



asesores de gerentes emprendedores

**Al accionista único de:
"COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN"**

**INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL
ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA SEGÚN
LA LEY 11/2018 DE LA EMPRESA "COMPAÑÍA DEL
TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN".**

San Sebastián, 31 de marzo de 2026



INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA SEGÚN LA LEY 11/2018 DE LA EMPRESA "COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN".

Al accionista único de COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN.

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025, de Compañía del Tranvía de San Sebastián (en adelante CTSS) que forma parte del Informe de Gestión adjunto de la entidad.

Responsabilidades de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión de CTSS, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de la entidad. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo indicadores propios de la sociedad para realizar su memoria de Sostenibilidad, los cuales cumplen con las características de relevancia, integridad, fiabilidad, neutralidad y comprensibilidad exigidas por la ley 11/2018.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de CTSS son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de Ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de Calidad aplicable en España (NIGC1-ES) publicada mediante Resolución del 20 de abril de 2022 por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de CTSS que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de CTSS para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 en función del análisis de materialidad realizado por CTSS y descrito en el apartado 2, considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de CTSS correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios propios seleccionados.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

AGEM CONSULTORES Y AUDITORES, S.L.

Eider Ibarzabal Barrenechea

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

AGEM CONSULTORES
Y AUDITORES, S.L.

2026 Núm. 03/26/00806

SELLO CORPORATIVO: 30.00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones

San Sebastián 31 de marzo de 2026



DONOSTIAKO TRANBIA KONPAINIA SA,

KIDE BAKARREKO SOZINETATEA

2025EKO EKITALDIARI DAGOKION KUDEAKETA TXOSTENA

COMPAÑÍA DEL TRANVIA DE SAN SEBASTIÁN, S.A.

SOCIEDAD UNIPERSONAL

INFORME DE GESTIÓN

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2025

2025EKO KUDEAKETA TXOSTENA

Txosten honek DTKren 2025eko ekitaldiko datu ekonomiko nagusiak aztertzen ditu.

INFORME DE GESTIÓN 2025

El presente informe analiza los principales datos económicos del ejercicio 2025 de la CTSS.

1. BIDAIAK

2025ean DTKn zenbatutako bidaien zifra 35.044.276 bidaiakoa izan da, horietatik 33.735.379 Dbusen eta 1.308.897 Dbizin.

Hauek dira zerbitzu bakoitzak 2025ean egin duen bidaia kopuruak, 2024an egindakoekin alderatuta, izan duen igoeraren gaineko datuak:

1. VIAJES

La cifra de viajes contabilizados en la CTSS en el año 2025 ha sido de 35.044.276 viajes, de los cuales 33.735.379 viajes se han contabilizado en Dbus y 1.308.897 en Dbizi.

Los datos comparativos del incremento de número de viajes de cada servicio durante el año 2025 respecto a 2024, son los siguientes:

	2025	2024	Igoera Incremento
Dbizi	1.308.897	1.294.358	14.539
Dbus	33.735.379	32.026.966	1.708.413
GUZTIRA / TOTAL	35.044.276	33.321.324	1.722.952

2. DIRU SARRERAK

a) Ustiapeneko sarrerak

Ekitaldian izan diren eragiketa jarraituak ustiatzetik datozen sarrerak (BEZik gabe) 18.774.348 eurokoak dira, eta aurreko ekitaldian diru sarrera horiek 16.349.163 eurokoak izan ziren.

Hau da diru sarreren banaketa eta 2024ko diru sarrerekin dagoen aldea.

2. INGRESOS

a) Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de operaciones continuadas del ejercicio (IVA excluido) ascienden a 18.774.348 euros frente a 16.349.163 euros de ingresos del ejercicio anterior.

La distribución de los ingresos y su comparación con el año 2024 es la siguiente:

	2025ko urtea	2024ko urtea
Bilketa/ Recaudación	14.724.307 €	13.345.789 €
+ Dirulaguntzak ekitaldiari egozteagatiko diru sarrerak / + Ingresos por imputación de subvenciones al ejercicio	1.941.540 €	868.622 €
+ Diru sarrera osagarriak eta kudeaketa arrunteko este batzuk / Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.108.501 €	2.134.752 €
USTIAPEN SARRERAK GUZTIRA INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	18.774.348 €	16.349.163 €

Hauak dira aldaketa garrantzitsuenak:

- Zerbitzua emateagatiko (prestazioa) diru sarrera garbien zifra 1.378.518 € gehiagokoa izan da, bigarren seihilekoan eskaerak izan duen igoeraren eta tarifetako deskontu sisteman egin den aldaketaren ondorioz.

Las variaciones más significativas son las siguientes:

- La cifra de ingresos netos por prestación de servicio (recaudación) se ha incrementado en 1.378.518 € como consecuencia del incremento de la demanda y la modificación del sistema de descuentos tarifarios en el segundo semestre de 2025.

Hurrengo taulan zehazten da bidaia kopuruaren bilakaerak zein batez besteko tarifak, ia aldatu ez denak, bilketako diru sarreretan izan duten eragina:

En el siguiente cuadro se detalla el efecto que ha tenido en los ingresos de recaudación tanto la evolución del número de viajes como el de la tarifa media, que apenas ha variado:

	2025eko urtea	2024ko urtea	%
Bidaiak/ Viajes	33.735.379	32.026.966	%5,33
Zerbitzu ematea (bilketa) / Prestación servicios (recaudación)	14.724.307 €	13.345.789 €	%10,33
Batez besteko tarifa (€/bidaia) / Tarifa media (€/viaje)	0,44 €	0,42 €	%4,76

- Diru sarrera osaigarriak eta kudeaketa arrunteko beste batzuk %1,23 murriztu dira, publizitatearen diru sarreretan egon den atzerakada arinagatik.
- Dirulaguntzak ekitaldira egozteagatik izandako diru sarrerak eta dirulaguntzak berak %123,5 igo dira. Azken ekitaldietan lan handia egin da Europar Batasuneko Next Generation funtsek finantzatutako proiektuak ezartzen, zeinak 2024an eta 2025ean jarri baitira martxan.
- Los ingresos accesorios y otros de gestión corriente se han reducido en un 1,23%, debido a un leve retroceso de los ingresos publicitarios.
- Los ingresos por imputación de subvenciones al ejercicio y subvenciones se han incrementado en un 123,5%. En los últimos ejercicios se ha trabajado intensamente en la implantación de proyectos financiados por los fondos Next Generation de la Unión Europea que entraron en funcionamiento a lo largo del 2024 y del 2025.

3. ERAGIKETA JARRAITUEN GASTUAK

Eragiketa jarraituen gastuak, 2025eko abenduaren 31n, 53.366.950 €-koak izan dira, eta 2024an, berriz, 51.574.998 €-koak izan ziren. Hauek izan dira gastu horietako garrantzitsuenak:

1. Pertsonen gastuak:	38.890.677 €
2. Hornikuntzak	4.588.695 €
3. Amortizazioak:	4.762.157 €
4. Aseguruak:	966.637 €

Aurreko ekitaldiarekin alderatuta gastuek izan duten gorakada batez ere soldata masaren eguneratzeak (%2,5) eta plantilla handitzeak ekarritako ondorioa izan da, bai eta Next Generation funtsekin lotura duten inbertsioek martxan jartzeak ekarritako

3. GASTOS DE OPERACIONES CONTINUADAS

Los gastos de operaciones continuadas a 31 de diciembre de 2025 han sido de 53.366.950 €, frente a la cifra de 51.574.998 € del año 2024, siendo los gastos más significativos los siguientes:

1. Gastos de personal	38.890.677 €
2. Aprovisionamientos	4.588.695 €
3. Amortizaciones:	4.762.157 €
4. Seguros:	966.637 €

El incremento de los gastos con respecto al ejercicio anterior se ha debido principalmente a la actualización de la masa salarial (2,5%) e incremento de plantilla, y al aumento de los gastos de amortización por la entrada en

amortizazio gastuen igoerak ekarritako ondorioa ere.

4. EMAITZA

Tarifa defizitagatik Udalak egindako ekarpena kontuan hartu gabe, 2025eko ekitaldiaren emaitza 34.547.778 eurokoa izan da (35.190.672 eurokoa 2024an).

Hala ere, 2025eko lehen sei hilekoan tarifetan aplikatutako %50eko deskontuak eta bigarren sei hilekoan 15 urtetik beherakoentzat ezarritako doakotasunak eta gazteei eta bidaia askotako gainerako tituluei aplikatutako deskontuek (% 50eko deskontua eta %40koa, hurrenez hurren), 9,1 milioi euroko eragina izan dutela kalkulatu da. Donostiako Udala 5.636.744 euroko laguntza jaso du 2025ean, jaitsiera hori finantzatzeko: 4.599.232 euro Estatutik eta 1.037.513 euro Eusko Jaurlaritzatik (azken diru kopuru hori lehen sei hilekorako laguntzari dagokio, eta txosten hau egin den egunean zehaztu gabe zeuden bigarren sei hilekoari dagokion laguntza kalkulatzeko metodoa eta zenbatekoa).

5. AURREZ IKUSTEN DEN BILAKAERA

Ez da aldaketa handirik aurreikusten 2026ko eskaeran. Bestalde, 2025eko bigarren sei hilekoko deskontu politika bera aplikatuko da tarifa sisteman.

funcionamiento de las inversiones ligadas a los fondos Next Generation.

4. RESULTADO

Sin tener en cuenta la aportación realizada por el Ayuntamiento por el déficit de tarifa, el resultado del ejercicio 2025 ha sido de 34.547.778 euros (35.190.672 euros en 2024).

No obstante, la rebaja tarifaria del 50% en el primer semestre de 2025 y la gratuidad a menores de 15 años, descuento del 50% a jóvenes y del 40% al resto de títulos multiviajes del segundo semestre del ejercicio, ha tenido un impacto estimado en 9,1 millones de euros. El Ayuntamiento de San Sebastián ha sido receptor en 2025 de 5.636.744 euros de ayudas para financiar la citada rebaja: 4.599.232 euros del Estado y 1.037.513 del Gobierno Vasco, (este último importe se corresponde a la ayuda por el primer semestre, estando pendiente a fecha del presente informe la determinación del importe y método de cálculo de la ayuda correspondiente al segundo semestre).

5. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

No se estiman grandes variaciones en la demanda de 2026. Por otro lado, el sistema tarifario mantiene la política de descuentos del segundo semestre de 2025:

- Doakotasuna < 15 urteko haurrentzat.
- % 50eko deskontu gazteentzat.
- % 40ko deskontua MUGI gainerako titulueterako

- Hau da 2025eko abenduaren 31n DBUSen zegoen tarifa sistema:

a) Autobusetan bertan erosi eta eskudiruz ordaintzen diren tiketak:

- Noizbehinkako bidaia txartela: 1,95€
- Bidaia txartel berezia (gauekoa): 2,65€

b) Bidaia txartela Mugi txartelen bitartez ordainduta:

Mugi txartelarekin ordaindu beharreko prezioa aldatu egingo da hilabeteen egindako bidaia kopuruaren arabera.

- Hil bereko 1-21 bidaia: 0,59€
- Hil bereko 21-50 bidaia: 0,48€
- Hil bereko 51. bidaiatik aurrera: 0,12€
- Mugi txartel anonimoa: 0,78€
- Gaueko bidaia txartela: 2,65€

2025eko uztailetik aurrera 15 urtetik beherakoek ere doan bidaiatu ahal izan zuten.

- Gratuidad infantil <15 años.
- Descuento del 50% para jóvenes.
- Descuento del 40% para el resto de títulos MUGI

- El sistema tarifario a 31 de diciembre de 2025 en DBUS es el siguiente:

a) Tickets que se compran a bordo del autobús y se pagan en metálico:

- Billete ocasional: 1,95 €
- Billete especial (nocturno): 2,65 €

b) Pago del billete mediante tarjeta Mugi:

El precio a abonar con la tarjeta Mugi variará en función del número de viajes realizado durante ese mes.

- Del viaje 1 al 21 del mes: 0,59€
- Del viaje 21 al 50 del mes: 0,48€
- A partir del viaje 51 del mes: 0,12€
- Tarjeta anónima Mugi: 0,78€
- Billete nocturno: 2,65€

A partir de julio de 2025 se extendió la gratuidad a los/as menores de 15 años.

c) Telematikoki erositako QR tiketak eta bonuak:

- 30 minutuko QR, egunekoa: 1,95 €
 - 30 minutuko QRa, gauekoa: 2,65 €
 - 24 orduko QRa: 6,40 €
 - 24 orduko QRa: 10,60 €
- Deskontua izateko eskubidea izango duten kolektibo bateratuak egongo dira (gazteak, adinekoak, sozialak, familia ugariak, etab.), eta horiek Mugi txartelak kargatzerakoan eskuratuko dute dagokien hobaria.
- Langileen gastuak aldatu egingo dira Donostiako Udalak 2026ko ekitaldirako hartzen dituen erabakien arabera.
- Administrazio Kontseiluak eta Donostiako Udalak onar ditzaketen zerbitzu berriek zerbitzu orduen eta eskainitako kilometroen aldaketa ekarriko dute.

6. AKZIO PROPIOAK

Ez dago akzio propiorik.

7. IKERKETA ETA GARAPENA

Sozietateak ez du parte hartu Ikerketa eta Garapena osagai izan dituzte proiektuetan.

c) Tickets y bonos QR comprados telemáticamente:

- QR diurno 30 minutos: 1,95 €
 - QR nocturno 30 minutos: 2,65€
 - QR 24 horas: 6,40 €
 - QR 24 horas: 10,60 €
- Existirán colectivos unificados con derecho a descuento que recibirán la bonificación en la recarga de la tarjeta Mugi: jóvenes, mayores, sociales, familias numerosas, etc.
- Los gastos de personal variarán conforme a los acuerdos que se adopten en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para el ejercicio 2026.
- Los nuevos servicios que pudiera aprobar el Consejo de Administración y el Ayuntamiento de San Sebastián supondrán una variación de horas de servicio y de kilómetros ofertados.

6. ACCIONES PROPIAS

No existen acciones propias.

7. INVESTIGACION Y DESARROLLO

La Sociedad no ha participado en los que se haya dado un componente de Investigación y Desarrollo.

8. ITXIERAREN OSTEKO GERTAERAK

2026ko otsailaren amaieran, eskala handiko gatazka beliko bat azaleratu da Ekialde Ertainean, eta zaila da gatazka horrek munduko ekonomian izango dituen ondorioak aurreikustea. Erakundearen kasuan, garatutako jarduera kontuan hartuta, ez da eragin bereziki garrantzitsurik aurreikusten, erregaiaren prezioaren ondoriozko kostu operatiboetan izan dezakeen eraginari dagokionez izan ezik. Ekitaldia itxi zenetik, ez da bestelako gertakari ekonomiko-finantzario gertatu, bere garrantziagatik sozietatearen finantza-egoeretan eta egoera orokorrean eragina izan dezakeenik.

9. ORDAINKETAKO BATEZ BESTEKO EPEA

Taula honetan agertzen dena da hornitzaileei ordaintzeko batez besteko epeari buruzko informazioa eta gainerako informazioa, zeina memorian sartzen baita, indarreko araudian ezarritakoaren arabera:

8. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

A finales de febrero de 2026, se ha puesto de manifiesto un conflicto bélico a gran escala en Oriente Medio cuyas consecuencias en lo que respecta a la economía mundial resultan difíciles de prever. En el caso concreto de la Entidad, dada la actividad desarrollada no se prevé un efecto especialmente relevante sobre la misma, salvo en lo que pueda referirse al impacto en los costes operativos derivados del precio del combustible. Desde la fecha de cierre del ejercicio, no se ha producido ningún hecho económico-financiero adicional que por su importancia pueda tener un efecto en los estados financieros y la situación global de la sociedad.

9. PERIODO MEDIO DE PAGO

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores, así como el resto de información y que se incluye en la memoria, de conformidad a lo estipulado en la normativa vigente, es la que se muestra en el cuadro siguiente:

	2025	2024
	Egunak / Días	Egunak / Días
Hornitzaileei ordaintzeko epea batez beste / Periodo medio de pago a proveedores	22,46	13,22
Ordaindutako eragiketen ratioa / Ratio de operaciones pagadas	23,09	12,64
Ordaintzeke dauden eragiketen ratioa / Ratio de operaciones pendientes de pago	13,27	25,70

	Zenbatekoa / Importe	Zenbatekoa / Importe
Egindako ordainketak guztira / Total pagos realizados	11.757.101,64	11.648.028,72
Ordaintzeke dauden saldoak guztira / Total pagos pendientes	802.367,14	547.798,96
Legezko epean egindako ordainketen bolumen monetarioa / Volumen monetario de pagos en plazo legal	10.051.301,64	9.948.146,28
Egindako ordainketen diru-bolumen osoaren % / % sobre volumen total monetario de pagos realizados	85%	90%

	2024	2023
Gehieneko epean ordaindutako faktura-kopurua / Nº facturas pagadas en periodo inferior al máximo	1.707	1.858
Ekitaldian ordaindutako fakturen kopuru osoa / Nº total de facturas pagadas durante el ejercicio	2.252	2.235
Ordaindutako fakturen guztizkoaren % / % sobre número total de facturas pagadas	78%	83%

10. INFORMAZIO EZ-FINANTZARIOA

SARRERA

Informazio Ez-finantzarioaren Egoera honek abenduaren 28ko 11/2018 Legeak eskatzen duen gutxieneko informazioa dauka, gai hauei buruz: ingurumena eta gizartea, giza eskubideen errespetua eta ustelkeriaren eta eroskeriaren aurkako borroka, baita langileei buruzkoak ere, tartean direla, hala badagokio, emakumeen eta gizonen arteko tratu eta aukera berdintasunaren printzipioa, diskriminaziorik eza eta inklusioa bultzatzeko hartu diren neurriak. Dokumentu hau egiteko, gizartearen berezko adierazleen estandarrak hartu dira kontuan.

10. INFORMACIÓN NO FINANCIERA

INTRODUCCIÓN

El presente Estado de Información No Financiera, contiene la información mínima requerida por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre correspondiente a las siguientes cuestiones: medioambientales y sociales, al respeto de los derechos humanos y a la lucha contra la corrupción y el soborno, así como relativas al personal incluidas las medidas que, en su caso, se hayan adoptado para favorecer el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, la no discriminación e inclusión de las personas con discapacidad y la accesibilidad universal. Para la elaboración de este documento se ha considerado estándares de indicadores propios de la sociedad.

- | | |
|---|--|
| <p>1. NEGOZIO EREDUAREN DEFINIZIOA</p> <p>1.1. Aurkezpena</p> <p>1.2. Enpresa ingurunea eta helburua estrategikoak</p> <p>1.3. Antolamendu egitura</p> <p>1.4. Zein merkatutan jarduten duen</p> <p>1.5. Misioa, bisioa, balioak eta helburu estrategikoak</p> <p>1.6. Etorkizuneko bilakaeran eragina izan dezaketen faktoreak eta joerak</p> <p>2. MATERIALITASUNAREN ANALISIA</p> <p>2.1. Interes taldeen identifikazioa</p> <p>2.2. Jardueraren/interés taldeen inpaktua</p> <p>3. INGURUMENA</p> <p>3.1. Ingurumenaren kudeaketa</p> <p>3.2. Kutsadura</p> <p>3.3. Ekonomia zirkularra eta hondakinen prebentzioa eta kudeaketa</p> <p>3.4. Baliabideen erabilera iraunkorra</p> <p>3.5. Klima aldaketa</p> <p>3.6. Biodibertsitatearen babesa</p> <p>4. HARREMANAK SOZINETATEAN</p> <p>4.1. Garapen iraunkorrarekiko konpromisoak</p> <p>4.2. Azpikontratazioa eta hornitzaileak</p> <p>4.3. Kontsumitzaileak</p> <p>4.4. Informazio fiskala</p> <p>5. PERTSONAK</p> <p>5.1. Enpleguaren analisia</p> <p>5.2. Lanaren antolaketa</p> <p>5.3. Osasuna eta segurtasuna</p> <p>5.4. Harreman sozialak</p> <p>5.5. Prestakuntza</p> <p>5.6. Berdintasuna</p> <p>6. GIZA ESKUBIDEEN ERRESPETUA</p> <p>7. IRUZURRAREN ETA EROSKERIAREN AURKAKO BORROKA</p> | <p>1. DEFINICIÓN DEL MODELO DE NEGOCIO</p> <p>1.1. Presentación</p> <p>1.2. Entorno empresarial y objetivos estratégicos</p> <p>1.3. Estructura organizativa</p> <p>1.4. Mercados en los que opera</p> <p>1.5. Misión, visión, valores y objetivos estratégicos</p> <p>1.6. Factores y tendencias que puedan afectar a la futura evolución</p> <p>2. ANÁLISIS DE LA MATERIALIDAD</p> <p>2.1. Identificación de grupos de interés</p> <p>2.2. Impacto actividad/grupos de interés</p> <p>3. MEDIO AMBIENTE</p> <p>3.1. Gestión medioambiental</p> <p>3.2. Contaminación</p> <p>3.3. Economía circular y prevención y gestión de residuos</p> <p>3.4. Uso sostenible de recursos</p> <p>3.5. Cambio climático</p> <p>3.6. Protección de la biodiversidad</p> <p>4. RELACIONES EN LA SOCIEDAD</p> <p>4.1. Compromisos con el desarrollo sostenible</p> <p>4.2. Subcontratación y proveedores</p> <p>4.3. Consumidores</p> <p>4.4. Información fiscal</p> <p>5. PERSONAS</p> <p>5.1. Análisis del empleo</p> <p>5.2. Organización del trabajo</p> <p>5.3. Salud y Seguridad</p> <p>5.4. Relaciones Sociales</p> <p>5.5. Formación</p> <p>5.6. Igualdad</p> <p>6. RESPETO DERECHOS HUMANOS</p> <p>7. LUCHA CONTRA CORRUPCIÓN Y SOBORNO</p> |
|---|--|

1. NEGOZIO EREDUAREN DEFINIZIOA

1.1 Aurkezpena

Donostiako Tranbia Konpainia da (aurrerantzean DTK) Donostiako hirian garraio publikoa kudeatzen duen enpresa, eta 1886an eratu zen, Sozietate Anonimo gisa. 1887ko uztailaren 18an eman zuen DTK-k garraio kolektiboko lehen zerbitzua donostiarrentzat. Gaur egun, eta 1981az geroztik, Donostiako Tranbia Konpainiaren kapital soziala Donostiako Udalarena da oso-osorik.

2020ra arte, bere jarduera garraio publikoa hiriko autobusaren bidez (Dbus) kudeatzea izan da funtsean, eta jarduera hori nabarmen aldatu da Konpainia eratu zenetik. Gaur egun, Dbusek eguneko 31 autobus linea eta gaueko 9 linea (edo gautxori linea) eskaintzen ditu, bai eta biztanle dentsitate txikiaren eremuen beharrei erantzuteko eskaripeko zerbitzu b ere. 2025ean, 502.011 ordu eskaini dira eta 7.062.635 kilometro egin dira zerbitzua ematen, Donostiako udal eremuaren barruan, hau da, 60,89 km²-ko azaleran.

2025ean, batez beste 595,75 langile egon dira zerbitzuan, eta horietatik 80,94 emakume izan dira, eta 514,81 gizon. Zerbitzuan dauden langileen kopurua %0,35

1. DEFINICIÓN DEL MODELO DE NEGOCIO

1.1 Presentación

La Compañía del Tranvía de San Sebastián (en adelante, CTSS), empresa que gestiona el transporte público urbano de la ciudad de San Sebastián, es una Sociedad Anónima fundada en 1886. El 18 de julio de 1887 la CTSS dio el primer servicio de transporte colectivo a los y las donostiarros. Actualmente, y desde 1981, el capital social corresponde íntegramente al Ayuntamiento de San Sebastián.

Hasta el 2020 su actividad se ha basado en la gestión del transporte público a través del autobús urbano (Dbus) que ha evolucionado sustancialmente desde la fundación de la Compañía. Actualmente Dbus cuenta en su oferta con 31 líneas de autobús diurnas, 9 líneas nocturnas o Búho y dos servicios a la demanda, que cubre las necesidades de áreas de menor densidad de población. En 2025 se han ofertado 502.011 horas de servicio y se han realizado 7.062.635 kilómetros en servicio dentro del área municipal de San Sebastián, con 60,89 km² de superficie.

En 2025 la media de personal en servicio ha sido 595,75 trabajadores/as, con una distribución de 80,94 mujeres y 514,81 hombres. El personal en servicio se ha

igo da 2025ean, aurreko urtearekin alderatuta, 2024an 593,68 langile egon zirelako, 77,22 emakume eta 516,46 gizon.

2020an, Konpainiak bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa gehitu zuen bere zerbitzu eskaintzan. Dbizi izen komertziala du zerbitzu horrek. Sistema abian jartzeak ahalbidetzen du Donostiako **mugikortasun iraunkorreko eskaintza** handitzea, eta erraztu egiten du garraio modu guztien arteko **intermodalitatea**.

Konpainiaren funtsezko helburua da gaur egungo erabiltzaileek eta erabiltzaile izan daitezkeen pertsonen **mugitzeko dituzten premiei ahalik eta gehien erantzutea, kalitate handiko** zerbitzua eta informazio praktikoa eskainita, kostu lehiakorrek eta ingurunearen iraunkortasuna bultzatuta.

Egunero, alderdi humanoekin, sozialekin, ekonomikoekin eta ingurumenekoekin eta bere langileekin ere konprometituta dagoela erakusten du, eta kudeaketan bikaintasuna eta zerbitzuan kalitatea lortzearen alde egiten du.

Konpainia Donostiako gizarteari zor zaio lehenik eta behin, eta bere eguneroko funtzionamenduak komunitatean duen eraginaz jabetzen da. Horregatik, interes taldeen arteko lankidetzak eta komunikazio irekia sustatzen ditu, betiere Herritarren Partaidetzarako Sailarekin eta Donostiako

incrementado en un 0,35 % en el año 2025 en comparación al año anterior, con 593,68 trabajadores/as, 77,22 mujeres y 516,46 hombres en el año 2024.

En 2020 la Compañía incorporó el servicio público de alquiler de bicicleta a su oferta de servicios, con el nombre comercial de Dbizi. La puesta en marcha del sistema permite **ampliar la oferta de movilidad sostenible** de San Sebastián y favorece la **intermodalidad** entre los diferentes modos de transporte.

El objetivo fundamental de la Compañía es **satisfacer al máximo las necesidades de movilidad de las personas usuarias actuales y potenciales**, ofreciendo un servicio de alta calidad e información práctica, con unos costes competitivos y contribuyendo a la sostenibilidad del entorno.

Cada día, demuestra su compromiso con los aspectos: humanos, sociales, económicos y medioambientales, así como con su personal, y apuesta por lograr la excelencia en la gestión y en la calidad de servicio.

La Compañía se debe a la sociedad donostiarra en primer lugar y es consciente del impacto de su funcionamiento diario en la comunidad. Por ello, fomenta la colaboración y la comunicación abierta entre los diferentes grupos de interés, siempre en coordinación con el

Udaleko Mugikortasun Sailarekin koordinatuta. Horrela, herritarren beharrak eta itxaropenak modu integralean aztertzen dira, maila desberdinetan erantzuna emateko.

Donostiako Udalaz gain, Konpainiaren akziodun bakarra den heinean, behar bereziak dituzten pertsonen elkarteak, auzo elkarteak edo komunitate taldeak eta adinekoen kolektiboak dira batez ere Konpainiak identifikatutako interes taldeak.

1.2 Enpresa ingurunea eta helburua estrategikoak

DTK-ren eskaria %5,17 handitu da aurreko urtearekin alderatuta. Hurrengo koadroan ikus daiteke zer igoera izan duen zerbitzu bakoitzaren bidaia kopuruak 2025ean, 2024koarekin alderatuta:

departamento de Participación ciudadana y el departamento de Movilidad del Ayuntamiento del San Sebastián. De esa manera las necesidades y expectativas de los y las ciudadanas se analizan de una manera integral, para darles respuesta a diferentes niveles.

Los grupos de interés identificados por la Compañía son principalmente asociaciones de personas con necesidades especiales, asociaciones de barrios o grupos de comunidades y colectivos de personas mayores, además del Ayuntamiento de San Sebastián, como figura de único accionista de la Compañía.

1.2 Entorno empresarial y objetivos estratégicos

La demanda de la CTSS se ha incrementado en un 5,17% respecto al año anterior. En el siguiente cuadro se puede observar los datos comparativos del incremento de número de viajes de cada servicio durante el año 2025 respecto a 2024:

Egindako bidaiak / Viajes realizados	2025	2024	Igoera /Incremento
Dbizi	1.308.897	1.294.358	+14.539
Dbus	33.735.379	32.026.966	+1.708.413
TOTAL	35.044.276	33.321.324	+1.722.952

Azken urteetan eskaria berreskuratzen joan da, eta asko igo da, bai Dbusen, bai Dbizin, sendotzen joan baita, 2025ean **maila errekorrak lortuta**.

En los últimos años la demanda se ha ido recuperando y ha registrado un importante crecimiento, tanto en Dbus como en Dbizi, que se ha ido consolidando y ha alcanzado **niveles récord en el 2025**.

Dbiziko bidaiek 2025ean izan duten bilakaerak aurreko urteetan ikusitako joera positiboarekin jarraitu du. 2025ean **1.308.897 bidaia** izan ziren, hau da, 2024an baino **%1,12** gehiago, 2024an 1.294.358 joan-etorri zenbatu ziren-eta. Bilakaera horrek zerbitzuaren harrera ona eta ohiko mugikortasun alternatiba gisa sendotu dela berresten du.

La evolución de los viajes de Dbizi en 2025 ha continuado la tendencia en positivo ya observado en años anteriores. Durante el año 2025 se registraron **1.308.897 viajes**, lo que supone un incremento del **1,12%** respecto a 2024, en el que se contabilizaron 1.294.358 desplazamientos. Esta evolución confirma la buena acogida del servicio y su consolidación como una alternativa de movilidad habitual.

Horretaz aparte, Konpainiak marketineko eta komunikazioko kanpaina batzuk egin ditu garraio publikoaren erabilera sustatzeko, bai autobusarena, bai bizikletarena.

