltoki-langileei dagozkien lan-txandean sarrera eta irteera ordutegia aldatzeko konpromisoa jaso du, garraio publikoaren erabilera ahalbidetze aldera, pertsona hauen mugikortasuna erraztuz.

 Indarreko abenduaren 5eko 3/2018 Lege Organikoak, Datu Pertsonalen Babeserako eta eskubide digitalen bermearena, lan-testuingurua barne, hainbat alderdi berritzaile ezarri zituen. Horrek lana eta lan-bateragarritasuna konektatzeko moduak aurkitzea behartu zuen deskonexio digitalaren eskubidearekin, eta lehen pausoa 2019an 'Euskotrenen segurtasun eta konfidentzialtasun politikak' dokumentua onartzea izan zen. Aurrikuspenen balio-puntu gisa balio izan zuten, eskubide digitalei buruzko betebeharrak legalak eta enpresaren errealitate soziala, laborala eta antolakuntza-errealitatea paraleloan aztertzeko. Era berean, 28/2020 Errege Lege Dekretuaren eta urrutiko lanari buruzko 2021eko ekainaren 9ko 10/2021 Legearen onarpenak lan hori birdefinitzea eskatu zuten. Horri gehitu behar zaio Euskotrenen Betetze Penal Sistemaren berrikuspen/eguneratzea ere, 2025ean amaitu zirenak, sistemaren kudeaketa integrala jorratuz eta erakundearen legaltasunarekiko eta arau-betetzerekiko konpromisoa sendotuz.

Testuinguru honetan interesgarria da Euskotrenen langilearen eskubide digitalak — deskonexio-eskubidea barne— arautu eta bermatzea, horrekin lotutako barne arau-euskarri ezberdinen edukari koherentzia emanez.

y contempla todas las jornadas a realizar durante el ejercicio. El desarrollo de esta labor conlleva nueve semanas de libranza al año, de las cuales, seis de ellas, corresponden a vacaciones, dos a festivos trasladados de fecha, y una al exceso de cómputo.

Además, el convenio colectivo garantiza para este personal, la libranza de al menos 15 fines de semana al año, lo que supone el 35% del total de los fines de semana. Para el personal de estaciones está garantía alcanza el 40%.

Asimismo, el convenio colectivo ha incluido el compromiso de modificar los horarios de entrada y salida de los turnos de trabajo del personal de estaciones, para posibilitar el uso del transporte público, facilitando la movilidad de estas personas.

La vigente Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales introdujo exigencias novedosas, entre otros varios aspectos, considerando el contexto laboral. Ello supuso tener que arbitrar en fórmulas para coordinar el trabajo y la conciliación laboral con el derecho a la desconexión digital, la primera de las cuales fue la aprobación, en 2019, del documento 'Políticas de seguridad y confidencialidad de Euskotren' que en octubre 2019. Sus previsiones sirvieron como punto de arranque a partir del cual analizar, en paralelo, las obligaciones legales en materia de derechos digitales y la realidad social, laboral y organizativa de la empresa. A su vez, la aprobación del Real Decreto Ley 28/2020 y la Ley 10/2021 de 9 de junio, de trabajo a distancia exigieron, de suyo, reorientar la forma de abordar dicha tarea. A lo que añadir la revisión/actualización igualmente del Sistema de Compliance Penal de Euskotren cuyos trabajos culminaron en 2025, abordando la gestión integral del mismo y afianzando el compromiso de la organización con la legalidad y el cumplimiento normativo.

Es en contexto que interesa regular y garantizar los derechos digitales -derecho a la desconexión incluido- del personal de Euskotren, dotando de coherencia al contenido de los diferentes soportes normativos internos relaciones con ello.

Concluyendo:

- en el ejercicio 2025 se ha impulsado la fase final del documento 'Políticas de Seguridad y Confidencialidad', estándose a la espera de su actualización definitiva
- en el último trimestre de 2025 se aprueba el vigente Convenio Colectivo de Euskotren 2025-2028 (BOPV de 16 enero 2026) el cual aborda el Derecho a la desconexión digital de manera



Ondorioz:

- 2025eko ekitaldian 'Segurtasun eta Konfidentzialtasun Politiken' dokumentuaren azken fasea bultzatu da, behin betiko eguneratzea zain dagoelarik.
- 2025eko azken hiruhilekoan Euskotrenen indarreko 2025-2028 Hitzarmen Kolektiboa onartu zen (2026ko urtarrilaren 16ko EHAA), zeinak Deskonexio Digitalaren Eskubidea modu berezian eta espresuki jorratzen duen bere Hamalagarren Xedapen Gehigarrian.

Hori guztia dela eta, deskonexio digitalaren esparruan eskubideak, betebeharrak eta haien elkarrekiko bermea arautzen dituen barne politika edo prozedura bat izatearen aukera ebaluatzen ari da.

Gizarte-harremanak

2025ean 2025-2028 Hitzarmen Kolektiboa onartu da, plantillaren %94,37 Hitzarmen Kolektiboaren (2025-2028) pean dago, 5. eta 11. arteko soldata-mailak (gutxieneko maila 5.a) hartzen dituena. 2024an plantillaren %94,7396 zen.

2025ean gainerako langileek, osoaren %5,63k, 12tik 15era arteko mailak hartzen dituzte, eta "hitzarmenetik kanpo" izeneko kolektibo batekoak dira (2024an %5,27 zen). Haiei lan-harremana arautzen duen iturri gisa Hitzarmen Kolektiboaren esparru orokorra aplikatzen zaie, baina ordainsari-eskema desberdina eta erabilgarritasun eta malgutasun handiagoa dute. Hau borondatezko atxikimendu-kolektibo bat da, barne-sustapenaren bidez edo sarrera berriaren bidez heltzen dena.

Euskotrenen, langilearen partaidetzak enpresaren ibilbidean hainbat mekanismoren bidez gauzatzen da; horien artean nabarmentzen dira Langilearen Ataria (Begira) eta Batzorde Iraunkorra izeneko Lantokiarteko Batzordetik sortutako hainbat batzorde.

Batzorde Iraunkorra enpresako langile guztien ordezkarietako organo gorena da, langilearen kezka, nahiak eta iradokizunak bideratzeko ardura duena, partaidetza, lankidetzeta eta kontrol honen bidez, giro sozial eta laboral ezin hobea eta zerbitzu publikoan eraginkortasun eta emaitza hobekak lortzeko. 12 pertsonek

separada y expresa en su Disposición Adicional Decimocuarta.

A consecuencia de todo lo cual se está valorando la oportunidad de contar con una política o procedimiento interno regulador de los derechos y obligaciones, así como de su recíproca garantía, en materia de desconexión digital.

Relaciones sociales

Se ha aprobado el convenio 2025-2028 2025, el 94,37% de la plantilla queda sujeta al Convenio Colectivo (2025-2028), que abarca los niveles salariales comprendidos entre el 5 (nivel mínimo) y el 11. En el 2024 era el 94,7396% de la plantilla.

El resto de las personas empleadas en 2025, un 5,63% sobre el total, quedan comprendidas entre los niveles 12 a 15, y pertenecen a un colectivo denominado "fuera de convenio" (en el 2024 era un 5,27%). A este se le aplica el marco general del Convenio Colectivo, como fuente reguladora de la relación laboral, pero con un esquema retributivo diferente y un mayor rango de disponibilidad y flexibilidad. Este es un colectivo de adscripción voluntaria, al que se llega por promoción interna o por nuevo ingreso.

En Euskotren, la participación del personal en la marcha de la compañía se articula a través de diferentes mecanismos, entre los que destacan el Portal de la persona empleada (Begira) y las diferentes comisiones que emanan del Comité Intercentros denominado Comité Permanente.

El Comité Permanente es el máximo órgano de representación de todas las personas trabajadoras de la empresa, encargado de encauzar todas las inquietudes, aspiraciones y sugerencias del personal, para a través de esta participación, colaboración y control, conseguir un óptimo ambiente social y laboral, así como una mayor eficacia y mejores resultados en el servicio público. Está compuesto por 12 personas, que guardan la proporcionalidad sindical según los resultados de las



osetzen dute, 2022ko abenduan egindako sindikatu-hauteskundeen emaitzen arabera sindikatu-proporzionaltasuna gordez.

elecciones sindicales celebradas en el mes de diciembre de 2022.

Tiene las siguientes comisiones delegadas:

Ondorengo batzorde eskuordetuak ditu:

- **Batzorde Paritaria:** Bere eginkizuna Hitzamenaren interpretaziotik, indarralditik eta aplikaziotik eratorritako gai guztiak aztertu eta ebaztea da, eta Hitzamena sinatu duten Sindikatu Zentral bakoitzak izendatutako eta hautatutako pertsona batek eta Enpresaren Zuzendaritzaren ordezkariak beste hainbeste pertsonak osatzen dute.

- **Comisión Paritaria:** Su función es examinar y resolver cuantas cuestiones se deriven de la interpretación, vigencia y aplicación del Convenio, y está integrada por una persona nombrada por cada una de las Centrales Sindicales firmantes del Convenio y designada por ellas, e igual número por la representación de la Dirección de la Empresa.

Partiendo del respeto de los derechos y garantías que la ley contempla para las y los trabajadores, la Comisión debe reunirse, como mínimo, trimestralmente, pudiendo asistir a estas, con voz, pero sin voto, asesores de cada una de las partes integrantes de la Comisión.

Langileentzat legeak aurreikusten dituen eskubide eta bermeak errespetatzetik abiatuta, Batzordeak gutxienez hiruhilean behin bildu behar du, eta bilera hauetara Batzordeko alderdi bakoitzaren aholkulariak bertaratu ahal izango dira, hitza baina botorik gabe.

- **Comisión de Cuadros de Servicio:** Compuesta por una representación sindical, con la misma proporcionalidad del Comité Permanente, cuyos asistentes serán designados por las respectivas secciones sindicales, y una representación de la Dirección. Su función principal es la negociación de los Cuadros de Servicios que regulan el trabajo del personal.

- **Zerbitzu-Koadroen Batzordea:** Sindikatu-ordezkaritza batek osatzen du, Batzorde Iraunkorraren proporzionaltasun berarekin, bertaratutakoak sindikatu-sekzio bakoitzak izendatuta, eta Zuzendaritzaren ordezkariak batek. Bere eginkizun nagusia langilearen lana arautzen duten Zerbitzu-Koadroak negoziatze da.


- **Comisión de Seguridad en la Circulación:** Es una comisión delegada del Comité de Salud y Seguridad. La representación sindical estará formada por una persona de cada sección sindical.

- **Zirkulazioaren Segurtasun Batzordea:** Osasun eta Segurtasun Batzordearen batzorde eskuordetu bat da. Sindikatu-ordezkaritza sindikatu-sekzio bakoitzeko pertsona batek osatuko du.


- **Comisión de Atenciones Sociales:** Compuesta por una persona fija de cada Central Sindical con representación en el Comité Permanente, y con la representatividad ostentada en el mismo, que será nombrado por su Sección Sindical, e igual número de representantes por parte de la Dirección de la Empresa. Tiene como función principal, el tratamiento de todas las cuestiones referidas a los préstamos, comedores, la ayuda escolar, los uniformes, y, en general, a lo referido a cualquier concepto considerado como atención social.

- **Gizarte Arreta Batzordea:** Batzorde Iraunkorrean ordezkariak duten Sindikatu Zentral bakoitzeko pertsona finko batek osatzen du, bertan duen ordezkargarritasunarekin, bere Sindikatu Sekzioak izendatuta, eta Enpresaren Zuzendaritzaren aldetik ordezkariak kopuru berak. Bere eginkizun nagusia maileguz, jantokiei, eskola-laguntzari, uniformeei eta, oro har, gizarte-arreta gisa hartzen den edozein kontzepturi buruzko gai guztiak tratatzea da.



- 
- **Lan-Postuen Balorazioaren Batzordea:** Zuzendaritzak eta Batzorde Iraunkorren organismoak izendatutako ordezkariak osatzen du. Bere eginkizuna Lan-Postuen Balorazio sistemaren mantentze-lanetan zentratzen da, ezarritako prozedura-arauei jarraikiz.

- **Euskara Batzordea:** Zuzendaritzaren ordezkariak batek eta Euskotrenen erabileraren normalizazioarekin lotutako alderdi guztiak lantzea da.

- 
- **Berdintasun Batzordea:** Batzorde Iraunkorrean ordezkariak duten sindikatu-sekzio bakoitzeko pertsona batek osatzen du, bertan duen ordezkargarritasunarekin, eta Sozietatearen Zuzendaritzaren aldetik ordezkariak kopuru berak. Bi aldeek genero-ordezkari orekatua izan behar dute, 60/40 araua errespetatuz. Bere eginkizunen artean daude: hainbat Berdintasun Planen edukia negoziatzea eta martxan jartzea, horietan aurreikusitako helburuen eta ekintzen betetze-jarraipena eta ebaluazioa egitea, diskriminazio-egoera posibleak ikertzea, edo etorkizunerako proposamenak garatzea.

- **Azterketa Epaimahaia:** Zuzendaritzaren ordezkariak eta ordezkariak sozialak osatutako organo kolegiatu da, lekualdatze-, barne-sustapen- eta kanpo-hautaketa-prozesuetan objektibotasuna eta gardentasuna bermatzen dituena, baita prozesu horiek kompetentzia- eta inpartzialtasun-irizpideak errespetatuz burutzen direla ere.

- **Prestakuntza Batzordea:** Batzorde honek Batzorde Iraunkorren eskuordetu izaera du, eta Batzorde Iraunkorrean ordezkariak erakunde bakoitzeko ordezkari batek eta, kopuru berean, enpresako ordezkariak osatzen dute. Batzorde honek Prestakuntza Plan Estrategikoa, urteko planak eta

- **Comisión de Valoración de Puestos de Trabajo:** Compuesta por una representación paritaria nombrada, tanto por la Dirección, como por el organismo de Comité Permanente. Su función se centra en el mantenimiento del sistema de Valoración de Puestos de Trabajo, conforme a las normas de procedimiento establecidas.

- **Comisión de Euskera:** Compuesta por una representación de la Dirección y una o un representante de cada una de las secciones sindicales constituidas en Euskotren. Su objetivo es abordar todos los aspectos relacionados con la normalización del uso del euskera en la empresa.

- **Comisión de Igualdad:** Compuesta por; una persona por cada sección sindical con representación en el Comité Permanente y con la representación ostentada en el mismo, por un número igual de representantes por la Dirección de la Sociedad. Ambas partes, deben contar con una representación equilibrada de ambos géneros, respetando la regla 60/40. Entre sus funciones, se encuentran; la negociación del contenido y puesta en marcha de los diferentes Planes de Igualdad, la realización del seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos y acciones contempladas en los mismos, la investigación de posibles situaciones discriminatorias, o el desarrollo de propuestas a futuro.

- **Tribunal Examinador:** Es el órgano colegiado compuesto por la representación de la Dirección y por la representación social, que garantiza la objetividad y transparencia en los procesos de traslado, promoción interna y selección externa, así como de que los mismos se realicen respetando los criterios de competencia e imparcialidad.

- **Comisión de Formación:** Esta comisión tiene el carácter de delegada del Comité Permanente, y está formada por; una o un representante de cada organización representada en el Comité Permanente y, en igual número, representantes de la empresa. Esta comisión que se encarga de negociar el Plan Estratégico de Formación, así como los planes anuales, además de las condiciones de impartición de la formación.



prestakuntzaren ematearen baldintzak negoziatzeaz arduratzen da.

Aurreko batzordeez gain, Lan Segurtasun eta Osasun Batzordea ere badago, zeinaren funtzionamendua eta osaera txosten honetako Lan Segurtasuna eta Osasuna atalean zehazten diren.

Halaber, Euskotrenek aldizka lan-giroarekiko inkestak egiten ditu, langile guztien lankidetzaz bilatuz, haien gogobetetze-maila eta hainbat lan-esparruri buruzko iritziak zuzenean ezagutzeko.

Irisgarritasun unibertsala eta urritasuna dutenen integrazioa

Euskotrenek bere trenbide-, tranbia- eta autobus-sisteman erabiltzen duen ibilgailu-materialak indarreko araudiak ezarritako irisgarritasun-eskakizunak betez diseinatu eta eraiki da, bai Europako mailan (Mugikortasun Murriztua duten Pertsonen buruzko Elkarreragingarritasun Zehaztapen Teknikoak — ETI PRM), bai estatu-mailan (51/2003 Legea, 1544/2007 Errege Dekretua, 26/2011 Legea, 1276/2011 Errege Dekretua eta 537/2019 Errege Dekretua), eta autonomia-erkidego mailan Euskal Autonomia Erkidegoaren esparruan (20/1997 Legea, 68/2000, 126/2001 eta 42/2005 Dekretuak).

Arau-esparru honek ibilgailu-materialean irisgarritasun unibertsala bermatzera bideratutako ekipamenduen etengabeko txertaketa ekarri du, hala nola gurpil-aulkiko erabiltzaileentzako erreserbatutako guneak; ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako aginte irisgarriekin atek automatikoki irekitzeko sistemak; haurtxo-kotxe eta bizikletetarako gaitutako guneak; adineko, haurdun edo mugikortasun murriztua duten pertsonentzako plaza-erreserba; baita unitate mugikorretako kontraste kromatikoak eta braillean seinale-elementu taktiloak ere.

Halaber, ETS-RFVk trenbide-geltokietako andenen egokitzapen-ekintzak garatzen jarraitzen du, gurpil-aulkiko erabiltzaileentzako sarbiderako trenetako errampa behar duten geltokietan. Gaur egun, sareko geltoki bakarra behar du sistema hau, eta horri esker gainerako

Además de las comisiones anteriormente mencionadas, también existe el Comité de Seguridad y Salud Laboral, cuyo funcionamiento y composición se detallan en el apartado de Seguridad y Salud Laboral del presente informe.

Así mismo, Euskotren realiza periódicamente encuestas a cerca del clima laboral, buscando la colaboración de todas las personas trabajadoras, para conocer de primera mano, el grado de satisfacción de estas, así como y sus opiniones sobre los diferentes ámbitos laborales.

Accesibilidad universal e integración de personas con discapacidad

El material móvil utilizado por Euskotren en su sistema ferroviario, tranviario y de autobuses ha sido diseñado y construido atendiendo a los requisitos de accesibilidad marcados por la normativa vigente, tanto a nivel europeo (Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad relativas a Personas con Movilidad Reducida – ETI PRM), como estatal (Ley 51/2003, Real Decreto 1544/2007, Ley 26/2011, Real Decreto 1276/2011 y Real Decreto 537/2019), y autonómico en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Ley 20/1997, Decretos 68/2000, 126/2001 y 42/2005).

Este marco normativo ha supuesto la incorporación progresiva de equipamientos orientados a garantizar la accesibilidad universal en el material móvil, tales como espacios reservados para personas usuarias de silla de ruedas; sistemas de apertura automática de puertas con mandos accesibles para personas con discapacidad visual; espacios habilitados para carritos infantiles y bicicletas; reserva de plazas para personas mayores, embarazadas o con movilidad reducida; así como la incorporación de contrastes cromáticos y elementos de señalización táctil en braille en las unidades móviles.

Asimismo, ETS-RFV continúa desarrollando actuaciones de adecuación de los andenes ferroviarios en aquellas estaciones en las que persiste la necesidad de utilizar las rampas incorporadas en los trenes para el acceso de personas usuarias de silla de ruedas. En la actualidad, únicamente una estación de la red requiere del uso de este sistema, lo que facilita el acceso autónomo al resto de la red ferroviaria.

En el año 2023 entraron en servicio los cuatro trenes de la serie 940 contratados a CAF en el ejercicio 2021, que incorporan mejoras específicas en materia



trenbide-sarean sarbide autonomia errazten da.

