

NAFARROAKO PARLAMENTUKO

ALDIZKARI OFIZIALA

IX. legegintzaldia

Iruña, 2017ko urtarrilaren 18a

12. ZK.

A U R K I B I D E A

G SAILA:

Txostenak, deialdiak eta Parlamentuko informazioa:

—Abiadura Handiko Trenaren obrak Nafarroan zertan diren jakiteko fiskalizazio txostena, Kontuen Ganberak egin (2. or.).

G saila:
TXOSTENAK, DEIALDIAK ETA PARLAMENTUKO INFORMAZIOA

Abiadura Handiko Trenaren obrak Nafarroan zertan diren jakiteko fiskalizazio txostena, Kontuen Ganberak egina.

Nafarroako Parlamentuko Mahaiak, 2016ko azaroaren 28an eginiko bilkuran, Eledunen Batzarriari entzun ondoren, erabaki hau hartu zuen, besteak beste:

Kontuen Ganberak Abiadura Handiko Trenaren obrak Nafarroan zertan diren jakiteko fiskalizazio txostena egin du.

Nafarroako Kontuen Ganbera arautzen duen abenduaren 20ko 19/1984 Foru Legearen 8.c) artikuluari dagokionez Nafarroako Parlamentuko Erregelamenduaren 205. artikuluan ezarritakoarekin bat, hona hau ERABAKI DA:

1. Txosten horren edukiaren jakinaren gainean dagoela adieraztea.

2. Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin agintzea.

Iruñean, 2016ko azaroaren 28an

Lehendakaria: Ainhoa Aznárez Igarza

Abiadura Handiko Trenaren obrak Nafarroan zertan diren jakiteko fiskalizazio txostena, Kontuen Ganberak egina

AURKIBIDEA

- I.** Sarrera (3. or.).
- II.** Helburua, norainokoa eta mugak (3. or.).
- III.** AHTaren Nafarroako obren arau-esparrua (4. or.).
 - III.1. Castejón-Iruñerria (Ezkirotz) zatia (6. or.).
 - III.2. Iruñerria (9. or.).
 - III.3. Iruña (Zuasti)-Euskal "Y" lotura zatia (10. or.).
 - III.4. Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón zatia (10. or.).
- IV.** Ondorioak (11. or.).
 - IV.1. Obren exekuzioa eta egoera 2015eko abenduaren 31n (11. or.).
 - IV.2. Nafarroako Gobernuaren alde Castejón-Iruñerria zatian adostasuna adierazitako gastuak eta itzulketak (16. or.).
 - IV.3. AHTaren obren ondoriozko finantzagastuen finantzaketa eta zenbatespena (19. or.).
 - IV.4. Nafarroako Gobernuan AHTaren obrei eman zaien kontabilitate-tratamendua (20. or.).
 - IV.5. Hirugarren erraila (22. or.).
- V.** Amaierako ondorioa eta gogoetak (24. or.).

I. SARRERA

Izquierda-Ezkerrako foru parlamentarien elkarteak eskatuta, Nafarroako Parlamentuko Eledunen Batzarrak 2016ko urtarrilaren 25ean erabaki zuen Kontuen Ganberari eskatzea txosten bat egiteko *“Nafarroako AHTaren Nafarroako korridorearen kostuari, inbertsio-egutegiari eta finantzaketari buruz, eta Iruña-Castejón zatiaren gaineko konparazio-analisia egiteko, AHT proiektuko inbertsioaren kostuaren eta Europako zabaleradun hirugarren errail baten proiektuak ekarriko lukeen kostuaren artekoa”*.

Eskaera horretan berariaz eskatzen zitzaion Kontuen Ganberari honako alderdi hauek azter zitzan:

- Jada egin diren AHTaren obretan Nafarroako Foru Komunitateak aurreratu duenaren kostua.
- Foru Komunitateak izan dituen kostuak, horien barne direla obrak finantzatzeko balio duen maileguaren interesak.
- Inbertsioen egutegia, interesen ordainketa eta Estatuak egin dituen eta aurreikusi dituen itzulketak.
- Castejón-Iruña zatiaren gaineko konparazio-analisia, AHTaren proiektuko inbertsioaren kostuaren eta Europako zabaleradun hirugarren errail baten proiektuak ekarriko lukeen kostuaren artekoa.