Por otra parte, la Compañía ha realizado varias campañas de marketing y comunicación para fomentar el uso del transporte público, tanto el autobús como la bicicleta.

Garraio operadoreen erronka nagusia da gainerako garraio moduen alternatiba bihurtzea, sektore publikoak gizartearen interesaren eta onuraren ikuspegitik funtsezko izaten jarraituko duela abiapuntuko premisatzat hartuta.

El gran reto de los operadores de transporte es convertirse en una alternativa al resto de modos de transporte, partiendo de la premisa de que el sector público seguirá siendo primordial desde el punto de vista del interés y beneficio social.

Testuinguru honetan, eta DTKren jarduera eremu lokalean zentratuta, hau da, Donostia-San Sebastiángo eremuan zentratuta, Konpainiaren **negozio eredua** aurrera egiten du **hiriko mugikortasuna**

En este contexto, y centrándonos en el ámbito local de la actividad de la CTSS, como es la ciudad de San Sebastián, el **modelo de negocio** de la Compañía avanza hacia el concepto de **empresa gestora de la**

kudeatzen duen enpresaren kontzeptuan, ingurumeneko politikak, kalitatekoak, marketinekoak eta pertsonetakoak ardatz izanik, zeinarekin hiriko mugikortasun zerbitzu iraunkorra, segurua eta kaliterik handienekoa eskaini dezakeen, erabiltzaileen esperientzia gero eta hobea izan dadin, hiri hobea, bizigarriagoa, humanoagoa eta iraunkorragoa sortzen laguntzeko.

2021eko urrian, Konpainiak bere lehen urratsak eman zituen Mugikortasuneko Operadore Integral bihurtzeko bidean, oztoporik gabeko garraio publikoko zerbitzu multimodala eta integrala eskaintzea ardura nagusia duen kudeaketa eredua izateko. "Mobility as a Service" (MaaS) kontzeptua da, Europako hiri garrantzitsuenetako askotan dagoeneko praktikan dagoena. Dauden garraio bideak biltzen dituen zerbitzua da, eta herritarrei ibilgailu partikularra baino erabilerrazago eta eraginkorragoa den aukera bat eskaini nahi die.

Gero eta ohikoagoa da hiri autobusen garraio publikoko enpresak (udalek ohiko mugikortasun eskaerei erantzuteko gehien erabiltzen duten bitartekoa) azkenean mugikortasuneko hainbat zerbitzu eta jardura kudeatzen hastea, bai hirien konfigurazio berriek eskatuta (isuri gutxiko eremuen ezarpena, babes akustikoko zonaldeen ezarpena, etab) bai hiri konfigurazio berri horretatik sortzen diren mugikortasun behar berriek eskatuta

movilidad urbana, que se centra en políticas medioambientales, de calidad, de marketing y de personal, que permiten ofrecer un servicio de movilidad urbana **sostenible, seguro y de máxima calidad**, y que busca que la experiencia de las personas usuarias sea cada vez mejor, contribuyendo en la creación de una ciudad mejor, más habitable, más humana y más sostenible.

En octubre de 2021 la Compañía dio sus primeros pasos hacia la transformación en Operador Integral de Movilidad, un modelo de gestión que se centra en ofrecer un servicio multimodal de transporte público sin barreras e integrado. Se trata del concepto de "Mobility as a Service" (MaaS), ya en práctica en muchas de las ciudades más importantes de Europa, sobre el servicio que integra los distintos medios de transporte existentes con el fin de ofrecer a los/as ciudadanos/as una alternativa simple y eficiente al uso del vehículo particular.

Cada vez es más habitual que empresas de transporte público de autobús urbano (el medio propio más utilizado por los Ayuntamientos para atender las tradicionales demandas de movilidad) terminen gestionando diversos servicios de movilidad que les demandan tanto las nuevas configuraciones de las ciudades (implantación de zonas de bajas emisiones, de zonas de protección acústica, etc.) como las nuevas necesidades de movilidad que

(bidaia partekatzea, interoperabilitatea eta intermodalitatea joan-etorrietan, ordainketa bakarreko modua modalitateen zerbitzutarako, eta abar).

“MaaS”-en presente dagoen mugikortasun eredua praktikan jartzearen azken helburua da administrazio publikoek herritarrei ibilgailu pribatuaren aurrean lehiatu ahal izango den mugikortasun zerbitzu integratu bat eskaintzeko beharrari erantzutea, haien eskura mugikortasun irtenbide integratzaileak jarritz, hirian ibilgailu pribatuaren erabilera ez sustatzeko. Aldi berean, administrazioak kostu lehiakorreko eta kalitate maila handiko aukera ugari eta askotarikoak herritarren zerbitzura jartzea ere nahi da.

Horren lehen adibide erakusgarri gisa, 2020. urtearen amaieran Donostiako Udalaren bizikleta publikoak alokatzeko sistema berria Konpainiaren zerbitzu eskaintzan sartu zen; izan ere, kudeatzaile bakar baten barruan erabilera masibokoak diren garraio publikoko bi zerbitzu sartu dira, baina, hala ere, hiri jasangarriaren eredu berri bat garatzen laguntzen dute.

Garraio publikoaren sustapena da, beraz, hiriaren helburu nagusietako bat, eta Konpainiaren Plan Estrategikorako ezinbestekoa da Konpainiak eskaintzen dituen zerbitzuen egungo eta etorkizuneko

surgen de esa nueva configuración urbana (desplazamientos compartidos, interoperabilidad e intermodalidad en los desplazamientos, modo de pago único para los diversos servicios de modalidad, etc.).

El objetivo final de poner en práctica el modelo de movilidad presente en “MaaS” es la necesidad de las administraciones públicas de ofertar a los/las ciudadanos/as un servicio de movilidad integrado que pueda competir frente al vehículo privado, poniendo a su disposición soluciones integradoras de movilidad de tal manera que se desincentive el uso del vehículo privado en la ciudad, y simultáneamente la administración ponga al servicio de la ciudadanía, a un coste competitivo y con un nivel alto de calidad, una amplia variedad de alternativas, que deberían disponer de un alto grado de integración.

La integración a finales del año 2020 del nuevo sistema de alquiler de bicicleta pública del Ayuntamiento de San Sebastián en la oferta de servicio de la Compañía es la primera muestra de ello, ya que se incluyen dentro de un único gestor dos servicios de transporte público de uso masivo, pero que sin embargo favorecen el desarrollo de un nuevo modelo de ciudad sostenible.

La potenciación del transporte público, por tanto, constituye uno de los principales objetivos de la ciudad, y los objetivos estratégicos de la Compañía pasan por aunar todos los esfuerzos en satisfacer las

erabiltzaileen premiak asetzeko ahalegin guztiak batzea eta haien esperientzia hobetzea.

Memoria honetan agertzen dira DTK-k Gizarteari, Langileei eta Giza Eskubideei lotuta dituen Politikak eta ustelkeriaren eta eroskeriaren aurkako hartutako neurriak eta ingurumen alorreko neurriak praktikan jartzearen ondoriozko emaitza kuantitatiboak eta kualitatiboak.

1.3 Antolamendu egitura

Gaur egun, eta 1981az geroztik, Donostiako Tranbia Konpainiaren kapital soziala Donostiako Udalarena da oso-osorik. Donostiako alkatea da Konpainiako presidentea.

Administrazio Kontseilua da administrazio organo nagusia, eta bederatzi ordezkari politikok (tokiko gobernu osatzen duten alderdietako bakoitzetik bat) eta hiru ordezkari sindikalek osatuta dago. Ordezkari politikoak Udalak izendatzen ditu, eta ordezkari sindikalak, berriz, enpresa batzordeak.

Horrez gain, Konpainiarentzat garrantzitsuenak diren gaiak aztertu eta erabakiak hartzen dituzten batzordeak daude:

necesidades de las actuales y potenciales personas usuarias de los servicios que ofrece la Compañía, y mejorar su experiencia.

En esta memoria se muestran los resultados cuantitativos y cualitativos de la puesta en práctica de las políticas de la CTSS en relación con la Sociedad, el Personal, los Derechos Humanos, las medidas anticorrupción y soborno y las medidas medioambientales.

1.3 Estructura organizativa

Actualmente, y desde 1981, el capital social corresponde íntegramente al Ayuntamiento de San Sebastián. El Alcalde de San Sebastián es el Presidente de la Compañía.

El principal órgano de administración es el **Consejo de Administración**, formado por nueve representantes políticos, uno por cada partido que forme el gobierno local, y tres representantes sindicales. La parte política es nombrada por el Ayuntamiento y la sindical, por el comité de empresa.

Existen, además, los diferentes comités que se encargan de analizar y tomar decisiones en torno a los temas más relevantes para la Compañía:

a. Kalitate Batzordea

Kalitate Batzordea zerbitzuko kalitate adierazle guztiak aztertzeaz eta betetzeaz arduratzen da, UNE-EN 13816 arauaren arabera. Honako hauek osatzen dute batzordea: zuzendari gerentea, kalitate koordinatzailea, Trafiko eta Plangintzako zuzendaria, zuzendari teknikoa, ikuskatzaila burua, trafikoburua eta gaueko tailerreko arduraduna.

b. Laneko Segurtasun eta Osasuneko Batzordea

Konpainiako lanpostuen segurtasuneko eta osasuneko lan baldintzak behatu eta gainbegiratzea da bere zeregina. Alde batetik, prebentzioko 4 ordezkariak osatzen dute (Enpresa Batzordean ordezkatura dauden atal sindikalek izendatze dituzte), eta, bestetik, enpresako lau ordezkari hauek: laneko arriskuen prebentzioko zuzendari teknikoa eta arduraduna, laneko arriskuen prebentzioko teknikaria, enpresako medikua eta giza baliabideen eta langileen burua.

c. Ebaluazio batzordea

Ebaluazio batzordea lizitazio prozesuetan parte hartzen duten teknikariek osatzen dute, eta esleipen proposamena kontratazio organoari helarazten dio. Bertan parte hartzen dute kontabilitateko buruak, zuzendaritzako laguntzaileak eta

a. Comité de calidad

El Comité de calidad se encarga del análisis y cumplimiento de los indicadores de calidad en el servicio en su totalidad según la norma UNE-EN 13816. Lo componen el Director Gerente, la Coordinadora de Calidad, el Director de Tráfico y Planificación, el Director Técnico, el Inspector Jefe, el Jefe de Tráfico y el Encargado de Taller de Noche.

b. Comité de Seguridad y Salud Laboral

Su cometido es observar y supervisar las condiciones laborales en cuanto a seguridad y salud de los diferentes puestos de trabajo de la Compañía. Está compuesto por los 4 Delegados de Prevención, nombrados por las secciones sindicales que están representadas en el Comité de Empresa, y, por otra parte, por cuatro representantes de la empresa: el Director Técnico y responsable de prevención de riesgos laborales, la Técnica de prevención de riesgos laborales, la Médico de empresa y la Jefa de RRHH y Personal.

c. Comité de evaluación

El comité de evaluación está formado por personal técnico que participa en los procesos de licitación y eleva la propuesta de adjudicación al órgano de contratación. De él forman parte el Jefe de contabilidad, el Asistente de Dirección y el responsable de

sail bakoitzeko arduradunak, lizitaziora ateratzen den gaiaren arabera.

d. Kontratazio batzordea:

Abian diren lizitazio prozesuen inpartzialtasuna eta funtzionamendu egokia zaintzea da bere eginkizuna. Honako hauek osatzen dute: zuzendari gerentea, Kontseiluan ordezkaritza duten alderdi bakoitzeko kontseilari politiko bat, eta hiru kontseilari sindikalek aukeratutako kontseilari sindikal bat.

e. Energia Batzordea

Energia batzordearen zeregina da energia **efizientziari buruzko ISO50001 arauan** ezarritako irizpideak betetzea. Bere helburua da urteko ekintza plana zehaztea eta plan horren betetze mailaren jarraipena egitea. Batzordea honako hauek osatzen dute: zuzendari gerenteak, zuzendari teknikoak, prebentzioko eta laneko arriskuetako teknikariak eta tailerreko administrariak.

f. Hautaketa batzordea

Hautaketa Batzordearen zeregin nagusia da langileen hautaketa prozesuen garapenaren alderdi garrantzitsuenen jarraipena egitea, hala nola hauena: prozesuak egiten dituen enpresaren hautaketa, deialdien oinarriak eta egiten diren fase eta proba guztien gainean argitaratzen diren informazio oharrak. Hautaketa prozesuetako probetara joan

cada departamento dependiendo de la materia que se licite.

d. Comité de contratación:

Su función es velar por la imparcialidad y el buen funcionamiento de los procesos de licitación en marcha. Está compuesto por el Director Gerente, un consejero político de cada partido con representación en el Consejo, y un consejero sindical elegido por los tres consejeros sindicales.

e. El Comité de energía

El comité de energía tiene como cometido el cumplimiento de los criterios establecidos en la norma **ISO50001 de eficiencia energética**. Su objetivo es definir el plan de acción anual y hacer el seguimiento de su cumplimiento. El comité lo forman el Director Gerente, el Director Técnico, la Técnica de Prevención y Riesgos Laborales y el Administrativo de Taller.

f. El Comité de selección

La función principal del Comité de Selección es hacer el seguimiento de los aspectos relevantes del desarrollo de los procesos de selección de personal, tales como, elección de la empresa que realiza los procesos, bases de las convocatorias y notas informativas a publicar sobre las diferentes fases y pruebas a realizar. Deben acudir a las diferentes pruebas de los procesos de selección, velar por la objetividad de los

behar dira, prozesuen objektibotasuna zaindu behar dute, eta hautaketa prozesuen garapenean sortzen diren zalantzak aztertu behar dituzte, prozesuen garapenean ordena egokia bermatzeko.

Batzordea honako hauek osatzen dute: zuzendari gerenteak, Kontseiluak izendatutako bi kontseilari politikok eta hiru kontseilari sindikalek aukeratutako kontseilari sindikal batek.

g. Berdintasun batzordea

Berdintasun plana lantzeko beharrezkoak diren diagnostikoak egitea du helburu, bai eta planaren jarraipena egitea ere. Hau da, lanpostuetako aukera berdintasunari eta laneko kontziliazioari buruz, esaterako, erabakiak hartzea gidatuko duen dokumentu bat. Atal sindikal bakoitzak izendatutako pertsona batek eta enpresako ordezkari bik, Giza baliabideen eta langileen buruak eta Pertsonen buruak osatuko dute batzordea.

g Zuzendaritza egitura

Zuzendari gerente batek eta arloko lau arduradunek kudeatzen dute sozietatea, honela:

- Eragiketetako eta Planifikazioko zuzendaria
- LAPeko zuzendari teknikoa eta arduraduna
- Kontabilitateko burua
- Giza Baliabideetako eta Pertsonaleko burua

procesos y analizar las dudas que se presenten en el desarrollo de los procesos de selección con el objetivo de garantizar el buen orden en el desarrollo de los mismos.

Este comité está formado por el Director Gerente, dos consejeros políticos nombrados por el Consejo y un consejero sindical elegido por los tres consejeros sindicales.

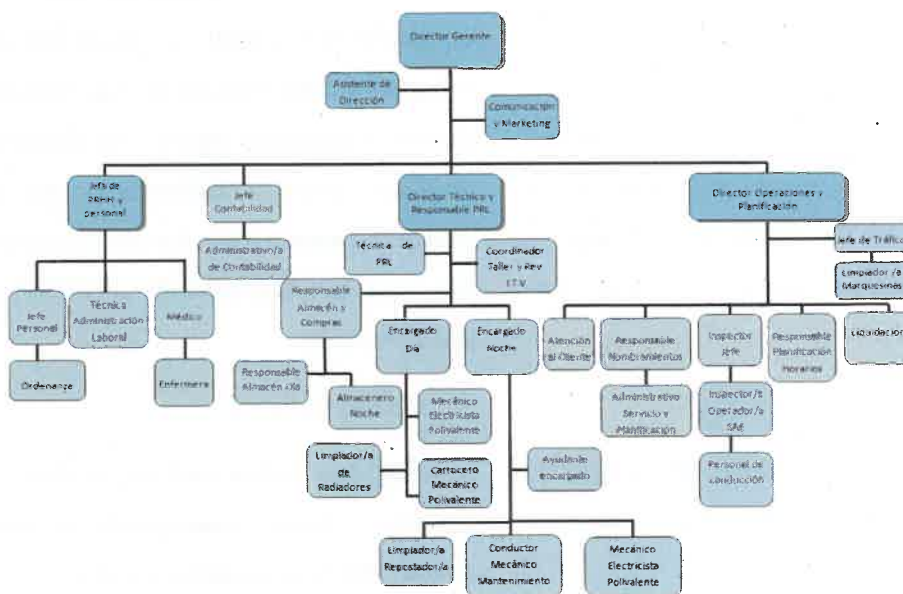
g. Comisión de Igualdad

Tiene como objetivo realizar los diagnósticos necesarios a fin de elaborar el plan de igualdad y hacer su seguimiento, un documento que guíe la toma de decisiones en cuanto a igualdad de oportunidades en los puestos de trabajo, conciliación laboral, etc. Está formada por una persona designada por cada una de las secciones sindicales representadas en el Comité de Empresa y por dos representantes de la empresa, la Jefa de RR.RR. y Personal y el Jefe de Personal.

g. Estructura directiva

La sociedad está gestionada por un Director Gerente y cuatro responsables de área establecidas de la siguiente manera:

- Director Operaciones y Planificación
- Director Técnico y Responsable PRL
- Jefe/a Contabilidad
- Jefe/a de RRHH y personal



1.4. Mercados en los que opera

La Compañía opera dentro del término municipal de San Sebastián.

Dbusen kasuan, hiriko autobusaren eguneko zerbitzua urteko 365 egunetan eskaintzen da, eta gaueko zerbitzua edo Gautxori zerbitzua, berriz, ostiraletan, larunbatetan eta jai bezperetan.

Dbizi bizikleta alokatzeko zerbitzua urteko 365 egunetan dago erabilgarri, 06:00etatik 00:00etara, astelehenetik ostiralera, lanegunetan, eta 24 orduz, etenik gabe, larunbat, igande eta jaiegunetan.

2013an, Konpainiak **lankidetza hitzarmen bat sinatu zuen Gipuzkoako garraio publikoan tarifak integratzeko sistema ezartzeko**. Horren bidez, tarifa eta deskontu komunak ezarri ziren hitzarmenari atxikitako lurralde historikoko garraio publiko kolektibo osorako, eta, gainera, ordainketa bide komun bat zehaztu zen, probintzia barruko interoperabilitatea errazteko. Tarifen integrazioa 2013ko martxoaren 4an jarri zen abian, Lurraldebus txartela -orain Mugi izenekoa- euskarri gisa hartuta. Txartel horrek Dbusen ordura arte erabilitako ordainbideak ordezkatu zituen, eskudirutan ordaindutakoa izan ezik.

Gainera, herritarren mugikortasuna errazteko, operadoreen arteko transbordoetan deskontu sistema bat ezarri zen, non txartel garestienaren %100 eta merkeenaren %25 ordaintzen zen. Transbordoan sistema hori 2021eko uztailera arte egon da indarrean, eta une

En el caso de Dbus, el servicio de autobús urbano diurno se oferta los 365 días del año, mientras que el servicio nocturno o Búho está disponible los viernes, sábados y vísperas de festivo.

El servicio de alquiler de bicicleta Dbizi está disponible los 365 días del año, en horario de 6:00h a 00:00h de lunes a viernes laborables y las 24h del día de manera ininterrumpida los sábados, domingos y festivos.

En 2013 la Compañía **firmó un convenio de colaboración para la implantación del sistema de integración tarifaria en el transporte público de Gipuzkoa**, mediante el cual se establecían unas tarifas y descuentos comunes para todo el transporte público colectivo del territorio histórico adscrito al convenio, además de definir un medio de pago común, facilitando así la interoperabilidad dentro de la provincia. La integración tarifaria se puso en marcha el 4 de marzo de 2013, con la tarjeta Lurraldebus como soporte, ahora denominada Mugi, que sustituyó a los medios de pago hasta entonces utilizados en Dbus, excluyendo el abonado en metálico.

Además, para facilitar la movilidad de los/as ciudadanos/as se estableció un sistema de descuento en los transbordos entre diferentes operadores, en el cual se abonaba el 100% del billete más caro y el 25% del más barato. Este sistema de transbordos ha estado en vigor hasta julio de 2021, momento en que

horretan, Donostiako Udalak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak sinatutako hitzarmenari esker, tarifen integrazioaren operadore guztien arteko doako transbordo ezarri zen. Horrela, **Donostiatik edo Donostiarantz garraio publikoan bidaiatu eta Dbusen eta integrazioko garraio publiko kolektiboko beste edozein operadorearen arteko transbordo egin nahi duen orok doan egin dezake.**

Mugi sistemari atxikitako pertsona guztiek onurak dituzte Donostiako garraio publikoa erabiltzerakoan; izan ere, erabileraren araberako deskontuak ezartzen dira, hobari gehigarriekin, erabiltzailearen profilaren arabera.

- 1-20 bidaiak: %48ko deskontua noizbehinkako txartelaren prezioan.
- 21-50 bidaiak: %58ko deskontua noizbehinkako txartelaren prezioan.
- 51. bidaiatik aurrera: %90ko deskontua noizbehinkako txartelaren prezioan. "Gaztea" profilak %100eko deskontua du tarte horretan.

Tarifak beti berdinak dira, txartel mota, arrunta edo kolektiboa, edozein dela ere. Hala ere, Mugi hobaria ematen die deskontu handiagoa izateko eskubidea duten profilei, eta, beraz, azken prezioa murriztu egiten da. Hobaria jasotzeko eskubidea duten profilak honako hauek dira:

gracias al convenio firmado entre el Ayuntamiento de San Sebastián y la Diputación Foral de Gipuzkoa, se establece el transbordo gratuito entre todos los operadores de la integración tarifaria. De esta manera, **todo aquel que viaje desde o hacia San Sebastián en transporte público y quiera hacer un transbordo entre Dbus y cualquier otro operador de transporte público colectivo de la integración, puede hacerlo de manera gratuita.**

Todas las personas adscritas al sistema Mugi cuentan con beneficios a la hora de utilizar el transporte público en San Sebastián, ya que se establecen descuentos según uso con bonificaciones adicionales dependiendo del perfil del/la usuario/a.

- 1-20 viajes: 48% de descuento sobre el precio del billete ocasional.
- 21-50 viajes: 58% de descuento sobre el precio del billete ocasional.
- A partir del viaje 51: 90% de descuento sobre el precio del billete ocasional. El perfil "Joven" cuenta con un 100% de descuento en este tramo.

Las tarifas son siempre las mismas independientemente del tipo de tarjeta, ordinaria o de colectivo. Sin embargo, Mugi realiza una bonificación en recarga a los perfiles con derecho a un mayor descuento, por lo que el precio final acaba siendo más reducido. Los perfiles con derecho a bonificación son:

- Gazteak (6 eta 25 urte bitartean)
- Helduak (65 urtetik aurrera)
- Desgaitasuna duten pertsonak (%65eko desgaitasuna edo 7 mugikortasun baremoan)
- Txartel Soziala
- Familia ugari normala edo berezia

Kolektibo horiei **BAT eta BARIK** txartelekin ordaindutako bidaiak gehitu behar zaizkie. 2025ean txartel horiekin **292.567 bidaia egin dira, aurreko urtean baino %31,51 bidaia gehiago.**

Garrantzitsua da azpimarratzea 2025ean ere MUGI, BAT MUGI txartelen tarifek %50eko deskontua izan dutela, erabiltzaileei garraio publikoa erabiltzea errazteko, une honetan produktu eta zerbitzu gehienen prezioak gora egiten ari badira ere. Deskontu hori %40ra murriztu zen 2025eko uztailaren baina gazteentzako deskontua mantendu egin zen. Horrez gain, 12 urtetik beherako pertsonak 2025eko otsailaren 5etik txartelaren doakotasunaz gozatzeko aukera izan zuten, eta 2025eko uztailaren 1etik aurrera, doakotasuna zabaldu egin zen eta 15 urtetik beherakoentzat ezarri zen. Gaur egun ere hala da.

1.5. Misioa, bisioa, helburu soziala, balioak eta helburu estrategikoak

a. Misioa

- Jóvenes (de 6 a 25 años)
- Mayores (a partir de 65 años)
- Personas con discapacidad (del 65% o baremo 7 de movilidad)
- Tarjeta Social
- Familia numerosa normal o especial

A estos colectivos hay que añadir los viajes abonados con las tarjetas **BAT y BARIK**. En 2025 los viajes realizados con estas tarjetas ha sido de **292.567 viajes, un 31,51% más que el año anterior.**

Es importante destacar que durante 2025 se ha mantenido el descuento adicional del 50% en las tarifas de las tarjetas MUGI, BAT y BARIK con el fin de facilitar a los/as usuarios/as el acceso al transporte público en una situación de incremento de los precios de la mayor parte de los productos y servicios. Este descuento se vio reducido al 40% en julio de 2025, si bien se mantuvo para el perfil Joven. Adicionalmente, las personas menores de 12 años pudieron disfrutar de la gratuidad del billete desde el 5 de febrero de 2025, y a partir del 1 de julio de 2025, la gratuidad se extendió a los/as menores de 15 años, situación que se mantiene hoy en día.

1.5. Misión, visión, objeto social, valores y objetivos estratégicos

a. Misión

"Donostiako Tranbia Konpainiaren bidez Donostiako Udalak bidaiarien garraio publikoaren zerbitzua ematen du hirian. Garraio zerbitzuetan liderrak izateko eta zerbitzu lehiakorra eskaintzeko ahaleginetan etengabe egiten ari garen lanaren funtsezko helburua da gaur egun ditugun eta etorkizunean izan ditzakegun erabiltzaileek mugitzeko dituzten premiei ahalik eta gehien erantzutea, kalitate handiko zerbitzua eta informazio praktikoa eskainita, lehiatzeko moduko kostuekin eta gure ingurumenaren iraunkortasuna bultzatuta

b. Etorkizuneko bisioa

"Donostiako Tranbia Konpainiak gure hiriko mugikortasunaren alorrean liderra izan nahi du, bai eskaintzen dituen zerbitzuengatik bai zerbitzu horien kalitatearengatik. Hainbat neurri garatuko ditugu gizarteak gure enpresaren gainean duen irudia hobetze aldera, irudi berri bat emanda, hain zuzen ere gizartean aktibo eta erantzule izaten jarraitzen duen eta garapena, hiriarena, gizartearena, ingurumenarena, erabiltzaileena eta bere langileena, bai eta berarekin harremanetan dauden beste agenteena ere, bultzatzen duen enpresarena."

c. Helburu soziala

"Konpainiaren helburua da pertsonen eta salgaien mugikortasunerako jarduketak

"El Ayuntamiento de San Sebastián presta a través de la Compañía del Tranvía de San Sebastián el servicio de transporte público de viajeros y viajeras en la ciudad. En nuestro esfuerzo continuo por conseguir ser líderes y ofrecer un servicio de transporte competitivo, es objetivo fundamental satisfacer al máximo las necesidades de movilidad de nuestras personas usuarias actuales y potenciales, ofreciendo un servicio de alta calidad e información práctica, con unos costes competitivos y contribuyendo a la sostenibilidad de nuestro entorno."

b. Visión de futuro

"La Compañía del Tranvía de San Sebastián pretende ser líder dentro del ámbito de movilidad de nuestra ciudad, tanto en servicios ofertados como en calidad. Desarrollaremos distintas medidas con el fin de mejorar la imagen que la sociedad mantiene respecto a nuestra empresa con la finalidad de adecuarlo a una empresa que se mantiene socialmente activa y responsable e impulsa el desarrollo tanto de la ciudad, la sociedad, el medio ambiente, la clientela, como sus empleados y empleadas además del resto de agentes con los que mantiene el contacto".

c. Objeto Social

"El objeto de la Compañía es la gestión de actuaciones de movilidad de personas y

kudeatzea, dela joan-etorrietarako mercancías tanto en la implantación de bitartekoak ezartzean, dela informazioaren medios de desplazamiento como el hobekuntzari edo. hainbat bitarteko desarrollo de actividades ligadas con la erabiltzeari lotutako jarduerak garatzean". mejora de la información o utilización de los diversos medios".

d. Konpainiaren balioak

d. Valores de la Compañía

Bezerearengana eta zerbitzuen hobekuntzara bideratuta/ Orientación a la clientela y a la mejora de servicios	1) Prebentzio eta segurtasun politikak. /Políticas de prevención y seguridad. 2) Erabiltzaileen arreta hobetzeko politikak eta autobusaren erabilera bultzateko kanpainak. / Políticas de mejora de la atención a las personas usuarias y campañas incentivadoras de uso del autobús. 3) Gure zerbitzuen etengabeko hobekuntza, bai eskainitako lineen kalitatean, bai ibilbidearen denboran, puntualtasunean eta erregularitasunean, segurtasunean eta erosotasunean. / Mejora continua de nuestros servicios, tanto en cantidad de líneas ofertadas, tiempos de recorrido, puntualidad y regularidad, seguridad y confort.
Langileak /Personal	1) Konpainian aukera berdintasunaren eta gardentasunaren inguruko irizpiderik zorrotzenak betetzen direla zaintzen dugu. / Desde la Compañía velamos por el cumplimiento de los criterios más exigentes de igualdad de oportunidades y de transparencia.

	2) Enpresaren barruan gizonen eta emakumeen arteko eskubide eta aukera berberak bermatzen ditugu. / Garantizamos los mismos derechos y oportunidades entre hombres y mujeres dentro de la empresa. 3) Langile guztien prebentzioa eta segurtasuna zaintzen dugu. / Velamos por la prevención y seguridad de todo el personal.
Ingurumena / Medio ambiente	1) Ingurumenaren arloan indarrean dauden araudi eta legedi guztiak betetzeaz arduratzen gara, eta harantza joaten saiatuko gara, jarrera proaktiboa hartuz. / Velamos por el cumplimiento de todas las normativas y legislaciones vigentes dentro del ámbito del medio ambiente e intentaremos ir más allá adoptando una actitud proactiva. 2) Garapen iraunkorra eta ingurumena errespetatuko duena defendatzen dugu, gure autobusetan azken aurrerapen teknologikoak ezarri eta erabiliz. / Defendemos el desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente a través de la implantación y utilización de los últimos avances tecnológicos dentro de nuestros autobuses.
Kalitatea / Calidad	1) Etengabeko hobekuntza, prebentzio neurriak hartzea zuzenduak, neurri zuzentzaileak hartzea baino gehiago. / Mejora continua orientada a la adopción de medidas preventivas antes que correctivas. 2) Erabiltzaileak gure zerbitzuarekin gusturago sentiaraztera eta haiengan gogobetetze handiago sortzea orientatuta egotea, betiere prezio lehiakorrek erabiliz. / Orientación a la creación y percepción por parte de las personas usuarias de una mayor satisfacción, contando siempre con unos precios competitivos.

