

Memoria 2006

25 urte años



Eusko Tren

Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos S.A.

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

Memoria 2006



EuskoTren

Eusko Trenbideak Ferrocarriles Vascos S.A.

Edita Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A.
Dirección Gabinete de Comunicación de *EuskoTren*
Diseño Doble Sentido

Índice



Cartas de Presentación **6**

1. Consejo de Administración y Comité de Dirección **8**

2. El Equipo Humano de EuskoTren **10**

- 2.1. El Equipo Humano
- 2.2. Prevención de Riesgos Laborales
- 2.3. Salud Laboral
- 2.4. Relaciones Laborales
- 2.5. Formación y Selección

3. Principales Actuaciones **15**

- 3.1. Más de 25,6 Millones de personas usuarias
 - 3.1.1. Transporte Ferroviario y Funicular
 - 3.1.2. Transporte Tranviario
 - 3.1.3. Transporte por Carretera
 - 3.1.4. Museo Vasco del Ferrocarril y Trenes de Vapor
- 3.2. Mercancías y logística
- 3.3. Material móvil
- 3.4. *EuskoTren* y la Calidad
- 3.5. Seguridad
- 3.6. Sistemas de Información
- 3.7. Inversiones

4. Marketing, Comunicación y Responsabilidad Social **30**

5. Infome Ambiental 2006 **40**

- 5.1. Introducción
- 5.2. Visión y estrategia
 - 5.2.1. Estrategia y objetivos ambientales
 - 5.2.1.1. La Estrategia Ambiental de *EuskoTren*
 - 5.2.1.2. Los Objetivos Ambientales de *EuskoTren*
 - 5.2.2. Trayectoria ambiental
 - 5.2.3. Relaciones con grupos de interés
- 5.3. Perfil de la Organización
 - 5.3.1. *EuskoTren* – La empresa
 - 5.3.1.1. Presentación
 - 5.3.1.2. *EuskoTren* en cifras
 - 5.3.2. Alcance del informe
 - 5.3.3. Periodicidad del informe
 - 5.3.4. Cambios significativos

Índice



- 5.4. Estructura Gobierno y sistema de gestión
 - 5.4.1. Estructura Organizativa
 - 5.4.2. Sistema de gestión
 - 5.4.3. Política ambiental
 - 5.4.4. Inversiones y gastos ambientales
 - 5.4.5. Formación / sensibilización ambiental
- 5.5. Resultados ambientales
 - 5.5.1. Consumo de recursos
 - 5.5.1.1. Consumo de energía eléctrica
 - 5.5.1.2. Consumo de gasóleo y gas natural
 - 5.5.1.3. Consumo de agua
 - 5.5.2. Residuos
 - 5.5.2.1. Residuos peligrosos
 - 5.5.2.2. Residuos no peligrosos
 - 5.5.3. Emisiones atmosféricas
 - 5.5.3.1. Emisiones indirectas a la atmósfera
 - 5.5.3.2. Emisiones directas a la atmósfera
 - 5.5.4. Vertidos
 - 5.5.5. Ruido
 - 5.5.6. Suelo
 - 5.5.7. Integración con entorno natural y biodiversidad
 - 5.5.8. Impactos globales de la actividad de *EuskoTren*
- 5.6. Costes externos del transporte
 - 5.6.1. Ahorro de costes
 - 5.6.2. Ahorro de combustibles
- 5.7. Índice GRI de indicadores de desempeño ambiental y requisitos
- 5.8. Carta de verificación

| | |
|--|-----------|
| 6. Datos Estadísticos | 72 |
| 6.1. Oferta Ferrocarril, Tranvía y Carretera | |
| 6.2. Demanda Ferrocarril, Tranvía y Carretera | |
| 6.3. Principales indicadores | |
| 7. Inversiones 2006 | 78 |
| 8. Informe de Auditoría, Cuentas Anuales e Informe de Gestión | 82 |

Carta de la Presidenta



El sector ferroviario europeo vive en estos momentos un proceso caracterizado por su profunda transformación.

En el marco de la liberalización de los servicios ferroviarios que ha emprendido la Unión Europea y también Euskadi, en agosto de 2006 completamos con éxito el proceso de separación de las funciones de gestión de las infraestructuras y las que son propias de la operación de los servicios de transporte público. Desde este momento, Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A. se dedica de manera exclusiva a la prestación de servicios de transporte mientras que el ente público Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS), asumió la responsabilidad de construir, mantener y administrar las infraestructuras ferroviarias que son competencia de la Comunidad Autónoma Vasca.

Nos encontramos, por lo tanto, en el inicio de una nueva etapa en la actividad de *EuskoTren*. La futura liberalización del sector ferroviario en Europa situará a esta empresa pública en un mercado abierto donde la calidad y la seguridad de su servicio tienen que ser sus fortalezas principales. Dos principios que, junto con el de rentabilidad económica y social, deben constituir la columna vertebral de un servicio de transporte sostenible que apuesta por la movilidad en todos los ámbitos: en el urbano, a través del sistema tranviario; en el interurbano, con los trenes de cercanías, los servicios regionales, los servicios de autobús y funicular; y en el transporte de mercancías. En definitiva, un transporte público que, guiado por la eficacia, modernidad, sostenibilidad, seguridad y calidad, nos acerque más a parámetros europeos.

EuskoTren ha dado también un nuevo paso en su apuesta decidida en pro del desarrollo sostenible. La sociedad pública y las principales empresas ferroviarias del Estado firmaron en noviembre de 2006 la Declaración de las Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad en la que se comprometen a participar de manera conjunta en la promoción y el desarrollo de la movilidad sostenible. En dicha declaración se señala que el ferrocarril es el modo de transporte terrestre más seguro, el de mayor capacidad, el medio energéticamente más eficiente y el que mejor puede integrar las energías renovables. En el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco así lo creemos. Por eso, seguimos potenciando éste modo de transporte llamado a minimizar el uso del vehículo privado y a favorecer el bienestar de toda la sociedad vasca.

Nuria López de Guereñu
Consejera de Transportes y Obras Públicas
del Gobierno Vasco
Presidenta de Eusko Trenbideak –
Ferrocarriles Vascos, S.A.

Carta del Consejero Delegado



Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A. ha proseguido en 2006 su proceso de consolidación como el operador de referencia en el transporte de Euskadi. El crecimiento experimentado por esta empresa pública se ha basado en los principios de seguridad y rentabilidad económica y social que guían su actividad diaria con el objetivo de satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía vasca, a través de un servicio de transporte sostenible y de calidad orientado, en todo momento, al cliente.

Más de 26 millones de personas han viajado con *EuskoTren* en 2006, una cifra que representa un crecimiento del 2,81% sobre los datos alcanzados en 2005. Entre todos los modos de transporte operados por la compañía, el ferrocarril, con más de 18 millones de viajes realizados, ha sido el que ha registrado una mayor demanda. En cuanto a los servicios de autobuses, el año ha finalizado también con un notable incremento de la demanda, el 5,05%.

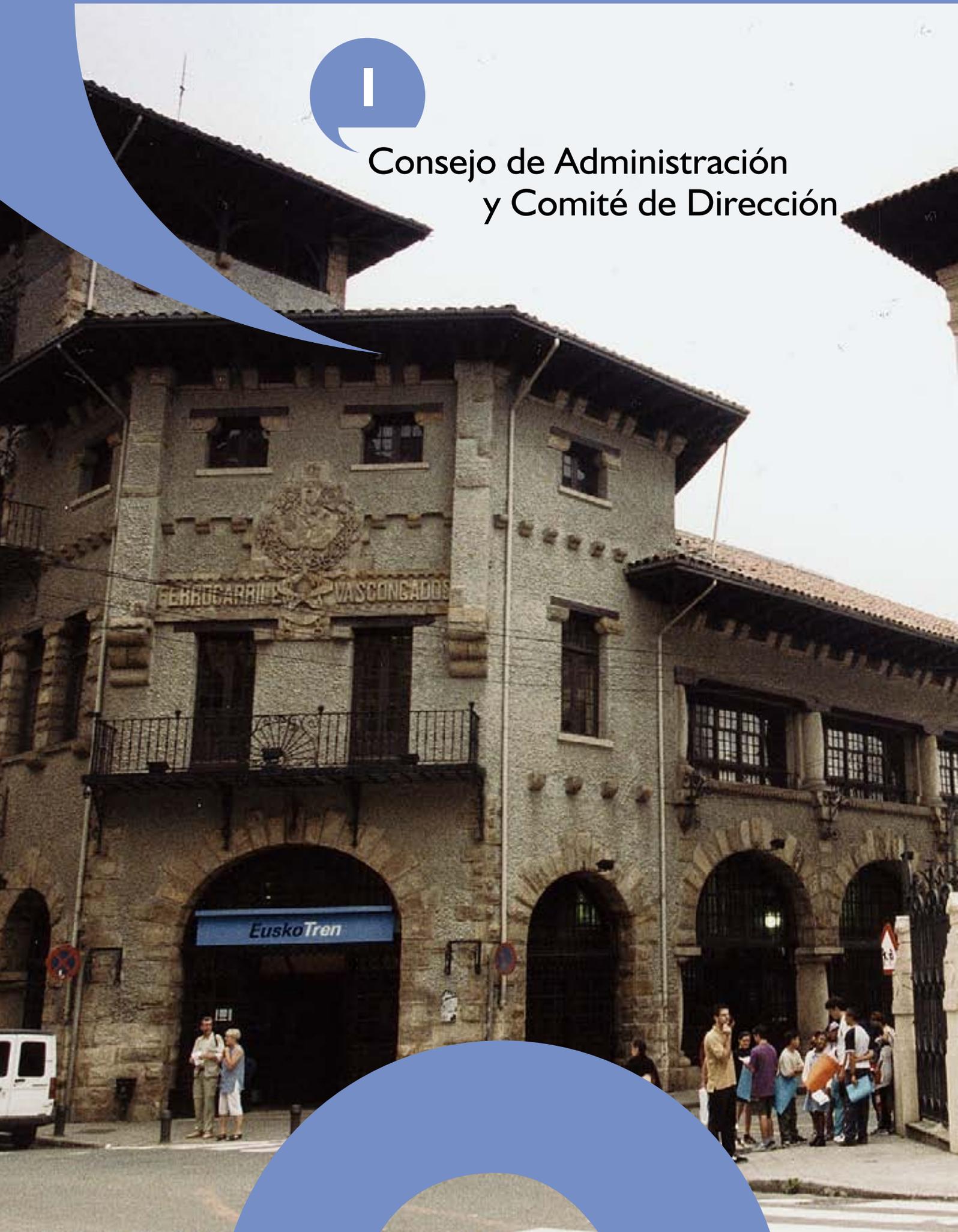
Con respecto a la actividad específica del tranvía de Bilbao, hay que destacar la tendencia alcista mantenida en 2006. Así, casi 3 millones personas viajaron en este modo de transporte, un 4,01% más que 2005. Desde su inauguración en diciembre de 2002, más de nueve millones de personas han optado por el tranvía en sus desplazamientos. Según un estudio-barómetro realizado en 2006, los clientes del tranvía de Bilbao otorgan una calificación de notable a cuestiones de suma importancia para nosotros como son la calidad de servicio, la profesionalidad del personal de conducción, la puntualidad o el confort de las unidades. Pero tenemos que seguir avanzando. Actualmente, se encuentran en diferentes fases de estudio y desarrollo nuevos servicios tranviarios que permitirán enlazar en Vitoria-Gasteiz el centro de la ciudad con los barrios más alejados a finales de 2008 o principios de 2009; ampliar la línea actual del tranvía de Bilbao; unir el metro de Bilbao con el Campus de la Universidad del País Vasco en Leioa; y conectar varias localidades del Alto Deba.

Además, el año 2006 será recordado por varios hechos estratégicos singulares. En primer lugar, por la finalización del proceso de separación de funciones entre Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A. y Euskal Trebide Sarea (ETS), por el cual nuestra empresa pasará a dedicarse, exclusivamente, a la operación de servicios. En segundo lugar, por la consecución de la licencia de empresa ferroviaria que nos permitirá operar en las infraestructuras ferroviarias de interés general del Estado español gestionadas por el ADIF, e incluso, en otros Estados de la Unión Europea, tanto en solitario como a través de alianzas con otros operadores. Y en tercer lugar, por la obtención de la certificación integrada de Calidad, que nos posibilita a utilizar la marca AENOR ER Empresa Registrada en todas las comunicaciones y que representa un estímulo para seguir trabajando en la mejora continua de la Calidad y la Seguridad, las dos caras de una valiosa moneda que tiene como finalidad la satisfacción de las personas clientes.

Julián Eraso
Consejero Delegado de Eusko Trenbideak –
Ferrocarriles Vascos, S.A.



Consejo de Administración y Comité de Dirección



I. Consejo de Administración y Comité de Dirección

(a 31 de diciembre de 2006)

Consejo de Administración

- Nuria López de Guereñu Ansola, **Presidenta**

Vocales:

- Aranzazu Tapia Otaegui
- Noemi Otegi López de Murillas
- Miren Mirari Arruabarrena Elizalde
- Iñigo Palomino Zubiaurre
- Joseba Andoni Idoiaga Uribe
- Alberto Macazaga Castera
(fallecido en Marzo de 2007)
- Manuel Urquijo Urrutia
- Jaime Domínguez-Macaya Lournaga
- Julián Eraso Arrieta
- Iñaki Fernández Mendizábal
- Óscar Gonzalvo Ariño
- Pedro María Arévalo Elorza
- Francisco Javier Vigiola Martín

Secretario:

- Jon Arruti Etxebarria

Comité de Dirección

- Nuria López de Guereñu Ansola, **Presidenta**
- Julián Eraso Arrieta, **Consejero Delegado**
- José Miguel Múgica Peral, **Director General**
- Agustín Menoyo Barcena, **Director de Operaciones**
- Rubén C. Hidalgo González, **Director Comercial**
- Xabier de Losantos Omar, **Director de Recursos Humanos**
- Silvia Gómez Santos, **Directora Corporativa**
- Irune Elorriaga Urkijo, **Directora del Departamento de Comunicación**
- José Antonio Gorostiza Emparanza, **Director del Departamento de Innovación**



2

El Equipo Humano de *EuskoTren*

2.1. El Equipo Humano

Plantilla al 31/12/2006

En el ejercicio 2006, EuskoTren registró una plantilla media de 888 personas. Por su parte, en el momento del cierre del ejercicio (31/12/2006) la plantilla estaba integrada por 808 personas, según el detalle siguiente:

| Fijos | Temporales | Total |
|-------|------------|-------|
| 591 | 217 | 808 |

Datos del personal al 31/12/2006

La edad media de la plantilla se sitúa en 42,79 años frente a 39,71 años del ejercicio anterior.

| Tramo de Edad | Mujeres | Hombres |
|---------------|------------|------------|
| Hasta 25 años | 3 | 18 |
| De 26 a 30 | 17 | 45 |
| De 31 a 35 | 31 | 84 |
| De 36 a 40 | 39 | 107 |
| De 41 a 45 | 15 | 108 |
| De 46 a 50 | 12 | 165 |
| De 51 a 55 | 3 | 79 |
| De 56 a 60 | 3 | 56 |
| 61 años o más | - | 23 |
| Total | 123 | 685 |

Volumen de horas no trabajadas 2006

| Tipo | Horas | % |
|--------------------|----------------|--------------|
| Enfermedad | 100.925 | 7,05 |
| Accidente | 10.829 | 0,76 |
| Sindicato | 25.080 | 1,75 |
| Permiso retribuido | 34.050 | 2,38 |
| Huelga | - | - |
| Maternidad | 3.714 | 0,26 |
| Total | 174.598 | 12,20 |

2.2. Prevención de Riesgos Laborales

Durante el año 2006, la organización ha continuado trabajando en la mejora de su sistema preventivo, con la realización de las acciones siguientes:

- Puesta en marcha del Servicio de Prevención Mancomunado, integrado por *EuskoTren* y ETS.
- Revisión y actualización de las evaluaciones de riesgos, tanto de los puestos de trabajo de los Talleres de Durango y Lutxana, del Agente de Tren, del Agente de Tren – *EuskoTran* y del Agente Único del Funicular, como de las citadas instalaciones.



- Comienzo de la evaluación de riesgos psicosociales del Equipo Humano de *EuskoTren*, mediante la realización de charlas informativas y reuniones con mandos intermedios.
- Revisión y actualización del Manual de Autoprotección del Taller de Durango.
- Elaboración, revisión y actualización de varios procedimientos como el de planificación de la actividad preventiva, notificación e investigación de accidentes, realización de inspecciones de seguridad y prevención y control de legionelosis.



- Investigación de accidentes y confección de estadísticas de accidentalidad.
- Cursos de formación en materia preventiva a nuevas incorporaciones y en los cursos de reciclaje de Agentes de Tren.
- Inspección y adecuación de la maquinaria de los Talleres de Durango, Lutxana, Erreterria, Leioa, Zumaia y el Tranvía (Bilbao/Atxuri), al Real Decreto 1215/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.
- Mejoras de seguridad en los Talleres de Durango, Erreterria y Atxuri.
- Evaluación de las condiciones ambientales e instalación de equipos de climatización en varias dependencias.
- Seguimiento del servicio de desinfectación, desratización y desinsectación en las dependencias de *EuskoTren*.

2.3. Salud Laboral

El Departamento de Salud Laboral orientó su actuación hacia la promoción integral de la salud, mediante la vigilancia de la

salud de todas las personas integrantes del Equipo Humano de *EuskoTren*, a través de diferentes actividades de prevención:

- Consulta médica asistencial y preventiva.
- Exámenes de Salud o Reconocimientos Médicos.
- Valoración de aptitud médica en relación a la Normativa de Aptitudes Médico-Laborales de la empresa.
- Elaboración de protocolos específicos según puesto de trabajo.
- Realización de campañas específicas de prevención primaria:
 - Promoción de la salud (tabaco, alcohol y otras drogas).
 - Educación sanitaria (consejo médico permanente).
 - Vacunaciones (antitetánica y antigripal).
- Apoyo al seguimiento de las incapacidades médicas tanto temporales como permanentes.
- Participación activa en proyectos de trabajo e investigación en el campo de riesgos específicos del transporte ferroviario y por carretera.

2.4. Relaciones Laborales

De acuerdo con el proceso de modernización que siguen las redes ferroviarias en el contexto europeo, y con el objeto de adaptarnos al marco ferroviario que dibujan las directivas comunitarias, durante 2006 se ha materializado el nuevo Sistema Ferroviario Vasco.

De este modo, se ha producido la segregación definitiva de las actividades de gestión de la infraestructura respecto de las actividades propias de la operación de transporte, y *EuskoTren* se ha convertido en el Operador de Transporte de referencia en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En el ámbito de Recursos Humanos, este proceso ha tenido las siguientes consecuencias:

- El 1 de Agosto de 2006 se ha producido el trasvase al Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) de 183 trabajadores/as.
- Se ha implantado definitivamente la nueva estructura organizativa de *EuskoTren*.
- Tras las Elecciones Sindicales celebradas en el mes de Noviembre, se han conformado de modo independiente los Comités Permanentes de *EuskoTren* y ETS para los próximos cuatro años.
- Se ha avanzado en el desarrollo del nuevo Modelo de Gestión de Líneas.

Gracias a los acuerdos alcanzados durante la negociación del Convenio Colectivo 2005-2007, que abordaba tanto el proceso de sucesión de empresas derivado del traspaso de actividades a ETS como la transformación de *EuskoTren* para adecuarse a su nueva situación como Operador, el proceso se ha desarrollado de modo satisfactorio y pacífico.

A partir de la segregación de actividades, *EuskoTren* se halla inmersa en el cambio cultural que supone reorientar sus esfuerzos hacia la actividad exclusiva de prestación de servicios de transporte, centrando sus objetivos en la búsqueda de la satisfacción de las personas clientes mediante la prestación de un servicio público de calidad, seguro y sostenible.

2.5. Formación y Selección

En 2006 fueron desarrolladas 104 acciones formativas, a las que asistieron 493 personas. Ello supuso un total de 23.792 horas de formación, siendo 48 el promedio de horas de formación recibidas por cada participante.

Además, se ha continuado impartiendo los cursos de reciclaje en el ámbito del ferrocarril, iniciándose un apartado de formación en materia de “Fiabilidad y errores humanos”, en las áreas que afectan a la seguridad en la circulación.

Otro curso impartido, de teoría y práctica, fue dirigido a nuevos Agentes de Tren y de Circulación (6 alumnos/as).

Número de Acciones Formativas

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 45 | 104 |

Número de Horas de Formación

| 2005 | 2006 |
|--------|--------|
| 17.474 | 23.792 |

Número de Participantes

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 556 | 493 |

Horas de Formación por Participante

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 31 | 48 |

Horas de Formación por Plantilla Media

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 18 | 26,7 |

En el ámbito de la Selección de Personal, en 2006 fueron realizados 21 procesos de promoción interna en las distintas categorías como Agentes de Tren, Operador/a de Información y Estaciones, Conductor/a de Tranvía, Conductor/a – Cobrador/a, Vigilante de Electrificación, Inspector/a de Operaciones, Técnico Mantenimiento Eléctrico – Electrónico, Agente Comercial, Inspector de Puesto de Mando, etc.

Igualmente, se terminó de elaborar el curso e-learning del Reglamento de Circulación y Señales, el cual está siendo utilizado como herramienta de aprendizaje en los cursos de habilitación.

Finalmente, en colaboración con la Unidad de Negocio de Carretera de *EuskoTren* y la Fiscalía de Menores de Gipuzkoa, se ha llevado a cabo un proceso de arbitraje con menores del entorno de Usurbil.

Nuevo modelo de aulas tecnológicas para la formación de maquinistas y conductores

EuskoTren incorporó a mediados de 2006 un nuevo equipamiento tecnológico a los procesos de formación de sus maquinistas de tren y conductores/as de tranvía, en el que ha invertido 1,2 millones de euros. Los equipos forman parte de las denominadas Aulas Tecnológicas y están basados en sistemas de simulación, mediante las cuales se presentan recorridos virtuales de distintas líneas de ferrocarril y del tranvía.

Los Talleres de Mantenimiento de *EuskoTren* de Lutzana-Erandio, Durango y Zumaia acogen las nuevas Aulas Tecnológicas, que permiten una mejora sustancial de los procedimientos para el entrenamiento de profesionales.

El objetivo que *EuskoTren* tiene establecido contempla que las 300 personas que componen el equipo de profesionales desarrollen su ciclo formativo y de reciclaje cada dos años.

Los nuevos equipamientos reproducen de forma precisa las operaciones y funciones que se realizan en el proceso de conducción. Para ello, las Aulas Tecnológicas están dotadas de todos los elementos de los que dispone una cabina real, con sus correspondientes mandos y pantallas táctiles.

A través del proceso de simulación se pueden introducir distintos factores, como son el tráfico de vehículos por las carreteras y calles, la circulación de trenes que reproducen cruzamientos reales, las condiciones especiales de circulación y señalización, así como el tránsito de peatones y personas usuarias de los servicios de *EuskoTren* y *EuskoTran*.

Uno de los aspectos más novedosos que presenta este sistema de formación es la posibilidad de introducir incidencias en el desarrollo normal de la actividad del operario u operaria, haciendo que se enfrente a todo tipo de contratiempos como pueden ser un cambio de señalizaciones o una situación de peligro con vehículos y peatones, e incluso abordar incidencias como son las fugas, averías o fallos.

Cada uno de los Puestos de Formación contiene mandos reales, dos pantallas táctiles para la representación y manejo de las Unidades mediante mandos virtuales, y una tercera pantalla en la que se representan los esquemas de la Unidad ferroviaria.

El instructor puede trabajar con tres alumnos simultáneamente. Su puesto está dotado de un sistema de comunicación con la



cabina y equipado de cinco pantallas, de las cuales tres están dedicadas a la monitorización de los mandos y esquemas de los Puestos de Formación, una al escenario de los Puestos de Formación, y la última, a la gestión de la aplicación de control del sistema.

Todas las sesiones quedan grabadas y pueden ser reproducidas en cualquier momento. El sistema, además, tiene autonomía para la evaluación automática, siendo capaz de detectar errores como rebases, colisiones, excesos de velocidad, retrasos de horario, etc.

Estas herramientas de adiestramiento práctico permiten realizar acciones formativas sin interferir en el servicio de *EuskoTren* y *EuskoTran*. Al mismo tiempo, proporcionan mayor seguridad a conductores/as y maquinistas y ofrecen la posibilidad de practicar situaciones de riesgo y emergencia que no pueden ser provocadas en la realidad y que requieren, en el momento en el que se producen, de gran seguridad y rapidez de respuesta.



3

Principales Actuaciones



3. Principales Actuaciones

El día 1 de Agosto de 2006 finalizó el proceso de reordenación de actividades y funciones en el sector ferroviario de Euskadi, con la incorporación de 186 profesionales procedentes de Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A. (*EuskoTren*) al Ente Público Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS). De esta manera, fueron cumplidos los procedimientos establecidos en el Decreto del 6 de Junio y publicado en el Boletín Oficial del País Vasco del día 30 en ese mismo mes, en el que se traspasaron los activos y el personal necesarios

marco de una estrategia general que pretende el reequilibrio de los modos de transporte.

Precisamente dentro del marco comunitario, *EuskoTren* consiguió en 2006 la licencia como Empresa Ferroviaria, concedida por el Ministerio de Fomento, institución competente en esta materia en el proceso de liberalización del transporte ferroviario en la Unión Europea. El expediente comenzó con la solicitud de *EuskoTren*, de concesión de licencia como Empresa



para acometer las labores de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias dependientes de la Comunidad Autónoma Vasca.

Por ello, desde el mes de Agosto de 2006, la Sociedad Pública *EuskoTren*, perteneciente al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, está especializada de manera prioritaria en las funciones de transporte de personas y mercancías, centrandose sus objetivos empresariales en la calidad del servicio y en la consolidación de su posición como operador de referencia del País Vasco. La segregación de las actividades de operación del servicio de transporte y de explotación de las infraestructuras ferroviarias –en la que se enmarca la incorporación a ETS de 186 personas–, es consecuencia del mandato contenido en la Ley 6/2004, de 21 de Mayo, aprobada por el Parlamento Vasco y por la que se creó el citado Ente Público.

Este nuevo escenario del transporte ferroviario de Euskadi está basado, asimismo, en el desarrollo de las Directivas de la Unión Europea. Representa un paso decisivo en el camino hacia la construcción de un espacio ferroviario europeo, en el

Ferrovial para el Transporte de Mercancías, el 31 de Mayo de 2005. Esta licencia ferroviaria permitirá a *EuskoTren* operar en el futuro en las infraestructuras ferroviarias de interés general del Estado español gestionadas por ADIF, e incluso en otros Estados de la Unión Europea, tanto en solitario, como a través de alianzas con otros operadores.

3.1. Más de 26 millones de personas usuarias

En el ejercicio 2006 los servicios de transporte por ferrocarril, funicular, tranvía o autobús de *EuskoTren* fueron utilizados por 26.365.587 personas, lo que supone un incremento del 2,82 % respecto a la cuota de personas usuarias conseguida en 2005.

El servicio de ferrocarril y funicular fue utilizado por 18.110.922 personas, lo que supuso un incremento del 1,99 % respecto al ejercicio anterior. Por su parte, el tranvía en Bilbao (*EuskoTran*) fue el modo de transporte elegido para viajar por 2.934.852 personas (incremento del 4,01% respecto al 2005). Finalmente, los autobuses fueron utilizados por 5.319.813 personas (incremento del 5,05%).

3.1.1. Transporte ferroviario y funicular

El servicio de ferrocarril y funicular de *EuskoTren* registró en 2006 un total de 18.110.922 personas usuarias. La línea del Topo (Lasarte Oria – Donostia/San Sebastián – Hendaia) fue, un año más, la que mayor demanda experimentó, con 6.812.493 viajeros/as.

En concreto, la demanda de los servicios ferroviarios fue la siguiente:

- Txorierrri (línea Bilbao / Deustu – Lezama): 2.146.331 personas (- 2,55%).
- Urdaibai (línea Bilbao – Bermeo): 2.274.004 personas (- 0,62%).
- Línea Bilbao – Donostia / San Sebastián: 6.642.991 personas (+ 2,36%).
- Topo (línea Lasarte Oria – Donostia / San Sebastián – Hendaia): 6.812.493 personas (+ 4,16%).
- Funicular de Larreineta: 198.182 personas (- 2,69%).
- Trenes de Vapor gestionados desde el Museo Vasco del Ferrocarril de *EuskoTren*: 36.922 personas (+ 14,32%).

En 2006, uno de los hechos reseñables ha sido el impacto sobre la demanda de los servicios ferroviarios en Bizkaia de los cortes parciales de los servicios ferroviarios por obras, registrados en los meses de Marzo, Abril, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre y Diciembre, que derivaron en un descenso del 1,57% en la cifra de personas usuarias.

Oferta Ferroviaria

En 2006, los 196.696 trenes puestos en circulación recorrieron un total de 4.611.132 kilómetros. Los hitos más importantes del ejercicio fueron los siguientes:

- Los servicios nocturnos, que persiguen satisfacer las necesidades de desplazamiento existentes en los fines de semana y durante la celebración de diversas fiestas patronales.
- Consolidación de los servicios semi-directos (denominados Trenes Regionales), consistentes en dos circulaciones diarias por sentido entre Bilbao y Donostia / San Sebastián (hasta Hendaia los sábados y festivos).
- Incorporación del Funicular de Larreineta, el día 1 de Diciembre, al sistema de pago Creditrans, billete multiviaje que puede ser utilizado en los servicios de cualquiera de los siguientes operadores de transporte: Metro Bilbao, Bilbobus, Bizkaibus, Ascensor de La Salve, Funicular de Artxanda, Puente Colgante, Autobuses de Lujua, EuskoTran (Tranvía de Bilbao) y *EuskoTren* (Funicular de Larreineta y línea ferroviaria del Txorierrri). La entrada del Funicular de Larreineta de *EuskoTren* en el sistema Creditrans, promovido por el Consorcio de Transportes de Bizkaia, responde al compromiso de la compañía por conseguir un sistema de transporte coordinado, tal y como se contempla en el Plan Estratégico *EuskoTren XXI*.



Los servicios nocturnos realizados durante el 2006 fueron los siguientes:

| Motivo del servicio | Mes | Número de noches | Tramos ferroviarios |
|--|---------------------------|---------------------------------|--|
| Desplazamientos de las noches de los sábados por motivos de Ocio | Durante todo el ejercicio | Todas las noches de los sábados | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao / Deusto – Lezama. • Bilbao – Zaldibar (hasta el 9 de Septiembre). • Bilbao – Zaldibar – Elgoibar (desde el 16 de Septiembre). • Amorebieta – Bermeo. • Lasarte Oria – Hendaia. |
| Tamborrada Donostia/ San Sebastián | Enero | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. • Zumaia – Donostia/San Sebastián |
| Carnavales de Mundaka | Febrero | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Gernika – Bermeo. |
| Fiestas de San Prudentzio (Traña) | Abril | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Zaldibar. |
| Conciertos Gusa Rock II (Durango) | Mayo | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Zaldibar. |
| Fiestas de Eibar | Junio | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Ermua – Deba. |
| Fiestas de Irún | Junio y Julio | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. |
| Fiestas de Mundaka | Julio | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Amorebieta – Bermeo. |
| Fiestas de Pasaia | Julio | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. |
| Concierto por la Paz (Donostia/San Sebastián) | Julio | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. • Zumaia – Donostia / San Sebastián. |
| Fiestas de Errenteria | Julio | 3 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. |
| Concierto “Depeche Mode” en Anoeta (Donostia/ San Sebastián) | Julio | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. |
| Fiestas de Amorebieta | Julio | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Elgoibar. • Amorebieta - Bermeo. |
| Fiestas de Ermua | Julio | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Elgoibar. • Bermeo – Amorebieta – Ermua. |
| Metalway Festival (Gernika) | Julio | 3 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Bermeo. |
| Fiestas de Donostia/San Sebastián | Agosto | 8 | <ul style="list-style-type: none"> • Lasarte Oria – Hendaia. • Zumaia – Donostia / San Sebastián |
| Fiestas de Gernika | Agosto | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Amorebieta – Bermeo. |
| Fiestas de Deba | Agosto | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Ermua – Deba. |
| Aste Nagusia (Fiestas de Bilbao) | Agosto | 9 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao / Deusto – Lezama. • Bilbao – Zaldibar. • Bilbao – Bermeo. |
| Fiestas de Elgoibar | Agosto y Septiembre | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Ermua – Deba. |
| Euskal Jaiak (Zarautz) | Septiembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Donostia / San Sebastián |
| Fiestas de Bermeo | Septiembre | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Amorebieta – Bermeo. |
| Fiestas de Galdakao | Septiembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Elgoibar. |
| Fiestas de Basauri y Durango | Octubre | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Elgoibar. • Amorebieta – Bermeo. |
| Feria del Libro de Durango | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Bilbao – Elgoibar. |

También son de destacar los siguientes servicios especiales, programados para reforzar el servicio ferroviario habitual, y puestos a disposición de la ciudadanía durante la celebración de destacados eventos que habitualmente conllevan grandes concentraciones de personas:

| Motivo del servicio | Mes | Número de días | Tramos ferroviarios |
|--|--|-------------------------------------|---|
| Partidos de competición oficial de fútbol de la Real Sociedad de San Sebastián en Anoeta | Meses de competición de la parte final de la Temporada 2005-2006 y de la primera parte de la Temporada 2006-2007 | Todos los días de partido en Anoeta | <ul style="list-style-type: none"> Lasarte Oria - Hendaia. |
| Tamborrada Txiki en Donostia/San Sebastián | Enero | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Zumaia – Donostia / San Sebastián. |
| Carnavales de Donostia/San Sebastián | Febrero | 2 | <ul style="list-style-type: none"> Amara (Donostia / San Sebastián) – Errenteria. |
| Partido de Copa de Europa de Rugby del Biarritz Olympique Pays Basque en Anoeta | Abril | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Lasarte Oria – Hendaia. |
| Partido de fútbol Euskadi – Gales en Bilbao (San Mamés) | Mayo | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao – Lezama. Bilbao – Ermua. Bilbao – Bermeo. |
| Ibilaldía 2006 (Elorrio) combinación con los Servicios en autobuses de Bizkaibus | Mayo | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao – Donostia / San Sebastián. Bermeo – Amorebieta - Berriz. |
| Regatas de la Concha en Donostia/San Sebastián | Septiembre | 2 | <ul style="list-style-type: none"> Zumaia – Donostia / San Sebastián. |
| Kilometroak 2006 (Oiartzun) | Octubre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Lasarte Oria – Hendaia. Eibar – Donostia / San Sebastián. |
| Último Lunes de Octubre en Gernika | Octubre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao – Bermeo. |
| Partidos de competición oficial de baloncesto del Bruesa GBC de Donostia/San Sebastián en Illumbe (Anoeta) | Noviembre y Diciembre | 2 | <ul style="list-style-type: none"> Lasarte Oria – Hendaia. |
| Feria de Trápaga | Noviembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Funicular de Larreineta. |
| Carrera Behobia – San Sebastián | Noviembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Lasarte Oria – Hendaia. |
| Feria del Libro (Durango) | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao – Elgoibar. |
| Mercado de Santo Tomás (Bilbao) | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao – Zaldibar. Bilbao – Bermeo. |
| Mercado de Santo Tomás (Donostia/San Sebastián) | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Zumaia – Donostia / San Sebastián. |
| Partido de la Selección de Euskadi de fútbol en San Mamés | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> Bilbao / Deusto – Lezama. Bilbao – Elgoibar. Bilbao – Bermeo. |

3.1.2. Transporte tranviario (EuskoTran)

Un total de 2.934.852 personas utilizaron el Tranvía de Bilbao durante 2006, lo que representa un incremento del 4,01% respecto al ejercicio anterior. Desde que EuskoTran iniciara su actividad en la capital vizcaína, el 18 de Diciembre de 2002, en torno a 9 millones de personas han viajado en este modo de transporte.