Eskaera hura betetzeko, aipatutako lana jaso zen Ganbera honen 2016ko fiskalizazio programan.

Txostenak bost atal ditu, sarrera hau barne. Bigarrenak egindako lanaren helburua, norainokoa eta mugak azaltzen ditu. Nafarroako AHTaren obrak arautzen dituen esparru orokorra hirugarren atalean azaltzen dugu. Laugarrenean, lortu ditugun ondorioak aurkezten ditugu. Azkenik, bosgarrenean, amaierako gogoeta batzuk egiten ditugu azpiegitura honen egoerari buruz.

Azterketa lana 2015eko maiatza eta iraila bitartean egin dute auditoriako teknikari batek eta auditore batek osatutako lantalde batek, eta Kontuen Ganberako zerbitzu juridiko, informatiko eta administratiboan lankidetzan ere izan dute.

Jarduketa honen emaitzak egungo Garapen Ekonomikorako kontseilariari adierazi zitzaizkion, bai eta aurreko legegintzaldian Sustapeneko kontseilaria izan zen pertsonari ere, kasua bazen egokitzat jotzen zituzten alegazioak aurkezteko, Nafarroako Kontuen Ganberari buruzko 19/1984 Foru Legeko 11.2 artikuluan aurreikusitakoari jarraituz. Emandako epearen barruan, Garapen Ekonomikorako kontseilariak alegazio bat aurkeztu du, eta behin betiko txostenari gehitu zaio.

Eskerrak eman nahi dizkiegu Nafarroako Gobernuko Herri Lan Zuzendaritza Nagusiko langileei, lan hau egiteko eman diguten laguntzarengatik.

II. HELBURUA, NORAINOKOA ETA MUGAK

Kontuen Ganbara arautzen duen abenduaren 20ko 19/2016 Foru Legeari jarraituz eta parlamentu-eskaera horri erantzunez, 2016rako jarduketa-programan sartu da txosten bat egitea *“AHTaren Nafarroako obren egoerari buruz”*.

Txostenaren helburua da honako puntu hauei buruzko ondorio batzuk agertzea:

- AHTaren hitzarmenaren jarraipena eta Nafarroako obren exekuzioa eta egoera, 2015eko abenduaren 31n.
- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) izeneko enpresa-entitate publikoak adostasuna adierazitako gastuak eta haien itzulketak.
- Obra horien finantzaketaren aurrerapenaren harira Nafarroako Gobernuak egindako gastu finantzarioen finantzaketa eta zenbatespena.
- Nafarroako Gobernuan AHTaren obrei eman zaien kontabilitate-tratamendua.

- Hirugarren errailaren aukerari buruzko azterketa.

Lanaren norainokoari dagokionez, honako hauek aztertu dira, funtsean: obra horien garapena arautzen duen esparru orokorra; Estatuko Administrazio Orokorrak, ADIFek eta Nafarroako Gobernuak sinatutako hitzarmena eta haren betetze maila; ukitutako gastuen eta diru-sarreraren kontu-sailak eta ukitutako aurrekontuko diru-sarrerak, eta Nafarroako Gobernuaren kontabilitatean nola islatu diren.

Lanaren norainokoak 2009tik 2015era doan aldia hartzen du.

Kontuan hartu dira, halaber, azpiegitura honi buruz Ganbera honek 2012tik kontu orokorreari buruz egindako txostenetan jasotako iruzkinak eta berrikuspenak.

Gure jarduketa soilik fiskalizazio ekonomiko eta finantzarioaren ikuspuntutik egin dugu, azpiegituraren diseinuaren eta eraikitzearen alderdi teknikoak baloratzera sartu gabe.