	3) Eskainitako zerbitzuen barruan bikaintasuna lortzea. / Consecución de la excelencia dentro de los servicios ofertados.
--	---

e.DTKren helburu estrategikoak

DTK-k ezarritako helburuak hiru taldetan banatzen dira:

- 1) Garraio Publikoa bultzatzea, hau da, garraio publikoa eraginkorra izaten eta mugitzeko beste modu batzuekin bateragarri izaten laguntzea.
- 2) Herritarrentzako zerbitzua hobetzea, auto pribatuaren erabilera alternatiboak erakargarriagoak izan daitezen.
- 3) Konpainiaren barruko gestioa hobetzea erabilgarri dauden baliabideak optimizatzeko eta Konpainiako langile guztien inplikazio, konpromiso eta gogobetetze maila handitzeko.

Ezarritako helburuak lortzeko hartutako konpromisoak eta garatutako ekintzak sarituak izan ziren 2010ean, Jose Luis Perez sariaren IX. Edizioan. Capital Humano aldizkariak deitzen du sari ospetsu hau, Deusto Business Schoolekin elkarlanean.

Gizarte Erantzukizunarekin lotutako gaietan egin duen ibilbidearengatik eta etengabe pertsona, bezero, hornitzaile, langile eta gizarte osoarekin izan duen ardurarengatik aukeratu zuten DTK.

e. Objetivos estratégicos de CTSS

Los objetivos establecidos por CTSS se dividen en tres grupos:

- 1) Potenciar el transporte público, su eficiencia, y su integración con otros modos de movilidad.
- 2) Mejorar el servicio a la ciudadanía para que los usos alternativos al coche privado sean más atractivos.
- 3) Mejorar la gestión interna de la Compañía con el fin de optimizar los recursos disponibles y aumentar el grado de implicación, compromiso y satisfacción de la plantilla de la Compañía.

Los compromisos y las acciones llevadas a cabo para la consecución de los objetivos establecidos fueron galardonados en 2010 con el IX Premio José Luis Pérez, prestigioso premio convocado por la revista Capital Humano en colaboración con Deusto Business School.

La CTSS fue seleccionada por su trayectoria en temas relacionados con la Responsabilidad Social y por haber demostrado su preocupación constante por

Sari horrekin, Konpainiak lortutako barruko ekitatea, enpresaren etika eta ingurumenaren zaintza bikaina baloratu ziren, horiekin Donostiako hiritarren bizi kalitatea hobetzen nabarmenki lagundu dutelakoan.

1.6. Etorkizuneko bilakaeran eragina izan dezaketen faktoreak eta joerak.

Hiru dira hiriko garraio publikoaren sektorean identifikatzen diren funtsezko joerak:

- Ordaintzeko moduen sinplifikazioa,
- Garraiobideak plataforma bakarretan bateratzea eta
- Flotaren elektrifikazioa.

Identifikatutako joerek erantzuna ematen diote gizarteak gero eta gehiago eskatzen duen garraioari; izan ere, garraio bateratuagoa, ordainketa moduei eta informazioari dagokienez oztoporik ez duena, ingurumenean ahalik eta eragin txikiena duena eta, azken batean, erabiltzailearen esperientzia optimizatzea ardatz duena eskatzen da gero eta gehiago gizartean.

DTK-k hamarkada bat baino gehiago darama elektrifikazioan oinarritutako flota bat diseinatzen, eguneroko jarduerak ingurumenean duen eragina minimizatzeko. Flotak sortutako kutsadura da, azken finean, DTK-k bere ingurunean izan

las personas, clientela, personal, empresas proveedoras y sociedad en general.

Con el reconocimiento se valoraron los logros de la Compañía por la equidad interna, la ética empresarial y el exquisito cuidado del medio ambiente contribuyendo notablemente en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de San Sebastián.

1.6. Factores y tendencias que puedan afectar a la futura evolución.

Tres son las tendencias clave que se identifican en el sector del transporte público urbano:

- La simplificación de los modos de pago,
- La integración de los distintos modos de transporte en plataformas únicas y
- La electrificación de la flota.

Las tendencias identificadas vienen a dar respuesta a la creciente demanda por parte de la sociedad de un transporte más unificado, sin barreras en cuanto a los modos de pago y a la información, con el menor impacto posible en el medio ambiente y en definitiva, un transporte centrado en la optimización de la experiencia del/la usuario/a.

La CTSS lleva más de una década trabajando en el diseño de una flota centrada en la electrificación, con el objetivo de minimizar el impacto que su desempeño diario en el medio ambiente. La contaminación generada por la flota es al fin y al cabo el

dezakeen inpakturik handiena. Hori dela eta, azken urteotan gero eta ibilgailu garbiagoak sartu dira flotan, gero eta motor eraginkorragoarekin eta ibilgailu hibrido eta elektrikoen aldeko apustu argiarekin.

2024an eta 2025ean **flotaren eraldaketa sendotzen joan da**, ibilgailu %100 elektrikoen lehen bi loteak flotan sartuta. Urtean zehar ibilgailuen errendimendua hobetzea ahalbidetu duten probak eta eguneratzeak egin dira, Dbuseko lineek gogor lan egin beharreko ordu kopurura egokitzeko.

Ilido berean, DTK-k Bideberdea kontzeptua lantzen jarraitu du, hau da, 2030. urterako autobus flotaren elektrifikazio osoa lortzeko beharrezkoak diren jarduera guztiak gidatzen dituen haria lantzen. 2025eko irailean flotan sartutako azken ibilgailuak aurkeztu ziren: **Dbus ZERO, zero emisioko autobus %100 elektrikoak**, MAN Lions City modelokoak, Next Generation Europako funtsekin finantzatutakoak. Aurkezpenarekin batera, erakusketa bat egin zen jendearentzat, non Konpainiaren 139 urteko historia erakusten zen, bereziki Konpainiaren flotarena, 2025ean ziklo bat itxi baitu, berriro elektrizitatera bueltatuta propulsio modu gisa. Izan ere, 1897an ere elektrizitatea erabiltzen hasi zen, lehen tranbia elektrikoak erabiltzen hasi ziren-eta.

mayor impacto que puede tener la CTSS en su entorno. Por ello, en los últimos años se han ido incorporando vehículos cada vez más limpios a la flota, con un motor cada vez más eficiente, y con una clara apuesta por vehículos híbridos y eléctricos.

En 2024 y 2025 se ha ido consolidando la **transformación de la flota**, con la incorporación de los dos primeros lotes de vehículos 100% eléctricos. A lo largo del año se han realizado testeos y actualizaciones que han permitido mejorar el rendimiento de los vehículos, adaptándolos a las exigentes jornadas que deben realizar en las líneas de Dbus.

En la misma línea, CTSS ha continuado trabajando el concepto Bideberdea, un hilo que guía todas las actuaciones necesarias para conseguir la electrificación total de la flota de autobuses para el año 2030. En septiembre de 2025 se realizó una presentación de los últimos vehículos incorporados a la flota, **Dbus ZERO, autobuses 100% eléctricos cero emisiones** modelo MAN Lions City, adquisición financiada los fondos europeos Next Generation. La presentación fue acompañada de una exposición abierta al público que recorría la historia de la Compañía a lo largo de sus 139 años de historia, en especial la evolución de su flota, que en 2025 ha cerrado un ciclo, al recuperar la electricidad como modo de

Gaur egun kotxetegiaren eraikina %100 egokituta dago flotan autobus elektrikoak sartzeko, goiko estalkian jada jarrita dauden karga moteleko puntuei esker, eta 2025ean kanpoko zabalgunea egokitzeko lanekin hasia aurreikusten da.

2025ean ere kotxetegietako instalazioak egokitzeko lanean jarraitu dute, etorkizunean flota erabat elektrikoa hartzeko. Hala, 2025aren amaieran kotxetegiaren kanpoko zabalgunea egokitu aurreko-obra egiten hasi ziren.

2. MATERIALITASUNAREN ANALISIA

2.1. Interes taldeen identifikazioa

11/2018 Legearen eskakizunen arabera, informazio ez finantzarioaren eta dibertsitatearen arloan, DTK-k gure interes taldeen esku jartzen du DTKren kudeaketa txostenaren parte den Informazio Ez Finantzarioaren Egoera hau (EINF).

Informazio ez finantzarioaren egoeran, DTKrako eta haren interes taldeetarako gai ez-finantzario garrantzitsuenen berri ematen da, 2021ean egin zen "2021eko materialtasunaren azterketa" izeneko azterlanaren oinarri hartuta. Azterketa hori kanpoko eta barruko interes taldeekin egin zen, otsailean egindako bilera eta talde dinamikaren bidez. Bilera horietan

propulsión, tal como se hizo en 1897, con la incorporación de los primeros tranvías eléctricos.

En 2025 también se ha continuado trabajando para la adecuación de las instalaciones de cocheras para acoger en el futuro una flota completamente eléctrica. Así, a finales de 2025 se comenzó con las obras previas al acondicionamiento de la explanada exterior de cocheras.

2. ANALISIS DE LA MATERIALIDAD

2.1. Identificación de los grupos de interés

De acuerdo con los requerimientos de la ley 11/2018, en materia de información no financiera y diversidad, CTSS pone a disposición de nuestros grupos de interés este "Estado de Información No Financiera (EINF)" que forma parte del Informe de gestión de CTSS.

En el Estado de Información No Financiera se informa de los asuntos de carácter no financiero más relevantes para la CTSS y sus grupos de interés, en base al estudio realizado el año 2021 "Análisis de Materialidad 2021". Este análisis se realizó con grupos de interés externos e internos, mediante reuniones y dinámicas de grupo a lo largo del mes de febrero en las que

enpresaren kudeaketa- eta negozio arlo nagusiek parte hartu zuten.

2025. urtean ez da materialtasuna aztertzeko beste azterketarik egin, baina hurrengo ekitaldietarako eguneratzea aurreikusita dago.

Konpainiarentzat eta haren jarduerentzat zenbaterainoko garrantzia duen irizpide hartuta, Sozietateak interes talde hauek identifikatu ditu:

participaron las principales áreas de gestión y de negocio de la empresa.

Durante el año 2025 no se ha realizado ningún nuevo estudio de análisis de materialidad, aunque está prevista su actualización de cara a los próximos ejercicios.

En función del criterio de relevancia para la Compañía y sus actividades, la Sociedad identificó los siguientes grupos de interés:

Grupos de interés	Necesidades	Expectativas
Externos		
Usuarios	Accesibilidad Cumplimiento servicio Puntualidad Información correcta en soportes disponibles Funcionamiento correcto elementos dentro del bus Medio ambiente	Que funcionen correctamente en tiempo y forma Que el autobus no vaya lleno. Sitio para sentarme Conductor amable Viaje agradable Temperatura adecuada Euskera No afecciones Puntualidad
Proveedores	Cumplir compromisos en tiempo y forma Facilitar información para contratación a través de licitación clara y ajustada a mercado	Satisfacción necesidades DBUS Cumplimiento plazos y transparencia de procesos licitación
Instituciones públicas	Colaboración	Buen funcionamiento de la colaboración
Medios de Comunicación	Información	Obtener información pese a ser temas delicados Información plural. Buen reportaje completo Exclusividad Rapidez en respuesta
Ayuntamiento (accionista)	Servicio al menor coste posible Satisfacción necesidades y expectativas de usuarios Cumplimiento normativa municipal Medio ambiente	Usuarios contentos

Grupos de interés	Necesidades	Expectativas
Internos		
Consejo Administración	Satisfacción necesidades movilidad ciudadana Social Transparencia Responsabilidad medioambiental	Consenso/avanzar Éxito de las medidas adoptadas
Alta Dirección	Paz Social Buen servicio Rendir cuentas al consejo	Satisfacción usuarios Cumplir en tiempo cualquier ley
Personal	Conciliación familiar e igualdad Condiciones laborales Satisfacción personal Euskera Riesgos laborales Medio Ambiente	Correcta retribución Cumplir necesidades
Comité de Empresa	Satisfacción trabajadores Convenio colectivo	Respuesta positiva dirección Mantener representación

Grupos de interés	Ambitos relacionados	Objetivos estratégicos relacionados
Internos		
Consejo Administración	Sociedad Medio Ambiente Lucha contra la corrupción y el soborno	Potenciar transporte público Mejora servicio
Alta Dirección	Sociedad Personal Medio Ambiente Lucha contra la corrupción y el soborno	Potenciar transporte público Mejora servicio Mejora gestión interna
Personal	Sociedad Personal Medio Ambiente	Mejora servicio Mejora gestión interna
Comité de Empresa	Personal	Mejora servicio Mejora gestión interna

AMBITOS DE LA LEY 11/2018	VALOR MATERIALIDAD
SOCIEDAD	195
MEDIO AMBIENTE	174
SOCIAL Y PERSONAL	171
ANTI CORRUPCION SOBORNOS	165
DERECHOS HUMANOS	0

Donostiako Tranbia Konpainia, SAUren (DTK) informazio ez-finantzarioaren egoera aldeaz aurretik egindako azterketaren arabera egin da. Analisi horretan, Konpainiarentzat eta haren interes taldeentzat garrantzitsuenak diren alderdiak identifikatu dira, eta, besteak beste, gai ekonomikoak, sozialak eta ingurumenekoak jorratu dira.

Legarearen eskakizunetatik, Giza Eskubideen alderdiak bakarrik ez dira DTKren informazio txostenerako materialak, Konpainiak garatutako jarduerak eta proiektu motak direla eta.

DTKn interes taldeetat hartzen dugu enpresaren jardueretan, oraingoetan zein etorkizunekoetan, eragina duten edo eduki

El estado de información no financiera de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U. (CTSS) se elaboró en función del análisis previamente realizado en el que se identificaron los aspectos más relevantes para la Compañía y sus grupos de interés, abordando, entre otros, temas económicos, sociales y ambientales.

De los requerimientos de la ley, únicamente los aspectos de Derechos Humanos no son materiales para el *reporting* de la CTSS debido al tipo de actividades y proyectos desarrollados por la Compañía.

En la CTSS consideramos como grupo de interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la

dezaketen eta/edo enpresaren jardueran eta, beraz, gure emaitzeitan eragina duen edo eragina eduki dezakeen gizarte talde oro.

empresa, ahora o en el futuro, y/o que, afecta o puede afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a nuestros resultados.

3. INGURUMENA

3.1. Ingurumenaren kudeaketa

3.1.1. Enpresaren jarduerak ingurumenean gaur egun dituzten ondorioak eta aurreikus daitezkeenak

DTKren jarduerak ingurumenean eragiten dituen ondorio nagusiak energia kontsumoa (batez ere, ibilgailuetarako erregaia) eta autobusen errekontzaren ondoriozko igorpenak dira. Jakin badakigu zeinen garrantzitsua den ondorio horiek murriztea, eta, horregatik, **energia kontsumoak eta haiei lotutako igorpenak murrizteko Ekintza Plan bat garatu da** (aurrerago jasoko da).

3. MEDIO AMBIENTE

3.1. Gestión medioambiental

3.1.1. Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente

Los principales efectos sobre el medio ambiente de la actividad de la CTSS son el consumo de energía (principalmente combustible para los vehículos) y las emisiones por combustión de los propios autobuses. Somos conscientes de la importancia de reducir estos efectos, por lo que se ha desarrollado un **Plan de Acción para la reducción de consumos energéticos y las emisiones asociadas**, que se recogen más adelante.

Energia kontsumoaren xehetasunak:

Detalle del consumo energético:

Kontsumoaren xehetasuna / Detalle consumo	2024	2025
Autobusetako gasoila (litroak) / Gasoil autobuses (litros)	3.496.022	3.211.760
Autobus elektrikoetako elektrizitatea / Electricidad autobuses eléctricos (Kw/h)	146.998,01 (4 unitate)	1.108.504
Aire girotuaren eta berokuntzaren instalazioetako gas naturala / Gas natural instalación aire acondicionado y calefacción (kWh)	438.913	434.106
Kotxetegiako instalazioetako elektrizitatea / Electricidad instalación cocheras (kWh)	699.043,99	750.621

Garrantzi txikiagoko beste ingurumen ondorio batzuk, bestalde, autobusen mantentze eta garbiketa lanetan sortutako ingurumen zarata, isurketak eta hondakinak dira.

Konpainiaren autobus sarearen **erabilera masiboa da DTK-k ingurumenaren hobekuntzarako egiten duen ekarpen nagusia**; izan ere, autobusak erabiltzen dituzten pertsonak beraie ibilgailua erabiliko balute joan-etorrietarako, askoz ere erregai gehiago kontsumituko litzateke. Garraio publiko kolektiboak bidaiariko sortzen duen berotegiko efektuko gasa ibilgailu pribatuak sortzen duena baino 3,5 aldiz gutxiago da, eta horregatik da garrantzitsua hiri ingurunean garraio publiko kolektiboa egotea, ingurune horretan egin baita joan-etorri gehien.

Halere, DTK-k badaki Konpainiaren beraren jarduerak erregaia kontsumitzea eskatzen duela, eta horregatik, etengabe ari da lanean erregai eta ibilgailu ekologikoak erabiltzeko eta apurka-apurka ibilgailu hibridoak edo %100 elektrikoak eskuratzeko. **2025ean, % 100 elektrikoak diren 24 autobus erosi ditu DTK-k, 2024an txertatutako 19 autobusei eta aurreko ekitaldietan erositako 4ei gehituta, eta 2030ean flotaren elektrifikazio osoa burutzeko helburu argiarekin jarraitzen du, hala, eguneroko jarduerak ingurumenean duen inpaktua ia erabat murriztuz.**

Otros efectos ambientales de menor consideración son el ruido ambiental, vertidos y residuos generados en el mantenimiento y limpieza de los autobuses.

La **principal aportación** que la CTSS realiza a la mejora del medio ambiente es el masivo uso de la red de autobuses de la Compañía, ya que supone evitar un altísimo uso de combustible que se produciría si las mismas personas utilizasen sus vehículos privados para desplazarse. El transporte público colectivo genera 3,5 veces menos gases de efecto invernadero por viajero/a que el vehículo privado, de ahí la importancia de contar con su presencia en el entorno urbano, donde se realizan un mayor número de desplazamientos.

Además, la CTSS es consciente de que la propia actividad de la Compañía implica consumo de carburante, por lo que trabaja constantemente en la utilización de combustibles y vehículos ecológicos, y en la incorporación progresiva de vehículos híbridos o 100% eléctricos. **En 2025 la CTSS ha adquirido 24 autobuses 100% eléctricos que se suman a los 19 ya incorporados en 2024 y los 4 adquiridos en ejercicios anteriores, y continúa con el claro objetivo de culminar la electrificación total de la flota en 2030, reduciendo así casi en su totalidad el**

Era berean, DTKn efizientzia lortu da zerbitzuaren gestioan bai eta hondakinen erabileran edo deuseztapenean ere.

3.1.2. Ingurumen ebaluazioa egiteko edo ingurumen ziurtagiria lortzeko prozedurak

Konpainiaren jarduerak ingurumenean dituen ondorio nagusiei erantzuna emanez, 2020an DTK-k ISO 50001 kalitate arauaren araberrako ziurtagiria lortu zuen. Energia kudeatzeko sistemen nazioarteko arau bat da, eta erakundeek energia eraginkortasuna hobetzea du helburu.

AENOREk ziurtatu du arau berri horren ezarpena, eta Konpainiaren jarduera guztietan erabiltzen den energiaren iraunkortasunarekiko eta efizientziarekiko konpromiso etengabearen adierazgarria da. 2025eko abenduan, AENOREk energia-eraginkortasuna kudeatzeko sistemaren jarraipen-ikuskaritza egin du.

Arau horren barruan sartzen dira Euskal Autonomia Erkidegoaren Jasangarritasun Energetikoaren Legeak ezartzen dituen helburuak. Legea 2019ko otsailean onartu zen, Eusko Legebiltzarrean, eta euskal administrazio publikoetako eta sektore pribatuko eraikinei, instalazioei eta ibilgailuei aplikatu beharrekoa da.

impacto de su desempeño diario en el medio ambiente.

Asimismo, en la CTSS se ha logrado una eficiencia en la gestión del servicio, así como en la utilización o eliminación de residuos.

3.1.2. Procedimientos de evaluación o certificación ambiental

Dando respuesta a los principales efectos derivados de la actividad de la Compañía sobre el medio ambiente, en 2020 la CTSS obtuvo la certificación de la norma de calidad ISO 50001, una norma internacional de sistemas de gestión de la energía que tiene como objetivo mejorar la eficiencia energética de las organizaciones.

La implementación de esta nueva norma ha sido certificada por AENOR y refleja el constante compromiso con la sostenibilidad y la eficiencia energética aplicada a todas las actividades de la Compañía. En diciembre de 2025 se ha realizado la auditoria de seguimiento del sistema de gestión de eficiencia energética por parte de AENOR.

Esta norma integra los objetivos que establece la Ley de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, aprobada en febrero de 2019 por el Parlamento Vasco, y de aplicación los edificios, instalaciones y parque móvil de las administraciones públicas vascas y del sector privado.

3.1.3. Ingurumen arriskuei aurrea hartzeko baliabideak

DTKn diziplina anitzeko lantalde bat dago, zeinak sail teknikoaren, komunikazio sailaren eta laneko arriskuen prebentzioko sailaren laguntza daukan ingurumen gaiak kudeatzeko eta haiei jarraipena egiteko.

DTK, gainera, "hondakin arriskutsuen ekoizle handi" gisa katalogatuta dago, eta lau urtean behin hondakinak minimizatzeko plan bat egiten da, bilakaera aztertze eta murrizketa helburuak betetzeko neurriak planteatzeko.

Minimizatze plana hondakin arriskutsu nagusiak identifikatzen, baloratzen eta kuantifikatzen saiatzen da. Horien artean, hidrokarburoak dituzten urak nabarmentzen dira, guztien erdia baino gehiago direlako, eta, ondoren, industria olio erabiliak eta bateriak. Hondakin horiek murrizteko hainbat muga dauden arren, murrizketa helburuak zehazteko neurri posibleak planteatu dira.

Laburbilduz, hauek dira murrizketa ekarriko duten neurriak:

- Iragazkiak, bateriak, olio erabiliak eta izotzaren kontrako produktuak: flotaren elektrifikazio planak aurreikusten du 2022 – 2026 aldian ibilgailuen %33 berritzea, eta,

3.1.3. Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales

En la CTSS hay un equipo de trabajo multidisciplinar que cuenta con la colaboración del departamento técnico, comunicación y prevención de riesgos laborales para la gestión y el seguimiento de temas ambientales y energéticos.

Por otro lado, la CTSS está catalogada como "gran productor de residuos peligrosos" y cada cuatro años se realiza un plan de minimización de residuos analizando la evolución y planteando medidas para cumplir objetivos de reducción.

El plan de minimización trata de identificar, valorar y cuantificar los principales residuos peligrosos. Entre ellos destacan, por suponer más de la mitad del total, las aguas con hidrocarburos, seguidas por los aceites industriales usados y las baterías. A pesar de que existen múltiples limitaciones para reducir estos residuos, se han planteado posibles medidas para determinar los objetivos de reducción.

A modo de resumen, las medidas que redundarán en una reducción son:

- Filtros, baterías, aceites usados y anticongelante: el plan de electrificación de la flota prevé una renovación del 33% en el periodo 2022 – 2026 y la consiguiente

ondorioz, diesel ibilgailu
tradizionalen berezko hondakin
gutxiago sortzea.

Ezarri beharreko gainerako neurriei dagokienez, oro har, jardunbide operatiboa hobetzeko neurriak dira, hondakinak bereizi eta kudeatzeko irizpideak argituz eta optimizatuz, arriskutsu ez diren hondakinak arriskutsutzat ez jotzeko edo ahal den neurrian berrerabiliz. Neurri horiek lortzen duten minimizazioa txikia da, baina beren kostua zero da eta beste edozein neurriren aurretik hartu beharrekoak.

Horrekin guztiarekin, eta betiere hondakin arriskutsu batzuen aldakortasuna eta aldizkakotasuna kontuan hartuta, lau urte igaro ondoren ibilgailu bakoitzak urtean 1,5 kg hondakin gutxiago sortzea aurreikusten da.

3.1.4. Zuhurtasun printzipioa aplikatzea

DTKn ingurumena babestea bilatzen dugu, ingurune fisikoan ondorioak sor ditzaketen egoera potentzialei aurrea hartuz. Zentzu horretan, isurketei (instalazioetan eta bidean) eta suteei (instalazioetan eta bidean) lotutako arrisku nagusiak identifikatu dira, eta kasu bakoitzean jarduteko bitartekoak daude.

Konpainiak autobabeserako plan bat du, eta hor daude jasota ingurumen larrialdietan jarduteko jarraibideak. Larrialdietako langileek badute horri buruzko trebakuntza.

reducción en la generación de estos
residuos propios de vehículos diésel
tradicionales.

En lo referente al resto de medidas a implementar, en general, son de mejora de la práctica operativa, clarificando y optimizando los criterios de separación y gestión de residuos, evitando que pasen como peligrosos residuos que no lo son, o bien reutilizándolos en la medida en que sea posible. La minimización que logran estas medidas es baja, pero de coste cero y previa a cualquier otra medida.

Con todo esto, y siempre teniendo en cuenta la variabilidad y no periodicidad de ciertos residuos peligrosos, se prevé que después de cuatro años cada vehículo genere 1,5 kg anuales menos.

3.1.4. Aplicación del principio de precaución

En la CTSS buscamos la protección del medio ambiente a través de la prevención de situaciones potenciales que pudieran generar impactos en el medio físico. En este sentido se han identificado los principales riesgos con relación a vertidos (en instalaciones y en ruta) e incendios (en instalaciones y en ruta) y se dispone de medios de actuación para cada caso.

La Compañía dispone de un plan de autoprotección en el que se incluyen pautas de actuación en caso de emergencias

Sentsibilizazio kanpaina puntualak egiten dira lāngileentzat, besteak beste, isurketak gertatuz gero edo hondakinak bereizi behar direnean nola jokatu behar den jakiteko.

Azkenik, autobusak eta instalazioak mantentzeko plan bat dago, behar bezala funtzionatzen dutela bermatzeko, eta gerta daitezkeen gorabeherak aurreikusteko.

Azkenik, kalte larria edo itzulezina gertatzeko arriskua identifikatzen bada, DTK-k ahalmena du kalteak minimizatzeo neurri egokiak zehazteko eta kostuen arabera eraginkorrenak hartzeko, ingurumenaren narriadura eragozteko.

3.1.5. Ingurumen arriskuetaako horniduren eta bermeen kopurua

DTK-k bere instalazio eta ibilgailuetan gertatzen diren istripuetarako hainbat aseguru poliza ditu, bai eta horiek hirugarrenei eragiten dizkietenerako ere. Nahikotzat jotzen da, bere jarduera eta eragiketa eremua kontuan hartuta (Donostiako hiri ingurunea).

medioambientales. El personal de emergencias estā formado en el mismo.

Se realizan campañas de sensibilización puntuales para el personal sobre actuación en caso de vertidos, separación de residuos, etc.

Finalmente, se dispone de un plan de mantenimiento de autobuses e instalaciones que garantizan el correcto funcionamiento de las mismas, en previsiōn de posibles incidentes.

Finalmente, si se identifica un riesgo de daño grave o irreversible, la CTSS tiene la capacidad para determinar las medidas de minimización adecuadas y adoptar las mās eficaces en funciōn de los costes para impedir la degradaciōn del medio ambiente.

3.1.5. Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales

La CTSS dispone de diferentes pólizas de seguro para accidentes en sus instalaciones y vehćulos y en terceros ocasionados por éstos. Se considera suficiente dada su actividad y su āmbito de operaciōn (entorno urbano de San Sebastián).

3.2. Kutsadura

3.2.1. Ingurumenean kalte larriak eragiten dituzten karbono igorpenak prebenitzeko, murrizteko edo konpontzeko neurriak (zarata eta argi kutsadura ere barne hartuta)

Erregai fosilaren kontsumoa eta, beraz, Dbusen ibilitako kilometro bakoitzeko gas igorpenak nabarmen murriztu dira, honako faktore hauei esker:

- Gutxiago kutsatzen duten ibilgailuak sartzeari esker. Gure ibilgailu berrien teknologia %100 elektrikoari esker, eguneroko jardunaren ondorioz gas kutsatzaileen emisioak nabarmen murrizten dira.
- Lineen kudeaketa eraginkorra eta bideen azterketa, kilometroei dagokienez ibilbiderik eraginkorrenak egiteko. Izan ere, 2025ean zerbitzuan %0,33 kilometro gutxiago egitea lortu da, 2024ko urtearekin alderatuta.
- Erregai kontsumoaren kontrol zorrotza, ibilgailuak eta egin beharreko ibilbideak hobetzeko alderdiak hautemateko.
- Gidariari laguntzeko sistema berritzaile bat erabiltzea, seguru

3.2. Contaminación

3.2.1. Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente (incluye también ruido y contaminación lumínica)

El consumo de combustible fósil y, por tanto, las emisiones de gases por kilómetro recorrido en Dbus se han visto reducidas considerablemente gracias a los siguientes factores:

- La incorporación de vehículos menos contaminantes. Gracias a la tecnología 100% eléctrica de nuestros vehículos de nueva incorporación, las emisiones de gases contaminantes debido a la operación diaria se reducen de manera drástica.
- La eficiente gestión de las líneas y los estudios de las rutas para hacer los recorridos más eficientes en kilómetros. De hecho, en 2025 se ha conseguido reducir en un 0,33% el número de kilómetros recorridos en comparación al año 2024.
- El exhaustivo control del consumo de combustible para detectar aspectos de mejora en vehículos, rutas conducción.
- Utilización de un sistema innovador de ayuda al conductor/a orientado

eta efizientziaz gidatzeko (EKObus proiektua).