2023an CAFi 2021ean kontratatutako 940 serieko lau trenak jarri ziren zerbitzuan, irisgarritasun arloko hobekuntza espezifikoak txertatuta, hala nola mugikortasun murriztua duten pertsonentzako erreserbatutako eseriekutan besogain abatibleak, gurpil-aulkietarako ainguraketa-sistemak eta ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako kontraste kromatikoen hobekuntzak.

2023 eta 2024 ekitaldietan Euskotrenek irisgarritasunaren diagnostiko integrala garatu zuen, indarreko araudiaren betetze-maila ebaluatzeko eta ikuspegi inklusibo batetik hobekuntza-aukerak detektatzeko helburuarekin. Diagnostiko hau hiru lurralde historikoetan presentzia eta Irisgarritasuna Sustatzeko Euskal Kontseiluan (ISEK) ordezkariak duten aniztasun funtzionaleko kolektiboen — fisiko edo organikoa, ikusmena, entzumena eta intelektuala edo garapenezkoa — zortzi elkarte adierazgarriekin egindako elkarrizketen bidez elaboratu zen.

Prozesu honen ondorioz, 2024ko abenduan Euskotrenek bere Irisgarritasun Plana onartu zuen, ibilgailu-materialaren, erabiltzaileei ematen zaien informazioaren eta langilearen sensibiltzazioaren hobekuntza-ekintzak pixkanaka gidatzen dituen, horretarako dotazio ekonomiko espezifiko batekin.

Irisgarritasun Plana Euskotrenen aukeraberdintasunarekin eta diskriminaziorik ezarekin duen konpromiso orokorrean kokatzen da, zerbitzu publikoaren eskaintzan oztopo fisiko, sensorial eta kognitiboak kentzeari espresuki helduz.

Diagnostiko honetatik eratorritako ekintzen artean, 2025eko ekitaldian ibilgailu-materialaren irisgarritasuna hobetzeko hainbat ekintza burutu dira, bereziki tranbia-esparruan.

Zehazki, tranbiako lehentasunezko eserlekuen kolorea aldatu da haiek identifikatzea errazteko eta oker erabiltzea saihesteko, baita gurpil-aulkiko erabiltzaileentzako eta haurtxo-kotxeetarako erreserbatutako guneetan alboko

de accesibilidad, tales como pasamanos abatibles en los asientos reservados a personas con movilidad reducida, sistemas de anclaje para sillas de ruedas y mejoras en los contrastes cromáticos para personas con discapacidad visual.

Durante los ejercicios 2023 y 2024 Euskotren desarrolló un diagnóstico integral de accesibilidad con el objetivo de evaluar el grado de cumplimiento de la normativa vigente y detectar oportunidades de mejora desde una perspectiva inclusiva. Este diagnóstico se elaboró mediante entrevistas a ocho asociaciones representativas de los colectivos con diversidad funcional —física u orgánica, visual, auditiva e intelectual o del desarrollo— con presencia en los tres territorios históricos y representación en el Consejo Vasco para la Promoción de la Accesibilidad (ISEK).

Como resultado de este proceso, en diciembre de 2024 Euskotren aprobó su Plan de Accesibilidad, que orienta las actuaciones progresivas de mejora en el material móvil, la información a las personas usuarias y la sensibilización del personal, contando para ello con una dotación económica específica.

El Plan de Accesibilidad se enmarca en el compromiso general de Euskotren con la igualdad de oportunidades y la no discriminación, abordando específicamente la eliminación de barreras físicas, sensoriales y cognitivas en la prestación del servicio público.

Entre las actuaciones derivadas de este diagnóstico, durante el ejercicio 2025 se han llevado a cabo diversas acciones de mejora de la accesibilidad en el material móvil, especialmente en el ámbito tranviario.

En concreto, se ha ejecutado la modificación del color de los asientos preferentes en los tranvías para facilitar su identificación y evitar un uso indebido, así como la modificación de la geometría de los pasamanos laterales adyacentes a las zonas reservadas para personas usuarias de sillas de ruedas y carritos infantiles, con el fin de incrementar la distancia libre de obstáculos en los accesos a dichas zonas.



besogainen geometria ere aldatu da, gune horietarako sarbideetan oztopo-gabeko tartea handitzeko.

Halaber, 2025ean tranbia-unitateetan zolatadura podotaktila instalatzeko proba pilotu bat garatu da, ONCE eta ITXAROPENA bezalako elkarte adierazgarriekin balioztatuta, eta emaitzak flota osoan pixkanaka hedatzeko planifikazioaren oinarri gisa balio izan dute.

Ekintza hauetatik abiatuta, datozen ekitaldietan burutuko diren neurri berriak lizitatu edo onartu dira; horien artean nabarmentzen dira tranbia eta trenbide-flotan zolatadura podotaktila pixkanaka instalatzea, unitateen barne eta kanpo-seinaleak hobetzea, ate eta lehentasunezko erabilerrako guneen identifikazio indartzea, baita piktogramen eta informazio-elementuen diseinua hobetzea ere.

2025eko ekitaldian, Euskotrenek 450.000 euro baino gehiago bideratu ditu bere zerbitzuetan irisgarritasun unibertsala hobetzera bideratutako ekintza espezifikotara.

Garraio-txartelen salmenta eta kargatzeko sistemen esparruan, Euskotrenek irisgarritasun unibertsala hobetzen jarraitzen du. Azken urteetan eskuratutako salmenta eta kargatzeko makina automatiko berri guztiek mugikortasun murriztua duten pertsonentzako irisgarritasun-estandarretara egokitutako diseinua dute, T Moduko megafonia, interakzio-elementuetan Brailleko serigrafia, ONCEren urrutiko aginterako kokapen-sistema (Cyberpass) eta itsuen edo ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako espresuki egokitutako salmenta-softwarea barne, ONCErekin adostuta.

Halaber, 2023an egindako irisgarritasun-diagnostikoaren esparruan elkarte adierazgarriek aurkeztutako eskaerei erantzunez, kontratatze-plegu berrietan hobekuntza gehigarriak txertatu dira, horien artean nabarmentzen direlarik:

- PIN PAD teklatua (kreditu-ordainketa) txertatzea, tamaina handiagoko teklak dituen.
- Makinen ulermena eta erabilera errazteko irisgarritasun kognitiboaren irizpideak txertatzea.

Asimismo, durante 2025 se ha desarrollado una prueba piloto para la instalación de pavimento podotáctil en unidades de tranvía, validada con asociaciones representativas como ONCE e ITXAROPENA, cuyos resultados han servido de base para la planificación de su despliegue progresivo en la flota.

A partir de estas actuaciones, se han licitado o aprobado nuevas medidas que se ejecutarán en los próximos ejercicios, entre las que destacan la instalación progresiva de pavimento podotáctil en la flota de tranvías y ferroviaria, la mejora de la señalización interior y exterior de las unidades, la identificación reforzada de puertas y zonas de uso preferente, así como mejoras en el diseño de los pictogramas y elementos informativos.

Durante el ejercicio 2025, Euskotren ha destinado más de 450.000 euros a actuaciones específicas orientadas a la mejora de la accesibilidad universal en sus servicios.

En el ámbito de los sistemas de venta y recarga de títulos de transporte, Euskotren continúa avanzando en la mejora de la accesibilidad universal. Todas las nuevas máquinas automáticas de venta y recarga adquiridas en los últimos años incorporan un diseño adaptado a los estándares de accesibilidad para personas con movilidad reducida, incluyendo megafonía en Modo T, serigrafías en Braille en los elementos de interacción, sistema de localización mediante mando a distancia de la ONCE (Cyberpass) y un software de venta específicamente adaptado a personas ciegas o con discapacidad visual, consensuado con la ONCE.

Asimismo, atendiendo a las solicitudes formuladas por asociaciones representativas en el marco del diagnóstico de accesibilidad realizado en 2023, se han incorporado en los nuevos pliegos de contratación mejoras adicionales, entre las que destacan:

- Incorporación de teclado PIN PAD (pago crédito), con teclas de mayor tamaño.
- Incorporación de criterios de accesibilidad cognitiva para facilitar la comprensión y el uso de las máquinas.

Además, se han incorporado otras características, tales como:

- Incorporación de un punto de apoyo o resalte frontal que permita a personas usuarias de muletas o con necesidad de apoyo realizar la operación con mayor estabilidad.
- Sustitución de lectores de ranura por repositorios tipo cesta para tarjetas Barik/Mugi/Bat.



Gainera, beste ezaugarri batzuk ere txertatu dira, hala nola:

- Makulu-erabiltzaileek edo euskarria behar duten pertsonen eragiketarako egonkortasun handiagoz egin ahal izateko aurreko euskarri edo erliebe bat txertatzea.
- Zirrikitu-irakurgailuak Barik/Mugi/Bat txarteletarako saski motako biltegiz ordezkatzeko.
- Gurrpil-aulkiko erabiltzaileek aurrez aurre hurbiltzea ahalbidetzen duen beheko hutsunea.
- Ordainketa-bitartekoetan kontraste handiko piktogramak.
- Txanpon-sartzeko zirrikitu irisgarriagoa.
- Braille-plaketan kontrastea hobetzea.

Paraleloan, 2025ean zehar plantillaren gehiengoari irisgarritasun eta sentsibilizazioari buruzko prestakuntza espezifikoa eman zaio, %80tik gorako parte-hartzerara iritsiz, garraio publikoko erabiltzaileen arreta eta esperientzia hobetzeko helburuarekin.

Azkenik, Euskotrenek irisgarritasunarekin lotutako behar eta iradokizunak biltzeko kanalak aktibo mantentzen ditu bere web-orriaren eta aplikazio mugikorraren bidez, erabiltzaileen ekarpenak etengabe zerbitzuaren hobekuntzan txertatzeko aukera emanez.

Ekintza hauek desgaitasuna duten pertsonen mugikortasuna errazteko tarifa-izaerako neurriekin osatzen dira.

2018an Euskotrenen Kontratazio Baldintza Orokor berriak indarrean sartu zirenean, irisgarritasun unibertsalaren eta desgaitasuna duten pertsonen integrazioaren inguruko neurri berri bat ezarri zen. Ikusmen-urritasuna duten edo gurrpil-aulkia behar duten mugikortasun murriztuko erabiltzaileak laguntzen dituzten pertsonen garraio-txartela doan izatea da neurri hori. Laguntzaile hauek sarrera librea dute garraio-modu guztietan.

Bestetik, %65etik gorako desgaitasun-maila duten pertsonen tarifa murriztua dute Euskotrenen bidaiatzeko. Aldez aurretik, egoera hori desgaitasun-mailaren egiaztatze-txartelaren bidez egiaztatzea behar dute, eta txartel individualizatu bat eskuratu, Barik, Bat edo Mugi.

- Hueco inferior que permite la aproximación frontal de personas usuarias de silla de ruedas.
- Pictogramas de alto contraste en los medios de pago.
- Ranura de inserción de monedas más accesible.
- Mejora del contraste en placas Braille.

Paralelamente, a lo largo de 2025 se ha impartido formación específica en materia de accesibilidad y sensibilización a la mayor parte de la plantilla, alcanzando una participación superior al 80 %, con el objetivo de mejorar la atención y la experiencia de las personas usuarias del transporte público.

Por último, Euskotren mantiene activos canales de recogida de necesidades y sugerencias relacionadas con la accesibilidad a través de su página web y aplicación móvil, lo que permite incorporar de forma continua las aportaciones de las personas usuarias en la mejora del servicio.

Estas actuaciones se complementan con medidas de carácter tarifario orientadas a facilitar la movilidad de las personas con discapacidad.

Con la entrada en vigor, en el año 2018, de las nuevas Condiciones Generales de Contratación de Euskotren, se implementó una nueva medida en torno a la accesibilidad universal y la integración de personas con discapacidad. Se trata de la gratuidad del título de transporte para las personas acompañantes de usuarios o usuarias invidentes o con movilidad reducida necesitadas de silla de ruedas. Estas personas acompañantes tienen el acceso libre en todos los modos de transporte.

Por otra parte, las personas con un grado de discapacidad superior al 65% disponen de una tarifa reducida para viajar en Euskotren. Previamente, deben acreditar esta circunstancia por medio de la tarjeta acreditativa de grado de discapacidad, y adquirir una tarjeta individualizada, ya sea Barik, Bat o Mugi.



Prestakuntza

Euskotrenek badaki bere langilearen prestakuntza funtsezkoa dela bere eginkizunak eta lan-eskakizunak behar bezala betetzeko egokiak diren gaitasunak, ezagutzak, trebetasunak, jarrerak eta jardunak hobetzeko eta eguneratzeko. Horregatik, prestakuntza-prozesua etengabe planifikatzen da, dinamismoak ezaugarritutako ingurune batean.

Ikuspegi hau Prestakuntza Beharren Diagnostiko bat elaboratuz gauzatzen da, ondorengo Prestakuntza Planaren oinarri gisa balio duena.

Plan honek, batetik, Zuzendaritza Nagusiak ezarritako lehenetsunezko lerroen inguruan planifikatutako eta programatutako prestakuntzak jasotzen ditu, eta, bestetik, erakundeko hainbat arloek sustatutako prestakuntza-jarduerak. Bere izaera irekiak eta malgutasunak, gainera, ekitaldian zehar langilearen jardunean zuzeneko eragina duten beharrezkoak diren prestakuntza-ekintza berriak txertatzea ahalbidetzen du.

2025eko ekitaldian, prestakuntza-jardueraren lerro nagusiak honako hauek izan dira:

- Sozietatearen prestakuntza-beharrak jasotzen dituen 2025eko Prestakuntza Planaren prestaketa.
- Trenbide-esparruan, lau tren-prestakuntza talde berri hasi dira, guztira 42 tren-agente berri amaitu dutelarik beren prestakuntza.
- Tranbia-esparruan, bi prestakuntza-talde berri hasi dira, guztira 22 agente berriekin beren prestakuntza amaituz.
- Giza faktorean prestakuntza jarraitzea, zerbitzuaren segurtasun eta kalitateko funtsezko elementu gisa.
- ERTMSen prestakuntza hastea, unitateetan ezartzeko segurtasun-sistema berri gisa.
- Erakundeko prestakuntzak arautzeko eta sistematizatzeko prozesuaren aurrerakuntza, ekintza bakoitzerako prestakuntza-fitxa espezifikoak elaboratuz.

2025eko ekitaldian guztira 56.000,96 prestakuntza-ordu eman dira, 2024ko ekitaldian

Formación

Euskotren, es consciente de que la formación de su personal resulta clave en la mejora y actualización de las capacidades, conocimientos, habilidades, actitudes y aptitudes idóneas para desempeñar correctamente sus funciones y exigencias laborales. Por ello, el proceso formativo se planifica continuamente, en un entorno caracterizado por el dinamismo.

Este enfoque se materializa en la elaboración de un Diagnóstico de Necesidades de Formación, que sirve de base para el posterior Plan de Formación.

Dicho plan recoge, por un lado, las formaciones planificadas y programadas en torno a las líneas prioritarias establecidas por la Dirección General y, por otro, las actividades formativas que promueven las diversas áreas de la organización. Su carácter abierto y flexible permite, además, la incorporación a lo largo del ejercicio de nuevas acciones formativas que resultan necesarias por su incidencia directa en el desempeño del personal.

Durante el ejercicio 2025, las principales líneas que han marcado la actividad formativa han sido las siguientes:

- La preparación del Plan de formación del 2025, en el que se recogen las necesidades formativas de la Sociedad.
- En el ámbito ferroviario, se han iniciado cuatro nuevos grupos de formación de tren, habiendo finalizado su formación un total de 42 nuevos agentes de tren.
- En el ámbito del tranvía, se han iniciado dos nuevos grupos de formación, finalizando su formación un total de 22 nuevos agentes.
- Continuación de la formación en factor humano, como elemento clave para la seguridad y calidad del servicio.
- Inicio de la formación en ERTMS, como nuevo sistema de seguridad a implantar en las unidades.
- Avance en el proceso de regularización y sistematización de las formaciones de la organización, mediante la elaboración de fichas formativas específicas para cada acción.

En el ejercicio 2025 se han impartido un total de 56.000,96 horas de formación, frente a las 61.245,22



erregistratutako 61.245,22 orduen aurrean. Honek 41,45 prestakuntza-ordu pertsona bakoitzeko batez besteko bat dakar, aurreko ekitaldiko 47,93 orduen aurrean, 1.351 pertsonako batez besteko plantilla baliokidea kontuan hartuta.

horas registradas en el ejercicio 2024. Esto supone una media de 41,45 horas de formación por persona, frente a las 47,93 horas del ejercicio anterior, considerando una plantilla media equivalente de 1.351 personas.

Prestakuntza-orduak genero eta lanbide-kategoriaren arabera honela banatzen dira:

Las horas de formación, se desglosan por género y categoría profesional de la siguiente forma:

Prestakuntza-orduak kategoría profesionalaren eta generoaren arabera	2025			2024		
	M	H	Guztira Total	M	H	Guztira Total
Zuzendaritza eta kudeaketa Dirección y gestión	0	6,00	6	13	102	115
Arloko arduradunak Responsables de área	129	466	595	327	1.084,50	1.411,50
Erdi-mailako kargudunak Mandos intermedios	736,83	1252	1988,83	1.110,15	2.34,61	3.144,76
Operazio eta mantentze-lanetako langileak Personal de operación y mantenimiento	12409,93	35697,39	48107,32	15.415,77	34.670,50	50.086,27
Komertzialak eta laguntzaileak Personal comercial y auxiliar	1716,01	3587,80	5303,81	3.373,32	3.114,37	6.487,68
kanpoko langileak Personal externo	-	-	-	-	-	-
GUZTIRA	14991,77	41009,19	56.000,96	20.239,24	41.005,98	61.245,22
TOTAL	26,77%	73,23	100%	33,05	66,95	



Hona hemen laburpena:

En resumen:

Prestakuntza-ekintzak Acciones formativas	2024	2025
Prestakuntza ekintza kopurua Número de Acciones Formativas	102	95
Talde kopurua Número de Grupos	1252	840
Prestakuntza ordu kopurua Número de Horas de Formación	61.245,22	56.000,96
Parte-hartzaile kopurua Número de Participantes	3.464	3120
Parte-hartzaile bakoitzaren orduak Promedio Horas de Formación por participante	17,68	17,94
Batezbesteko Langileen Prestakuntza orduak Horas de Formación por Plantilla Media	47,93	41,45



Ingurumenarekin erlazionatutako gaiak

Ingurumen kudeaketa

Euskotrenek Ingurumen Politika bat du, ingurumen ikuspegi estrategikoaren hedapenaren erreferentzia-esparrua ezartzen duena, herritarren egungo eta etorkizuneko bizi-kalitatea zaintzeko helburuarekin, aire, ur eta lurzoru garbi eta osasuntsuen ingurunea bermatuz, natur baliabideen kudeaketa arduratsua eta sortutako hondakinen kudeaketa egoki baten bidez. Horrela, klima-aldaketan eragina mugatzea eta biodibertsitatea eta sistema ekologikoen funtzionaltasuna babestea bilatzen da.

2025eko ekitaldian, Ingurumen Jardueraren Planifikazioa Jardueren Urteko Programan gauzatu da, ekintza bakoitzaren lorpenerako burutu beharreko jarduerak zehazten dituena. Jardueren Urteko Programan proposatutako ekintzen emaitza 21 adierazle kuantitatiboren jarraipenaren bidez neurtzen da, ezarritako neurrien eraginkortasunaren benetako jarraipena eta Plan beraren bilakaera erakutsiz.

Euskotrenek, bai Ahulgune, Mehatxu, Indarguneen eta Aukeran (AMIA) azterketa bidez, bai arrisku-matrizearen bidez, 2025eko ingurumen-jardueren Programan detektatutako aukerak aurrean hartzeko ekintzak, baita mehatxuei aurre egiteko ahulguneak eta indarguneak kontuan hartuta prestatzen uzten dituztenak ere, jasotzen dituen ingurumen-egoeraren diagnostikoa du. Ildo honetan, besteak beste, enpresak betetzen duen ingurumen-araudiari buruzko egoera zehaztea eta jardueren urteko programan garatzeko mehatxu eta aukera nagusiak detektatzea ahalbidetzen du.