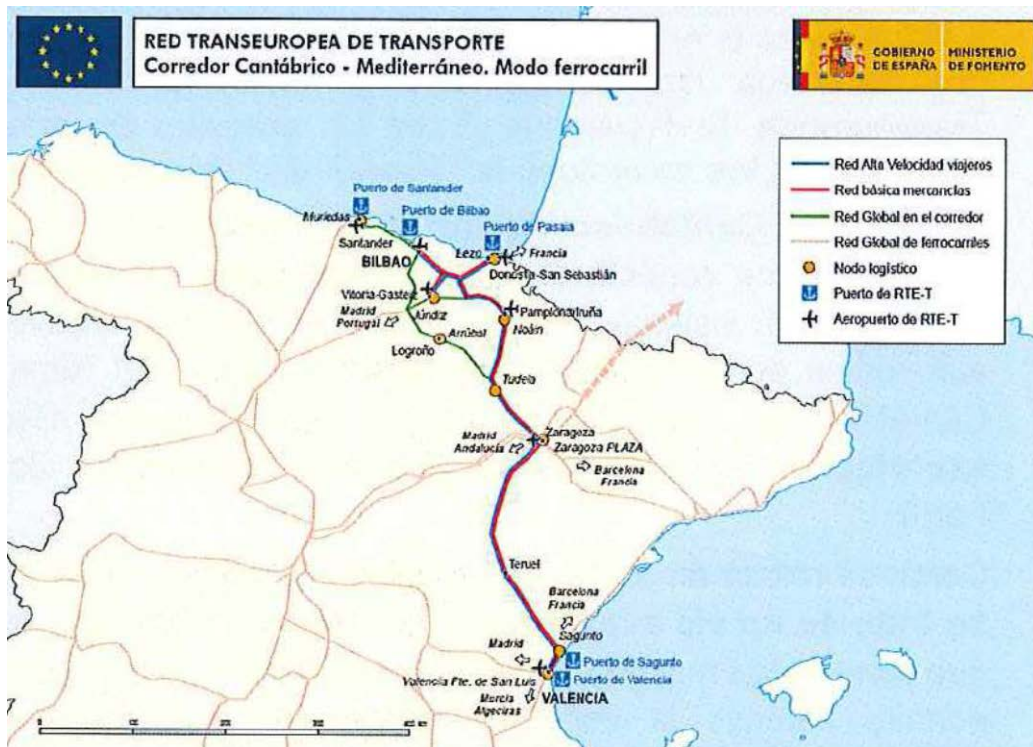
Halaber, informazioa eskatu zitzaion ADIF-Alta Velocidad enpresa-entitate publikoari, gaur arte egindako inbertsioei buruz eta Nafarroako korridorea dela-eta etorkizunerako dauden aurreikuspenei buruz. Txosten hau egin den egunean, ez da eskaera horren erantzunik jaso.

Egindako lanaren **muga** gisa, aipatu behar dugu ezen, ADIFen erantzun faltaz gainera, ez dugula behar adina informazio eduki arrazoiz ondorioak atera ahal izateko Castejón-Iruña zatiaren hirugarren errailaren proiektu teorikoaren kostuari buruz eta indarrean den proiektuarekiko konparazioari buruz.

III. AHTaren NAFARROAKO OBREN ARAU-ESPARRUA

Zaragoza-Iruña-Euskadi abiadura handiko linea Kantauri-Mediterraneo Korridorean sartzen da, eta Sustapen Ministerioak 2005-2020 urteetarako onetsitako azpiegituren eta garraioen plan estrategikoan sartzen da. Korridore hori eraikitzea eta finantzatzea Estatuko Administrazioaren (AGE) eskumen osoa da, bai interes orokorreko obra publiko deklaratu delako, bai autonomia erkidego bat baino gehiago zeharkatzen duen trenbide bat delako.