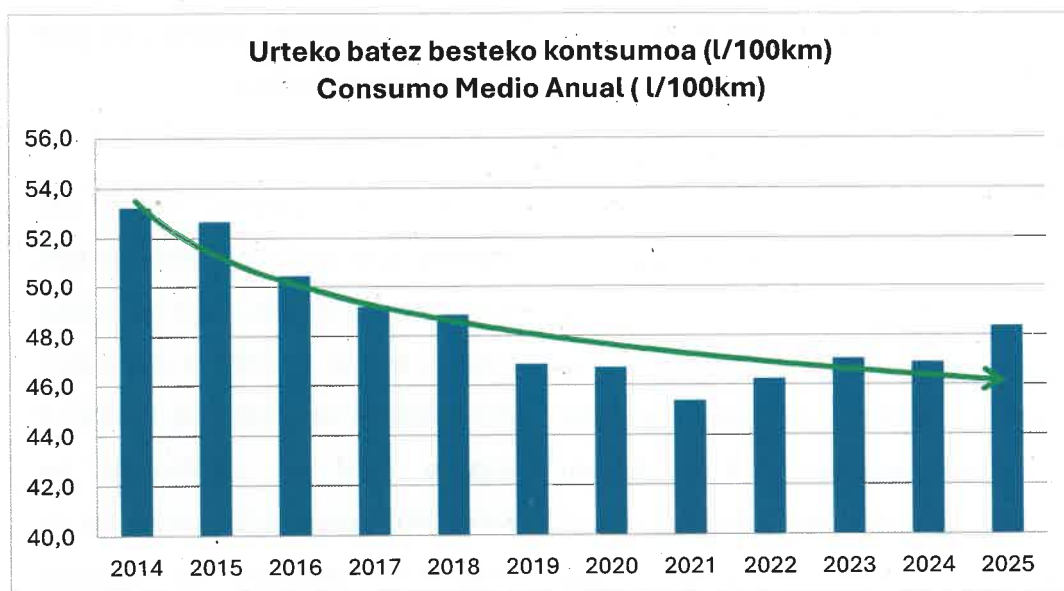
a la conducción segura y eficiente (Proyecto EKObus).

Halaber, egindako kilometro bakoitzeko batez besteko kontsumoa 0,48 litrokoa izan da 2025ean, hiri-garraioaren sektoreko txikienetakoa, eta DTKn nabarmen jaitsi da 2014tik. 2025ean, erregaiaren guztizko kontsumoa apur bat jaitsi da, ibilgailu elektrikoak pixkanaka gehitzeari esker. Hala ere, jaitsiera nabarmenagoa izango da, 2030. urtera arte pixkanaka egitea aurreikusten den flotaren guztizko elektrifikazioari esker.

Hala ere, 100Km-ko kontsumoaren batezbestekoa pixka bat handitu da 2024koarekin alderatuta, errekuntza-flota zahartzen ari delako. Horren ondorioz, oraindik % 100 elektrikoa ez den ibilgailu bakoitzaren kontsumoa pixka bat handitu da denborarekin.

Asimismo, el consumo medio por kilómetro recorrido en 2025 ha sido de 0,48 litros, uno de los más bajos del sector urbano y que en la CTSS ha descendido considerablemente desde 2014. En 2025 el **consumo total de combustible ha descendido** ligeramente gracias a la incorporación progresiva de vehículos eléctricos. Sin embargo, se apreciará un descenso más drástico gracias a la electrificación total de la flota que se prevé realizar de manera progresiva hasta el año 2030.

No obstante, la media de consumo a los 100Km se ha visto incrementada ligeramente respecto al 2024 debido al envejecimiento de la flota de combustión, que hace que el consumo de cada vehículo que aún no haya sido reemplazado por uno 100% eléctrico se vea incrementado ligeramente con el paso del tiempo.

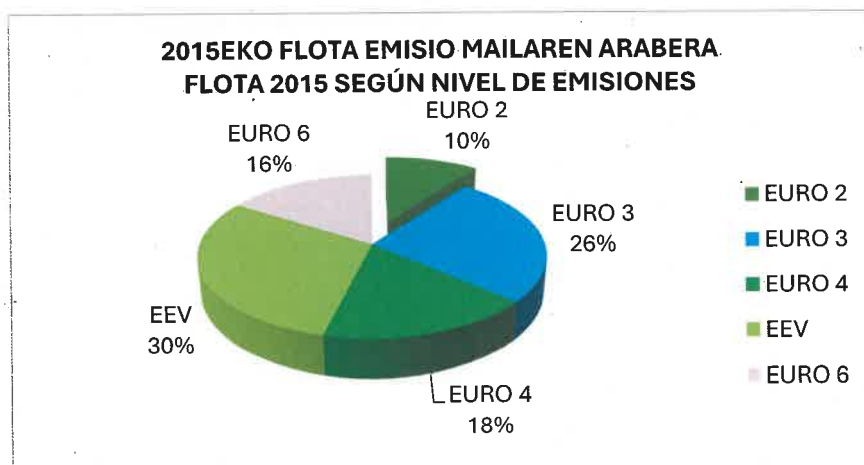


Hurrengo grafikoetan autobusek azken urteetan izan duten bilakaera ikus daiteke: Euro 4 dira zaharrenak eta Euro 6 modernoak. 2025ko flotak aurreko urteetan baino askoz gutxiago kutsatzen du, emisio mailarik altuenak zituzten autobusak desagertu dira eta. Hurrengo grafikoan ikus daiteke hori...

En los siguientes gráficos se aprecia la evolución de los autobuses durante los últimos años, siendo los Euro 4 los más antiguos y los Euro 6 los más modernos. La flota de 2025 es considerablemente menos contaminante que en los años anteriores como se puede apreciar en el siguiente gráfico, habiendo desaparecido los autobuses con los niveles de emisiones más altos:

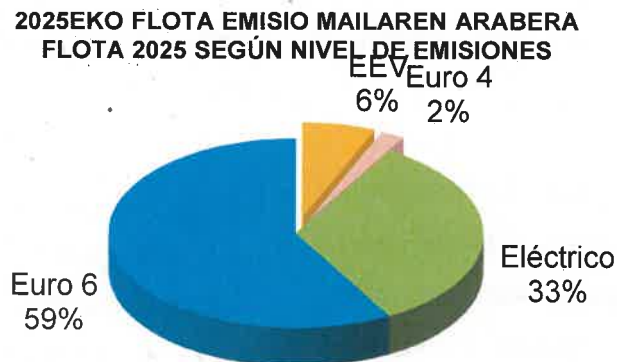
2015: Dbus flota emisio mailaren arabera.

2015: Flota Dbus según nivel emisiones.



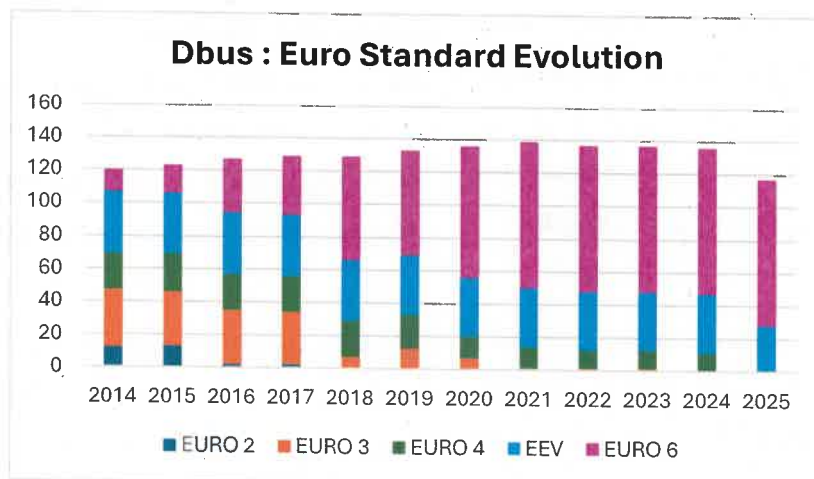
2025: Dbus flota emisio mailaren arabera.

2025: Flota Dbus según nivel emisiones.



2025ean, zerbitzua ematen duen flotaren %100 Euro 4tik gora dago, eta flotaren %59 Euro 6tik gora dago jada. Autobus horiek dira une honetan diesel teknologiarako dauden autobusik garbienak, eta gas naturala (GNC) erabiltzen duten ibilgailuekin pareka daitezke.

En 2025, el 100% de la flota en servicio se encuentra por encima de Euro 4, y un 59% de la flota se encuentra ya por encima de Euro 6. Estos autobuses son los autobuses más limpios que hay en estos momentos para tecnología diésel equiparándose a los vehículos de gas natural (GNC).



Horri gehitu behar zaio epe honetan erositako autobus %100 elektrikoak pixkanaka sartu direla.

Berotegi efektuko gasen isuriak murriztera zuzendutako ekintza guztiek **eragin handia dute klima aldaketaren eta tokiko kutsaduraren aurkako borrokan**. DTKn azken urteotan egin den garapen guztia, bai eta gas emisioen kudeaketan eta eraginkortasunean lortutako hobekuntza ere, baliabideetan egindako inbertsio handi baten emaitza izan da, eta, hain zuzen, MITMAren bidez (Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioa) Europar Batasunak diruz lagundutako proiektuen ekarpenei esker lortu da.

Esan daiteke, baita ere, azken urteetan erregai alternatiboetan eta ingurumeneko kutsadura murrizteko bideetan aditu diren nazioarteko pertsona batzuek Dbus autobusen isurketen maila neurtu dutela eta balorazio bikaina eman diotela, beren autobusek ingurumenara egiten dituzten CO₂ eta partikulen isurketen maila txikia delako.

Era berean, Konpainiaren instalazio finkoetan hainbat neurri ezartzen ari dira, hala nola instalazio pneumatikoaren ihesak minimizatzeko berrikuspenak egitea,

A gráfica anterior hay que añadir la incorporación progresiva de los autobuses 100% eléctricos adquiridos.

Todas las acciones orientadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y energía tienen un **gran impacto en la lucha contra el cambio climático y la contaminación local**.

Todo el desarrollo que se ha dado en la CTSS en los últimos años, así como la mejora en la gestión y eficiencia en emisiones de gases, ha requerido una gran inversión en medios para poder conseguirlo y se han podido realizar gracias a las aportaciones de los proyectos subvencionados por la Unión Europea a través de MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Cabe añadir que en los últimos años expertos internacionales en combustibles alternativos y reducción de la contaminación ambiental han estudiado el nivel de emisiones de la flota de autobuses de Dbus, otorgándole una valoración excelente gracias a su reducido nivel de emisiones de CO₂ y partículas al ambiente.

Asimismo, en las instalaciones fijas de la Compañía se están implantando medidas como las revisiones para minimizar las fugas de la instalación neumática, estudio de

instalazioen sistema termikoan hobekuntzak aztertzea, etab.

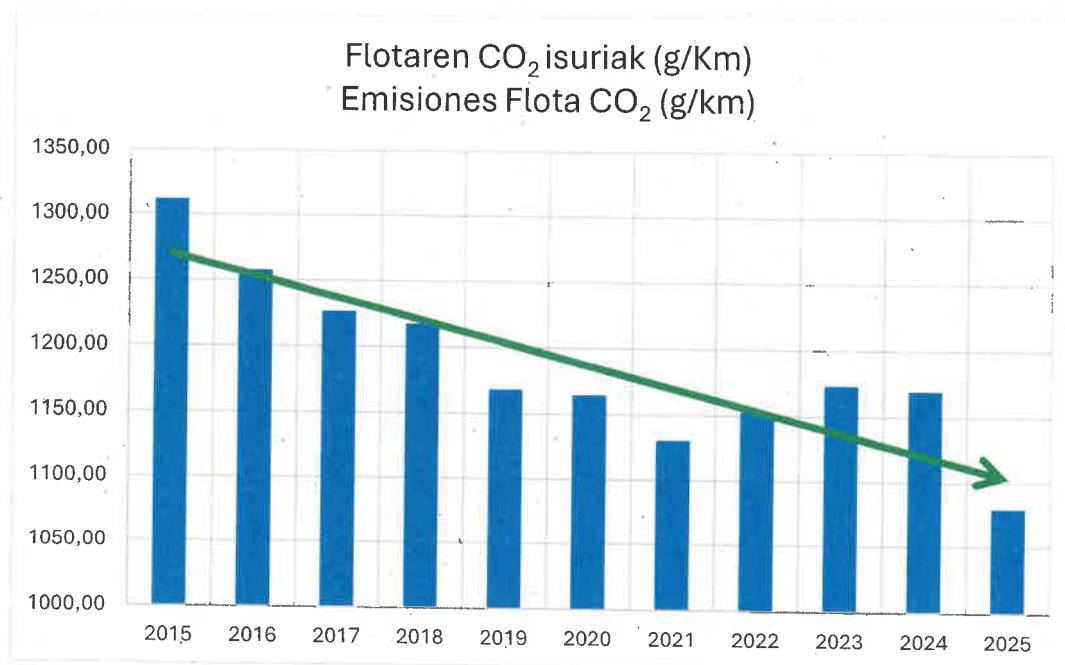
mejoras en el sistema térmico de las instalaciones, etc.

3.2.2. CO₂ eq igorpenak

Kontsumoa murrizteak kilometroko CO₂ isuriak gehiago murriztea ere ahalbidetu du azken urte hauetan. Murrizketa horrek bultzada nabarmena eduki du 2015. urteaz gero, flotan sartutako ibilgailu hibrido eta elektrikoek esker.

3.2.2. Emisiones CO₂ eq

La reducción del consumo ha permitido al mismo tiempo aumentar la reducción de emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido en los últimos años. Esta reducción ha experimentado un impulso considerable desde 2015, gracias a la incorporación de vehículos híbridos y eléctricos a la flota.



Flotaren eraginkortasunaren ondorioz gasolioaren kontsumoak behera egiten jarraitzen duen heinean, berotegi efektuko gasen (CO₂) emisioak ere murriztu egiten dira. Azken hiru urteetan joera hori

En la misma medida que el consumo de gasoil sigue reduciéndose por la eficiencia de la flota, las emisiones de gases efecto invernadero (CO₂) también disminuyen. En los tres últimos años esta tendencia no se ha mantenido debido al retraso en la

ez da mantendu ibilgailu berriak sartzea atzeratu egin delako, baina autobus elektrikoak modu masiboan sartzeak emisiorik gabeko flota baterako trantsizioa azkartuko duela espero da.

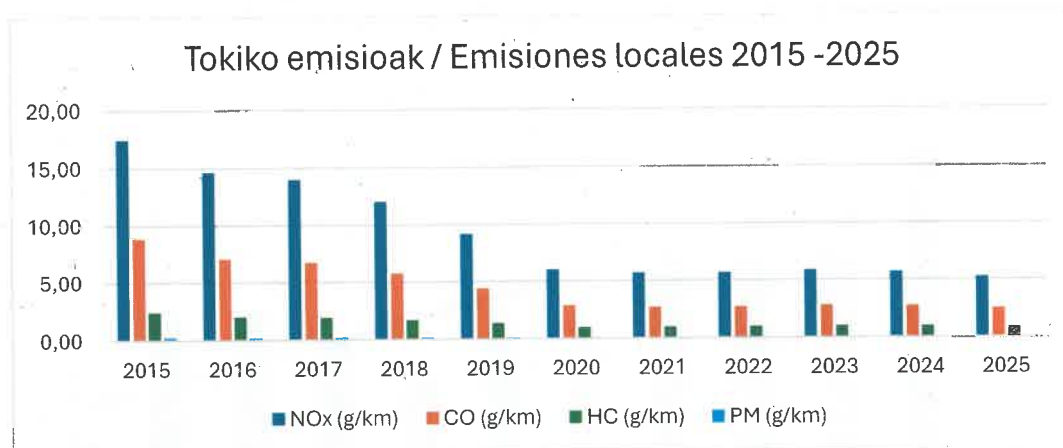
TOKIKO KUTSATZAILEEN EMISIOAK:

Horrez gain, ibilitako kilometro bakoitzeko gas kutsatzaileen emisioak apur bat murrizten jarraitzea lortu da, grafiko honetan ikus daitekeen moduan:

incorporación de nuevos vehículos, si bien se espera que la incorporación masiva de autobuses eléctricos acelere la transición a una flota libre de emisiones.

EMISIONES DE CONTAMINANTES LOCALES:

Por otra parte, se ha conseguido seguir reduciendo ligeramente las emisiones de gases contaminantes por kilómetro recorrido tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico:



3.3. Ekonomia zirkularra eta hondakinen prebentzioa eta kudeaketa

3.3.1. Hondakinak prebenitu, birziklatu eta berriz erabiltzeko neurriak eta berreskuratzeko eta deuseztatzeko beste modu batzuk

DTK zerbitzu enpresa bat da, eta ez ditu merkatuan jartzen berrerabili edo

3.3. Economía circular y prevención y gestión de residuos

3.3.1. Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos

La CTSS es una empresa de servicios que no pone en el mercado bienes ni productos que puedan ser reutilizados o recuperados. Sin

berreskura daitezkeen ondasunak zein produktuak. Alabaina, hondakinak sortu sortzen ditu; bereziki, enpresak Donostian duen egoitzako tailerrean egiten diren autobusen mantentze lanetan.

3.1.3 atalean azaltzen den bezala, autobusen mantentze lanek sortutako hondakinen zati bat hondakin arriskutsuak dira.

Horrez gain, arriskutsuak EZ diren hondakinak ere sortzen dira. Hondakin horiek ez dute arriskugarritasun ezaugarri jakinik, eta, beraz, ezin dute osasunean edo ingurumenean kalte larririk eragin.

Era berean, hondakinak legeak ezartzen duenaren arabera erretiratzeko dira beti, kudeatzaile baimenduen bitartez, egoki tratatzea bermatzeko eta, zenbait kasutan, hondakinak balio kateak berriro sartzeko. DTKn gure hondakin sorrera murrizten eta behar bezala bereizten saiatzen gara. Horretarako, ondo identifikatutako edukiontziak ditugu.

3.4. Baliabideen erabilera iraunkorra

3.4.1. Ur kontsumoa eta ur hornidura tokiko mugen arabera

Garbategia eta dutxak dira DTKren ur kontsumoaren punturik garrantzitsuena. Kontsumitutako ur guztia udal saretik dator.

embargo, sí genera residuos producidos en su mayoría en las tareas de mantenimiento de autobuses en el taller que tiene la empresa en su sede en San Sebastián.

Como se explica en el apartado 3.1.3, parte de los residuos generados por la actividad de mantenimiento de los autobuses, corresponde a residuos peligrosos.

Por otra parte, también se generan residuos NO peligrosos, estos son aquellos que no presentan unas determinadas características de peligrosidad y que, por tanto, no puedan provocar graves daños a la salud o al medio ambiente.

Igualmente, en todos los casos los residuos son retirados conforme a la ley mediante gestores autorizados para garantizar su óptimo tratamiento y poder, en algunos casos, reintroducir los residuos en la cadena de valor. En la CTSS procuramos reducir nuestra generación de residuos y su correcta separación. Para ello disponemos de contenedores correctamente identificados.

3.4. Uso sostenible de los recursos

3.4.1. Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales

El principal punto de consumo de agua de la CTSS es el lavadero y las duchas. Toda el agua consumida proviene de la red municipal.

Ura, berez, udalaren saneamenduko sarera isurtzen da. Garbitegietatik datorren uraren kasuan, DTK-k kutsatutako lohiak bereizten dituen dekantazio eta iragazte sistema bat duelako baino ezin da egin hori. Lohi kutsatuak hondakin gisa tratatzen dira, eta gainerako ura, berriz, udal sarera isurtzen da.

2025ean, 2.991 m³ ur kontsumitu dira. 2024an, berriz, 3.265m³ ur kontsumitu ziren guztira.

3.4.2. Lehengaien kontsumoa

DTK zerbitzu enpresa bat da, eta nahiz eta lehengairik ez kontsumitu, autobusen mantentze lan prebentibo eta zuzentzailerako ordezkoko pieza batzuk kontsumitzen ditu.

Ordezko pieza horien kontsumoaren balioa 1.295.149,57 euroko izan da 2025ean; 2024an baino %10,69 gutxiago, 2024an 1.450.095,83 euroko balioa izan zuen eta.

3.4.3. Zuzeneko zein zeharkako energia kontsumoa

Gaur egun, energiaren **zuzeneko kontsumoari** buruzko datuak ditu DTK-k:

El agua como tal se vierte a la red de saneamiento municipal. En el caso del agua proveniente de los lavaderos, sólo es posible porque la CTSS dispone de un sistema de decantación y filtrado que separa los lodos contaminados. Estos últimos son tratados como residuo mientras que el agua restante se incorpora a la red municipal.

En 2025 el consumo de agua ha sido de 2.991 m³. El consumo total de agua en 2024 fue de 3.265 m³.

3.4.2. Consumo de materias primas

La CTSS es una empresa de servicios, y aunque no consume materias primas, sí consume algunos repuestos y piezas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los autobuses.

El valor del consumo de dichos repuestos en 2025 ha sido de 1.295.149,57 euros, un 10,69% menos que en 2024, con un consumo valorado en 1.450.095,83 euros.

3.4.3. Consumo, directo e indirecto, de energía

Actualmente, la CTSS dispone de datos de **consumo directo** de energía:

ERABILERA / USO	2024KO URTEKO KONTSUMOA kWh/ CONSUMO AÑO 2024 kWh	2025EKO URTEKO KONTSUMOA kWh/ CONSUMO AÑO 2025 kWh
Energiaren kontsumo osoa / Consumo total de energía	36.280.135	34.442.949
Gasolioaren kontsumo osoa / Consumo total de gasoil	34.995.180	32.149.718
Elektrizitatearen kontsumo osoa / Consumo total de electricidad	846.042	1.859.125
Gas naturalaren kontsumo osoa / Consumo total de gas natural	438.913	434.106

Gure langileek beren bizilekutik lantokira egiten dituzten joan-etorriekin lotutako zeharkako beste kontsumo batzuk ere badaude.

Existen otros consumos indirectos relacionados con los desplazamientos de nuestro personal entre su domicilio y el centro de trabajo.

3.4.4. Energia eraginkortasuna hobetzeko hartutako neurriak

Energia eraginkortasuna hobetzeko ekintzak aurreko ataletan zehaztu dira.

Hona hemen horien laburpena:

- ISO 50.001 sistemaren ziurtapenaren eta ezarpenaren auditoria.
- Autobus eraginkorragoak.
- Gidatze ikastaro eraginkorra.
- Hobekuntzak instalazioetako argiterian.

3.4.4. Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética

Las acciones de mejora de la eficiencia energética se han detallado en apartados anteriores.

Recogemos aquí un resumen de las mismas:

- Auditoría certificación e Implantación sistema ISO 50.001.
- Autobuses más eficientes.
- Cursos de conducción eficiente.
- Mejoras en el alumbrado instalaciones.

3.4.5. Energia berriztagarrien erabilera

2008an, 30 kW-eko potentziako panel fotovoltaikoak jarri zituen DTK-k instalazioetako teilatuan. Paneletan ekoizten den energia Donostiako sare nagusira bideratzen da. Horrek dakar gizarteak energia aurrezte, energia berriztagarrien bitartez sortutako energia delako. **2025ean, eguzki plakek 35.084 kWh ekoitzi dituzte**, eta 2024an, berriz, 26.883 kWh-koa izan zen lortutako datua. 2025ean ekoizpena 2023aren antzekoa izan da

3.4.5. Uso de energías renovables

En 2008 la CTSS instaló paneles fotovoltaicos de 30KW de potencia en la azotea de las instalaciones. La energía que se produce de los paneles se vuelca a la red general de San Sebastián. Ello supone un ahorro de energía para la sociedad, por la generación de energía a través de energías renovables. **En 2025, las placas solares han producido 35.084 kWh**, mientras que en 2024 el dato obtenido fue 26.883 kWh. En 2024 la producción disminuyó como consecuencia de las obras de renovación de

berriro, urteko 12 hilabeteetan esposizioan egon delako.

Gainera, 2023az geroztik Dbusen kontsumitutako energia elektrikoaren %100 iturri %100 berriztagarrietatik dator.

3.5. Klima aldaketa

3.5.1. Enpresaren jardueren ondorioz sortutako berotegi efektuko gas emisioen elementu garrantzitsuak.

Dbusen jarduerak berotegi efektuko gasak igortzen ditu, diesel ibilgailuen errekuntzaren ondorioz. DTK egoeraren jakitun da, eta horregatik, etengabe ari da lanean erregai eta ibilgailu ekologikoak erabiltzeko eta apurka-apurka ibilgailu hibridoak edo %100 elektrikoak eskuratzeko.

Gainera, jardueraren izaerak berak igorpenak murrizten ditu gizarte osoan, ibilgailu pribatuaren erabilerekin lehiatzen baita. Horren harira, garraio publikoaren erabilera sustatzeko kanpainak egiten dira.

la infraestructura eléctrica de las cocheras, lo cual obligó a la desinstalación temporal de las placas solares. En 2025 la producción se ha recuperado a cifras similares a 2023 por haber estado en exposición a lo largo de los 12 meses del año.

Además, desde 2023 el 100% de la energía eléctrica consumida en Dbus procede de fuentes 100% renovables.

3.5. Cambio climático

3.5.1. Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa.

La actividad de Dbus emite gases de efecto invernadero generados como resultado de la combustión en los vehículos diésel. La CTSS es consciente de esta situación, por lo que trabaja constantemente en la utilización de combustibles y vehículos ecológicos, y en la incorporación progresiva de vehículos híbridos o 100% eléctricos.

Además, la propia naturaleza de la actividad tiene un efecto de reducción de emisiones en el conjunto de la sociedad al competir con la utilización del vehículo privado. En este sentido se realizan campañas para fomentar el uso del transporte público.

3.5.2. Klima aldaketaren ondorioetara egokitzeko hartutako neurriak.

Klima-aldaketaren ondorioetara egokitzeko hartutako neurrietako bat Kotxerak elektrifikatzeko obra izango da. Gaur egun, Kotxeretako eraikin nagusiko azpiegitura elektrikoa egokituta dago laster sartuko diren ibilgailu elektrikoak hartzeko. Era berean, Dbus kanpoko zabalgunean plazak elektrifikatzeko proiektuan ari da lanean.

Bestalde, flota berritzeak eta ibilgailu hibrido-elektrikoak erosteak, bai eta DTK-k eta Donostiako Udalak garraio publikoaren erabilera sustatzeko bultzatutako kanpaina guztiek ere, asko laguntzen dute ingurumena zaintzen

3.5.3. Epe ertain eta luzera borondatez ezarritako murrizketa helburuak, berotegi efektuko gasen igorpenak murrizteko, eta horretarako ezarritako bitartekoak.

Energia efizientzia kudeatzeko sistemaren esparruan, jarraian azaltzen dira 2025ean gauzatutako ekintzak eta 2026rako aurreikusitakoak.

3.5.2. Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.

Una de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático será la obra de la electrificación de Cocheras. Actualmente la infraestructura eléctrica del edificio principal de Cocheras está ya acondicionada para acoger los vehículos eléctricos que se incorporen en un futuro inmediato. Asimismo, Dbus está trabajando en el proyecto para la electrificación de las plazas en la explanada exterior.

Asimismo, la renovación de la flota y adquisición de vehículos híbrido-eléctricos, así como todas las campañas impulsadas por la CTSS y el Ayuntamiento de San Sebastián para promover el uso del transporte público, contribuyen de manera considerable en el cuidado del medio ambiente.

3.5.3. Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.

En el marco del Sistema de gestión de eficiencia energética, a continuación, se muestran las acciones ejecutadas durante 2025 y las previstas para 2026.

**2025KO EKINTZA PLANA -
GAUZATUA:**

**PLAN DE ACCIONES 2025 -
EJECUTADO:**

HELBURUAK/ OBJETIVOS	EGINDAKO EKINTZAK / ACCIONES REALIZADAS
Efizientziaz gidatzea / Conducción eficiente	Eraginkortasunez gidatzen ikasteko ikastaroa. 10 gidarik jaso dute prestakuntza. / Realizar cursos de conducción eficiente. 10 conductores/as formados/as.
	Efizientziaz gidatzen ikasteko ikastaroa / Realizar cursos de conducción eficiente
Flotarén elektrifikazioa / Electrificación de la flota	Dbusen flotak elektromugikortasunaren alorrean etorkizunean izango dituen beharrei erantzuteko Kotxetegi kanpoko zabaltzan instalatuko den azpiegitura elektrikoaren obra hasiko da. Ibilgailuen karga elektrikoak sistemak. 2025eko otsailean hasi zen. Aurreikusten da 2026ko urrian amaituko dela. / Inicio de la obra de la infraestructura eléctrica de Cocheras en la explanada exterior para las futuras necesidades de electromovilidad de la flota de Dbus. Sistemas carga eléctrica vehículos. Inicio febrero de 2025. Su finalización se prevé en octubre de 2026.
	Erositako autobus %100 elektrikoak: 24 unitate. / Autobuses 100% eléctricos adquiridos en 2025: 24 unidades.
	Ibilgailu elektrikoaren inguruko formazioa (ekipamendu teknologikoa, aginteak, efizientziaz gidatzeko teknikak, tentsio handiaz sentsibilizatzea, mantentze lanak, etab.). 10

HELBURUAK/ OBJETIVOS	EGINDAKO EKINTZAK / ACCIONES REALIZADAS
	ikaslek jaso dute prestakuntza. / Formación en vehículos eléctricos (equipamiento tecnológico, mandos, técnicas de conducción eficiente, sensibilización alto voltaje, mantenimiento, etc.). 10 alumnos/as formados/as.