El índice de penetración diario del tranvía en Bilbao supera las 7.790 personas que, mayoritariamente, se desplazan en las unidades de EuskoTran por motivos de trabajo o de estudios. Los días laborables son los que tienen una mayor afluencia de personas usuarias, y las horas punta coinciden con la entrada y salidas de los centros laborales y académicos. De lunes a viernes, las unidades verdes de EuskoTran están ocupadas por más de 8.580 personas, mientras que los fines de semana, la cifra se sitúa en torno a las 6.050.

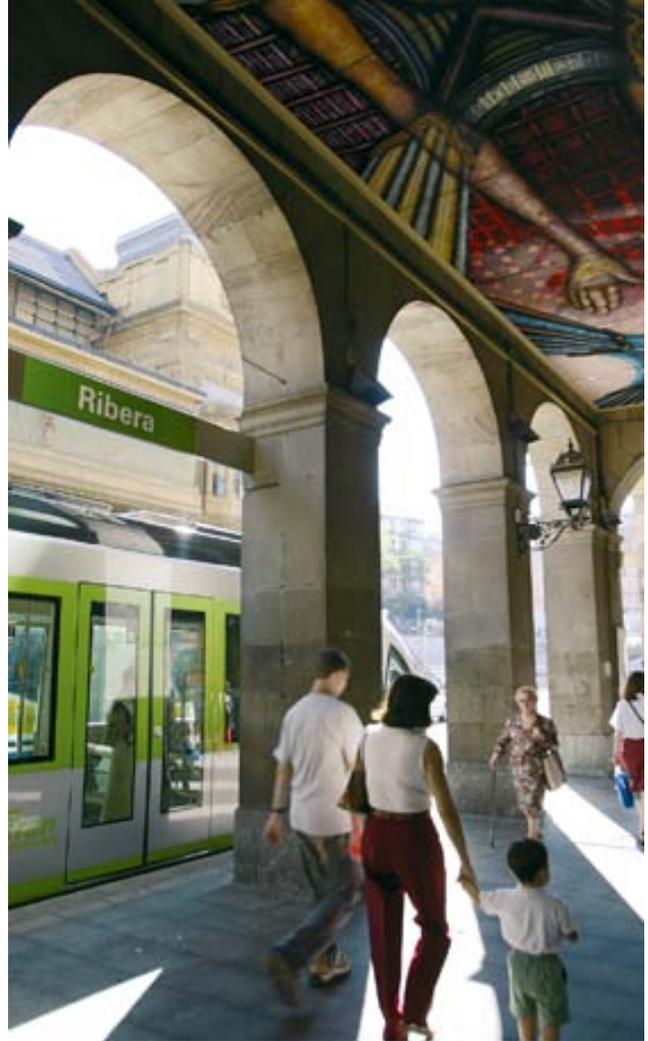
En cuanto a las paradas más utilizadas, el primer lugar lo ocupa San Mamés con más de 350.000 viajeros/as, dada su condición de enlace intermodal, seguida por Abandoibarra con más de 330.000. El centro comercial Zubiarte y la proximidad a la Universidad de Deusto son los factores principales que potencia el uso de Abandoibarra. A cierta distancia de estas dos paradas se encuentran tres que representan también tres puntos de notable movilidad en Bilbao: Ribera, Abando y Uribitarte.

Con respecto a los títulos más utilizados para viajar en el tranvía, desde que el Creditrans se incorporó como posibilidad de pago en EuskoTran, su empleo ha ido aumentando progresivamente hasta alcanzar una media del 69% de los abonos de viaje.

Según un estudio-barómetro realizado en 2006, de Medición Evolutiva de la Calidad de Servicio, los clientes del tranvía de Bilbao otorgan un notable muy alto (7,85 puntos sobre 10 de nota media) a su calidad de servicio. En este sentido, 8 de cada 10 usuarios/as han declarado que el tranvía ha contribuido mucho en la mejora de la imagen de Bilbao como ciudad moderna. La mayoría (78%) de las personas usuarias no han dudado en reconocer sentirse bastante o muy orgullosos personalmente de "su Tranvía". Además, dan notable alto (más de 8 puntos sobre 10) a criterios como la profesionalidad del personal de conducción (8,19), puntualidad (8,16), o confort del tranvía (8,07).

Asimismo, casi 4 de cada 10 usuarios/as, aunque se manifiestan satisfechos, piensan que las condiciones de espera y limpieza en paradas deberían mejorarse.

Por otra parte, una encuesta realizada en Diciembre de 2006 con motivo del IV Aniversario del Tranvía de Bilbao, y en la que han participado más de 1.250 personas usuarias, refleja que el 98% del universo consultado considera que el tranvía



es un modo de transporte cómodo. Además, el 67% de las personas encuestadas afirma que es suficiente la frecuencia de paso del tranvía cada 10 minutos de lunes a viernes (laborables) entre las 6:48 y las 20:48 horas.

Con respecto a la próxima ampliación de la línea del tranvía a Rekalde, un 40% de las personas que actualmente utilizan los servicios de EuskoTran manifiesta que viajará habitualmente hasta ese nuevo destino.

EuskoTran recibió en 2006 la visita de más de una veintena de delegaciones de operadores tranviarios e instituciones, tanto estatales como extranjeras, que han viajado hasta Bilbao para conocer el tranvía. Estos encuentros de trabajo tuvieron como objetivo analizar, entre otras cuestiones, el funcionamiento habitual de este modo de transporte, sus características técnicas y los requerimientos necesarios para llevar a cabo una futura implantación en la ciudad de origen. Este es el caso de una delegación procedente de Londres, ciudad donde se estudia implantar un tranvía en la zona de celebración de las Olimpiadas 2012.

Así, se han acercado hasta la capital vizcaína delegaciones procedentes de Estados Unidos, Puerto Rico, México, Japón, Francia, Inglaterra, República Checa, Turquía, Barcelona, Vélez-Málaga, Málaga, Sevilla, Tenerife, Zaragoza y Granada, entre otras.



Oferta Tranviaria

Durante el 2006, el Tranvía en Bilbao puso en circulación 66.464 tranvías, recorriendo un total de 315.283 kilómetros. Destacaron las actuaciones siguientes:

- Servicios especiales, para adecuar la oferta a la demanda con motivo de la celebración de partidos de competición oficial del Athletic Club de Bilbao en el campo de San Mamés, o por el desarrollo de eventos de otro tipo.
- Servicios especiales durante todo el año, por contratación de tranvías por parte de particulares (bodas, etc.), empresas organizadoras de congresos, etc.
- Otros servicios especiales:
 - El 5 de Enero, para trasladar a los Reyes Magos entre Arriaga y Basurto.
 - El 11 de Abril, con motivo del concierto de la banda californiana "Red Hot Chili Peppers" en las inmediaciones del Museo Guggenheim.
 - 21 de Mayo: encuentro internacional de fútbol entre las selecciones de Euskadi y País de Gales, en San Mamés.
 - Servicios especiales durante la celebración de la Aste Nagusia (Semana Grande) de Bilbao, entre los días 19 y 27 de Agosto, ambos incluidos.
 - 21 de Diciembre: festividad de Santo Tomás (este día se volvió a batir el récord de personas viajeras en una jornada, al alcanzar la cifra de 14.928).
 - 27 de Diciembre: encuentro internacional de fútbol entre las selecciones de Euskadi y Serbia, en San Mamés.

3.1.3. Transporte por Carretera

En los servicios de autobuses gestionados por *EuskoTren*, el año 2006 finalizó con un notable incremento de la demanda, un 5,05%. En concreto, fueron utilizados por 5.319.813 personas, frente a los 5.064.137 en 2005.

Oferta de Carretera

En 2006, circularon 237.545 autobuses, recorriendo un total de 4.067.477 kilómetros. Las 14 líneas existentes en Bizkaia atendieron un total de 249 paradas, mientras que las 12 líneas de Gipuzkoa atendieron otras 183 paradas. Dichas líneas disponen de 36 autobuses de diversos tamaños y características en Bizkaia y otros 28 en Gipuzkoa.

En los servicios de carretera destacó la creación de cuatro servicios de refuerzo nocturno para los sábados entre Elgoibar y Eibar, y la puesta en marcha, desde el día 2 de Octubre, de una nueva parada (Edificio 609 Geldos) en el servicio lanzadera existente entre la estación ferroviaria de Zamudio y el Parque Tecnológico existente en dicha localidad.

Por otra parte, se ofrecieron los siguientes servicios especiales de autobuses nocturnos:

| Motivo del servicio | Mes | Número de noches | Tramo |
|--|---------------------------|---------------------------------|--|
| Desplazamientos de las noches de los sábados por motivos de Ocio | Durante todo el ejercicio | Todas las noches de los sábados | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Donostia / San Sebastián. • Eibar – Mutriku – Saturrarán. • Eibar – Azpeitia. |
| Festividad de San Sebastián en Azpeitia | Enero | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Azpeitia – Azkoitia. |
| Carnavales en Azpeitia | Febrero | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Azpeitia – Azkoitia. • Azpeitia – Zestoa. |
| Concierto del Grupo Depeche Mode en Anoeta | Julio | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Donostia / San Sebastián. |
| Fiestas de Errenteria | Julio | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Donostia/San Sebastián. |
| Fiestas de Azpeitia | Julio y Agosto | 3 | <ul style="list-style-type: none"> • Azpeitia – Azkoitia. • Azkoitia – Zestoa – Zumaia. |
| Fiestas de Azkoitia | Agosto | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Azkoitia – Azpeitia – Zestoa – Zumaia. |
| Euskal Jaiak (Zarautz) | Septiembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zarautz – Azkoitia. |
| Fiestas de Orío | Diciembre | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Donostia / San Sebastián. |

Finalmente, también se ofrecieron los siguientes servicios especiales de autobuses:

| Motivo del servicio | Mes | Número de días | Tramo |
|--|-----------|----------------|---|
| Jornadas Especiales en el Jardín Botánico de Iturrarán (Aia) | Abril | 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Estación de Zarautz (línea ferroviaria de <i>EuskoTren</i> entre Bilbao y Donostia / San Sebastián) – Jardín Botánico de Iturrarán. |
| 105 Aniversario de la captura de la última ballena (Orío) | Mayo | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia – Orío. • Donostia / San Sebastián – Orío. |
| Carrera Popular Behobia – San Sebastián | Noviembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Diversos servicios puestos a disposición de la organización. |
| Fiesta de Santa Lucía (Zumarraga) | Diciembre | 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Zumaia - Zumarraga |

3.1.4. Museo Vasco del Ferrocarril y trenes de vapor

En 2006, el Museo Vasco del Ferrocarril de *EuskoTren* abrió las puertas al público durante 298 días (de ellos, 54 a media jornada, en domingos y festivos).

La cifra de visitantes creció en 840 personas (+ 2,09%), pasando de 40.017 en 2005 a 40.857 en 2006. Este incremento se ha manifestado en la mayor parte de los indicadores, tanto en visitantes de pago, como en personas usuarias del tren de vapor, visitas de grupo y alquileres de trenes especiales.

El mes que registró mayor número de visitas fue el de Junio, con 5.487 visitas (en 2005, el mismo mes, con 5.158 visitas), mientras que el que ofreció peores registros fue el de Enero, con 1.471 (en 2005, también lo fue Enero, con 1.352).

Tren de Vapor del Valle del Urola

El Museo Vasco del Ferrocarril ha continuado en el 2006 con la gestión del Tren de Vapor del Valle del Urola, único ferrocarril turístico del Estado explotado exclusivamente mediante locomotoras de vapor. Dicho servicio fue utilizado en 2006 por 36.922 personas, lo que supuso un incremento del 14,32% respecto al 2005. Resulta destacable el espectacular crecimiento



de contrataciones charter de Trenes de Vapor, del 55,8%, al pasar de 43 viajes alquilados en 2005 a 67 en 2006.

Este servicio es prestado con la inestimable ayuda aportada por la Asociación de Amigos del Museo Vasco del Ferrocarril, sin cuya colaboración sería imposible la explotación del tren de vapor del valle del Urola.



Otras Actividades del Museo durante el 2006

Entre las actividades desarrolladas por el Museo destacaron las siguientes:

- Colaboración con el Museo del Nacionalismo Vasco en la exposición "Habla en Cristiano" en su sede de Artea (Bizkaia).
- Presentación pública del coche C-5 del Ferrocarril del Bidasoa, realizada el 5 de Abril.
- Exposición de los nuevos vagones plataforma Sgh 6013 y 6020 de EuskoKargo, que permanecen expuestos en el Museo desde el 7 de Abril.
- Celebración de un encuentro de Corales Infantiles, con representación de agrupaciones de Irún, Zarautz, Azkoitia y Azpeitia, que ofrecieron un concierto en las cocheras del Museo el 13 de Mayo.
- Celebración del Día Internacional de los Museos, con la realización de una jornada especial de circulaciones de locomotoras de vapor el 21 de Mayo.
- Participación en el Seminario de Historia Social del Ferrocarril con la presentación de la comunicación "Trabajo forzado y ferrocarril, destacamentos penales y construcción de infraestructuras ferroviarias".
- Rodaje de escenas de la película "El lunar", que requirió la realización de algunas circulaciones de material histórico, encabezado por locomotora diesel, los días 6 y 7 de Julio.
- Realización de un Curso de iniciación a la Tracción Vapor, durante el mes de Julio, con la participación de 8 alumnos.
- Participación en el IV Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Málaga entre el 20 y 22 de Septiembre, con la presentación de dos comunicaciones.

- Celebración del encuentro de delegados de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).
- Celebración de una jornada especial de puertas abiertas, con motivo del XII Aniversario del Museo, el 14 de Octubre.
- Celebración de la reunión de la Junta Directiva de la Federación Española de Amigos del Ferrocarril el 14 de Octubre.
- Reunión de la Junta Directiva de la Federación Europea de Museos y Ferrocarriles Turísticos (FEDECRAIL) el 4 y 5 de Noviembre.
- Celebración de una jornada especial de puertas abiertas con motivo de la clausura de la campaña de Trenes de Vapor 2006 del Museo, el 10 de Diciembre.
- Funcionamiento como Oficina de Atención a las personas clientes de *EuskoTren*, siendo la actividad más destacada la realización de abonos de transporte para usuarios/as del Valle del Urola.



Incremento del Patrimonio

- Adquisición de una importante colección documental sobre la Historia de los Ferrocarriles de Euskadi, que entre otros documentos contiene todos los libros de actas de los consejos directivos y de administración de los Ferrocarriles Vascongados, sus antecesores (Central de Vizcaya, Durango-Zumárraga y Elgoibar a San Sebastián) y filiales (Tranvía eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia).
- Preservación de un conjunto de motores de aguja Siemens de 1927, procedentes del desaparecido Ferrocarril Vasco-Navarro, más en concreto de la estación de Santa Cruz de Campezo.
- Adquisición de un carro manual y de un camión de tracción animal, utilizados para el reparto de paquetería desde la estación de Azpeitia a los diversos comercios y talleres de la localidad.
- Preservación de un tractor de maniobras Köf cedido por la empresa constructora TECSA.
- Preservación de un aparato "pinchavías", cedido por la empresa constructora TECSA.

- Preservación de un vagón de plataforma de vía ancha, construido en los Talleres de Miravalles, en 1927, para la Compañía del Norte, cedido por la empresa constructora Convensa.
- Adquisición de una reproducción en escala G de la locomotora de vapor N° 111 del Ferrocarril de La Robla, realizada en metal.

Restauraciones

- Finalización de la restauración del coche de viajeros/as C-5 del Ferrocarril del Bidasoa, único vehículo existente de este ferrocarril y que se ha sumado a la composición del Tren de Vapor del Valle del Urola, ampliando su capacidad en 54 plazas.
- Saneamiento integral del coche de viajeros/as TC-52 de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.
- Revisión y pintado en colores originales del coche A-5 del Ferrocarril del Urola.
- Restauración de un vagón plataforma de vía ancha, construido en los Talleres de Miravalles, en 1927.
- Restauración integral del tractor construido en 1925 por la empresa francesa Berliet para la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y más tarde adquirido de ocasión por la sociedad Cementos Lecona. En la actualidad, es el vehículo ferroviario con motor de combustión interna más antiguo conservado en Euskadi.
- Inicio de la restauración de la dresina "Apolo" del Ferrocarril del Urola.
- Inicio de los trabajos de levante de la locomotora de vapor "Aurrera".



También se han efectuado diversos trabajos de mantenimiento sobre varios vehículos preservados en el Museo. Asimismo, se han ejecutado importantes trabajos de rehabilitación de cubiertas, fachadas, interiores y elementos de carpintería en los edificios en los que se distribuyen las dependencias del Museo, mientras que Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) ha efectuado intervenciones de mantenimiento en la vía del tramo Azpeitia – Lasao.

Publicaciones

En 2006, el Museo ha colaborado en la elaboración de las publicaciones siguientes:

- Revista de Historia Ferroviaria, publicada por la Editorial Trea, y especializada en el estudio del pasado del ferrocarril, con la que el Museo ha colaborado en los dos números publicados en el ejercicio, con artículos y publicidad.
- Colaboración con el libro "Historia de los Ferrocarriles de vía estrecha en España", publicado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Coedición del libro "Norteko Trena", de Pello Joxe Aramburu.
- Colaboración con la empresa Amurrio Ferrocarril y Equipos en la redacción de un libro conmemorativo del 125 Aniversario de esta empresa.
- Redacción de un libro conmemorativo del 125 Aniversario del Ferrocarril de Bilbao a Durango que ha sido publicado en 2007.
- Redacción de un libro conmemorativo del 120 Aniversario del Metro de Bilbao que se publicará en el año 2007.

3.2. Mercancías y logística

El servicio de Mercancías de *EuskoTren*, gestionado conjuntamente con FEVE, ha experimentado en 2006 un significativo ascenso de toneladas transportadas, del 12,42%, pasando de 148.035 en 2005 a 166.422 tras la finalización del último ejercicio. Con ello se batió el récord establecido en 2004, año en el que se transportó un total de 164.880 toneladas.

Uno de los principales esfuerzos inversores protagonizados por *EuskoTren* está basado en el objetivo marcado para el transporte de mercancías en el Plan Estratégico *EuskoTren XXI*. Con el objetivo de mejorar y ampliar la capacidad de transporte de la Unidad de Negocio de Mercancías, *EuskoTren* ha adquirido 42 vagones polivalentes, fabricados por TAFESA, que han supuesto una inversión total de más de 4 millones de euros.

Asimismo, a primeros de Abril de 2006, *EuskoTren* adjudicó a la empresa TEAM el suministro de 12 Locomotoras Diesel-Eléctricas, por un importe total de 36 millones de euros.



Las alianzas con otros operadores logísticos y ferroviarios, principalmente FEVE en vía métrica, es una de las estrategias fundamentales definidas por *EuskoTren*.

A medida que se vayan desarrollando las obras de infraestructuras en curso, que permitirán un incremento de la capacidad, se irán realizando mayores cargas y transportes de mercancías, hasta alcanzar los objetivos contemplados por el Plan Estratégico *EuskoTren XXI*: un tráfico de mercancías de 670.000 toneladas en el año 2012.

3.3. Material móvil

En 2006, las inversiones principales en material móvil fueron la siguientes:

- La partida más significativa correspondió al área de Mercancías (5,7 millones de euros de inversión en 2006), con la recepción del 35% de las certificaciones correspondientes a la adquisición de 42 plataformas para transporte de mercancías, así como la adquisición de 12 Locomotoras Diesel-Eléctricas, que serán entregadas por el fabricante en varias fases a partir de 2008.
- Continuación de los trabajos de modernización de las unidades para el transporte de viajeros/as por ferrocarril UT-3500 y UT-200.
- Mejoras en el material móvil del Tranvía de Bilbao: implementación de la velocidad prefijada (asociado al sistema de itinerarios, se controlan las velocidades de seguridad en todos los tramos), cambio de software en los equipos de tracción y control, colocación de la campana auxiliar y mejora del frenado de urgencia, entre otras.
- Respecto al parque de material móvil de Carretera, se ha continuado con la renovación periódica de la flota, con la adquisición de 7 autobuses Standard (3 para Bizkaia y 4 para Gipuzkoa).

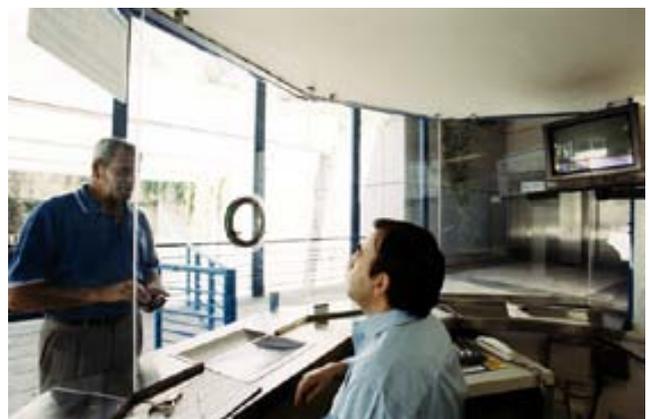
- También en materia de Carretera, se han realizado trabajos de remodelación de algunos autobuses de series anteriores, con una inversión para 2006 de 1,6 millones de euros.

3.4. *EuskoTren* y la Calidad

En 2006 se ha continuado promoviendo la Calidad como estrategia de gestión en *EuskoTren*. Este compromiso se ha materializado en actuaciones concretas que paulatinamente están asentando las bases para la adopción del modelo de Excelencia Empresarial basado en el cambio de cultura de las personas de la organización y la implicación en una estrategia de calidad-desarrollo sostenible-seguridad e interoperabilidad en línea con las Directivas que emanan de la Unión Europea.

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

- El Desarrollo Sostenible.
- La Seguridad Integral con el enfoque holístico, que implica a todas las Unidades de Negocio de *EuskoTren*.
- La Interoperabilidad.
- La orientación hacia los resultados.





- La orientación al Cliente.
- El liderazgo y constancia de los objetivos.
- La gestión por procesos y hechos.
- El desarrollo e implicación de las personas.
- El Aprendizaje, la innovación y mejora continuos.
- El desarrollo de alianzas.
- La Responsabilidad Social.

Cada año se van desarrollando iniciativas que aproximan a *EuskoTren* a los principios fundamentales de la Calidad y que darían como resultado un modo sobresaliente de gestionar la Organización.

En materia de Sistemas de Gestión, por ejemplo, *EuskoTren* ha dado en 2006 un paso adelante con el asentamiento de Gestión de la Calidad de Material Móvil Ferroviario, Material Móvil de Carretera y Oficinas de Atención al/la Cliente/a, con miras a que en un futuro se certifique el conjunto de *EuskoTren*.

Por su parte, en Octubre 2006-Enero 2007, se ha realizado un estudio de Satisfacción de las personas clientes que ha reportado la siguiente información:

- Caracterización básica de la clientela de cada una de las líneas en servicio.
- Retrato robot de cada tipo de clientela de cada una de las líneas.
- Importancia y Satisfacción con la Calidad de Servicio.
- Radiografía de la clientela según Niveles de Satisfacción.
- Incidentes y/o problemas citados con más frecuencia.
- Otros incidentes y/o problemas citados por las personas usuarias.
- Mapa Estratégico para seleccionar temas de mejora.

- Comportamientos de clientes/as y empleados/as ante incidentes frecuentes.
- Propuestas de acciones de mejoras prioritarias.
- Propuestas para mitigar deficiencias puntuales con el servicio.
- Otras sugerencias propuestas por las personas usuarias.

Como datos reseñables, el índice de satisfacción medio 2006 en todas las líneas de *EuskoTren*, en cuanto a la Calidad de servicio se refiere, ha sido de 6,944 en materia ferroviaria, tranvía incluido.

El índice de satisfacción media 2006 de las personas usuarias con respecto a los/las empleados/as de *EuskoTren*, queda desglosado de la manera siguiente:

- Media ponderada en los corredores de ferrocarril: 6,701.
- Media en el tranvía de Bilbao: 7,27.
- Media ponderada en las líneas de autobuses de Gipuzkoa: 6,82.

Con el Sistema de Gestión de Calidad, UNE en ISO 9.001:2.000, entendido como herramienta para la mejora, e implantado en los Talleres de Mantenimiento de Material Móvil Ferroviario, en las Oficinas de Atención al Cliente/a y en los Talleres de Mantenimiento de Autobuses, *EuskoTren* ha alcanzado a su vez un doble objetivo:

- La sistematización y regularización de los procesos clave de las Unidades sometidas al Sistema de Calidad, dando lugar a una nueva forma de trabajo basada en la Gestión por Procesos.
- La definición de Indicadores y Objetivos que, con su revisión periódica, promueven la Gestión por Datos y la Mejora Continua.

Certificación de Sistemas 2006

Circulación y Puesto de Mando (Atxuri y Amara): en el 2006, el Sistema de Gestión de la Calidad de Circulación y Puesto de Mando se sometió a la auditoria que realiza AENOR, cuyo resultado fue de conformidad con los requisitos de la Norma UNE en ISO 9.001:2.000.

Sistemas Integrados (Material Móvil Ferroviario, Material Móvil Carretera y Oficinas de Atención a Clientes/as): durante 2006, *EuskoTren* ha certificado en una certificación integrada los Sistemas de Gestión de los Talleres de Material Móvil Ferroviario, Talleres de Material Móvil de Carretera y Oficinas de Atención al Cliente/a, elaborando un único Manual de Gestión de la Calidad de aplicación general para el conjunto de las áreas implicadas. Al mismo tiempo, estas Unidades se rigen bajo procesos de aplicación general que promueven la mejora continua en la gestión interna y nos aproximan hacia una cultura de la excelencia basada en ofrecer un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de las personas usuarias, fundamento de *EuskoTren*.

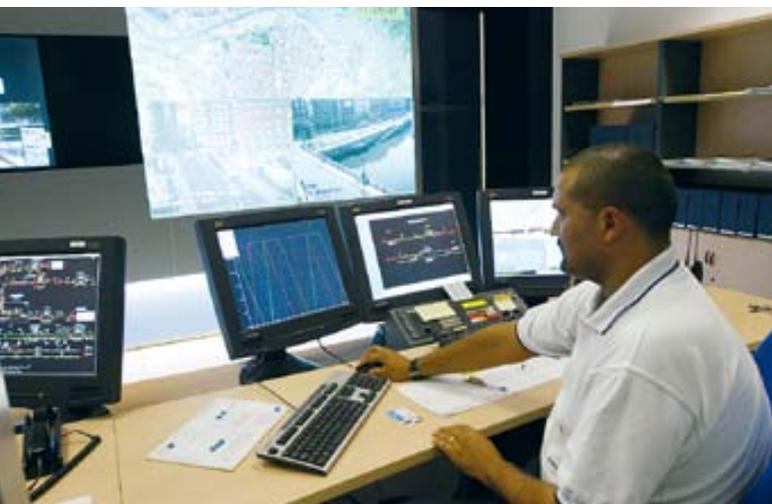
3.5. Seguridad

El Departamento de Seguridad en la Circulación desarrolló en 2006 una serie de actividades en materia de coordinación en los siguientes foros multidisciplinares:

- Comité de Seguridad: 3 reuniones.
- Comisión de Seguridad en la Circulación: 4 reuniones.
- Grupo de Trabajo de Circulación: 3 reuniones.
- Grupo de Trabajo de Sistemas de Seguridad, con seguimiento de las materias siguientes:
 - Mantenimiento de instalaciones de protección contra incendios, en coordinación con Seguridad en el Trabajo.
 - Mantenimiento de Sistemas de Videovigilancia, en coordinación con Seguridad y Limpieza.
 - Servicios de Vigilancia, en coordinación con Seguridad y Limpieza.
- Grupo de Trabajo de procesos asociados al Área de Seguridad:
 - Adecuación de la organización ante el proceso de liberalización, según Directiva CE.
 - Redacción de borradores de todas las Normas de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) y *EuskoTren* Operador.

Igualmente, el Departamento de Seguridad en la Circulación de *EuskoTren* elaboró diversos informes de Inspección y de Accidentes/Incidentes, tanto en el ámbito de transporte ferroviario como tranviario, y clasificados de la manera siguiente:

- Infraestructura y Vía.
- Pasos a Nivel.
- Instalaciones de Seguridad (Circulación).
- Circulación.
- Estaciones.
- Trabajos en Vía y Obras en zona de influencia.
- Control de Conducción.
- Sistemas de Seguridad Ciudadana.
- Tranvía.
- Instalaciones diversas.



En colaboración con el Área de Formación, se llevaron a cabo las siguientes acciones formativas:

- Pilotos de Seguridad, según Normativa para trabajos en Vía y control de contratistas.
- Encargado de Trabajos, según Normativa para trabajos en Vía y control de contratistas.
- Maquinistas de maquinaria auxiliar de vía: formación sobre el Reglamento de Circulación y Señales de *EuskoTren*.
- Formación en materia de Seguridad (nuevas incorporaciones y reciclaje) de Agentes de Tren y de Tranvía.

3.6. Sistemas de Información

El ejercicio 2006 ha estado marcado, al igual que en otras áreas de *EuskoTren*, por la separación de la actividad de la Compañía, pasando la gestión de las infraestructuras ferroviarias a Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS). Por ello, el Área de Sistemas de Información ha orientado su actividad en todos los ámbitos, con varios objetivos:

- Preparar los sistemas para favorecer la comunicación entre *EuskoTren* y ETS.
- Implantar herramientas que permitan ampliar la fiabilidad de los sistemas.
- Posibilitar el acceso a la información desde el exterior, favoreciendo la movilidad de los puestos de trabajo.
- Agilizar el tratamiento de la información comercial.

Por ámbitos, las actividades más relevantes han sido las siguientes:

1. Actividades en el ámbito de Sistemas

- Implantación de un sistema, Host Monitor, que vigila el buen funcionamiento de los sistemas, enviando una alarma al administrador en caso de pérdida de servicio.
- Dotación a los teléfonos móviles de la posibilidad de sincronizarse con el correo electrónico a través de GPRS.
- Instalación del servicio de acceso a la Documentación Vigente desde el exterior.

2. Actividades en el ámbito Administrativo

- Realización de mejoras en la Gestión del Ciclo Documental.
- Establecimiento de nuevas comunicaciones entre Lasarte, punto intercambiador de Mercancías, con Aceralia (Grupo Arcelor).
- Preparación del entorno tecnológico adecuado para la gestión del Servicio Mancomunado *EuskoTren* – ETS.

3. Actividades en el ámbito de Gestión del Transporte

- Implantación del módulo PM de SAP en la Unidad de Negocio Taller de Carretera, como ayuda a la mejora de la gestión del mantenimiento del material móvil de Carretera.
- Optimización de ROSMIMAN en la Unidad de Negocio de Taller Ferroviario, como ayuda a la mejora de la gestión del mantenimiento del material móvil ferroviario.
- Implantación del nuevo centro de control del sistema de expendición y cancelación de Ferrocarril y Tranvía.
- Implantación, dentro del entorno SAP, del módulo de Gestión de incidencias tanto en el ámbito de Ferrocarril y Tranvía, como de Carretera. Este módulo ha sido diseñado de forma que permita el trabajo coordinado entre el gestor de las infraestructuras (ETS) y *EuskoTren*.

3.7. Inversiones

El importe total de inversiones realizadas para *EuskoTren* en el año 2006 fue de 48.451.958 euros. Del total de dichas inversiones, las gestionadas directamente por la Sociedad Pública *EuskoTren* sumaron la cantidad de 31.252.407 euros, mientras que las que fueron impulsadas desde el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco sumaron un total de 17.199.551 euros.

Inversiones 2006 gestionadas directamente por *EuskoTren*

Clasificadas en grandes grupos, en función del tipo de inversión realizada, dichas inversiones quedaron desglosadas de la manera siguiente (importe en euros):

- Terrenos: 13.000.
- Infraestructura y Vía: 17.238.046.

- Edificios y otras construcciones: 1.381.497.
- Maquinaria Herramental y Medios de desplazamiento: 36.413.
- Material Móvil: 7.862.152.
- Instalaciones Eléctricas: 581.806.
- Señalización y control de la Circulación: 43.727.
- Sistemas Informáticos: 927.067.
- Sistemas de Seguridad e Higiene: 228.411.
- Estudios y Proyectos: 2.112.656.
- Varios: 797.965.
- Tranvía en Bilbao: 16.678.
- Tranvía de Vitoria-Gasteiz: 12.990.

TOTAL: 31.252.407 euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones 2006, teniendo en cuenta que hasta el 31 de Julio de 2006 la gestión de las infraestructuras ferroviarias era competencia de *EuskoTren*, han sido las siguientes:

- La obra de infraestructura más significativa de este periodo hasta su traspaso a Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS) ha correspondido, al igual que en el ejercicio anterior, al soterramiento del trazado ferroviario entre Durango y Traña (7,7 millones de euros).
- Han seguido su curso también en este ejercicio, y hasta su traspaso a ETS, las obras correspondientes al desdoblamiento entre Amorebieta y Durango (3,6 millones de euros), así como las actuaciones necesarias en señalización ferroviaria en varios tramos entre Amorebieta y Traña para permitir la realización de todas las obras citadas (1,0 millones de euros).
- Se han recibido aparatos de vía necesarios para los diferentes desdoblamientos programados por valor de 1,2 millones de euros.
- Se han seguido realizando obras en túneles y otras zonas para paliar diversos riesgos geológicos (1,5 millones de euros), así como en estaciones para mejorar la accesibilidad e instalaciones en general, como es el caso de Irún Colón, Irún Bentak y Zumaia (1,0 millones de euros).



- Dentro del capítulo de material móvil ferroviario, la partida más significativa corresponde al área de Mercancías (5,7 millones de euros de inversión en 2006), con la recepción del 35% de las certificaciones correspondientes a la adquisición de 42 plataformas para transporte de mercancías, así como la adquisición de 12 locomotoras duales Diesel-Eléctricas que se entregarán por el fabricante en varias fases a partir de 2008.
- Se ha proseguido en la ejecución de obras para modernización tanto de las UT-3500 como las UT-200.
- Respecto al parque de autobuses se ha procedido, como en ejercicios anteriores, a su periódica renovación, por una parte, con la adquisición de 7 autobuses Standard (3 para Bizkaia y 4 para Gipuzkoa), y por otra, a la remodelación de algunos autobuses de series anteriores (1,6 millones de euros).
- El sistema de peaje ha proseguido su desarrollo, implantándose nuevos modelos y completando su instalación en estaciones.
- En lo que se refiere al desarrollo informático, se ha continuado con el proceso de implantación del nuevo modelo de gestión basado en la plataforma SAP.

Inversiones 2006 del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en proyectos relacionados con *EuskoTren*

Las inversiones del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en proyectos relacionados con *EuskoTren* sumaron un total de 17.199.551 euros. Dicha cantidad quedó dividida en 9 actuaciones, que fueron las siguientes:

1. Expropiaciones (Variante Sur, Durango, Lebario, Traña-Berriz, Tranvía Vitoria-Gasteiz, Deba, etc.): 1.235.511 euros.
2. Proyecto y obras Tranvía Vitoria-Gasteiz: 5.573.779 euros.
3. Convenio con la Diputación Foral de Bizkaia y *EuskoTren* para la supresión del paso a nivel del P.K. 15/911 de la línea Bilbao – Donostia/San Sebastián con la carretera N-240 en Le-moa y construcción de la estación de Lemoa: 6.179.624 euros.
4. Instalación de seguridad, comunicadores y línea de Media Tensión de la estación de Lemoa: 755.286 euros.
5. Convenio con el Ayuntamiento de Ermua para la supresión del paso a nivel en la calle Izelaieta: 2.236.197 euros.
6. Convenio con el Ayuntamiento de Zamudio acceso Polígono Ugaldeguren III: 793.284 euros.
7. Definición de instalaciones ferroviarias. Obra eliminación paso a nivel en Txarrakua: 29.870 euros.
8. Estudio geotécnico del ámbito de la estación de Eibar: 12.000 euros.
9. Convenio con la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, estudios previos implantación sistema tranviario en Donostia / San Sebastián: 384.000 euros.