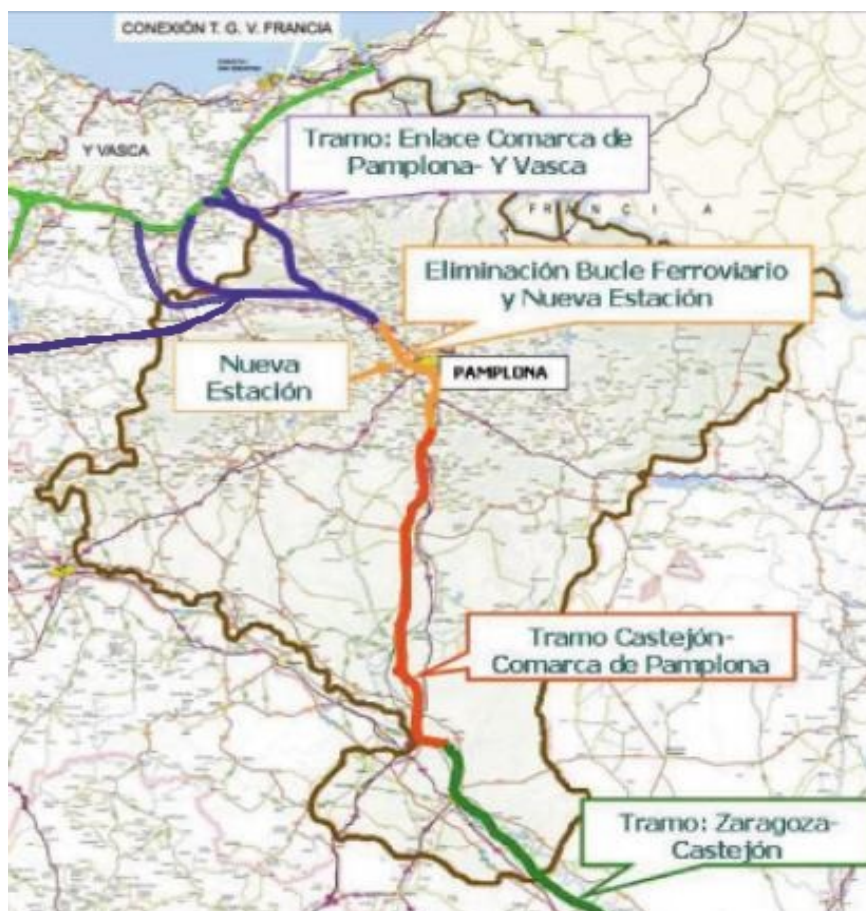
Aipatutako korridorea grafikoki ikus daiteke:



AHTaren Nafarroako korridoreak 214 Km luze ditu guztira, eta 3.000-4.000 milioi euro inguruko aurrekontua¹; honako bide-zatietan oinarritzen da, funtsean:

- Korridorearekiko lotura Plasencia de Jalón (Zaragoza)-Castejón bide-zatiaren bitartez.
- Castejón-Iruñerria (Ezkirotz) bide-zatia.
- Iruñerriko jarduketa (trenbidearen kiribilgunea kentzea, geltoki berria egitea eta ukitutako arloaren hirigintza-garapena).
- Iruña (Zuasti)-Euskal "Y" lotura.

Grafikoki, bide-zati horiek ikus daitezke.



Gainera Nafarroako bide-zati horrekin foru erkidegoa abiadura handiko Europako korridorea-rekin lotu nahi da.

AHTaren Nafarroako foru lurraldeko obren hasierarako eta geroko garapenerako, 2009ko maiatzaren 16an honako lankidetzeta-protokolo orokor hauek sinatu ziren:

- Estatuko Administrazio Orokorraren (AGE) eta Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren arteko lankidetzeta-protokolo orokorra, Zaragoza-Iruña abiadura handiko linea Nafarroan eraikitzekoa. Protokolo horretan bi administrazioen arteko lankidetzaren oinarriak finkatu ziren, Zaragoza-Iruña bidea Nafarroako lurraldean egiteko; haien konpromiso eta betebeharrak orokorrak

¹ Urkila hori heldu da kostuaren zenbatespenerako informazio iturri desberdinak eta une ezberdinak izatetik.

ezartzen dira, eta aitortzen da Foru Komunitateak borondatea duela bere kargura diren jarduketan finantzaketa aurreratzeko, eta AGEk gero haiek konpentsatuko dituela.

- Sustapen Ministerioaren, "Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)" enpresa-erakunde publikoaren, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren eta "Abiadura Handia-Iruñerria" Partzuergoaren² arteko protokolo orokorra, Iruñerriko trenbide sare berriaren eta Iruñeko Abiadura Handiko Trenbiderako geltoki berriaren eraikuntza proiektuak idazteko eta obrak egin eta finantzatzeko. Protokolo horrek, funtsean, aurreikusten du Iruñerriko trenbidearen kiribil-gunea kentzea eta geltoki berria eraikitzea.

2009ko abenduan, 2010erako Estatuko Aurrekontu Orokorrei buruzko 26/2009 Legeak aipatu zuen nahitaezkoa zela 2010eko martxoaren 31 baino lehen abiadura handiko trena egin eta finantzatzeko protokolo orokorra garatuko duen hitzarmena sinatzea, eta hartan ezartzea linea hori egiteko epeak eta Nafarroak egin beharreko obra-zatia finantzatzeko behin betiko prozedurak eta konpromisoak.