**2026KO EKINTZA PLANA -
AURREIKUSPENA:**

**PLAN DE ACCIONES 2026 -
PREVISIÓN:**

HELBURUAK / OBJETIVOS	EKINTZEN AURREIKUSPENA / PREVISIÓN DE ACCIONES
Efizientziaz gidatzea / Conducción eficiente	EKObus efizientziaz gidatzen laguntzeko sistematik lortutako informazioaren azterketa /Análisis de la información obtenida del sistema de ayuda en la conducción eficiente EKObus
	Efizientziaz gidatzen ikasteko ikastaroa / Realizar cursos de conducción eficiente
Flotaren elektrifikazioa / Electrificación de la flota	Dbusen flotak elektromugikortasunaren alorrean etorkizunean izango dituen beharrei erantzuteko Kotxetegiaren kanpoko zabaltzan instalatutako azpiegitura elektrikoa martxan jartzea. Ibilgailuen karga elektrikoko sistemak. / Puesta en marcha de la infraestructura eléctrica de cocheras en la explanada exterior para las futuras necesidades de electromovilidad de la flota de Dbus. Sistemas de carga eléctrica de vehículos.
	Autobus elektrikoak zerbitzua ematen hasia: 12 m-ko autobusak: 10 unitate. 18 m-ko autobusak: Unitate 1

HELBURUAK / OBJETIVOS	EKINTZEN AURREIKUSPENA / PREVISIÓN DE ACCIONES
	/ Incorporación de autobuses eléctricos al servicio: Autobuses de 12m: 10 unidades Autobuses de 18m: 1 unidad
	Ibilgailu elektrikoek inguruko formazioa gidariei (ekipamendu teknologikoa, aginteak, efizientzia gidatzeko teknikak, goi tentsioaz sentsibilizatzea, mantentze lanak, etab.) / Formación en vehículos eléctricos (equipamiento tecnológico, mandos, técnicas de conducción eficiente, sensibilización alto voltaje, mantenimiento, etc.)
Kargen kudeaketa energetiko integrala / Gestión energética integral de cargas	Kargen software integrala. Azken fasea: implementazioa, monitorizazioa eta baliozkotzea. / Software Integral de cargas. Ejecución de la fase final: implementación, monitorización y validación.

3.6. Biodibertsitatearen babesa

DTK-k Donostiako hiri ingurunean egiten du lan, eta, beraz, ez du eragin handirik biodibertsitatean.

2005ean, DTK-k bere irudi korporatiboa eguneratu zuen, gaur egun bere jardueraren oinarri diren hainbat elementu gehituz: ingurumenarekiko errespetua eta donostiarrentzako zerbitzuaren kalitatea.

Irudi berriaren diseinuan urdina eta berdea ezarri ziren DTKren ezaugarri bereizgarriaren koloretzat: urdina, Donostiako hiriarri lotutako kolore gisa, eta berdea, DTK-k jarduera leku duen ingurune naturala babesteko eta hobetzeko egiten duen ahaleginaren adierazle gisa.

3.6. Protección de la biodiversidad

La CTSS desarrolla su actividad en el entorno urbano de San Sebastián por lo que no tiene un gran impacto sobre la biodiversidad.

En 2005 la CTSS actualizó su imagen corporativa incorporando varios elementos que hoy en día son la base de su actividad: el respeto al medio ambiente y la calidad del servicio a los y las donostiaras.

El diseño de la nueva imagen estableció el color azul y el color verde como colores identificativos de su identidad: el azul como color vinculado a la ciudad de San Sebastián y el verde como color que pone de manifiesto el esfuerzo que se realiza desde la CTSS para la protección y mejora del entorno natural en el que desempeña su trabajo.



Urte berean, DTK-k Aranzadi Zientzia Elkartearekin elkarlanean jardun zuen hegoaldeko zuhaitz igela Konpainiaren irudiaren zati izatea ezartzeko. Desagertzeko arriskuan dagoen animalia da, baina Donostiako alde batzuetan oraindik ere existitzen da. European dauden anfibiorik txikienetako bat da, espezie horretako animalia helduak gehienez 5-6 cm-koak dira eta. Gorputzaren kolorea

El mismo año la CTSS colaboró con la Sociedad de Ciencias Aranzadi para establecer la ranita meridional como parte de la imagen de la Compañía. Se trata de un ejemplar en peligro de extinción y que aún existe en algunas zonas de San Sebastián. Es uno de los anfibios más pequeños de Europa, ya que los adultos apenas superan los 5-6 centímetros de longitud. El color de su cuerpo es verde claro y brillante, aunque la

berde argi eta distiratsua da, nahiz eta kolorearen tonua ez den berbera zonalde guztietan. Batzuek puntu txiki beltz batzuk dituzte bizkaraldean.

Igela, halaber, Donostiako eskola umeek ondo ezagutzen duten maskota bat da, bizitzeko eta mugitzeko ohitura onak txikienei irakasteko erabiltzen baita, DTKren instalazioetara egiten dituzten bisitetan. Hegoaldeko zuhaitz igela adibide didaktiko ona da, bere existentzia kolokan baitago; izan ere, kutsaduraren eta hiritarren eta enpresen praktika txarren ondorioen adibide garbia da.

4. HARREMANAK SOZIOETATEAN

4.1. Garapen iraunkorrarekiko konpromisoak

4.1.1. Sozioetatearen jarduerak enpleguan eta garapen lokalean duen inpaktua

DTK-k Donostiako hiri ingurunean garatzen du bere jarduera, beraz, enplegua sortzen du toki mailan. Era berean, DTK-ko plantilla osatzen duten pertsona guztiek espainiar nazionalitatea dute, eta gehienak toki eremuan jaio eta bizi dira.

Ekitaldi honetan hornitzaileen %65,52 EAEn finkatutako hornitzaileak izan dira, eta 2024ko ekitaldian, berriz, %65,66 izan ziren.

tonalidad varía según las zonas. Algunos ejemplares poseen puntitos negros en el dorso.

La rana es asimismo una mascota reconocible por parte de los escolares de San Sebastián, ya que se utiliza para inculcar los buenos hábitos de vida y de movilidad entre los/as más pequeños/as en sus visitas a las instalaciones de la CTSS. La rana meridional es un buen ejemplo didáctico debido a su precaria existencia, un claro ejemplo de las consecuencias de la contaminación y de las malas prácticas ciudadanas y empresariales del fomento del transporte sostenible.

4. RELACIONES EN LA SOCIEDAD

4.1. Compromisos con el desarrollo sostenible

4.1.1. Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y desarrollo local

La CTSS desarrolla su actividad en el entorno urbano de San Sebastián, por lo que genera empleo a nivel local. Asimismo, todas las personas que componen la plantilla de la CTSS son de nacionalidad española, y la mayoría de ellas nacidas y con residencia en el ámbito local.

En este ejercicio el 65,52% de los proveedores han sido proveedores afincados en el País Vasco, frente al 65,66% del ejercicio de 2024.

4.1.2. Sozietatearen jarduerak tokiko eta lurraldeko biztanleengan duen inpaktua

DTK-k **interoperabilitatearen** edo tarifa sistema integralaren alde egiten du (GGLAk kudeatutako tarifa sistema), zeinarekin egun dauden hiru garraio txartelak (lurralde bakoitzeko bat) berdin-berdin erabili daitezkeen garraio publikoko euskal sare osoan, EAEn bidaiatzeko orduan oztopoak murrizteko.

Deskontu progresiboak daude erabileragatik txartel pertsonaletan eta besterenezinetan, eta kolektibo berezientzako hobariak garraibide guztietan. Era berean, 2021eko uztailaren 5etik **doakoak dira Dbuseko autobusen eta Donostiako udalerrian zerbitzua ematen duten eta Mugi sistemaren parte diren garraio publikoko gainerako operadoreen arteko transbordoak.** Ordura arte, transbordoek hobaria zuten, tarifen integrazioaren operadoreen artean egindakoak ibilbide bakartzat hartuta. Transbordoan ordainketa egin behar ez izateak probintziako hiriburura iristea eta lurraldearen barruko mugikortasuna errazten ditu, eta ibilgailu pribatua garraibide gisa gutxiago erabiltzen laguntzen du.

Tarifa sistema integrala gero eta gehiago egiten den eskaria da, eta modu esanguratsuan errazten du tokiko biztanleak lurraldearen barruan mugitzea.

4.1.2. Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio

La CTSS apuesta por la **interoperabilidad** o sistema tarifario integral (gestionado por la ATTG), que permiten el uso indistinto de las tres tarjetas de transporte existentes (una por territorio) en toda la red de transporte público vasco, reduciendo así las barreras a la hora de viajar en la CAV.

Existen descuentos progresivos en tarjetas personales e intransferibles por uso y bonificaciones para colectivos especiales en todos los modos de transporte. Asimismo, desde el 5 de julio de 2021 **los transbordos entre los autobuses de Dbus y el resto de los operadores** de transporte público que prestan servicio dentro del término municipal de San Sebastián y forman parte del sistema Mugi **son gratuitos**. Hasta ese momento los transbordos eran bonificados, contando como un único trayecto los realizados entre distintos operadores de la integración tarifaria. La eliminación del pago en el transbordo facilita el acceso a la capital de la provincia, la movilidad dentro del territorio, favoreciendo la reducción del uso del vehículo privado como modo de transporte.

El sistema tarifario integral constituye una demanda creciente que facilita de manera significativa el desplazamiento de las poblaciones locales dentro del territorio.

2025ean, Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Ministerioak sustatutako deskontuek ere eragin diote ezarritako tarifa sistemari. Hala, 2025eko uztailaren 1era arte, MUGI, BAT edo BARIK txartel baten titular ziren pertsona guztiek %50eko deskontua izan dute aplikatu beharreko tarifen. Egun horretatik aurrera, deskontu hori 25 urtetik beherakoentzat mantendu da, eta gainerakoentzat %40ra murriztu da.

Era berean, 2025ean 12 urtetik beherako pertsonak doan bidaiatu ahal izan dute urtarilaren 1etik uztailaren 1era, MUGI, BAT edo BARIK txartel pertsonalizatuarekin. Data horretan doakotasuna 15 urtetik beherakoetara zabaldu zen.

Garraio publikoa

 *Gehiago eta hobeago!*



BAT eta BARIK Arabako eta Bizkaiko txartel multimodalen erabilera %31,51 handitu da 2025ean, 2024koaren aldean, EAEko probintzien arteko mugikortasuna malgutu izanari esker eta aurretik azaldutako deskontuei esker. 2025ean, BAT eta BARIK txartelek ordaindutako 292.567 bidaia zenbatu dira; aurreko

En 2025 el sistema tarifario establecido se ha visto asimismo afectado por los descuentos fomentados por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Así, hasta el 1 de julio de 2025, todas las personas titulares de una tarjeta MUGI, BAT o BARIK, se han beneficiado de un 50% de descuento sobre la tarifa aplicable. A partir de esa fecha, dicho descuento se ha mantenido para las personas menores de 25 años, y se ha reducido al 40% para el resto.

Asimismo, en 2025 las personas menores de 12 años han podido viajar de manera gratuita entre el 1 de enero y el 1 de julio con su tarjeta MUGI, BAT o BARIK personalizada. En esa fecha la gratuidad se amplió a los/as menores de 15 años.

Transporte público

 *¡Más y mejor!*



El uso de las tarjetas BAT y BARIK, tarjetas multimodales de Araba y Bizkaia, se ha visto incrementado en un 31,51 % en 2025 frente al uso realizado en 2024, gracias a la flexibilización de la movilidad entre provincias de la CAV y a los descuentos anteriormente descritos. En 2025 se han contabilizado 292.567 viajes con tarjetas

urtean, berriz, horrela ordaindutako 222.473 bidaia zenbatu ziren.

BAT y BARIK, mientras que en el año anterior se contabilizaron 222.473.

	2024	2025
BARIK	182.816	244.565
BAT	39.657	48.002
GUZTIRA / TOTAL	222.473	292.567

4.1.3. Tokiko komunitateetako eragileekin izandako harremanak eta haiekiko elkarriktarako modalitateak

DTK-k zuzeneko eta etengabeko harremana dauka **Donostiako Udalarekin**, harena baita 1981az geroztik konpainiaren kapital sozial osoa.

DTKren jardura Donostiako Udalak landutako hiriko Plan Estrategikoaren zatia da, eta mugikortasunaren eremuan berarekin noizean behin edo jarraian harremanetan dauden udaleko hainbat sailekin elkarlanean aritzen da etengabe. Elkarrikteta modua elkarlanean eta eraikitzailea da, dela bileretan, dela lan foroetan, dela telematikoki.

DTK-k harreman estua dauka, halaber, **Gipuzkoako Garraioko Lurralde Agintaritzarekin** (GGLA), zeina Tarifa Sistema Integrala kudeatzeaz arduratzen baita. Hauek dira sistema horri atxikitako operadoreak: Hiriarteko Garraioa

4.1.3. Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y modalidades de diálogo con estos

La CTSS mantiene relación directa y constante con el **Ayuntamiento de San Sebastián**, a quien corresponde íntegramente el capital social desde 1981.

La actividad de la CTSS forma parte del Plan Estratégico de ciudad elaborado por el Ayuntamiento de San Sebastián, y colabora y trabaja constantemente con diferentes departamentos de dicho Ayuntamiento que tengan relación, puntual o continua, en el ámbito de la movilidad. El modo de diálogo es colaborativo y constructivo, ya sea en reuniones, foros de trabajo o telemáticamente.

La CTSS mantiene una relación estrecha también con la **Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa** (ATTG), encargada de gestionar el Sistema Tarifario Integral. Los operadores adheridos a dicho sistema son:

(Lurraldebus) + Tren garraioa (Renfe eta Euskotren) + Hiri garraioa (Donostia eta beste udalerrri batzuk).

Gipuzkoako Garraioko Lurralde Agintaritzaren funtzionamenduan parte aktiboa da DTK.

Gainera, DTK-K lankidetzazko elkarriketa bat dauka **beste erakunde publiko batzuekin**, beti zerbitzu hobea eta kalitatekoa eskaini ahal izateko eta ahalik eta estaldurarik gehien eta ingurumenean gero eta inpaktu gutxien daukan zerbitzu baten bidez erabiltzaileen itxaropenak gainditzeko.

4.1.4. Elkarketa eta babesletza ekintzak

Urtero bezala, DTK-k hainbat kausa sozialarekin egin du bat 2025ean, autobusetan kausa sozial horien ikur adierazgarria erakutsita, hainbat jarduera babesten zituela erakusteko.

Hona hemen 2025ean egindako lankidetzak:

- Boluntariotzaren Nazioarteko Eguna
- Emakumeen aurkako biolentziaren kontrako Nazioarteko Eguna
- Smith-Magenis Sindromearen Nazioarteko Eguna
- HIESaren aurkako Borrokaren Munduko Eguna.
- Entzutearen Eguna

Transporte Interurbano (Lurraldebus) + Transporte ferroviario (Renfe y Euskotren) + Transporte urbano (San Sebastián y otros municipios).

La CTSS forma parte activa en el funcionamiento de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.

Además, la CTSS mantiene un diálogo colaborativo con **otras instituciones públicas** con el objetivo siempre de poder mejorar y ofrecer un servicio de calidad, que supere las expectativas de las personas usuarias, que alcance la mayor cobertura posible y que tenga cada vez un menor impacto medioambiental.

4.1.4. Acciones de asociación y patrocinio

La CTSS, como cada año, a lo largo de 2025 también se ha sumado a diferentes causas sociales, luciendo los autobuses el distintivo correspondiente, como muestra de apoyo a diversas actividades.

A continuación, se detallan las colaboraciones llevadas a cabo en 2025:

- Día Internacional del Voluntariado
- Día Internacional contra la Violencia hacia las Mujeres
- Día Internacional del Síndrome Smith-Magénis
- Día Mundial de la Lucha contra el SIDA
- Día de la Escucha

- Pobrezia Errotik Desagerrarazteko Nazioarteko Eguna
- Gaixotasun Erreumatikoen Nazioarteko Eguna
- Bularreko Minbiziaren aurkako Munduko Eguna
- Ikusmenaren Munduko Eguna
- Erretinaren Munduko Eguna
- Torturaren Aurkako Nazioarteko Eguna
- Dravet Sindromearen Nazioarteko Eguna
- Lipedemaren Nazioarteko Eguna
- LGTBI + Kolektiboaren Askatasun Afektibo eta Sexualaren aldeko Nazioarteko Eguna
- Haurren Tratu Txarren Aurkako Nazioarteko Eguna
- Ijito Herriaren Nazioarteko Eguna
- Emakumeen Nazioarteko Eguna
- Linfedemaren Nazioarteko Eguna
- Gaixotasun Arraroen Nazioarteko Eguna
- Día Internacional por la Erradicación de la Pobreza
- Día Internacional de Enfermedades Reumáticas
- Día Mundial contra el Cáncer de Mama
- Día Mundial de la Visión
- Día Mundial de la Retina
- Día Internacional contra la Tortura
- Día Internacional del Síndrome de Dravet
- Día Internacional del Lipedema
- Día Internacional por la Liberación Afectivo-Sexual del Colectivo LGTBI+
- Día Internacional contra el Maltrato Infantil
- Día Internacional del Pueblo Gitano
- Día Internacional de las Mujeres
- Día Internacional del Linfedema
- Día Internacional de las Enfermedades Raras

Era berean, azpimarragarria da urtero, abenduan, Dbusek "Argibusa" jarduera egiten duela. Konpainiaren autobus bat erabiliz adineko pertsonen Donostiako Gabon giroa eta dekorazioa hurbiltzeko egiten den jarduera da. Donostia Lagunkoia planaren barruko ekimena izan zen, hau da, hiria lagunkoiagoa izaten laguntzeko eta adinekoen bizi kalitatea hobetzeko

Asimismo, cabe destacar que cada año, en diciembre, Dbus realiza la actividad "Argibusa", que consiste en acercar la Navidad y la decoración donostiarra a las personas mayores desde un autobús de la Compañía. La iniciativa se enmarcó en Donostia Lagunkoia y fue un plan promovido por el Ayuntamiento de San Sebastián para

asmoarekin Donostiako Udalak bultzatutako planaren zatia.

Oraingo honetan, jarduera **San Jose de la Montaña egoitzarekin** elkarlanean antolatuta da, eta zentro horretan bizi ziren adineko 28 lagunek autobusean irteera hori egiteko eta **hiriko gabon giroa ikusteko aukera izan dute.**

Jarduera horri esker, **69 eta 95 urte bitarteko adinekoek** espazio esanguratsuetatik ibili ahal izan zuten, eta pertsona askorentzat ohikoa den jarduera batera hurbildu. Parte hartzaileak zentroko arduradunekin eta senideekin batera egon ziren, esperientzia partekatu ahal izateko.

DTK, gainera, ATUC Espainiako garraio operadoreen elkarte nagusiko kide da, eta elkarte hori osatzen duten batzordeetan parte hartzen du, sektoreko profesionalekin esperientziak eta ezagutza trukatzeko:

- Batzorde ekonomiko eta finantzarioa.
- Teknologia berrietako, Marketineko eta Kalitateko Batzorde
- Pertsonen Kudeaketa eta Garapeneko Batzordea.
- Komunikazioko eta RR.II.-ko Batzordea
- Zerbitzu gisako Mugikortasunaren (MaaS) Zerbitzu
- Autobusen Plangintza eta Ustiapeneko Batzordea
- Material Mugikorraren Batzordea

mejorar la amigabilidad de la ciudad y la calidad de vida de las personas mayores.

En esta ocasión, la actividad se ha organizado en colaboración con la **Residencia San José de la Montaña** y 28 personas mayores que viven en este centro **han podido disfrutar de la salida en autobús para ver el ambiente navideño de la ciudad.**

Esta actividad ha permitido a **personas mayores de entre 69 y 95 años** recorrer espacios significativos y acercarse a una actividad habitual para muchas personas. Los y las participantes han estado acompañados de personas responsables del centro y de familiares con objetivo de poder compartir la experiencia.

Además, la CTSS forma parte de ATUC, la principal asociación de operadores de transporte de España, y colabora en las distintas comisiones que la componen, con el objetivo de intercambiar experiencias y conocimiento con profesionales del sector:

- Comisión Económica-Financiera.
- Comisión de Nuevas Tecnologías, Marketing y Calidad
- Comisión de Gestión y Desarrollo de Personas.
- Comisión de Comunicación y RR.II.
- Comisión de Movilidad como Servicio (MaaS)
- Comisión de Planificación y Explotación de autobuses
- Comisión de Material Móvil

- Mugikortasun eta Genero Batzordea
- Bizikleta Publikoaren Batzordea

- Comisión de Movilidad y Género
- Comisión de Bicicleta Pública

Toki mailan, DTK etengabe funtzionatzen duten hainbat lantaldean dago:

- Donostiako hiriko puntu kritikoen jarraipena egiteko eta puntu kritiko horien mapa lantzeko lantaldea
- Donostia Hiri Lagunkoia plan inplementatzeko Batzorde Teknikoa.
- Donostiako Udaleko Kontseilu Soziala.

A nivel local la CTSS forma parte de diferentes grupos de trabajo que funcionan de manera continuada:

- Grupo de trabajo para el seguimiento y elaboración del mapa de los puntos críticos de la ciudad de San Sebastián.
- Comisión Técnica para la implementación del plan Donostia Hiri Lagunkoia.
- Consejo social del Ayuntamiento de San Sebastián.

4.2. Azpikontratazioa eta hornitzaileak

4.2.1 Erosketetako Politikan gai sozialak, genero berdintasunekoak eta ingurumenekoak sartzea

DTK, bere jarduera motagatik, bere toki eremuagatik eta bere zerbitzu kategoriagatik, bi kontratazio legeri heltzen die, batez ere, bere erosketetako politikan: Sektore Publikoko Kontratazio Legea, nagusiki, eta Zerbitzu Berezien Legea, ezinbesteko zerbitzuetarako, hala nola ura, elektrizitatea eta zibersegurtasuna, besteak beste.

Legeak gai sozialei, genero berdintasunari eta ingurumeneko gaiei lotuta jasotzen duena ez ezik, eta kontratuaren helburuaren

4.2. Subcontratación y proveedores

4.2.1 Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales

La CTSS en su política de compras, por el tipo de actividad, su ámbito local, y categoría de servicios, se acoge principalmente a dos leyes de contratación: la Ley de Contratación del Sector Público, mayormente, y para servicios indispensables como son el agua, la electricidad, la ciberseguridad, entre otros, se acoge a la Ley de Servicios Especiales.

Además de lo que recoge la ley en cuanto a cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales, y en función del objeto del contrato, se hace más o menos hincapié en

arabera, gehiago ala gutxiago azpimarratzen da alderdietako bakoitzean, beti eremuetako bakoitzean landutako eta markatutako irizpideen eta helburuen mende.

Hurrengo tauletan zehazten dira 2025ean eta 2024aan hornitzaileek zuten jatorria eta hornitzaile multzo bakoitzeko gastua.

cada uno de los aspectos siempre bajo los criterios y objetivos marcados y trabajados internamente en cada uno de los ámbitos.

En las siguientes tablas se detalla el origen de los proveedores en 2025 y 2024 y el gasto por grupo.

2025		
JATORRIA/ORIGEN	UNITATEAK/UNIDADES	GASTUAREN BATURA SUMA DEL GASTO
EUSKAL HERRIA PAÍS VASCO	171	6.056.607,25 €
ESTATUKO GAINERAKO ERKIDEGOAK RESTO DEL ESTADO	86	2.714.219,74 €
NAZIOARTEKOA INTERNACIONAL	4	38.259,84 €
GUZTIRA, oro har TOTAL general	261	8.809.086,86 €

2024		
JATORRIA/ORIGEN	UNITATEAKU NIDADES	GASTUAREN BATURA SUMA DEL GASTO
EUSKAL HERRIA PAÍS VASCO	171	5.907.673,40 €
ESTATUKO GAINERAKO ERKIDEGOAK RESTO DEL ESTADO	87	3.088.941,75 €
NAZIOARTEKOA INTERNACIONAL	4	33.689,01 €
GUZTIRA, oro har TOTAL general	262	9.030.304,16 €

Hornitzaileek eta azpikontratistek bete egiten dute indarrean dagoen kontratazio legeak gizarte erantzukizunari eta ingurumen erantzukizunari buruz ezarritakoa.

Los proveedores y subcontratistas cumplen con lo legalmente establecido según la ley de contratación vigente en cuanto a responsabilidad social y ambiental.

4.3. Kontsumitzaileak

4.3.1. 4.3.1. Kontsumitzaileen osasunerako eta segurtasunerako neurriak

Erabiltzaileen **segurtasuna hobetzeko asmoarekin**, autobus flota osoak zaintzarako kamerak dauzka, eta kamera horiek Datuen Babeserako Legearen arabera kudeatzen dira.

Era berean, erabiltzaileen segurtasuna zaintzeko helburuarekin, aldian-aldian

4.3. Consumidores

4.3.1. Medidas para la salud y la seguridad de los/as consumidores/as

Con el fin de mejorar la **seguridad** de las personas usuarias toda la flota de autobuses dispone de cámaras de vigilancia, cuya gestión se realiza de acuerdo a la Ley de Protección de Datos.

También con el objetivo de cuidar la seguridad de las personas usuarias,

sentsibilizazio kanpainak lantzen dira, autobusa errespetuz erabiltzeko, zentzu zabalenean gunee publikoa baita.

Azpimarratzekoa da, bukatzeko, eskaripeko geldialdien sistema, 2019an Konpainiako linea guztietara zabaltzea; gauean emakumeak eta 18 urtetik beherakoak etxera seguruago bueltatu daitezela bilatzen duen neurri bat da.

DTK-ko gaueko linea guztietako tarte jakin batzuetan, emakumeak eta 18 urtetik beherakoak **ibilbideko geltoki ofizialen artean jaistea eska dezakete.**

Osasunerako neurri gisa, azpimarratu daiteke Konpainiaren autobusen %100 irisgarriak direla eta azken teknologiez hornituta daudela, mugitzeko, entzuteko edo ikusteko zailtasunak dituzten pertsonen bidaia errazago egiteko.

- ✓ Zoru baxua eta sartzeko arrapala
- ✓ Mugikortasun urria duten pertsonentzako eserlekuak
- ✓ Plataforma erreserbatua eta balidatzeko makina erdian
- ✓ Audio bidezko informazio sistemak
- ✓ Irudi bidezko informazio sistemak

periódicamente se trabajan campañas de sensibilización para hacer un uso respetuoso del autobús como espacio público, en su sentido más amplio.

Cabe destacar por último el sistema de paradas a la demanda que se extendió en 2019 a todas las líneas nocturnas de la Compañía; se trata de una medida que busca mejorar la seguridad de las mujeres y de los menores de 18 años en su vuelta a casa por la noche. En determinados tramos de todas las líneas nocturnas de la CTSS, las mujeres y las personas menores de 18 años pueden **solicitar la bajada entre paradas oficiales del recorrido.**

Como medidas para la **salud**, cabe destacar que el 100% de los autobuses de la Compañía son accesibles y están equipados con las últimas tecnologías para facilitar el viaje a las personas con dificultades de movilidad, auditivas o visuales:

- ✓ Piso bajo y rampa de acceso
- ✓ Asientos reservados para personas de movilidad reducida
- ✓ Plataforma reservada y máquina de validación central
- ✓ Sistemas de información con audio
- ✓ Sistemas de información visuales

4.3.2. Erreklamazio sistemak

Erabiltzaileei eskaintzen zaien arreta hobetzeko politika da DTKn gehien zaintzen den alderdietako bat. Jarduera erabiltzaileen gogoia betetzera zuzenduta eta bideratuta dago; beraz, informazioa bezeroekin trukatzeari arduratzen da, etorkizunean gauzak ondo egiten ahal izateko eta bezeroen laguntzarekin ondo hazi ahal izateko.

Komunikatzeko kanalik garrantzitsuenak Erabiltzaileari Arreta Egiteko zerbitzua da. Zerbitzu horretan, telefonoz edo posta elektronikoz bidez egiten zaie arreta jasotako kontsulta, iradokizun eta kexa guztiei, modu pertsonalizatuan.

Kexa guztiak jaso eta erantzuten saiatzeaz gain, benetan balio duena eta zerbitzuak hobetzen laguntzen duena urtean jasotzen diren iradokizun ugariak dira.

Barruko kexak, erreklamazioak eta iradokizunak kudeatzeari dagokionez, langile guztiek hainbat kanal dituzte erabilgarri, esan behar dutena zergatik esan behar duten kontuan hartuta.

Iradozikun gehienak iradokizunen postontziaren bidez iristen dira. Postontzia Langileen Departamentuan dago zentralizatuta, eta gaiaren arabera, iruzkinak dagokien departamentura bideratzen dira, hark azter ditzan, eskaerari erantzuteko eta, hala badagokio, neurri

4.3.2. Sistemas de reclamación

Uno de los aspectos a los que más atención se presta en la CTSS es la política de mejora de la atención a las personas usuarias. La actividad está dirigida y orientada a la satisfacción de las mismas, por lo que se preocupa de que haya un retorno de información que beneficie su funcionamiento en un futuro y ayude a crecer positivamente de la mano de ellas.

El canal principal de comunicación con las personas usuarias es el servicio de Atención al Usuario/a, quienes por vía telefónica o electrónica atienden de manera personalizada todas las consultas, sugerencias y quejas realizadas.

Además de atender e intentar solucionar todas las quejas, lo que realmente da valor y posibilita el enriquecimiento respecto a la mejora de sus servicios son las múltiples sugerencias que se reciben cada año.

En cuanto a la gestión de quejas, reclamaciones y sugerencias a nivel interno, todo el personal cuenta con diferentes canales disponibles dependiendo de la causa de su comentario.

La mayoría de los comentarios llegan a través del buzón de sugerencias, centralizado en el Departamento de Personal y según la temática, se deriva al departamento correspondiente para su análisis y para poder dar respuesta a la solicitud e implementar las medidas

egokiak ezartzeko. Horrez gain, langile talde guztiek goragoko arduradunarengana jo dezakete, gorabeherak, kexak edo erreklamazioak modu pertsonalizatu eta konfidentzialean kudeatzeko.

Badira mekanismo eta protokolo gehigarriak larritasun handiagoko kasuetarako, hala nola Laneko Sexu Jazarpen Sexualari eta Sexuan Oinarritutako Jazarpenari aurre egiteko protokoloa eta Laneko Indarkeriari aurre egiteko Jarduera Protokoloa. Kasu horiek barruan kudeatzen dira, kasuan-kasuan inplikaturako departamentuetako arduradunen artean, konfidentzialtasuna, inpartzialtasuna eta errepresaliarik ez egotea bermatuta.

Segurtasun eta Osasuneko Batzordeak, 1.3 atalean deskribatutakoak, protokoloen funtzionamendu egokiaren eta aplikazio zuzenaren jarraipena eta zaintza egiten ditu.