Ingurumen-kudeaketan egindako hedapen hau hobekuntza jarraia ikuspegian (planifikatu-ezarri-egiazatu-jardun) gauzatzen da, Lutexana, Leioa, Zumaia, Elgoibar, Atxuri eta Vitoriako instalazioetako trenbide, tranbia eta autobus bidezko erabiltzaile-garraioaren jardueran ezarri eta ziurtatutako UNE-EN-ISO

Cuestiones medioambientales

Gestión ambiental

Euskotren dispone de una Política Ambiental que establece el marco de referencia del despliegue de la visión estratégica ambiental, con el objetivo de preservar la calidad de vida actual y futura de la ciudadanía garantizando un entorno de aire, agua y suelos limpios y saludables, a través de la gestión responsable de los recursos naturales y gestionando adecuadamente los residuos generados. De este modo, se pretende limitar la influencia en el cambio climático y la protección de la biodiversidad y la funcionalidad de los sistemas ecológicos.

En el ejercicio 2025, la Planificación de la Actividad Ambiental se ha materializado en el Programa Anual de Actividades, en el que se detallan las actividades a acometer para la consecución de cada acción. El resultado de las acciones propuestas en el Programa Anual de actividades se mide a través del seguimiento de 21 indicadores cuantitativos, mostrando el seguimiento real de la eficacia de las medidas implantadas y la evolución del mismo Plan.

Euskotren, tanto a través del análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO), como de la matriz de riesgos, dispone del diagnóstico sobre el estado ambiental que ha incluido, en el Programa de actividades de medio ambiente de 2025, las acciones a llevar a cabo ante las oportunidades detectadas, así como aquellas que permiten prepararse ante las amenazas atendiendo tanto las debilidades como las fortalezas. En este sentido, permite determinar, entre otros aspectos el estado entorno a la normativa ambiental que ocupa la compañía y detectar así las principales amenazas y oportunidades a desarrollar en el programa anual de actividades.

Este despliegue en la gestión ambiental se ejecuta con el enfoque de mejora continua (planificar-implantar-verificar-actuar) de acuerdo con los criterios establecidos en la norma UNE-EN-ISO 14001:2015 de Sistemas de Gestión Ambiental, implantado en la organización y certificado en la actividad de transporte de personas usuarias en



14001:2015 Ingurumen Kudeaketa Sistemen arauak ezarritako irizpideen arabera.

2025ean zehar ingurumen-kudeaketari eskainitako baliabideak urteko kontuen memorian jasotzen dira, ingurumenari buruzko informazioari dagokionez. Halaber, ezarritako prebentzio neurriak, historiala eta garatzen den kudeaketa oinarri hartuta, ez dira hornidurarik egin ingurumen-ukipen posibleak konpontzeko.

Euskotrenek ingurumen-kontingentziak estaltzen dituen aseguru-poliza du, istripuzko kutsaduragatik hirugarrenei eragindako kalteak siniestro eta urte bakoitzeko gehienez 6.000.000 eurora arte estaltzen dituena.

2025ean, Euskotrenek ez du ingurumen arloko legeak edo araudiak ez betetzeagatik isun edo zigor ekonomiko esanguratsurik jaso.

Kutsadura eta klimaren aldaketa

Karbono gutxiko eta baliabideen erabilera efizienteko jarduera baterantz aurreratzeak, klima-aldaketa eta energiaren mailan, urteko emaitza beherantz doan joera bat jarraitzea dakar, jarduerak ustiapen-lerro edo instalazio berriekin zabaldu arren.

EAEko 254/2020 Dekretuko Energia Iraunkortasunari buruzko 21. artikulua arabera elaboratutako 2021-2030 Energia Jarduketa Plan Espezifikoan, periodo horretan burutu beharreko energia-efizientziako ekintzak eta erregai eratorrien ordezkapena bultzatzen duten energia berriztagarriak eta/edo hauen erabilerrari buruzko hainbat ekintza deskribatzen dira.

Energia Efizientziako Neurrien exekuzioari dagokionez, honako jarduketak burutu dira:

- Zumaiako BUS egoitzako bulego-erakinaren estaldura termikoaren hobekuntza amaitzea (2025eko otsaila).
- Bizkaiko eta Gipuzkoako gainerako egoitza txikietan LED argiztapen modernizazioa exekutatzeko.

ferrocarril, tranvía y autobús de las instalaciones de Lutxana, Leioa, Zumaia, cocheras de Elgoibar, Atxuri y Vitoria.

Los recursos dedicados a la gestión ambiental a lo largo de 2025 se recogen en la memoria de cuentas anuales, referente a información sobre medio ambiente. Así mismo, en base a las medidas de prevención implementadas, el histórico y la gestión que se desarrolla, no se han dotado provisiones para subsanación de posibles afecciones ambientales.

Euskotren, dispone de póliza de seguro que cubre contingencias medioambientales, daños a terceros por contaminación accidental hasta un máximo de 6.000.000€ por siniestro y año.

En 2025, Euskotren no ha incurrido en multas ni en sanciones monetarias significativas por el incumplimiento de leyes o normativas en materia de medio ambiente.

Contaminación y cambio climático

El progresar hacia una actividad baja en carbono y eficiente en el uso de los recursos, supone que a nivel de cambio climático y energía el resultado anual siga una tendencia a la baja a pesar de que la actividad se vea ampliada con nuevas líneas de explotación o instalaciones.

En el Plan Específico de Actuación Energética 2021-2030 elaborado de acuerdo con el art. 21 del Decreto 254/2020 sobre Sostenibilidad Energética de la CAV, se describen las diferentes acciones de eficiencia energética y la utilización de energías renovables y/o que potencien la sustitución de los combustibles derivados del petróleo, a llevar a cabo durante ese periodo.

Con respecto a la ejecución de las Medidas de Eficiencia Energética, se han realizado las siguientes actuaciones;

- Finalización (febrero 2025) de la mejora de la envolvente térmica del edificio de oficinas de la residencia BUS de Zumaia.
- Ejecución de la "modernización de iluminación LED en el resto de las pequeñas residencias de Bizkaia y Gipuzkoa.



- Araso eta Lebarioko tallerretako berrikustapen-fosuetan LED argiztapen modernizazioa exekutatzea.
- Zumaia dagozkien estaldura-hobekuntzako obra-zuzendaritza.
- Gainerako egoitzetan argiztapen modernizazioko obra-zuzendaritza.
- Ejecución de la "modernización de iluminación LED de los Fosos de revisión de los talleres de Araso y Lebario"
- Dirección de obra de la Mejora de la envolvente de Zumaia.
- Dirección de obra de la Modernización de iluminación del resto de residencias.

Halaber, honako proiektuak idatzi dira:

- Azpeitiko Museoaren energia-jarduketak (klimatizazioa eta isolamendu-hobekuntza) proiektua.
- Azpeitiko Museoaren Eguzki Panel Fotovoltaikoen Planta proiektua.
- Proyecto de "Actuaciones energéticas (climatización y mejora de aislamiento) del Museo de Azpeitia.
- Proyecto de la Planta Solar Fotovoltaica para el Museo de Azpeitia

Hobekuntza hauen ezarpenak energia-kontsumoen konputu dagokienetan eragiten du eta, ondorioz, Euskotrenen jardueratik eratorritako emisioetan; bai trenbide-, tranbia- eta errepide-zirkulazioaren zerbitzuan, bai Sozietateak bere jardura egiten duen instalazioetan. Aipatutako emisioen guztira jarraian laburbiltzen da.

La implementación de estas mejoras incide en los correspondientes cómputos de consumos de energía y en consecuencia en las emisiones derivados de la actividad de Euskotren; tanto del servicio de circulación ferroviaria, tranviaria y de carretera, como de las instalaciones en las que la Sociedad realiza su actividad. El total de emisiones mencionadas se resumen a continuación.

Negutegi Eftua duten Gasen Isurketak * Emisiones de Gases Efecto Invernadero (TnCO ₂ eq)*	2024	2025	% Aldaketa Variación %
1 Irismeneko isurketa zuzenak Emisiones directas alcance 1	8.520,96	7.725,07	-9,34%
2 irismeneko isurketa zuzenak Emisiones indirectas alcance 2	0,00	0,00	0,00
3 irismeneko isurketa zuzenak Emisiones indirectas alcance 3	n.d.	n.d.	n.d.

* UNE-EN ISO 14064-1 Arauan oinarritutako atmosferaren GEI-kalitateko isuriak kalkulatzeko Protokoloaren arabera egindako kalkulua. GHG Protocol GEI-ren Isuriaren Kontabilitate eta Jakinarazteko Arau Korporatiboan oinarrituta egindako kalkulua.

* Calculo realizado de acuerdo al Protocolo cálculo emisiones GEI en base Reporte de las Emisiones de GEI del GHG Protocol.

1. esparruko BEGen emisio zuzenak honako hauei dagozkien:

- Errepideko garraio-jardueran (autobusak) bioerregaien kontsumoa (biodiesela %10ean).
- Salgaien garraio-lokomotoretan eta trenbide-museoan gasolio B kontsumoa.

Las emisiones directas de GEI de alcance 1 corresponden a:

- Consumos de biocombustibles (biodiesel al 10%) en la actividad de transporte por carretera (autobuses).
- Consumo de gasóleo B en las locomotoras de transporte de mercancías y del museo del ferrocarril.



- Trenbide-museoko lokomotoretan egur-ikatz kontsumoa.
- Lebario eta Arasoko trenbide material mugikorren mantentze-instalazioetan klimatizaziorako eta UBS (ur bero sanitarioa) instalazioen gas natural kontsumoa, baita tindatze-jardueran ere.
- Euskotrenen langilearen lan-lekualdatzeetarako ibilgailu-flotaren erregai-errekuntza.
- Material mugikor eta instalazioen mantentzearen hozketa eta aire girotuko ekipoen gas fluoratuak.
- Consumo de carbón vegetal en las locomotoras del museo del ferrocarril.
- Consumo de gas natural para climatización y ACS en instalaciones de mantenimiento, así como en la actividad de pintado en las instalaciones de mantenimiento de material móvil ferroviario de Lebario y Araso.
- Combustión de combustibles de la flota de vehículos para el desplazamiento laboral del personal de Euskotren.
- Gases fluorados de equipos de refrigeración y aire acondicionado del mantenimiento del material móvil e instalaciones.

BEGen zeharkako emisioek (2. esparrua) Euskotrenek erositako eta kontsumitutako elektrizitatearen sorkuntzetik eratorritako CO2 emisioei dagozkion, bai trenbide-, tranbia- eta errepideko garraioan (Leioa), bai mantentze-instalazioetan. Kasu honetan, 2025ean bai azpiegitura-kudeatzaileari (ETS-RFV) bai Euskotreni egindako energia-hornidura %100 energia-iturri berriztagarrietatik sortu denez, 2. esparruko emisioek zero balioa hartzen dute.

Euskotrenen ibilgailu elektriko flotak kontsumitutako energia elektrikoa instalazio bakoitzetik dator.

BEGen zeharkako emisioek (3. esparrua) Euskotrenen jabetzakoak ez diren eta kontrolik ez duten iturrietan daude. 3. esparruan sartzen diren jardueren adibide gisa, erositako materialen erauzketa eta ekoizpena edo erositako erregaian garraioa ibilgailuetan nabarmentzen dira.

Euskotrenek bere Emisioak Murrizteko Planean 2025-2030 aldirako autobus-flota ordezkatzek dakarren emisioen murrizketaren kuantifikazioa egiten du. Karbono gutxiko jarduera garatzeko konpromisoan, petroliotik eratorritako erregaiko ibilgailuak energia-iturri berriztagarriekin eta/edo efizienteagoekin ordeztearen alde egiten du.

Autobus-flotaren aurreikusitako ordezkatzearengatik lortzen diren murrizketak

Las emisiones indirectas de GEI (alcance 2) son las emisiones de CO2 derivadas de la generación de electricidad comprada y que se consume por Euskotren tanto en el transporte ferroviario, tranviario y carretera (Leioa) como en instalaciones de mantenimiento. En este caso, el suministro de energía realizada en 2025 tanto al gestor de la infraestructura (ETS-RFV) como a Euskotren ha sido generada en un 100% a partir de fuentes de energía renovable, por lo que se han considerado a las emisiones de alcance 2 como nulas.

Por su parte, la energía eléctrica consumida por la flota de vehículos eléctricos de Euskotren proviene de cada instalación.

Las emisiones indirectas de GEI (alcance 3) proceden de fuentes que no son propiedad de Euskotren y sobre las que no se dispone de control. Como ejemplos de actividades que quedan englobadas en el alcance 3, destacan la extracción y producción de materiales comprados o el transporte de combustibles comprados en vehículos.

Euskotren en su Plan de reducción de emisiones cuantifica la reducción de emisiones relacionada con la sustitución de la flota de autobuses para el periodo 2025-2030. En el compromiso de desarrollar la actividad baja en carbono, plantea reemplazar los vehículos de combustibles derivados del petróleo por fuentes de energías renovables y/o más eficientes.

Aplicando las reducciones que se van obteniendo con la sustitución planificada de



aplikatuz, 2030ean espero diren 1. eta 2. esparruko emisioek 5.198,72 TnCO₂e-ra iritsiko dira. Aldakuntza honek 2025eko BEG emisioekiko %32,70eko BEG emisioen murrizketa dakar (1. eta 2. esparruetarako BEG emisioen BaU eszenatokia 2025-2030 aldian konstantea dela estimatzen da, urtean 7.725,07 TnCO₂e).

2025eko ekitaldian guztira 16 autobus eskuratu dira, horietatik 3 elektrikoak eta 6 teknologia hibridokoak, petroliotik eratorritako erregaiaren ordezkatzeari bultzatuz, berotegi-efektuko gasen eta atmosferako zenbait kutsatzaileen (NO_x, CO, PM, HC) emisioa saihesteko edo murrizteko, horrela tokiko airearen kalitatea hobetuz.

la flota de autobuses, en 2030 las emisiones de alcance 1 y 2 esperadas alcanzarán las 5.198,72 TnCO₂e. Esta variación supone una reducción de emisiones GEI del 32,70% con respecto a las emisiones GEI de 2025 (se estima que el escenario BaU de emisiones GEI para los alcances 1 y 2 es constante durante el periodo 2025-2030, 7.725,07 TnCO₂e anuales).

En el ejercicio 2025 se han adquirido un total 16 autobuses, de los cuales 3 son eléctricos y 6 de tecnología híbrida, potenciando la sustitución de los combustibles derivados del petróleo, orientado a evitar o reducir la emisión de gases efecto invernadero y de ciertos contaminantes a la atmósfera (NO_x, CO, PM, HC), favoreciendo así la calidad del aire local.

Gas kutsagarrien isurketak* Emisiones de Gases contaminantes*	2024	2025	%Aldaketa Variación%
Nitrogeno oxidoak Óxidos de nitrógeno (tnnox)	14,06	12,89	-8,34%
Karbono monoxidoa Monóxido de carbono (tnco)	38,40	37,95	-1,17%
Partikulak Partículas (tnpm)	0,28	0,27	-3,52%
Hidrokarburoak Hidrocarburos (tnhc)	4,50	4,27	-5,13%

*BEG isuriak-airearen kalitatea kalkulatzeko Protokoloaren arabera egindako kalkulua, UNE-EN ISO 14064-1 Arauan oinarrituta, BEGen Emisioen Kontabilitatea eta Txosten Korporatiboaren Arau Korporatiboan oinarrituta.

*Cálculo realizado de acuerdo con el Protocolo cálculo emisiones calidad del aire.

Baliabideen erabilera jasangarria

Garraio-jarduerako energia-kontsumoa kontsumu esanguratsuenetako bat da, trenbide material mugikorren eta errepideko trakzioan (trena, tranbia, funikularra eta autobusak) erabilitako energia elektrikoari eta errepideko garraioaren autobusetan (biodiesel %10) erabilitako erregaiari dagokiena.

Uso sostenible de los recursos

El consumo energético en la actividad de transporte es uno de los consumos más significativos que corresponde con la energía eléctrica utilizada en la tracción del material móvil ferroviario y carretera (tren, tranvía, funicular y autobuses) y el combustible (biodiesel 10%) de los autobuses de transporte por carretera.



Garraio jardueraren kontsumoa Consumo en actividades de transporte	2024	2025	%Aldaketa Variación%
Energia elektrikoa (kWh) Energía eléctrica (kWh)	47.930.141	47.734.300	-0,41%
Biodiesel %10 erregaia (litroak) Combustible Biodiesel 10% (litros)	2.553.765	2.524.510	-1,15%

Garraio-jardueretan kontsumitutako energia elektrikoaz eta erregaiaz gain, Euskotrenen eguneroko jardueran beste erregai ez-berriztagarri batzuk kontsumitzen dira (gas naturala, GLPa, gasolio B) berogailu eta ur bero sanitarioko galdaretan, Euskotrenen jabetzako edo bere kontrolpean dauden ibilgailuetan eta salgaien garraioko lokomotoretan.

Erregai ez-berriztagarri iturri hauek erakundeak erosten dituen erregaiake barne hartzen dituzte.

Erregai berriztagarrien iturrien artean, berriz, honako hauek daude:

- Errepideko ibilgailuetan erabilitako %10eko bioerregaia.
- Arasoko, Vitoriako eta Lebarioko mantentze-instalazioetan ur bero sanitarioa berotzeko eguzki-energia termikoa.
- Zumaiako instalazioan klimatizaziorako eta ur bero sanitariorako biomasa.

Instalazioetan energia berriztagarriaren kontsumo-datuak Araso eta Vitoriako instalazioei dagozkien.

Además de la energía eléctrica y el combustible consumidos en actividades de transporte, en la actividad diaria de Euskotren se consumen otros tipos de combustibles no renovables (gas natural, GLP, gasóleo B) en las calderas de calefacción y agua caliente sanitaria, vehículos de propiedad de Euskotren o bajo su control y locomotoras para el transporte de mercancías.

Estas fuentes de combustibles no renovables incluyen los combustibles que compra la organización.

Por su parte, entre las fuentes de combustibles renovables se encuentran:

- Biocombustible al 10% utilizado en los vehículos de carretera.
- Energía solar térmica para el calentamiento de agua caliente sanitaria en las instalaciones de mantenimiento de Araso, Vitoria y Lebario.
- Biomasa para climatización y agua caliente sanitaria en la instalación de Zumaiá.

Los datos de consumo de energía renovable en instalaciones corresponden a las instalaciones de Araso y Vitoria.



Energia iturrien araberako kontsumoa* Consumo por fuentes de energía* (KWh)	2024	2025	% Aldaketa Variación %
Erregai ez berriztagarria Combustible de fuentes no renovables	2.798.365	2.926.890	4,59%
Erregai berriztagarria Combustible de fuentes renovables	28.143.955	25.479.540	0,00%
Erositako elektrizitatea Electricidad comprada	50.688.487	50.449.757	-0,88%
Autosortutako eta kontsumitu gabeko elektrizitatea Electricidad autogenerada y no consumida	0	0	0,00%
Saldutako elektrizitatea Electricidad vendida	0	0	0,00%
Energia kontsumo OSOA Consumo energético TOTAL	81.630.807	78.856.186	-0,40%

Datu hauek ez dute guztizko kontsumo kontuan hartzen, monitorizazioan egon diren komunikazio-arazoak direla eta
Estos datos no contemplan el consumo total debido a incidencias de comunicación en la monitorización

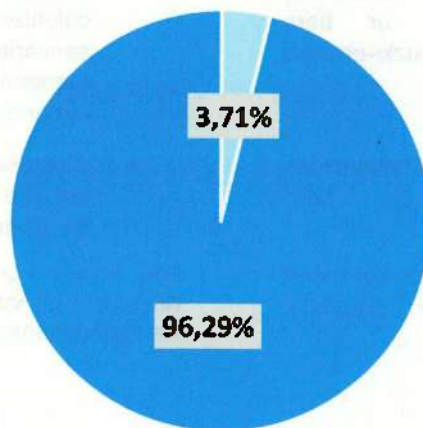
* Erabilitako bihurketa-faktoreen iturriak: gas naturalaren, gasolioaren, gasolinaren eta PGLaren kWh-ak zehazteko iortutakoak. Energia Dibertsifikatzeko eta Aurrezteko Institutuan (IDAE) argitaratutakoak.