4

Marketing, Comunicación y Responsabilidad Social



La estrategia de Marketing, Comunicación y Responsabilidad Social de *EuskoTren* continúa basada en un esfuerzo sostenido en el tiempo que permite a la ciudadanía acceder a la información y datos más importantes de los servicios ofrecidos por *EuskoTren* y *EuskoTran*, los beneficios que los mismos reportan a la sociedad y las noticias y novedades más importantes que se van generando en el devenir cotidiano.

4.1. Herramientas de Comunicación e Información Comercial directa

En el 2006 las herramientas de Comunicación e Información Comercial directa a las personas clientes fueron las siguientes:

- Avisos y carteles informativos en las estaciones y apeaderos ferroviarios, en las paradas del Tranvía y en el interior de los autobuses gestionados por *EuskoTren*.
- Mensajes por megafonía en las estaciones y apeaderos ferroviarios.
- Folletos informativos de horarios, mapas de líneas, etc.
- Folletos divulgativos sobre diversos aspectos de los servicios.
- Teléfono de Información (902 543 210), gestionado desde las Oficinas de Atención a las personas Clientes, en colaboración con el servicio prestado por los Operadores/as de Megafonía.
- Sistema de Interfonía que permite a las personas usuarias comunicar desde diversos puntos ubicados en las estaciones y apeaderos ferroviarios, y paradas del Tranvía, con el personal de *EuskoTren* que atiende las necesidades cotidianas del servicio (Operadores/as de Megafonía).
- Información suministrada desde las pantallas de las Máquinas Automáticas de Venta y Cancelación de Billetes existentes en las estaciones y apeaderos ferroviarios y en las paradas del Tranvía.



- Información suministrada a través del SiTran (Sistema de Información en tiempo real del Tranvía), que se compone de pantallas informativas integradas en las paradas del Tranvía en Bilbao, y permite informar sobre el tiempo que falta en cada parada para que llegue la siguiente Unidad, sobre Servicios Especiales, incidencias del servicio, otros servicios de *EuskoTren*, recomendaciones para una buena convivencia con el Tranvía, etc.
- Información a las personas usuarias y la ciudadanía en general a través de Internet: www.euskotren.es y www.euskotran.es (web del Tranvía en Bilbao).

4.2. Gestión Comercial

Las principales acciones del 2006 coordinadas desde la Dirección Comercial de *EuskoTren* fueron las siguientes:

- **Enero:** billete combinado tren + entrada al Cross Internacional de San Sebastián, celebrado en Hipódromo de Lasarte, tras un acuerdo alcanzado con la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Federación de Atletismo.
- **Abril:** servicios especiales para dos partidos de Rugby de competición europea (Biarritz Olympique Pays Basque – Sale Sharks y Olympique Pays Basque – Bath), celebrados en el estadio de Anoeta, con habilitación de títulos especiales combinados con las compañías francesas de autobuses Le Basque Bondissant, y la ferroviaria SNCF (Ferrocarriles Franceses).
- **Mayo:** billete combinado tren + entrada al XII Salón Internacional de Vehículos Clásicos, celebrado en el centro ferial FICOBA de Irún.
- **Mayo:** establecimiento de servicios especiales de Trenes Nocturnos por la celebración del Gusa Rock II en Durango.





- **Mayo:** billete especial tren + bus y servicios especiales para facilitar el desplazamiento en transporte público a la Fiesta de las Ikastolas de Bizkaia, IBILALDIA, celebrada en la localidad vizcaína de Elorrio.
- **Mayo:** billete combinado tren + entrada a la Feria Bioterra, celebrada en el centro ferial FICOBA de Irún.
- **Junio:** título especial de transporte "Betizu 06", que facilitó a los niños y niñas del Club Betizu la asistencia a la Fiesta Betizu 2006, mediante combinaciones del servicio ferroviario y de tranvías. Además, dichos niños y niñas usuarios del título especial recibieron una mochila de *EuskoTren* de regalo.
- **Junio:** puesta a la venta de un título especial para los desplazamientos de las personas asistentes a los XXV Cursos de Verano de la Universidad del País Vasco, celebrados en Donostia/San Sebastián.
- **Julio:** establecimiento de servicios especiales de Trenes Nocturnos con motivo de la celebración del Metalway Festival 2006 en Gernika.
- **Octubre:** servicios especiales para la Fiesta de las Ikastolas de Gipuzkoa, KILOMETROAK, celebrada en la localidad guipuzcoana de Oiartzun.
- **Octubre:** colaboración con los organizadores del Cross de Lasarte Oria, facilitando a los participantes el transporte gratuito en la línea ferroviaria del TOPO.
- **Noviembre:** colaboración con los organizadores de la carrera Behobia – San Sebastián, facilitando a los participantes el transporte gratuito en la línea ferroviaria del TOPO.
- **Diciembre:** incorporación del Funicular de Larreineta al sistema Creditrans impulsado por el Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- **Diciembre 2006 – Enero 2007:** billete combinado tren + entrada al Parque Infantil de Navidad, celebrado en el centro ferial FICOBA de Irún.

- Servicios Especiales de Trenes Nocturnos para las fiestas patronales de diversas localidades de Gipuzkoa y Bizkaia: Eibar, Irún, Mundaka, Pasaia, Errenteria, Amorebieta, Ermua, Donostia/San Sebastián, Gernika, Deba, Bilbao, Elgoibar, Zarautz (Euskal Jaiak), Bermeo, Galdakao, Basauri y Durango.
- Servicios Especiales para la celebración del Mercado de Santo Tomás en Bilbao y Donostia / San Sebastián. En este sentido, destacar que el Tranvía en Bilbao (*EuskoTren*) batió su record de viajeros/as el día del Mercado de Santo Tomás, al alcanzar la cifra de 14.928 personas usuarias.

4.3. Comunicación Externa y Responsabilidad Social

En el ámbito de la Comunicación Externa y la Responsabilidad Social, las principales acciones impulsadas en el pasado ejercicio fueron las siguientes:

4.3.1. Publicaciones y Producciones Audiovisuales

- En 2006 se publicaron dos números de la revista oficial de información a la ciudadanía sobre el servicio de la Unidad de Negocio de Tranvías (*EuskoTren*). Dicha publicación, denominada "Bide Berdea", es publicada gracias a un acuerdo de colaboración suscrito por *EuskoTren* con la caja de ahorros BBK y la compañía telefónica EUSKALTEL. En el número 15 (publicado en Octubre), fueron abordados, entre otros, los temas siguientes: ampliación del tranvía de Bilbao hacia Rekalde; balance de personas usuarias en los 9 primeros meses del 2006; nuevos sistemas de advertencia acústica; entrevista con el Consejero Delegado de *EuskoTren*, Julián Eraso; y nuevos equipos simuladores para la formación de maquinistas y conductores. Por su parte, en el número 16 (publicado en Diciembre) se abordaron estos otros temas: cuarto aniversario del tranvía de Bilbao; el tranvía de Bilbao, modelo en el mundo; entrevista con la Consejera de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Nuria López de Guereñu; balance de cuatro años de crecimiento; y entrevista con el Director del Museo de las Ciencias de Valencia.
- Publicación en CD-ROM de la Memoria 2005 de *EuskoTren*.
- Producción de diversas proyecciones en "Power Point" sobre *EUSKOTREN* y *EUSKOTRAN* para su utilización en Conferencias, Jornadas, Congresos, Actos Públicos, etc.
- Edición de los libros "Paisajes del Tren" y "Rutas y Excursiones desde el Tren".
- Edición de un plano-guía sobre el tranvía de Bilbao y los atractivos turísticos existentes en su ámbito de influencia.

4.3.2. Relaciones Públicas y Exposiciones

Presentación de la Temporada 2006 de Trenes de Vapor y del coche de viajeros/as C-7

El 5 de Abril de 2006, el Consejero Delegado de EuskoTren, Julián Eraso, acompañado por el Director del Museo Vasco del Ferrocarril de la Compañía, Juanjo Olaizola, presentó a los medios de comunicación el programa de servicios regulares 2006 de Trenes de Vapor y el resultado de un trabajo de restauración de material móvil histórico impulsado por el Museo.

Gracias al apoyo del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y *EuskoTren*, en el año 2005 el Museo decidió afrontar la restauración integral del coche C-7, perteneciente al antiguo Ferrocarril del Bidasoa.

El coste total de la restauración ascendió a 100.000 euros. Desde la Semana Santa de 2006, este coche del Ferrocarril del Bidasoa refuerza la composición habitual del Tren de Vapor del Valle del Urola, ofreciendo 54 plazas al tren formado por los coches C-2 y C-4 del Ferrocarril del Urola, de 48 asientos cada uno.

Celebración del Día Europeo de la Música

Miles de personas usuarias de *EuskoTren* disfrutaron en Donostia/San Sebastián y Bilbao, el día 21 de Junio de 2006, de los conciertos organizados por la Compañía, con motivo de la celebración del "Día Europeo de la Música".

En las estaciones de ferrocarril de Atxuri y Casco Viejo, en Bilbao, Lasarte Oria, y Amara, en Donostia / San Sebastián, distintas formaciones musicales amenizaron a las personas viajeras en las horas punta del servicio, desde unos escenarios



instalados para la ocasión, al tiempo que tres saxofonistas inundaron de música la línea del Tranvía de Bilbao en distintos puntos, compartiendo también este día con las personas usuarias de EuskoTran.

El programa de conciertos organizado por *EuskoTren* permitió a usuarios y usuarias de estos medios de transporte disfrutar de música clásica, jazz, pop, rock o soul a lo largo de su desplazamiento en tranvía, o en su tránsito por las estaciones de ferrocarril en las que tuvieron lugar los conciertos.

El trío de jazz Jonathan Hurtado Trío, compuesto por el pianista Jonathan Hurtado, el batería Javier Mayor y el contrabajo Nacho Medina, amenizó el paso por la estación de *EuskoTren* del Casco Viejo de 08:00 a 10:00 horas.

El bilbaíno Jonathan Hurtado participó como solista en los festivales de jazz de Ezcaray, Zaragoza, San Sebastián o Cannes con formaciones tan reconocidas como "El noneto de Iñaki Salvador", "Iván San Miguel Sextet", "Mirall Quartet" y "J.H.H. Quartet", entre otros.

Las personas usuarias de la estación de Atxuri disfrutaron y aplaudieron a los cinco jóvenes de entre 11 y 17 años que interpretaron a lo largo de cerca de dos horas piezas de Ludwig van Beethoven, Johann Sebastian Bach y Wolfgang Amadeus Mozart. El quinteto clásico (violín primero, violín segundo, clarinete, violonchelo y oboe) de la Escuela de Artes Escénicas ARTEBI cautivó a los presentes de 12:15 a 13:30 horas. ARTEBI es un centro puntero en el mundo artístico, que ofrece una amplia oferta interdisciplinar de enseñanzas artísticas en Música y Danza (reglada y no reglada), Teatro y Audiovisuales, con personal docente de prestigio internacional.

En Donostia-San Sebastián "ES3 Trío" llenaron de melodías de jazz, pop y rock de los años setenta y ochenta el vestíbulo de



la Estación de *EuskoTren* de Lasarte de 13:00 a 15:00 horas. La formación compuesta por Hugo Astudillo (saxo alto), Horacio García (contrabajo), y Hasier Oleaga (batería) ha colaborado con músicos de talla internacional como Iñaki Salvador, Chris Kase, Guillermo Klein, David Berkman, Pamela Steweers, Dusko Gojkovich, Frank T, Ortophonk, Mikel Laboa o Ruper Ordorika.

También en Donostia-San Sebastián, de 08:00 a 10:00 horas, el grupo “Dinamic Trío”, junto a la cantante Natalia Calderón ayudó a los pasajeros y pasajeras de la Estación de Amara a empezar la jornada laboral con muchos ánimos y mucho ritmo en el cuerpo. En el currículum de la formación destacan las actuaciones en el seminario de Jazz de Zarautz o el jazzaldia Donostiarra. Por su parte, Natalia Calderón ha publicado su primer trabajo discográfico como solista, compositora, letrista y arreglista de voces.

Finalmente, los viajeros y viajeras de EuskoTran pudieron disfrutar desde las 08:00 a las 10:00 horas de los sonidos provenientes de los saxos de Iñaki Rodríguez, Joaquín de la Montaña y Abraham Roman y asistieron embelesados a su repertorio de jazz, soul y blues en diferentes puntos de la línea del tranvía Basurto-Atxuri.

Celebración del IV Aniversario del Tranvía de Bilbao (EuskoTran)

Con motivo de la celebración del 4º Aniversario del Tranvía, EuskoTran organizó un concurso/encuesta que permitió conocer la opinión de las personas participantes sobre el servicio de la Compañía en Bilbao.

Entre dichas personas participantes EuskoTran sorteó 800 libros relacionadas con el tranvía.

Además, el mismo día 18 de Diciembre, fecha exacta de conmemoración del 4º cumpleaños del Tranvía de Bilbao, EuskoTran organizó una fiesta dedicada a los niños y niñas, con la actuación de las payasas “Monda eta Lironda” y el reparto de golosinas.

4.3.3. Publicidad

Entre las acciones publicitarias llevadas a cabo en 2006 cabe destacar las siguientes:

- Patrocinios radiofónicos en varios radios del País Vasco, que se han extendido a lo largo del ejercicio, incluyendo cuñas radiofónicas que han perseguido promover una mayor concienciación sobre los beneficios del transporte sostenible, e informar sobre diversos servicios de *EUSKO-TREN* y *EUSKOTRAN*.
- Presencia de marca, mediante pancartas publicitarias, en diversos eventos patrocinados por *EuskoTren*.

- Anuncios publicitarios en las publicaciones impresas siguientes: *Vía Libre*, *Vida Natural*, *Anuario de Estrategia Empresarial*, *Anuario del Ferrocarril 2006*, *Araba Euskaraz*, *Hobbytren*, *La Ría del Ocio*, *Euskal Herria*, *Neu*, *Cineguía*, *KB*, *Urremendi* y *Amalur*.
- Anuncio publicitario en *Bilbao Guía*.
- Presencia publicitaria en la edición digital de *Vía Libre*.
- Publicidad e información en los soportes digitales de información existentes en la Universidad de Deusto, gestionados por la empresa *Comunitac*.
- Spot publicitario en el programa “*La Visita*” de *Telebilbao*.
- Fabricación de diversos elementos promocionales con la imagen de marca de *EuskoTren*.
- Cuñas radiofónicas en *Punto Radio* de Gipuzkoa, con motivo de la celebración de las Regatas de La Concha en Donostia/San Sebastián.

4.3.4. Patrocinios

Patrocinios de carácter cultural, divulgativo o educativo

Proyecto “Iruña-Veleia III Milenio”

Desde el año 2001, *EUSKOTREN* se encuentra patrocinando el Proyecto Arqueológico Iruña-Veleia III Milenio que se está desarrollando en la localidad alavesa de Iruña de Oca, en el marco de un convenio de colaboración que se extenderá hasta el año 2010.

Durante la campaña del ejercicio 2006, han sido varias las actividades desarrolladas por el proyecto Iruña-Veleia III Milenio para la difusión y puesta en valor de este importante enclave arqueológico alavés.

De acuerdo a la programación del proyecto Iruña-Veleia III Milenio, se ha intervenido fundamentalmente en los siguientes sectores:

- Sector 3 (área junto a la puerta principal de la muralla). Zona residencial levantada en el siglo V, ocupando el antiguo paso de ronda de la muralla (fines del siglo III – inicios del IV).
- Sector 6 (Domus del mosaico de rosetones). Gran residencia urbana, construida a fines del siglo I y en uso (muy modificada) hasta el siglo V. Se ha excavado una estancia singular de esta vivienda, en la que se halló uno de los conjuntos de inscripciones y grabados, temáticamente relacionados con el latín vulgar, el euskera arcaico y la evangelización judeo-cristiana. Cronológicamente nos moveríamos en torno a los siglos IV – V.
- Sector 13 (área pública de la ciudad). Plaza porticada levantada a fines del siglo I y en uso, con otros fines, hasta el siglo V. De hecho, se han investigado los niveles más recientes, correspondientes a diferentes restos de viviendas levantadas en época tardorromana sobre el antiguo espacio forense.

- Sector 14 (barracones tardorromanos). Edificio levantado hacia fines del siglo IV ocupando parte de un antiguo vial, cortado previamente por las obras de edificación de la muralla. Se ha procedido a la exhaustiva documentación arqueológica de este sector, paso previo a los trabajos de consolidación de estructuras que se van a emprender en 2007.

En cuanto a investigación de laboratorio del proyecto Iruña-Veleia III. Milenio, en 2006 se ha trabajado fundamentalmente (además de los estudios generales) en los siguientes temas:

- Estudio del conjunto de epigrafía doméstica hallado en la Domus de Pompeia Valentina. Se trata de varios centenares de inscripciones y grabados que nos remiten al mundo de la vida cotidiana (educación, relaciones familiares y personales, etc.) y a las culturas y creencias vigentes en aquel grupo humano en torno a la segunda mitad del siglo III, momento al que se adscribe el conjunto.

Así están presentes testimonios en latín vulgar, algunos exóticos signos jeroglíficos, menciones al panteón clásico pero también a los nuevos cultos monoteístas judeo-cristianos, etc., todo un panorama sobre una sociedad mucho más compleja de lo que se hubiera supuesto y que abre toda una serie de líneas de investigación inéditas hasta la fecha que contribuyen a reforzar la singularidad y entidad de este enclave alavés. Se está procediendo a la transcripción epigráfica de los grafitos, a la clasificación arqueológica de los soportes y a la contextualización estratigráfica del conjunto. Además se han llevado a cabo analíticas de datación absoluta sobre soportes orgánicos del mismo contexto; así como estudios de pátinas para certificar la antigüedad de las inscripciones.

- Estudio de las murallas de Iruña-Veleia. Se ha avanzado en la investigación del recinto amurallado de época tetrárquica de Veleia y su evolución a lo largo del tiempo. Sus resultados han sido presentados en una ponencia del Congreso Internacional sobre las fronteras romanas, celebrado en Septiembre de 2006 en la Universidad de León. De hecho, Veleia es una de las escasas ciudades amuralladas tardorromanas de la antigua Hispania donde se puede estudiar en detalle su cronología, el modelo constructivo, y su evolución en época, sin las graves interferencias de otras urbes que han permanecido habitadas hasta la fecha.

Finalmente, se registraron otras intervenciones y estudios complementarios al Plan Director Iruña-Veleia III. Milenio en 2006:

- A instancias del Ayuntamiento de Iruña de Oca, y financiado por el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, en colaboración con la AFA/DFA, se está llevando a cabo el "Estudio histórico-arqueológico del yacimiento de Iruña -Veleia". Este estudio se encamina a conocer la extensión,

secuencia estratigráfica y grado de conservación de este conjunto, para establecer su régimen de protección específico. En el marco de este estudio se han llevado a cabo más de 140 sondeos estratigráficos de 2 x 2 metros de planta, al exterior del recinto amurallado de Veleia, permitiendo un avance singular en el conocimiento de la verdadera extensión y entidad del mismo. Además de los sondeos se ha llevado a cabo un programa de prospección aérea que mediante un registro fotográfico ha permitido identificar amplias zonas del urbanismo de la ciudad de Veleia en época altoimperial romana, poniendo de relieve nuevamente el excepcional grado de conservación del yacimiento. Se han registrado varias zonas residenciales y espacios públicos de la ciudad.

- También a instancias del consistorio de Iruña de Oca, se va a poner en marcha un Taller de fomento del empleo local, financiado por el INEM, y destinado a colaborar en las labores de consolidación de estructuras arqueológicas en el conjunto de Iruña-Veleia.

Otros Patrocinios de carácter cultural, divulgativo o educativo

Las principales actuaciones del 2006 fueron las siguientes:

- Semana de la movilidad en Debabarrena.
- Patrocinio anual de la "Agenda de Servicios" de Radio Euskadi.
- Patrocinio del programa de divulgación científica "Teknopolis", emitido en diversos canales de la televisión pública vasca, ETB.
- Patrocinio anual de la información meteorológica y de tráfico de Bizkaia Irratia.
- Patrocinio anual de la información sobre el tráfico en Radio Popular, Loiola Irratia y la Cadena Ser.
- XI edición del Festival Internacional de Juegos de Vitoria-Gasteiz.
- Jornada Infantil 2006 del barrio de Atxuri (Bilbao), lugar en el que está ubicada la sede central de *EuskoTren*.
- Premios multimedia organizados por el Diario Vasco.



- Campaña “Gasteiz ayer y hoy”, promovida por el Diario de Noticias de Álava.
- Campaña promocional con el Diario de Noticias de Álava en la que se distribuyeron camisetas con motivos relacionados con Iruña-Veleia, proyecto arqueológico patrocinado por *EuskoTren*.

Patrocinios de apoyo al deporte

En el 2006, *EuskoTren* colaboró mediante su esfuerzo patrocinador en el impulso y celebración de los siguientes acontecimientos deportivos:

- Gran Premio de Llodio de Ciclismo, en colaboración con la Sociedad Ciclista Llodiana.



- Campeonato Mundial de Freeride 2006, en colaboración con el Club Mutriku de Motonáutica.
- 61 Circuito Ciclista de Getxo, en colaboración con la Sociedad Ciclista Punta Galea.
- Carreta ciclista por etapas “Euskal Bizikleta 2006”, en colaboración con Euskal Bizikleta Kirol Elkarte.
- Expedición Ama Dablam 2006. Todos los componentes de la expedición eran Técnicos Deportivos de Deportes de Montaña y Escalada, formados en la Escuela de Montaña de Benasque, en Aragón.

Por otra parte *EuskoTren* ha patrocinado, junto con Euskal Trenbide Sarea (ETS) a los siguientes clubes deportivos:

- Cultural de Durango de fútbol.
- Gaztedi Rugby Taldea.

Además, gracias a una acción de patrocinio promovida por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, el equipo de baloncesto de Vitoria-Gasteiz, el TAU-Baskonia, ha lucido en sus camisetas, en los partidos de competición europea, el logotipo de los servicios de tranvías (*EuskoTran*). Igualmente, dicha marca está presente en diver-



Los elementos publicitarios existentes en la cancha del equipo vitoriano.

4.3.5. Relaciones con otras Empresas e Instituciones

En el año 2006, las principales relaciones de *EuskoTren* con diversas Empresas e Instituciones fueron las siguientes:

- Continuación del convenio de colaboración con la Sociedad Lurmen S.L., mediante el cual *EuskoTren* y dicha sociedad colaboran en la Excavación Arqueológica de Veleia (Iruña de Oca – Álava), la difusión de los resultados, la explotación de la imagen cultural ligada al mecenazgo empresarial, la financiación y la consolidación del Proyecto Arqueológico en el lugar de los trabajos.
- Continuación de la comercialización del título combinado con los Ferrocarriles Franceses (SNCF), denominado PASSBASK, el cual permite a las personas usuarias, por un módico precio, desplazarse desde Lasarte Oria hasta Baiona, y entre las estaciones intermedias, cuantas veces quieran en el mismo día, aprovechando el punto de correspondencia *EuskoTren*-SNCF existente en Hendaia. Dicho título es válido a diario entre Junio y Septiembre, y los sábados y domingos en los períodos Enero – Mayo y Octubre – Diciembre.
- Puesta en funcionamiento del sistema Creditrans, impulsado por el Consorcio de Transportes de Bizkaia, en el Funicular de Larreinetza de *EuskoTren*. En años anteriores el Creditrans ya había entrado en funcionamiento en los autobuses de *EuskoTren* en Bizkaia integrados en el sistema Bizkaibus, así como en el Tranvía en Bilbao (*EuskoTren*) y la línea ferroviaria del Txorierrri.
- Participación del Departamento de Innovación de *EuskoTren* en los foros siguientes: PTFE (Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española), en los Grupos de Trabajo de I+D+i y de Operaciones en Trenes; BCP de Transporte (Basque Country Point). En ambos foros se intenta identificar las líneas de trabajo sobre Investigación, Desarrollo e Innovación en el sector ferroviario. La PTFE está impulsada desde el Ministerio de Fomento. Por su parte, el BCP de Transporte es impulsado desde Eurobulegoa y entre sus enfoques cuenta con la participación en proyectos del 7º Programa Marco de la Unión Europea.
- *EuskoTren* es miembro de la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi, junto a las entidades siguientes: Araba Logística, S.A. (Arasur); Bibakokobo Aparcabisa; Bilbao Air; CEF Mouguerre (Baiona); SNCF Frêt “Entité Espange”; CTVI (Centro de Transportes Intermodal de Vitoria); Plate-forme d’Hourcade – Bordeaux Combiné; Puerto de Baiona; Puerto de Bilbao; Puerto de Burdeos; Puerto de Pasajes; Uniport Bilbao; VIA, Promoción del Aeropuerto de Vitoria, S.A.; y Zaisa. El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y el Consejo Regional de Aquitania trabajan conjuntamente en el proyecto “Plataforma Logística Aquitania – Euskadi”, Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) constituida por ambas administraciones para la colaboración transfronteriza en proyectos de transporte y logística.
- Participación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entidad creada en 1985, como miembros de su Patronato.
- Existencia de una amplia gama de títulos combinados con Metro Bilbao, aprovechando los puntos intermodales existentes en Bolueta (para la línea Bilbao – Donostia/San Sebastián – Hendaia y ramal Amorebieta – Bermeo) y Casco Viejo/Zazpi Kaleak (para la línea Deusto – Lezama).
- Continuación de la colaboración existente entre los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) y *EuskoTren* en materia de transporte de mercancías.
- Colaboración permanente con diversas acciones promovidas desde el Instituto Vasco de la Mujer – EMAKUNDE.
- *EuskoTren* es Empresa Participante del Registro de Proveedores de Transporte (proTRANS), sistema común establecido por diversas empresas del sector de transportes. Dicho sistema, abierto a la participación de todas las empresas que operan en el sector del transporte de viajeros y mercancías en el Estado español, fue creado con el objeto de disponer de una herramienta que permita registrar a los proveedores y contratistas de forma eficaz, permanentemente actualizada, objetiva y no discriminatoria. El sistema es utilizado por *EuskoTren* como base para realizar la selección de Proveedores que serán invitados a presentar ofertas. Las empresas registradas en el Sistema de Registro de Proveedores “proTRANS” están eximidas, en la presentación de sus ofertas, de la documentación administrativa correspondiente.
- Atención a diversas delegaciones de empresas, organizaciones, etc., que visitaron las instalaciones del Tranvía



en Bilbao (EuskoTran): Asociación ALAMYS (Asociación Latinoamericana de Tranvías y Metros Ligeros), empresas de la República Checa, empresas de Inglaterra, delegación del Gobierno de Turquía, Asociación de Planificadores de Transportes de San Francisco (EEUU), delegación de la línea 1 del Tranvía de París, Metro Ligero de Sevilla, Metropolitano de Tenerife, Tranvía de Edimburgo, Tranvía de Dublín, delegación del Ayuntamiento de Zaragoza, delegación del Gobierno de Navarra, delegación de la región y del Metro de México Distrito Federal, delegación de la empresa pública de CADELA (Venezuela) para la implantación de un tranvía en la región de San Cristóbal, Keolis (empresa francesa de transporte) y delegación de Konya (Turquía).

- Convenio de colaboración con CAF para la puesta en marcha de las unidades del Tranvía de Vélez-Málaga, en los meses de Abril, Mayo y Junio de 2006.
- Convenio de colaboración con Continental Rail para la formación de los conductores de las unidades del Tranvía de Vélez-Málaga en los meses de Septiembre y Octubre de 2006.
- Convenio de colaboración con la Dirección de Transportes de la Junta de Andalucía para la ayuda y seguimiento de la explotación del Tranvía de Vélez-Málaga.



- Diversas colaboraciones protagonizadas por el Museo Vasco del Ferrocarril de *EuskoTren*, con las entidades siguientes: Museo del Nacionalismo Vasco, Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), Federación Española de Amigos del Ferrocarril, Federación Europea de Museos y Ferrocarriles Turísticos (FEDECRAIL), Revista de Historia Ferroviaria (Editorial Trea), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Amurrio Ferrocarril y Equipos y Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS).
- Acuerdo con la organización de los XXIV Cursos de Verano de la Universidad del País Vasco (UPV). Como en ediciones anteriores, la UPV y *EuskoTren* llegaron a un acuerdo que facilitó a las personas asistentes a los Cursos de Verano de la Universidad la adquisición de un billete especial, título válido en las líneas ferroviarias de *EuskoTren* en Gipuzkoa, que comprendió importantes descuentos. Dicho título fue válido para hacer 2 viajes en tren en el tramo comprendido entre Zumaia y Hendaia.
- Para facilitar los desplazamientos a diversos eventos deportivos, festivos o culturales, se mantuvieron acciones de colaboración de diversa naturaleza con las entidades siguientes: Diputación Foral de Gipuzkoa, Federación de Atletismo de Gipuzkoa, compañía de autobuses francesa Le Basque Bondissant, Ferrocarriles Franceses (SNCF), Centro Ferial FICOPA de Irún, Bizkaibus (sistema de transporte público por carretera promovido por la Diputación Foral de Bizkaia), organizadores de la Fiesta Betizu (promovida por la televisión pública vasca, ETB), comité organizador del Cross de Lasarte Oria, Club Fortuna (organizador de la carrera atlética Behobia – San Sebastián), Ayuntamiento de Azkoitia, Ayuntamiento de Zestoa, organizadores de la Feria de Plantas de Colección (Jardín Botánico de Iturraran, en la localidad guipuzcoana de Aia) y Ayuntamiento de Zumaia.

4.4. Comunicación Interna

Las acciones de Comunicación Interna llevadas a cabo durante el 2006 fueron las siguientes:

- Acciones cotidianas de Comunicación “intra” e “Inter” departamentales, ya sea en soporte impreso o digital, a través del correo interno, el servicio telefónico y/o telefax, así como vía correo electrónico, mediante Ordenes de Servicios, Consignas, Circulares, Normativas, etc., o Comisiones constituidas para abordar cuestiones de diversa índole (asuntos sociales, salud laboral, etc.).
- Encuesta entre el Equipo Humano de *EuskoTren* para conocer la situación real de la empresa, las peculiaridades de su organización y las necesidades existentes en materia de Igualdad de mujeres y hombres. Con los datos surgidos de dicha encuesta, un Equipo de Trabajo creado en la Compañía aprobó una serie de acciones de mejora que quedaron incluidas en el Plan de Igualdad de Oportunidades como cuatro grandes objetivos de actuación.



- Distribución entre las personas integrantes de la plantilla de la revista de información sobre el servicio del Tranvía de Bilbao (Bide Berdea).
- Comunicación a toda la plantilla de la publicación en la página web de la Memoria Ambiental 2004.
- Comunicación a toda la plantilla de la publicación en la página web de la Memoria 2005 de *EuskoTren*.
- Colaboración económica con las personas trabajadoras de *EuskoTren* participantes en diversas competiciones deportivas, mediante el pago de la inscripción: Behobia- San Sebastián; Herri Krosa de Bilbao; Marcha Cicloturista Bilbao – Bilbao.
- Acto de Homenaje 2005 a las personas jubiladas, con antigüedad de 25 años, y aquellas otras merecedoras de una mención especial por ser protagonistas de un acto meritorio.
- Celebración del VII Campeonato de Fútbol 7 de *EuskoTren*, en el que participaron 6 equipos, pertenecientes a las residencias siguientes: Txorierri (Bizkaia), Atxuri (Bilbao), Amara (Donostia/San Sebastián), Taller de Durango (Bizkaia), Eibar (Gipuzkoa) y Durango Estación (Bizkaia). El equipo vencedor fue el de Durango Estación, que venció en la final por 3 goles a 0 al equipo de Amara.
- Publicación en formato impreso y digital de diversas informaciones sobre la actividad de *EuskoTren*, a través de la hoja informativa gurETzat. En total, en 2006 fueron publicados 18 números.
- Además, *EuskoTren* colaboró, como en años anteriores, en la iniciativa solidaria promovida por varias personas integrantes de su Equipo Humano, que benefició a un grupo de niños/as saharauis que fueron acogidos/as por diversas familias vizcaínas, mediante la entrega de bolsas de deporte y mochilas. Dicho material les fue entregado por un trabajador de *EuskoTren*, integrante de una Asociación de apoyo a los Saharauis.

5

Informe Ambiental 2006



5.1. Introducción

Durante el ejercicio 2006 Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A. ha experimentado numerosos cambios estructurales y organizativos.

El origen de los mismos radica en la creación, según la Ley 6/2004, de 21 de mayo, del Parlamento Vasco, del Ente Público de Derecho Privado Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea. Su objeto es la construcción, conservación y administración de las infraestructuras ferroviarias actuales o que en futuro sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que se le encomienden.

En consecuencia, el objeto de la sociedad pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A. (en adelante *EuskoTren*), pasa a ser la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros y viajeras como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

Adicionalmente, es también objeto de su actividad la prestación de servicios de transporte por cable, tranvía, funicular o carretera, tanto de viajeros y viajeras como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

A pesar de esta nueva estructura operativa, el compromiso con la persona usuaria, así como con el medioambiente, no ha experimentado declive alguno, y muestra de ello es el Informe Ambiental que a continuación les presentamos.

En concreto, teniendo en consideración la demanda cada vez más exigente de información procedente de los diferentes grupos de interés de la Organización, *EuskoTren* procede a la elaboración y difusión de su nuevo Informe Ambiental, con el que intentar dar respuesta a todas las inquietudes ambientales asociadas a sus actividades de transporte de viajeros y viajeras y mercancías por ferrocarril, carretera, cable y tranvía. No nos cabe duda que el interés de la población en general en materia de bienestar y transporte sostenible está estrechamente relacionado con la información, que de forma periódica y veraz *EuskoTren* proporciona.

El objeto del presente Informe se enmarca en la asunción por parte de *EuskoTren* de las directrices y objetivos de la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020, así como las del Plan Director de Transporte Sostenible del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco 2002-2012, en concreto a través de sus líneas de actuación 2.1.8 “Promover un Sistema de Información de Transporte Público de viajeros en

la CAV”, 5.1.2 “Fomentar la obtención de Certificaciones de Calidad Medioambiental en el Sector del Transporte”, y 5.1.4 “Impulso de campañas de sensibilización sobre la sostenibilidad en la movilidad”.

Para la elaboración del mismo se han seguido las directrices del Global Reporting Initiative, en su Guía G3 para la elaboración de memorias de sostenibilidad (versión 3.0), procediéndose a la verificación del informe por parte de un agente externo independiente, como evidencia del carácter veraz y objetivo del mismo.

Para su elaboración se han seguido los principios de la Guía G3 que definen la calidad de las memorias e informes, reflejando tanto aspectos positivos como negativos del desempeño de la organización (principio de **Equilibrio**), de forma clara y comprensible (principio de **Claridad**), divulgando la información de manera que permita a los diferentes grupos de interés analizar los cambios experimentados (principio de **Comparabilidad**), de una forma precisa y detallada (principio de **Precisión**) así como en el plazo oportuno (principio de **Periodicidad**) y posibilitando el sometimiento de la información a examen independiente por parte de un tercero que la verifique (principio de **Fiabilidad**).

Asimismo, se asumen los principios que determinan el contenido de las memorias e informes, de forma que la información reflejada cubra aquellos aspectos e indicadores que reflejen los impactos significativos de la actividad (principio de **Materialidad**), proporcionando información relevante para los diferentes grupos de interés identificados en función de sus expectativas (principio de **Participación de grupos de interés**), proporcionando indicadores y aspectos materiales y una cobertura suficiente para reflejar los impactos significativos (principio de **Exhaustividad**).

EuskoTren, como operador público de transporte, ofrece con su servicio una alternativa más sostenible que el transporte por carretera en vehículo privado, uno de los principales causantes de la emisión de gases de efecto invernadero, cuyos resultados se exponen en el presente informe.

5.2. Visión y estrategia

5.2.1. Estrategia y objetivos ambientales

5.2.1.1. La Estrategia Ambiental de *EuskoTren*

En 2006 *EuskoTren* ha reforzado su compromiso con el medioambiente mediante la elaboración y aprobación de su Plan de Gestión Ambiental 2006-2010.