4.3.3. Jasotako kexak eta haien ebazpena

Bezeroei eskaintzen zaïen arreta hobetzeko politika da DTKn gehien zaintzen den alderdietako bat. Konpainia bezeroen gogobetetzera zuzenduta eta bideratuta dago; beraz, bezeroengandik informazioa eskuratzeaz arduratzen da, etorkizunean ondo egiten dakiena hobetzen lagundu

pertinentes si así se considera. Adicionalmente, los diferentes grupos de trabajadores/as pueden dirigirse a su encargado/a superior para gestionar incidencias, quejas o reclamaciones de manera personalizada y confidencial.

Existen mecanismos y protocolos adicionales para casos de mayor gravedad, como son el Protocolo de actuación contra el acoso sexual y acoso por razón de sexo en el trabajo y el Protocolo de actuación ante Violencia en el Trabajo, que se gestionan de manera interna entre los responsables de departamento implicados según el caso, aplicando las garantías de confidencialidad, imparcialidad y no represalias.

El Comité de Seguridad y Salud, descrito en el apartado 1.3. hace las labores de seguimiento y vigilancia del buen funcionamiento y correcta aplicación de los distintos protocolos.

4.3.3. Quejas recibidas y resolución de las mismas

Uno de los aspectos a los que más atención se presta en la CTSS es la política de mejora de la atención a la clientela. La Compañía está dirigida y orientada a la satisfacción de las personas usuarias, por lo que se preocupa de que haya un retorno de información que beneficie su buen hacer en

diolakoan eta bezeroen laguntzarekin ondo hazi ahal izateko.

Komunikatzeko kanalik garrantzitsuena Erabiltzaileari Arreta Egiteko zerbitzua da. Zerbitzu horretan, telefonoz edo posta elektroniko bidez egiten zaie arreta jasotako kontsulta, iradokizun eta kexa guztiei, modu pertsonalizatuan

Kexa guztiak jaso eta erantzuten saiatzeaz gain, benetan balio duena eta zerbitzuak hobetzen laguntzen duena urtean jasotzen diren iradokizun ugariak dira.

Nabarmentzekoa da kexak, erreklamazioak eta iradokizunak UNE-EN 13-816 arauaren arabera ezarritako kalitate irizpideetan oinarrituta kudeatzen direla.

un futuro y ayude a crecer positivamente de la mano de la clientela.

El canal principal de comunicación con las personas usuarias es el servicio de Atención al Usuario/a, quienes por vía telefónica o electrónica atienden de manera personalizada todas las consultas, sugerencias y quejas realizadas.

Además de atender e intentar solucionar todas las quejas, lo que realmente da valor y posibilita el enriquecimiento respecto a la mejora de sus servicios son las múltiples sugerencias que se reciben cada año.

Cabe destacar que la gestión de las quejas, reclamaciones y sugerencias se realiza con base en los criterios de calidad establecidos según la norma UNE-EN 13-816.

Erreklamazioak eta iradokizunak 2025
Reclamaciones y sugerencias 2025



Erreklamazioak eta Iradokizunak 2024/ Reclamaciones y Sugerencias 2024



4.3.4. Erabiltzaileen gogobetetzea.

2025ean, DTK-k inkesta orokor bat egin zuen zerbitzua ematen duen eguneko linea guztietan, erabiltzaileen gogobetetzea neurtzeko. Inkestak 2025eko urtarrilaren 27tik ekainaren 5era egin ziren aurrez aurre.

Ekintza horrekin 1.730 erabiltzaile inkestatu ziren linea guztietan, baita AENOREk emandako kalitate ziurtagiria duten lineetan ere. Ziurtagiri hori duten 5, 13 eta 28 lineetan 250, 300 eta 350 pertsona inkestatu dira, hurrenez hurren.

Inkestak egiteari esker, ondorioztatu ahal izan zen erabiltzaileen gogobetetzea, oro har, hobetu egin dela ziurtagiririk ez duten lineetan, aurretik egindako inkesten emaitzekin alderatuta. **Erabiltzaileen batez besteko puntuazioa 8,43 izan da.** Aurreko inkesta orokorra 2022an egin zen, eta orduan 8,25eko nota eman zuten batez beste.

4.3.4. Satisfacción de los/las usuarios/as.

La CTSS realizó en 2025 una encuesta global en todas las líneas diurnas en las que presta servicio para medir la satisfacción de sus usuarios/as. Las encuestas se realizaron de manera presencial entre el 27 de enero y el 5 de junio de 2025.

Con esta acción se encuestaron un total de 1.730 usuarios/as en todas las líneas, incluyendo las líneas que cuentan con el certificado de calidad otorgado por AENOR. En las líneas 5, 13 y 28 que cuentan con este certificado, se ha encuestado concretamente a 250, 300 y 350 personas respectivamente.

Gracias a la realización de las encuestas se pudo concluir que en general la satisfacción de los/las usuarios/as ha mejorado en las líneas no certificadas respecto a encuestas anteriores. **La puntuación media de los/as usuarios/as ha sido de 8,43.** La anterior

AENORen ziurtagiria duten lineei dagokienez, inkestetan 8,54ko puntuazioa izan dute, aurreko urteko balorazioaren aldean (8,63ko batez besteko nota) pixka bat jaitsita.

Inkestatuen iritziz hobetu daitezkeen alderdien artean, gidatzeko modua, txartelaren prezioa eta ordutegiak nabarmendu dira.

DTK bere erabiltzaileen eskakizun eta itxaropenei erantzuten saiatzen da. Horregatik, gidatzeko moduen gainean eta erabiltzaileei arreta ematearen gainean formazioa ematen du etengabe.

Era berean, bidaia txartelaren prezioaren balorazioa DTKtik kanpoko elementu bat da, GGLaren barruan ezarritako tarifa sistemarekiko mende dagoen zerbait delako; beraz, erabiltzaileen gogobetetzea hobetzeko duen maniobra marjinetatik kanpo geratzen da.

4.4. Informazio fiskala

Sozietateak ikuskaritzapean ditu preskribatu gabeko ekitaldietako zerga guztiak. Indarreko legediari jarraituz, zerga aitorpenak ezin dira behin betikotzat hartu agintari fiskalek ikuskatu arte edo preskripzio epea igaro arte.

encuesta global se realizó en el año 2022, obteniendo una nota media de 8,25.

En cuanto a las líneas certificadas por AENOR, las encuestas han otorgado a las mismas una puntuación de 8,54, con un ligero descenso frente a la valoración del año anterior, 8,63 de nota media.

Entre los aspectos considerados como mejorables por parte de las personas encuestadas, han destacado la forma de conducción, el precio del billete y los horarios.

CTSS se afana en dar respuesta a las exigencias y expectativas de sus usuarios/as. Por ello, realiza de manera continuada formación en los modos de conducción y en la atención a las personas usuarias.

Asimismo, la valoración del precio del billete es un elemento externo a CTSS, debido a su dependencia al sistema tarifario establecido en el seno de la ATTG, por lo que queda fuera de su margen de maniobra de cara a mejorar la satisfacción de las personas usuarias.

4.4. Información fiscal

La Sociedad tiene abiertos a inspección todos los impuestos a los que ha estado sujeta por los ejercicios no prescritos. De acuerdo con la legislación vigente, las declaraciones realizadas para los diferentes impuestos no pueden considerarse definitivas hasta haber sido inspeccionadas por las autoridades fiscales, o haber pasado el plazo de prescripción.

Sozietateak ez du hornidurarik sortu ekitaldiotako ikuskatze posible baten ondoriozko pasiboak estaltzeko. Izan litezkeen pasibo horiek eratortzen dira, bai zerga arlotik gertaera zergapegarri jakin batzuei emandako tratamendutik, bai zerga arau batzuei eman dakiekeen interpretaziotik. Hala ere, zuzendaritzaren arabera, etorkizuneko ikuskapenetan gerta litezkeen pasibo horiek gauzatzeko aukera oso txikia da eta, nolana ere den, horietatik erator litekeen zerga zorrak ez lieke modu esanguratsuan eragingo Sozietatearen finantza egoerei.

2025eko Sozietateen gaineko Zerga likidatzeko legeria aplikagarria urtarilaren 17ko 2/2014 Foru Araua da, indarrean dagoena

Sozietatearen administratzaileek kalkulatu egin dituzte zerga horrekin lotutako zenbatekoak 2025eko ekitaldirako, bai eta ekitaldi bakoitzaren itxieran indarreko foru araudiaren arabera ikuskaritzapean daudenen zenbatekoak ere, jardun judizialen azken ebazpenetik eta planteatutako helegiteen ondorioz inpaktu esanguratsurik eragingo ez zaielakoan batera hartutako urteko kontuei.

2025eko abenduaren 31n amaitutako ekitaldiko Sozietateen gaineko Zergari

La Sociedad no ha creado provisión alguna para cubrir los pasivos que pudieran derivarse de una posible inspección de estos ejercicios. Estos pasivos eventuales se derivan del tratamiento otorgado desde el punto de vista tributario de determinados hechos imponibles, así como de las posibles diferentes interpretaciones que se puedan dar a algunas normas fiscales. Sin embargo, la dirección estima que la posibilidad de que en futuras inspecciones se materialicen dichos pasivos contingentes es remota y, en cualquier caso, la deuda tributaria que de ellos pudiera derivarse no afectaría significativamente a los estados financieros de la Sociedad.

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2025 es la correspondiente a la Norma Foral 2/2014 de 17 de enero, la cual se encuentra vigente.

Los Administradores de la Sociedad han realizado los cálculos de los importes asociados con este impuesto para el ejercicio 2025 y aquellos abiertos a inspección de acuerdo con la normativa foral en vigor al cierre de cada ejercicio, por considerar que de la resolución final de las actuaciones judiciales y los recursos planteados no se derivará un impacto significativo sobre las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

La declaración correspondiente al Impuesto sobre Sociedades relativa al ejercicio

dagokion aitorpena, zerga aldia bukatu ondorengo sei hilabeteak igaro eta hurrengo 25 egun naturaletan egin beharko du Sozietateak.

2025 eta 2024ko abenduaren 31n Administrazio Publikoarekin dituen saldoak hurrengoak dira:

terminado en 31 de diciembre de 2025 deberá presentarse por la Sociedad durante los 25 días naturales siguientes a los seis meses posteriores a la conclusión del periodo impositivo.

Los saldos pendientes a 31 de diciembre de 2025 y 2024 con las Administraciones Públicas son los siguientes:

Kontzeptua / Concepto	Saldo zordunak / Saldos deudores		Saldo Hartzekodunak / Saldos acreedores	
	2025	2024	2025	2024
Ogasun Publikoa BEZ-agatik / Hacienda Pública por IVA	3.340.145,17	4.221.350,90	0,00	0,00
Ogasun Publikoa abikipenengatiko eta konturako sarrerengatiko itzulerak / Hacienda Pública por devolución de retenciones e ingresos a cuenta	8.533,09	6.680,96	0,00	0,00
Ogasun Publikoa PFEZ-gatik / Hacienda Pública por IRPF	0,00	0,00	773.530,19	748.002,14
Gizarte Segurantzako erakundeak / Organismos Seg. Social	0,00	0,00	1.160.937,58	1.065.358,64
Guztira / Total	3.348.678,26	4.228.031,86	1.934.467,77	1.813.360,78

Gizarte Segurantzako erakundeko kontu sailaren saldoak abenduko zor korronteari eta Gizarte Segurantzaren produktibitate-plusari dagokio.

2025eko eta 2024ko abenduaren 31n aplikatu gabe zeuden kenkarien eta zerga oinarri negatiboen osaera ondorengoak dira:

El saldo de la partida Organismo de la Seguridad Social corresponde a la deuda corriente del mes de diciembre, además de la S. Social correspondiente al Plus de productividad.

La composición de las bases imponibles negativas y las deducciones pendientes de aplicación al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es la siguiente:

Urtea / Año	2025	2024	Epemuga / Vencimiento
Muga duten kenkariak / Deducciones con límite del 35%			
2003	276.407,33	276.407,33	2033
2004	299.812,74	299.812,74	2034
2005	176.892,99	176.892,99	2035
2006	248.380,12	248.380,12	2036
2007	53.215,00	53.215,00	2037
2008	241.614,87	241.614,87	2038
2009	296.914,36	296.914,36	2039
2010	36.033,53	36.033,53	2040
2011	176.195,40	176.195,40	2041
2012	3.784,30	3.784,30	2042
2013	26.411,20	26.411,20	2043
2014	299.024,56	299.024,56	2044
2015	149.373,28	149.373,28	2045
2016	409.123,92	409.123,92	2046
2018	322.889,18	322.889,18	2048
2019	738.427,16	738.427,16	2049
2020	388.157,38	388.157,38	2050
2021	375.290,31	375.290,31	2051
2024	988.484,40	0,00	2054
Mugarik gabeko kenkariak / Deducciones con límite del 70%			
2003	36.205,30	36.205,30	2033
2004	32.853,26	32.853,26	2034
2005	99.166,86	99.166,86	2035
2006	9.360,08	9.360,08	2036
Kenkariak guztira / Total deducciones	5.684.017,53	4.695.533,13	

Urtea / Año	2025	2024	Epemuga / Vencimiento
2003	5.020.430,74	5.020.430,74	2033
2004	5.513.455,36	5.513.455,36	2034
2005	7.285.647,48	7.285.647,48	2035
2006	8.523.352,87	8.523.352,87	2036
2007	9.870.912,74	9.870.912,74	2037
2008	11.648.068,41	11.648.068,41	2038
2009	10.876.519,23	10.876.519,23	2039
2010	11.596.242,94	11.596.242,94	2040
2011	11.555.715,47	11.555.715,47	2041
2012	11.501.204,29	11.501.204,29	2042
2013	13.302.700,96	13.302.700,96	2043
Zerga oinarri negatiboak guztira / Total bases imponibles negativas	106.694.250,49	106.694.250,49	

Sozietateak ez dauzka erregistraturik oraindik aplikatu gabe dauden kenkarien kreditu fiskala eta azken hamabost urteetako zerga oinarri negatiboak, zeren eta, bere operatibotasuna dela-eta, eta Udalaren mende dagoen sozietatea izaki, ezarritako prezio politikak beti sortzen baititu Udalak hurrengo ekitaldian estaltzen dituen galerak.

2025 eta 2024 ekitaldietako kontabilitate emaitza, ez dator bat oinarri zergagarriarekin, izan ere, Sozietateen gaineko Zergaren 2/2014 Foru Arauko 39 artikuluko lehen atalean jasotzen den moduan, ez dira oinarri zergagarrian barneratzen eskaintako zerbitzu publikotik eratorritako errentak.

4.4.1. Lortutako irabaziak herrialdez herrialde.

Sozietatearen jarduera guztia Donostiako udalerri barruan egiten da.

4.4.2. Irabazien gainean ordaindutako zergak.

Gipuzkoako Lurralde Historikoaren uztailaren 4ko 7/1996 Foru Arauak, Sozietateen gaineko Zergari buruzkoak, arautzen du sozietatea. Horren arabera, sozietateak %99ko hobaria izango du lurralde, udal eta probintzietako toki erakundeen eskumenei buruzko Toki

La Sociedad no tiene registrado el crédito fiscal de las deducciones pendientes de aplicar y las bases imponibles negativas de los últimos quince años, ya que por su operatividad y al ser una sociedad dependiente del Ayuntamiento de San Sebastián la política de precios establecida siempre genera pérdidas que son cubiertas por el Ayuntamiento al ejercicio siguiente.

El resultado contable de los ejercicios 2025 y 2024 difiere de la base imponible, básicamente, por la no integración en la base imponible de las rentas derivadas de la prestación de servicios públicos locales, tal y como recoge el apartado 1 del artículo 39 de la Norma Foral 2/2014 del Impuesto sobre Sociedades.

4.4.1. Beneficios obtenidos país por país.

Toda la actividad de la sociedad se realiza dentro del término municipal de San Sebastián.

4.4.2. Impuestos sobre beneficios pagados.

La sociedad se rige por la Norma Foral 7/1996, de 4 de julio, del Territorio Histórico de Gipuzkoa, el Impuesto sobre sociedades. Según la misma la sociedad tendrá una bonificación del 99 por 100 la parte de cuota íntegra que corresponda a las rentas derivadas de la prestación de cualquiera de los servicios comprendidos en el apartado 2

Araubidearen Oinarriei buruzko apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 25. artikulua 2. atalean edo 36. artikulua 1. Ataleko a), b) eta c) letretan jasotako edozein zerbitzu ematek eratorritako errentei dagokien kuota osoaren zatiagatik, enpresa mistoaren sistemaz edo kapital erabat pribatuko enpresaren sistemaz ustiatzen bada izan ezik.

Aurreko paragrafoan aipatutako zerbitzuak Estatuaren edo autonomia erkidegoen erabat mende dauden entitate ematen dituztenean ere aplikatuko da hoberia.

Gainera, sozietateak galerak ditu behin eta berriz, eta, beraz, sozietate zergaren gastua 0,00€ da.

5. PERTSONAK

5.1. Enpleguaren analisia

5.1.1. Enplegatutako pertsona kopurua, sexu, adin, herrialde eta sailkapen profesionalaren arabera

DTK-k funtsezko aktibotzat hartzen ditu bere langileak, konpainiaren arrakastaren eta ondo egindako lanaren gakotzat, alegia. Enplegatutako pertsonen buruzko datuak aurkezteko unean, ez dira sailkapen profesionalak erabili, baizik eta sekzioak. Urtero txostenetan jasotzen diren eta Administrazio Kontseiluari aurkezten zaizkion datuak sekzio horietan oinarritzen dira.

del artículo 25 o en el apartado 1, letras a), b) y c), del artículo 36 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, de competencias de las entidades locales territoriales, municipales y provinciales, excepto cuando se exploten por el sistema de empresa mixta o de capital íntegramente privado.

La bonificación también se aplicará cuando los servicios referidos en el párrafo anterior se presten por entidades íntegramente dependientes del Estado o de las Comunidades Autónomas.

Además la sociedad tiene pérdidas de forma reiteradas, por lo que el gasto por Impuesto de sociedades es 0,00€.

5. PERSONAS

5.1. Análisis del empleo

5.1.1. Nº de personas empleadas por sexo, edad, país y clasificación profesional

La CTSS considera un activo fundamental a su plantilla, clave del éxito y del buen hacer de la Compañía. A la hora de presentar los datos relacionados con las personas empleadas, no se utilizan clasificaciones profesionales, sino secciones. Anualmente los datos que se recogen en los diferentes informes que se presentan al Consejo de Administración son con base a dichas secciones.

Datuak sailkapen profesionalaren arabera emango balira pertsona bakarreko lanpostuen gaineko informazioa emango litzateke, eta hori datuen babesaren gaineko legeek xedatzen dutenaren aurka doa. Horregatik, egokiagotzat jotzen da datuak sekzioka ematea.

El dar los datos por clasificación profesional daría lugar a dar información de puestos de trabajo unipersonales, contraviniendo las disposiciones legales en materia de protección de datos. Es por ello que se considera más adecuado exponer los datos agrupados por secciones.

Hurrengo taulan agertzen da 2024an eta 2025ean enplegatuta zeuden **pertsonen batezbestekoa**, sekzioka:

En la siguiente tabla se muestra la comparativa de la **media de personal** empleado en 2024 y en 2025 por sección:

BATEZ BESTEKO PLANTILLA PLANTILLA MEDIA	2024ko ekitaldia / Ejercicio 2024	2025eko ekitaldia / Ejercicio 2025
Kontseiluko kideak / Consejeros/as	12	2,91
Administrariak eta teknikariak /Administrativos/as y técnicos/as	17,88	18,22
Tailerrak / Talleres	36,52	36,96
Gidari kobratzaileak /Conductores/as – Perceptores/as	489,39	486,55
Ikuskatzaileak / Inspectores/as	18,73	18,34
Trafikoko gainerakoak / Resto de tráfico	0,25	0,21
Garbiketa / Limpieza	25,41	26,51
Zerbitzu osagarriak / Servicios auxiliares	5,50	6,055,50
GUZTIRA / TOTAL	593,68	595,75

Hona hemen ekitaldia bukatzean sozietateko langileen **sexuen araberako banaketa**, kontseiluko kideak sartu gabe, behar adina kategoria eta mailatan banakaturik:

La **distribución por sexos** al término del ejercicio del personal de la sociedad, no incluyendo a los/as consejeros/as, desglosado en un número suficiente de categorías y niveles es el siguiente:

12.31ko PLANTILLA PLANTILLA a 31.12	2024 ekitaldia Ejercicio 2024		2025 ekitaldia Ejercicio 2025	
	Gizonezko Hombres	EmakumezkoM ujeres	Gizonezko Hombres	Emakumezko Mujeres
Administrari eta teknikariak / Administrativos/as y técnicos/as	14	7	14	10
Tailerra / Talleres	39	0	39	0
Gidari-kobratzaileak /Conductores/as- Perceptores/as	468	75	454	76
Ikuskatzaileak /Inspectores/as	18	2	18	2
Trafikoko gainontzekoak /Resto de tráfico	1	0	0	0
Garbiketa / Limpieza	25	3	24	3
Zerbitzu osagarriak/Servicios auxiliares	4	2	5	1
TOTAL	569	89	554	92

Jarraian zehazten da 2024ko eta 2025eko batez besteko plantilla, sexuaren eta adin tartearen arabera bereizita.

A continuación, se detalla la plantilla media de 2024 y 2025 desagregada por sexo y rango de edad.

2024	EMAKUMEZKOAK MUJERES	GIZONEZKOAK HOMBRES
30 urte baino gutxiago Menos de 30 años	0,39	7,25
30 eta 39 urte bitartean Entre 30 y 39 años	11,31	62,25
40 eta 49 urte bitartean Entre 40 y 49 años	26,09	166,94
50 eta 59 urte bitartean Entre 50 y 59 años	33,43	235,70
60 urtetik gorakoak Mayor de 60 años	6,00	44,32
Guztira Total	77,22	516,46

2025	EMAKUMEZKOAK MUJERES	GIZONEZKOAK HOMBRES
30 urte baino gutxiago Menos de 30 años	0,65	7,88
30 eta 39 urte bitartean Entre 30 y 39 años	12,25	55,84
40 eta 49 urte bitartean Entre 40 y 49 años	26,09	156,29
50 eta 59 urte bitartean Entre 50 y 59 años	33,95	250,86
60 urtetik gorakoak Mayor de 60 años	7,98	43,94
Guztira Total	80,92	514,81

Sekzioakako batez besteko adinari dagokionez,
hauek dira datuak:

En cuanto a la edad media por secciones,
los datos son los siguientes:

	2024	2025
	Adina batezbestekoa Edad Media	Adina batezbestekoa Edad Media
Administrari eta teknikariak Administrativos/as técnicos /as	47,40	48,56
Ikuskatzaileak Inspectores /as	52,73	52,25
Gidariak Conductores/as	49,69	50,34
Tailerrak Talleres	52,43	52,62
Garbiketa Limpieza	50,83	51,26
Zerbitzu osagarriak Servicios Auxiliares	54,79	56,52

DTK-ko langile guztiek Espainiako nazionalitatea dute.

Todo el personal de la CTSS es de nacionalidad española

5.1.2. Kontratu modalitateen kopuru osoa eta banaketa

5.1.2. Número total y distribución de modalidades de contratos

2025ko eta 2024ko abenduaren 31n, hauek ziren kontratuen kopuru osoa eta kontratu modalitateen arabera banaketa:

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 el número total de contratos y la distribución por modalidad de contrato es la siguiente:

	Kontratuak guztira/ Nº total contratos	Epemugarik gabekoak/ Indefinidos	Aldi baterakoak Temporales	Ordezkatuak/ Relevados
2025.12.31ko plantilla Plantilla a 31.12.2025	650	464	160	26
2024.12.31ko plantilla Plantilla a 31.12.2024	662	466	169	27

5.1.3. Urteko kontratuen batezbestekoa sexu, adin eta sailkapen profesionalaren arabera

5.1.3. Promedio anual de contratos por sexo, edad y clasificación profesional

2025eko abenduaren 31n, hau da plantillaren banaketa kontratu motaren arabera, generoaren eta adinaren arabera bereizita:

A 31 de diciembre de 2025 la distribución de la plantilla por tipo de contrato, desagregada por género y por edad, es la siguiente:

	Epemugarik gabe Indefinidos		Aldi baterakoak Temporales		Ordezkatuak Relevados		B.B. adina
	E/ M	G/H	E/ M	G/H	E/ M	G/H	Edad media
Administrari eta teknikariak Administrativos/as técnicos /as	8	13	1	0	1	1	48,56
Ikuskatzaileak Inspectores /as	2	17	0	2	0	1	52,25
Gidariak Conductores/as	43	327	32	111	1	18	50,34
Tailerrak Talleres	0	33	0	3	0	3	52,62
Garbiketa Limpieza	2	13	1	10	0	1	51,26
Zerbitzu osagarriak Servicios Auxiliares	1	5	0	0	0	0	56,52
Guztira Total	56	408	34	126	2	24	

2024ko abenduaren 31n, hau zen A 31 de diciembre de 2024 la distribución de plantillaren banaketa kontratu motaren la plantilla por tipo de contrato, desagregada arabera, generoaren eta adinaren arabera por género y por edad, era la siguiente: bereizita:

	Epemugarik gabe Indefinidos		Aldi baterakoak Temporales		Ordezkatuak Relevados		B.B. adina
	E/ M	G/H	E/ M	G/H	E/ M	G/H	Edad media
Administrari eta teknikariak Administrativos/as técnicos /as	5	11	2	2	0	1	47,4
Ikuskatzaileak Inspectores /as	2	18	0	1	0	2	52,73
Gidariak Conductores/as	42	334	33	116	0	20	49,69
Tailerrak Talleres	0	33	0	4	0	2	52,43
Garbiketa Limpieza	2	13	1	10	0	2	50,83
Zerbitzu osagarriak Servicios Auxiliares	0	4	2	0	0	0	54,79
Guztira Total	51	413	38	133	0	27	

5.1.4. Kaleratze kopurua, sexu, adin eta sailkapen profesionalaren arabera

5.1.4. Nº de despidos por sexo, edad y clasificación profesional

2025ean ez da langile bat ere kaleratu. 2024an aldiz bi langile kaleratu ziren.

En el año 2025 no se ha despedido a ninguna persona trabajadora. Se despidió a dos personas en 2024.

5.1.5. Batez besteko ordainsariak sexuaren arabera, eta haien bilakaera

5.1.5. Remuneraciones medias por sexo y su evolución

Donostiako Udalak aplikatzen dituen ordainsari igoerak erabakitzen dute ordainsarien bilakaera.

La evolución de las remuneraciones viene determinada por las subidas salariales que aplica el Ayuntamiento de San Sebastián.

Hau da 2024ko batez besteko ordainsaria sexuen arabera:

La retribución media por sexo en 2024 es la siguiente:

	Ordainsaria Batezbesteko Salario Medio
Gizonak / Hombres	43.202 €
Emakumeak / Mujeres	42.012 €
Batezbestekoa / Media	43.040 €

Hau da 2023ko batez besteko ordainsaria sexuen arabera:

La retribución media por sexo en 2023 es la siguiente:

	Ordainsaria Batezbesteko Salario Medio
Gizonak / Hombres	42.286 €
Emakumeak / Mujeres	41.256 €
Batezbestekoa / Media	42.156 €

OHARRA: sartutako datuak 2023ko eta 2024ko ekitaldietakoak dira. 2025eko informazioa txosten hau idatzi ondoren lortuko da.

NOTA: los datos incluidos corresponden al ejercicio de los años 2023 y 2024. La información correspondiente a 2025 se obtendrá con posterioridad a la redacción de este informe.

5.1.6. Soldata arrakala

Soldaten azterketaren xehetasunak ematen hasi aurretik, aipatu behar da ez dagoela sexuaren araberako zuzeneko soldata diskriminaziorik.

Soldata arrakalari dagokionez, esan behar da 2024an emakumeen urteko batez besteko soldata 42.012 €-koa (41.256 €-koa

5.1.6. Brecha salarial

Antes de pasar al detalle del análisis de los salarios comentar que no existen discriminación salarial directa en función del sexo.

Respecto a la brecha salarial, el salario medio anual de las mujeres en 2024 es de 42.012€ (41.256 € en 2023) y el de los

2023an) dela eta gizonetzkoena 43.202 €-koa (42.286 €-koa 2023an). Hau da, soldata arrakala %2,75Ekoa da, 2023koa (%2,50) baino txikiagoa eta Euskal Autonomia Erkidegoan dagoena (%12,81, argitaratutako azken datuen arabera) baino txikiagoa ere bai.

Batez besteko soldataren analisirako bezala, soldata arrakala kalkulatzeko ere plantilla osoa hartu da aintzat (baita urte osoan egun bakarrean lan egin duten langileak ere).

Jarraian zehazten da 2024an eta 2023an kategoria profesional bakoitzeko soldata arrakala.

hombres es de 43.202 € (42.286 € en 2023), existe una brecha salarial del 2,75%, muy similar a la del año 2023 (2,50 %) e inferior a la existente a nivel de la Comunidad Autónoma de Euskadi (12,81%) según últimos datos publicados por el Gobierno Vasco.

Al igual que para el análisis de la retribución media, para el cálculo de la brecha salarial, se ha tenido en cuenta también a toda la plantilla (hasta los/as trabajadores/as que han trabajado un único día en todo el año).

A continuación, se detalla la brecha salarial por categoría profesional en 2024 y 2023.

