

La estación de Amara acoge desde hoy una exposición temporal con motivo de la conmemoración del 40 aniversario de Euskotren

- **Euskotren ha organizado una exposición temporal en la estación donostiarra de Amara, que repasa la trayectoria de la sociedad pública y especialmente el pasado, presente y futuro del 'Topo'**
- **La adquisición de las Unidades de la Serie 300 -hoy retiradas de la circulación y protagonistas de la exposición- impulsó la modernización del 'Topo' hasta convertir esta línea en la más utilizada de Euskotren, actualmente en pleno proceso de expansión**

Hace 40 años, en concreto el 24 de mayo de 1982, el Gobierno Vasco aprobó la creación de una nueva sociedad pública, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., con el propósito de facilitar la gestión de los ferrocarriles de ancho métrico transferidos por la administración central entre 1978 y 1979. Este impulso público iniciado en 1982 ha permitido convertir a Euskotren en la operadora de transportes de referencia en Euskadi. La gestión actual de cinco líneas de ferrocarril, una de metro, del funicular de Larreineta, de dos servicios de tranvía (Bilbao y Vitoria-Gasteiz) y de varias líneas de autobuses en Bizkaia y Gipuzkoa avalan la trayectoria de Euskotren que, con una oferta de servicio público basado en la calidad, sostenibilidad, eficacia y seguridad, satisface las necesidades de desplazamiento de millones de personas al año.

Con la intención de reconocer y revalidar la apuesta decidida por el transporte público como eje vertebrador de la movilidad en Euskadi hoy miércoles, 29 de junio, se ha puesto en marcha en la estación donostiarra de Amara una exposición temporal que repasa los pequeños y grandes hitos que han hecho de Euskotren lo que es hoy. Esta exposición incluye información sobre los diferentes momentos por los que ha atravesado la compañía en sus cuarenta años de existencia como Sociedad Pública del Gobierno Vasco. En la visita a la misma se pueden observar fotos antiguas de la estación de Amara y una maqueta del edificio actual. Igualmente, un gran panel permite conocer los diferentes momentos por los que ha atravesado la empresa operadora de transportes Euskotren durante sus 40 años de existencia.

Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A. recibió en 1982 una red antigua, con instalaciones y vehículos obsoletos, tras años sin que los operadores privados pudiesen realizar las necesarias inversiones para su modernización.

En estas condiciones el servicio ofrecido no presentaba la calidad necesaria y la demanda sufría constantes pérdidas de personas viajeras. Euskotren tuvo que afrontar la urgente renovación de sus explotaciones y recibió de la apuesta pública del Gobierno Vasco su principal impulso para que, paso a paso, proyecto tras proyecto, su red goce hoy de una situación solvente y con gran proyección de futuro. Como recordó recientemente el consejero de Planificación, Vivienda y Transportes, Iñaki Arriola, la oferta actual *"no podría mantenerse sin la ciudadanía; sin los millones de personas que se desplazan gracias a sus servicios y, por supuesto, sin la plantilla de trabajadoras y trabajadores de la Compañía. Más de un millar de hombres y mujeres que, al igual que en 1982, mantienen vivo su compromiso con el futuro de la empresa y con el servicio a la sociedad"*.

Esta exposición que se ha puesto en marcha hoy miércoles en Amara sirve para recordar uno de los hitos que impulsó la modernización de lo que hoy es el Topo, como fue la decisión del Gobierno Vasco de promover un plan integral del ferrocarril entre Donostia-San Sebastián y Hendaia. En 1988 se contrató con CAF el suministro de 12 trenes que se matricularon en Euskotren como Serie 300. Estas nuevas unidades eléctricas eran un híbrido entre las dos series más modernas que prestaban el servicio en aquel momento en Euskotren y se concibieron específicamente para circular en lo que hoy conocemos como Topo (E2 Lasarte Oria - Hendaia y E5 Altza - Amara).

Hasta fin de año, cuando se clausure la muestra, en una de las vías laterales de la estación de Amara (la más cercana a la calle Autonomía), las personas usuarias de los servicios ferroviarios del Topo y Kostaldea pondrá visitar en horario comercial una histórica unidad 300. Las unidades de dicha Serie se encuentran fuera de la circulación, ya que fueron sustituidas por el nuevo material móvil -más cómodo, moderno y accesible- que puede verse en la actualidad a lo largo de las diferentes líneas de Euskotren. La compra de las unidades 300 supuso un impulso imprescindible para la modernización del Topo hasta convertirlo en la línea de ferrocarril de Euskotren con mayor utilización.

En esta exposición que conmemora el 40 aniversario de la constitución de Euskotren se recuerdan también los trabajos y proyectos dirigidos por Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca (ETS), que permiten al Topo encontrarse en plena fase de expansión. Lo cierto es que, aunque Euskotren cumpla en la actualidad cuarenta años de actividad como sociedad pública, en realidad sus antecedentes se remontan al lejano año de 1882, cuando se abrió al servicio su línea más antigua: el ferrocarril de Bilbao a Durango. A lo largo de estos 140 años de historia, el ferrocarril ha generado en Euskadi un rico patrimonio que Euskotren siempre ha sabido valorar. Así, en 1994 inauguró su Museo Vasco del Ferrocarril, con sede en la antigua estación de Azpeitia (Gipuzkoa), en la que se ha reunido una de las colecciones de material móvil ferroviario de vía estrecha más importantes de Europa.