Hasta este momento *EuskoTren* había experimentado un largo recorrido en materia ambiental, centrándose en el cumplimiento de requisitos legales y certificaciones de sus talleres, pero sin una estrategia ambiental definida a medio/largo plazo, la cual se concreta a través del citado Plan.

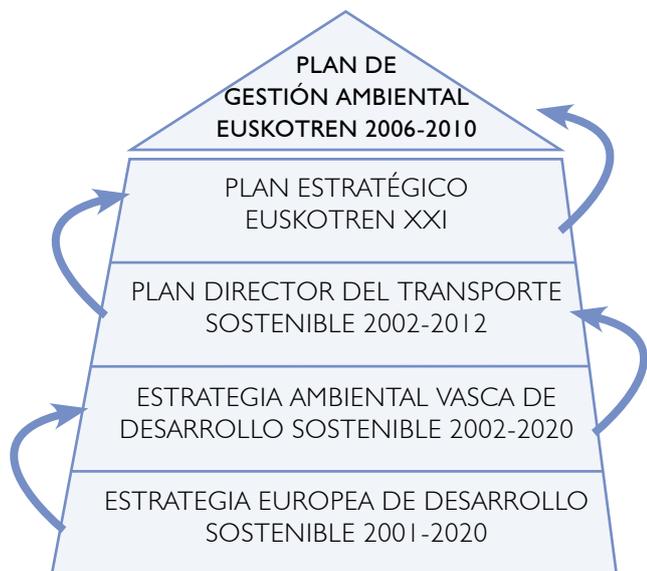
En concreto, este Plan de Gestión Ambiental tiene por objeto establecer un marco de referencia para:

- Una actuación ambiental planificada de forma que permita un orden y priorización de sus actuaciones ambientales en el periodo del plan de gestión.
- Asegurar un comportamiento ambiental responsable, en cumplimiento con los requisitos legales actuales y futuros.
- Integración de la variable ambiental en sus planes de actuación y estratégicos.
- Disponer de una herramienta de control y seguimiento con el objeto de determinar el éxito alcanzado en las actuaciones ambientales acometidas, y verificar el cumplimiento de la estrategia ambiental.

La nueva dimensión adquirida por el medioambiente, mucho más relevante en la sociedad actual, así como las nuevas necesidades detectadas por la Organización respecto a la ordenación y planificación de sus actuaciones ambientales, han dado origen a la definición del citado Plan.

Su elaboración se realizó durante el año 2005, procediéndose a su aprobación en 2006, de forma que permita avanzar en la gestión ambiental, contribuyendo al desarrollo de la actividad de la empresa de una forma más sostenible.

El Marco de Referencia Estratégico para la citada estrategia ambiental es el que a continuación presentamos:



El Plan de Gestión Ambiental de *EuskoTren* 2006-2010 establece una serie de programas ambientales a ejecutar en el citado periodo, que abarca las necesidades y expectativas de la organización en la materia, en relación a las siguientes líneas de actuación:

- Modelo organizativo ambiental y adecuación administrativa
- Formación ambiental y programa de excelencia
- Aspectos ambientales (recursos, residuos, emisiones, etc.)
- Comunicaciones ambientales y tracción sobre proveedores

5.2.1.2. Los Objetivos Ambientales de *EuskoTren*

Durante el ejercicio 2006 *EuskoTren* ha ejecutado las acciones necesarias para la consecución de los objetivos de carácter ambiental en las líneas de actuación que a continuación les presentamos.

- Aumento de la calidad del aire reduciendo la emisión de partículas a la atmósfera en operaciones de lijado en el taller de Atxuri, habiéndose conseguido disminuir un 58% de media.
- Reducción del consumo de materias primas (disolventes) en el taller de Atxuri, lográndose la disminución de un 20% de dicho consumo.
- Disminución de los vertidos de aguas fecales en los talleres de Lutxana-Erandio y Zumaia, obteniéndose un descenso del 20% y 67% en el vertido de aguas sanitarias respectivamente.

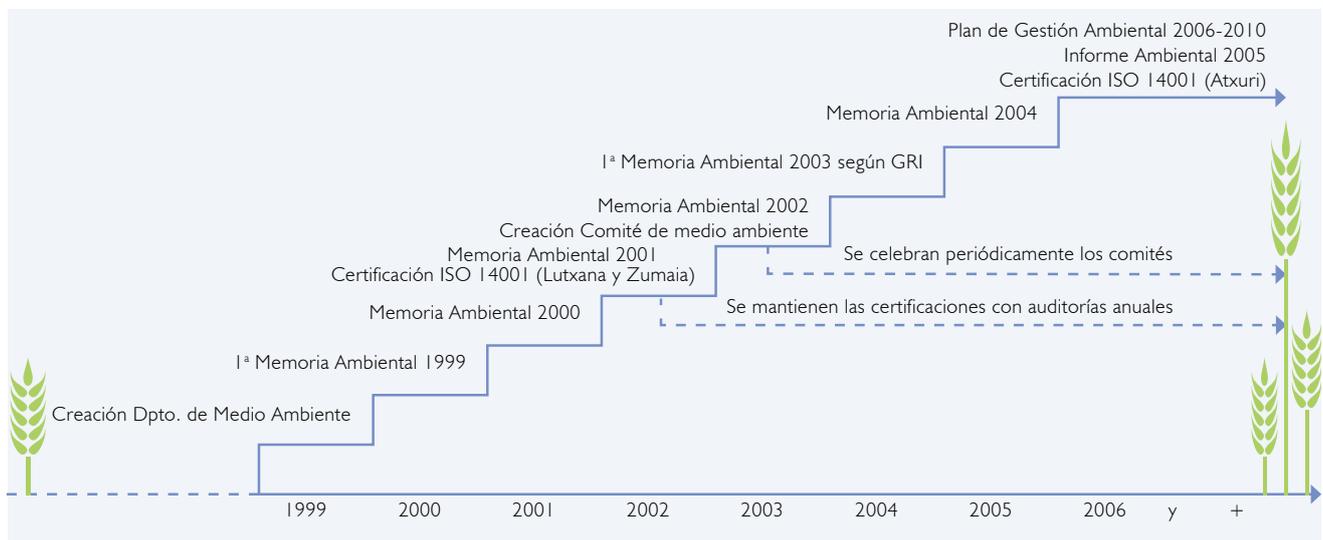
Para este ejercicio 2007 *EuskoTren*, ha establecido nuevos objetivos de mejora ambiental (un objetivo estratégico y cuatro de gestión) que permiten valorar el comportamiento y desempeño ambiental de la Organización.

5.2.2. Trayectoria ambiental

Durante todos los años de trabajo y experiencia en los que *EuskoTren* ha prestado su servicio de transporte público, el compromiso con el medioambiente y la protección ambiental ha estado asumido en las actuaciones de todos los integrantes de la empresa, cuyo firme compromiso ha ido mejorando a lo largo de la trayectoria ambiental.

Podemos afirmar que la conciencia ambiental de *EuskoTren* nace de forma clara y efectiva, con todas sus consecuencias, en el año 1999 cuando se constituye el Departamento de Medioambiente de la empresa.

Desde entonces han sido muchas las actuaciones que han marcado la trayectoria ambiental de la empresa, tal y como reflejamos de forma breve y concisa en el siguiente gráfico:



La elaboración y aprobación en 2006 del Plan de Gestión Ambiental 2006-2010 establece las bases para todas las actuaciones ambientales enmarcadas en dicho periodo.

El logro ambiental más significativo de 2006 ha sido la certificación del taller del tranvía de Atxuri según la norma ISO 14001:2004.

5.2.3. Relaciones con grupos de interés

EuskoTren tiene en cuenta todos los grupos de interés identificados en el presente apartado a la hora de desarrollar su estrategia empresarial y ambiental. Para ello establece sistemas y canales de interrelación que permiten, a la par que informar de aquellos asuntos que la organización considera de relevancia, recibir las inquietudes y demandas de información provenientes de los grupos de interés.



La clasificación de los mismos, sus integrantes, así como medios de comunicación y relación empleados desde el punto de vista ambiental, son los siguientes:

| Grupo de interés | Medios de comunicación y relación |
|---|--|
| Clientes | Oficinas de Atención al Cliente Consultas reclamaciones o sugerencias Certificados de calidad Canales de comunicación (mass media, internet) Encuestas de satisfacción |
| Plantilla | Plan de formación ambiental Sugerencias, demandas ambientales |
| Proveedores y subcontratas | Normas de actuación ambiental Requisitos de contratación ambiental |
| Medios de comunicación | Mass media, internet, notas de prensa, entrevistas |
| Asociaciones | Jornadas de puertas abiertas |
| Administraciones y entidades públicas | Visitas institucionales |
| Asociaciones empresariales del sector ferroviario | Campañas de promoción |

En relación al último de los grupos de interés representados en la anterior tabla, a finales de 2006 *EuskoTren* se ha adherido y constituido con su firma el "Foro de Ferrocarriles por la sostenibilidad".

Este foro está integrado por diversos operadores ferroviarios a nivel nacional y local, entre los que citamos los miembros fundadores: *EuskoTren*, RENFE Operadora, FEVE, Euskal Trenbide Sarea, Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Metro de Bilbao, Metro de Madrid.

Las empresas ferroviarias firmantes de esta declaración vienen realizando esfuerzos relevantes en la gestión de la triple dimensión de la sostenibilidad, para lo cual se han constituido diferentes grupos de trabajo que abarcan asuntos tan relevantes como: la movilidad sostenible, el ruido, la eficiencia energética, etc.

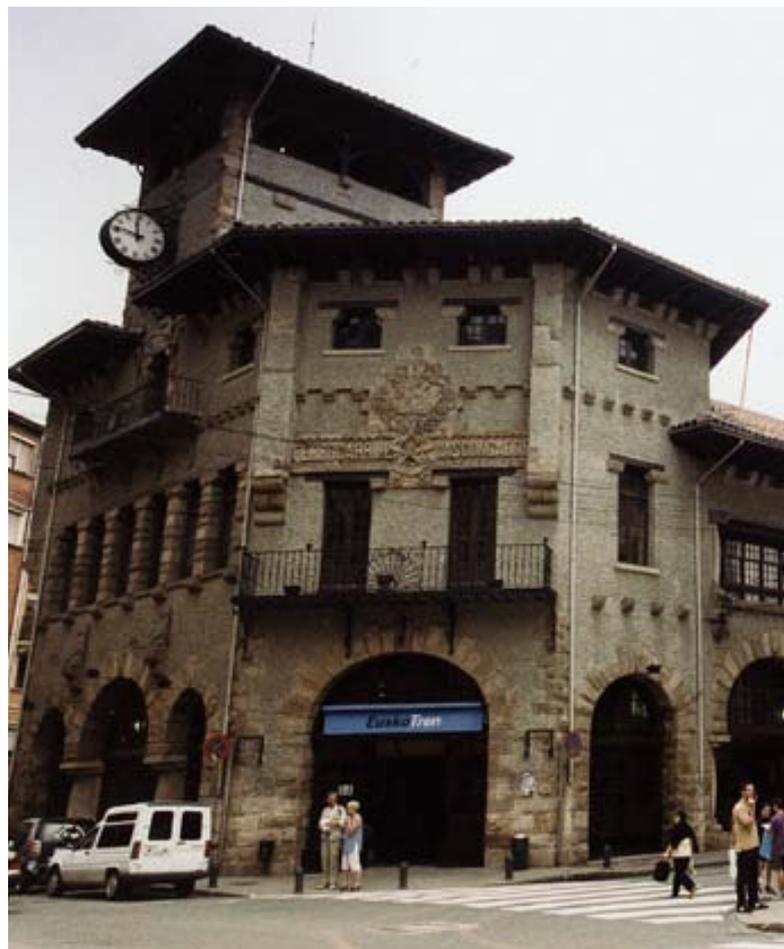
EuskoTren es líder de uno de los grupos (Ruido y vibraciones) y participa en otros cuatro.

5.3. Perfil de la Organización

5.3.1. *EuskoTren* – La empresa

5.3.1.1. Presentación

La Sociedad Pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A., *EuskoTren*, adscrita al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, se constituyó el 25 de junio de 1982 y tiene su sede central en la calle Atxuri, número 6 de Bilbao.



Su finalidad ha sido hasta el año 2006 la explotación de las concesiones que, en materia de transporte, fueron transferidas de la Administración central del Estado Español a la Administración autónoma del País Vasco, en aplicación del Decreto 2488/78 de 25 de agosto. De este modo,

se daba naturaleza jurídica a una entidad que ya venía funcionando desde 1979.

En 2006, como consecuencia de la aplicación de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, del Parlamento Vasco, se crea el Ente Público de Derecho Privado Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, siendo su objeto la construcción, conservación y administración de las infraestructuras ferroviarias actuales o que en futuro sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que se le encomienden.

Concretamente en agosto de 2006, en aplicación del Decreto 118/2006 de 6 de junio (BOB de 30 de junio de 2006) se realiza la transferencia de bienes (incluye capital monetario, personal, etc.) procediéndose a la división de las dos empresas, *EuskoTren* como operadora y Euskal Trenbide Sarea como gestor de la infraestructura. Cabe reseñar que el presente informe ambiental incluye la totalidad de datos correspondientes a 2006 de *EuskoTren* como operador y gestor.

Por tanto, el objeto de la sociedad Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A., pasa a ser la prestación del servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros y viajeras como de mercancías, tranvía y cable (funicular), y transporte por carretera (autobús), incluyendo el mantenimiento del material rodante, y de otro servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte.

EuskoTren también tiene asignada la gestión de museos de titularidad pública relacionados con el transporte. Toda esta actividad se desarrolla actualmente en los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa.

Respecto al personal de *EuskoTren*, este ha experimentado un descenso significativo, pasando de 989 personas a 31 de diciembre de 2005, a 808 personas a 31 de diciembre de 2006, como consecuencia de la división de las dos entidades.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, los servicios de transporte por ferrocarril y carretera ofrecidos por *EuskoTren* en los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa son los que se reflejan en el siguiente diagrama

| Circulación | Territorio / Población | | Talleres de mantenimiento |
|--------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------|
| Líneas de Ferrocarril | Bizkaia | Deusto (Bilbao) - Lezama | Taller de Lutxana (Erandio) |
| | | Atxuri (Bilbao) – Bermeo | Durango |
| | | Bilbao – Donostia (tramo en territorio vizcaíno) | Taller de Durango |
| | Gipuzkoa | Bilbao – Donostia (tramo en territorio gipuzkuano) | Taller de Renteria |
| | | Donostia - Hendaia | Taller de Renteria |
| Líneas de Autobús | Bizkaia | Margen derecha | Leioa |
| | | Margen izquierda | |
| | Gipuzkoa | Bajo Deba | Taller de Zumaia |
| | | Urola Kostaldea | Cocheras de Elgoibar |
| Línea de Tranvía | Atxuri (Bilbao) – Basurto (Bilbao) | | Taller de Atxuri |
| Línea de Funicular | La Reineta – La Escontrilla | | Taller de Lutxana (Erandio) |
| Línea del Tren de Vapor | Azpeitia - Lasao | | Taller de Azpeitia |
| Línea Tren de Mercancías | Ariz (Basauri) - Lasarte | | Talleres de FEVE |

Para realizar solicitudes de información de carácter ambiental relacionadas con *EuskoTren*, pueden dirigirse a:

Dirección: C/Atxuri 6, 48006 Bilbao

Teléfono: 94 401 99 00

Fax: 94 401 99 01

Correo electrónico de información al público:

attcliente@euskotren.es

Página Web: www.euskotren.es

5.3.1.2. EuskoTren en cifras

Respecto a las cifras más representativas de la actividad de EuskoTren, las tablas que a continuación les presentamos reflejan la evolución que han experimentado en los últimos tres años los parámetros más significativos de la empresa en sus diferentes ámbitos de actuación.

Tabla 1: EuskoTren en cifras

| | Transporte Ferroviario | | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| | Ferrocarril* | | | Tranvía | | | Funicular | | |
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2004 | 2005 | 2006 | 2004 | 2005 | 2006 |
| Km recorridos en servicio | 4.380.566 | 4.522.911 | 4.577.426 | 269.391 | 317.762 | 315.283 | 29.881 | 31.962 | 32.087 |
| Personas transportadas totales | 16.466.623 | 17.520.850 | 17.875.819 | 2.191.696 | 2.821.730 | 2.934.852 | 203.973 | 203.666 | 198.182 |
| Recorrido medio por viajero (Km) | 15,82 | 15,90 | 13,6 | 2,64 | 2,45 | 2,26 | ** | ** | ** |
| Longitud de línea en servicio (Km) | 175,449 | 175,163 | 175,163 | 4,859 | 4,859 | 4,859 | 1,179 | 1,179 | 1,179 |
| Nº unidades de material móvil | 47 | 47 | 47 | 8 | 8 | 8 | 2 | 2 | 2 |
| | Transporte Carretera | | | | | | | | |
| | Autobús | | | | | | | | |
| | 2004 | 2005 | 2006 | | | | | | |
| Km recorridos en servicio | 3.935.755 | 4.051.383 | 4.067.477 | | | | | | |
| Personas transportadas totales | 5.064.407 | 5.064.137 | 5.319.813 | | | | | | |
| Recorrido medio por viajero (Km) | 10,72 | 10,71 | 12,65 | | | | | | |
| Longitud de línea en servicio (Km) | 652,8*** | 652,8*** | 652,8 | | | | | | |
| Nº unidades de material móvil | 62 | 64 | 64 | | | | | | |

* No incluye el tren turístico de vapor de Azpeitia

** No procede señalar recorrido medio por viajero en funicular, ya que el recorrido coincide con la longitud total de la línea

*** Se considera que 2004 y 2005 coincide con 2006

5.3.2. Alcance del informe

El alcance de este Informe Ambiental abarca toda la actividad de *EuskoTren*, como son la gestión del servicio de transporte de viajeros y viajeras por ferrocarril, carretera y cable así como el transporte de mercancías por ferrocarril, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Esta gestión del servicio de transporte incluye tanto la actividad de transporte en sí, como el mantenimiento de las unidades de material móvil. También se incluye la explotación del Museo del Ferrocarril de Azpeitia.

En concreto, en este Informe Ambiental 2006 abordamos los resultados correspondientes al citado ejercicio, que permite a través de una comparación objetiva con informaciones de ejercicios precedentes, proporcionar una visión general del comportamiento ambiental de *EuskoTren*. Proporcionaremos datos del trienio 2004-2005-2006 ya que consideramos este periodo suficientemente representativo.

A través del reflejo de datos e información comparable en el tiempo, pretendemos ofrecer la información más objetiva y relevante para nuestros grupos de interés.

Para su confección se han seguido las directrices establecidas en la Guía G3 para la elaboración de memorias de sostenibilidad del Global Reporting Initiative, en lo referente a la información ambiental.

La estructura empleada para la presentación de la información es acorde a la agrupación de actividades de *EuskoTren* en dos grandes ejes:

Transporte ferroviario, donde se incluye:

- Transporte por ferrocarril
- Transporte en tranvía
- Transporte en funicular

Y talleres asociados a esta actividad:

- Lutzana-Erandio
- Durango
- Rentería
- Museo-Azpeitia
- Atxuri

Transporte por carretera, donde se incluye:

- Transporte en autobuses

Y talleres asociados a esta actividad:

- Leioa
 - Zumaia
 - Elgoibar
-

5.3.3. Periodicidad del informe

EuskoTren elabora anualmente su reporte ambiental, bien como parte integrante de la Memoria de la empresa denominándose

Informe Ambiental, bien como documento independiente constituyendo lo que denominamos Memoria Ambiental.

EuskoTren viene difundiendo informes de carácter ambiental desde el año 1999 y de forma anual.

En el año 2005 elaboró su primera Memoria Ambiental de acuerdo a la estructura GRI (Memoria Ambiental 2004). En esta ocasión, al igual que 2006 se elaboró el Informe Ambiental 2005, el presente informe se integra en el conjunto de la Memoria Anual de *EuskoTren*.

El presente Informe Ambiental se ha creado con la finalidad de proporcionar información sobre las actuaciones y resultados ambientales obtenidos en el ejercicio 2006, considerando que se inicia el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre. De esta forma, se consigue reflejar la evolución experimentada respecto los ejercicios precedentes, ya que en la mayoría de los indicadores se muestran los valores correspondientes a los años 2004, 2005 y 2006, cumpliendo así con el cometido anual de dar cuenta de los resultados obtenidos por *EuskoTren* en su vertiente ambiental

5.3.4. Cambios significativos

El cambio más significativo que ha experimentado la organización ha sido la segregación en un nuevo ente, Euskal Trenbide Sarea, las actividades relativas a la construcción, conservación y administración de las infraestructuras ferroviarias, tal y como se ha explicado en anteriores apartados, y que tiene repercusión en algunos de los datos ambientales aportados.

En relación a la información proporcionada en el anterior Informe Ambiental 2005, se han realizado modificaciones a la hora de presentar determinada información encaminadas a facilitar la comprensión, relación y seguimiento de los datos ambientales publicados.

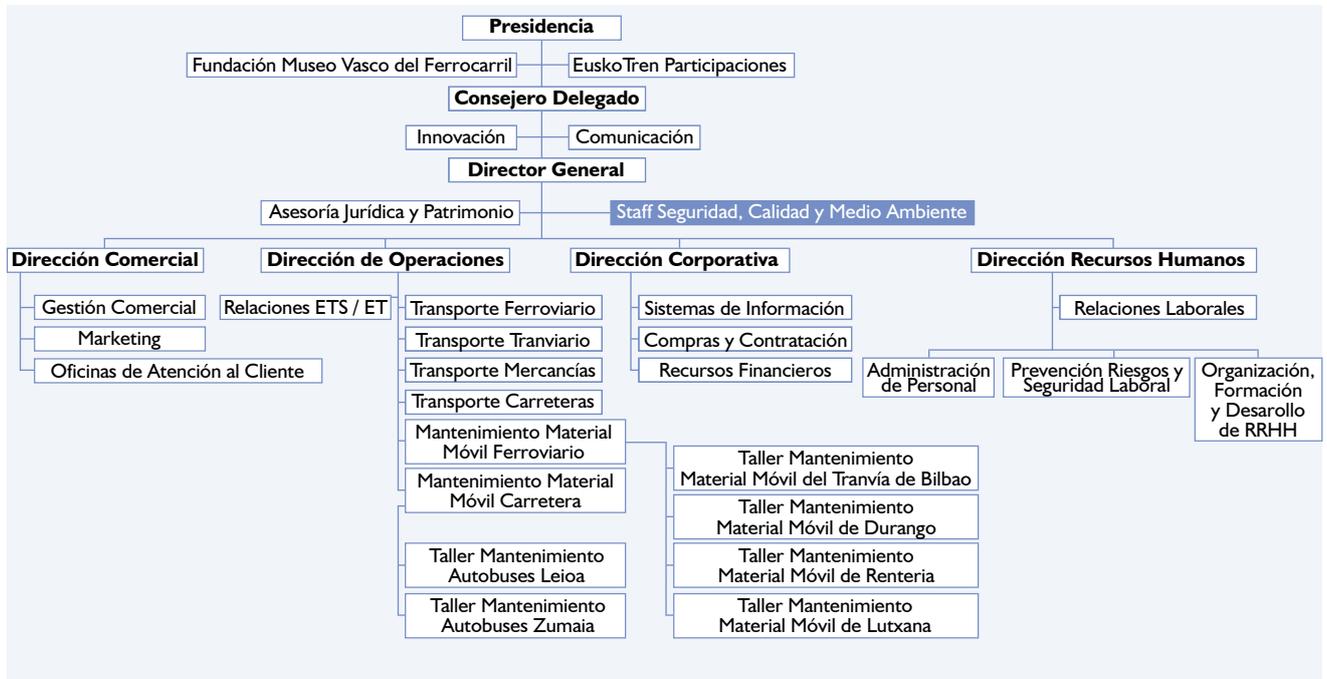
Los cambios más significativos son los siguientes:

- La elaboración y presentación de la información en función de las dos actividades de la empresa: transporte ferroviario y transporte por carretera.
- Se han realizado recálculos de determinada información cuando se ha considerado necesario, de forma que las variaciones en las metodologías empleadas se adaptan a las necesidades de *EuskoTren*. Especialmente significativo es el nuevo planteamiento de las inversiones y gastos de carácter ambiental.
- Se ha omitido el detalle de los residuos peligrosos y no peligrosos generados, ofreciendo una visión del conjunto de residuos según su tipología.
- Se presentan los objetivos ambientales del ejercicio, así como sus resultados.
- Se presenta la nueva política ambiental de la empresa
- Se presenta un organigrama simplificado

5.4. Estructura Gobierno y sistema de gestión

5.4.1. Estructura Organizativa

Respecto a la organización de *EuskoTren*, el organigrama que define la actual estructura jerárquica es el siguiente:



5.4.2. Sistema de gestión

El Plan Director de Transporte Sostenible de la C.A.P.V. 2003-2012 establece, en su objetivo de desvincular el desarrollo económico del incremento de la demanda de transporte, una línea de actuación dirigida a impulsar la implantación y obtención de certificados de calidad y medio ambiente en empresas de transporte.

En esta línea *EuskoTren* ha definido un programa de excelencia ambiental en la gestión de sus actividades e instalaciones.

Respecto a los Sistemas de Gestión Ambiental en base a la Norma UNE EN ISO 14001:2004, *EuskoTren* posee tres talleres certificados bajo la citada norma.

En 2006 se certificó el taller del tranvía de Atxuri, y anteriormente en 2002 se certificaron los talleres de Lutxana y Zumaia.



- Lutxana-Erandio (mantenimiento de trenes)
- Zumaia (mantenimiento de autobuses)
- Atxuri (mantenimiento de tranvía)



5.4.3. Política ambiental

En 2006 se ha revisado y aprobado una nueva edición de la Política Ambiental de la empresa que refleja el compromiso de la compañía con el respeto del medioambiente. Se presentan también conceptos de calidad y seguridad en el trabajo en un esfuerzo de integrar estas tres líneas de actuación (medioambiente, seguridad y calidad) en una única estrategia acorde a *EuskoTren*.



EUSKOTRENEKO INGURUMEN-POLITIKA POLÍTICA AMBIENTAL DE EUSKOTREN

EuskoTren Garraio Sozietate Eragileak, enpresaren ingurumen jokoera zuzenduko duten eta garapen jasangarriarekin duen konpromisoa erakusten duten printzipioak ezarriko ditu, honako jarraibide hauen bitartez:

- Bezeroaren arreta eta bezeroarenganako konpromisoa, lan eta garraio segurtasuna eta gure jarduerarekin loturik dauden ingurumen eraginaren prebentzioa eta murrizketa enpresaren jardueraren oinarritzko ardazkak dira
- Enpresako langile guztien eta enpresarentzat edo haren izenean lan egiten duten guztien inplikazioa, ingurumenaren babesean eta ingurumena hobetzeko helburuetan.
- Langileak prestatzea eta sentibilizatzea, ingurumenarekiko jokoera arduratsua bermatzeko.
- Garraio jasangarri sistema garatzen laguntzea, gizarte, ekonomia eta ingurumen alorretako alderdien artean oreka arduratsua sortuz.
- Prozesuen eta jardueren etengabeko hobekuntza, ingurumen kudeaketarako sistema maiztasunaz aztertuz.
- Konpromisoa, aplikatu daitekeen ingurumen alorreko legeria eta araudiak betetzeko, bai eta erakundeak sinatutako dituen gainerakoak betetzeko ere.
- Lehengaien eta baliabide naturalen erabilera eraginkorra eta arduratsua.
- Ingurumen irizpideak sartzea ondasunak eta zerbitzuak eskuratzeko orduan.
- Kutsadura prebentzea, ekipoko eta instalazioak hobetzeko eta hondakinen balorizazioa indartzeko.
- Ingurumen kudeaketarekin eta garapen jasangarriarekin lotutako enpresaren jarduketak ezagutaraztea eta zabalzea, barruan zein kanpoan.

EUSKOTRENEko ingurumen politika publikoa da, eta hala eskatzen duen edozein pertsona fisikoren edo juridikoren esku dago.

2006ko urtarrila

Jose Miguel Múgica Peral
EuskoTrenen Zuzendari Nagusia
Director General de **EuskoTren**

EuskoTren, Sociedad Operadora de Transporte, establece los principios rectores que han de caracterizar el comportamiento ambiental de la empresa y que evidencian su compromiso con el desarrollo sostenible, mediante las siguientes directrices:

- La atención y compromiso con la satisfacción del cliente, la seguridad en el trabajo y en el transporte, y la prevención y minimización de los impactos ambientales asociados a nuestra actividad, son ejes básicos en la actividad de la empresa.
- Implicación de todo el personal de la empresa, y de los que trabajan para o en su nombre, en la protección del medio ambiente y en los objetivos de mejora ambiental.
- Formación y sensibilización del personal, con el fin de asegurar un comportamiento ambiental responsable.
- Contribución al desarrollo de un sistema de transporte sostenible, manteniendo un equilibrio responsable entre los aspectos sociales, económicos y ambientales.
- Mejora continua de sus procesos y actividades, mediante la revisión regular de su sistema de gestión ambiental.
- Compromiso con el cumplimiento de la legislación y reglamentación ambiental aplicable, así como con otros requisitos que la organización suscriba.
- Utilización eficiente y responsable de las materias primas y recursos naturales.
- Incorporación de criterios ambientales en la compra o adquisición de bienes y servicios.
- Prevención de la contaminación mediante la mejora de la eficiencia de equipos e instalaciones, y potenciando la valorización de los residuos.
- Difusión interna y externa de las actividades de la empresa relacionadas con la gestión ambiental y el desarrollo sostenible.

La política ambiental de EUSKOTREN es pública y está a disposición de cualquier persona física o jurídica que la solicite.

Enero de 2006

5.4.4. Inversiones y gastos ambientales

EuskoTren, en su política ambiental establece los principios rectores que han de caracterizar el comportamiento ambiental de la empresa y que evidencian su compromiso de contribución al desarrollo de un sistema de transporte sostenible.

Atendiendo a este compromiso, durante el año 2006, *EuskoTren* ha llevado a cabo diversas actuaciones orientadas a la prevención y minimización de los impactos ambientales asociados a su actividad, relacionada tanto con la circulación como el mantenimiento del material móvil.

En este sentido, la inversión de 30.080,37 € ha contribuido a prevenir y reducir el impacto sobre el medioambiente derivado de la actividad de *EuskoTren*, posibilitando:

- Utilizar de forma más eficiente y responsable las materias primas y RECURSOS NATURALES, mediante la mejora de eficiencia de equipos e instalaciones y adquisición de elementos para su control.
- Contribuir al reciclado y valorización de RESIDUOS, con la disposición de diversos equipamientos en los talleres de mantenimiento para la segregación de los mismos.
- Mejorar el tratamiento y destino del VERTIDO de aguas (sanitarias e industriales) asociado a las instalaciones de mantenimiento.
- Disminuir del RUIDO a través de la optimización de los sistemas instalados en la infraestructura ferroviaria.
- Aumentar la calidad del AIRE (reduciendo las emisiones de partículas y COV) mediante la adquisición de nuevos y mejores equipos.
- Disminuir los potenciales focos de riesgo de contaminación del SUELO, incorporando equipos que añaden valor ambiental a los aparatos dispuestos en las instalaciones.

Asimismo, corresponden a inversiones ambientales el uso, desde junio del año 2006, de biocombustibles (biodiesel) de mezcla al 5% en 35 autobuses de la flota de *EuskoTren*, y la renovación del parque de vehículos, con siete nuevos autobuses (euro III), tres en Bizkaia y cuatro en Gipuzkoa, impulsando de este modo el consumo de combustibles renovables y reduciendo a su vez la emisión de contaminantes a la atmósfera.

En lo referente al concepto de gasto medioambiental, este ha ascendido a lo largo del ejercicio 2006 a 43.820,91 € que incluye, entre otros, los siguientes conceptos:

- Gestión y tratamiento de residuos peligrosos y no peligrosos generados en la actividad de la empresa.
- Análisis para el control de vertidos de las instalaciones de mantenimiento y control de aparatos con PCB.
- Mantenimiento del sistema de gestión ambiental (auditorías, actualización legislativa y programas ambientales) y la verificación de los datos publicados en el informe ambiental de *EuskoTren*.

A continuación presentamos la evolución experimentada en las inversiones y gastos de carácter medioambiental de *EuskoTren* durante los ejercicios 2004, 2005 y 2006, agrupándolos en diferentes partidas en función del aspecto ambiental al que estén destinados.

Tabla 2: Inversiones y gastos de carácter ambiental

| Inversiones ambientales | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Consumo de Recursos naturales | 13.515,25 | 12.096,24 | 4.134,64 |
| Residuos | 13.069,20 | 13.333,20 | 2.007,86 |
| Vertidos | 176.489,89 | 12.937,40 | 10.124,64 |
| Ruidos | 727.910 | 529.795,56 | 8.880,21 |
| Emisiones | 0 | 0 | 3.660,62 |
| Suelos | 0 | 560 | 994,00 |
| Otros | 10.528,60 | 43.158,04 | 278,40 |
| Total inversiones | 941.512,94 | 611.880,44 | 30.080,37 |

| Gastos ambientales | 2004 | 2005 | 2006 |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Mantenimiento de SGA | 2.257,13 | 5.948,73 | 12.829,24 |
| Análisis | 2.796,40 | 3.617,65 | 2.666,34 |
| Gestión de residuos | 12.785,74 | 36.105,00 | 25.325,33 |
| Otros | 5.852,49 | 1.496,74 | 3.000,00 |
| Total gastos | 23.691,76 | 47.168,12 | 43.820,91 |

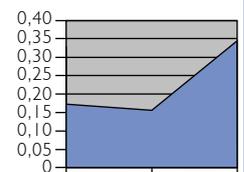
5.4.5. Formación / sensibilización ambiental

EuskoTren entiende la formación de carácter ambiental como una necesidad de la empresa y de su personal, ya que representa el instrumento que permite mejorar sus conocimientos y su capacidad de adaptación a nuevas tecnologías, metodologías, requisitos, etc. contribuyendo a un mayor y más efectivo cuidado medioambiental

La formación en materia ambiental impartida al personal de *EuskoTren* durante los ejercicios 2004, 2005 y 2006, es la que se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 3: Formación de carácter ambiental

| | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Nº Horas de formación en materia medioambiental para personal de EuskoTren | 168 | 161,5 | 275,5 |
| Nº Total plantilla | 971 | 989 | 808 |
| Nº Horas / Nº Plantilla | 0,173 | 0,163 | 0,341 |



A lo largo de estos tres ejercicios *EuskoTren* ha proporcionado formación de carácter ambiental a aquellos empleados de la organización cuyas funciones tiene relación con la materia. En concreto, se ha impartido formación relacionada con la carga y descarga de mercancías peligrosas (ADR), Sistema de Gestión Ambiental de la empresa, gestión de residuos en talleres, etc.

Por otro lado, los integrantes del departamento de medioambiente de la empresa han recibido formación dirigida a ampliar sus conocimientos específicos en materia ambiental,

como pueden ser los nuevos requisitos legales aplicables a la organización, Sistemas de Gestión Ambiental, etc.

5.5. Resultados ambientales

Para proporcionar valores relativos que permitan la comparabilidad de la información proporcionada a lo largo de los ejercicios presentados en el presente Informe Ambiental, *EuskoTren* utiliza como referencia el VKM (Viajeros Kilómetro) o MVKM (Mil Viajeros Kilómetro), en función de la naturaleza de la actividad (transporte ferroviario y carretera) que se esté analizando, es decir, VKM del servicio de ferrocarril y del servicio de autobuses respectivamente.