Taldea / Grupo	Arrakala Brecha	Emakumeak % Mujeres	Lan egindako orden batezbestekoa Media horas trabajadas		
			Emakumeak Mujeres	Emakumeak Mujeres	Emakumeak Mujeres
Zuzendaritza postuak / Puestos de dirección	--	0,00%	-	1.592	-
1.mailako tarteko arduraduna Mando intermedio nivel 1	-24,3	1,08%	1.592	1.579	-0,8
2.mailako tarteko arduraduna Mando intermedio nivel 2	16,1	2,15%	1.468	1.388	-5,8
Administrazioko langileak Personal administración	-7,0	3,23%	959	1.127	14,9
Langileak Personal operario	--	0,00%	-	1.194	-
Gidariak Personal operario de conducción	-5,2	83,87%	1.346	1.404	4,1
Garbitzaileak Personal operario de limpieza	8,0	3,23%	1.530	1.242	-23,2
Tailerreko langileak Personal operario de taller	--	0,00%	-	1.519	-
Tenikariak Personal técnico	24,0	5,38%	1.147	1.380	16,9
Mediku teknikariak Personal técnico médico	--	1,08%	1.592	-	-
Guztira Total	2,75	100%	1.337	1.408	5,0

Taldea / Grupo			Lan egindako orden batezbestekoa Media horas trabajadas		
	Arrakala Brecha	% Emakumeak % Mujeres	Emakumeak Mujeres	Gizonak Hombres	Arrakala Brecha
Zuzendaritza postuak / Puestos de dirección	-	0,00%	-	1.592	-
1.mailako tarteko arduraduna Mando intermedio nivel 1	-15,8	1,20%	1.592	1.581	-0,7
2.mailako tarteko arduraduna Mando intermedio nivel 2	23,4	2,41%	1.370	1.464	6,9
Administrazioko langileak Personal administración	30,9	3,61%	995	1.379	38,6
Langileak Personal operario	-	0,00%	-	1.194	-
Gidariak Personal operario de conducción	2,5	83,13%	1.424	1.429	0,4
Garbitzaileak Personal operario de limpieza	-23,1	3,61%	1.590	1.157	-27,2
Tailerreko langileak Personal operario de taller	-	0,00%	-	1.430	-
Tenikariak Personal técnico	-6,7	4,82%	1.592	1.230	-22,7
Mediku teknikariak Personal técnico médico	-	1,20%	1.592	-	-
Guztira Total	2,50	100%	1.414	1.404	-0,7

OHARRA: sartutako datuak 2024ko eta 2023ko ekitaldikoak dira. 2025eko informazioa txosten hau idatzi ondoren lortuko da.

NOTA: los datos incluidos corresponden al ejercicio del año 2024 y 2023. La información correspondiente a 2025 se obtendrá con posterioridad a la redacción de este informe.

5.1.7. Zuzendaritza postuak, sexuaren eta batez besteko ordainsariaren arabera

5.1.7. Puestos directivos por sexo y remuneración media

Zuzendaritza egitura zuzendari gerente batek eta arloko lau arduradunek osatzen dute, eta horietako bat emakumea da.

La estructura directiva está formada por un Director Gerente y cuatro responsables de área, de los cuales una de ellas es mujer.

Zuzendaritza egituraren batez besteko ordainsaria 2025ean 100.194,66 €-ekoa, 2024an batazbestekoa 99.668,18 €-koa izan zen.

La remuneración media de la estructura directiva es de 100.194,66 € en 2025, mientras que en 2024 fue de 99.668,18 €.

5.1.8. Desgaitasuna duten enplegatuak

Azaroaren 29ko 1/2013 Legegintzako Errege Dekretuak, desgaitasunen bat duten pertsonen eskubideei eta haien gizarteratzeari buruzko Lege Orokorraren Testu Bategina onartzen duenak, desgaitasunen bat duten pertsonen plantillako enpleguaren %2 erreserbatzeko betebeharra ezartzen du bere 42. artikuluan.

DTK-k aukera berdintasunean sinesten du eta funtzio integratzailea betetzen du muga fisiko edo mentalak dituztenentzat: Konpainiako langileen %2 desgaitasunen bat duten langileak dira.

Hauek dira %33ko desgaitasuna edo desgaitasun handiagoa duten langileen kopuruak:

5.1.8. Empleados/as con discapacidad

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, establece en su artículo 42 la obligación de reserva de empleo del 2% de la plantilla, para trabajadores/as con discapacidad.

La CTSS cree en la igualdad de oportunidades y cumple una función integradora para quienes cuentan con limitaciones físicas o mentales: el 2 % de la plantilla de la Compañía son trabajadores/as que presentan alguna discapacidad.

Las cifras de personal con una discapacidad igual o superior al 33% son las siguientes:

	2024ko ekitaldia Ejercicio 2024	2025eko ekitaldia Ejercicio 2025
Adnistrariak eta Teknikariak Administrativos/as y técnicos/as	1	1
Tailerrak / Talleres	1	1
Gidari Kobratzaileak / Conductores/as Perceptores/as	5	5
Ikuskatzaileak / Inspectores/as	-	-
Trafikoko gainerakoak / Resto de tráfico	-	-
Garbiketa / Limpieza	6	6
Zerbitzu osagarriak / Servicios auxiliares	1	1
GUZTIRA / TOTAL	14	14

5.2. Lanaren antolaketa

5.2.1. Lan denboraren antolaketa

Lanaldia antolatzeko, Konpainiaren hitzarmen kolektiboan (1.592 ordu) zehaztutako urteko lanaldia bete behar da. Hitzarmen hori ordezkari sindikalekin eta konpainiako zuzendaritzarekin batera egiten da.

Zerbitzuaren berezitasuna dela-eta, atal bakoitzak modu jakin batean dauzka antolatuta lana eta lanaldia, beti erabiltzaileei zerbitzurik hoherena eskaintzeko asmoz.

5.2.2. Absentismoa

2025ean, laneko absentismoa %13,57 izan zen (%12,42, 2024an).

	2024	2025
BAJA EGUNAK GUZTIRA		
TOTAL DIAS BAJA	16.975,07	18.521,82
KONTRATATUTAKO EGUNAK GUZTIRA		
TOTAL DIAS CONTRATADOS	136.720,90	136.540,57
	12,42%	13,57%

5.2.3. Kontziliaziorako neurriak

Plantillaren %100 DTKren hitzarmen kolektiboaren menpe dago, non Konpainiako langileen eskubideak eta obligazioak definitzen diren. Hitzarmenean, halaber, kontu handiz heltzen zaizkien kontziliazio neurriei, eta lantzen ere bai.

5.2. Organización del trabajo

5.2.1. Organización del tiempo de trabajo

La organización de la jornada laboral está sujeta a la jornada anual definida en el convenio colectivo (1.592 horas) de la Compañía, que se elabora conjuntamente con los representantes sindicales y la Dirección de la Compañía.

Dada la peculiaridad del servicio, cada sección tiene organizado el trabajo y la jornada laboral de una determinada forma, siempre con el objetivo de ofrecer el mejor servicio a las personas usuarias.

5.2.2. Absentismo

En 2025 el absentismo laboral fue del 13,57% (12,42% en 2024).

5.2.3. Medidas para conciliación

El 100% de la plantilla está sujeta al convenio colectivo de la CTSS, que define los derechos y obligaciones del personal de la Compañía, y en el que las medidas de conciliación son atendidas y trabajadas de manera muy cuidadosa.

Lana eta familia bizitza uztartzeko neurri nagusi gisa, hauek azpimarratu genitzake:

- Lanaldi murrizketak seme-alabek 16 urte bete arte.
- Aitatasun baimenak, 18 astera artekoak
- Soldatarik gabeko baimenak.
- Lan txanda aldatzeko erraztasuna
- Txandakako opor sistema

5.3. Osasuna eta segurtasuna

5.3.1. Laneko osasun eta segurtasun baldintzak

Lan Osasuneko Batzordeak aldian-aldian bilerak egiten ditu DTKn lanpostu guztietan diharduten langileen ongizatean eragina duten alderdi nagusiak aztertu eta haietan hobekuntzak ezartzeko.

Konpainiak Prebentzio Zerbitzu Propioa du, Arriskuen Prebentzioko zuzendari tekniko eta arduradunak zuzendua eta arlo tekniko batez eta arlo sanitario batez osatua.

Alde batetik, Mediku Zerbitzua dago, mediku batekin eta OLT batekin, zeinak DTK-ko plantillari azterketa medikoak egiten baitizkio. Mediku zerbitzuak osasun arreta etengabea eskaintzen die Konpainiako langile guztiei, beraien eguneroko jardunaren ondorioz izan ditzaketen lesioak eta gaixotasunak

Como principales medidas para la conciliación de la vida laboral y familiar cabría destacar las siguientes:

- Reducciones de jornada hasta que los hijos/as cumplan los 16 años.
- Permisos de paternidad hasta un total de 18 semanas.
- Permisos sin sueldo.
- Facilidad de cambio de turno de trabajo.
- Sistema de vacaciones rotativo.

5.3. Salud y Seguridad

5.3.1. Condiciones de salud y seguridad en el trabajo

El Comité de Salud Laboral realiza reuniones periódicas tanto en la CTSS para analizar y establecer mejoras en los principales aspectos que afectan al bienestar de la plantilla en los distintos puestos de trabajo.

La Compañía cuenta con un Servicio de Prevención Propio, liderado por el Director Técnico y Responsable de PR, compuesto por un área técnica y un área sanitaria.

Por un lado, está formado por el Servicio Médico compuesto por una médico y una ATS, que realizan los reconocimientos médicos a la plantilla de la CTSS. El Servicio Médico ofrece una atención sanitaria permanente a todos los trabajadores y trabajadoras de la Compañía, a fin de prevenir y atender las lesiones y

prebenitzeko eta zaintzeko. Bestalde, Laneko Arriskuen Prebentzioko teknikari bat dago.

Arriskuen identifikazioa eta ebaluazioa dira, besteak beste, bere eginkizun nagusiak, eta horrekin prebentzio planak ezarri daitezke, bai eta prestakuntza eta planen eta horien emaitzen informazioa, plangintza, jarraipena, kontrola eta hobekuntza ere.

2025ean honako jarduketa hauek egin dira LAParen arloan:

- LAPa kudeatzeko sistemaren prozedura batzuk eguneratu dira.
- LAParen arloko prestakuntza plan bat definitu da eta prestakuntza eta informazioa eman dira.
- Segurtasun neurriak betetzen ote diren ikuskatu da.
- Tailerreko lanpostuetan neurketa higienikoak egin dira (karrozeriako lanak eta autobusen errektuntzako ke emisioak eta zarata).
- Arrisku psikosozialen ebaluazio bat egin da Garbiketa eta Erregai Hornikuntzako lanpostuan.
- LAP arloko aholkuei buruzko informazio kanpaina bat egin da.

enfermedades derivadas del desempeño diario de su trabajo. Por otro lado, está formado por una técnica de Prevención de Riesgos Laborales.

Entre sus principales funciones están la identificación y evaluación de riesgos, para poder establecer los planes de prevención, así como la formación e información, planificación, seguimiento, control y mejora de los planes y sus resultados.

En 2025 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones en materia de PRL:

- Se ha actualizado algún procedimiento del Sistema de gestión PRL.
- Se ha definido un plan de formación y se ha impartido formación en materia PRL.
- Se han realizado inspecciones del cumplimiento de las medidas de seguridad.
- Se han realizado mediciones higiénicas en los puestos de trabajo de taller (trabajos de carrocería y emisiones de humos de combustión de los autobuses y ruido).
- Se ha realizado una evaluación de riesgos psicosociales en el puesto de Limpieza y Repostaje.

- LAP arloko informazio berria argitaratu da langilearen atarian.

- Se ha realizado una campaña informativa sobre consejos en materia de PRL.

- Se ha publicado nueva información en materia PRL en el portal del empleado.

5.3.2. Lan istripuen kopurua sexuen arabera
Adierazi behar da 2025an baja eragin duten istripuen kopuruak zein baxarik gabeko istripuenak behera egin dutela 2024 urtearekin alderatuta.

5.3.2. Número de accidentes de trabajo por sexo

Cabe señalar que en el año 2025 el número de accidentes con baja y sin baja se han reducido respecto al 2024.

2024	Bajadun istripu kop. Nº accidentes con baja	Baxarik gabeko istripu kop. Nº accidentes sin baja
Gizonak Hombres	17	25
Emakumeak Mujeres	8	5
Guztira Total	25	30

2025	Bajadun istripu kop. Nº accidentes con baja	Baxarik gabeko istripu kop. Nº accidentes sin baja
Gizonak Hombres	12	24
Emakumeak Mujeres	4	3
Guztira Total	16	27

Jarraian zehazten dira 2024an eta 2025ean egondako laneko absentismoa, sexuaren eta egun kopuruaren arabera bereizita.

A continuación, se detalla el absentismo laboral desagregado por sexo y número de días en 2024 y 2025:

2024	GIZONAK HOMBRES	EMAKUMEAK MUJERES
GAIXOTASUNA ENFERMEDAD	13.774,25	2.314,62
ISTRIPUA ACCIDENTE	472,35	413,85
EGUNAK GUZTIRA TOTAL DÍAS	14.246,60	2.728,47

2025	GIZONAK HOMBRES	EMAKUMEAK MUJERES
GAIXOTASUNA ENFERMEDAD	14.923,83	3.250,29
ISTRIPUA ACCIDENTE	189,63	158,07
EGUNAK GUZTIRA TOTAL DÍAS	15.113,46	3.408,36

2025ean, honako hau izan da enpresako
sekzioetan egondako absentismo egunen
kopurua:

El absentismo por días en 2025 en las
diferentes secciones de la empresa ha sido el
siguiente:

2025	KONTRATATUTAKO EGUNAK	ISTRIPUA		GAIXOTASUNA	
	DÍAS	ACCIDENTE EGUNAK		ENFERMEDAD	EGUNAK
	CONTRATADOS	DÍAS	%	CONTRATADOS	DÍAS
ADINISTRARIAK ET TEKNIKARIAK	3.992,97	0,00	0,00%	44,39	1,11%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK INSPECTORES/AS	4.517,18	0,00	0,00%	286,72	6,35%
GIDARI KOBRATZAILEAK	111.665,46	245,78	0,22%	15.160,99	13,58%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	8.834,71	58,77	0,67%	1.159,47	13,12%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	1.364,54	0,00	0,00%	281,74	20,65%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	6.165,71	43,15	0,70%	1.240,81	20,12%
LIMPIEZA					
	136.540,57	347,70	0,25%	18.174,12	13,31%

EMAKUMEAK	KONTRATATUTAKO EGUNAK	ISTRIPUA		GAIXOTASUNA	
MUJERES	DIAS	ACCIDENTE		ENFERMEDAD	
2025	CONTRATADOS	DIAS	%	DIAS	%
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	1.392,18	0,00	0,00%	9,73	0,70%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TECNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK	440,02	0,00	0,00%	170,03	38,64%
INSPECTORES					
GIDARI KOBRATZAILEAK	15.254,28	143,26	0,94%	2.842,97	18,64%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	361,77	0,00	0,00%	83,96	23,21%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	782,27	14,81	1,89%	143,60	18,36%
LIMPIEZA					
	18.230,52	158,07	0,87%	3.250,29	17,83%

GIZONAK	KONTRATATUTAKO EGUNAK	ISTRIPUA		GAIXOTASUNA	
HOMBRES	DIAS	ACCIDENTE		ENFERMEDAD	
2025	CONTRATADOS	DIAS	%	DIAS	%
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	2.600,79	0,00	0,00%	34,66	1,33%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TECNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK	4.077,16	0,00	0,00%	116,69	2,86%
INSPECTORES					
GIDARI KOBRATZAILEAK	96.411,18	102,52	0,11%	12.318,02	12,78%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	8.834,71	58,77	0,67%	1.159,47	13,12%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	1.002,77	0,00	0,00%	197,78	19,72%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	5.383,44	28,34	0,53%	1.097,21	20,38%
LIMPIEZA					
	118.310,05	189,63	0,16%	14.923,83	12,61%

2024an, honako hau izan zen enpresako
sekzioetan egondako absentismo egunen
kopurua:

El absentismo por días en 2024 en las
diferentes secciones de la empresa fue el
siguiente:

	KONTRATATUTAKO EGUNAK DÍAS	ISTRIPIUA		GAIXOTASUNA	
		ACCIDENTE		ENFERMEDAD	
		EGUNAK			EGUNAK
2024	CONTRATADOS	DÍAS	%	CONTRATADOS	DÍAS
ADINISTRARIAK ET TEKNIKARIAK	3.947,18	0,00	0,00%	66,91	1,70%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK INSPECTORES/AS	4.342,85	0,00	0,00%	263,48	6,07%
GIDARI KOBRATZAILEAK	112.575,85	864,00	0,77%	14.020,24	12,45%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	8.716,94	12,54	0,14%	729,57	8,37%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	1.252,02	0,00	0,00%	8,70	0,69%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	5.886,06	9,66	0,16%	999,97	16,99%
LIMPIEZA					
	136.720,90	886,20	0,65%	16.088,87	11,77%

EMAKUMEAK MUJERES 2024	KONTRATATUTAKO EGUNAK DIAS CONTRATADOS	ISTRIPUA		GAIXOTASUNA	
		ACCIDENTE		ENFERMEDAD	
		DIAS	%	DIAS	%
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	1.193,35	0,00	0,00%	66,30	5,56%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TECNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK	398,02	0,00	0,00%	171,90	43,19%
INSPECTORES					
GIDARI KOBRATZAILEAK	14.824,78	413,85	2,79%	1.948,93	13,15%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	455,28	0,00	0,00%	0,00	0,00%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	686,85	0,00	0,00%	127,49	18,56%
LIMPIEZA					
	17.558,28	413,85	2,36%	2.314,62	13,18%

GIZONAK HOMBRES 2024	KONTRATATUTAKO EGUNAK DIAS CONTRATADOS	ISTRIPUA		GAIXOTASUNA	
		ACCIDENTE		ENFERMEDAD	
		DIAS	%	DIAS	%
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	2.753,83	0,00	0,00%	0,61	0,02%
ADMINISTRATIVOS/AS Y TECNICOS/AS					
IKUSKATZAILEAK	3.944,83	0,00	0,00%	91,58	2,32%
INSPECTORES					
GIDARI KOBRATZAILEAK	97.751,07	450,15	0,46%	12.071,31	12,35%
CONDUCTORES/AS- PERCEPTORES/AS					
TAILERRAK	8.716,94	12,54	0,14%	729,57	8,37%
TALLERES					
ZERBITZU OSAGARRIAK	796,74	0,00	0,00%	8,70	1,09%
SERVICIOS AUXILIARES					
GARBIKETA	5.199,21	9,66	0,19%	872,48	16,78%
LIMPIEZA					
	119.162,62	472,35	0,40%	13.774,25	11,56%

Istripu-kopuruak txikiagoak izan dira Las cifras de accidente han sido inferiores aurtengo ekitaldian, 2024ko ekitaldiarekin durante el ejercicio actual respecto al alderatuta, baina gaixotasun-kopuruak ejercicio 2024, aunque las de enfermedad handiagoak izan dira 2025ean, 2024koekin han sido superiores en el año 2025 respecto alderatuta. a las del año 2024.

	ISTRIPU EGUNAK DÍAS ACCIDENTE	GAIXOTASUN EGUNAK DÍAS ENFERMEDAD
2025		
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	0,00	44,39
ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS		
IKUSKATZAILEAK	0,00	286,72
INSPECTORES/AS		
GIDARI KOBRATZAILEAK	245,78	15.160,99
CONDUCTORES/AS-PERCEPTORES/AS		
TAILERRAK	58,77	1.159,47
TALLERES		
ZERBITZU OSAGARRIAK	0,00	281,74
SERVICIOS AUXILIARES		
GARBIKETA	43,15	1.240,81
LIMPIEZA		
	347,70	18.174,12

	ISTRIPU EGUNAK DÍAS ACCIDENTE	GAIXOTASUN EGUNAK DÍAS ENFERMEDAD
2024		
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK	0,00	66,91
ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS		
IKUSKATZAILEAK	0,00	263,48
INSPECTORES/AS		
GIDARI KOBRATZAILEAK	864,00	14.020,24
CONDUCTORES/AS-PERCEPTORES/AS		
TAILERRAK	12,54	729,57
TALLERES		
ZERBITZU OSAGARRIAK	0,00	8,70
SERVICIOS AUXILIARES		
GARBIKETA	9,66	999,97
LIMPIEZA		
	886,20	16.088,87

5.3.3. Maiztasun tasa, larritasun tasa eta gaixotasun profesionalak sexuen arabera

Lan istripuetan eta gaixotasun profesionalen sexuen araberako maiztasun eta larritasun tasei dagokienez, indizea sektorekoa baino txikiagoa da:

5.3.3. Tasa de frecuencia, tasa de gravedad y enfermedades profesionales por sexo

En cuanto a la tasa de frecuencia y de gravedad por sexo de los accidentes de trabajo, y las enfermedades profesionales por sexo, el índice está por debajo del índice del sector.

2024ko tasak

Tasas de 2024

	Maiztasun tasa Tasa de frecuencia Dbus	Jardueraren maiztasun tasa Tasa de frecuencia actividad	Dbuseko larritasun tasa Tasa de gravedad Dbus	Jardueraren larritasun tasa Tasa de gravedad actividad	GP EP
Gizonak Hombres	20,87		0,37		0
Emakumeak Mujeres	66,39		1,22		0
Guztira Total	13,90	22,80	0,48	0,89	0

2025eko tasak

Tasas de 2025

	Maiztasun tasa Tasa de frecuencia Dbus	Jardueraren maiztasun tasa Tasa de frecuencia actividad	Dbuseko larritasun tasa Tasa de gravedad Dbus	Jardueraren larritasun tasa Tasa de gravedad actividad	GP EP
Gizonak Hombres	9,89		0,37		0
Emakumeak Mujeres	15,98		1,17		0
Guztira Total	4,28	22,80	0,48	0,89	0

5.4. Harreman sozialak

5.4. Relaciones sociales

5.4.1. Elkarrizketa sozialaren antolaketa: langileak informatzeko eta haiekin negoziatzeko prozedurak

Enpresa Batzorde batek ordezkatzeko dituen Konpainiako langileak, eta Enpresa Batzorde hori lau sindikatu ataletako 17 lagunek osatuta dago.

Enpresa Batzordea aldi-aldi enpresako zuzendaritzarekin elkartzen da, langileak kezkatzen dituzten gaiak buruz hitz egiteko.

Informatzeko dauden prozedurei dagokienez, eta komunikazioa hobetzeko helburuarekin, barne komunikazioa hobetzeko plan integral bat garatu du DTK-k, horrela zirkularrak eta nominak bertsio digitalean bidaltzeko eta hondakinak murrizteko.

2025ean, barruko buletina argitaratzen jarraitu da. Buletinaren helburua da DTK-ko plantilla osoari Konpainiaren azken nobedadeen berri ematea.

Gainera, beste ekintza batzuk egin dira langileen parte hartzea eta motibazioa areagotzeko, esaterako hauek:

- DTKren enpresa hornitzaileekiko negoziazioa langileei deskontu politikak ezartzeko.

5.4.1. Organización diálogo social: procedimientos para informar personal y negociar con ellos

Los/as trabajadores/as de la Compañía están representados/as por un comité de empresa formado por 17 personas que pertenecen a cuatro secciones sindicales diferentes.

El Comité de Empresa se reúne periódicamente con el equipo directivo de la empresa para tratar cuestiones que preocupan a los/as trabajadores/as.

En relación a los procedimientos existentes para informar, y con el objetivo de mejorar la comunicación, la CTSS ha desarrollado un plan integral de mejora de la comunicación interna y así reducir el uso de residuos a través del envío de circulares y la nómina en versión digital.

En 2025 se ha seguido editando el boletín interno, cuyo objetivo es ofrecer a toda la plantilla de la CTSS un resumen de las últimas novedades de la Compañía.

Además, se han llevado a cabo otras acciones para fomentar la participación y la motivación de los trabajadores y las trabajadoras, tales como:

- Negociación con empresas proveedoras de la CTSS de políticas de descuentos para la plantilla.

- Langileen etengabeko ebaluazioa.
- Langileen zirkularrak argitaratzea eta zabaltzea.
- Berdintasun Planean jasotako hainbat jarduera.
- Haurrentzako marrazki lehiaketa, langileen seme-alabentzako.
- Evaluación continua del personal.
- Edición y divulgación de circulares al personal.
- Diversas actividades recogidas en el Plan de Igualdad.
- Concurso infantil de dibujo dirigido a los/as hijos/as del personal.

Enplegatuaren atari bat ere badago, zeinera langile guztiek duten sarbidea. Bertan kontsultatu ditzakete Konpainiaren jarduerarekin lotura duten albisteak eta jarduera guztiak, baita adierazle nagusien bilakaera (metatutako bidaien bilakaera, hileko kontsumoaren bilakaera, puntualtasunaren hileko bilakaera eta erruarekin gertatutako istripu kopurua) eta gidarien ordutegien planifikazioa ere.

Azkenik, azpimarratzekoa da, halaber, **enplegatuaren atarian dagoen iradokizunetarako postontzia**; Pertsonen Zuzendaritzarekin zuzenean komunikatzeko kanal bat da, eta horren bitartez DTK-ko langileen iradokizunak edo kezak helarazi ahal zaizkio Pertsonen Zuzendaritzari.

5.4.2. Hitzarmen kolektiboak estaltzen dituen enplegatuen portzentajea herrialdeka

Plantillaren %100 DTKren hitzarmen kolektiboaren menpe dago, eta hitzarmen horrek Konpainiako langileen eskubideak

Asimismo, existe un **portal del empleado/a**, al que tiene acceso toda la plantilla, y en el que se pueden consultar todas las noticias y actividades relacionadas con la actividad de la Compañía, así como la evolución de los principales indicadores (evolución de viajes acumulados, evolución consumo mensual, evolución mensual de la puntualidad y número de siniestros con culpa), y la planificación de horarios de los /as conductores/as.

Por último, cabe destacar también el **buzón de sugerencias disponible en el portal del empleado/a**; se trata de un canal de comunicación directo con la dirección de personal, y a través del cual se pueden trasladar las sugerencias o preocupaciones de los/as trabajadores/as de la Compañía.

5.4.2. Porcentaje de empleados/as cubiertos/as por el convenio colectivo por país

El 100% de la plantilla está sujeta al convenio colectivo de CTSS, que define los derechos y obligaciones del personal de la

eta obligazioak definitzen ditu. DTK-ko langileek sozietatearen egoitzan egiten dute lan, Euskadin.

5.4.3. Hitzarmen kolektiboen balantzea, bereziki laneko osasunaren eta segurtasunaren eremuan

2019aren amaieran, akordio bat lortu zen, eta, horri esker, 2019-2022 aldirako DTKren hitzarmen kolektibo berria sinatu ahal izan zen.

Bi akordio handi hauek dira Hitzarmenaren ardatza: alde batetik, erretiro partzialerako plan bat definitzeko akordio bat egin zen 2019-2022 aldirako, eta, bestetik, DTK-ko langileen lan baldintzetan hobekuntza garrantzitsuak hitzartu ziren. Zentzu horretan, Hitzarmen berrian, aurrekoan bezala, ahalegin berezia egin da lana langileen bizitza pertsonalarekin hobeto uztartzeko eta lan baldintzak hobetzeko egon daitezkeen bide guztiak aztertzeko. Adostutako hobekuntza horien artean hauek nabarmendu daitezke:

- Metatutako orduengatik Enpresak emango dituen atsedenen kopurua handitu da.
- Norbere gauzetarako baimenak zabaldu dira.
- Azterketa medikoak eta laneko arropak jasotzea arautu dira.

Compañía. El personal de la CTSS trabaja en la sede de la sociedad en Euskadi.

5.4.3. Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo

A finales de 2019 se alcanzó un acuerdo, el cual permitió la firma del nuevo convenio colectivo de la CTSS para el período 2019-2022.

El Convenio pivota sobre dos grandes acuerdos: por un lado, se alcanzó un acuerdo para definir el plan de jubilación parcial para el período 2019-2022 y, por otro lado, se pactaron importantes mejoras de las condiciones de trabajo del personal de la CTSS. En este sentido, el nuevo Convenio, al igual que el anterior, hace un esfuerzo especial en la mejora de la compatibilidad de la vida personal de los/as trabajadores/as, así como en analizar todas las posibles vías de mejora de las condiciones de trabajo del personal. Entre dichas mejoras acordadas destacan las siguientes:

- Aumenta el número de descansos que concederá la Empresa por horas acumuladas.
- Ampliación de los permisos por asuntos propios.
- Regulación de los reconocimientos médicos y la recogida de vestuario.

Hitzarmenaren funtsezko elementu hauekin, DTK-k eta bere langileek funtzionamendurako esparru egonkorra eduki nahi dute, funtsezko aktibotzat jotzen baita, batez ere kontuan izanda enpresa une historikoan dagoela, laster hirian mugikortasun sistema berriak ezarriko direlako.

Gaur egun DTKren Hitzarmen Kolektibo berria egiteko negoziazio fasean dago.

5.5. Prestakuntza

5.5.1. Prestakuntzaren alorrean ezarritako politikak

DTKren zerbitzuaren kalitatea ez da bakarrik berrikuntza teknologikoan oinarritzen. Era berean, eta oso funtsean, egunero Donostiako hiritarrei eta hiria bisitatzen dutenei zerbitzua ematen dieten profesionalak prestatzeko jarduerak egituratzen dira. Hori dela eta, DTK-k gidatze moduaz, efizientziaz, segurtasunez, giza harremanez eta euskaraz etengabe prestakuntza eskaintzen die bere langileei, haiek zerbitzu profesionala eta eraginkorra eman dezaten beren eguneroko jardunean.

2025ean **5.600,5 prestakuntza ordu** eman dira, hau da, 9,4 ordu pertsonako. 2024an **7.352,50 prestakuntza ordu** eman ziren, hau da, 12,36 ordu pertsonako.

Con estos elementos fundamentales del Convenio, la CTSS y su personal quieren dotarse de un marco estable de funcionamiento, que se considera un activo fundamental, sobre todo teniendo en cuenta el importante momento histórico en el que se encuentra la empresa, derivado de la próxima implantación en la ciudad de nuevos sistemas de movilidad.

Actualmente la CTSS se encuentra en fase de negociación para la elaboración del nuevo Convenio Colectivo de la CTSS.

5.5. Formación

5.5.1. Políticas implementadas en el campo de la formación

La calidad del servicio de la CTSS no solo se basa en la innovación tecnológica. También, y de manera más fundamental, se vertebra en la capacitación de los profesionales que cada día prestan servicio a los ciudadanos y las ciudadanas de San Sebastián, y las personas que visitan la ciudad. Es por ello que la CTSS ofrece a su personal formación continua en conducción, eficiencia, seguridad, relaciones humanas y euskera, para dar así un servicio profesional y eficaz día a día.

Durante el año 2025 se han impartido **5.600,5 horas de formación**, lo que equivale a 9,4 horas por persona. El año 2024 se impartieron **7.352,50 horas de formación**, lo que equivale a 12,36 horas por persona.