* Fuentes de los factores de conversión empleados: Los obtenidos para determinar los kWh de gas natural, gasóleo, gasolina y GLP, los publicados en el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Laburbilduz, kontsumitutako energia-iturrien kilowatt kopuruaren ehuneko laburpena, tipologiaren arabera zatituta, honako hau da:

En definitiva, el resumen porcentual del número de kilovatios de fuentes energéticas consumidos a la hora, fragmentado según su tipología, es el siguiente:

Consumo por Fuentes de Energía (%) 2025



● Energía no renovable ■ Energía renovable



Energiaren intentsitatea Intensidad energética	2024	2025	%Aldaketa Variación%
Ferrocarril (kWh/Mvkm)	75,93	71,75	-5,50%
Bilboko tranbia - Tranvía Bilbao (kWh/Mvkm)	226,76	229,12	1,04%
Gasteizko tranbia - Tranvía Gasteiz (kWh/Mvkm)	171,55	150,92	-12,03%
Errepidea - Carretera (l/Mvkm)	260,66	224,02	-14,06%
Merkantziak - Mercancías (Trena kWh/Mtkm)	181,55	262,76	44,73%

Alderazlearen definizioa: Alderazleak desplazamendu-moduen energia-intentsitatearen urteko bilakaera erakusten du, milaka bidaiari-kilometroan neurtuta (Mvkm), eta merkantzia-motatan neurtuta, milaka tona-kilometroan neurtuta (Mtkm).

Pertsonen garraioaren neurketa-unitatea milaka bidaia-kilometro da (Mvkm), eta kalkulatzen da biderkatu egiten de la milaka pertsonako unitate bihurtutako tarifa-eremuan egindako kilometroen batez besteko ibilbideagatik urtero desplazatzen diren pertsonen kopurua.

Salgaien garraioaren neurketa-unitatea milaka tona-kilometrokoa da (Mtkm), eta honela kalkulatzen da: garraiatutako tona gordinen kopurua bider milaka tonako unitate bihurtutako kilometro kopurua.

Definición del indicador: El indicador presenta la evolución anual de la intensidad energética de los diferentes modos de desplazamientos, medido en miles de viajeros-kilómetro (Mvkm), y de mercancías, medido en miles de toneladas-kilómetro (Mtkm).

La unidad de medida del transporte de personas es miles de viajeros-kilómetro (Mvkm) y se calcula multiplicando el número de personas que se desplazan anualmente por el recorrido medio de kilómetros realizados por zona tarifaria convertido a unidad de millares.

La unidad de medida del transporte de mercancías es la de miles toneladas-kilómetro (Mtkm) y se calcula multiplicando la cantidad de toneladas brutas transportadas por el número de kilómetros realizados convertido a unidad de millares.

Euskotrenen instalazioetan kontsumitzen den ura neurri handi batean sare orokorreko ura da.

Halaber, instalazioetako material mugikorren garbiketa automatikoko sisteman garbiketa-prozesu beretik berriro erabilitako urak erabiltzen dira (Elgoibarreko kokategiak izan ezik). Ur birziklatuari dagozkion ere Lebario eta Arasoko trenbide material mugikorren mantentze-tailerretako garbiketa-sistemetan erabiltzen diren euritatik datozen urak (ur plubialak) dira.

El agua que se consume en las instalaciones de Euskotren es en gran parte agua procedente de la red general.

Asimismo, en el sistema de lavado automático del material móvil en las instalaciones se emplean aguas reutilizadas del mismo proceso de lavado (salvo en las cocheras de Elgoibar). Corresponde también a agua reciclada, las aguas procedentes de la lluvia (aguas pluviales) que se utiliza igualmente en los sistemas de lavado de los talleres de mantenimiento de material móvil ferroviario de Lebario y Araso.



Ur kontsumoa Consumo de agua (m ³)	2024	2025	%Aldaketa Variación%
Sareko ura Agua de red	9.491	14.679	54,66%
Birziklatutako ura Agua reciclada	1.131	12.887	1039,42%

Datu hauek ez dute guztizko kontsumo kontuan hartzen, monitorizazioan egon diren komunikazio-arazoak direla eta

Estos datos no contemplan el consumo total debido a incidencias de comunicación en la monitorización

Economía zirkularra eta hondakinen prebentzioa eta kudeaketa

Beste erronka handienetako bat baliabideen gehieneko aprobetxamendua lortzea da, hondakinen sorrera prebenituz, haien berrerabilpena, birziklatzerako edo balorizatorako prestatuz, baita materialak ekoizpen-zikloan berriro sartuz ere.

Ildo horretan, material mugikorra mantentzeko zuzeneko jardueran, hondakinen sorrera % 39 inguru jaitsi da (63,61 tona), eta sortutako hondakin guztien % 93 baino gehiago balorizazioa izan da.

Economía circular y prevención y gestión de residuos

Otro de los grandes retos es la apuesta por el máximo aprovechamiento de los recursos bien a través de la prevención en la generación de residuos, la preparación para su reutilización, reciclaje o valorización, así como la reincorporación de materiales en el ciclo productivo.

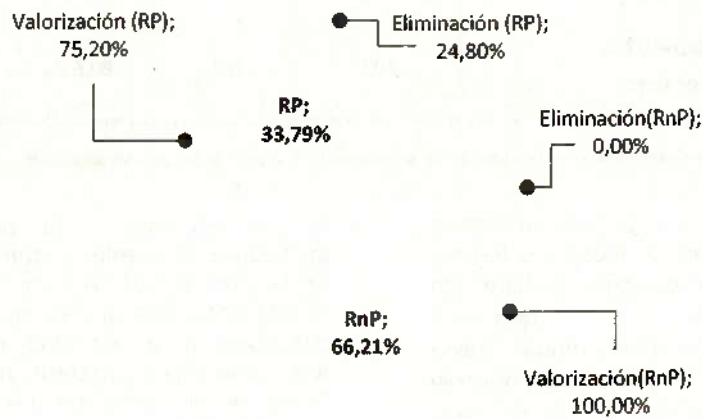
En este sentido, en la actividad directa de mantenimiento del material móvil, la generación de residuos continua descendiendo, en más de un 1% en 2025 (39% en 2024) y el destino de más del 91 % del total de residuos generados ha sido la valorización.



	Hondakin ez arriskutsuak Residuos no peligrosos (RnP)			Hondakin arriskutsuak Residuos peligrosos (RP)		
	Balorizazioa Valorización	Deuseztatzea Eliminación	Guztira Total	Balorizazioa Valorización	Deuseztatzea Eliminación	Guztira Total
2024	62.555	0	62.555	29.674	5.909	35.583
2025	64.277	0	64.277	24.664	8.136	32.800
%Aldaketa Variación%	2,75%	0,00%	2,75%	-16,88%	37,68%	-7,82%

Ondoren, 2025ko ekitaldiko hondakinen ehunekoak ageri dira, motaren arabera banatuta:

A continuación se muestran los porcentajes totales de residuos en el ejercicio 2025, según su tipología;



Euskotrenen sortzen diren hiri-hondakinak bereizita eta beren izaeraren arabera uzten dira, Euskotrenek paper, plastiko eta gainerako hiri-hondakinen frakzioak bereizteko dituen sarbide-puntu komunetan, plastikoa eta papera birziklatzera bideratzeko helburuarekin.

Los residuos urbanos que se generan en Euskotren se depositan, de forma separada y de acuerdo con su naturaleza, en puntos de acceso común que Euskotren dispone para la segregación de las fracciones de residuos urbanos de papel, plástico y resto, con el fin de que el plástico y el papel se destinen al reciclaje.

Euskotrenek ez du bere sukalderik eta ez du janaririk prestatzen bere instalazioetan, beraz ez dira elikagaien xahuketari aurre egiteko ekintza espezifikorik garatu, kopuru esanguratsua ez den hondakina baita.

Euskotren no dispone de cocinas propias ni elabora comida en sus instalaciones, por lo que no se han desarrollado acciones concretas para combatir el desperdicio de alimentos al ser un residuo que se genera en cantidades no significativas.

Euskotrenen mantentze-instalazioen hondakin-uren isuriei dagokienez, hauek sortzen diren prozesuaren arabera ur sanitarioetan (dutzak, komunak eta zisternak) eta industrialetan bereizten dira. Hondakin-ur hauek saneamendu-sarean (kolektorean) isurtzen dira, ur industrialak aurrez araztuz (Elgoibarreko kokategiak izan ezik) arazketako

En lo que respecta a los vertidos de aguas residuales de las instalaciones de mantenimiento de Euskotren, éstas dependiendo del proceso en el que se generen, se diferencian en aguas sanitarias (duchas, lavabos y cisternas) e industriales. Estas aguas residuales se vierten a la red de saneamiento (colector), mediante previo tratamiento de las aguas industriales (excepto cocheras de Elgoibar) a través de



sistemen bidez (dekantadore eta hidrokarbuero-bereizgailua).

Gainera, ura erabiltzen da tranbien eta trenen zirkulazioaren eragin akustikoa ahalik eta gehien murrizteko trazaduko zenbait puntutan errailak bustitzeko. Ur horren barruan Sute Aurkako Babes (SAB) sistemak behar duen ura ere sartzen da.

sistemas de depuración (decantador y separador de hidrocarburos).

Además, se utiliza agua para el riego de carril de las vías y minimizar así en lo posible el impacto acústico en la circulación de los tranvías y trenes en determinados puntos del trazado. Dentro del agua de riego se incluye también la necesaria para el sistema de Protección Contra Incendios (PCI).

Ur isurketak Vertidos de agua (m ³)	2024	2025	% Aldaketa Variación %
Industriako ura Agua industrial	3.783	7.985	111,08%
Osasuneko ura Agua sanitaria	5.600	6.673	19,16%
Ureztatzeko ura Agua de riego	107	20,71	-80,65%

Datu hauek ez dute guztizko kontsumo kontuan hartzen, monitorizazioan egon diren komunikazio-arazoak direla eta
Estos datos no contemplan el vertido total debido a incidencias de comunicación en la monitorización

Zarata bezalako ingurumen-ukipenen prebentzioarek dagokionez, indarreko legeria berriak ez ditu zehazki ezartzen trenbide- eta errepide-zirkulazioaren jarduerari aplikagarriak diren soinu-maila mugak, baina bai zarata-immisioaren muga-balioak, bereziki bide eta trenbide-azpiegitura berrietarako aplikagarriak, akustika-zortasun gunetik kanpo daudenean.

Horregatik, Euskotrenek kutsadura akustikoaren prebentzioko neurriak hartzen ditu, bereziki eskuragarri dauden teknika onenen aplikazioaren bidez, baita trenbide- eta tranbia-jardueran kutsadura hori kontrolatzeko eta minimizatzeko beste jarduketak batzuen bidez ere:

- Erlaitzak koipeztatzea
- Frikzio aldagailua aplikatzea
- Gurpilak torneatzea
- Trenbideko erraila ureztatzea
- Soinugabetze bandak dituzten gurpilak

Ildo honetan, errailetan higadura uhinkorrak eta gurpil-bidearen arteko marruskadurak zenbait trazadu-puntutan eragindako zarata arintzeko helburuarekin, 900/950 serieko 10 trenek eta 940 serieko 4 trenek HPF produktua (marruskadura-aldatzaila) rodadura-bandan aplikatzeko sistema dute errailetan higadura arintzeko.

En lo referente a la prevención de afecciones ambientales como el ruido, la legislación actual vigente no establece exactamente los límites de nivel sonoro aplicables a la actividad de circulación ferroviaria y por carretera, pero sí valores límite de inmisión de ruido, aplicables especialmente para las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, siempre y cuando éstas estén fuera de zonas de servidumbre acústica.

Por ello, Euskotren adopta medidas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las mejores técnicas disponibles, así como otras actuaciones para el control y la minimización de dicha contaminación en la actividad ferroviaria y de tranvía a través de:

- Engrase de pestaña
- Aplicación de modificador de fricción
- Torneado de ruedas
- Riego de carril de vía
- Ruedas con bandas de insonorización

En este sentido, con el fin de mitigar el ruido provocado por el desgaste ondulatorio en los carriles y la fricción entre rueda y vía en determinados puntos del trazado, 10 trenes de las series 900/950 y 4 de la serie 940 disponen del sistema de aplicación de producto HPF (modificador de fricción) sobre banda de rodadura para mitigar el desgaste del carril.



Argi-kutsadurari dagokionez, enpresako garraio-ibilgailuek igorritakoa zirkulazio segururako beharrezkoa da, eta geltokien eta azpiegituraren kasuan, bere kudeaketa Azpiegitura Kudeatzaile Entitateari dagokio.

En cuanto a la contaminación lumínica, la emitida por los vehículos de transporte de la empresa es la necesaria para una circulación segura, y en el caso de las estaciones y la infraestructura, su gestión corresponde al Ente Gestor de la infraestructura.

Bioaniztasunaren babesa

Euskotrenek, biodibertsitatean eragina prebenitu eta saihesteko helburuarekin, mantentze-instalazioetan urak eta materialak arazteko ekipamenduak ditu (erretentzioko kubetoak, material xurgatzaileak, itxitura-plakak), biodibertsitatean eragina eragin lezaketen isuri eta jarioak gertatzearen aurka babesten dutenak.

Halaber, jarduera propioaren eta enpresa kontratisten jarraipena egiteko bisitaldiak egiten dira.

Euskotrenen instalazioak ez daude babestutako, zaharberritu edo biodibertsitate handiko natur guneeetan kokatuta.

Protección de la biodiversidad

Euskotren, con el propósito de prevenir y evitar impactos en la biodiversidad, dispone en las instalaciones de mantenimiento de equipos para depurar aguas y materiales (cubetos de retención, materiales absorbentes, placas de obturación) que previenen de la ocurrencia de derrames y vertidos que podrían ocasionar impacto en la biodiversidad.

Igualmente, se realizan visitas de seguimiento de la propia actividad y de las empresas contratistas.

Las instalaciones de Euskotren no se encuentran ubicadas en terrenos dentro de espacios naturales protegidos, restaurados o con alta biodiversidad.

Gizarteari buruzko informazioa

Euskotrenen Gobernu Arduratsuen Politika, besteak beste, erakundearen jarduten duen ingurunearekiko konpromisoak jasotzen ditu, pertsonen bizi-kalitatea hobetzen eta lurraldeko garapen iraunkorrean laguntzen orientatuta.

Horretarako, Euskotrenek bere interes-taldeekin hainbat komunikazio-kanal mantentzen ditu, bere jardueraren eragina ezagutzeko, itxaropen eta beharrak identifikatzeko eta gardentasuna indartzeko aukera ematen diotenak.

Interes-talde bakoitzarekin ohiko kanalak honako hauek dira:

- Jabetza (EAEko Administrazioa): EAEko araudia (legeak, dekretuak, jarraibideak, etab.), sailaren komunikazioak, jarduketa-planak, akziodunen batzar orokorreko bilerak, administrazio-kontrolak.
- Langileria: Enpresa Batzordea, Osasun eta Segurtasun Batzordea, Zirkulazioaren Segurtasun Batzordea, sindikatu-sekzioak, sindikatu-aldizkariak

Información sobre la sociedad

La Política de Gobierno Responsable de Euskotren recoge, entre otros aspectos, los compromisos de la organización con el entorno en el que opera, orientados a contribuir a la mejora de la calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible del territorio.

Para ello Euskotren mantiene diferentes canales de comunicación con sus grupos de interés que le permiten conocer el impacto de su actividad, identificar expectativas y necesidades y reforzar la transparencia.

Los canales habituales con cada grupo de interés son los siguientes:

- Propiedad (Administración de la CAPV): Normativa CAPV (leyes, decretos, instrucciones, etc.), comunicaciones del departamento, planes de actuación, reuniones de junta general de accionistas, controles administrativos.
- Personal: Comité de Empresa, Comité de Salud y Seguridad, Comité de Seguridad en la Circulación, secciones sindicales, revistas y comunicados



eta komunikatuak, Langilearen Ataria (Begira), lan-giro inkestak.

- **Bezeroak:** Satisfakzio-inkestak, Euskotren APP, Euskotren WEB, Bezeroaren Arreta Bulegoak, sare sozialak, erakusleio eta komunikazio-panelak.
- **Gizartea:** Sare sozialak, Euskotren WEB, Eusko Jauriaritzako batzordeak (prezioak, euskara, berdintasuna, irisgarritasuna...), galdere parlamentarioak, prentsa-oharrak, kanpainak, memoriak.
- **Hornitzaileak:** Bilerak, lizitazio-iragarriak, kontsultak, erreklamazioak.

Interes-taldeekin elkarrizketa elementu garrantzitsua da erakundearen ingurumen-, gizarte- eta gobernatzako jardunarekin lotutako alderdi esanguratsuak identifikatzeko, kudeaketaren hobekuntzan eta iraunkortasunari buruzko informazioare

sindicales, Portal de la Persona Empleada (begira), encuestas de clima laboral.

- **Cientela:** Encuestas de satisfacción, APP Euskotren, WEB Euskotren, Oficinas de Atención a la Clientela, redes sociales, expositores y paneles comunicación.
- **Sociedad:** Redes sociales, WEB Euskotren, comisiones Gobierno Vasco (precios, euskera, igualdad, accesibilidad...), preguntas parlamentarias, notas de prensa, campañas, memorias.
- **Proveedores:** Reuniones, anuncios de licitaciones, consultas, reclamaciones.

El diálogo con los grupos de interés constituye un elemento relevante para la identificación de aspectos significativos relacionados con el desempeño ambiental, social y de gobernanza de la organización, contribuyendo progresivamente a la mejora de la gestión y a la adaptación al marco europeo de información en materia de sostenibilidad

Kontsumitzaileak – Zerbitzu kalitatea

Euskotrenek erabiltzaileak bere jardueraren erdigunean mantentzen ditu, lehenetsuzko interes-talde gisa hartuz. Garraio-operadore publiko gisa duen misioaren arabera, erakundeak bere kudeaketa zerbitzu seguru, fidagarri eta kalitatezkoa eskaintzerantz bideratzen du.

Halaber, erabiltzaileen esperientziaren entzute aktiboan eta etengabeko ebaluazioan oinarritutako kultura finkatu du. Satisfakzio-ikasketen aldizkako burutzapenak, zerbitzu-kalitatearen analisiak eta beharren eta itxaropenen ebaluazioak zerbitzuaren pertzepzioari buruzko informazio eguneratua izatea, hobekuntza-arloak identifikatzea eta erakundearekiko konfiantza indartzea ahalbidetzen du.

Esparru honetan, urteko satisfakzio-inkestez gain, Euskotrenek ikerketa kualitatibo eta kuantitatibo espezifikoak egiten ditu, zerbitzuaren funtsezko alderdiak sakontzeko, hala nola hautemandako kalitatea, segurtasuna eta erabiltzaileek arrazoizkotzat jotzen dituzten prestazio-mailak. 2025ean zehar egindako analisi berriek zerbitzuaren balorazio global positiboa baieztatzen dute eta

Consumidoras/es – Calidad del Servicio

Euskotren mantiene a las personas usuarias en el centro de su actividad, considerándolas un grupo de interés prioritario. De acuerdo con su misión como operador público de transporte, la organización orienta su gestión a la prestación de un servicio seguro, fiable y de calidad.