Estos valores son los siguientes:

Tabla 4: VKM de la actividad de transporte ferroviario y carretera

| Datos Base | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| VKM Ferrocarril | 260.528.013 | 278.701.114 | 278.867.963 |
| VKM Funicular | 334.166 | 573.381 | 336.582 |
| VKM Tranvía | 5.886.862 | 6.909.604 | 6.632.156 |
| VKM Actividad Transporte Ferroviario | 266.749.041 | 286.184.099 | 285.836.701 |
| VKM Actividad Transporte por Carretera | 54.283.761 | 54.250.826 | 67.298.896 |

El cálculo de VKM (Viajeros-Kilómetro) se realiza mediante el producto de la media de kilómetros de las diferentes zonas en las que se dividen las líneas de *EuskoTren* y el número de viajeros y viajeras correspondientes a cada una de las citadas zonas.

5.5.1. Consumos de recursos

EuskoTren identifica como recursos las diferentes "materias primas" que hacen posible ejecutar su actividad de transporte de pasajeros y pasajeras y mercancías a través del ferrocarril y la carretera, incluyendo tanto los combustibles o fuentes energéticas que permiten la tracción de los diferentes elementos de material móvil que componen su flota, como los recursos que posibilitan el mantenimiento de los mismos, sus infraestructuras, etc.

El objetivo fundamental de la organización es prestar el mejor servicio posible a la población, respetando a su vez el medioambiente, efectuando un consumo de recursos responsable y siendo consciente de las repercusiones que del mismo se derivan.

5.5.1.1. Consumos de energía eléctrica

La energía eléctrica es uno de los principales recursos utilizados por *EuskoTren*, no sólo para la tracción de sus



ferrocarriles (trenes, funicular y tranvía), sino también como fuente de energía para sus actividades de mantenimientos de material móvil ferroviario y de carretera en talleres, mantenimiento de la infraestructura, suministro de electricidad en estaciones, etc.

La totalidad del material móvil ferroviario de la compañía se mueven con energía eléctrica (excepto el tren turístico de vapor); no así el material móvil de carretera, que emplea gasóleo, tal y como se presentará en los siguientes apartados.

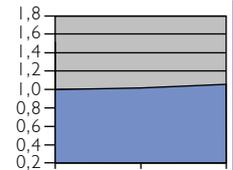
La energía eléctrica consumida por *EuskoTren* es suministrada en su totalidad por uno de los principales suministradores a nivel nacional como internacional, Iberdrola.

Uno de los principales motivos que nos hace depositar nuestra confianza en este distribuidor es su potente programa de inversiones, destinado a la generación con tecnologías limpias y eficientes (ciclos combinados y energías renovables), así como a infraestructuras de distribución, con el objetivo de seguir incrementando la calidad de servicio que ofrece a sus clientes.

Diferenciaremos a continuación la energía eléctrica empleada en la actividad de transporte ferroviario y la actividad de transporte por carretera.

Tabla 5: Consumo de energía eléctrica en la actividad del transporte ferroviario

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------|----------------|----------------|----------------|
| Energía utilizada para el transporte | | | | |
| Ferrocarril | kwh | 28.412.351,076 | 30.823.638,465 | 31.094.454,818 |
| Funicular | kwh | 215.199 | 218.759 | 212.079 |
| Tranvía | kwh | 1.309.779,042 | 1.520.173,408 | 1.506.737,457 |
| Total | kwh | 29.937.329,118 | 32.562.570,873 | 32.813.271,275 |
| Energía utilizada en talleres de mantenimiento* | | | | |
| | kwh | 1.175.607 | 1.151.616 | 1.103.095 |
| Total energía consumida en la actividad de transporte ferroviario** | | | | |
| | kwh | 31.112.936,12 | 33.714.186,87 | 33.916.366,28 |
| Total energía / mvkm*** | - | 116,6375 | 117,8059 | 118,6564 |
| Tendencia | - | I | 1,0100 | 1,0173 |



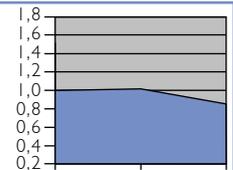
* Se incluyen talleres de Lutxana-Erandio, Durango, Renteria y Museo-Azpeitia. No se incluye el taller de Atxuri del tranvía debido a que se tendrá conocimiento del consumo energético incurrido en el mismo a partir del año 2007.

** En la operación se ha considerado el VKM de la Actividad de Transporte Ferroviario, que incluye el tren turístico del Museo-Azpeitia aunque este esté traccionado por vapor.

*** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario.

Tabla 6: Consumo de energía en la actividad del transporte por carretera

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|----------|----------|---------------|---------------|
| Energía utilizada en talleres de mantenimiento* | | | | |
| | kwh | 407.178 | 411.336 | 433.967 |
| Total energía / mvkm** | - | 7,5009 | 7,5821 | 6,4484 |
| Tendencia | - | I | 1,0108 | 0,8597 |



* Se incluyen talleres de Leioa, Zumaia y Elgoibar.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera

5.5.1.2. Consumos de gasóleo y gas natural

EuskoTren consume tres tipos de gasóleo, que en función de la finalidad de cada uno de ellos, presenta la siguiente clasificación:

- El Gasóleo A se utiliza como combustible de los autobuses de las líneas de Bizkaia y Gipuzkoa. *EuskoTren* utiliza en la actualidad una mezcla al 5% de biodiesel, para el suministro de toda su flota de autobuses de Bizkaia, en un empeño de reducir el impacto de las emisiones atmosféricas ocasionadas por este tipo de transporte y cumplir con los requisitos del Protocolo de Kyoto.
- El Gasóleo B se emplea para el suministro de combustible a las diferentes máquinas de vía, encargadas de realizar operaciones de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (vía, catenaria, etc.)
- El Gasóleo C es el destinado al suministro de calefacción y agua caliente en los talleres.

Los talleres que utilizan gasóleo C son los de Durango y Zumaia, y los que utilizan gas natural son los de Lutxana-Erandio, Renteria, Museo-Azpeitia y Leioa.

A continuación presentamos la evolución experimentada por el consumo de los diferentes tipos de gasóleo y gas natural en *EuskoTren*, en los últimos tres años, en los diferentes sectores de actividad:

Como sustitutivo del gasóleo C, determinados talleres de la empresa utilizan gas natural como fuente de energía menos contaminante.

Tabla 7: Consumo de gasóleo B y C en la actividad del transporte ferroviario

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------|----------|---------------|---------------|
| Gasóleo B utilizado para la maquinaria de mantenimiento de vía | Litros | 12.178 | 5.929 | 22.903* |
| Gasóleo C utilizada en talleres de mantenimiento** | Litros | 105.260 | 125.602 | 102.917 |
| Total gasóleo consumido en la actividad de transporte ferroviario | Litros | 117.438 | 131.531 | 125.820 |
| Total gasóleo / mvkm*** | - | 0,4403 | 0,4596 | 0,4402 |
| Tendencia | - | I | 1,0439 | 0,9998 |

* Del total, 19.913 litros son entradas de gasóleo en lugar de salidas reales.

** Se consideran las entradas de gasóleo C en lugar de las salidas reales. El único taller de la actividad ferroviaria en el que existe consumo de gasóleo C es el de Durango.

*** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario.

Tabla 8: Consumo de gasóleo A y C en la actividad del transporte por carretera

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------|-----------|----------------|----------------|
| Gasóleo A utilizado para la actividad de transporte por carretera | Litros | 1.770.699 | 1.819.070,9670 | 1.798.638,3294 |
| Gasóleo C utilizada en talleres de mantenimiento* | Litros | 9.601 | 10.000 | 8.893 |
| Total gasóleo consumido en la actividad de transporte ferroviario | Litros | 1.780.300 | 1.829.070,9670 | 1.807.531,3294 |
| Total Gasóleo / MVKM** | - | 32,7962 | 33,7151 | 26,8583 |
| Tendencia | - | I | 1,0280 | 0,8189 |

* Se consideran las entradas de gasóleo C en lugar de las salidas reales. El único taller de la actividad de transporte por carretera en el que existe consumo de gasóleo C es el de Zumaia.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera.

Tabla 9: Consumo de gas natural en la actividad del transporte ferroviario

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------------|----------|---------------|---------------|
| Gas natural utilizado en talleres de mantenimiento* | m ³ | 47.254 | 50.420 | 46.830 |
| Total Gas Natural / MVKM** | - | 0,1771 | 0,1762 | 0,1638 |
| Tendencia | - | I | 0,9945 | 0,9248 |

* Los talleres de la actividad de transporte ferroviario en los que existe consumo de gas natural son Lutxana-Erandio, Renteria y Museo-Azpeitia.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario.

Tabla 10: Consumo de gas natural en la actividad de transporte por carretera

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------------|----------|---------------|---------------|
| Gas natural utilizado en talleres de mantenimiento* | m ³ | 7.804 | 6.666 | 6.071 |
| Total Gas Natural / MVKM** | - | 0,1438 | 0,1229 | 0,0902 |
| Tendencia | - | I | 0,8547 | 0,6275 |

* El único taller de la actividad de transporte por carretera en el que existe consumo de gas natural es el de Leioa.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera.

5.5.1.3. Consumo de agua

El consumo más significativo de agua se produce en los talleres de mantenimiento de material móvil ferroviario y de carretera, en las operaciones de lavado de las unidades, principalmente en el lavado de los autobuses, que debido a las particularidades de su servicio requieren de un lavado diario mientras que el material ferroviario se lava con menor frecuencia. La totalidad del agua consumida proviene de la red.

A continuación presentamos la evolución del consumo de agua empleada en la actividad de transporte ferroviario y por carretera, en los tres últimos años.



Tabla 11: Consumo de agua en la actividad del transporte ferroviario

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|----------------|--------|---------------|---------------|
| Agua utilizado en talleres de mantenimiento* | m ³ | 5.606 | 5.946 | 7.207 |
| Total Agua / MVKM** | - | 0,0210 | 0,0208 | 0,0252 |
| Tendencia | - | I | 0,9886 | 1,1997 |

* Se produce consumo de agua en los talleres de mantenimiento de Lutxana-Erandio, Durango, Renteria, Museo-Azpeitia y Atxuri. El dato empleado para el taller de Atxuri para los ejercicios 2004 y 2005 es estimado.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario.

Tabla 12: Consumo de agua en la actividad del transporte por carretera

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|----------------|--------|---------------|---------------|
| Agua utilizado en talleres de mantenimiento* | m ³ | 6.187 | 6.099 | 5.169 |
| Total Agua / MVKM** | - | 0,1140 | 0,1124 | 0,0768 |
| Tendencia | - | I | 0,9864 | 0,6739 |

* Se produce consumo de agua en los talleres de mantenimiento de Leioa, Zumaia y Elgoibar.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera.

Con la instalación en 2004 y 2005 de recicladores de agua en las instalaciones de lavado de talleres ferroviarios (Atxuri) y de material de carretera (Zumaia y Leioa), se ha conseguido reutilizar a lo largo de 2006 aproximadamente 314 m³ y 939 m³ de agua respectivamente.

En otro sentido, EuskoTren ha realizado durante 2006 diversas actuaciones relacionadas con el estudio de ahorro de consumo de agua sanitaria en los talleres de Lutxana y Zumaia.

Para ello se ha realizado un estudio, implantándose las medidas propuestas en el mismo que han supuesto la sustitución de perlizadores en grifos, flexos y diferentes elementos de duchas, instalación de mecanismos de doble pulsador y de contrapesos de rearme automático en inodoros, además del empleo de material para sensibilización del personal. Los resultados alcanzados se reflejan en apartado 5.2.1.2. del presente Informe Ambiental.



5.5.2. Residuos

5.5.2.1. Residuos peligrosos

Durante la actividad de *EuskoTren*, y principalmente en los talleres de mantenimiento de material móvil, tanto ferroviario como de carretera, se generan residuos peligrosos, entre los que destacan las cantidades de lodos oleosos (derivados de operaciones de mantenimiento de equipos y cuya gestión no es anual, sino que se realiza en función de la periodificación de las revisiones establecidas; en los últimos ejercicios, la única gestión significativa realizada ha correspondido al año 2006), disolventes (utilizados en limpiezas) y aceite usado.

Los residuos peligrosos son aquellos que por sus características pueden representar un riesgo para la salud o el medioambiente.

EuskoTren destina recursos a la disminución de la generación de esta tipología de residuos, principalmente a través de acciones formativas que permitan identificar y segregar correctamente los residuos, y a través de selección de gestores que realicen el mejor tratamiento posible sobre los mismos. Adicionalmente dispone de los equipamientos necesarios (contenedores, cubetos de retención de derrames, etc.) en todas aquellas ubicaciones donde se puedan originar, asumiéndose inversiones destinadas a la creación de almacenes de residuos, acondicionamiento y señalización de áreas, etc.

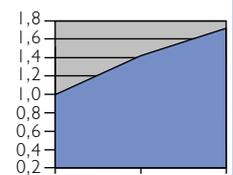
El significativo aumento de residuos tiene su origen en la mayor concienciación del personal de la empresa, en contra de lo que pudiera parecer, y a la madurez ya alcanzada por el sistema de gestión ambiental de la empresa. Por otro lado, las operaciones de mantenimiento varían de un año a otro en función de las diferentes tipologías de mantenimiento de material móvil.

A continuación presentamos la evolución de los residuos generados en las diferentes actividades de transporte por ferrocarril y carretera, en los tres últimos ejercicios.



Tabla 13: Residuos peligrosos generados en la actividad del transporte ferroviario

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------|----------|---------------|---------------|
| Residuos peligrosos generados en talleres de mantenimiento* | Kg | 16.702 | 25.424 | 31.437 |
| Total RP's / MVKM** | - | 0,0626 | 0,0888 | 0,1100 |
| Tendencia | - | I | 1,4188 | 1,7565 |

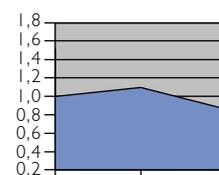


* Se generan residuos peligrosos en los talleres de mantenimiento de Lutzana-Erandio, Durango, Renteria y Atxuri.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario.

Tabla 14: Residuos peligrosos generados en la actividad del transporte por carretera

| Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|-----------|----------|---------------|
| Residuos peligrosos generados en talleres de mantenimiento* | Kg 18.528 | 21.390 | 19.220 |
| Total RP's / MVKM** | - 0,3413 | 0,3943 | 0,2856 |
| Tendencia | - | I | 0,8367 |



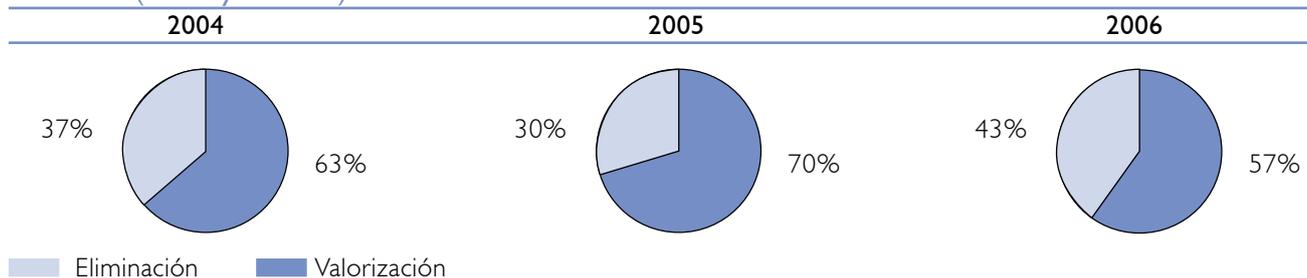
* Se generan residuos peligrosos en los talleres de mantenimiento de Leioa y Zumaia.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera.

Podemos apreciar la evolución en el destino proporcionado a los diferentes residuos peligrosos, según este sea la eliminación o valorización de los mismos. *EuskoTren* prima aquellas opciones que permitan obtener valor de sus residuos, bien a través de operaciones de reciclaje, recuperación de sustancias, valorización energética, etc.

El descenso apreciable en la cantidad de residuos destinados a la valorización en 2006 se debe principalmente a que unos de los residuos más abundantes del ejercicio (lodos oleosos), se destina a la eliminación. El citado residuo no se genera anualmente.

Tabla 15: Porcentaje de residuos peligrosos destinados a valorización y eliminación, en los talleres de mantenimiento de material móvil ferroviario (Durango, Lutzana-Erandio, Renteria y Atxuri) y de carretera (Leioa y Zumaia) *



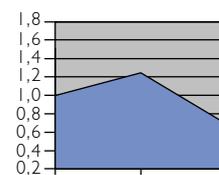
* Se realiza el cálculo en función de los kilogramos de residuos destinados a valorización / eliminación

5.5.2.2. Residuos no peligrosos

Al igual que en el anterior apartado de residuos peligrosos, se presentan los residuos no peligrosos generados en función de los diferentes sectores de actividad ferroviaria y de carretera, en los tres últimos años. Destacan los residuos inertes, tanto por ser el residuo de mayor cantidad generado, como por el descenso en las cantidades de este tipo de residuos producidos.

Tabla 16: Residuos no peligrosos generados en la actividad del transporte ferroviario

| Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|-----------|----------|---------------|
| Residuos no peligrosos generados en talleres de mantenimiento* | Kg 59.775 | 78.630 | 44.860 |
| Total RNP's / MVKM** | - 0,2241 | 0,2748 | 0,1569 |
| Tendencia | - | I | 0,7001 |



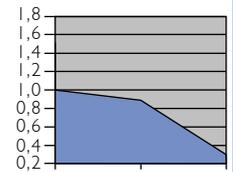
* Se generan residuos no peligrosos en los talleres de mantenimiento de Lutzana-Erandio, Durango, Renteria y Atxuri.

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario



Tabla 17: Residuos no peligrosos generados en la actividad del transporte por carretera

| Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|-----------|---------------|---------------|
| Residuos no peligrosos generados en talleres de mantenimiento* | Kg 48.910 | 44.675 | 20.895 |
| Total RNP's / MVKM** | - 0,9010 | 0,8235 | 0,3105 |
| Tendencia | - | 0,9140 | 0,3446 |

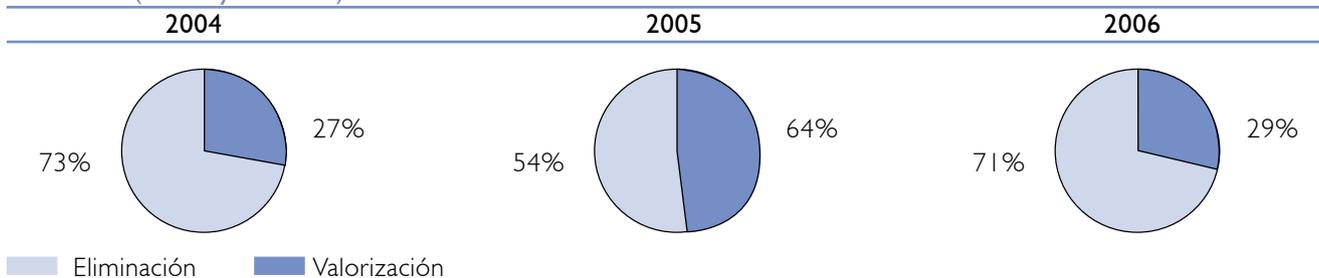


* Se generan residuos no peligrosos en los talleres de mantenimiento de Leioa y Zumaia

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera

El porcentaje de residuos destinados a valorización y eliminación en los tres últimos ejercicios es el siguiente:

Tabla 18: Porcentaje de residuos no peligrosos destinados a valorización y eliminación, en los talleres de mantenimiento de material móvil ferroviario (Durango, Lutzana-Erandio, Renteria y Atxuri) y de carretera (Leioa y Zumaia)*



* Se realiza el cálculo en función de los kilogramos de residuos destinados a valorización / eliminación





5.5.3. Emisiones atmosféricas

5.5.3.1. Emisiones indirectas a la atmósfera

La totalidad de los trenes utilizados para el transporte de viajeros y viajeras de *EuskoTren* emplean energía eléctrica para su funcionamiento, por lo que la práctica totalidad de las emisiones de los trenes son indirectas, es decir, producidas en las centrales de producción eléctrica de nuestro proveedor de electricidad.

Para calcular la contribución de *EuskoTren* a estas emisiones se parte del consumo de energía eléctrica y de los factores de emisión estimados para las centrales de generación eléctrica (los datos de emisiones atmosféricas indirectas están estimados a partir de los datos de producción de energía y emisiones atmosféricas proporcionados por Iberdrola), que se reflejan en la siguiente tabla.

Tabla 19: Ratios de emisiones de iberdrola asociados a la producción de energía eléctrica

| | Unidades | CO ₂ | SO ₂ | NO _x | Partículas |
|------|----------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| 2004 | g/KWh | 176 | 0,82 | 0,60 | 0,06 |
| 2005 | g/KWh | 241 | 0,80 | 0,70 | 0,06 |
| 2006 | g/KWh | 239 | 0,69 | 0,58 | 0,05 |

Es significativo considerar que el régimen pluviométrico de cada anualidad afecta a la naturaleza de la energía producida (es decir, a mayor pluviosidad mayor energía hidráulica producida, menos contaminante que la térmica, etc.), por lo que afecta de forma directa al volumen de gases de efecto invernadero que son emitidos a la atmósfera.

Adicionalmente, y en menor magnitud, la energía consumida en los talleres de mantenimiento de material móvil ferroviario y de carretera, también lleva asociado un consumo de energía, siendo también este el origen de emisiones atmosféricas indirectas en orden a la explicación reflejada anteriormente en este apartado 5.5.3.1.

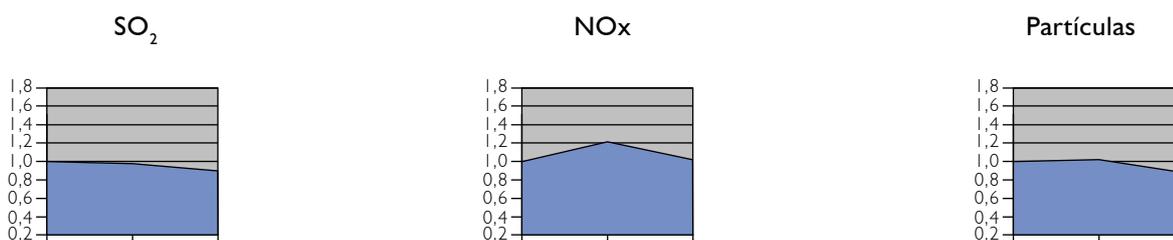
A continuación presentamos la cantidad de gases emitidos a la atmósfera, para la actividad de circulación del material ferroviario, que son asumidos por EuskoTren como consecuencia de la contratación del suministro de energía a Iberdrola.

Tabla 20: Cantidad de gases emitidos a la atmósfera como consecuencia de la circulación del material ferroviario (ferrocarril, tranvía y funicular)*

| | | | SO₂ | | |
|------------------------------|-------------|-----------------|-----------------------|------------------|------------------|
| | | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| Gases emitidos * | Ferrocarril | Kg | 23.298,13 | 24.658,91 | 21.455,17 |
| | Funicular | Kg | 176,46 | 175,01 | 146,33 |
| | Tranvía** | Kg | 0 | 304,035 | 1.039,65 |
| TOTAL | | Kg | 23.474,59 | 25.137,96 | 22.641,15 |
| Total Gases / MVKM*** | | - | 0,0880 | 0,0878 | 0,0792 |
| Tendencia | | - | I | 0,9981 | 0,9001 |

| | | | NO_x | | |
|------------------------------|-------------|-----------------|-----------------------|------------------|------------------|
| | | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| Gases emitidos * | Ferrocarril | Kg | 17.047,41 | 21.576,55 | 18.034,78 |
| | Funicular | Kg | 129,12 | 153,13 | 123,01 |
| | Tranvía** | Kg | 0 | 266,03 | 873,91 |
| TOTAL | | Kg | 17.176,53 | 21.995,71 | 19.031,70 |
| Total Gases / MVKM*** | | - | 0,0644 | 0,0769 | 0,0666 |
| Tendencia | | - | I | 1,1936 | 1,0340 |

| | | | Partículas | | |
|------------------------------|-------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| | | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| Gases emitidos * | Ferrocarril | Kg | 1.704,74 | 1.849,42 | 1.554,72 |
| | Funicular | Kg | 12,91 | 13,13 | 10,60 |
| | Tranvía** | Kg | 0 | 22,802 | 75,34 |
| TOTAL | | Kg | 1.717,65 | 1.885,35 | 1.640,66 |
| Total Gases / MVKM*** | | - | 0,0064 | 0,0066 | 0,0057 |
| Tendencia | | - | I | 1,0231 | 0,8914 |



* Son los gases emitidos como consecuencia del consumo de energía en el transporte de viajeros, utilizando como referencia la energía consumida expresada en la TABLA 5

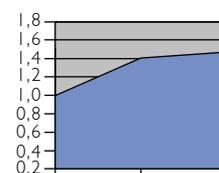
** La energía contratada en tranvía es 100% Energía Verde en 2004 y 75% en 2005. Consideramos que la Energía Verde no es generadora de emisiones a la atmósfera.

*** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario

Además de los citados gases contaminantes de la atmósfera (SO₂, NO_x, partículas), el consumo de energía eléctrica lleva asociada la emisión de gases de efecto invernadero, reflejados en la emisión de CO₂ (ya que este gas representa el 99% de los gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera), y que se muestran a continuación.

Tabla 21: Cantidad de gases de efecto invernadero emitidos a la atmósfera como consecuencia de la circulación del material ferroviario (ferrocarril, tranvía y funicular)*

| | | CO ₂ | | |
|---|-----------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Unidades | | 2004 | 2005 | 2006 |
| Gases emitidos como consecuencia de la energía utilizada en el transporte * | | | | |
| Ferrocarril | Kg | 5.000.573,79 | 7.428.496,87 | 7.431.574,70 |
| Funicular | Kg | 37.875,02 | 52.720,92 | 50.686,88 |
| Tranvía | Kg | 0 | 91.590,45 | 360.110,25 |
| TOTAL | Kg | 5.038.448,81 | 7.572.808,24 | 7.842.371,83 |
| Total Gases / MVKM** | - | 18,8883 | 26,4613 | 27,4365 |
| Tendencia | - | ↑ | 1,4009 | 1,4526 |



* Se utiliza como referencia la energía consumida expresada en la TABLA 5

** La energía contratada en tranvía es 100% Energía Verde en 2004 y 75% en 2005. Consideramos que la Energía Verde no es generadora de emisiones a la atmósfera.

*** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte Ferroviario

Adicionalmente, a pesar de no detallarse en el presente informe ambiental por no considerarse representativas de la actividad de *EuskoTren*, es necesario señalar la existencia de emisiones de gases contaminantes de la atmósfera y gases de efecto invernadero derivados del consumo energético necesario para el suministro de energía eléctrica de los talleres de mantenimiento del material móvil ferroviario y de carretera.

5.5.3.2. Emisiones directas a la atmósfera

Respecto al material móvil de carretera, la Directiva CE de emisión de gases establece una clasificación de los vehículos, denominada Euro, seguida de un número que cuanto mayor es este número mejor comportamiento ambiental tiene el vehículo, es decir, emite menos gases contaminantes a la atmósfera.

EuskoTren ha destinado cantidades significativas de recursos a la renovación de su flota adaptándose a las Normas CE. De esta forma, nuestro parque de vehículos Euro I se ha visto considerablemente reducido a favor de los vehículos Euro 3, más respetuosos con el medioambiente (menores emisiones contaminantes a la atmósfera, etc.).

En resumen, disminuye el número de vehículos con peor comportamiento ambiental, incrementando notablemente el número de vehículos con mejor comportamiento ambiental.

Tabla 22: Distribución del parque móvil de carretera

| | 2004 | 2005 | 2006 |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| EURO 1 | 20 | 20 | 15 |
| EURO 2 | 29 | 29 | 27 |
| EURO 3 | 13 | 15 | 22 |
| Antigüedad media de la flota | 5,72 años | 6,49 años | 5,97 años |

En función de las emisiones asociadas a cada tipo de vehículo marcadas por la Directiva 1999/96/CE, podemos estimar las emisiones asociadas al consumo de gasóleo A utilizado en la automoción de la flota de autobuses de *EuskoTren*.

Tabla 23: Valores límite de contaminantes -en masa- en las normas euro (según la directiva 1999/96/ce)

| | Monóxido de carbono (CO) g/kWh | Hidrocarburos (HC) g/kWh | Oxidos de nitrógeno (NOx) | Partículas (PT) g/kWh |
|--------|-----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| EURO 1 | 4,5 | 1,1 | 8,0 | 0,36 |
| EURO 2 | 4,0 | 1,1 | 7,0 | 0,15 |
| EURO 3 | 2,1 | 0,66 | 5,0 | 0,10 |

Por tanto, el consumo de gasóleo A en los autobuses de EuskoTren genera las siguientes emisiones a la atmósfera.

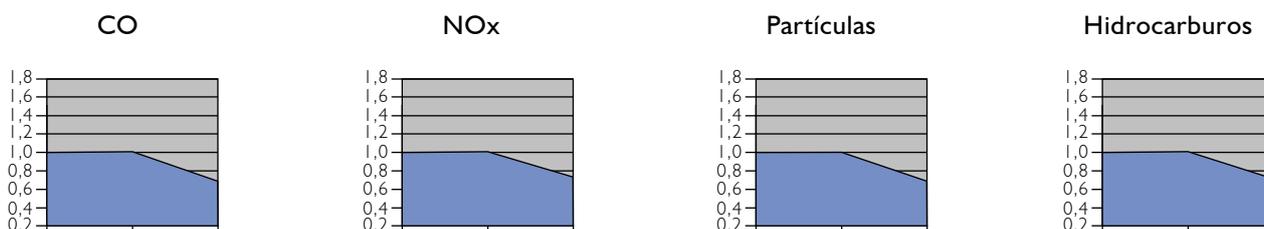
Tabla 24: Cantidad de gases emitidos a la atmósfera como consecuencia de la actividad de transporte por carretera*

| CO | | | | |
|---------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| TOTAL | Kg | 67.326,98 | 68.211,03 | 62.957,99 |
| Total Gases/ MVKM** | - | 1,24028 | 1,25733 | 0,93550 |
| Tendencia | - | I | 1,0137 | 0,7543 |

| NOx | | | | |
|---------------------|----------|------------|------------|------------|
| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| TOTAL | Kg | 123.514,56 | 125.795,50 | 118.986,92 |
| Total Gases/ MVKM** | - | 2,27535 | 2,31878 | 1,76804 |
| Tendencia | - | I | 1,0191 | 0,7770 |

| Partículas | | | | |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|
| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| TOTAL | Kg | 3.708,32 | 3.748,02 | 3.308,35 |
| Total Gases/ MVKM** | - | 0,06831 | 0,06909 | 0,04916 |
| Tendencia | - | I | 1,0113 | 0,7196 |

| Hidrocarburos | | | | |
|---------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
| TOTAL | Kg | 18.030,82 | 18.323,64 | 17.243,16 |
| Total Gases/ MVKM** | - | 0,33216 | 0,33776 | 0,25622 |
| Tendencia | - | I | 1,0169 | 0,7714 |



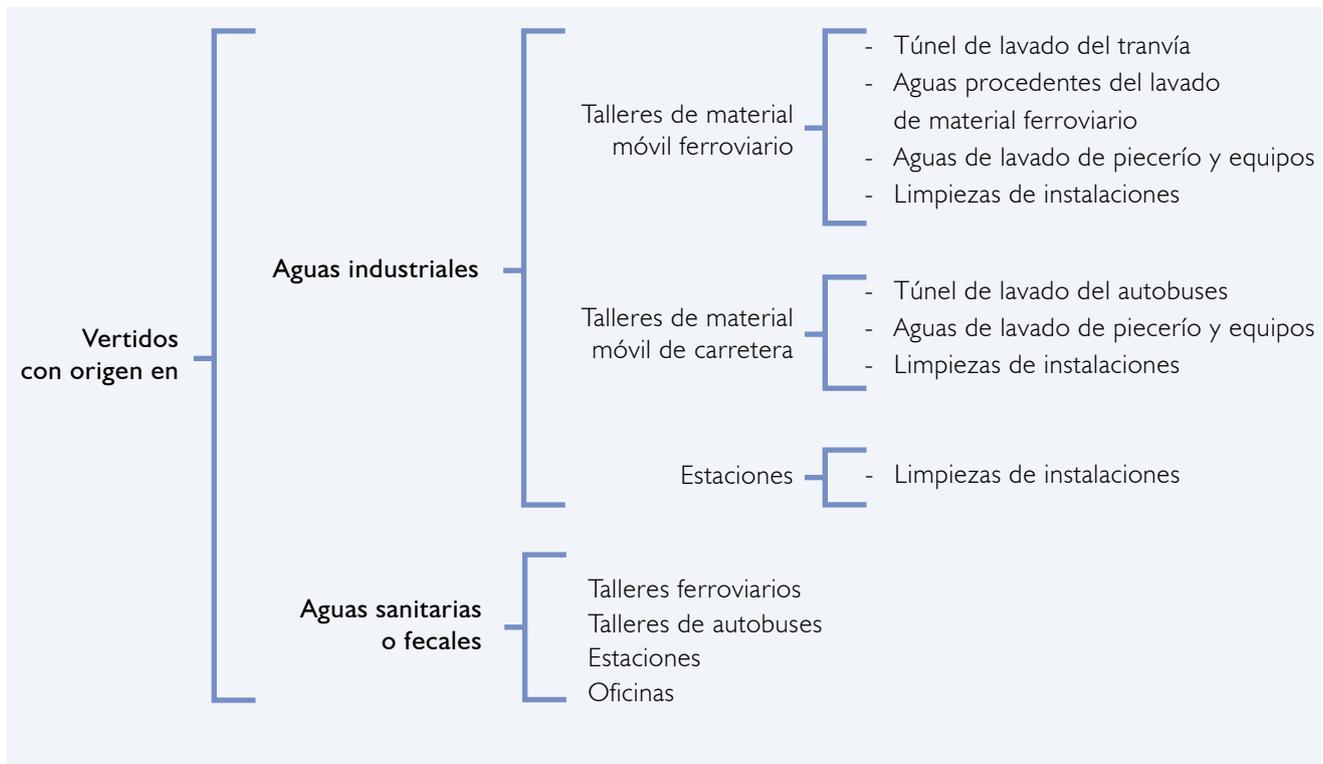
* Se utiliza como referencia la energía consumida expresada en la TABLA 8, realizándose la conversión oportuna de litros de gasóleo a kWh

** VKM: VKM utilizado es VKM Actividad Transporte por Carretera

Para su cálculo se ha considerado que el consumo de gasóleo A se distribuye entre las diferentes tipologías de vehículos (Euro 1, 2 y 3) en función del número de vehículos de cada tipo que se poseen en los años 2004, 2005 y 2006.

5.5.4. Vertidos

El origen de los vertidos de aguas residuales de *EuskoTren* se diferencia en dos tipologías, como se representa en el siguiente diagrama:



Todos los vertidos de aguas residuales procedentes de talleres se realizan a colector, tras pasar por un sistema de depuración para adecuar los parámetros de vertidos a los límites exigidos, excepto en los talleres de Durango y Rentería donde el vertido se realiza a cauce de río.

Los mayores vertidos de agua se producen en los túneles de lavado del material móvil, especialmente en los talleres de autobuses, donde se lavan diariamente todos los vehículos.

Durante los últimos ejercicios *EuskoTren* ha llevado a cabo actuaciones para disminuir la cantidad y mejorar la calidad de sus vertidos. Así, podemos señalar en este sentido:

- La separación de las redes de saneamiento internas del taller de autobuses Zumaia y del taller de mantenimiento de trenes de Lutzana-Erandio.
- En los talleres de Lutzana y Zumaia se ha llevado a cabo la instalación de elementos de control y la cuantificación de las aguas residuales.

Adicionalmente se ha procedido a la instalación y/o sustitución de equipamientos en los baños y vestuarios de taller y conductores, proporcionándose además información para un mejor comportamiento ambiental, en los talleres de Lutzana y Zumaia.

5.5.5. Ruido

EuskoTren es consciente de que el ruido provocado tanto por la circulación de su material ferroviario como material de carretera, es una de las principales fuentes de contaminación originadas por su actividad que afecta tanto a las personas como al medioambiente en general.