Hitos históricos: de 1982 a 2022

- 📍 **1982:** el 24 de mayo de 1982 nace la sociedad pública del Gobierno Vasco Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., más conocida por su marca comercial Euskotren, como heredera de todas las líneas ferroviarias de ancho métrico con origen y destino en la CAPV.
- 📍 **1983:** Inundaciones que afectaron el funcionamiento de Euskotren hasta el año 1984.
- 📍 **1988:** Primera línea de autobuses en Gipuzkoa, entre Zumarraga y Zumaia, proceso que se consolidó en 1992 con la incorporación de nuevos recorridos en este territorio histórico.
- 📍 **1994:** Euskotren asume las infraestructuras del Funicular de Larreineta y del Museo Vasco del Ferrocarril.
- 📍 **1995:** Euskotren segrega su línea más transitada de Bilbao a Plentzia (22 millones de viajeras/os por año) y se la cede a la nueva empresa del primer metro, MetroBilbao.
- 📍 **1996:** Euskotren recupera el transporte de mercancías por su compromiso con la sostenibilidad y el medio ambiente.
- 📍 **1998:** Inauguración del ramal a Lasarte-Oria, que permite a las y los lasartearras un mejor acceso a Donostia-San Sebastián.
- 📍 **2002:** Inauguración del nuevo tranvía de Bilbao, recuperando el uso del tranvía en la ciudad por primera vez en 50 años.
- 📍 **2004:** el 21 de mayo de 2004 se constituyó la sociedad pública Euskal Trenbide Sarea, en la que se integró el área de infraestructuras de Euskotren junto a Imebisa, la ingeniería pública que había desarrollado la construcción del Metro de Bilbao.
- 📍 **2007:** 125 años del tramo entre Bilbao y Durango.
- 📍 **2008:** Inauguración del tranvía de Vitoria-Gasteiz como sistema troncal y de mayor capacidad para la ciudad.
- 📍 **2009:** Ampliación hasta Abetxuko del tranvía de Vitoria-Gasteiz
- 📍 **2011:** Logo actual de Euskotren
- 📍 **2017:** Inauguración de la tercera línea de metro en Bilbao operada por Euskotren.
- 📍 **2019:** última salida de los trenes desde Atxuri hacia el Duranguesado y Donostia/San Sebastián.
- 📍 **2020:** Ampliación hasta Unibertsitatea del tranvía de Vitoria-Gasteiz
- 📍 **2022:** Ampliación hasta Bolueta del tranvía Bilbao

Evolución en la demanda: 1.200 millones de viajes

En los 40 años de historia de Euskotren, se han efectuado alrededor de 1.200 millones de viajes por parte de las personas usuarias que han elegido sus diferentes servicios, con una media anual de 29,6 millones de viajeros/as al año.

Euskotren ha experimentado a lo largo de estas cuatro décadas notables cambios, desde el nivel más bajo, registrado en 1998 con 22,8 millones de viajes, hasta el más alto que se alcanzó en 2019 con una cifra récord de 41,1 millones de trayectos.

En su primer ejercicio, 1982, los servicios prestados por Euskotren registraron un total de 30,6 millones de personas viajeras, cifra que de inmediato experimentó un brusco descenso como consecuencia de las catastróficas inundaciones del verano de 1983. No obstante, las inversiones realizadas por la empresa pública vasca para mejorar sus instalaciones y material móvil se vieron recompensadas con el progresivo aumento de la demanda, que en 1994 se situó en 37,9 millones de personas.

La cesión de la línea más activa de las operadas por Euskotren, la de Bilbao a Plentzia, a Metro Bilbao supuso también la transferencia de veinte millones de sus viajes anuales al nuevo operador metropolitano. En consecuencia, en 1996 la demanda se situó en poco más de 24 millones de personas, cifra que, con pequeños altibajos, se mantuvo estable hasta el año 2009, cuando ya se hicieron patentes los positivos resultados del nuevo tranvía de Vitoria-Gasteiz. Así, en este último ejercicio se superaron, por primera vez desde la apertura del metro de Bilbao, los treinta millones de viajes.

El progresivo incremento de la demanda del tranvía de Vitoria-Gasteiz, unido a la apertura de la línea 3 de metro en Bilbao, operada por Euskotren, y las repercusiones de esta nueva infraestructura sobre los restantes servicios ferroviarios en Bizkaia, así como las progresivas mejoras implantadas en Gipuzkoa, con la apertura de las nuevas estaciones de Intxaurreondo y Altza, permitieron que en el año 2018 se superasen todos los registros históricos de la empresa, al alcanzar los 39,5 millones de personas viajeras. Un año más tarde volvió a pulverizarse este récord: 41,1 millones.

Lamentablemente, y al igual que ha sucedido a los operadores de transporte público de todo el mundo, la pandemia provocada por el Covid-19 ha truncado el sostenido incremento que estaba experimentando la demanda de los servicios de Euskotren desde el año 2005. En todo caso, el progresivo retorno a la normalidad, unido a la ampliación del servicio del Tranvía de Bilbao a Bolueta y a la próxima apertura en 2023 del nuevo tramo del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua, así como la transformación del 'Topo', permiten confiar en una rápida recuperación de la demanda y la superación de nuevos hitos.