Asimismo, ha consolidado una cultura basada en la escucha activa y la evaluación continua de la experiencia de las personas usuarias. La realización periódica de estudios de satisfacción, análisis de calidad de servicio y evaluación de necesidades y expectativas permite disponer de información actualizada sobre la percepción del servicio, identificar áreas de mejora, y reforzar la confianza en la organización.

En este marco, además de las encuestas anuales de satisfacción, Euskotren realiza estudios específicos cualitativos y cuantitativos que permiten profundizar en aspectos clave del servicio, como la calidad percibida, la seguridad y los niveles de prestación considerados razonables por las personas usuarias. Durante 2025 se han



puntualtasun, fidagarritasun, arreta, irisgarritasun, informazio eta iraunkortasun arloko eskakizun handiko itxaropenak agerian uzten dituzte.

Lortutako emaitzek Zerbitzu Karten baitan hartutako konpromiso publikoen definizioan eta berrikusketan funtsezko oinarria osatzen dute. Gaur egun indarrean dauden Kartek (2024-2025) aurreko kalitate eta itxaropenikasketetatik elaboratu ziren, eta 2026an haien eguneratzea egingo da 2025ean bildutako informazioa txertatuz, erakundearen etengabeko hobekuntza-ereduarekin koherentziaz.

Zerbitzuaren etengabeko hobekuntzarako orientazioa Euskotrenek indarrean mantentzen dituen kudeaketa-sistema eta ziurtagiriek babesten dute.

Erakundeak ISO 9001:2015 ziurtagiria du hainbat arlo eta ustiapenarako, bezeroarenganako orientatutako kalitate-kudeaketa sistema baten ezarpena egiaztatzen duena, jardunaren sistematikako ebaluazioan eta prozesuen etengabeko hobekuntzan oinarrituta.

Halaber, Euskotrenek ISO 39001 ziurtagiria mantentzen du autobus-ustiapenak, bide-segurtasunaren kudeaketari dagokionez, zirkulazioarekin lotutako arriskuen kontrola indartuz eta segurtasuna zerbitzu-kalitatearen funtsezko elementu gisa finkatuz.

Euskotrenek erabiltzaileei eskainitako zerbitzuaren etengabeko hobekuntzara bideratutako konpromiso globalak hartu ditu. Esparru honetan, erakundeak kalitatea, zerbitzuaren segurtasuna eta bere langilearen gaikuntza eta motibazioa indartzera bideratutako inbertsio errekurrenteak egiten ditu, giza taldearen profesionaltasuna eta konpromisoa kalitatearen pertzepzioan funtsezko elementua dela ulertuz.

Gainera, aldizkako barne eta kanpo auditoriak garatzen dira, baita zerbitzuaren ebaluazio espezifikoa ere, kalitate-auditoriak eta erabiltzaileen esperientziaren analisiak barne, Pertsonen Garraio Publiko UNE-EN 13816 arauak ezarritako estandarren betetze eta hobekuntza egiaztatzeko helburuarekin. Ikuspegi honek ez du arau-eskakizunen betetze formalera mugatzen, baizik eta

desarrollado nuevos análisis que confirman una valoración global positiva del servicio y evidencian unas expectativas exigentes en materia de puntualidad, fiabilidad, atención, accesibilidad, información y sostenibilidad.

Los resultados obtenidos constituyen una base fundamental para la definición y revisión de los compromisos públicos asumidos en las Cartas de Servicio. Las Cartas actualmente vigentes (2024-2025) fueron elaboradas a partir de estudios previos de calidad y expectativas, y en 2026 se procederá a su actualización incorporando la información recabada en 2025, en coherencia con el modelo de mejora continua de la organización.

La orientación a la mejora continua del servicio se encuentra respaldada por los sistemas de gestión y certificaciones que Euskotren mantiene en vigor.

La organización dispone de certificación ISO 9001:2015 en diversas áreas y explotaciones, lo que acredita la implantación de un sistema de gestión de calidad orientado al cliente, basado en la evaluación sistemática del desempeño y en la mejora continua de los procesos.

Asimismo, Euskotren mantiene la certificación ISO 39001 en las explotaciones de autobús, relativa a la gestión de la seguridad vial, reforzando el control de los riesgos asociados a la circulación y consolidando la seguridad como elemento esencial de la calidad del servicio.

Euskotren ha adquirido compromisos globales orientados a la mejora continua del servicio ofrecido a las personas usuarias. En este marco, la organización realiza inversiones recurrentes destinadas a reforzar la calidad, la seguridad del servicio y la capacitación y motivación de su personal, entendiendo que la profesionalidad y el compromiso del equipo humano constituyen un elemento esencial en la percepción de calidad.

Adicionalmente, se desarrollan auditorías internas y externas periódicas, así como evaluaciones específicas del servicio, incluyendo auditorías de calidad y análisis de experiencia de personas usuarias, con el objetivo de verificar el cumplimiento y la mejora de los estándares establecidos en la norma UNE-EN 13816 de Transporte Público de Personas. Este enfoque no se



hartutako jardun-mailen etengabeko gaintzea bilatzen du.

Kudeaketa-eredu honen ondorioz, Euskotrenek indarrean mantentzen ditu pertsonen garraio-zerbitzuaren kalitateari buruzko UNE-EN 13816 ziurtagiria eta honako zerbitzuetan Zerbitzu Kartei buruzko UNE 93200 ziurtagiria.

- Bilboko Tranbia
- Vitoria-Gasteizko Tranbia
- Bizkaiko hiri arteko autobus-lineak
- Gipuzkoako hiri arteko autobus-lineak
- Larreinetako Funikularra (estatuan ezaugarri hauetako zerbitzu bakarra duena)
- Trenbide Zerbitzua bere lerro guztietan

Ziurtagiri hauen lorpenak eta mantentzeek jendaurrean hartutako konpromisoen betetze-mailaren aldizkako ebaluazioa dakarte, eta erabiltzaileen aurreko gardentasuna eta kontu-ematea indartzen dute.

2012ko ekitalditik, Euskotrenek urtero erabiltzaileei inkestak egiten dizkie beren satisfakzio-maila ebaluatzeko. Gainera, iradokizunak bidaltzeko kanalak etengabe irekita ditu; bai telefonoz, bai aurrez aurre — Bezeroaren Arreta Bulegoetan (BAB)—, bai telematikoki —Euskotrenen web-orrian bertan, baita Sozietatearen App-aren bidez ere—.

2025eko ekitaldian, satisfakzio-maila globalak garraio-modu guztietan balio altuetan mantentzen dira, trenbide- eta tranbia-zerbitzu gehienetan 10etik 8 puntutik gorako batez besteko balorazioekin, eta autobus-zerbitzuetan ere emaitza positiboekin. Langilearen balorazioak puntuazio onenetako alderdien artean jarraitzen du, zerbitzuaren aktibo nagusietako bat gisa finkatuz.

limita al cumplimiento formal de los requisitos normativos, sino que persigue la superación progresiva de los niveles de desempeño comprometidos.

Como resultado de este modelo de gestión, Euskotren mantiene en vigor la certificación UNE-EN 13816 de calidad del servicio de transporte de personas y la certificación UNE 93200 relativa a las Cartas de Servicio en los siguientes servicios.

- Tranvía de Bilbao
- Tranvía de Vitoria-Gasteiz
- Líneas de autobús interurbano de Bizkaia
- Líneas de autobús interurbano de Gipuzkoa
- Funicular de Larreina (único servicio de estas características que lo posee en el estado).
- Servicio de Ferrocarril en todas sus líneas

La obtención y mantenimiento de estas certificaciones implican la evaluación periódica del grado de cumplimiento de los compromisos asumidos públicamente y refuerzan la transparencia y rendición de cuentas ante las personas usuarias

Desde el ejercicio 2012, Euskotren, lleva a cabo encuestas anuales a las personas usuarias para evaluar su nivel de satisfacción. Además, tiene abiertos permanentemente canales para remitir sugerencias; tanto de manera telefónica, como presencial -en las Oficinas de Atención a la clientela (OAC)-, o de forma telemática -en la propia página web de Euskotren, así como también a través de la App de la Sociedad-.

En el ejercicio 2025, los niveles de satisfacción global se mantienen en valores elevados en todos los modos de transporte, con valoraciones medias superiores a 8 puntos sobre 10 en la mayoría de los servicios ferroviarios y tranviarios, y resultados igualmente positivos en los servicios de autobús. La valoración del personal continúa situándose entre los aspectos mejor puntuados, consolidándose como uno de los principales activos del servicio.



Jarraian, egindako inkestaren emaitza nagusien batez bestekoaren laburpena erakusten da, gehienetan genero eta zerbitzuaren arabera banatuta, non zerbitzuarekiko eta langilearen arretarekiko satisfakzioaren hobekuntza ikusten den.

A continuación, se muestra un resumen de la media de los principales resultados de las encuestas realizadas, desagregados -en su mayoría- por género y servicio, y donde se aprecia la mejora de la satisfacción con el servicio, así como con la atención dispensada por el personal:

Kalitatearen inkesta / Encuesta Calidad	2024			2025		
Tren-zerbitzua Servicio Ferrocarril			Guztira Total			Guztira Total
Zerbitzuaren kalitatearen batez besteko balorazioa Valoración media de la calidad de servicio	8,72	8,39	8,61	8,44	8,26	8,36
Geltokietako langileekiko gogobetetasuna Satisfacción con el personal empleado de estaciones	8,56	8,38	8,50	8,39	8,28	8,35
Langileen balorazio globala Valoración global del personal	8,58	8,56	8,57	8,40	8,34	8,37
Funikular-zerbitzua Servicio Funicular			Guztira Total			Guztira Total
Zerbitzuaren kalitatearen batez besteko balorazioa Valoración media de la calidad de servicio	8,68	8,09	8,40	8,33	8,15	8,24
Langileen balorazio globala Valoración global del personal	9,21	8,84	9,04	9,08	8,65	8,87
Tranbia-zerbitzua Servicio Tranvía			Guztira Total			Guztira Total
Zerbitzuaren kalitatearen batez besteko balorazioa Valoración media de la calidad de servicio	8,41	8,22	8,35	8,45	8,37	8,41
Langileen balorazio globala Valoración global del personal	8,22	8,14	8,19	8,16	8,00	8,09
Gipuzkoako autobus-zerbitzua Servicio autobuses Gipuzkoa			Guztira Total			Guztira Total
Zerbitzuaren kalitatearen batez besteko balorazioa Valoración media de la calidad de servicio	7,92	7,92	7,92	7,95	7,69	7,84
Langileen balorazio globala Valoración global del personal	8,46	8,48	8,46	8,54	8,50	8,53
Bizkaiko autobus-zerbitzua (*) Servicio autobuses Bizkaia			Guztira Total			Guztira Total
Zerbitzuaren kalitatearen batez besteko balorazioa Valoración media de la calidad de servicio	7,9	8,0	7,9	8,10	7,96	8,06
Langileen balorazio globala Valoración global del personal	8,2	8,2	8,2	8,19	8,27	8,21

(*) Bizkaiko autobus-zerbitzuaren inkestak Bizkaiko Foru Aldundiak eskatzen ditu

(*) Las encuestas del servicio de autobuses de Bizkaia son encargadas por la Diputación Foral de Bizkaia



Programatutako zerbitzuen betetze-mailari dagokionez, 2025ean lortutako mailak bikaintasun-estandarretan mantentzen dira, trenbide-modu ezberdinetan %99ra hurbil edo gaineko ehunekoekin.

En cuanto al grado de cumplimiento de los servicios programados, los niveles alcanzados en 2025 se mantienen en estándares de excelencia, con porcentajes próximos o superiores al 99% en los distintos modos ferroviarios.

Programatutako zerbitzuak betetzea Cumplimiento de los servicios programados (%)*	2024	2025
Ferrocarril	99,99	99,94
Tranvía de Bilbao	99,93	99,82
Tranvía de Vitoria-Gasteiz	99,96	99,82

*Kalkulua: (Egindako zerbitzuak / programatutako zerbitzuak) *100
Cálculo: (Servicios realizados / servicios programados) *100

Puntueltasunari dagokionez, helmugaraino hiru minutu baino gutxiagoko atzerapenarekin iristea ulertuta, emaitzek trenbide-zerbitzuan jardun oso altua eta zenbait tranbia-zerbitzutan bilakaera positiboa erakusten dute. Zerbitzu Kartetan jasotako konpromisoekin koherenteak diren mailetan mantenduz:

Respecto a la puntualidad, entendida como la llegada a destino con menos de tres minutos de retraso, los resultados muestran un desempeño muy elevado en el servicio ferroviario y una evolución positiva en determinados servicios tranviarios, manteniéndose en niveles coherentes con los compromisos recogidos en las Cartas de Servicio:

Trenbide moduko zerbitzuen puntueltasuna Puntualidad de los servicios de modos ferroviarios (%)**	2024	2025
Ferrocarril	99,57	99,55
Tranvía de Bilbao	81,66	86,09
Tranvía de Vitoria-Gasteiz	91,02	90,50

**Kalkulua: (Egindako zerbitzu/zerbitzu zehatzak) *100
Helmugara 3 minutu baino gutxiago beranduago iristen diren zerbitzuak puntualtzat hartzen dira.

Cálculo: (Servicios puntuales / servicios realizados) *100

Se consideran puntuales aquellos servicios que llegan a destino con menos de 3 minutos de retraso.

Euskotrenen erabiltzaileentzat, fidagarritasuna eta puntueltasuna zerbitzuaren ezaugarri funtsezkoena dira. Modu errepikatuan, bai urteko satisfakzio-inkestetan bai egindako ikerketa kualitatiboetan, faktore hauek zerbitzuaren balorazio globalean elementu erabakigarri gisa identifikatzen dira.

Para las personas usuarias de Euskotren, la fiabilidad y la puntualidad constituyen las características fundamentales del servicio. De forma reiterada, tanto en las encuestas anuales de satisfacción como en los estudios cualitativos realizados, estos factores se identifican como elementos determinantes en la valoración global del servicio.

Eskakizun honekin koherentziaz, Euskotrenek puntueltasuna eta fidagarritasuna bere Zerbitzu Kartetan jasotako lehentasunezko konpromiso gisa mantentzen ditu, bere

En coherencia con esta demanda, Euskotren mantiene la puntualidad y la fiabilidad como compromisos prioritarios recogidos en sus Cartas de Servicio, orientando su gestión operativa a la



kudeaketa operatiboa adierazle hauetan bikaintasun-mailak lortzera bideratuz.

2025ean zehar hainbat zerbitzutan eskaeraren hazkundea finkatu da, bereziki garraio publikoa bultzatzeko politiken ondorioz. Vitoria-Gasteizko kasuan, tranbia hiri-garraio nagusi gisa bere eginkizuna indartzen jarraitzen du, erabilera-maila gero eta handiagoak eta iraunkoragoak erregistratuz, hiriko mugikortasun-ohituretan bere integrazio estrukturala berresten duena.

Eskaeraren etengabeko igoera honek, mugikortasun iraunkorreko ereduaren arrakasta islatzen badu ere, geltoki-denbora luzeagoekin eta azpiegituraren zenbait muga estrukturalekin lotutako erroka operatiboak ere sortzen ditu, zeinak aldizka erregularitasun-adierazleetan eragin dezaketen. Halaber, aparteko gertakarien eta gizarte-mobilizazioen ospaketak ekitaldiko une zehatzetan eragin du operatiban, konprometitutako zerbitzu-mailak gordetzeko kudeaketa-neurri espezifikoak hartzea eskatuz.

Euskotrenek, gainera, arreta berezia eskaintzen die mugikortasun edo irisgarritasun behar espezifikoak dituzten kolektiboek (mugikortasun murriztua edo ikusmen-degaitasuna duten pertsonak, besteak beste), beren ordezkariekin etengabeko harremana mantenduz, autonomia personala eta sistemaren irisgarritasun unibertsala sustatzeko hobekuntzak bultzatzeko helburuarekin.

Bezeroei eskaintako zerbitzuan eragina izan dezaketen ingurumen arloko eraginei dagokienez, Euskotrenek modu berezian kontrolatzen ditu aire, ikus eta hots kutsaduran, baliabide naturalen eraginkortasunean eta azpiegituran (dardaren eragina, errailen eta errepideen gastatzea) eragina duten zenbait alderdi. Ahalegina egiten da erabiltzaileak eskaintzen diren zerbitzuek ingurumenean dituzten ondorio horiei buruz jabetu, eta horrekin modu konsekuentean aritu daitezen.

Aipatuenez, Euskotrenen zerbitzuaren beste lehentasun bat kontsumitzaileentzako informazio erabilgarria eta denbora errealean

consecución de niveles de excelencia en estos indicadores.

Durante 2025 se ha consolidado el crecimiento de la demanda en los distintos servicios, especialmente como resultado de las políticas de impulso al transporte público. En el caso de Vitoria-Gasteiz, el tranvía continúa reforzando su papel como principal medio de transporte urbano, registrando niveles de utilización crecientes y sostenidos, lo que confirma su integración estructural en los hábitos de movilidad de la ciudad.

Este incremento progresivo de la demanda, si bien refleja el éxito del modelo de movilidad sostenible, genera también retos operativos asociados a mayores tiempos de parada y a determinadas limitaciones estructurales de la infraestructura, que pueden incidir puntualmente en los indicadores de regularidad. Asimismo, la celebración de eventos extraordinarios y movilizaciones sociales ha tenido impacto en la operativa en momentos concretos del ejercicio, requiriendo la adopción de medidas específicas de gestión para preservar los niveles de servicio comprometido.

Euskotren mantiene, además, una especial atención a colectivos con necesidades específicas de movilidad o accesibilidad (personas con movilidad reducida o discapacidad visual, entre otros), manteniendo un contacto continuo con sus representantes con el fin de impulsar mejoras que fomenten la autonomía personal y la accesibilidad universal del sistema.

En cuanto a los impactos medioambientales que puedan tener repercusión en el servicio prestado a las y los clientes, Euskotren controla especialmente algunos aspectos que afectan a la contaminación del aire, visual y acústica, a la eficiencia de los recursos naturales y a la infraestructura (efecto de las vibraciones, desgaste de railes y carreteras). Se procura que los usuarios y las usuarias sean conscientes de estos efectos sobre el medio ambiente de los servicios que se ofrecen y actúen así de forma consecuente a ello.

Finalmente, la provisión de información clara, útil y en tiempo real constituye otra prioridad estratégica. Euskotren estructura



eskaintzea da. Horrela, hiru informazio mota bereizten dira:

- Informazio orokorra: eskainitako zerbitzua, irisgarritasuna, informazio iturriak, bidaiaren iraupena
- Bidaiari buruzko informazioa, baldintzak ohikoak direnean: kanpoko seinaleztapena, geralekuen identifikazioa, jomugen seinaleztapena, besteak beste.
- Bidaiari buruzko informazioa, baldintzak ohikoak ez direnean: sarearen egoera, egon daitezkeen alternatibak, diru-itzultzeak edo konpentsazioak.

Euskotrenek bere bezeroen datuak kudeatzen ditu, indarrean dagoen Datuak Babesteko Europako Erregelamendu Orokorraren eta Datu Pertsonalak Babesteari eta eskubide digitalak bermatzeari buruzko abenduaren 5eko 3/2018 Lege Organikoaren arabera. Datuen tratamenduaren helburuak garraio bideak erabiltzeko txartelak kudeatzea eta kexak, iradokizunak, erreklamazioak eta galdutako objektuak kudeatzea dira. Beraz, jarduera horiekin lotura duten erakundeek bakarrik dute datu horiek eskuratzeko aukera (Bizkaiko Garraio Partzuergoa, Eusko Jaurantziako Herrizaingo Saila). 2025ean, aurreko urteetan bezala, ez da jaso bezeroaren pribatasuna urratzeari eta bezeroaren datuak galtzeari buruzko erreklamazio arrazoiturik.