Por estos motivos, y puesto que el servicio que presta la empresa es un servicio de calidad orientado tanto al cliente como a su entorno, *EuskoTren* viene realizando numerosas actuaciones dirigidas a reducir y mitigar, en la medida de lo posible, el impacto acústico ocasionado por su actividad.

Entre otras, cabe destacar las siguientes realizadas durante el ejercicio 2006:

- **Estudios acústicos de la sirena de emergencia del tranvía:**

Los contactos mantenidos por *EuskoTren* con la Concejalía de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Bilbao han permitido definir la tipología y nivel acústico que debería llevar

la citada sirena de emergencia, verificando su afección acústica en aras a mejorar la seguridad en la circulación tranviaria.

De esta forma se ha logrado el equilibrio entre los niveles acústicos y el aseguramiento de la seguridad necesarios en el empleo de la sirena de emergencia de tranvía.

Se han realizado diversas mediciones acústicas de la sirena de emergencia, quedando supeditado el uso de la misma a un frenado de urgencia o emergencia del tranvía.

• **Mejoras relacionadas con la infraestructura de vía**

Las afecciones acústicas provocadas en la estación de Amara por el chirrido en curva debido al contacto rueda-carril se han reducido mediante la instalación de un sistema de riego del carril.



• **Mejora del material móvil ferroviario**

En lo concerniente al material móvil ferroviario, se prosigue con la adecuación acústica de ruedas, incorporando a las mismas bandajes elásticos o bien aros antisonoros, a fin de disminuir, en la medida de lo posible, la transmisión del ruido debido al contacto rueda-carril. El número de ejes ferroviarios que poseen ruedas insonorizadas suponen ya prácticamente el 100% del total.

• **Mejora del material móvil de carretera**

En el caso del material móvil de carretera, las mejoras acústicas están asociadas a la adquisición de nuevos autobuses, que cumplen con la directiva europea sobre ruidos y emisiones Euro 3. En el año 2006, se incorporaron a la flota de autobuses 7 nuevos vehículos certificados bajo dicha directiva. Por otro lado las bajas han sido 5 vehículos Euro 1 y 2 vehículos Euro 2.

5.5.6. Suelo

La superficie de suelo ocupada por *EuskoTren* es la que se muestra a continuación:

| | |
|--|--------------------------------|
| Vías de ferrocarril y playa de vías | 1.346.279 m ² |
| Estaciones, apeaderos, edificios y subestaciones de ferrocarril | 54.007 m ² |
| Total ferrocarril | 1.400.286 m² |
| Línea de tranvía | 21.978 m ² |
| Andenes y apeaderos de tranvía | 1.860 m ² |
| Total tranvía | 23.838 m² |
| Línea de funicular | 5.316 m ² |
| Estación de funicular | 200 m ² |
| Total funicular | 5.516 m² |
| Oficinas | 3.722 m ² |
| Talleres de ferrocarriles y autobuses | 35.052 m ² |
| Total de suelo ocupado por la actividad de <i>EuskoTren</i> | 1.468.414 m² |

5.5.7. Integración con entorno natural y biodiversidad

EuskoTren desarrolla su actividad en armonía con su entorno natural, integrando a la perfección la necesidad de movilidad y el respeto del medio. Publicaciones como "Miradas-Begiradak" y "Excursiones desde estaciones de tren" ofrecen a través de fotografías una muestra de dicho equilibrio entre transporte, paisajes y gentes del País Vasco, permitiendo desde las estaciones y apeaderos de su trazado iniciar la marcha a través de verdes valles y montes escarpados.

5.5.8. Impactos globales de la actividad de *EuskoTren*

Presentamos a continuación una imagen global de los principales impactos ambientales ocasionados por la actividad de transporte de pasajeros de *EuskoTren* durante el año 2006.

Se trata de una visión conjunta que plasma las cantidades absolutas relativas al consumo de recursos naturales, residuos generados, emisiones producidas y vertidos ocasionados.

Recursos naturales consumidos

| | |
|-------------------|-----------------------|
| Energía eléctrica | 34.350.333 Kwh |
| Gasóleos | 1.933.351 Litros |
| Gas natural | 52.901 m ³ |
| Agua | 12.376 m ³ |

Residuos peligrosos generados 50.657 Kg.

Residuos no peligrosos generados 65.755 Kg

Emisiones de gases generadas en el transporte por ferrocarril

| | |
|-----------------|---------------|
| Co ₂ | 7.842.372 Kg. |
| So ₂ | 22.641 Kg |
| No _x | 19.032 Kg |
| Partículas | 1.641 Kg |

Emisiones de gases generadas en el transporte por carretera

| | |
|-----------------|-------------|
| Co | 62.958 Kg. |
| No _x | 118.987 Kg. |
| Partículas | 3.308 Kg |
| Hidrocarburos | 17.243 Kg. |

Vertidos de agua 12.376 m³



5.6. Costes externos del transporte

5.6.1. Ahorro de costes

Empleando los resultados del estudio relativo a los modos de transporte terrestre en el País Vasco “Costes externos del transporte en el País Vasco – Informe final”, del Dpto. de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, donde se asignan costes según el tipo de los distintos modos de transporte, calculamos el ahorro en costes monetarios que implica la utilización del servicio de transporte por ferrocarril o carretera ofertado por *EuskoTren*.

Se ha optado por un escenario a corto plazo sin mecanismos flexibles, que presenta los siguientes costes en función de los diferentes medios de transporte que nos interesan:

Definición de unidades:

Ct.: Céntimo

vkm: vehículo – km

tkm: tren – km

Tabla 25: Costes por vehículo-km y tren-km del transporte por carretera y ferrocarril

| | Turismo (ct./Vkm) | Autobus (ct./Vkm) | Ferrocarril Viajeros (ct./Tkm) |
|--|-------------------|-------------------|--------------------------------|
| Costes por cambio climático a Corto plazo – (Kyoto) sin mecanismos flexibles | 0,83 | 4,27 | 0,06 |
| Costes por accidentes | 7,17 | 10,32 | 0,00 |
| Costes por ruido | 0,51 | 5,89 | 26,2 |
| Costes por contaminación del aire | 2,70 | 33,05 | 60,2 |
| Costes de naturaleza y paisaje | 0,39 | 1,78 | 1,8 |
| Costes en áreas urbanas | 0,47 | 1,32 | 172,0 |
| Costes por efectos indirectos a Corto plazo | 0,17 | 0,58 | 20,1 |
| Costes de congestión | 2,4 | 3,73 | 0,0 |
| TOTAL | 14,64 | 60,94 | 280,36 |

Para el cálculo del coste externo asociado a cada medio de transporte, y en consecuencia el ahorro que implica utilizar el servicio de transporte público de *EuskoTren*, se han utilizado las siguientes dos suposiciones:

- a) En caso de no utilizar el servicio de transporte por ferrocarril de *EuskoTren*, el 50% de los viajeros y viajeras utilizaría el vehículo privado (con una ocupación de 1,35 personas por vehículo) y el otro 50% optaría para su transporte por el servicio de autobús (con una ocupación de 20 personas por autobús) Dichas ocupaciones se establecen en el Estudio citado anteriormente.
- b) Si las personas usuarias del servicio de transporte por carretera de *EuskoTren* dejasen de utilizarlo, el traslado se realizaría por completo al vehículo privado (con una ocupación de 1,35 personas por vehículo). Dicha ocupación se establece en el Estudio citado anteriormente.

En consecuencia, y teniendo en cuenta los resultados del estudio relativo a los modos de transporte terrestre en el País Vasco donde se asignan costes según el tipo de coste para cada uno de los distintos modos de transporte, los ahorros asociados a cada uno de los dos supuestos, son los siguientes:

| Supuesto | Unidades | Ahorro |
|---|----------|---------|
| a) Utilización del transporte por ferrocarril de <i>EuskoTren</i> | Euros | 598.819 |
| b) Utilización del transporte por carretera de <i>EuskoTren</i> | Euros | 481.912 |



Podemos concretar que la actividad conjunta de transporte ferroviario y de carretera de *EuskoTren* reporta un ahorro superior al millón de euros, bajo las suposiciones y premisas señaladas anteriormente.

5.6.2. Ahorro de combustibles

Adicionalmente a este ahorro de costes, *EuskoTren* también posibilita el ahorro de considerables cantidades de combustible como consecuencia del empleo por parte de FEVE de la infraestructura viaria de *EuskoTren* para efectuar el transporte de mercancías entre las localidades de Ariz-Basauri y Lasarte, utilizando para ello locomotoras diesel traccionadas mediante gasóleo tipo B.

La comparación se realiza seleccionando como medio alternativo de transporte la circulación de camiones por carretera. La eficiencia energética del primer tipo de transporte (ferroviario) respecto el segundo (carretera) es mayor, permitiendo un ahorro muy considerable en el consumo de combustible, y las consiguientes emisiones atmosféricas asociadas.

En la siguiente tabla, mostramos la comparativa entre ambos medios de transporte y los ahorros obtenidos.

Tabla 26: Ahorro de combustible con el ferrocarril respecto al transporte equivalente de mercancías por carretera

| | Unidades | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|-----------|---------|---------|---------|
| Cantidad de mercancías transportadas | Toneladas | 164.879 | 164.879 | 164.879 |
| Expediciones realizadas | Nº | 265 | 228 | 279* |
| Ahorro de gasoil consumido | Litros | 342.905 | 316.739 | 339.531 |
| Ahorro de camiones en circulación en la carretera | Nº | 4.878 | 4.506 | 4.830 |

Fuente: Elaboración propia.

Se considera que el medio alternativo al ferrocarril para el transporte de mercancías es el transporte por carretera mediante camiones.

* Han existido casuísticas especiales que han requerido circulaciones sustitutorias mediante camiones debido a cortes en la vía.

5.7. Índice GRI de indicadores de desempeño ambiental y requisitos

| Código * | Indicadores de desempeño ambiental | p/a ** | pág***. | Observaciones |
|-------------------|--|--------|------------------|---|
| Materiales | | | | |
| EN1 | Materiales utilizados, por peso o volumen. | P | 51, 52 53, 54 | No se consideran representativos otros materiales debido a las particularidades de la actividad de <i>EuskoTren</i> (transporte de pasajeros y mantenimiento de material móvil) |
| EN2 | Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados. | P | 54 | No se utilizan materiales valorizados, pero sí agua reciclada |
| Energía | | | | |
| EN3 | Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias. | P | 51, 52 53 | |
| EN4 | Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias. | P | 51, 52 53 | <i>EuskoTren</i> considera que todo su consumo de energía es directo |
| EN5 | Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia. | A | - | Indicador adicional |
| EN6 | Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas. | A | - | Indicador adicional |
| EN7 | Iniciativas para reducir el consumo indirecto de energía y las reducciones logradas con dichas iniciativas. | A | - | Indicador adicional |
| Agua | | | | |
| EN8 | Captación total de agua por fuentes | P | 54 | |
| EN9 | Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua | A | - | No aplica |
| EN10 | Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada. | A | 54 | |

| Código * | Indicadores de desempeño ambiental | p/a ** | pág*** | Observaciones |
|---------------------------------------|---|--------|------------------|---|
| Biodiversidad | | | | |
| EN11 | Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas. | P | 63 | |
| EN12 | Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas. | P | 63 | |
| EN13 | Hábitats protegidos o restaurados. | A | - | Indicador adicional |
| EN14 | Estrategias y acciones implantadas y planificadas para la gestión de impactos sobre la biodiversidad. | A | - | Indicador adicional |
| EN15 | Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción, incluidas en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales y cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones según el grado de amenaza de la especie, | A | - | No aplica |
| Emisiones, vertidos y residuos | | | | |
| EN16 | Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso, | P | 58, 59 60, 61 | |
| EN17 | Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso, | P | - | <i>EuskoTren</i> considera que no existen otras emisiones |
| EN18 | Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas, | A | - | Indicador adicional |
| EN19 | Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso, | P | 58, 59 60 | |
| EN20 | NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso. | P | 58, 59 60 | |
| EN21 | Vertimiento total de aguas residuales, según su naturaleza y destino. | P | 64 | |
| EN22 | Peso total de residuos gestionados, según tipo y método de tratamiento. | P | 55, 56 57 | |
| EN23 | Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos. | P | - | No han existido derrames significativos |
| EN24 | Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos según la clasificación del Convenio de Basilea, anexos I, II, III y VIII y porcentaje de residuos transportados internacionalmente. | A | - | No aplica |

| Código * | Indicadores de desempeño ambiental | p/a ** | pág*** | Observaciones |
|-------------------------------|---|--------|--------|---------------------|
| EN25 | Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados significativamente por vertidos de agua y aguas de escorrentía de la organización informante. | A | - | Indicador adicional |
| Productos y servicios | | | | |
| EN26 | Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto. | P | - | No aplica |
| EN27 | Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos. | P | - | No aplica |
| Cumplimiento normativo | | | | |
| EN28 | Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental. | P | - | No han existido |
| Transporte | | | | |
| EN29 | Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal. | A | - | Indicador adicional |
| General | | | | |
| EN30 | Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales. | A | 49, 50 | |

* Código proporcionado por la Guía GRI (G3) a los diferentes indicadores ambientales

** P: Indicador Principal / A: Indicador Adicional

*** Página del Informe Ambiental en la que se da respuesta al indicador

El siguiente Índice de Requisitos GRI de la Guía G3 sobre Memorias de Sostenibilidad se debe interpretar bajo la consideración de que *EuskoTren* pública un Informe Ambiental.

| Índice requisitos GRI | Pág. |
|---|------------|
| 1. Estrategia y análisis | |
| 1.1 Declaración del máximo responsable de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización. | 41, 42 |
| 1.2 Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades. | 41, 42 |
| 2. Perfil de la organización | |
| 2.1 Nombre de la organización. | 41, 44, 45 |
| 2.2 Principales marcas, productos y/o servicios. | 44, 45 |
| 2.3 Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos. | 41, 44, 45 |
| 2.4 Localización de la sede principal de la organización. | 44, 45 |
| 2.5 Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas. | 44, 45 |
| 2.6 Naturaleza de la propiedad y forma jurídica. | 41, 44, 45 |

| Índice requisitos GRI | Pág. |
|--|--------------------|
| 2.7 Mercados servidos. | 44, 45 |
| 2.8 Dimensiones de la organización informante. | 45, 46 |
| 2.9 Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización. | 41, 47 |
| 2.10 Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo. | 43, 48 |
| 3. Parámetros de la memoria | |
| Perfil de la memoria | |
| 3.1 Periodo cubierto por la información contenida en la memoria. | 47 |
| 3.2 Fecha de la memoria anterior más reciente. | 47 |
| 3.3 Ciclo de presentación de memorias. | 47 |
| 3.4 Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido. | 45 |
| Alcance y cobertura de la memoria | |
| 3.5 Proceso de definición del contenido de la memoria. | 41 |
| 3.6 Cobertura de la memoria. | 47 |
| 3.7 Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria. | No existen |
| 3.8 La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos, filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones. | No existen |
| 3.9 Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos. | 51 |
| 3.10 Descripción del efecto que pueda tener la reexpresión de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reexpresión. | 47 |
| 3.11 Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria. | 44, 45, 47 |
| Índice del contenido del GRI | |
| 3.12 Tabla que indica la localización de los Contenidos básicos en la memoria, donde se señalan los números de página o enlaces web donde se puede encontrar la información. | 66, 67, 68, 69, 70 |
| Verificación | |
| 3.13 Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria. | 41 |
| 4. Gobierno, compromisos y participación de los grupos de interés | |
| Gobierno | |
| 4.1 La estructura de gobierno de la organización. | 48 |
| 4.2 Ha de indicarse si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo. | No procede |
| 4.3 En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria, se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos. | No procede |
| 4.4 Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno. | No procede |
| 4.5 Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos y el desempeño de la organización. | No procede |
| 4.6 Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno. | No procede |
| 4.7 Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos. | No procede |
| 4.8 Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación. | 43, 44, 48, 49 |

| Indice requisitos GRI | Pág. |
|--|-------------|
| 4.9 Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades. | No procede |
| 4.10 Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social. | No procede |
| Compromisos con iniciativas externas | |
| 4.11 Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución. | No procede |
| 4.12 Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe. | 43, 44 |
| 4.13 Principales asociaciones a las que pertenezca (tales como asociaciones sectoriales) y/o entes nacionales e internacionales a las que la organización apoya. | 43, 44 |
| Participación de los grupos de interés | |
| 4.14 Relación de grupos de interés que la organización ha incluido. | 44 |
| 4.15 Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete. | 44 |
| 4.16 Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés. | 44 |
| 4.17 Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria. | 41, 44 |



ATTEST

Avda. de Tolosa, 5 – 4º
20018 SAN SEBASTIAN

Ledesma, 10 – 1º
48001 BILBAO

COMPROBACION INDEPENDIENTE DEL INFORME AMBIENTAL 2006 DE EUSKOTREN

Al Director General de EUSKOTREN, S.A.:

En cumplimiento del encargo recibido, hemos llevado a cabo unos procedimientos de revisión acordados con Ustedes y relacionados más adelante, sobre el "Informe Ambiental" 2006 de EUSKOTREN, S.A. El objetivo de nuestro trabajo ha sido el de llevar a cabo una comprobación independiente, acerca de la fiabilidad de la información incluida en dicho Informe Ambiental, cuya preparación y contenido son responsabilidad exclusiva de dicha Sociedad Pública, con el fin de detectar posibles errores y excepciones en base exclusivamente a los procedimientos aplicados.

Procedimientos

Nuestro trabajo se ha llevado a cabo siguiendo las normas profesionales de general aceptación relativas a procedimientos acordados, siendo los aplicados los siguientes:

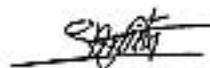
- Reuniones con empleados de EUSKOTREN para obtener la información necesaria para la ejecución de los procedimientos de revisión.
- Análisis de la fiabilidad, consistencia y exhaustividad de la información incluida en el Informe Ambiental.
- Comprobación mediante pruebas de verificación, para una muestra seleccionada, de los cálculos de los indicadores cuantitativos incluidos en el Informe Ambiental.
- Comprobación de los datos aportados por las fuentes de información utilizadas por EUSKOTREN son veraces.
- Comprobación de los aspectos de carácter cualitativo de la información incluida en el Informe Ambiental.
- Comprobación de una muestra de la información mediante pruebas documentales y/o soportes informáticos.

Conclusión

En base al trabajo de revisión efectuado, no se ha puesto de manifiesto aspecto, error o desviación significativa alguna en relación a la fiabilidad de la información incluida en el Informe Ambiental. Si se hubieran aplicado otros procedimientos adicionales o distintos se podrían haber identificado asuntos sobre los que habríamos informado.

21 de mayo de 2007

ATTEST



Iñaki Arrieta



6

Datos Estadísticos

6.1. Oferta Ferrocarril, Tranvía

Oferta Ferrocarril

| Ferrocarril | Nº Trens | | | Nº Kilómetros | | |
|--------------------------------------|----------------|----------------|--------------|------------------|------------------|-------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Txorierni | 26.711 | 28.229 | 5,68 | 429.525 | 427.363 | -0,50 |
| Bilbao-Bermeo | 26.033 | 25.979 | -0,21 | 1.052.569 | 1.047.054 | -0,52 |
| Bilbao-Donostia | 74.793 | 71.208 | -4,79 | 2.047.472 | 2.075.214 | 1,35 |
| Lasarte Oria-Hendaia | 43.858 | 43.720 | -0,31 | 993.345 | 1.027.795 | 3,47 |
| Funicular Larreineta | 27.086 | 27.192 | 0,39 | 31.962 | 32.087 | 0,39 |
| Tren Vapor Azpeitia-Lasao (Museo) | 328 | 368 | 12,20 | 1.442 | 1.619 | 12,29 |
| Total Ferrocarril | 198.809 | 196.696 | -1,06 | 4.556.315 | 4.611.132 | 1,20 |

Oferta Ferrocarril

| Ferrocarril | Plazas | | | Plazas / kilómetros | | |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|----------------------|----------------------|-------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Txorierni | 6.295.783 | 6.778.630 | 7,67 | 101.239.043 | 102.622.677 | 1,37 |
| Bilbao-Bermeo | 4.399.577 | 4.390.451 | -0,21 | 177.884.161 | 176.952.126 | -0,52 |
| Bilbao-Donostia | 19.820.145 | 18.870.120 | -4,79 | 542.580.080 | 549.931.710 | 1,35 |
| Lasarte Oria-Hendaia | 15.832.738 | 15.782.920 | -0,31 | 358.597.545 | 371.033.995 | 3,47 |
| Funicular Larreineta | 2.112.708 | 2.120.976 | 0,39 | 2.493.036 | 2.502.786 | 0,39 |
| Tren Vapor Azpeitia-Lasao (Museo) | 31.488 | 35.328 | 12,20 | 138.432 | 155.443 | 12,29 |
| Total Ferrocarril | 48.492.439 | 47.978.425 | -1,06 | 1.182.932.297 | 1.203.198.737 | 1,71 |

Oferta Tranvía

| Tranvía | Nº Tranvías | | | Nº Kilómetros | | |
|-------------------|-------------|--------|-------|---------------|---------|-------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Tranvía en Bilbao | 66.981 | 66.464 | -0,77 | 317.762 | 315.283 | -0,78 |

Oferta Tranvía

| Tranvía | Plazas | | | Plazas / kilómetros | | |
|-------------------|-----------|-----------|-------|---------------------|------------|-------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Tranvía en Bilbao | 8.372.625 | 8.308.000 | -0,77 | 39.720.250 | 39.410.375 | -0,78 |

6.1. Oferta Carretera

Oferta Carretera

| Carretera | Nº Trens-Expediciones | | | Nº Kilómetros | | |
|------------------------|-----------------------|----------------|--------------|------------------|------------------|--------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Margen Derecha | 142.323 | 142.110 | -0,15 | 1.915.695 | 1.908.638 | -0,37 |
| Margen Izquierda | 15.811 | 15.522 | -1,83 | 251.478 | 246.181 | -2,11 |
| Total Bizkaia | 158.134 | 157.632 | -0,32 | 2.167.173 | 2.154.819 | -0,57 |
| Bajo Deba | 36.624 | 36.864 | 0,66 | 715.251 | 724.953 | 1,36 |
| Urola Kosta | 42.544 | 43.049 | 1,19 | 1.168.959 | 1.187.705 | 1,60 |
| Total Gipuzkoa | 79.168 | 79.913 | 0,94 | 1.884.210 | 1.912.658 | 1,51 |
| Total Carretera | 237.302 | 237.545 | 0,10 | 4.051.383 | 4.067.477 | 0,40 |

Oferta Carretera

| Carretera | Plazas | | | Plazas / kilómetros | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------|---------------------|--------------------|-------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Margen Derecha | 8.130.724 | 8.555.198 | 5,22 | 124.137.465 | 127.940.987 | 3,06 |
| Margen Izquierda | 1.116.145 | 1.100.709 | -1,38 | 16.815.709 | 16.583.997 | -1,38 |
| Total Bizkaia | 9.246.869 | 9.655.907 | 4,42 | 140.953.174 | 144.524.984 | 2,53 |
| Bajo Deba | 1.612.556 | 1.585.184 | -1,70 | 33.508.308 | 36.057.768 | 7,61 |
| Urola Kosta | 3.139.817 | 3.199.894 | 1,91 | 88.390.708 | 91.773.168 | 3,83 |
| Total Gipuzkoa | 4.752.373 | 4.785.078 | 0,69 | 121.899.016 | 127.830.936 | 4,87 |
| Total Carretera | 13.999.242 | 14.440.985 | 3,16 | 262.852.190 | 272.355.920 | 3,62 |

6.1. Oferta Total EuskoTren

| | Nº Trens-Expediciones | | | Nº Kilómetros | | |
|------------------------|-----------------------|----------------|--------------|------------------|------------------|-------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Total EuskoTren | 503.092 | 500.705 | -0,47 | 8.925.460 | 8.993.892 | 0,77 |

| | Plazas | | | Plazas / kilómetros | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|--------------|----------------------|----------------------|-------------|
| | 2005 | 2006 | % | 2005 | 2006 | % |
| Total EuskoTren | 70.864.306 | 70.727.410 | -0,19 | 1.485.504.737 | 1.514.965.032 | 1,98 |

6.2. Demanda en Bizkaia

Demanda en Bizkaia (Personas Viajeras)

| Ferrocarril | 2006 | 2005 | % |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Txorierrri | 2.146.331 | 2.202.571 | -2,55 |
| Bilbao - Amorebieta | 2.372.402 | 2.356.286 | 0,68 |
| Durango - Amorebieta | 501.491 | 535.702 | -6,39 |
| Bermeo - Amorebieta | 1.087.803 | 1.110.069 | -2,01 |
| Durango - Ermua | 926.389 | 939.771 | -1,42 |
| Funicular de Larreineta | 198.182 | 203.666 | -2,69 |
| Total Ferrocarril Bizkaia | 7.232.598 | 7.348.065 | -1,57 |
| Tranvía | | | |
| Tranvía en Bilbao | 2.934.852 | 2.821.730 | 4,01 |
| Total Tranvía Bizkaia | 2.934.852 | 2.821.730 | 4,01 |
| Autobuses | | | |
| Bilbao - Azkorri | 507.286 | 527.907 | -3,91 |
| Getxo / Gorliz - Areeta / Arminza | 525.222 | 537.976 | -2,37 |
| Areeta - Berango | 289.271 | 299.195 | -3,32 |
| Getxo - Cruces | 382.385 | 418.890 | -8,71 |
| Bilbao / Leioa - Getxo (Palacios) | 803.163 | 758.153 | 5,94 |
| Total Margen Derecha | 2.507.327 | 2.542.121 | -1,37 |
| Santurtzi - Unibertsitatea | 90.097 | 101.579 | -11,30 |
| Sestao - Unibertsitatea | 45.098 | 48.095 | -6,23 |
| Barakaldo - Unibertsitatea | 59.524 | 66.189 | -10,07 |
| Muskiz - Unibertsitatea | 19.525 | 22.137 | -11,80 |
| Total Margen Izquierda | 214.244 | 238.000 | -9,98 |
| Total Autobuses Bizkaia | 2.721.571 | 2.780.121 | -2,11 |
| TOTAL BIZKAIA | 12.889.021 | 12.949.916 | -0,47 |

6.2. Demanda en Gipuzkoa

| Demanda en Gipuzkoa (Personas Viajeras) | | | |
|---|-------------------|-------------------|--------------|
| Ferrocarril | 2006 | 2005 | % |
| Ermua - Eibar | 1.336.896 | 1.334.720 | 0,16 |
| Eibar - Zumaia | 715.818 | 692.860 | 3,31 |
| Zumaia - Donostia / San Sebastián | 1.976.196 | 1.808.752 | 9,26 |
| Donostia / San Sebastián - Lasarte Oria | 1.176.306 | 1.052.598 | 11,75 |
| Donostia / San Sebastián - Hendaia | 5.636.187 | 5.487.521 | 2,71 |
| Museo Azpeitia - Lasao (Trenes de Vapor) | 36.922 | 32.297 | 14,32 |
| Total Ferrocarril Gipuzkoa | 10.878.324 | 10.408.747 | 4,51 |
| Autobuses | | | |
| Zumarraga - Zumaia | 436.501 | 435.950 | 0,13 |
| Zumaia - Donostia / San Sebastián (Autopista) | 389.800 | 403.794 | -3,47 |
| Zumaia - Donostia / San Sebastián (Ruta) | 473.930 | 481.857 | -1,65 |
| Hijuelas Urola Kosta | 349.285 | 33.683 | 936,98 |
| Total Urola Kosta | 1.649.516 | 1.355.284 | 21,71 |
| Mallabia - Ondarroa | 709.476 | 679.728 | 4,38 |
| Udalbus (Eibar) | 176.854 | 192.013 | -7,89 |
| Hijuelas Bajo Deba | 15.722 | 14.534 | 8,17 |
| Ermua - Azpeitia | 46.674 | 42.457 | 9,93 |
| Total Bajo Deba | 948.726 | 928.732 | 2,15 |
| Total Autobuses Gipuzkoa | 2.598.242 | 2.284.016 | 13,76 |
| TOTAL GIPUZKOA | 13.476.566 | 12.692.763 | 6,17 |

6.2. Demanda Total EuskoTren

| | 2006 | 2005 | % |
|--------------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Total Euskoren | 26.365.587 | 25.642.679 | 2,82 |
| Total Ferrocarril | 18.110.922 | 17.756.812 | 1,99 |
| Total Tranvía | 2.934.852 | 2.821.730 | 4,01 |
| Total Autobuses | 5.319.813 | 5.064.137 | 5,05 |

6.3. Principales Indicadores

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Productividad Comercial | | | | | | |
| Total de personas viajeras/Media de Agentes | 33.223 | 28.283 | 29.453 | 28.241 | 27.672 | 28.516 |
| Productividad Económica (euros) | | | | | | |
| Total de ingresos/Media de Agentes | 18.919 | 14.437 | 14.976 | 15.055 | 15.742 | 16.759 |
| Índice de Cobertura | | | | | | |
| Total de ingresos/ Total de gastos (incluidos financieros) (%) | 46,46 | 39,72 | 39,97 | 40,31 | 42,80 | 43,89 |
| Déficit por Viajero/a (euros) | | | | | | |
| Gastos (totales-financieros) - Ingresos totales/ Total personas viajeras | 0,66 | 0,90 | 0,87 | 0,89 | 0,93 | 0,88 |
| Energía Tracción por Viajero de Ferrocarril (euros) | | | | | | |
| Gastos Energía Tracción/Total personas viajeras | 0,08 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,09 |
| Gastos financieros/Ingresos | | | | | | |
| Gastos financieros/Ingresos totales incluidos financieros (%) | 2,20 | 1,59 | 0,15 | 0,78 | 1,36 | 1,54 |
| Gastos de Personal/Gastos Totales | | | | | | |
| Gastos de Personal/ Gastos Totales incluidos extraordinarios (%) | 67,24 | 64,46 | 64,95 | 67,33 | 66,31 | 68,16 |
| Gastos de Personal por Agente (euros) | | | | | | |
| Gastos de Personal/ Media de Agentes-Personal fuera de convenio | 28.360 | 29.223 | 29.307 | 30.314 | 31.319 | 32.687 |
| Percepción Media (euros) | | | | | | |
| Ingresos de Ferrocarril/ Personas viajeras de pago por ferrocarril | 0,44 | 0,46 | 0,46 | 0,49 | 0,54 | 0,55 |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
| Productividad Comercial | | | | | | |
| Total de personas viajeras/Media de Agentes | 27.889 | 25.816 | 26.527 | 25.180 | 26.904 | 30.253 |
| Productividad Económica (euros) | | | | | | |
| Total de ingresos/Media de Agentes | 17.232 | 16.884 | 17.224 | 16.825 | 18.995 | 21.778 |
| Índice de Cobertura | | | | | | |
| Total de ingresos/ Total de gastos (incluidos financieros) (%) | 43,06 | 41,58 | 43,55 | 41,83 | 44,19 | 44,99 |
| Déficit por Viajero/a (euros) | | | | | | |
| Gastos (totales-financieros) - Ingresos totales/ Total personas viajeras | 0,97 | 1,08 | 1,11 | 1,27 | 1,24 | 1,20 |
| Energía Tracción por Viajero de Ferrocarril (euros) | | | | | | |
| Gastos Energía Tracción/Total personas viajeras | 0,09 | 0,08 | 0,10 | 0,10 | 0,11 | 0,14 |
| Gastos financieros/Ingresos | | | | | | |
| Gastos financieros/Ingresos totales incluidos financieros (%) | 1,33 | 0,11 | 1,10 | 1,61 | 2,41 | 3,16 |
| Gastos de Personal/Gastos Totales | | | | | | |
| Gastos de Personal/ Gastos Totales incluidos extraordinarios (%) | 67,71 | 66,89 | 63,40 | 62,81 | 61,92 | 58,39 |
| Gastos de Personal por Agente (euros) | | | | | | |
| Gastos de Personal/ Media de Agentes-Personal fuera de convenio | 33.504 | 34.946 | 36.527 | 36.623 | 39.353 | 40.640 |
| Percepción Media (euros) | | | | | | |
| Ingresos de Ferrocarril/ Personas viajeras de pago por ferrocarril | 0,57 | 0,61 | 0,62 | 0,67 | 0,69 | 0,70 |



7

Inversiones 2006

Inversiones realizadas por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en proyectos relacionados con Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A en el ejercicio 2006 (euros)

| Concepto | Importe |
|---|-------------------|
| Expropiaciones (Variante Sur, Durango, Lebario, Traña-Berriz, Tranvía Vitoria-Gasteiz, Deba, etc.) | 1.235.511 |
| Proyecto y obras Tranvía Vitoria-Gasteiz | 5.573.779 |
| Convenio con la Diputación Foral de Bizkaia y EuskoTren para la supresión del paso a nivel del P.K. 15/911 de la línea Bilbao – Donostia/San Sebastián con la carretera N-240 en Lemoa y construcción de la Estación de Lemoa | 6.179.624 |
| Instalación de seguridad, comunicaciones y línea de Media Tensión de la estación de Lemoa | 755.286 |
| Convenio con el Ayuntamiento de Ermua para la supresión del paso a nivel en la calle Izelaieta | 2.236.197 |
| Convenio con el Ayuntamiento de Zamudio acceso Polígono Ugaldeguren III | 793.284 |
| Definición de instalaciones ferroviarias. Obra eliminación paso a nivel en Txarrakua | 29.870 |
| Estudio geotécnico del ámbito de la estación de Eibar | 12.000 |
| Convenio con la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, estudios previos implantación sistema tranviario en Donostia/San Sebastián | 384.000 |
| Total inversiones del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en proyectos relacionados con Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos s.A., en el ejercicio 2006 | 17.199.551 |

Inversiones 2006 de EuskoTren (euros)

Terrenos

| Concepto | Importe |
|-----------------------|---------------|
| Terrenos Araso | 13.000 |
| Total Terrenos | 13.000 |

Infraestructura y Vía

| Concepto | Importe |
|--|-------------------|
| Actuaciones en puentes | 58.118 |
| Variante Donostia / Estación Lugaritz | 559.665 |
| Actuaciones en riesgos geológicos | 82.975 |
| Carril 54 Kg. (actuaciones 2004/2005/2006) | 77.335 |
| Desdoblamiento Amorebieta – Durango | 323.211 |
| Soterramiento Durango – Traña | 341.208 |
| Desdoblamiento Traña – Berriz | 317.712 |
| Actuaciones provisionales en Amorebieta | 1.044.027 |
| Variante Donostia / Estación Lugaritz | 150.768 |
| Adecuación de vía a tráfico mixto | 935 |
| Actuaciones en riesgos geológicos | 354.616 |
| Actuaciones en túneles | 392.741 |
| Carril 54 Kg. (actuaciones 2004/2005/2006) ETS | 13.152 |
| Desdoblamiento Amorebieta – Durango (ETS) | 3.621.353 |
| Soterramiento Durango – Traña (ETS) | 7.713.553 |
| Desdoblamiento Traña – Berriz (ETS) | 934.984 |
| Variante Donostia / Estación Lugaritz (ETS) | 461.494 |
| Adecuación de vía a tráfico mixto (ETS) | 28.927 |
| Modernización plataforma vía, cerramientos (ETS) | 4.044 |
| Modernización Superestructuras (ETS) | 114.000 |
| Actuaciones en riesgos geológicos (ETS) | 617.089 |
| Actuaciones en túneles (ETS) | 26.136 |
| Total Infraestructura y Vía | 17.238.046 |

Edificios y otras construcciones

| Concepto | Importe |
|---|------------------|
| Estaciones | 93.812 |
| Edificios Servicios Centrales (ETS) | 19.936 |
| Adaptación y modernización estaciones (ETS) | 18.990 |
| Estaciones (ETS – ETOP) | 995.980 |
| Siniestro Galtzaraborda | 229.400 |
| Rehabilitación viviendas Patrominio (ETS) | 94 |
| Talleres y cocheras Ferrocarril | 2.150 |
| Talleres y cocheras Carretera | 21.135 |
| Total Edificios y otras construcciones | 1.381.497 |