2010eko martxoaren 30ean, Sustapen Ministerioak ADIFi enkargatu zion abiadura handiko lineako Castejón-Iruñerria zatia egitea; horrenbestez, jarduketa guztiak entitate horren bitartez egingen dira.

III.1. CASTEJÓN-IRUÑERRIA (EZKIROTZ) ZATIA

Aipatutako protokolo orokorretatik lehenengoa garatzeko, 2010eko apirilaren 9an, zati horri buruzko honako hitzarmen hauek sinatu ziren:

- AGEren, Nafarroako Foru Komunitatearen eta ADIFen arteko lankidetzaren hitzarmena, Nafarroan Zaragoza-Iruñerria abiadura handiko lineako Castejón-Iruñerria (Ezkirotz) zatia eraikitzeko. Hitzarmen horretan, bi administrazioen arteko lankidetzarako terminoak eta baldintzak ezarri ziren, zati hori eraikitzeko.

- Estatuko Administrazio Orokorren, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren eta ADIFen arteko lankidetzaren hitzarmena, Zaragoza-Iruña abiadura handiko lineako Castejón eta Iruña arteko zatian zenbait jarduketa egitekoa. Hitzarmen horren xedea da Estatuak Foru Komunitateari egindako enkarguaren baldintzak erregulatzea, honako arlo hauetan: eraikuntza-proiektuak, obra-zuzendaritza, obren kontratazioa eta exekuzioa eta desjabetzeetarako lankidetzaren bitartez.

Agiri horietan, honela definitzen dira egin beharreko jarduketak:

- Bai protokoloan, bai hitzarmenean, ezartzen da linea berria bidaiarien eta salgaien trafiko mistorako proiektatu eta egingen dela.

- Definizio tekniko eta funtzionalari dagokionez, berriz, Castejón-Iruñerria zatiaren informazio-azterlan 2004ko uztailaren 21eko Ebazpenaren bitartez onetsi zuen Sustapen Ministerioak. Azterlan horretan soilik bidaiarien trafikorako diseinua finkatzen da, eta 0 zatia deitutakoa sartzen da (Ebro ibaiko bidegurutzea, Castejónen); tarte hori, ordea, ez zen hitzarmenean jaso.

- Hitzarmenaren arabera, Foru Administrazioa arduratuko da eraikuntza-proiektuen idazketaz eta Castejónen eta Iruñerriaren arteko abiadura handiko linearen **plataformako** obren exekuzioaz, abiadura handiko trenbidearen geltoki berriraino (69,89 kilometroko luzera), bai eta zuzendaritza fakultatiboaz ere.

Bere aldetik, Sustapen Ministerioak, ADIFen bitartez, bere gain hartuko ditu eraikuntza-proiektuen idazketa eta **gainegituraren** obren exekuzioa (trenbidea, elektrifikazioa, seinalezta-pena, azpi-estazioak, segurtasuneko eta telekomunikazioetako sistemen instalazioak) Castejón eta Iruñerria artean, bai eta obra-zuzendaritza ere.

² Partzuergo hori, 2007an sortua, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioak eta Iruñeko, Zizur Nagusiko eta Zizur Zendeako udalek osatzen dute, eta haren helburua da Abiadura handiko trenaren geltoki berria eta Iruñeko tren geltoki zaharreko inguruak garatzeko udalez gaidinko plan sektorialaren hirigintza-garapen integrala egitea.

- Desjabetzei dagokienez, desjabetzea egiten duen administrazioa Estatuak da eta ADIF da desjabetzearen onuraduna. Foru Komunitateak desjabetze-espeditenteen izapidetzean lagunduko du, eta berak ordainduko du desjabetze-prozesuaren kudeaketarako bulego bat irekitzeko gastuak.

- Nolanahi ere, obraren erantzukizuna Estatuari dagokio. Horrenbestez, Nafarroako Gobernuaren jarduketak ADIFen kasuko enkarguaren indarrez eginen dira³. Enkarguaren baldintzak enkarguari buruzko lankidetzak-hitzarmenean araututa daude, hain zuzen aurreko lerroketan aipatutakoan.

- Estatuak (ADIF), azpiegituraren titularra den aldetik, eraikuntza-proiektu guztiak eta haien aldaketak gainbegiratu eta onetsi beharko ditu, eta obrak ikuskatzeko eta hartzeko eginkizunak ere hartu beharko ditu bere gain.