2024an eta 2025an emandako prestakuntza saio nagusiak izan dira Gaitasun Profesionalaren Ziurtagiria eskuratzekoa eta lan arriskuen prebentzioaren alorrean trebatzekoa.

Hona hemen 2025ean emandako ikastaroak eta ikastaro bakoitzaz baliatu diren langileen kopurua:

La formación impartida en 2024 y 2025 se ha centrado en el Certificado de Aptitud Profesional CAP, así como la formación en materia de prevención de riesgos laborales.

A continuación, se detallan los cursos impartidos a lo largo de 2025 y número de trabajadores/as beneficiados/as por cada curso:

EMANDAKO IKASTAROAK CURSOS IMPARTIDOS	PARTE HARTZAILE KOP. Nº PARTICIPANTES
CAP	130
HASIERAKO PRESTAKUNTZA / FORMACIÓN INICIAL	4
IBILGAILU ELEKTRIKOEKIN ETA HIBRIDOEKIN GIDATZEA CONDUCCIÓN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS	4
TAILERREKO LANGILEEN PRESTAKUNTZA FORMACIÓN PERSONAL DEL TALLER	98
AUTOBUS ELEKTRIKOAK MANEIAITZEKO IKASTAROA CURSO DE MANEJO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS	68
SUTEAK ITZALTZEKO IKASTAROA CURSO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS	10
LAN ARRISKUEN PREBENTZIOARI BURUZKO PRESTAKUNTZA FORMACIÓN PREVECIÓN RIESGO LABORALES	135
BERDINTASUNARI BURUZKO PRESTAKUNTZA FORMACIÓN EN IGUALDAD	82
ADMINISTRAZIOKO LANGILEEN FORMAKUNTZA FORMACIÓN PERSONAL ADMINISTRACIÓN	44

2024an egindako ikastaroen zerrenda adierazten da jarraian, bai eta onuradunak izan diren langileak ere:

Detallamos los cursos impartidos a lo largo de 2024 y número de trabajadores/as beneficiados/as por cada curso:

EMANDAKO IKASTAROAK CURSOS IMPARTIDOS	PARTE HARTZAILE KOP. Nº PARTICIPANTES
CAP	112
HASIERAKO PRESTAKUNTZA / FORMACIÓN INICIAL	39
IBILGAILU ELEKTRIKOEKIN ETA HIBRIDOEKIN GIDATZEA CONDUCCIÓN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS	39
TAILERREKO LANGILEEN PRESTAKUNTZA FORMACIÓN PERSONAL DEL TALLER	48
AUTOBUS ELEKTRIKOAK MANEIAITZEKO IKASTAROA CURSO DE MANEJO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS	484
SUTEAK ITZALTZEKO IKASTAROA CURSO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS	10
LAN ARRISKUEN PREBENTZIOARI BURUZKO PRESTAKUNTZA FORMACIÓN PREVECIÓN RIESGO LABORALES	75
BERDNTASUNARI BURUZKO PRESTAKUNTZA FORMACIÓN EN IGUALDAD	112

5.5.2. Prestakuntzan egindako inbertsioa 5.5.2. Inversión de formación por categoría
kategoriaiako

Hurrengo taulan agertzen da prestakuntzan
egindako inbertsioa, sekzioka:

La inversión en formación por secciones se
muestra en la siguiente tabla:

ATALAK / SECCIONES	2024KO INBERTSIOA INVERSIÓN 2024 (€)	2025EKO INBERTSIOA INVERSIÓN 2025 (€)
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS	75,10	5.566,16
IKUSKATZAILEAK INSPECTORES/AS	4.124,99	9.219,62
GIDARIAK PERSONAL CONDUCCIÓN	192.552,69	168.452,35
TAILERRAK TALLERES	26.083,99	23.271,08
GARBIKETA LIMPIEZA	6.531,81	14.494,21
ZERBITZU OSAGARRIAK SERVICIOS AUXILIARES	228,02	4.525,99
INBERTSIOA GUZTIRA TOTAL INVERSIÓN	229.596,60	225.529,41

Kostu horren barruan sartzen dira bai gidarien prestakuntza, bai prestakuntza egingo duten gidarien ordezkapena.

Este coste incluye tanto la formación como la sustitución del personal de conducción para que pueda realizar la formación.

5.5.3. Prestakuntza orduak kategoría profesionalen arabera

5.5.3. Cantidad de horas de formación por categorías profesionales

2025ean 5.600,5 prestakuntza ordu eskaini dira, hau da, 9,4 ordu pertsonako. 2024an aldiz **7.352,50 prestakuntza ordu** eman ziren, hau da, 12,36 ordu pertsonako.

Durante el año 2025 se han impartido **5.600,5 horas de formación**, lo que equivale a 9,4 horas por persona. En 2024 esta cifra fue de 7.352,50, es decir, 12,36 horas por persona.

Gidariek Gaitasun Profesionalaren Ziurtagiria eskuratzeko ikastaroak egin dituzte. Guztira, **4.550 ordu** egin dituzte (3.920 ordu 2024an).

El personal de conducción ha realizado cursos de Certificado de Aptitud Profesional (CAP). En total han realizado **4.550 horas** (3.920 horas en 2024).

2025ean autobus elektrikoak maneiatzeko ikastaro bat eman zaie gidari eta tailerreko, garbiketako eta ikuskaritzako langile guztiei; guztira **170 ordu** egin dira (1.210 ordu 2024an).

En el año 2025 se ha impartido un curso de manejo de autobuses eléctricos a todo el personal de conducción, taller, limpieza e inspección; realizando un total de **170 horas** (1.210 horas en 2024).

Tailerreko langileek prestakuntza espezifikoa jaso dute mantentze lanen protokoloen eguneraketari buruz, sartu berri diren ibilgailuen premietara egokitzeko, batez ere ibilgailu hibrido eta elektrikoak baitira. Guztira, **332 ordu** egin dituzte (156 ordu 2024an).

El personal de taller ha recibido formación específica en la actualización de los protocolos de mantenimiento para adecuarse a las necesidades de los vehículos de nueva incorporación, mayoritariamente vehículos híbridos y eléctricos. En total han realizado **332 horas** (156 horas en 2024).

ATALAK / SECCIONES	2024KO ORDUAK HORAS 2024	2025EKO ORDUAK HORAS 2025
ADMINISTRARIAK ETA TEKNIKARIAK ADMINISTRATIVOS/AS Y TÉCNICOS/AS	5,5	92,5
IKUSKATZAILEAK INSPECTORES/AS	127	208,5
GIDARIAK PERSONAL DE CONDUCCIÓN	6.128,5	4.236
TAILERRAK TALLERES	871	602
GARBIKETA LIMPIEZA	211,5	369,5
ZERBITZU OSAGARRIAK SERVICIOS AUXILIARES	9	92
ORDUAK GUZTIRA TOTAL HORAS	7.352,5	5.600,5

5.5.4. Lantokian euskara normalizatzeko prestakuntza

2005ean, Donostiako Tranbia Konpainiak helburu estrategiko gisa ezarri zuen euskararen erabilera modu sistematikoan garatzea, bai konpainiako langileen artean, bai kanpokoekin ere, erabiltzaile mailan zein hornitzaile, azpikontratista eta erakunde publikoekiko kudeaketan.

2025ean Dbus Euskal Sektore Publikoan Euskararen Erabilera Normalizatzeko otsailaren 22ko 19/2024 Dekretua betetzeko aurretiazko lanak aztertzen eta egiten hasi da. Urtean zehar, VI. Euskara plan estrategikoa, hizkuntza irizpide berriak eta, azken batean, datozen sei urteetan egin beharreko urratsak gidatuko dituen bide

5.5.4. Formación para la normalización del euskera en el lugar de trabajo

En 2005 la Compañía del Tranvía de San Sebastián estableció como objetivo estratégico desarrollar el uso del euskera de forma sistemática tanto entre el personal de la Compañía como con el exterior, tanto a nivel de usuario/a como a nivel de gestión con proveedores, subcontratistas y entidades públicas.

En 2025 Dbus ha comenzado a analizar y a realizar los trabajos previos para el cumplimiento del Decreto 19/2024, de 22 de febrero, de normalización del uso del euskera en el Sector Público Vasco. A lo largo del año se han definido las diferentes actuaciones que culminarán con la elaboración del VI. Plan estratégico de

orria lantzen bukatuko diren jarduerak definitu dira.

Hala, 2025eko urrian inkesta sakon bat egin zitzaien Dbuseko langile guztiei, bai paperean bai formatu digitalean, lanpostuan euskarari benetan ematen zaion erabilerari buruzko informazioa biltzeko.

Horrez gain, lan materialak aztertu dira, eta ondoren hobetu, barneko langileekin elkarlanean, euskaraz dauden material guztiak erabiltzen errazagoak izan daitezzen. Jarduera horren helburua izan da euskarazko lan materialen erabilera sustatzea, eta hizkuntza arruntagoan eta errazagoan egitea.

Era berean, beste urteetan bezala, urteko kudeaketa plana, Dbuseko koordinazio taldearekin bilerak eta Udaleko euskara teknikariekin jarraipena eta koordinazioa egiteko bilerak egin dira.

Jarraian, euskararen ezagutzak 2025ean zuen banaketa erakusten da.:

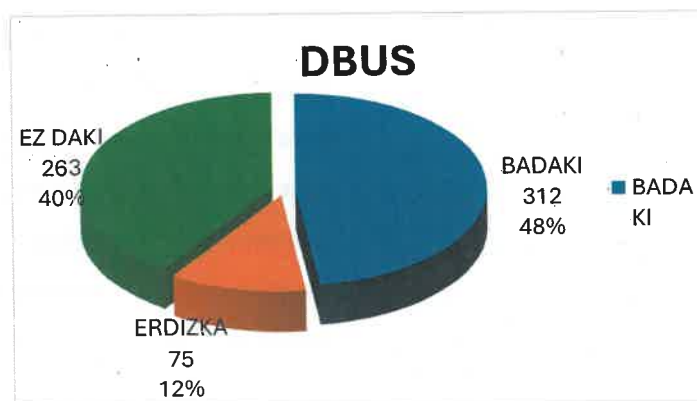
Euskera, la definición de los nuevos criterios lingüísticos y, en definitiva, la elaboración de una hoja de ruta que guiará los pasos a seguir durante los próximos seis años.

Así, en octubre de 2025 se realizó una encuesta en profundidad a todas las personas trabajadoras de Dbus, tanto en papel como en formato digital, con el objetivo de recabar información sobre el uso real del euskera en el puesto de trabajo.

Adicionalmente, se ha realizado un análisis y posterior mejora de los materiales de trabajo en colaboración con personal interno, para que todos los materiales disponibles en euskera sean más fáciles de usar. Esta actuación ha tenido como objetivo incentivar el uso de los materiales de trabajo en euskera, acercándolos a un lenguaje más común y sencillo.

Asimismo, al igual que otros años, se han realizado el plan anual de gestión, reuniones con el equipo de coordinación en Dbus, reuniones de seguimiento y coordinación con las técnicas de euskera del Ayuntamiento.

A continuación, se muestra la distribución del conocimiento de euskera en 2025:



Bestalde, Konpainiako lankide guztiak "Euskararen Txokoa" izeneko atalera sar daitezke langilearen ataritik. Atal horretan euskara hobetu dezakete link interesgarrien bitartez, eta hizkuntza politikari buruzko eta euskara ikastaroak edo DTK-ko langileen artean euskaraz hitz egiteko saioen gaineko informazioa eskuratu dezakete.

Konpainian, egunerokoan hizkuntza ikastea eta erabiltzea sustatzeaz gain, langile guztientzako sustapen eta motibazio ekintza puntualak egiten dira.

5.6. Berdintasuna

5.6.1. Emakumeen eta gizonen arteko aukera berdintasuna bultzatzeko hartutako neurriak

2018az geroztik DTK BAI SAREA-ko kidea da, hau da, lan eremuan **berdintasuna bultzatzeko eta bermatzeko** helburuarekin Emakunde Emakumearen Euskal Erakundeak bultzatuta **emakumeen eta gizonen arteko berdintasunean laguntzen duten erakundeek** osatutako sareko kidea.

Sarearen helburua da erakundeek emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari lotutako **esperientziak, tresnak eta metodologiak partekatu** ahal izatea.

Por otro lado, todo el personal de la Compañía puede acceder desde el portal del empleado/a la sección "Euskararen Txokoa", sección que les permite mejorar el idioma a través de enlaces de interés, información político-lingüística, e información también relacionada con cursos de euskera o sesiones para practicar el idioma entre los/as trabajadores/as de la CTSS.

En la Compañía no solo se fomenta el aprendizaje y la utilización del idioma en el día a día, sino que se realizan acciones puntuales de fomento y motivación para todo el personal.

5.6. Igualdad

5.6.1. Medidas adoptadas para promover la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres

Desde 2018 CTSS forma parte de BAI SAREA, la red de Entidades Colaboradoras para la igualdad de mujeres y hombres impulsada por el Instituto Vasco de la Mujer-Emakunde con el objetivo de **fomentar y garantizar la igualdad** en el ámbito laboral.

El objetivo de la red es que las entidades puedan **compartir experiencias, herramientas y metodologías** en torno a la igualdad entre mujeres y hombres.

2025ean Konpainiak BAI SAREAK antolatutako ekintza guztietan parte hartzen jarraitu du.

En 2025 la Compañía ha continuado participando en todas las acciones organizadas por BAI SAREA.

5.6.2. Berdintasun planak, enplegua sustatzeko hartutako neurriak, jazarpen sexualaren eta sexuan oinarritutako jazarpenaren aurkako protokoloak

5.6.2. Planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo

2025. urtearen hasieran, Dbuseko berdintasun diagnostikoa eta emakumeen eta gizonen berdintasun plana egiteko eta ondoren ezartzeko zerbitzu profesionalak kontratatzeko lizitazioa jarri zen abian.

A principios del año 2025 se puso en marcha una licitación para la contratación de los servicios profesionales para la elaboración del diagnóstico de igualdad y el plan de igualdad de mujeres y hombre en Dbus y su posterior implementación.

2025eko apirilean aholkularitza enpresa berriarekin kontratua sinatu zen, eta diagnostikoa egiteko enpresaren dokumentazio kuantitatiboa eta kualitatiboa biltzen hasi zen.

En abril del 2025 se firmó el contrato con la nueva consultora y se comenzó a recopilar la documentación cuantitativa y cualitativa de la empresa para la elaboración del diagnóstico.

Era berean, 2025eko urriaren 27an Berdintasun Batzorde berria eratu zen eta haren barne funtzionamendurako erregelamendua adostu zen.

Así mismo, el 27 de octubre de 2025 se constituyó la nueva Comisión de Igualdad y se acordó su reglamento de funcionamiento interno.

2025ean, bi bilera egin ditu Atucen Mugikortasun eta Genero Batzordeak: bat, apirilean Tenerifen, eta bestea azaroan modu telematikoa.

A lo largo del año 2025 se ha reunido en dos ocasiones la Comisión de Movilidad y Género de Atuc: en el mes de abril en Tenerife y en el mes de noviembre en formato telemático.

5.6.3. Irisgarritasun unibertsala desgaitasuna duten pertsonentzat

DTK-k konpromiso sendoa hartu du bere autobus zerbitzuak denontzat irisgarriak izatea bermatzeko. Hori dela eta, **autobus flotaren %100 desgaitasuna duten pertsonentzat irisgarriak dira.**

Horretarako, autobus guztiek hau dute: **sartzeko eta irteteko arrapala;** mugikortasun murriztua eta premia bereziak dituzten pertsonentzat erreserbatutako eserlekuak, beste kolore batez bereizita; eta informaziorako piktogramak eta audioak, bai autobusaren barruan, bai kanpoan; linea, geltoki eta ordutegiaren gaineko irudi bidezko informazioa; eta gurpildun aukietarako, taka-takak eta mugikortasuna murriztua duten pertsonentzako beste ibilgailu mota batzuetarako erreserbatutako lekuak autobusaren barruan.

Horrez gain, **116 panel elektroniko daude** eta horietako 106 Led panelak dira eta 10 TFT pantailakoak. Panel horiek lineei eta iritsiera denborei buruzko informazioa ematen dute. Panel guztiek **audio sistema bat daukate, ikusteko zailtasunak dituzten pertsonen aktibatze moduan.** Semaforoetako audioa aktibatze erabiltzen diren eta ONCEko bazkideen eta beste kolektibo batzuetako kideen esku dauden aginte estandarren bitartez aktibatzen da panel horien audio sistema.

5.6.3. Accesibilidad universal para personas con discapacidad

La CTSS tiene el firme compromiso de garantizar el acceso universal a sus servicios de autobús. Es por ello que **el 100% de la flota de autobuses es accesible para personas con discapacidad.**

Todos los autobuses están **dotados de rampa de acceso,** asientos reservados para personas con movilidad reducida y necesidades especiales distinguidas a través del color del asiento y los pictogramas informativos, audios informativos tanto en el interior del autobús como en el exterior, información visual sobre líneas, paradas y horarios, y espacios reservados dentro de los autobuses para el acceso de sillas de ruedas, andadores y otro tipo de vehículos para personas de movilidad reducida.

Por otro lado, **son 116 los paneles electrónicos disponibles;** 106 de Leds y 10 de pantalla TFT. Estos paneles informan sobre líneas y tiempos de llegada. La totalidad de los paneles cuenta con **un sistema de audios que las personas con dificultades de visión pueden activar** a través de los mandos estándares que se utilizan para activar el audio de y que son de acceso general para las personas socias de la ONCE y otros colectivos.

Gainera, 2023an Navilens gidaritza sistemaren inplementazioa jarri zuen martxan DTK-k. **Distantzia handira irakur daitezkeen QR kodeen** sistema bat da, ikusmen desgaitasuna duten pertsonen Donostiako autobus geltokiak modu autonomoan kokatzeko aukera ematen diona. Lokuzioen bidez, seinaleztapen sistema horrek aukera ematen du testuinguruan jarritako informazio eskuragarria lortzeko, hala nola **geralekuaren izena**, bai eta **autobusen iritsiera ordua** denbora errealean eta autobusen helmuga ere.

Irismen handiko markagailu bisual horiek, halaber, baliagarriak dira beste dibertsitate funtzional sentorial edo kognitibo motaren bat duten pertsonentzat, horiek ere orientatu eta informatu baitaitezke irudien eta seinale akustikoen bidez eskura daitezkeen edukiei esker. 2024an eta 2025ean sistema ezartzen jarraitu da, instalazio berriko geralekuetan.

DTKren instalazioei dagokienez, eraikina egokituta dago mugikortasun urria duten pertsonentzat. Lau igogailu dituzte, eraikinaren bost solairuetara iristeko, eta arrapala eta beste elementu batzuk ere badituzte, instalazioen barruan pertsonak libreki mugitzeko egon daitezkeen oztopoen %100 ezabatzeko.

Además, en 2023 la CTSS puso en marcha la implementación en las marquesinas del Sistema guiado Navilens: un sistema de **códigos QR que se pueden leer a gran distancia** y permite a las personas con discapacidad visual ubicar de manera autónoma las paradas de autobús de Donostia / San Sebastián. A través de locuciones, este sistema de señalización permite orientarse y obtener información contextualizada accesible, como, por ejemplo, **el nombre de la parada**, así como **la llegada de los autobuses** en tiempo real y su destino.

Asimismo, estos marcadores visuales de largo alcance también sirven de orientación e información a personas con otro tipo de diversidad funcional sensorial o cognitiva, gracias a los contenidos accesibles mediante imágenes y señales acústicas. En 2024 y 2025 se ha continuado con la implantación del sistema en las paradas de nueva instalación.

En cuanto a las instalaciones de la CTSS, el edificio está acondicionado para el acceso de personas con movilidad reducida. Cuenta con cuatro ascensores de acceso a las cinco alturas del edificio, rampas y otros elementos que eliminan el 100% de los obstáculos que pudiera haber para el libre movimiento de personas dentro de la propiedad.

5.6.4. Diskriminazioari aurre egiteko eta aniztasuna kudeatzeko politikak

DTK saiatzen da enplegatu guztiak inpartzialtasunez eta errespetuz tratatuak izan daitezen, hori lortzen lagunduko duen lan ingurune bat sortuz, eta horretarako arreta berezia jartzen du aukera berdintasunak bultzatzeko, generoari zein gaitasunei dagokienez, horrela era guztietako diskriminazio profesionalak desagerrarazteko.

6. GIZA ESKUBIDEEN ERRESPETUA

DTK-k hainbat organo ditu Konpainiaren langileen eskubideen gardentasuna eta errespetua bermatzeko. Giza eskubideekin lotura duten erabaki horiek guztiak Enpresa Batzordean aztertzen dira, langile guztiak ordezkatzeko dituen organoa baita.

Horrez gain, aurretik esan den moduan, plantillaren %100 hitzarmen kolektiboaren menpe dago. Hitzarmena Konpainiaren sindikatu ordezkariak negozioatutako eta adostutako dokumentua da eta bertan arautzen dira langile guztien eskubideak eta obligazioak.

Era berean, Konpainiak Euskara Plan bat du, ordezkari sindikalek eta koordinazio taldeak osatutako Batzordea Iraunkorrak koordinatua eta bermatua, langileen eta

5.6.4. Políticas contra la discriminación y gestión de la diversidad

La CTSS se esfuerza por crear un entorno de trabajo en el que todos los empleados/as sean tratados/as con imparcialidad y respeto, poniendo especial atención en impulsar la igualdad de oportunidades en cuanto a género y capacidad, eliminando de esta forma cualquier tipo de discriminación profesional.

6. RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS

La CTSS cuenta con diferentes órganos que garantizan la transparencia y el respeto de los derechos de los/as trabajadores/as de la Compañía. Todas estas decisiones relacionadas con los derechos humanos son analizadas con el Comité de Empresa, órgano que representa a la totalidad de los/as trabajadores/as.

Por otro lado, tal como se ha indicado anteriormente, el 100% de la plantilla está sujeta al convenio colectivo, un documento negociado y acordado con los representantes sindicales de la Compañía, que rige los derechos y obligaciones de todo el personal.

Asimismo, la Compañía cuenta con un Plan de Euskera, coordinado y avalado por la Comisión Permanente compuesta por los representantes sindicales, así como por el

erabiltzaileen hizkuntza eskubideak bermatze aldera.

Adierazi behar da orain arte ez dela egon Giza Eskubideen urraketagatik salaketarik.

7. USTELKERIAREN ETA EROSKERIAREN AURKAKO BORROKA

DTK-n kontratazio publikoaren mekanismoak erabiltzen dira, Estatuan eta Europar inddarrean dauden arauen arabera, kontratazioetan eta zerbitzuen esternalizazioan gardentasuna eta zuzentasuna bermatuta. DTKren kontuak urtero ikuskatzen dira, eta aldiari-aldian Euskal Herriko Kontu Auzitegiak ikuskatzen ditu.

Era berean, DTK-k irabazi asmorik gabeko hainbat erakunderekin batera egiten du lan modu desinteresatuan eta doan. Ez du babesletza eta dohaintza hirugarrenak finantzatzeko bide gisa; gizartea sentsibilizatzeko eta kontzientziatzeko eta kontzientziatzeko baterako ekintzak egiten ditu, modu altruistan eta kontraprestaziorik gabe.

Atal honetan aipatutako informazioa txosten honetako 4.1.4 atalean sartu da (Elkarketa eta Babesletza Ekintzak):

equipo de coordinación, en aras de garantizar los derechos lingüísticos tanto de su personal como de sus usuarios/as.

Cabe indicar que no existen hasta la fecha denuncias por vulneración de los Derechos Humanos.

7. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

La CTSS se rige por los mecanismos de contratación pública según la normativa estatal y europea en vigor, garantizando la transparencia y la equidad en la contratación y externalización de los servicios. Las cuentas de la CTSS son auditadas anualmente y periódicamente fiscalizadas por el Tribunal vasco de cuentas.

Además, la CTSS colabora con diferentes entidades sin ánimo de lucro de manera desinteresada y gratuita. No utiliza el patrocinio y la donación como medios de financiación de terceros, sino que realiza acciones conjuntas de sensibilización y concienciación a nivel social, de manera altruista y sin contraprestación.

La información mencionada en este apartado se ha incluido en el apartado 4.1.4 Acciones de Asociación y patrocinio de este mismo informe.

Azpimarratzekoa da, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2019/1937 Zuzentarauan (EB) eta horren ondorengo transposizioan xedatutakoaren arabera, eta 2021/241 Erregelamenduak (EB), Espainiako Gobernuaren Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa eta Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Berreskurapen Plana ezartzen dituenak xedatzen duenaren arabera, Donostiako Tranbia Konpainia SAK, Donostiako Udalaren Iruzuraren aurkako Neurrien Planaren bitartez, Plan hori egokitzeko prozedurari ekin zion, erakundearen barne arau gisa.

Horregatik, 2022ko martxoan, Donostiako Udalaren Iruzuraren aurkako Neurrien Plana onartu zen, Tokiko Gobernu Batzordeak hartutako akordio baten bidez.

Plana onartzearen ondorioz, Donostiako Tranbia Konpainia SAU Planean aurreikusitako kudeaketa eta osotasun egiturari txertatu zen.

Era berean, planean erabaki zen dokumentu hauek izango zirela Planaren parte:

- Europako funtsen kudeaketako Osotasun protokoloa.
- Arriskuen ebaluazioaren kudeaketa.
- Arriskuen mapa.
- Kontratazioko arriskuen mapa.

Cabe destacar que de conformidad a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, y su posterior transposición dentro de la legislación española; y el Reglamento (UE) 2021/241, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del gobierno español, conllevó a que la Compañía del Tranvía de San Sebastián S.A., a través del Plan de Medidas Antifraude del Ayuntamiento de San Sebastián, inició el procedimiento de adaptación de dicho Plan como normativa interna para la Entidad.

Por ello, en marzo de 2022 se aprobó mediante un acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local el Plan de Medidas Antifraude del Ayuntamiento de San Sebastián.

La aprobación conllevó la integración de Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U. en la estructura de gestión y de integridad prevista en el Plan.

Asimismo, en el plan se acordó que formarían parte del Plan los siguientes documentos:

- Protocolo de integridad en la gestión de fondos europeos.
- Gestión de evaluación de riesgos.
- Mapa de riesgos.
- Mapa de riesgos en la contratación.

- Dirulaguntzak ematean dauden arriskuen mapa.
- Bandera gorrien identifikazioa.
- Interes gatazken testa, iruzurraren eta ustelkeriaren prebentzioa.
- Diagnostikoa.
- Mapa de riesgos en la concesión de subvenciones.
- Identificación de banderas rojas.
- Test de conflictos de intereses, prevención del fraude y corrupción.
- Diagnóstico.

Urteko Kontuen eta Kudeaketa Txostenaren
sinaduren diligenza

DONOSTIAKO TRANBIA KONPAINIA S.A.U. -
ko Administrazio Kontseluko lehendakariorde
den Olatz Yarza Garagorri andreak egiten duen
eginbidea, zeinaren bidez jasota geratzen den
Sozietatearen Administrazio Kontseiluko kideek
2025eko abenduaren 31n itxitako ekitaldiari
dagozkion Egoera Balantzea, Galdu-Irabazien
Kontua, Ondare Garbiren Aldaketen Egoera-
orriak, Diru-Fluxuen Egoera-orria, Memoria eta
Kudeaketa Txostena formulatu dituztela 2026ko
martxoaren 27ko bileran eta horren ondoren
denek dokumentu hau izenpetu dutela.
Dokumentu honetan jasotzen dira, batetik, 43
orri osatzen diren Urteko Kontuak eta, bestetik,
116 orri osaturiko Kudeaketa Txostena, orri
guzti hauek Lehendakariordeak onetsiak egonik,
Sozietateko Kontseilukide guztiek izenpetuta
daude, beren izen eta abizenak ondoren
agertuz, eta nik horren guztiaren fede ematen
dudalarik.

Donostia, 2026ko martxoaren 27an

Diligencia de firma de las Cuentas Anuales y el
Informe de Gestión

Diligencia que levanta la Vicepresidenta del
Consejo de Administración de COMPAÑÍA DEL
TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN, S.A.U. D^a Olatz
Yarza Garagorri, para hacer constar que tras la
formulación del Balance de Situación, la Cuenta
de Pérdidas y Ganancias, los Estados de
Cambios en el Patrimonio Neto, el Estado de
Flujos de Efectivo, la Memoria y el Informe de
Gestión correspondientes al ejercicio cerrado el
31 de diciembre de 2025 por los miembros del
Consejo de Administración de la sociedad en la
reunión del día 27 de marzo de 2026, han
procedido todos ellos a suscribir el presente
documento, que se compone de las Cuentas
Anuales de 43 hojas y el Informe de Gestión de
116 hojas, visadas todas ellas por la
Vicepresidenta, firmando todos y cada uno de los
Consejeros de la Sociedad, cuyos nombres y
apellidos constan a continuación, de lo que doy
fe.

San Sebastián, 27 de marzo de 2026

Sinaduren Diligentzia

Donostia, 2026ko martxoaren 27an

Administrazio kontseilua



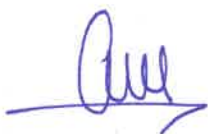
Jon Insausti Maisterrena
Lehendakaria/ Presidente



Victor José Lasa Briz
Kontseilu-kidea/ Consejero



Garbiñe Alkiza Lopez de Samaniego
Kontseilu-kidea/ Consejera



Ane Oyarbide Ochoa
Kontseilu-kidea/ Consejera



Miren Albistur Garmendia
Kontseilu-kide/ Consejera



Jesús María Mur Urretavizcaya
Kontseilu-kide/ Consejero

Diligencia de Firma

San Sebastián, 27 de marzo de 2026

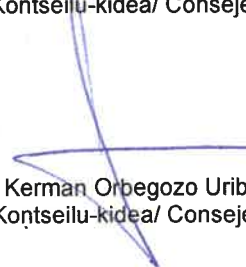
El Consejo de Administración



Olaz Yarza Garagorri
Lehendakari-ordea / Vicepresidenta



María Jesús Idoeta Madariaga
Kontseilu-kidea/ Consejera



Kerman Orbegozo Uribe
Kontseilu-kidea/ Consejero



Carlos Fernández Mármol
Kontseilu-kidea/ Consejero



Fidel Arizmendi Oyarzabal
Kontseilu-kidea/ Consejero



Francisco Javier González Penas
Kontseilu-kidea/ Consejero