Maquinaria herramienta y medios desplazamiento

| Concepto | Importe |
|---|---------------|
| Renovación flota vehículos manenimiento (ETS) | 960 |
| Herramientas y nuevos útiles (ETS) | 17.140 |
| Renovación vehículos corp. ETS-ETOP | 11.536 |
| Equipamiento Taller Leioa | 4.470 |
| Equipamiento Funicular | 2.307 |
| Total Maquinaria Herramental y medios desplazamiento | 36.413 |

Material móvil

| Concepto | Importe |
|---|------------------|
| Locomotoras y vagones Mercancías | 792.242 |
| Revisiones P-3 UT-200 | 254.356 |
| Locomotoras y vagones Mercancías | 11.600 |
| Renovaciones Autobuses | 661.728 |
| Locomotoras y vagones Mercancías | 4.930.941 |
| Mejoras UT-200, UT-300, UT-400, UT-3500 | 73.407 |
| Material Museo Azpetia | 94.984 |
| Renovación Autobuses | 799.204 |
| Remodelación de Autobuses | 185.761 |
| Adecuación imagen "Lurraldebus" | 57.928 |
| Total Material Móvil | 7.862.152 |

Instalaciones Eléctricas

| Concepto | Importe |
|--|----------------|
| Backup Red de Telecomunicaciones | 14.588 |
| Otras actuaciones en instalaciones | 99.158 |
| Adecuación instalaciones Energía, Señalización | 4.185 |
| Interfonía expendición y emergencia estaciones | 226.085 |
| Modernización Instalaciones (ETS) | 8.206 |
| Adecuación Energía (ETS) | 26.048 |
| Adecuación Comunicaciones (ETS) | 17.212 |
| Sistema de Peaje | 186.324 |
| Total Instalaciones Eléctricas | 581.806 |

Señalización y Control de la Circulación

| Concepto | Importe |
|---|---------------|
| Banalizaciones y mejoras de Señalización | 34.277 |
| Varios SPN y otros (ETS) | 9.450 |
| Total Señalización y Control de la Circulación | 43.727 |

Sistemas Informáticos

| Concepto | Importe |
|------------------------------------|----------------|
| Actuaciones tecnológicas | 2.358 |
| Nueva aplicaciones | 88.737 |
| Actuaciones tecnológicas | 116.739 |
| Aplicación SAP | 719.232 |
| Total Sistemas Informáticos | 927.067 |

Sistemas de Seguridad e Higiene

| Concepto | Importe |
|--|----------------|
| Plan de Automatización de estaciones (5) | 37.770 |
| Comisión Seguridad Circulación | 8.234 |
| Inversiones en Seguridad Laboral | 59.887 |
| Instalaciones de autoprotección (ETS) | 85.178 |
| Comisión Seguridad Circulación (ETS) | 36.777 |
| Seguridad Circulación (ETOP) | 566 |
| Total Sistemas de Seguridad e Higiene | 228.411 |

Estudios y Proyectos

| Concepto | Importe |
|--|------------------|
| Estudios complementarios EuskoTren XXI | 44.019 |
| Estudio desdoblamiento Herrera – Errenteria | 30.000 |
| Estudios complementarios EuskoTren XXI | 35.525 |
| Estudios complementarios EuskoTren XXI | 10.215 |
| Proyecto Oficinas Centrales Durango | 283.997 |
| Otros estudios EuskoTren XXI | 205.611 |
| Proyectos constructivos EuskoTren XXI | 167.160 |
| Proyecto constructivo línea alta tensión | 7.950 |
| Estudio reorganización EuskoTren/Imebisa | 14.444 |
| Proyecto Soterramiento Durango | 1.653 |
| Proyecto renovación catenaria Donostia – Hendaia | 10.600 |
| Proyecto renovación catenaria túneles | 12.485 |
| Proyecto renovación parque alta subestaciones | 16.000 |
| Proyecto telemando seccionadores | 7.200 |
| Proyecto compensación catenaria Bériz - E | 341.253 |
| Otros estudios EuskoTren XXI | 51.956 |
| Estudios complementarios EuskoTren XXI | 215.114 |
| Proyecto Soterramiento Durango | 9.917 |
| Proyecto Oficinas Centrales Durango | 647.557 |
| Total Estudios y Proyectos | 2.112.656 |

Varios

| Concepto | Importe |
|---|----------------|
| Plan Estratégico EuskoTren XXI | 22.302 |
| Coordinación Seguridad y Vigilancia M. AM | 5.004 |
| Coordinación Seguridad y Vigilancia M. AM | 128.976 |
| Actuaciones Puesto de Mando Circulación | 521 |
| Excavación Veleia Patrimonio Cultural (ETS) | 196.586 |
| Sistema Gestión de monética y loc. GPS | 67.827 |
| Actuaciones de Medio Ambiente | 30.080 |
| Registro marcas y patentes | 3.158 |
| Equipamiento Recursos Humanos | 235.816 |
| Equipamiento Servicios Centrales | 4.800 |
| Adquisición documentación histórica | 92.394 |
| Plan de Comunicaciones | 10.500 |
| Total Varios | 797.965 |

Tranvía Bilbao

| Concepto | Importe |
|-----------------------------|---------------|
| Tranvía Bilbao | 13.570 |
| Tranvía Bilbao | 3.109 |
| Total Tranvía Bilbao | 16.678 |

Tranvía de Vitoria-Gasteiz

| Concepto | Importe |
|---|---------------|
| Tranvía de Vitoria-Gasteiz | 12.990 |
| Total Tranvía de Vitoria-Gasteiz | 12.990 |

TOTAL INVERSIONES 2006 **31.252.407**



8

Informe
de Auditoría,
Cuentas Anuales
e Informe
de Gestión



■ Ibañez de Bilbao, 28
48009 Bilbao

■ Teléfono: 944 243 777
Fax: 944 242 745
www.ey.com/es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

Al Accionista Único de
Sociedad Pública Eusko Trenbideak
- Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal

1. Hemos auditado las cuentas anuales de Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal, que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2006, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2006. Con fecha 3 de abril de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 2005 en el que expresamos una opinión con salvedades.

3. Según se indica en el apartado 1 de la memoria, en el ejercicio 2006 se ha producido una reducción del capital social en un importe de 221 millones de euros, equivalente al valor de los activos que han sido devueltos a la Comunidad Autónoma de Euskadi para su aportación posterior al ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS), cuyo objeto es la administración de las infraestructuras ferroviarias, así como los activos vinculados a dichas infraestructuras. Este hecho debe ser considerado al comparar las cifras del balance correspondientes al ejercicio 2006 con las del ejercicio anterior, así como las de la cuenta de pérdidas y ganancias, especialmente las correspondientes a las dotaciones por amortización y pérdida del ejercicio.

4. Según se explica en el apartado 1 de la memoria, la Sociedad incurre en pérdidas anuales que, de acuerdo a los mecanismos de financiación, se cubren mediante subvenciones por el importe de las pérdidas del ejercicio menos, fundamentalmente, las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado. Aun cuando ello no afecta al patrimonio de la Sociedad, de acuerdo con la normativa contable vigente, las subvenciones recibidas para compensar los déficits de explotación deben registrarse en la cuenta Aportaciones de socios para compensar pérdidas en el epígrafe de Fondos propios del balance de situación adjunto. En consecuencia, las pérdidas registradas por la Sociedad en el ejercicio y las Aportaciones de socios para compensar pérdidas deberían incrementarse en 31.486.265 euros.

Domicilio Social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1. 28020 Madrid.
Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 12749, Libro 0,
Folio 215, Sección 8ª, Hoja M-23123, inscripción 116. C.I.F. B-78970506

5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de la salvedad descrita en el párrafo 4, las cuentas anuales del ejercicio 2006 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Sociedad Pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal, al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

6. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2006 contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de Sociedad Pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

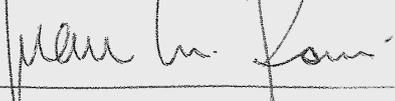
INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente:
ERNST & YOUNG, S.L.

Año 2007 N° 03/07/01629
IMPORTE COLEGIAL: 85,00 EUR

.....
Este informe está sujeto a la tasa
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.
.....

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores
de Cuentas con el N° S0530)



Juan María Román Gonçalves

16 de abril de 2007

Balances de Situación

31 de diciembre

| ACTIVO | 2006/ Euros | 2005/Euros |
|--|-------------------|--------------------|
| Inmovilizado | | |
| Gastos de establecimiento | - | 281.997 |
| Inmovilizaciones inmateriales | | |
| Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares | 120.423 | 542.678 |
| Aplicaciones informáticas | 4.153.714 | 5.188.136 |
| Gastos de investigación y desarrollo | - | 16.174.517 |
| Amortizaciones | (1.494.581) | (8.995.433) |
| | 2.779.556 | 12.909.898 |
| Inmovilizaciones materiales | | |
| Terrenos y construcciones | 10.345.237 | 179.443.683 |
| Instalaciones técnicas y maquinaria | 133.788.276 | 144.989.963 |
| Otras instalaciones, utillaje y mobiliario | 4.738.708 | 8.828.600 |
| Otro inmovilizado | 8.422.461 | 102.063.210 |
| Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso | 3.661.041 | 25.593.636 |
| Amortizaciones | (98.409.434) | (181.853.684) |
| | 62.546.289 | 279.065.408 |
| Inmovilizaciones financieras | | |
| Participaciones en empresas del grupo y asociadas | 70.710 | 70.710 |
| Créditos al personal | 283.139 | 209.028 |
| Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo | 1.355.196 | 1.318.584 |
| | 1.709.045 | 1.598.322 |
| Total inmovilizado | 67.034.890 | 293.855.625 |
| Activo Circulante | | |
| Existencias | | |
| Materias primas y otros aprovisionamientos | 2.835.942 | 2.895.265 |
| Provisiones | (555.345) | (548.303) |
| | 2.280.597 | 2.346.962 |
| Deudores | | |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 742.295 | 686.689 |
| Deudores varios | 356.158 | 307.626 |
| Personal | - | 155.689 |
| Administraciones Públicas | 10.426.689 | 15.856.018 |
| Provisiones | (419.470) | (80.764) |
| | 11.105.672 | 16.925.258 |
| Tesorería | 4.455.429 | 10.663.978 |
| Ajustes por periodificación | 2.210 | 50.998 |
| Total activo circulante | 17.843.908 | 29.987.196 |
| TOTAL ACTIVO | 84.878.798 | 323.842.821 |

Balances de Situación

31 de diciembre

| PASIVO | 2006/ Euros | 2005/Euros |
|--|--------------------|--------------------|
| Fondos propios | | |
| Capital suscrito | 50.334.548 | 260.456.182 |
| Resultados negativos de ejercicios anteriores | (419.068) | (10.635.923) |
| Pérdidas y ganancias | (13.930.502) | (27.156.934) |
| Total fondos propios | 35.984.978 | 222.663.325 |
| Aportaciones de socios para futuras ampliaciones de capital | - | 33.165.055 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | | |
| Subvenciones de capital | 253.006 | 2.904.584 |
| Provisiones para riesgos y gastos | | |
| Provisión premio de permanencia | 742.489 | 944.050 |
| Otras provisiones | 395.071 | 427.870 |
| Total provisiones para riesgos y gastos | 1.137.560 | 1.371.920 |
| Acreeedores a largo plazo | | |
| Deudas con entidades de crédito | 22.060.121 | 26.515.182 |
| Acreeedores a corto plazo | | |
| Deudas con entidades de crédito | | |
| Préstamos y otras deudas | 6.755.061 | 6.755.060 |
| Deudas por intereses | 14.852 | 4.800 |
| Acreeedores comerciales | 4.850.252 | 5.406.184 |
| Otras deudas no comerciales | | |
| Administraciones Públicas | 9.922.304 | 1.505.779 |
| Acreeedores por inmovilizado material | 1.758.340 | 21.161.941 |
| Remuneraciones pendientes de pago | 1.205.383 | 1.570.297 |
| Otras deudas | 392.711 | 281.588 |
| Ajustes por periodificación | 544.230 | 537.106 |
| Total acreeedores a corto plazo | 25.443.133 | 37.222.755 |
| TOTAL PASIVO | 84.878.798 | 323.842.821 |

Cuentas de Pérdidas y Ganancias

Ejercicio anual terminado el 31 de diciembre

| DEBE | 2006/ Euros | 2005/Euros |
|---|-------------|------------|
| Gastos | | |
| Aprovisionamientos | 4.179.545 | 3.617.342 |
| Gastos de personal | | |
| Sueldos, salarios y asimilados | 25.074.701 | 26.171.700 |
| Cargas sociales | 9.071.442 | 9.403.521 |
| Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado | 14.104.808 | 26.433.725 |
| Variación de las provisiones de circulante | 345.770 | 111.994 |
| Otros gastos de explotación | | |
| Servicios exteriores | 18.010.501 | 16.251.948 |
| Tributos | 121.169 | 89.925 |
| Otros gastos de gestión | 97.930 | 94.827 |
| Beneficios de explotación | - | - |
| | 71.005.866 | 82.174.982 |
| Gastos financieros y gastos asimilados | 821.019 | 618.465 |
| Resultados financieros positivos | - | - |
| | 821.019 | 618.465 |
| Beneficios de las actividades ordinarias | - | - |
| Pérdidas procedentes del inmovilizado | 2.534.580 | 1.270.561 |
| Gastos extraordinarios | 611.653 | 962.884 |
| Gastos y pérdidas de otros ejercicios | 133.709 | 132.021 |
| Resultados extraordinarios positivos | - | - |
| | 3.279.942 | 2.365.466 |
| Beneficios antes de impuestos | - | - |
| Resultado del ejercicio (Beneficios) | - | - |

Cuentas de Pérdidas y Ganancias

Ejercicio anual terminado el 31 de diciembre

| HABER | 2006/ Euros | 2005/Euros |
|--|-------------------|-------------------|
| Ingresos | | |
| Importe neto de la cifra de negocios | | |
| Ventas | 20.351.777 | 19.031.351 |
| Otros ingresos de explotación | | |
| Ingresos accesorios y otros de gestión corriente | 1.032.348 | 1.327.180 |
| Subvenciones | 35.627.682 | 35.671.806 |
| Exceso de provisiones de riesgos y gastos | 11.078 | 17.953 |
| Pérdidas de explotación | 13.982.981 | 26.126.692 |
| | 71.005.866 | 82.174.982 |
| Otros intereses e ingresos asimilados | 428.182 | 445.998 |
| Resultados financieros negativos | 392.837 | 172.467 |
| | 821.019 | 618.465 |
| Pérdidas de las actividades ordinarias | 14.375.818 | 26.299.159 |
| Subvenciones de capital transferidas | | |
| al resultado del ejercicio | 2.780.069 | 235.128 |
| Ingresos extraordinarios | 554.827 | 633.161 |
| Ingresos y beneficios de otros ejercicios | 390.362 | 639.402 |
| Resultados extraordinarios negativos | (445.316) | 857.775 |
| | 3.279.942 | 2.365.466 |
| Pérdidas antes de impuestos | 13.930.502 | 27.156.934 |
| Resultado del ejercicio (Pérdidas) | 13.930.502 | 27.156.934 |

I. Constitución y Objeto Social

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

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

Asimismo, de acuerdo con la modificación parcial de los estatutos aprobada por el Consejo de Gobierno el día 21 de marzo de 2006, la Sociedad podrá prestar todo tipo de servicios de transporte ferroviario sobre las líneas que se encuentran integradas en la Red Ferroviaria de Interés General.

Con carácter complementario su objeto social incluye las siguientes actividades:

- Prestación de servicios de transporte por cable, tranvía, funicular o carretera, tanto de viajeros como de mercancías, que incluirá el mantenimiento del material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a dicho transporte.
- Prestación de servicios de transporte tanto de viajeros como de mercancías, no mencionados en los apartados anteriores.
- Realización de estudios y asesoramiento referentes a la construcción, conservación y equipamiento, tecnología y sus medios, explotación y ordenación de infraestructuras ferroviarias, así como la dirección, inspección y control técnico de la prestación del servicio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.
- Gestión de los museos de titularidad pública, relacionados con el transporte, que se le atribuyan.

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

En el ejercicio de sus actividades la Sociedad incurre en pérdidas anuales que, de acuerdo a los mecanismos de financiación, se cubren mediante subvenciones por el importe de las pérdidas del ejercicio menos, fundamentalmente, las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado.

Por otra parte, en el marco del proceso de liberalización del sector de transporte ferroviario de viajeros y mercancías en la Unión Europea, las directivas europeas contemplan la segregación de las infraestructuras ferroviarias, de la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Como resultado de la trasposición de las citadas directivas, el 21 de mayo de 2004 el Consejo del Gobierno Vasco aprobó la Ley de Constitución del ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) cuyo objeto social es la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias.

Formando parte de este proceso, el Consejo de Gobierno, en su sesión de 6 de junio de 2006, aprobó la reducción de capital de la Sociedad Pública Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal por un importe de 221.012.900 euros mediante la devolución a su accionista de activos por un valor neto equivalente al citado importe; de esta forma, el Accionista

Único, ha podido realizar la aportación correspondiente al Fondo Social del ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) mediante la aportación de dichos activos. En esa transferencia de activos se incluyen las Inmovilizaciones materiales, inmateriales y gastos de establecimiento por su valor neto contable al cierre del ejercicio 2005. Posteriormente, se han transferido a Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) todos los activos adquiridos en el ejercicio 2006 que por su naturaleza debían pasar a manos del ente público. El detalle de los bienes traspasados en el ejercicio es el siguiente:

| | Valor neto al 31 de diciembre de 2005 / Euros | Adquisiciones 2006 / Euros | Total / Euros |
|--|---|----------------------------|--------------------|
| Inmovilizaciones materiales (apartado 4) | 216.532.247 | 19.601.500 | 236.133.747 |
| Inmovilizaciones inmateriales (apartado 3) | 4.237.063 | 922.220 | 5.159.283 |
| Gastos de establecimiento | 243.590 | - | 243.590 |
| | 221.012.900 | 20.523.720 | 241.536.620 |

Por tanto, de acuerdo con el Decreto 118/2006 la Sociedad transfirió todos los activos vinculados a las infraestructuras ferroviarias, junto con la estructura (personal y medios) necesaria, pasando a desempeñar la función propia del operador encargado de la gestión de las unidades de negocio operativas (transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, carretera y tranvía).

A partir de la segregación de actividades, las relaciones con el ente Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) se regulan por el acuerdo marco suscrito, en base al cual habrán de establecerse los contratos necesarios para regular los servicios entre las partes. En este sentido, la Sociedad habrá de abonar unos importes por suministro de energía de tracción y por utilización de las infraestructuras ferroviarias, los cuales se determinan en función de unos parámetros objetivos (número de trenes, viajeros y mercancías).

2. Bases de Presentación de las Cuentas Anuales y Criterios de Valoración

a) General

Las cuentas anuales se han preparado a partir de los registros contables de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la entidad.

Según se indica en el apartado 1 anterior, la Sociedad ha traspasado en el ejercicio una parte muy significativa de sus activos. Este hecho debe ser considerado al comparar las cifras del balance correspondientes al ejercicio 2006 con las del ejercicio anterior, así como las de la cuenta de pérdidas y ganancias, especialmente las correspondientes a las dotaciones por amortización y pérdida del ejercicio.

Por otra parte, según se indica en el apartado 5 de esta memoria, la Sociedad es propietaria del 100% de la empresa Euskotren Participaciones, S.A. Dado que la actividad desarrollada por dicha entidad en el ejercicio no ha sido relevante, la Sociedad no formula cuentas anuales consolidadas por considerar que las mismas serían prácticamente idénticas a estas cuentas anuales.

b) Inmovilizaciones inmateriales

Las aplicaciones informáticas y las concesiones administrativas se contabilizan a su precio de adquisición. La amortización se calcula linealmente, en el caso de las aplicaciones informáticas en cinco años y en el caso de las concesiones administrativas en el período por el que fueron concedidas (5 años).

c) Inmovilizaciones materiales

Las inmovilizaciones materiales se presentan valoradas a su coste de adquisición. La amortización se calcula linealmente en función de la vida útil estimada de los bienes, según el siguiente detalle:

| | Años de vida útil |
|--|-------------------|
| Vía explanación y obras de fábrica | 16 a 50 |
| Edificios | 16 a 50 |
| Maquinaria, instalaciones y utillaje | 5 a 10 |
| Vehículos | 5 a 40 |
| Mobiliario y enseres | 5 a 10 |
| Equipos informáticos | 4 a 5 |
| Repuestos de inmovilizado | 10 a 16 |
| Línea aérea, señalización y comunicación | 8 a 33 |

Las inmovilizaciones materiales en curso no se amortizan. Los costes de ampliación y mejoras que suponen un aumento de la eficiencia operativa o un alargamiento de la vida útil estimada se capitalizan imputándose como mayor valor del bien correspondiente. Las reparaciones se contabilizan como gasto en el período en que se efectúan.

Los trabajos efectuados por la Sociedad para su propio inmovilizado se valoran al coste real incurrido que incluye los materiales utilizados a su precio de adquisición y el coste de la mano de obra imputable.

d) Inmovilizaciones financieras

Las participaciones en empresas del grupo se reflejan al coste de adquisición ajustado en su caso por la provisión por depreciación correspondiente que se obtiene al 31 de diciembre de cada ejercicio, en los supuestos en que el valor teórico-contable establecido en base a las cuentas anuales de las empresas del grupo, sea inferior al valor registrado.

Los créditos al personal y los Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo se recogen por los importes efectivamente entregados, netos de las cantidades o retornos recibidos.

e) Existencias

Las existencias se valoran a precio medio ponderado o al valor neto de realización, el menor de los dos.

La Sociedad dota la provisión por depreciación de existencias en los casos en que la utilización prevista de los bienes exceda de 2 años. El importe registrado por este concepto en el ejercicio en la cuenta Variaciones de las provisiones de circulante ha ascendido a 7.042 euros.

f) Subvenciones de capital

Las subvenciones de capital, correspondientes a transferencias recibidas para la financiación de inversiones del inmovilizado, se contabilizan cuando se obtiene la concesión oficial de las mismas. La Sociedad ha recibido en el ejercicio subvenciones por importe de 128.491 euros. Las subvenciones se imputan al resultado del ejercicio de acuerdo con la vida útil de los bienes a las que están afectas. En este sentido, la Sociedad ha traspasado a ingresos un importe total de 2.780.069 euros, que incluyen las subvenciones relativas a activos dados de baja o traspasados en el ejercicio.

g) Clasificación de cuentas

Las cuentas se clasifican a efectos de su presentación en el balance de situación de acuerdo con sus vencimientos al cierre del ejercicio, de la siguiente forma:

Plazo corto: Vencimientos hasta 12 meses

Plazo largo: Vencimientos superiores a 12 meses

h) Plan de pensiones y otras obligaciones frente al personal.

La Sociedad no tiene un plan de pensiones de jubilación para sus empleados estando las obligaciones al respecto cubiertas por la Seguridad Social del Estado. Adicionalmente, siguiendo los acuerdos suscritos entre el Gobierno Vasco y las organizaciones sindicales, la Sociedad realiza aportaciones a la entidad de previsión social voluntaria, Itzarri-EPSV. Las aportaciones registradas en el ejercicio equivalen al 1,5% de la masa salarial.

Por otra parte, según el Convenio vigente, la Sociedad tiene el compromiso de abonar una compensación económica de 145 mensualidades de antigüedad a aquellos trabajadores que opten por jubilarse anticipadamente al cumplir los 60 años. Para los trabajadores que opten por jubilarse anticipadamente entre los 60 y 64 años, la indemnización equivale al producto de la antigüedad mensual por el número de meses que resten hasta cumplir los 64, edad de jubilación forzosa sin derecho a indemnización.

Atendiendo al hecho del carácter excepcional de que un trabajador se acoja a esta posibilidad, se estima que no se devenga importe alguno por este concepto y, por tanto, no se requiere registrar provisión al respecto. No obstante, en base a una interpretación prudente de la normativa vigente sobre exteriorización de los compromisos por pensiones, en el ejercicio 2002 se suscribió una póliza de seguros que, mediante el pago de una prima única, así como una prima anual de actualización, garantiza a todos los trabajadores que cumplan los requisitos señalados el ejercicio de su derecho. Dichas primas, así como los movimientos producidos en las mismas, se registran en la cuenta Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo.

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

Asimismo, de acuerdo con el convenio colectivo, los trabajadores que alcancen una antigüedad de 30, 35 y 40 años tienen derecho a la percepción de determinadas cantidades en concepto de Premio de permanencia. Al cierre de cada ejercicio se calcula la Provisión para premio de permanencia en función de los años de servicio de los trabajadores que ostentan este derecho, contabilizando como gasto el importe devengado en cada ejercicio.

Las indemnizaciones a pagar a empleados por despidos que pudieran producirse como consecuencia de reajustes en plantilla u otros motivos no imputables a ellos, se calculan en base a los años de servicio. El gasto por este concepto se contabiliza en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se produce el acuerdo correspondiente.

i) Ingresos anticipados

La cuenta Ajustes por periodificación (pasivo) recoge el importe de los ingresos correspondientes al siguiente ejercicio de los importes percibidos por abonos periódicos de viajes (bonos anuales u otros).

j) Subvenciones de explotación

Según se indica en el apartado I de esta memoria, como consecuencia de su forma de financiación, la cuenta Subvenciones incluye los importes recibidos para compensar las pérdidas del ejercicio menos, principalmente, las dotaciones para amortización de inmovilizado.

Las subvenciones a la explotación incluyen, asimismo, las cantidades recibidas de la Diputación Foral de Bizkaia por el servicio de transporte de viajeros por carretera en Bizkaia. Las cantidades devengadas por este servicio se calculan en función de las bases establecidas en el Contrato Programa, principalmente el número de kilómetros recorridos y el coste del precio por kilómetro estimado.

Las recaudaciones efectivas, así como la facturación al Consorcio de Transportes de Bizkaia por la compensación económica que la Sociedad percibe por la utilización del billete único Creditrans, que se registran como ingreso por ventas, se deducen de los importes devengados con la Diputación Foral de Bizkaia, al ser consideradas como anticipos a cuenta.

De acuerdo con el Contrato Programa citado, una vez finalizado el ejercicio se realiza la liquidación de los costes en base a los precios fijados en el ejercicio anterior incrementándose en el índice de precios al consumo de la Comunidad Autónoma Vasca y en los gastos de personal por la diferencia entre los efectivamente incurridos y los importes repercutidos.

Debido a las diferencias existentes en cuanto a la interpretación de los criterios a aplicar en las liquidaciones, de acuerdo con el criterio de prudencia, las cuentas anuales no incluyen los importes adicionales reclamados por la Sociedad por las liquidaciones correspondientes a los ejercicios 2003 y 2004, ni los que se puedan desprender de las liquidaciones de los ejercicios 2005 y 2006, los cuales serán registrados cuando se alcancen los acuerdos correspondientes con la Diputación Foral de Bizkaia.

Por otra parte, la cuenta Otros gastos de gestión recoge las subvenciones concedidas en el marco de su actividad para la cobertura de costes de su sociedad dependiente Euskotren Participaciones S.A.

k) Siniestros de inmovilizado

Los costes de reparación consecuencia de siniestros, así como la indemnización a percibir de las empresas aseguradoras se registran como resultados extraordinarios en el ejercicio en que se producen.

Sin embargo, siguiendo el criterio de prudencia, en el caso de siniestros de especial importancia en los que los bienes afectos no son susceptibles de reparación, la pérdida estimada se registra en la cuenta Gastos extraordinarios del ejercicio en que se producen, mientras que las indemnizaciones se contabilizan como Ingresos extraordinarios en el ejercicio en que se acuerda, efectivamente, el importe a recibir.

En este sentido, la cuenta Ingresos extraordinarios recoge un importe de 554.827 euros, fundamentalmente por estos conceptos, de los que 266.541 euros corresponden a la indemnización relativa al descarrilamiento del tren en Durango en abril de 2005. Por otra parte, al 31 de diciembre de 2006 no existían reclamaciones de importe significativo pendientes de resolución.

l) Impuesto sobre Sociedades

El Impuesto sobre Sociedades se calcula en función del resultado del ejercicio, considerándose las diferencias existentes entre el resultado contable y el resultado fiscal (base imponible del impuesto) y distinguiéndose en éstas su carácter de permanentes o temporales.

De acuerdo con el principio de prudencia y dado que conforme a la financiación de su actividad, que se indica en el apartado l anterior, la Sociedad no espera registrar beneficios futuros como resultado de las operaciones realizadas, no se registra el crédito por la base imponible negativa del ejercicio, ni el correspondiente a las de ejercicios anteriores.

m) Actuaciones empresariales con incidencia en el medio ambiente

Los costes incurridos en la adquisición de sistemas, equipos e instalaciones cuyo objeto sea la eliminación, limitación o el control de los posibles impactos que ocasiona el normal desarrollo de la actividad de la Sociedad sobre el medio ambiente, se consideran inversiones en inmovilizado.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, los Administradores consideran que éstas se encuentran suficientemente cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad civil que tienen suscritas.

3. Inmovilizaciones Inmateriales

El movimiento de las cuentas incluidas en este epígrafe en el ejercicio ha sido el siguiente:

| | Euros | | | |
|---|---------------|---------------------------|---|------------------|
| | Concesiones | Aplicaciones informáticas | Gastos de desarrollo investigación y desarrollo | Total |
| Valor de coste | | | | |
| 1 de enero de 2006 | 542.678 | 5.188.136 | 16.174.517 | 21.905.331 |
| Adiciones | 7.235 | 1.074.137 | 2.055.434 | 3.136.806 |
| Bajas y regularizaciones | (429.490) | (1.790.125) | (8.840.369) | (11.059.984) |
| Reducción de capital y trasposos a ETS | - | (318.434) | (9.389.582) | (9.708.016) |
| 31 de diciembre de 2006 | 120.423 | 4.153.714 | - | 4.274.137 |
| Amortización acumulada | | | | |
| 1 de enero de 2006 | 350.802 | 1.713.398 | 6.931.233 | 8.995.433 |
| Dotaciones | 105.975 | 1.125.330 | 4.806.087 | 6.037.392 |
| Bajas y regularizaciones | (372.262) | (1.291.053) | (7.326.196) | (8.989.511) |
| Reducción de capital y trasposos a ETS | - | (137.609) | (4.411.124) | (4.548.733) |
| 31 de diciembre de 2006 | 84.515 | 1.410.066 | - | 1.494.581 |
| Valor neto contable al 31 de diciembre de 2006 | 35.908 | 2.743.648 | - | 2.779.556 |

Como resultado de la reducción de capital y posterior traspaso de activos al ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS) que se indican en el apartado I anterior se han registrado bajas en este epígrafe por un importe neto de 5.159.283 euros.

Por otra parte, a consecuencia del cambio de actividad una vez traspasadas todas las infraestructuras, la Sociedad ha realizado un análisis de los conceptos registrados en estas cuentas y, de acuerdo con el criterio de prudencia, amortizado y/o regularizado aquellos importes cuya rentabilidad futura fuera incierta. Esto incluye una parte importante de las aplicaciones informáticas, registradas en ejercicios anteriores y totalmente amortizadas, como consecuencia de la implantación del nuevo sistema informático integrado, así como el resto de los estudios registrados en la cuenta Gastos de investigación y desarrollo. Estas regularizaciones han supuesto una pérdida extraordinaria en el ejercicio por importe de 2.070.473 euros.

4. Inmovilizaciones Materiales

La composición y el movimiento de las inmovilizaciones materiales en el ejercicio es como sigue:

| | Euros | | | | | Total |
|---|---------------------------|-------------------------------------|--|-------------------|--|-------------------|
| | Terrenos y construcciones | Instalaciones técnicas y maquinaria | Otras instalaciones, utillaje y mobiliario | Otro inmovilizado | Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso | |
| Valor de coste | | | | | | |
| 1 de enero de 2006 | 179.443.683 | 144.989.963 | 8.828.600 | 102.063.210 | 25.593.636 | 460.919.092 |
| Adiciones y/o traspasos | 3.642.957 | 6.421.990 | 358.472 | 1.421.674 | 16.270.509 | 28.115.602 |
| Bajas y/o regularizaciones | - | (2.537.470) | (17.961) | (904) | - | (2.556.335) |
| Reducción de capital y traspaso a ETS | (172.741.403) | (15.086.207) | (4.430.403) | (95.061.519) | (38.203.104) | (325.522.636) |
| 31 de diciembre de 2006 | 10.345.237 | 133.788.276 | 4.738.708 | 8.422.461 | 3.661.041 | 160.955.723 |
| Amortización acumulada | | | | | | |
| 1 de enero de 2006 | 43.244.433 | 92.792.908 | 5.939.794 | 39.876.549 | - | 181.853.684 |
| Cargo del ejercicio | 509.787 | 6.518.238 | 461.192 | 539.789 | - | 8.029.006 |
| Bajas y/o regularizaciones | - | (2.065.502) | (17.961) | (904) | - | (2.084.367) |
| Reducción de capital y traspaso a ETS | (40.290.211) | (10.496.729) | (2.677.103) | (35.924.846) | - | (89.388.889) |
| 31 de diciembre de 2006 | 3.464.009 | 86.748.915 | 3.705.922 | 4.490.588 | - | 98.409.434 |
| Valor neto contable al 31 de diciembre de 2006 | 6.881.228 | 47.039.361 | 1.032.786 | 3.931.873 | 3.661.041 | 62.546.289 |

Como consecuencia de la segregación que se ha producido en el 2006 y que se indica en el apartado I de esta memoria, entre el gestor de las infraestructuras ferroviarias y el operador de transporte ferroviario, se han registrado bajas en este epígrafe por un importe neto de 236.133.747 euros.

Al 31 de diciembre de 2006 existen bienes en uso totalmente amortizados, fundamentalmente de elementos de transporte ferroviario, con un valor de coste de 41.780.046 euros. Asimismo, las pérdidas procedentes del inmovilizado material registradas en el ejercicio por importe de 464.107 euros corresponden, en su mayor parte, al valor neto atribuido a los componentes de las unidades ferroviarias P-3, como consecuencia del proceso de su revisión y modernización que se está llevando a cabo.

Por otra parte, la Sociedad tiene contratos firmados para la compra de inmovilizado por un valor aproximado de 66 millones de euros.

5. Inmovilizaciones Financieras

El detalle de los movimientos registrados en las cuentas incluidas en este epígrafe en el ejercicio es el siguiente:

| | Euros | | | |
|--------------------------------------|--|-------------------------|---|------------------|
| | Participaciones en empresas del grupo y asociadas | Créditos al personal | Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo | Total |
| 1 de enero de 2006 | 70.710 | 209.028 | 1.318.584 | 1.598.322 |
| Adiciones | - | 166.445 | 151.843 | 318.288 |
| Bajas y/o traspasos a corto plazo | - | (92.334) | (115.231) | (207.565) |
| 31 de diciembre de 2006 | 70.710 | 283.139 | 1.355.196 | 1.709.045 |

En diciembre de 2003, la Sociedad constituyó Euskotren Participaciones, S.A.U., mediante la aportación de 60.102 euros equivalentes al 100% de su capital. El objeto social de esta sociedad es la adquisición, cesión, tenencia, disfrute, administración, gestión y negociación de valores mobiliarios, inmuebles y participaciones sociales relacionadas, en general, con el ámbito del Transporte ferroviario. La situación patrimonial a 31 de diciembre de 2006 de sociedad es la siguiente:

| | Euros |
|------------------------------------|---------------|
| Capital suscrito | 60.102 |
| Resultado de ejercicios anteriores | (11.131) |
| Resultado del ejercicio | 502 |
| Fondos propios | 49.473 |

Según se indica en el apartado 2 j) de esta memoria, la cuenta Otros gastos de gestión por importe de 97.930 euros recoge las subvenciones concedidas en el ejercicio para la cobertura de los costes de la sociedad dependiente, fundamentalmente relativos al personal y que en 2006 han ascendido a 98.247 euros.