Euskotrenek hilero jasotako kexa eta erreklamazioen jarraipena egiten du, bai Bezeroaren Arreta Bulegoetan (BAB) jasotakoak, bai erabiltzaileek eskura dituzten gainerako bitartekoen bidez jasotakoak. Guztira 2025ean 6.305 kexa eta erreklamazio jaso dira hainbat BABetan (5.384 2024an), zerbitzuaren araberako honako banaketa honen arabera:

la información dirigida a las personas usuarias en tres ámbitos:

- Información general: servicio ofertado, accesibilidad, fuentes de información, duración del viaje
- Información relativa al viaje en condiciones normales: señalización exterior, identificación de paradas, señalización de destinos, entre otras.
- Información relativa al viaje en condiciones anormales: estado de la red, alternativas disponibles, reembolsos o compensaciones.

Euskotren gestiona los datos de sus clientes y clientas de acuerdo con el vigente Reglamento General Europeo de Protección de Datos y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. El tratamiento de datos tiene como fines la gestión de carnés para el uso de los medios de transporte y la gestión de quejas sugerencias, reclamaciones y objetos perdidos. Por tanto, solo las organizaciones que tienen relación con estas actividades tienen acceso a estos datos (Consortio de transportes de Bizkaia, Departamento de Interior del Gobierno Vasco). Durante el año 2025, al igual que en años precedentes no se ha recibido ninguna reclamación fundamentada relativa a violaciones de la privacidad y pérdida de datos de clientes o clientas.

Euskotren registra y realiza mensualmente el seguimiento de las quejas y reclamaciones recibidas, tanto a través de las Oficinas de Atención a la Clientela (OAC), como a través del resto de medios puestos en disposición de las personas usuarias. En total en 2025 se han recibido 6.305 quejas y reclamaciones en las diferentes OACs (5.384 en 2024), según el siguiente desglose por servicio:



Erreklamazioak eta erreklamazioak Quejas y reclamaciones	2024	2025
Trenbidea Ferrocarril	3614	3877
Bilboko tranbia Tranvía de Bilbao	404	347
Gasteizko tranbia Tranvía Vitoria	874	1398
Autobide Zerbitzua Servicios carretera	492	683
GUZTIRA TOTAL	5.384	6.305

*Trenbidearen barruan Funikularren erreklamazioak hartzen ditu.

*Se incluyen las reclamaciones del Funicular dentro del Ferrocarril.

Gehienbat (2025ean %39,49; 2024an %33,77) erreklamazio hauen arrazoa zerbitzuen ordainketa-sistema izan da, hau da, garraio-txartel edo txartelen eskuraketa eta balioztatzearekin lotutako gaiak.

En su mayor parte parte (39,49% en 2025; 33,77% en 2024) el motivo de estas reclamaciones ha sido el sistema de peaje de los servicios, es decir, cuestiones relacionadas con la adquisición y validación de los títulos o tarjetas de transporte.

2025erako erantzun-denbora ertainari dagokionez ezarritako helburuak Bizkaian, Gipuzkoan eta Vitoria-Gasteizko bulegoan jasotako kexa eta erreklamazioen %90a 3 egun edo gutxiagoko epean erantzutea ziren, helburu horiek askoz ere gainditu direlarik %100ean eta eskainitako zerbitzu guztietan 1 eguneko edo gutxiagoko erantzun-denborekin.

Los objetivos establecidos para 2025 en cuanto al tiempo medio de respuesta son que el 90% de las quejas y reclamaciones recibidas en Bizkaia, Gipuzkoa y en la oficina de Vitoria-Gasteiz se contesten en un plazo de 3 días o menos, habiendo superado con creces esos objetivos en el 100% de ellas y con tiempos de respuesta inferiores o iguales a 1 día en todos los servicios ofrecidos.

2025ean gertatutako egitateengatik 32 trenbide-espedita eta 35 tranbia-espedita daude barne-tramitazioan.

Por hechos acontecidos durante el 2025 se encuentran en tramitación interna 32 expedientes de ferrocarril y 35 de tranvía.

2025 aurreko egitateengatik 11 espedita daude barne-ebazpen zain.


Por hechos anteriores al 2025 hay 11 expedientes pendientes de resolución interna.

Bezeroen Osasuna eta Segurtasuna

Bezeroen segurtasuna Euskotrenek eskainitako zerbitzuaren ikuspuntutik funtsezko alderdietako bat da. Ildo honetan, etengabe ebaluatzen eta sustatzen dira erasoen aurkako babesa (prebentzio-lanak, argiztapen egokiaren instalazioa, segurtasun-kamerak, geltoki eta ibilgailu mugikorretako segurtasun-langileak, laguntza-puntuaren identifikazioa), istripuen prebentzioa (barandak, arriskuen abisua)


Salud y Seguridad de las personas usuarias

La seguridad de sus clientes es uno de los aspectos fundamentales para Euskotren desde el punto de vista del servicio prestado. En este sentido, de forma continuada se evalúan y se fomentan aspectos como la protección contra las agresiones (labores de prevención, instalación de iluminación adecuada, cámaras de seguridad, personal de seguridad en estaciones y unidades móviles, identificación de puntos de



eta pertsonen babes aktiboa bezalako segurtasun-gailuen presentzia) eta larrialdien kudeaketa (gailuen eta seinaleen instalazioa, bidaiarien informazioa) bezalako alderdiak. Gainera, Euskotrenek unitateen barruan edo haietarako sarbideetan gatazka-egoera posibleak prebenitzen dituen kontrol eta zaintza-sistema baten mantentzea bermatzen du.

Euskotrenek eskaintzen duen garraio-zerbitzuaren segurtasunaren antolaketa Segurtasun Oinarrizko Arauak jasotzen du, azpiegituren kudeatzailearekin (ETS) koordinatuta Euskotrenko segurtasunaren planteamendu orokorra deskribatzen duena, printzipio-adierazpenetik (politika bateratu) hasi eta gai espezifikoen garapena arte, hala nola afektatutako araudia, prestakuntza eta informazioa, segurtasunaren antolaketa eta edukia, arriskuen identifikazioa eta ebaluazioa, auditoriak eta ikuskapenak eta segurtasun integrala lortzeko beharrezko prebentzio-ekintzen planifikazioa.



Euskotrenek tranbien eta trenbideen ustiapenen segurtasuna bermatzen duten arau eta prozedura batzuk ditu, hala nola Trenbidearen Zirkulazio eta Seinaleen Erregelamendua. Bestetik, Euskotrenek Salgaiak eta erabiltzaileak Interes Orokorreko Trenbide Sarean (IOTS) garraiatzeko eskuratu beharreko Segurtasun Ziurtagiria (SZ) lortzeko ezinbesteko baldintza gisa Estatuko Trenbide Segurtasun Agentziak (ETSA) onartutako Segurtasun Kudeaketa Sistema (SKS) du. Aipatutako araudia trenbide-esparrurako garatu bada ere, gainerako esparruek, tranbia, funikularra eta errepideak, aipatutako arauak ezarritako segurtasun-kontrol puntu orokorretan oinarritzen dute beren segurtasun-kudeaketa.

asistencia), la prevención de accidentes (presencia de dispositivos de seguridad como barandillas, aviso de los peligros, protección activa de las personas) y la gestión de emergencias (instalación de dispositivos y señalización, información de los pasajeros). Además, Euskotren asegura el mantenimiento de un sistema de control y vigilancia que prevenga posibles situaciones conflictivas en el interior de las unidades o en los accesos a ellas.

La organización de la seguridad del servicio de transporte que presta Euskotren, está recogida en la Norma Básica de Seguridad, que describe el planteamiento general de la seguridad en Euskotren, de forma coordinada con el gestor de las infraestructuras (ETS), incluyendo todos los aspectos y criterios que conforman esa materia, desde una declaración de principios (política conjunta) de índole institucional hasta el desarrollo de cuestiones específicas como normativa afectada, formación e información, organización y contenido de la seguridad, identificación y evaluación de riesgos, auditorías e inspecciones y planificación de las acciones preventivas necesarias para alcanzar la seguridad integral.

Euskotren se ha dotado de una serie de normas y procedimientos, como el Reglamento de Circulación y Señales de Ferrocarril que aseguran la seguridad de la explotación tanto tranviaria como ferroviaria. Por otra parte, Euskotren dispone de un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) como requisito indispensable para la obtención del Certificado de Seguridad (CS) exigible para la realización de tráficos de mercancías y personas usuarias por la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Aunque la citada normativa está desarrollada para el ámbito ferroviario, el resto de los ámbitos, tranvías, funicular y carretera, basan su gestión de la seguridad en los puntos generales de control de la seguridad establecidos en la citada norma.



Euskotrenen segurtasunaren oinarritzko antolaketa-eskema honako hau da:

El esquema organizativo básico de la seguridad en Euskotren es el siguiente:

SEGURTASUN BATZORDEA COMITÉ DE SEGURIDAD	Jarraibideak ezartzen eta segurtasunaren jarraipen orokorra egiten du. Establece las directrices y realiza el seguimiento general de la seguridad.
ZIRKULAZIOKO SEGURTASUN BATZORDEA COMISIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	Zerbitzuaren arriskuen, istripugarritasunaren eta segurtasun neurrien azterketa. Análisis de riesgos, accidentalidad y medidas de seguridad del servicio.
ZIRKULAZIOKO LAN TALDEA GRUPO DE TRABAJO DE CIRCULACIÓN	Batzordearen eta area operatiboen arteko barne koordinazio organoa, arautegia egiteko eta aplikatzeko, arriskuak identifikatzeko eta segurtasun neurriak aplikatzeko. Órgano de coordinación interno entre el Comité y las áreas operativas para la realización y aplicación de normativa, identificación de riesgos y aplicación de medidas de seguridad.
BATZORDE TEKNIKO BATERATUA COMISIÓN TÉCNICA CONJUNTA	Azpiegitura kudeatzailearen (ETS) eta Euskotrenen arteko koordinazio organoa, segurtasun arloan. Órgano de coordinación operativa entre el gestor de infraestructuras (ETS) y Euskotren en materia de seguridad.

Segurtasuneari gertatzen den edozein gertakari garrantzitsu kausa-zuhaitzaren metodologiarekin sakon aztertzen da, gertakariari modu zorrotzean aurre egitea eta prebentzioan kudeaketa hobea izatea ahalbidetzen duena. Halaber, txostenen ebaluazio-irizpideak bateratzen ditu, eta kausa-zuhaitz ugari egitearen ondorioz, faktoreen errepikapenez jabetzea ahalbidetzen du, arriskuak beren iturrian bertan kontrolatu edo ezabatzeke.

Cualquier incidente relevante que se produzca en la seguridad es analizado en profundidad con la metodología del árbol de causas, que permite enfrentarse a los hechos de manera rigurosa y facilita una mejor gestión en la prevención. Asimismo, unifica los criterios de evaluación de informes, y permite, que fruto de la realización de numerosos árboles de causas, se puedan detectar factores recurrentes con el fin de controlar o incluso eliminar los riesgos en su misma fuente.

Trenbide-sektorean, segurtasun-adierazle erkide (SAE) izenez ezagutzen diren istripu eta sinistro-tasa estandarizatuak daude. Oro har, indize hauek guztiek aldi batean gertatutako istripu eta/edo gertakarien kopurua eta aldi berean egindako tren-km guztiekin erlazionatzen dute.

En el sector ferroviario, existen índices de accidentalidad y siniestralidad estandarizados conocidos como indicadores comunes de seguridad (ICS). En general, todos estos índices ponen en relación el nº de accidentes y/o incidentes producidos en un periodo, con los kms-tren totales recorridos en ese mismo periodo.

Indize hauek Euskotrenek bere helburuak kalkulatzeko erabiltzen dituenetik bereizten dira, Euskotrenen jardun onaren araberakoak ez diren gertakariak hartzen dituztelako kontuan.

Estos índices difieren de los que usa Euskotren para el cálculo de sus objetivos porque contemplan sucesos cuya aparición no depende del buen hacer de Euskotren.



Jarraian, trenbidearen 2024 eta 2025eko ekitaldietako SAEak aurkezten dira:

A continuación, se presentan los ICS de los ejercicios 2024 y 2025 del ferrocarril:

Trena Ferrocarril	2024	2025
Istripu indizea SAK-ICS Índice de Accidentalidad ICS	0,51	0,34
Ezbehar indizea SAK-ICS Índice de Siniestralidad ICS	3,92	5,62

$$\text{Istripu indizea SAK-ICS} = \frac{\text{Istripu esanguratsu kop.} \times 10^6}{\text{Kms Tren}}$$

$$\text{Índice de Accidentalidad ICS} = \frac{\text{Nº accidentes significativos} \times 10^6}{\text{Kms Tren}}$$

$$\text{Ezbehar indizea SAK-ICS} = \frac{\text{Prekursore kop.} \times 10^6}{\text{Kms Tren}}$$

$$\text{Índice de Siniestralidad ICS} = \frac{\text{Nº de Precursores} \times 10^6}{\text{Kms Tren}}$$

Tranbia-garraiorako ez daude adierazle estandar definitutarik.

Para el transporte tranviario, no existen definidos unos indicadores estándares.

Euskotrenek erabiltzen dituen adierazleak honako hauek dira:

Los indicadores que utiliza Euskotren son los siguientes:

Tranbiak Tranvías	2024		2025	
	Bilbao	Vitoria-Gasteiz	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Istripu indizea (1) Índice de Accidentalidad (1)	101,79	75,00	113,44	75,82
Ezbehar indizea (2) Índice de Siniestralidad (2)	87,91	54,17	60,19	61,78

$$\text{Istripu indizea (1)} = \frac{\text{Istripu kop.} \times 10^6}{\text{Km Tran}}$$

$$\text{Ezbehar indizea (2)} = \frac{\text{Prekursore kop.} \times 10^6}{\text{Km Tran}}$$

$$\text{Índice de Accidentalidad (1)} = \frac{\text{Nº accidentes} \times 10^6}{\text{Kms Tran}}$$

$$\text{Índice de Siniestralidad (2)} = \frac{\text{Nº Precursores} \times 10^6}{\text{Kms Tran}}$$

Autobusak Autobuses	2024		2025	
	Bizkaia	Gipuzkoa	Bizkaia	Gipuzkoa
Istripu indizea (3) Índice de Accidentalidad (3)	62,13	45,55	65,6	53,8

$$\text{Istripu indizea (3)} = \frac{\text{Istripu kop.} \times 10^6}{\text{Km Bus}}$$

$$\text{Índice de Accidentalidad (3)} = \frac{\text{Nº accidentes} \times 10^6}{\text{Kms Bus}}$$



Bestetik, bezeroek Euskotrenek eskainitako zerbitzuen segurtasuna ere baloratzen dute satisfakzio-inkesten bidez.

Jarraian, sexuaren arabera banatutako hautemandako segurtasunarekin lotutako adierazle nagusi batzuen emaitzak zehazten dira:

Por otro lado, los clientes también valoran la seguridad de los servicios prestados por Euskotren a través de las encuestas de satisfacción.

A continuación, se detallan los resultados de algunos de los principales indicadores relacionados con la seguridad percibida desagregados por sexo:

Segurtasun fisikoaren balorazioa Valoración de la seguridad física	2024		2025	
Tren geltokietan En estaciones de ferrocarril y trenes	7,80	8,13	7,69	7,72
Tren barruan En el interior de los trenes	7,97	8,33	7,64	7,70
Funikularren geralekuetan En las paradas del funicular	8,11	8,64	8,13	8,40
Funikular barruan En el interior del funicular	8,38	8,57	8,55	8,60
Tranbiaren geralekuetan En las paradas de tranvía	8,22	7,98	7,64	7,55
Tranbia barruan En el interior de los tranvías	8,34	8,38	8,02	8,04
Autobusetan (Guipuzkoa) De los autobuses (Gipuzkoa)	8,43	8,53	7,86	7,98

2025eko ekitaldian, segurtasun fisikoaren balorazioa garraio-modu guztietan maila altuetan mantentzen da, geltoki eta ibilgailuetan 10etik 7,5 puntutik gorako puntuazioekin, eta zerbitzu gehienetan 8 puntutik gorakoekin. Oro har, emaitzak aurreko ekitaldiaren aldean egonkor mantentzen dira, aztertutako modu eta ingurunearen arabera aldakuntza txikiekin.

Genero-ikuspegitik, zenbait ingurune zehatzetan desberdintasun moderatuak ikusten dira, nahiz eta emakumezko kolektiboaren balorazioak segurtasun-pertzepzioko maila altuetan jarraitzen duten.

Bestetik, 2025ean trenen eta geltokien segurtasunaren hiruhileko jarraipen-lanak egiten hasi ziren, Bezeroaren Arreta Bulegoetan erregistratutako erabiltzaileen kexei, kontratatutako enpresek jasotako segurtasun-langilearen aurkako erasoen salaketek eta Laneko Arriskuen Prebentzio arloak kudeatutako Euskotrenen langileen aurkako erasoen salaketei buruzko datuetan oinarrituta.

En el ejercicio 2025, la valoración de la seguridad física se mantiene en niveles elevados en todos los modos de transporte, con puntuaciones superiores a 7,5 sobre 10 en estaciones y vehículos, y superiores a 8 puntos en la mayoría de los servicios. En términos generales, los resultados se mantienen estables respecto al ejercicio anterior, con ligeras variaciones según modo y entorno analizado.

Desde la perspectiva de género, se observan diferencias moderadas en determinados entornos, si bien las valoraciones del colectivo femenino continúan situándose en niveles altos de percepción de seguridad.

Por otra parte, en el año 2025 se comenzaron a realizar seguimientos trimestrales sobre la seguridad en trenes y estaciones, en base a los datos relativos a las quejas de las personas usuarias registradas en las Oficinas de Atención a la Clientela, las denuncias por agresión al personal de seguridad recogidas por las empresas contratadas y las denuncias por agresión a las personas trabajadoras de



Hiruhileko txosten hauetako ondorioetatik Euskotrenen zerbitzuetan ekintza zibikoak ez diren ekintzak minimizatzeko helbururako ekintza batzuk sortu dira. Horien artean, Euskotrenen garraio-modu ezberdinetan zerbitzuak erabiltzerakoan segurtasun-sentsazioa aztertzeko focus group bat egitea (dagoeneko burutua); Administrazio Kontseiluaren onarpena zain dagoen portaera zibikorik ezarekin lotutako Kontratazio Baldintza Orokorren aldaketaren proposamena; eta indarreko Geltoki Planaren hobekuntza bidez kontra-interbentzio brigadak eta langile komertzialen banaketa aztertzea, Giza Baliabideen arloa dagoeneko helarazita.

2025ean zehar kontratatutako zaintza-baliabideen kudeaketa berri bat ere ezarri da, baliabideen eraginkortasuna hobetzera eta jardunaldiak maiztasun handiagoa ematera bideratutako kontrol eta kudeaketa-arauak ezarri, gertakarien jarraipenarekin eta segurtasun-enprekin astero burutu beharreko jarduketak bateratuz. Hori guztia operazioan sor daitezkeen arrisku posibleak detektatu eta arintzeko helburuarekin.

Esparru honetan, jarraipen-mekanismoak indartu dira ETSrekin eta segurtasun-enprekin koordinazio-bilera aldizkakoaren, kontratuaren exekuzio-kontrolen, jarraipen ekonomiko eta operatiboaren, baita Zuzendaritzarako hileko txosten eta balioztapen-sistemen bidez.

Nabarmentzekoa da, halaber, geltokietako segurtasun fisikoa ez dela zuzenean Euskotrenen eskumena, ETSren erantzukizuna baizik. Hala ere, Euskotrenek urtero ETSri egindako kalitate-inkesten emaitzak helarazten dizkio, zerbitzuaren hobekuntzara bideratutako dagozkion neurriak aztertu eta har ditzan.