La cuenta Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo recoge, fundamentalmente, los importes de las primas abonadas en relación con el contrato de seguro que garantiza los complementos por jubilación anticipada mencionados en el apartado 2 h) de esta memoria.

6. Administraciones Públicas

El detalle de los saldos incluidos en este epígrafe al cierre del ejercicio son los siguientes:

| | Deudores / Euros | Acreedores / Euros |
|--|-------------------|--------------------|
| Hacienda Foral de Bizkaia | | |
| Por IVA (Ejercicio 2006) | 6.663.756 | - |
| Por retenciones | 62.237 | 462.424 |
| Por subvenciones | 991.822 | - |
| Otros | 349.604 | - |
| Organismos de la Seguridad Social | - | 564.236 |
| Otros organismos públicos | | |
| Euskal Trenbide Sarea | 1.848.938 | 2.836.418 |
| Consortio de Transportes de Bizkaia | 133.293 | - |
| Metro Bilbao, S.A. | 63.080 | 58.077 |
| Ayuntamiento de Eibar | 73.554 | - |
| Gobierno Vasco | - | 6.001.149 |
| Fundación Museo | 240.405 | - |
| | 10.426.689 | 9.922.304 |

El saldo deudor de la Diputación Foral de Bizkaia por subvenciones corresponde a las liquidaciones de los meses de octubre a diciembre de 2006 del Bizkaibus y ha sido cobrado íntegramente a la fecha de formulación de estas cuentas anuales. Adicionalmente, con posterioridad al cierre del ejercicio, la Sociedad ha recibido anticipos del Gobierno Vasco, a cuenta de ampliaciones de capital y de subvenciones a la explotación por un importe aproximado de 12 millones de euros.

Durante el ejercicio la Sociedad recibe las subvenciones para la cobertura de su déficit de forma anticipada. En este sentido, la segregación de actividades que se detalla en el apartado 1 de esta memoria ha provocado que, al cierre del ejercicio, la Sociedad adeude 6 millones de euros correspondientes a gastos asumidos por el ente público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea (ETS). Este importe ha sido descontado de la aportación correspondiente al ejercicio 2007 recibida a la fecha de formulación de estas cuentas anuales.

Por otra parte, el saldo acreedor con Euskal Trenbide Sarea (ETS) corresponde a los cargos recibidos, en base a los acuerdos suscritos, para repercutir los gastos de utilización de las infraestructuras ferroviarias y de energía correspondientes al periodo de agosto a diciembre de 2006, tras la segregación.

La deuda de la Fundación Museo del Ferrocarril corresponde a la aportación anticipada a la Fundación Museo Vasco del Ferrocarril para la cobertura del presupuesto de gastos del ejercicio 2007.

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

| Euros | | | |
|-----------------------------------|----------|---------------|---------------------|
| Resultado del ejercicio | | | (13.930.502) |
| | Aumentos | Disminuciones | |
| Diferencias permanentes | 78.177 | - | 78.177 |
| Diferencias temporales | | | |
| Con origen en el ejercicio actual | - | (234.359) | (234.359) |
| Base imponible fiscal | | | (14.086.684) |

Las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar fiscalmente con beneficios futuros ascienden aproximadamente a 320.055.783 euros (sin considerar la base imponible correspondiente al ejercicio 2006, pendiente de presentar). En base al modelo de financiación actual de la Sociedad, las bases imponibles negativas presumiblemente no se compensarán.

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no han sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o ha transcurrido su plazo de prescripción. La Sociedad tiene pendientes de inspección los últimos tres ejercicios para todos los impuestos que le son aplicables.

En el caso de producirse una inspección por parte de las autoridades fiscales podrían surgir diferencias en la interpretación de la normativa vigente para las que no se ha registrado provisión alguna, dado que en opinión de los administradores de la Sociedad no se espera que, caso de producirse, afecten significativamente a las cuentas anuales.

Por otra parte, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales sigue pendiente de resolución el recurso de casación presentado por la Hacienda Foral ante el Tribunal Supremo contra la sentencia favorable del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco relativa a la liquidación del I.V.A. del ejercicio 1995 y cuyo cobro se produjo una vez que la Sociedad instó su ejecución tras la sentencia.

7. Tesorería y Deudas con Entidades de Crédito

El saldo de tesorería se encuentra, en su mayor parte, distribuido entre distintas entidades en cuentas corrientes de libre disposición, devengando el tipo de interés pactado mediante convenio entre la Administración Pública del País Vasco y las Entidades de crédito (Euribor menos un margen del 0,10). La retribución media de las cuentas corrientes en el ejercicio se ha situado en el 2,68%.

Por otra parte, el movimiento de la cuenta Deudas con entidades de crédito a largo plazo en el ejercicio es el siguiente:

| | Euros |
|--------------------------------|-------------------|
| I de enero de 2006 | 26.515.182 |
| Préstamos recibidos | 12.300.000 |
| Traspaso por subrogación a ETS | (10.000.000) |
| Traspaso a corto plazo | (6.755.061) |
| | 22.060.121 |

Al cierre del ejercicio, la Sociedad tenía dispuestos en su totalidad una línea de crédito de 7,5 millones de euros, así como un préstamo de 9 millones de euros recibidos en ejercicios anteriores, los cuales devengan un tipo de interés anual del Euribor + 0,15 y Euribor + 0,07, respectivamente.

Asimismo, la Sociedad ha suscrito en el ejercicio 2006 un crédito sindicado con tres entidades financieras por importe de 12,3 millones de euros que devenga un tipo de interés anual del Euribor + 0,10 y con vencimiento en diciembre de 2021.

Los vencimientos de la deuda a largo plazo se producirán en los siguientes ejercicios:

| | Euros |
|-------------------|-------------------|
| 2008 | 6.755.061 |
| 2009 | 3.005.060 |
| 2010 | 1.025.000 |
| 2011 | 1.025.000 |
| 2012 y siguientes | 10.250.000 |
| | 22.060.121 |

Por otra parte, en el ejercicio 2005 la Sociedad suscribió un crédito sindicado de un importe de 30 millones de euros con vencimiento en diciembre de 2017, habiendo dispuesto del mismo 10 millones de euros. Este crédito ha sido traspasado a Euskal Trenbide Sarea simultáneamente al traspaso de activos adquiridos en el ejercicio 2006 que se indican en el apartado I de esta memoria.

8. Fondos Propios

Los movimientos de las cuentas incluidas en este epígrafe en el ejercicio son los siguientes:

| | Euros | | | |
|---|-------------------|---|-----------------------|-------------------|
| | Capital suscrito | Resultados negativos de ejercicios anteriores | Pérdida del ejercicio | Total |
| 1 de enero de 2006 | 260.456.182 | (10.635.923) | (27.156.934) | 222.663.325 |
| Ampliaciones de capital | 48.265.055 | - | - | 48.265.055 |
| Reducción de capital por segregación de actividad | (221.012.900) | - | - | (221.012.900) |
| Reducción de capital | (37.373.789) | 37.373.789 | - | - |
| Aplicación del resultado | - | (27.156.934) | 27.156.934 | - |
| Pérdida del ejercicio | - | - | (13.930.502) | (13.930.502) |
| 31 de diciembre de 2006 | 50.334.548 | (419.068) | (13.930.502) | 35.984.978 |

El accionista único de la Sociedad es la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi que ejerce sus derechos a través del Consejo de Gobierno Vasco.

Con fecha 27 de diciembre de 2005, el accionista único acordó ampliar el capital en 33.165.055 euros mediante la emisión de 947.573 acciones nominativas de la serie A de 35 euros de valor nominal cada una. Esta ampliación ha sido formalizada e inscrita en el ejercicio 2006. En este sentido, dicho importe, que había sido desembolsado íntegramente al 31 de diciembre de 2005, fue registrado en la cuenta Aportaciones de socios para futuras ampliaciones de capital.

Según se indica en el apartado I de esta memoria, el accionista único acordó el 6 de junio de 2006 reducir el capital en 221.012.900 euros mediante la devolución de aportaciones (las inmovilizaciones inmateriales, materiales y gastos de establecimiento detalladas en el apartado I). La reducción se instrumentalizó mediante la disminución del valor nominal de los 3.873.948 acciones de la serie A en 26,345 euros y las 3.473.254 acciones de la serie B en 34,2485 euros.

Asimismo, el 27 de junio de 2006 se aprobó la reducción del capital social en 37.373.789 euros para restablecer el equilibrio patrimonial con cargo a resultados negativos de ejercicios anteriores. Dicha reducción se realizó mediante la disminución del valor nominal de las acciones de las series A y B en 4,4550 euros y 5,7915 euros, respectivamente.

Por último, con fecha 26 de diciembre de 2006, el accionista único acordó ampliar el capital en 15.100.000 euros mediante la emisión de 3.595.238 acciones nominativas de la serie A de 4,20 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas al cierre del ejercicio.

En consecuencia, el capital social al cierre del ejercicio, totalmente suscrito y desembolsado, asciende a 50.334.548 euros y su desglose por títulos es el siguiente:

- Serie A: compuesta por 7.469.186 acciones nominativas de 4,20 euros de valor nominal cada una.
- Serie B: compuesta por 3.473.254 acciones nominativas de 5,46 euros de valor nominal cada una.

9. Provisiones para Riesgos y Gastos

El detalle de las cuentas incluidas en este epígrafe y los movimientos registrados en el ejercicio son los siguientes:

| | Provisión premio de permanencia / Euros | Otras provisiones / Euros |
|--------------------------------|---|---------------------------|
| 1 de enero de 2006 | 944.050 | 427.870 |
| Dotaciones | 89.363 | 43.099 |
| Reversión de provisiones | - | (11.078) |
| Aplicaciones | (11.308) | (32.035) |
| Traspasos a ETS | (279.616) | (32.785) |
| 31 de diciembre de 2006 | 742.489 | 395.071 |

La cuenta Otras provisiones recoge, fundamentalmente, una estimación de los costes que por responsabilidad civil incurrirá la Sociedad como consecuencia de los accidentes ocurridos en sus instalaciones, así como una provisión relativa a otros compromisos laborales.

La Sociedad ha transferido a Euskal Trenbide Sarea (ETS) el importe de las provisiones estimadas atribuidas al personal traspasado al ente público.

10. Ingresos y Gastos

La distribución del Importe neto de la cifra de negocios en relación con el registrado en el ejercicio anterior es la siguiente:

| | 2006 / en % | 2005 / en % |
|------------------------|-------------|-------------|
| Viajeros tren Bizkaia | 24% | 25% |
| Viajeros tren Gipuzkoa | 39% | 39% |
| Viajeros carretera | 21% | 22% |
| Tranvía | 8% | 8% |
| Mercancías | 5% | 4% |
| Otros | 3% | 2% |
| | 100% | 100% |

El detalle de los aprovisionamientos del ejercicio es el siguiente:

| | Euros |
|----------------------------|------------------|
| Compras | 4.120.222 |
| Disminución de existencias | 59.323 |
| | 4.179.545 |

El desglose de la cuenta Cargas sociales del ejercicio es el siguiente:

| | Euros |
|--|------------------|
| Seguridad Social | 8.215.217 |
| Aportaciones fondo de pensiones Itzarri-EPSV | 366.943 |
| Premio de permanencia | 89.363 |
| Otros gastos sociales | 399.919 |
| | 9.071.442 |

El desglose de las Subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio, en función de los conceptos y de las entidades que las otorgan, es el siguiente:

| | Euros |
|---|-------------------|
| Subvenciones del Gobierno Vasco para cubrir las pérdidas del ejercicio | 31.486.265 |
| Subvenciones de la Diputación Foral de Bizkaia relativas al contrato-programa por el transporte de viajeros por carretera | 3.818.858 |
| Subvenciones de Hobetuz a la formación | 78.530 |
| Subvenciones formación profesional | 33.053 |
| Subvenciones del Ayuntamiento de Eibar al transporte por carretera en el municipio | 210.976 |
| | 35.627.682 |

La cuenta Ingresos y beneficios de otros ejercicios recoge 21.835 euros correspondientes a la liquidación provisional de las subvenciones del servicio Bizkaibus del ejercicio 2004 y 23.689 euros de una actualización a cuenta de la correspondiente al ejercicio 2005.

En este sentido, la Sociedad ha presentado en el ejercicio 2006 sendos recursos de reposición en relación con las liquidaciones correspondientes a los ejercicios 2003 y 2004, si bien, según se indica en el apartado 2i) de esta memoria, los importes adicionales reclamados en relación con los costes del servicio de transporte por carretera en Bizkaia, se registran cuando se alcanzan los acuerdos correspondientes con la Diputación Foral. A la fecha de formulación de estas cuentas anuales están, asimismo, pendientes de recibir de la Diputación Foral de Bizkaia las liquidaciones provisionales de los ejercicios 2005 y 2006.

Adicionalmente a las subvenciones recibidas, los ingresos registrados con entes de la Comunidad Autónoma es el siguiente:

| | Euros |
|------------------------------------|------------------|
| Metro Bilbao, S.A. | 231.911 |
| Consortio de Transporte de Bizkaia | 3.060.348 |
| Parque Tecnológico, S.A. | 40.552 |
| Gobierno Vasco | 32.571 |
| | 3.365.382 |

Por otra parte, las transacciones con el ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS) se refieren, fundamentalmente a los traspasos de activos que se indican en el apartado I de esta memoria y a los costes repercutidos por la utilización de las infraestructuras y por la energía (apartado 6 de esta memoria) y que han ascendido a 2.443.845 euros. Por otra parte, la Sociedad le ha repercutido los costes incurridos por su cuenta, fundamentalmente en concepto de consumo de electricidad y que han ascendido a 5.706.766 euros.

La conciliación entre la Variación de provisiones y pérdidas de créditos incobrables y la variación de la provisión para insolvencias es la siguiente:

| | Euros |
|---|----------------|
| Variación de provisiones y pérdidas de créditos incobrables | 338.728 |
| Provisiones aplicadas a su finalidad | (22) |
| Variación de la provisión para insolvencias | 338.706 |

La distribución de la plantilla de empleados en el ejercicio ha sido la siguiente:

| | Promedio de 2006 | 1 de enero de 2006 | 31 de diciembre de 2006 |
|----------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| Dirección y técnicos | 154 | 124 | 122 |
| Administrativos | 59 | 50 | 54 |
| Laborales | 675 | 815 | 632 |
| | 888 | 989 | 808 |

La plantilla al 31 de diciembre de 2006 incluye 217 personas con contratos temporales. Asimismo, se incluyen las 39 personas que se han acogido a la jubilación parcial y las personas que les sustituyen. En este sentido, en la determinación de la plantilla media, únicamente se ha considerado el equivalente al 15% (tiempo efectivo de trabajo) de cada una de las 38 personas de media que se han acogido al contrato de jubilación parcial (contrato de relevo).

Como consecuencia de la segregación de las operaciones, con efectos 1 de agosto de 2006 fueron traspasadas al ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS) 203 personas, lo que explica la reducción de la plantilla en el ejercicio.

La cuenta Ingresos y beneficios de otros ejercicios incluye, además de los importes correspondientes a las liquidaciones de los ejercicios 2003 y 2004 que se indican anteriormente en este apartado, 197.451 euros correspondientes a la prorrata del Iva de los ejercicios 2001 y 2002.

11. Otra Información

a) Información relacionada con los administradores

La retribución por todos los conceptos de los miembros del Consejo de Administración ha ascendido en el ejercicio a 174.883 euros, de los que 167.066 euros corresponden a la contraprestación laboral de determinados miembros del Consejo de Administración.

Por otra parte, ningún Administrador posee participación en el capital de sociedades cuyo objeto social sea el mismo, análogo o complementario al de Sociedad Pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal, ni realizan, ni por sí mismos ni por cuenta ajena, el mismo, análogo o complementario género de la actividad que el que constituye su objeto social.

Asimismo, los Administradores no desarrollan cargos o funciones similares en dicho tipo de sociedades, salvo en los casos que se indican a continuación, dado el carácter público de las mismas:

- D^a. Nuria López de Guereñu Ansola, es miembro del Consejo de Administración de la sociedad pública EuskoTren Participaciones, S.A., Presidenta y vocal. Por otra parte, es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca, siendo la Presidenta del mismo.
- D^a. Arantza Tapia Otaegi, es miembro del Consejo de Administración de Metro Bilbao, S.A. Por otra parte, es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca.
- D. Manuel Urquijo Urrutia, es miembro del Consejo de Administración de Metro Bilbao, S.A. Por otra parte, es miembro del Consejo General y de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- D^a. Mirari Arruabarrena Elizalde, es miembro del Consejo de Administración de la sociedad pública EuskoTren Participaciones, S.A. y de Metro Bilbao, S.A. Por otra parte, es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.
- D. Julián Eraso Arrieta, es miembro del Consejo de Administración de la sociedad pública EuskoTren Participaciones, S.A.
- D. Iñigo Palomino Zubiaurre, es miembro del Consejo de Administración de Metro Bilbao, S.A. Por otra parte, es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea– Red Ferroviaria Vasca y del Consejo General y de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- D. Iñaki Fernández Mendizábal es miembro del Consejo del ente público Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca y del Consejo del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

b) Medio ambiente

La Sociedad en su política ambiental establece los principios rectores que han de caracterizar el comportamiento ambiental de la empresa y que evidencian su compromiso de contribución al desarrollo de un sistema de transporte sostenible.

Atendiendo a este compromiso, la Sociedad ha llevado a cabo diversas actuaciones durante el ejercicio orientadas a la prevención y minimización de los impactos ambientales asociados a su actividad, relacionada tanto con la circulación como el mantenimiento del material móvil.

En este sentido, la inversión de 30.080 euros ha contribuido a prevenir y reducir el daño sobre el medio ambiente generado por diferentes aspectos ambientales, lo que ha permitido:

- Utilizar de forma mas eficiente y responsable las materias primas y recursos naturales, mediante la mejora de eficiencia de equipos e instalaciones y adquisición de elementos para su control.
- Contribuir al reciclado y valorización de residuos, con la disposición de diversos elementos en los talleres de mantenimiento para la segregación de los mismos.
- Mejorar el tratamiento y destino del vertido de aguas (sanitarias e industriales) asociado a las instalaciones de mantenimiento.
- Disminuir el ruido a través de la optimización de los sistemas instalados en la infraestructura ferroviaria.
- Aumentar la calidad del aire (partículas y cov) mediante la adquisición de equipos (aspiradora, lavadora de pistolas de pintura).
- Disminuir los potenciales focos de riesgo de contaminación del suelo, incorporando equipos que añaden valor ambiental a los aparatos dispuestos en las instalaciones (compresor con separador de hidrocarburos)

Asimismo, corresponden a inversiones ambientales el uso, desde junio del año 2006, de biocombustibles (biodiesel) de mezcla al 5% en 35 autobuses de la flota de EuskoTren, y la renovación del parque de vehículos, con tres nuevos autobuses articulados (euro III), dos en Bizkaia y uno en Gipuzkoa, impulsando de este modo el consumo de combustibles renovables y reduciendo a su vez la emisión de contaminantes a la atmósfera.

Por lo que se refiere en concreto al concepto de gasto medioambiental, 43.821 euros incluye, entre otros, el tratamiento y gestión de los residuos tanto peligrosos como no peligrosos de la organización, el análisis para el control de vertidos de las instalaciones de mantenimiento y control de aparatos con PCB, el mantenimiento del sistema de gestión ambiental (auditorías, actualización legislativa y programas ambientales) y la verificación de los datos publicados en el informe ambiental de EuskoTren.

c) Honorarios de auditoría

El importe de los honorarios correspondientes a la auditoría del ejercicio 2006 asciende a 23.419 euros.

12. Cuadro de Financiación

Los recursos obtenidos y sus diferentes orígenes así como la aplicación o el empleo de los mismos en inmovilizado o en circulante para los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2006 y 2005 son los siguientes:

| | 2006 / Euros | 2005 / Euros |
|--|-------------------|-------------------|
| Orígenes de fondos: | | |
| Recursos procedentes de las operaciones | 50.201 | 354.187 |
| Aportaciones de los accionistas | 15.100.000 | 33.165.055 |
| Subvenciones de capital | 128.491 | - |
| Enajenación de inmovilizaciones materiales | 7.861 | 49.479 |
| Bajas por traspasos a ETS | 10.211.319 | - |
| Cobros y traspasos a corto plazo de otras inmovilizaciones financieras | 207.565 | 2.004.603 |
| Deudas con entidades de crédito | 12.300.000 | 10.000.000 |
| Total orígenes | 38.005.437 | 45.573.324 |

Aplicaciones de fondos:

Adquisiciones de inmovilizado:

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| Gastos de establecimiento | 3 | 3.338 |
| Inmovilizaciones inmateriales | 3.136.806 | 7.276.061 |
| Inmovilizaciones materiales | 28.115.602 | 48.079.900 |
| Inmovilizaciones financieras | 318.288 | 160.853 |
| Traspaso a corto plazo de deudas a largo plazo | 6.755.061 | 6.755.060 |
| Provisiones para riesgos y gastos | 43.343 | 62.910 |
| Total aplicaciones | 38.369.103 | 62.338.122 |

Disminución del capital circulante (363.666) (16.764.798)

Variación del capital circulante

| | | |
|---|------------------|---------------------|
| Existencias | (66.365) | 460.533 |
| Deudores | (5.819.586) | 6.517.250 |
| Acreedores | 11.779.622 | (11.063.658) |
| Tesorería | (6.208.549) | (12.715.535) |
| Ajustes por periodificación de activo | (48.788) | 36.612 |
| Disminución del capital circulante | (363.666) | (16.764.798) |

La conciliación entre el resultado de los ejercicios 2006 y 2005 y los recursos procedentes de las operaciones es la siguiente:

| | 2006 / Euros | 2005 / Euros |
|------------------------------|---------------------|---------------------|
| Pérdida del ejercicio | (13.930.502) | (27.156.934) |

Aumentos:

| | | |
|---|------------|------------|
| Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado | 14.104.808 | 26.433.725 |
| Dotación a las provisiones para responsabilidades | 132.462 | 59.916 |
| Pérdidas procedentes del inmovilizado | 2.534.580 | 1.270.561 |
| | 16.771.850 | 27.764.202 |

Disminuciones:

| | | |
|---|---------------|----------------|
| Subvenciones de capital transferidas al resultado del ejercicio | 2.780.069 | 235.128 |
| Exceso de provisiones para riesgos y gastos | 11.078 | 17.953 |
| Beneficios en la enajenación de inmovilizado | - | - |
| | 2.791.147 | 253.081 |
| Recursos procedentes de las operaciones | 50.201 | 354.187 |

Reorganización de la sociedad

El ejercicio 2006, ha marcado un hito sustancial en la actividad de esta Sociedad desde su creación, ya que desde el pasado 1 de agosto, la actividad de administración y gestión de las infraestructuras ferroviarias, ha sido transferida al ente público Euskal Trenbide Sarea.

Este importante cambio, enmarcado en el proceso de liberalización del sector ferroviario emprendido por la Unión Europea, es fruto de la Ley 6/2004, de 21 de mayo, del Parlamento Vasco por la que se creó el Ente Público de Derecho Privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, siendo su objeto la construcción, conservación y administración de las infraestructuras ferroviarias actuales y aquéllas que en el futuro le sean encomendadas.

Con el fin de adscribir a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea los bienes y derechos relativos a la administración de la infraestructura ferroviaria que llevaba a cabo la sociedad pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. y encomendarle en consecuencia su gestión, se optó por el procedimiento societario de la reducción de capital mediante devolución de aportaciones, recogido en el Decreto del Gobierno Vasco 118/2006, de 6 de junio, por el cual se autorizó la citada reducción de capital de la sociedad pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A con devolución de aportaciones a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, como accionista único, en la suma de 221.012.900 euros, correspondientes al conjunto de bienes y derechos que figuraban en el balance de *EuskoTren*, valorados según su valor neto contable a 31 de diciembre de 2005, y que configuraban la unidad de negocio de "Explotación de la Infraestructura Ferroviaria", para ser asignados a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea en régimen de adscripción, con la encomienda de su administración y gestión.

Además de la transferencia de los activos correspondientes, en el mismo Decreto se recoge el traspaso de alrededor de un 20% de la plantilla total de *EuskoTren* a Euskal Trenbide Sarea por el procedimiento de sucesión de empresas (de acuerdo con lo previsto en el art. 44 del Estatuto de los Trabajadores), y que afectó al personal de la unidad de negocio de Explotación de la Infraestructura Ferroviaria así como a una serie de personas adscritas a otras áreas comunes que eran necesarias para el correcto funcionamiento de Euskal Trenbide Sarea.

La citada operación societaria fue inscrita en el Registro Mercantil a finales de julio de 2006, por lo que además de los citados bienes (referenciados y valorados a 31 de diciembre de 2005), hubieron de traspasarse otros 20,5 millones correspondientes a los activos (principalmente obras) que se habían ido incorporando en *EuskoTren* entre enero y julio de 2006, y que por su naturaleza debían administrarse por el ente gestor de infraestructuras ETS. Como contrapartida de esos activos traspasados, ETS asumió una deuda con *EuskoTren* por ese importe, que se materializó en una subrogación de un contrato de préstamo bancario de 10 millones euros, y un pago a *EuskoTren* por la parte restante.

De esta forma, desde el pasado 1 de agosto, la Sociedad ha dejado de realizar las actividades de gestión y mantenimiento de las instalaciones ferroviarias, concentrándose en su actividad principal como operador de transporte de personas por ferrocarril, tranvía y carretera, y de mercancías por ferrocarril.

Asimismo, con fecha 24 de agosto de 2006, se ha producido otro hito importante en la historia de esta Sociedad, al haber obtenido la Licencia de Empresa Ferroviaria, al amparo de lo recogido al respecto en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario Español.

Viajeros e ingresos

Durante el ejercicio la evolución de los viajeros y las ventas ha sido la siguiente:

a) Número de viajeros

| | Miles de viajeros | |
|-------------|-------------------|---------------|
| | 2006 | 2005 |
| Ferrocarril | 18.111 | 17.757 |
| Carretera | 5.320 | 5.064 |
| Tranvía | 2.935 | 2.822 |
| | 26.366 | 25.643 |

b) Ingresos por ventas

| | Euros | |
|-------------|-------------------|-------------------|
| | 2006 | 2005 |
| Ferrocarril | 12.813.352 | 12.280.448 |
| Carretera | 4.499.437 | 4.304.368 |
| Tranvía | 1.601.356 | 1.494.475 |
| Mercancías | 1.033.121 | 851.203 |
| Otros | 404.511 | 100.857 |
| | 20.351.777 | 19.031.351 |

Oferta

En cuanto a transporte de personas, se ha producido un aumento del nº total de viajeros y viajeras del 2,82% respecto del ejercicio 2005.

En el caso del Ferrocarril, este incremento se ha situado en el 1,99%, destacando las líneas de Gipuzkoa con un variación positiva del 4,51% frente a las líneas de Bizkaia que han sufrido un descenso del 1,99% como consecuencia, entre otros factores, de la realización de diversas obras de infraestructura propias y ajenas (soterramientos de Durango y Lemoa, Casco Viejo, Ermua), que han obligado a realizar algunos cortes en el servicio, del efecto de la nueva lanzadera de Metro Bilbao a Basauri, así como por la concurrencia de servicios con Bizkaibus en algunas zonas.

Los servicios nocturnos, tanto de ferrocarril como autobuses, que se vienen realizando para el desplazamiento de viajeros y viajeras en fines de semana y celebración de fiestas patronales, suponen un asentamiento de la oferta, abarcando prácticamente ya a todo el ámbito de nuestra red.

Consolidación de los servicios semi-directos (denominados Trenes Regionales), consistentes en 2 servicios diarios por sentido entre Bilbao y Donostia (hasta Hendaia los sábados y festivos).

En el servicio de carretera, podemos destacar entre otros, la creación de 4 servicios de refuerzo nocturnos de sábados entre Elgoibar y Eibar y la ampliación de 1 nueva parada en el servicio lanzadera desde la estación de ferrocarril hasta el Parque Tecnológico de Zamudio.

En cuanto al servicio de Tranvía, que en diciembre 2006 ha cumplido su cuarto aniversario, destaca nuevamente su evolución positiva, con un incremento de las personas transportadas del 4,01% con respecto al año anterior, alcanzando una utilización media en día laborable de 8.850 personas. Además, este año, el día 21 de diciembre, coincidiendo con la celebración de la feria de Santo Tomás, se ha alcanzado la cifra record de personas transportadas con 14.928 personas.

El cuanto al tráfico de mercancías, servicio que se realiza conjuntamente con FEVE, ha experimentado durante el año 2006 un significativo ascenso (21,37%). Dicho ascenso ha sido

motivado fundamentalmente por la mejora de la regularización de la producción de Arcelor, así como por las actuaciones de coordinación llevadas a cabo con FEVE y Arcelor en los criterios de gestión logística de bobinas, en toda su cadena de transporte (recepción, tránsito, stock y entrega).

Inversiones

Las inversiones en inmovilizado realizadas por *EuskoTren* durante este ejercicio han alcanzado la cifra de 31.252.407 euros.

Las actuaciones más destacadas del Programa de Inversiones de 2006, teniendo en cuenta que hasta el 31 de julio de 2006 la gestión de las infraestructuras ferroviarias era competencia de *EuskoTren*, han sido las siguientes:

- La obra de infraestructura más significativa de este periodo hasta su traspaso a ETS ha correspondido, al igual que en el ejercicio anterior, al soterramiento del trazado ferroviario entre Durango y Traña (7,7 millones de euros).
- Han seguido su curso también en este ejercicio, y hasta su traspaso a ETS, las obras correspondientes al desdoblamiento entre Amorebieta y Durango (3,6 millones de euros), así como las actuaciones necesarias en señalización ferroviaria en varios tramos entre Amorebieta y Traña para permitir la realización de todas las obras citadas (1,0 millones de euros).
- Se han recibido aparatos de vía necesarios para los diferentes desdoblamientos programados por valor de 1,2 millones de euros.
- Se han seguido realizando obras en túneles y otras zonas para paliar diversos riesgos geológicos (1,5 millones de euros), así como en estaciones para mejorar la accesibilidad e instalaciones en general como es el caso de Irún Colón, Irún Bentak y Zumaia (1,0 millones de euros).
- Dentro del capítulo de material móvil ferroviario la partida más significativa corresponde al área de mercancías (5,7 millones de euros de inversión en 2006), con la recepción del 35% de las certificaciones correspondientes a la adquisición de 42 plataformas para transporte de mercancías así como la adquisición de 12 locomotoras duales Diesel / Eléctricas que se entregarán por el fabricante en varias fases a partir de 2008.
- Se ha proseguido en la ejecución de obras para modernización tanto de las UT-3500 como las UT-200.
- Respecto al parque de autobuses se ha procedido como en ejercicios anteriores, por una parte a su periódica renovación, con la adquisición de 7 autobuses Standard (3 para Bizkaia y 4 para Gipuzkoa) y por otra a la remodelación de algunos autobuses de series anteriores (1,6 millones de euros).
- El sistema de peaje ha proseguido su desarrollo implantándose nuevos modelos y completando su instalación en estaciones.
- En lo que se refiere al desarrollo informático se ha continuado con el proceso de implantación del nuevo modelo de gestión basado en la plataforma SAP.

Informática

En el área de sistemas de información se han realizado las siguientes acciones:

- Implantación de un sistema, Host Monitor, que vigila el buen funcionamiento de los sistemas, enviando una alarma al administrador en caso de pérdida de servicio.
- Establecimiento de nuevas comunicaciones entre Lasarte, punto intercambiador de mercancías, y Aceralia.
- Implantación del nuevo centro de control del sistema de expendición y cancelación de ferrocarril y tranvía.

- Preparación del entorno tecnológico adecuado para la gestión del Servicio Médico Mancomunado.
- Implantación del módulo PM de SAP en el Área de Autobuses, como ayuda a la mejora de la gestión del mantenimiento de carretera.
- Optimización de ROSMIMAN en el Área de ferrocarril, como ayuda a la mejora de la gestión del mantenimiento de material móvil.
- Implantación, dentro del entorno SAP, del módulo de Gestión de incidencias tanto en el ámbito de ferrocarril como de carretera, estando diseñado de forma que permita el trabajo coordinado entre el gestor de las infraestructuras y *EuskoTren*.
- Dotación a los teléfonos móviles de la posibilidad de sincronizarse con el correo electrónico a través de GPRS en los casos de ausencia de la oficina.
- Realización de mejoras en la Gestión del Ciclo Documental, añadiendo la posibilidad de acceder a la documentación vigente desde el exterior a través de Internet.

Formación y selección

Se han desarrollado a lo largo de 2006 un total de 107 acciones formativas, a las que han asistido 494 participantes. Se han invertido 10.811 horas de formación con un promedio de 21,9 horas de formación por participante.

La plantilla media de la Sociedad en el ejercicio 2006 ha sido de 888 personas.

Durante el año 2006 se han seguido impartiendo cursos de reciclaje al personal de la unidad de negocio de ferrocarril, haciendo una especial incidencia en todos los temas relacionados con la seguridad, y con la utilización, entre otros sistemas, de los nuevos simuladores de conducción instalados en nuestras aulas de formación de Lutxana, Durango y Zumaia.

En este periodo de 2006, se ha comenzado a impartir formación específica en materia de “la Fiabilidad, el factor humano y los errores” en las áreas afectas a la seguridad en la circulación, de forma que ayudados por el entrenamiento sobre conducción defensiva en los simuladores, el personal de conducción pueda valorar los efectos de los errores y mejorar su percepción de los riesgos.

Durante el año 2006 se ha terminado de elaborar el curso e-learning del Reglamento de Circulación y Señales, el cual se está utilizando ya como herramienta de aprendizaje en los cursos de habilitación para la conducción de unidades de tren, así como de reciclaje del personal ya habilitado.

También se han impartido cursos teóricos y prácticos de habilitación de agentes de tren y de circulación.

Número de Acciones Formativas

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 45 | 107 |

Número de Horas de Formación

| 2005 | 2006 |
|--------|--------|
| 17.474 | 10.811 |

Número de Participantes

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 556 | 494 |

Horas de Formación por Participante

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 31 | 21 |

Horas de Formación por Plantilla Media

| 2005 | 2006 |
|------|------|
| 18 | 12,2 |

En cuanto a los procesos de Selección, durante el año 2006 se han realizado 21 procesos de promoción interna en distintas categorías como Agentes de Tren, Operador/a de Información y Estaciones, Conductor/a de Tranvía, Conductor/a – Cobrador/a, Vigilante de Electrificación, Inspector/a de Operaciones, Técnico/a Mantenimiento Eléctrico Electrónico, Agente Comercial, Inspector/a de Puesto de Mando etc.

SOCIEDAD PÚBLICA EUSKO TRENBIDEAK - FERROCARRILES VASCOS, S.A, Sociedad Unipersonal

Firmantes

Reunidos los Administradores del Sociedad Pública Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos, S.A., Sociedad Unipersonal, en fecha 22 de marzo de 2007 y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación vigente, proceden a formular las Cuentas anuales y el Informe de Gestión del ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006, las cuales vienen constituidas por los documentos que preceden a este escrito, firmados, a efectos de identificación, por la Presidenta y el Secretario del Consejo de Administración.

Dña. Nuria Lopez de Guereñu Ansola **Presidenta**

Dña. Noemí Otegi Lopez de Murillas **Vocal**

Dña. Miren Mirari Arruabarrena Elizalde **Vocal**

D. Julián Eraso Arrieta **Vocal Consejero Delegado**

Dña. M^a Aranzazu Tapia Otaegui **Vocal**

D. Iñigo Palomino Zubiaurre **Vocal**

D. Manuel Urquijo Urrutia **Vocal**

D. Jaime Dominguez-Macaya Lournaga **Vocal**

D. Joseba Andoni Idoiaga Uribe **Vocal**

D. Francisco Javier Vigiola Martín **Vocal**

D. Alberto Macazaga Castera **Vocal**

D. Iñaki Fernández Mendizábal **Vocal**

D. Pedro M^a Arévalo Elorza **Vocal**

D. Oscar Gonzalvo Ariño **Vocal**