Azpikontratazioa eta hornitzaileak

Euskotren kapital publikoko Sozietate Anonimo bat da, bere jardura kontraktualean uraren, energiaren, garraioaren eta posta-zerbitzuen

Euskotren gestionadas por el área de Prevención de Riesgos Laborales.

De las conclusiones derivadas de estos informes trimestrales han surgido una serie de acciones con el objetivo de minimizar los actos incívicos en los servicios de Euskotren. Entre ellas, la realización de un focus group para analizar la sensación de inseguridad en la utilización de los servicios de Euskotren en los diferentes modos de transporte (ya ejecutado); la propuesta de modificación de las Condiciones Generales de Contratación relacionadas con actos incívicos, actualmente pendiente de aprobación por el Consejo de Administración; y el análisis de la organización de brigadas de contraintervención y de la distribución del personal comercial, mediante la mejora del Plan de Estaciones en vigor, ya trasladado al área de Recursos Humanos.

Durante el año 2025 se ha implementado asimismo una nueva gestión de los recursos de vigilancia contratados, estableciendo controles y normas de gestión orientados a mejorar la eficiencia de los recursos y dotar de mayor flexibilidad a las jornadas, con seguimiento de eventos y análisis conjunto con las empresas de seguridad de las actuaciones a realizar de forma semanal. Todo ello con el fin de detectar y mitigar los posibles riesgos que puedan producirse en la operación.

En este marco, se han reforzado los mecanismos de seguimiento mediante reuniones periódicas de coordinación con ETS y las empresas de seguridad, controles de ejecución del contrato, seguimiento económico y operativo, así como sistemas de reporte y validación mensual para la Dirección.

Cabe señalar, asimismo, que la seguridad física en estaciones no es competencia directa de Euskotren, sino responsabilidad de ETS. No obstante, Euskotren traslada anualmente a ETS los resultados de las encuestas de calidad realizadas, para su análisis y la adopción, en su caso, de las medidas correspondientes orientadas a la mejora del servicio.

Subcontratación y proveedores

Euskotren, es una Sociedad Anónima de capital público que, en su actividad contractual se encuentra en el ámbito de aplicación de la Ley 31/2007 de 30 de octubre y del RD Ley



sektoreetako kontratazio-prozeduretan aplikatzen den urriaren 30eko 31/2007 Legearen eta 3/2020 ED Legearen, eta administrazio publikoa ez den adjudikazio-botere (PANAP) gisa Sektore Publikoaren Kontratuei buruzko 9/2017 Legearen aplikazio-esparruan dagoena.

Euskotrenen kontratazioa publizitate, lehia, gardentasun, tratu-berdintasun eta diskriminaziorik ezaren printzipioen arabera arautzen da, eta lizitazioak eta adjudikazioak web korporatiboan (www.euskotren.eus) Kontratatuzailearen Profilean argitaratzen dira, Euskadiko Kontratazio Publikoaren Plataforman xertatuta.

Hornitzaile-enprekin harremana Euskotrenen balio-katean funtsezkoa da, bere hornitzaile eta lankide-enpresten jardun onak erabiltzaileei eta gizarteari oro har eskaintako azken zerbitzuan zuzenean eragiten duela jakitun.

Euskotrenek bere homidura-katearen kudeaketa arduratsua egiten du, irizpide ekonomiko, ingurumen eta sozialak kontuan hartuz bere erosketa eta kontratazio-prozeduretan. Ildo honetan, posible denean eta kontratuaren xedearekin lotuta daudenean, izaera sozialeko (berdintasun eta hizkuntza-irizpideak bezalako), ingurumen eta berrikuntzako kontsiderazioak sartzen dira, bai adjudikazio-irizpideak diseinatzean bai kontratuak exekutatzeke baldintzetan.

Lan-indarra garrantzitsua den zerbitzu eta zerbitzu-emakida kontratuetan, indarreko lan-araudia aplikatuz, aplikagarri diren sektore-hitzarmen kolektiboetatik eratorritako lan-kostuak bereziki hartzen dira kontuan kontratuak estimatutako balioa kalkulatzeko metodo gisa (aurreikusitako adjudikazio-zenbatekoa, bere aldaketa posibleak eta aurreikusitako luzapenak) eta exekutatzeke aldi osoan zehar.

Lehiaketa guztiak, bai 9/2017 Legearen tramitatzeko bidekoak, bai 3/2020 ED Legekoak, Erosketa eta Kontratazio Prozeduraren argitalpenari buruzko jarraibide orokorrak jarraituz lizitatu dira.

3/2020, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público en su calidad de poder adjudicador no administración pública (PANAP).

La contratación en Euskotren, se rige por los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, igualdad de trato y no discriminación, y las licitaciones y adjudicaciones se publican en la página web corporativa (www.euskotren.eus) en el Perfil del Contratante, alojado a su vez en la Plataforma de Contratación Pública de Euskadi.

La relación con las empresas proveedoras es fundamental en la cadena de valor de Euskotren, conscientes de que el buen hacer de sus empresas proveedoras y colaboradoras repercute directamente en el servicio final prestado a las personas usuarias y a la sociedad en general.

Euskotren lleva a cabo una gestión responsable de su cadena de suministro teniendo en cuenta criterios económicos, medioambientales y sociales en su procedimiento de compras y contratación. En este sentido, siempre que es posible y estén relacionadas con el objeto del contrato, se incluyen consideraciones de tipo social (como criterios de igualdad y lingüísticos), medioambiental y de innovación, tanto a la hora de diseñarse los criterios de adjudicación como en las condiciones de ejecución de los contratos.

En los contratos de servicios y de concesión de servicios en los que es relevante la mano de obra, en aplicación de la normativa laboral vigente, se tienen especialmente en cuenta los costes laborales derivados de los convenios colectivos sectoriales de aplicación como método para calcular el valor estimado de los contratos (para el importe previsto de adjudicación, de sus posibles modificaciones y de las prórrogas previstas) y durante todo el período de ejecución de los mismos.

Todos los concursos, tanto aquellos con tramitación de la Ley 9/2017, como los del RD Ley 3/2020, se licitan siguiendo las instrucciones generales del Procedimiento de Compras y Contratación en cuanto a su publicación.



Euskotrenen kontratazio guztietan kontratatutako lan-motari dagozkion ingurumen eta lan-segurtasuneko baldintza-plegu eta eranskinetako exekuzio-baldintzak txertatzen dira.

En todas las contrataciones de Euskotren se incorporan las condiciones de ejecución con el pliego de condiciones y los anexos de medioambiente y seguridad laboral correspondientes al tipo de trabajo contratado.

9/2017 Legeak erantzukizunpeko adierazpen bat (EEDn txertatua) aurkeztea eskatzen du, lizitatuzaile-enpresa bakoitzak bete eta sinatu behar duena eta Euskotrenek jasotako eskaintzak aztertu aurretik egiaztatu behar duena. Bete beharreko informazioaren artean honako hau dago:

La Ley 9/2017 exige la presentación de una declaración responsable (incorporada en el DEUC) que debe ser completada y firmada por cada empresa licitante y verificada por Euskotren de manera previa al análisis de las ofertas recibidas. Entre la información a rellenar se encuentra la siguiente:

- Ekonomikoa
- Ordezkaritzakoa
- Azpikontratazioa
- Bazterketarako zergatiak:
 - Zigor epaiak: ustelkeria, iruzurra, terrorismo delituak, kapitalen zuriketa, haurren lana edo gizakien trata ...
 - Gizarte Segurantzaren ordainketei edo zergen ordainketari dagozkien zergatiak.
 - Kaudimen eza, interes gatazkak edo falta profesionala: ingurumen, gizarte, lan arloetan, falta profesional larria.
- Económica
- De representación
- Subcontratación
- Motivos de exclusión:
 - Condenas penales: corrupción, fraude, delitos terrorismo, blanqueo de capitales, trabajo infantil o trata de seres humanos...
 - Motivos referidos a pagos a Seguridad Social o pago de impuestos.
 - Insolvencia, conflictos de intereses o falta profesional: en materia medioambiental, social, laboral, falta profesional grave.

Euskotrenek egindako obra, zerbitzu eta homiduren kontratazioaren legezkotasuna Herri Kontuen Euskal Epaitegiak aipatutako organoak ezarritako aldizkaritasunarekin ikuskatzen du, baita urtero Sozietatearen Urteko Kontuak ikuskatzen dituen kanpo-auditoreak ere, kontratazioetan legezkotasunaren betetzeari buruzko iritzi espresua duen txostena igortzen duenak. Halaber, Euskotrenen kontratazioek Eusko Jaurlaritzaren ikuskapen dira, 2014ko apirilaren 29ko Gobernu Kontseiluaren akordioaz onartutako zerbitzu-kontratazioaren praktika onen jarraibideen arabera.

La legalidad en la contratación de obras, servicios y suministros realizada por Euskotren, es auditada por el Tribunal Vasco de Cuentas Públicas con la periodicidad que el citado organismo establece, así como anualmente por la auditora externa que realiza la auditoria de las Cuentas Anuales de la Sociedad y que emite un informe con opinión expresa sobre el cumplimiento de la legalidad en las contrataciones. Así mismo, las contrataciones de Euskotren son objeto de inspección por parte del Gobierno Vasco, de acuerdo con las instrucciones sobre buenas prácticas en la contratación de servicios aprobadas por acuerdo de Consejo de Gobierno de 29 de abril de 2014.

Kontratazio bakoitzaren jarraipena dagokion arduradunak egiten du. Euskotrenek jasotako eta kontabilizatutako fakturak bakoitzari lotzen dizkie, hauen onespene fluxua sortuz, arduradunetara heltzen dena. Arduradunak fakturak onesteak kontratuaren exekuzio zuzena egiaztatu du. Gainera, 15.000 eurotik gorako

El seguimiento de cada contratación es realizado por su responsable correspondiente. Euskotren, vincula las facturas recibidas y contabilizadas a cada una de ellas, de forma que se genera un flujo de aprobación de estas, que llega a cada responsable. La aprobación de las facturas por la persona responsable constata la correcta ejecución del contrato. Además, en



kontratazioetan, enpresa kontratistei kontratuaren zenbatekoaren %5eko kontratu-betetze fidelen berme bat eskatzen zaie.

las contrataciones a partir de 15.000 euros, se exige a las empresas contratistas una garantía de fiel cumplimiento del contrato por importe del 5% del mismo.

Hornitzaile-enpresekin komunikazioa Euskotrentzat alderdi garrantzitsua da, eta aldizkako lan-bilerak mantentzen ditu nagusienekoekin (ibilgailu mugikorren fabrikatzaileak, ibilgailu mugikorren mantentzearen azpikontratatistak eta txartel-salmenta-sistemak, garbiketa-zerbitzuak, segurtasun pribatua, sistema informatikoak...), non eskainitako zerbitzuen maila berrikusteaz gain, dagozkion hobekuntza eta berrikuntza-proposamenak egiten diren. Horrela, bai produktuen bai zerbitzuen hornidura-katean egon daitezkeen arriskuen ezagutza sakondu eta lankidetzaren balio erantsia sustatzen da, erabiltzaileen satisfakzio handiagoan isla dadin.

La comunicación con las empresas proveedoras es un aspecto importante para Euskotren, por lo que mantiene reuniones de trabajo periódicas con las principales (fabricantes de material móvil, subcontratas de mantenimiento de material móvil y de los sistemas de expendición de títulos, servicios de limpieza, seguridad privada, sistemas informáticos...), en las que además de revisar el nivel de los servicios prestados, se realizan las correspondientes propuestas de mejora e innovación. De esta forma, se profundiza en el conocimiento de los riesgos que pueden existir en la cadena de suministro tanto de productos como de servicios y se fomenta el valor añadido de la colaboración de forma que redunde en una mayor satisfacción de las personas usuarias.

Arrisku horiek saihesteko, produktuen kasuan, bereziki jarduera kritikoa edo hornitzeko zailak diren makinaren ordeko piezen kasuan, etengabeko gainbegiratzea egiten da eta haien segurtasun-stock arrazoizko bat izaten da, aldizka fisikoki inbentariatzen dena benetako stock existentea egiaztatzeko. Gainera, segurtasun-stock horren finkapenean erabilitako irizpideen ballotasuna aztertzen da, beharrezkoa bada berrikuspenean aurrera egin dadin.

Para evitar dichos riesgos, en el caso de los productos, especialmente en el caso de determinados repuestos de maquinaria críticos para la actividad o de difícil abastecimiento, se realiza una supervisión de forma continua y se dispone de un stock de seguridad razonable de los mismos, el cual es periódicamente inventariado de forma física para verificar el stock real existente. Además, se analiza la validez de los criterios utilizados en la fijación de dicho stock de seguridad por si es necesario proceder a su revisión.

Informazio fiskala

Euskotren EAeko Administrazioaren jabetzako Sozietate Publiko bat da, eta bere interes publikoko jardueraren ohiko garapena eta jarraikotasunerako, haren menpekotasun osoa du. Bere jardueren gauzatzean, Euskotrenek urteko galerak izaten ditu, beraz ez du zerga-gastu arruntik sortzen. Hala ere, itzuli ezin diren kapital-laguntzen zerga-efektuaren erregistroak zerga atzeratuko pasibo bat sortzen du, eta honek, aldi berean, zenbateko bereko zerga atzeratuko aktibo bat erregistratzea dakar, aipatutako laguntzei lotutako zerga atzeratuko pasiboak itzultzen diren aldi berean itzultzen diren konpentsatu gabeko oinarri ezargarri negatiboak daudelako. Horren guztien ondorioa 2025eko ekitaldian

Información fiscal

Euskotren es una Sociedad Pública perteneciente en su totalidad a la Administración de la CAE, y, de cara al normal desarrollo y continuidad de su actividad de interés público, tiene una dependencia plena de la misma. En el ejercicio de sus actividades, Euskotren incurre en pérdidas anuales, por lo que no genera gasto impositivo corriente. Ahora bien, el registro del efecto fiscal de las subvenciones de capital no reintegrables da lugar a un pasivo por impuesto diferido que, asimismo, deriva en el registro de un activo por impuesto diferido por el mismo importe, al existir bases imponibles negativas pendientes de compensar que se revierten en el mismo periodo que los pasivos por impuesto diferidos asociados a dichas subvenciones. El efecto de



1.668.936 €-ko zerga atzeratuko sarrera bat eta 2024ko ekitaldian 1.024.944 €-ko zerga atzeratuko sarrera bat erregistratzea izan da.

todo esto ha sido el registro de un ingreso por impuesto diferido de 1.668.936 € en el ejercicio 2025 y un ingreso por impuesto diferido de 1.024.944 € en el ejercicio 2024.

Bere jarduerak eta garraio publikoarekin lotutako interes orokorreko jardueraren garapenean sortzen diren gastu espezifikoak finantzatzeko, Euskotrenek bere akzionista bakarraren, Eusko Jauriaritzaren, bazkide-ekarpenak jaso ditu, 2025eko ekitaldian 70.574.508 €-koak eta 2024ko ekitaldian 66.702.093 €-koak. Halaber, Euskotrenek Foru Aldundien eta beste erakunde batzuen ustiapen-laguntzak jasotzen ditu. 2024 eta 2025eko ekitaldietan jasotako ustiapen-laguntza guztien xehetasuna honako hau izan da:

Al objeto de financiar sus actividades y los gastos específicos que se producen en el desarrollo de su actividad de interés general asociada al transporte público Euskotren ha percibido aportaciones de socios de su accionista único el Gobierno Vasco por importe de 70.574.508 € en el ejercicio 2025 y de 66.702.093 € en el ejercicio 2024. Asimismo, Euskotren percibe subvenciones de explotación de las Diputaciones Forales y de otros entes. El detalle del total de subvenciones de explotación recibidas en los ejercicios 2024 y 2025 ha sido el siguiente:

Jasotako ustiapen dirulaguntzak Subvenciones de explotación recibidas	2024	2025
Eusko Jauriaritzak jarduera finantzatzeko emandako dirulaguntzak Subvenciones del Gobierno Vasco para financiación de la actividad	7.797.907 €	12.579.593 €
Bizkaiko Foru Aldundiaren dirulaguntzak, errepideko Uribe-Kosta eta Ezkerraldea-EHU garraio publikoari buruzkoak Subvenciones de la Diputación Foral de Bizkaia relativas al transporte público por carretera Uribe-Kosta y Margen Izquierda-UPV	10.768.909 €	11.065.905 €
Gipuzkoako Foru Aldundiaren dirulaguntzak, errepideko Debabarrena / Urola Kosta garraio publikoari buruzkoak Subvenciones de la Diputación Foral de Gipuzkoa relativas al transporte público por carretera en las comarcas de Debabarrena / Urola Kosta	11.331.595 €	10.262.360 €
Alokairuen buruzko diruaz bestelako ustiapeneko dirulaguntzak Subvenciones de explotación no monetarias por alquileres	2.303.252 €	2.386.168 €
Prestakuntzarako dirulaguntzak Subvenciones a la formación	172.699 €	199.839 €
Garraiorako beste dirulaguntza batzuk Otras ayudas al transporte	31.820€	0 €
Dirulaguntzak GUZTIRA TOTAL, Subvenciones	32.406.182€	36.493.865€



ANEXO 1: Tabla índice de contenidos

1. ERANSKINA: edukien aurkibide taula

	CONTENIDO LEY 11/2018 11/2018 LEGEAREN EDUKIA	INDICADOR GRI GRI ADIERAZLEA	Ref. Pag Erreferentzia orria
Descripción del modelo de negocio Negozio-ereduaren deskribapena	Entorno empresarial Enpresa-ingurunea	2-1; 2-6	8-15
	Organización y estructura Antolakuntza eta egitura	Indicadores de Gobernanza Gobernantzaren adierazleak	15-18
	Mercados en los que opera Zein merkatutan jarduten duen	2-6	18-20
	Objetivos y estrategias Helburuak eta estrategiak		8-15
	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su evolución Bilakaeran eragina izan dezaketen faktore eta joera nagusiak		8-15
Descripción de las políticas Politiken deskribapena	Procedimientos para la identificación, evaluación prevención y atenuación de los riesgos Arriskuak identifikatzeko, ebaluatzeko, prebenitzeko eta aintzeko prozedurak		37-41
Resultados de las políticas Politiken emaitzak	Indicadores clave de resultados no financieros (GRI) pertinentes respecto a la actividad empresarial concreta, y que cumplan con los criterios de comparabilidad, materialidad, relevancia y fiabilidad Enpresa-jarduera zehatzari dagozkion emaitza ez-finantzarioen (GRI) gako-adierazleak, konparagarritasun-, materialtasun-, garrantzi- eta fidagarritasun-irizpideak betetzen dituztenak	2-2; 2-29; 2-30; 3-1; 3-2	3-7
Principales riesgos vinculados a las actividades del grupo	Relaciones comerciales Merkataritza harremanak		37-41
	Productos o servicios que puedan tener efectos negativos Ondorio negatiboak izan ditzaketen produktuak edo zerbitzuak		37-41
Taldeko jardueren lotutako arrisku nagusiak	Gestión de dichos riesgos Arrisku horien kudeaketa		37-41
	Información sobre los impactos detectados, y horizonte temporal Antzemandako inpaktuei eta denbora-horizonteari buruzko informazioa		37-41



CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES INGURUMEN-GAIAK

<p>Enfoque de gestión Kudeaketaren ikuspegia</p>	<p>Información detallada sobre efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente. Procedimientos de evaluación o certificación ambiental, recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales, aplicación del principio de precaución, cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales</p> <p>Enpresaren aktibitateek ingurumenean gaur egun dituzten eta aurreikus ditzaketen ondorioei buruzko informazio zehatza. Ingurumen-ebaluazioko edo -ziurtapeneko prozedurak, ingurumen-arriskuak prebenitzeko, zuhurtasun-printzipioa aplikatzeko, hornidura-kantitaterako eta ingurumen-arriskueterako bermeetarako baliabideak</p>	<p style="text-align: center;">2-27</p>	<p style="text-align: center;">82-83</p>
<p>Contaminación Kutsadura</p>	<p>Medidas para prevenir, reducir o reparar emisiones de carbono, ruido y contaminación lumínica</p> <p>Karbono-emisioak, zarata eta argi-kutsadura prebenitzeko, murrizteko edo konpontzeko neurriak</p>	<p style="text-align: center;">305-5; 306-3;</p>	<p style="text-align: center;">83-86</p>
<p>Economía circular y prevención y gestión de residuos Ekonomia zirkularra eta hondakinen prebentzioa eta kudeaketa</p>	<p>Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.</p> <p>Hondakinak prebenitzeko, birziklatzeko, berrerabiltzeko, berreskuratze eta ezabatzeko neurriak.</p> <p>Acciones para combatir el desperdicio de alimentos</p> <p>Elikagaiak alferrik ez galtzeko ekintzak</p>	<p style="text-align: center;">306-1; 306-2; 306-4; 306-5</p>	<p style="text-align: center;">90-92</p>
<p>Uso sostenible de recursos Baliabideen erabilera jasangarria</p>	<p>Consumo de agua y suministro de agua</p> <p>Ur-kontsumoa eta ur-hornidura</p> <p>Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia en su uso</p> <p>Lehengaien kontsumoa eta erabilera eraginkortasuna hobetzeko hartutako neurriak</p> <p>Consumo directo e indirecto de energía</p> <p>Energiaren zuzeneko eta zeharkako kontsumoa</p> <p>Uso de energías renovables</p> <p>Energía berriztagarrien erabilera</p>	<p style="text-align: center;">303 (todos) (guztiak)</p> <p style="text-align: center;">301-1; 301-2; 301-3</p> <p style="text-align: center;">302-1; 302-2; 302-3; 302-4; 302-5</p> <p style="text-align: center;">302-4</p>	<p style="text-align: center;">86-90</p> <p style="text-align: center;">83-89</p> <p style="text-align: center;">84-86</p> <p style="text-align: center;">88</p>
<p>Cambio climático Klima-aldaketa (1)</p>	<p>Elementos importantes de emisiones de GEIs</p> <p>Berotegi-efektuko gasen (BEG) isurien elementu garrantzitsuak</p> <p>Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático</p> <p>Klima-aldaketaren ondorioetara egokitzeko hartutako neurriak</p>	<p style="text-align: center;">305-1; 305-2; 305-3; 305-4;</p> <p style="text-align: center;">201-2</p>	<p style="text-align: center;">83-86</p> <p style="text-align: center;">83-86</p>
<p>Cambio climático Klima-aldaketa (2)</p>	<p>metas de reducción de GEIs a medio y largo plazo y medios</p>		<p style="text-align: center;">83-86</p>



	BEGak murrizteko helburuak epe ertain eta luzera eta bitartekoak	305-5	
Biodiversidad Biodibertsitatea	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad Biodibertsitatea zaintzeko edo lehengoratzeko hartutako neurriak	304-3	93
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas Jarduerek edo eragiketek eremu babestuetan eragindako inpaktuak	304-1; 304-2; 304-3; 304-4	93
CUESTIONES SOCIALES GAI SOZIALAK			
Empleo Lana (1)	Nº total y distribución de personas empleadas por sexo, edad, país, clasificación profesional		
	Langileen guztizko kopurua eta banaketa sexuaren, adinaren, herrialdearen, lanbide-sailkapenaren arabera	2-8	44-45
	Nº total y distribución de modalidades de contrato de trabajo		
	Lan-kontratuen guztizko kopurua eta modalitateen banaketa	2-8	45-46
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales, tiempo parcial, por sexo, edad y clasificación profesional		
	Kontratu mugagabeen urteko batez bestekoa, aldi baterakoak, lanaldi partzialekoak, sexuaren, adinaren eta lanbide-sailkapenaren arabera	2-8	45-46
	Nº despidos por sexo, edad y clasificación profesional		
	Kaleratze kopurua, sexuaren, adinaren eta lanbide-sailkapenaren arabera	-	47
Remuneraciones medias y evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional			
Batez besteko ordainsariak eta bilakaera, sexuaren, adinaren eta lanbide-sailkapenaren arabera berezita	2-19	48	
Brecha salarial Soldata-arrakala		48	
Remuneración de puestos de trabajo iguales o media de la sociedad		47	
Sozietatearen lanpostu berdinak edo ertainak ordaintzea		47	
Remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo		49	



Empleo Lana (2)	plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo		
	Kontseilari eta zuzendarien batez besteko ordainsaria, ordainsari aldakorra, kalte-ordainak, epe luzeko aurrezki-aurreikuspeneko sistemei egindako ordainketa eta sexuaren arabera bereizitako beste edozein pertzepzio barne		
	Políticas de desconexión laboral Lan-deskonexiorako politikak		69-72
Organización del trabajo Lanaren antolaketa	Personas empleadas con discapacidad Desgaitasuna duten langileak		47
	Organización del tiempo de trabajo Lan-denboraren antolaketa		69-72
	Número de horas de absentismo Absentismo-orduen kopurua		56
Salud y seguridad Osasuna eta segurtasuna	Medidas de conciliación Adiskidetze-neurriak		69-72
	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo Laneko osasun- eta segurtasun-baldintzak	403-1; 403-4	52-60
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad Lan-istripuak, bereziki haien maiztasuna eta farritasuna	403-2	56-60
Relaciones sociales Gizarte-harremanak	Enfermedades profesionales; desagregado por sexo Gaixotasun profesionalak; sexuaren arabera bereizita	403-3	56
	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos Elkarrizketa soziala antolatzea, langileei informazioa emateko eta kontsulta egiteko eta haiekin negoziatzeko prozedurak barne		72-75
	Porcentaje de personas empleadas cubiertas por convenio colectivo por país Hitzarmen kolektiboak estalitako langileen ehunekoa, herrialdearen arabera		72
Formación Formakuntza	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo Hitzarmen kolektiboen balantzea, bereziki laneko osasunaren eta segurtasunaren arloan		72
	Políticas implementadas en el campo de la formación Prestakuntzaren arloan ezarritako politikak	404-2	79-81
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	404-1	80



	Prestakuntza-orduen guztizko kopurua, lanbide-kategorien arabera		
Accesibilidad Irisgarritasuna	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		75-79
	Desgaitasuna duten pertsonen irisgarritasun unibertsala		
Igualdad Berdintasuna	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	405-1	62-68
	Emakumeen eta gizonen arteko tratu- eta aukera-berdintasuna sustatzeko hartutako neurriak		
	Planes de igualdad	405-1	61
	Berdintasun planak		
	Medidas adoptadas para promover el empleo	405-1	62-68
	Enplegua sustatzeko hartutako neurriak		
Igualdad Berdintasuna	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	405-1	62-68
	Sexu-jazarpenaren eta sexuan oinarritutako jazarpenaren aurkako protokoloak		
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	405-1	75-79
	Desgaitasuna duten pertsonen integrazioa eta irisgarritasun unibertsala		
Igualdad Berdintasuna	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	406-1	67
	Diskriminazio mota guztien aurkako politika eta, hala badagokio, aniztasunaren kudeaketarena		
Información sobre el respeto de los derechos humanos Giza eskubideen errespetuari buruzko informazioa (2)	Procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	412-1	32-34 36-37
	Giza eskubideen arloan behar bezalako arreta jartzeko prozedurak		
	Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	412-1	32-34 36-37
	Giza eskubideen urraketen arriskuen prebentzioa eta, hala badagokio, egindako abusuak arintzeko, kudeatzeko eta konpontzeko neurriak		
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	411-1	32-34 36-37
	Giza eskubideen urraketen salaketak		
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto		32-34 36-37



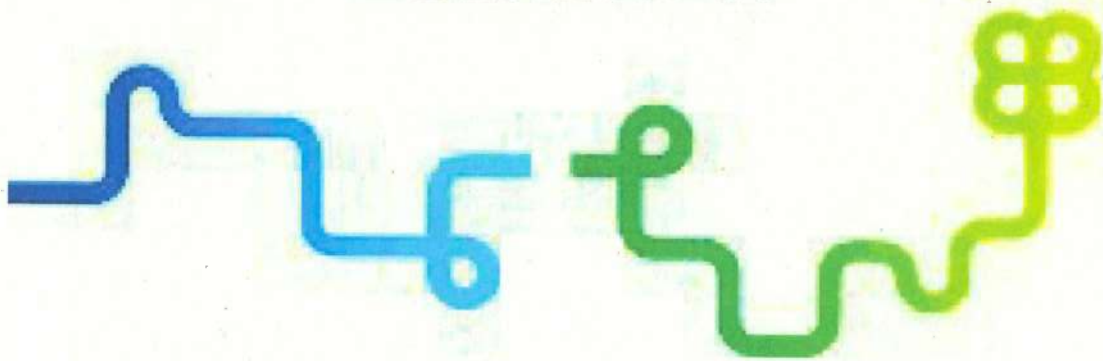
Información sobre el respeto de los derechos humanos Giza eskubideen errespetuari buruzko informazioa (2)	por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva	406-1	32-37
	Elkartzeko askatasuna eta negoziazio kolektiborako eskubidea errespetatzearekin zerikusia duten Lanaren Nazioarteko Erakundearen oinarritzko hitzarmenetako xedapenak sustatzea eta betetzea		
	Eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación		
	Diskriminazioa ezabatzea enpleguan eta okupazioan		
	Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio		
	Nahitaezko edo derrigorrezko lana ezabatzea		
	Abolición efectiva del trabajo infantil		
	Haurren lana benetan indargabetzea		
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	205-1; 205-3	32-37
Ustelkeriaren eta eroskeriaren aurkako borrokari buruzko informazioa	Ustelkeria eta eroskeria prebenitzeko hartutako neurriak		
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	205-1; 205-3	32-37
	Kapitalak zuritzearen aurka borrokatzeko neurriak		
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro		
	Irabazi-asmorik gabeko fundazio eta erakundeentzako ekarpenak		
INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD GIZARTEARI BURUZKO INFORMAZIOA			
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible Enpresak garapen iraunkorrarekin dituen konpromisoak (1)	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local		
	Gizartearen jarduerak enpleguan eta tokiko garapenean duen eragina		
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	204-1	22-29
	Gizartearen jarduerak tokiko herrietan eta lurraldean duen eragina		
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible Enpresak garapen iraunkorrarekin dituen konpromisoak (2)	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos		
	Tokiko komunitateetako eragileekin izandako harremanak eta haiekin hitz egiteko moduak		
	Acciones de asociación o patrocinio		
	Elkartzeko edo babesteko ekintzak		
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales		
			106-109



Azpikontrazioa eta hornitzaileak	Gai sozialak, genero-berdintasunekoak eta ingurumenekoak erosteko politikan sartzea		
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental Hornitzaileekiko eta azpikontzatatistekiko harremanetan haien gizarte- eta ingurumen-erantzukizuna kontuan hartzea		106-109
	Sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas Gainbegiratzeko eta auditoretza-sistemak eta horien emaitzak		106-109
Consumidores Kontsumitzaileak	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores Kontsumitzaileen osasunerako eta segurtasunerako neurriak	416-1	94-101
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de estas Erreklamazio-sistemak, jasotako kezak eta horien ebazpena	416-2	94-101
Información fiscal Informazio fiskala	Beneficios obtenidos país por país Lortutako mozkinak herrialdez herrialde		109-110
	Impuestos sobre beneficios pagados Ordaindutako mozkinen gaineko zergak		109-110
	Subvenciones públicas recibidas Jasotako dirulaguntza publikoak		109-110



euskotren



SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK
FERROCARRILES VASCOS, SAU-REN 2025KO
EKITALDIKO INFORMAZIO EZ-
FINANTZARIOAREN EGOERA-ORRIARI
BURUZKO EGIAZTAPEN-TXOSTEN
INDEPENDENTEA

INFORME DE VERIFICACIÓN
INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE
INFORMACION NO FINANCIERA DE
SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK
FERROCARRILES VASCOS, S.A.U. DEL
EJERCICIO 2025

Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUren akziodunei:

Merkataritza Kodearen 49. artikularekin bat etorrira, egiaztatu egin dugu, segurtasun mugatuko irismena izanda, Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUren (aurrerantzean Entitatea) Informazio Ez-Finantzarioaren Egoera Orriaren atxikia (aurrerantzean IEFEO) zeina 2025eko abenduaren 31n amaitutako urteko ekitaldiari baitagokio eta entitatearen Kudeaketa Txostenaren parte baita.

IEFEOren edukiak barne hartzen du, indarreko merkataritza-araudiak informazio ez-finantzarioari buruz eskatutakoaz gain, informazio gehigarria, zeina ez baita gure egiaztapen-lanaren xede izan. Ildo horretan, gure lanak egiaztatu du atxikitako⁴ IEFEOren barruko I. Eranskina (Edukien aurkibide taula) taulan identifikatutako informazioa, ez besterik.

Administratzaileen erantzukizuna

Entitatearen administratzaileen erantzukizuna da Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAU Kudeaketa Txostenaren barneko IEFEO formulatzea, baita horren edukia ere. IEFEO prestatu da Espainian indarreko merkataritza-araudian jasotako edukiekin bat etorriz eta, halaber, prestaketa horretan jarraitu zaie *Global Reporting Initiative*-ren aukeratutako *Sustainability Reporting Standards*-ei (GRI estandarrei), baita I. Eranskina taulan gai bakoitzerako adierazitakoaren arabera deskribatutako bestelako irizpideei ere.

Erantzukin horren baitan ere badaude IEFEOk, iruzurren edo hutsegiteen ondorioz, akats materialik eduki ez dezan beharrezko jotzen den barruko kontrolaren diseinua, ezarpena eta iraunarazpena.

Era berean, Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUren administratzaileen erantzukizuna da IEFEO prestatzeko behar den

A los Accionistas de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025, de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. (en adelante La Entidad) que forma parte del Informe de Gestión de la Entidad.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el Anexo I (Tabla índice de contenidos) incluida en el EINF adjunto.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión de la Entidad, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U.. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (estándares GRI) seleccionados así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla Anexo I del citado EINF.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener

informazioa ematen duten kudeaketa-sistemak zehaztu, ezarri, egokitu eta irauraraztea.

Gure independentzia eta kalitatearen kudeaketa

Bete egin ditugu Kontabilitate arloko Profesionalentzako Nazioarteko Etika Kodeak xedatzen dituen independentzia-eskakizunak eta gainerako etika-eskakizunak (independentziari buruzko nazioarteko arauak barne). Kode hori Kontabilitate arloko Profesionalentzako Nazioarteko Etika Arauen Kontseiluak (IESBA, ingelesezko siglen arabera) sortua da eta zintzotasuna, objetibotasuna, gaitasuna eta prestasun profesionalak, konfidentzialtasuna eta jokabide profesionala ditu printzipio nagusi.

Gure enpresak indarrean dauden nazioarteko kalitate-arauak aplikatzen ditu (NICC 1) eta, ondorioz, kalitate-sistema bat mantentzen du, zeinak barne hartzen baititu aplikagarri diren etika-eskakizunak, arau profesionalak eta lege- eta arau-xedapenak betetzeari buruzko politikak eta prozedurak.

Profesional adituek osatu dute lan-taldea, bai informazio ez-finantzarioaren aztertze-lanetan aditu direnek bai, espezifikoki, ingurumen-, ekonomia- eta gizarte-arloetako jarduerari buruzko informazioan aditu direnek.

Gure erantzukizuna

Gure erantzukizuna da gure ondorioak adieraztea, egindako lanean oinarrituta, segurtasun mugatuko egiaztapen-txosten independente batean. Lana honako hauekin bat etorritz burutu dugu: alde batetik, indarrean dagoen Aseguramendu Enkarguei buruzko Nazioarteko 3000 Arau Berrikusian ezarritako betekizunak, "Aseguramendu Enkarguak, Informazio Finantzarario Historikoaren Ikuskaritzaren edo Berrikuspenaren bestelakoak" (NIEA 3000 Berrikusia), zeina Kontularien Nazioarteko Federazioaren (IFAC) Ikuskaritzari eta Aseguramenduari buruzko Nazioarteko Arauen Kontseiluak (IAASB) emana baita.

Segurtasun mugatuko lan batean burututako prozedurak aldatu egiten dira, izaerari nahiz burutzeko uneari dagokienez, eta, horrez gain, arrazoizko segurtasuneko lan batean burututakoek baino hedadura txikiagoa daukate; ondorioz, lortzen den segurtasuna nabarmen txikiagoa da.

los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC).

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Gure lanean eginkizun izan ditugu, alde batetik, Zuzendaritzari eta IEFEOn prestaketan parte hartu duten Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUren unitateei galderak egitea; beste batetik, IEFEOn aurkeztutako informazioa bildu eta baliozkotzeko prozesuak berrikustea; eta, azkenik, ondoren deskribatuko diren prozedura analitikoak eta laginketa bidezko berrikuspen-probak aplikatzea:

- Bilerak egitea Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUko langileekin ondorengoak lortu nahian: negozio-eredua ezagutzea baita aplikatutako kudeaketa-politikak zein -ikuspegiak eta gai horiekin lotutako arrisku nagusiak ere, eta, halaber, kanpo-berrikuspenerako behar den informazioa eskuratzea.
- 2025eko ekitaldiko IEFEOn barnean sartutako edukien irismena, garrantzia eta integritatea aztertzea, Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUk egindako eta “Kapitulu honi buruz” atalean deskribatutako materialtasun-analisiaren arabera eta indarreko merkataritza-araudian eskatutako edukiak aintzat hartuta.
- 2025eko ekitaldiko IEFEOn aurkeztu diren datuak bildu eta baliozkotzeko prozesuak aztertzea.
- 2025eko ekitaldiko IEFEOn aurkeztu diren alderdi materialei dagokienez aplikatzen diren kudeaketa-arloko arriskuei, politikei eta ikuspegiei buruzko informazioa berrikustea.
- 2025eko ekitaldiko IEFEOn sartutako edukiei buruzko informazioa proba bidez egiaztatzea, lagin baten aukeraketa oinarri eta, halaber, egoki bilduta dagoela egiaztatzea, informazio-iturriek emandako datuak abiapuntu.
- IEFEOn islatzen den informazio finantzarioa entitatearen urteko kontuetan bildutakoarekin alderatzea.
- Administrazioaren eta Zuzendaritzaren adierazpen-gutuna eskuratzea.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 en función del análisis de materialidad realizado por Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. y descrito en el apartado “Acerca de este capítulo”, considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Contraste de la información financiera reflejada en el EINF con la incluida en las cuentas anuales de la entidad.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Ondorioak

Gure egiaztapenean egindako prozeduretan eta lortu ditugun ebidentzietan oinarrituta, ez da alderdirik ageri pentsarazten diguna Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, SAUren IEFEO, 2025eko abenduaren 31n amaitzen den ekitaldikoa, ez dela prestatu, alderdi esanguratsu guztietan, honakoekin bat etorritik: indarreko merkataritza-araudian jasotako edukiak, aukeratutako GRI estandarren irizpideak, baita I. Eranskina (Edukien aurkibide taula) taulan gai bakoitzerako adierazitakoaren arabera deskribatutako bestelako irizpideak ere.

Erabilera eta banaketa

Txosten hau prestatu da Espainian indarrean dagoen merkataritza-araudian ezarritako eskakizunari erantzuteko xedez; hortaz, gerta liteke egokia ez izatea bestelako helburu eta eskumenetarako.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de Sociedad Pública Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S.A.U. correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla Anexo I (Tabla índice de contenidos) del citado Estado.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.



2026ko apirilaren 24an
24 de abril de 2026