- Bi entitateek egin beharreko jarduketetarako kalkulatu den gehieneko kostua 675 milioi eurokoa da, BEZa barne (% 16koa, hitzarmena sinatzerakoan indarrean zegoena baita). Honela banatzen da zenbateko hori:

(euroak, milioitan)

AHTa, Castejón-Ezkirotz	Zenbatekoa
Plataforma	362,65
Desjabetzeak	10,00
Proiektuak idaztea, gainbegiratzea eta plataformako obra-zuzendaritza	15,00
Nafarroako Gobernuak, guztira	387,65
Gainegitura (proiektuak eta obra-zuzendaritza barne)	287,35
ADIF, guztira	287,35
AHTa, Castejón-Ezkirotz, guztira	675,00

Aurreko taularen arabera, Km bakoitzeko aurreikusi den kostua 9,66 milioi eurokoa da.

Jarduten duen administrazio bakoitzak lizitatuko ditu hitzarmenaren indarrez exekutatzeko da-
gozkion kontratuak.

- Nafarroako Gobernuaren jarduketak 2011 eta 2014 bitartean eginen dira, eta exekuzioa bost tartetan banatzen da. Hurrengo taulan erakusten ditugu haien programazioa eta kostuak, bai eta Estatuaren (ADIF) diru-itzulketako aurreikuspenak ere, zeina bost urte-ordainketetan egitekoa baita, 2013tik 2017ra:

(euroak, milioitan)

Castejón-Ezkirotz zatia	Luzera (km)	Zenbatetsitako kostuak (*)							
		Guztira	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Plataforma									
1. Castejón-Alesbes	14,50	71,10	7,10	28,40	35,60				
2. Alesbes-Erriberri	15,00	77,55	7,75	31,00	38,80				
3. Erriberri-Tafalla	15,00	76,00	7,60	20,40	22,00	26,00			
4. Tafalla-Artederreta	15,19	78,00	7,80	21,20	21,00	28,00			
5. Artederreta-Ezkirotz	10,20	60,00	6,00	24,00	16,65	13,35			
<i>Eraikuntza, guztira</i>		362,65	36,25	125,00	134,05	67,35			
Desjabetzeak		10,00	5,00	5,00					
Proiektuak egitea, gainbegiratzea eta obra zuzendaritza		15,00	2,00	4,00	5,00	4,00			
Nafarroako Gobernuak, guztira	69,89	387,65	43,25	134,00	139,05	71,35			
ADIFen itzulketa		387,65			10,00	25,65	30,00	170,00	152,00

(*) Lizitazioarako oinarri den aurrekontua, BEZa barne.

Hitzarmenak ezartzen du urte-ordainketak hiruhileko bakoitzean eginen dizkiola ADIFek Nafarroako Foru Komunitateari.

³ 2010eko apirilaren 9an sinatu zen arloari buruzko hitzarmena.

- Aldi berean, aurreikusten da Estatuaren (ADIF) jarduketak 2013-2015 ekitaldietan egitea, honako programazioaren arabera:

(euroak, milioitan)

Castejón-Ezkirotz zatia Trenbidea, elektrifikazioa eta instalazioak	Luzera (Km.)	Zatia, guztira	Zenbatetsitako kostuak (*)				
			2011	2012	2013	2014	2015
Castejón-Ezkirotz	69,89	287,35			10,00	120,00	157,35
ADIF, guztira	69,89	287,35			10,00	120,00	157,35

(*) Lizitazioarako oinarri den aurrekontua, BEZa barne.

- Zehaztu beharra dago aurreko kopuruen multzoa, bai Nafarroako Gobernuari bai ADIFI dagozkien jarduketena, gastu-zenbatespenak direla, zeren eta kasuko proiektu teknikoak idatzi aurretik kalkulatu baitziren. Halaber, zenbatespen horietan, ez zen jasotzen salgaien trafikorako diseinua, eta ez dira gaurkotu aplikatzekoak diren BEZa tasen arabera.

- Aurreko programazioei jarraituz, azken batez, aurreikusita zegoen Nafarroako Gobernuak plataformako obrei 2011n ekitea eta obra horiek 2014an amaitzea; gainegiturako obrak, berriz, 2013an hasiko zituen ADIFek, eta 2015erako egonen ziren amaituta. Azken batez, tarte guztiak 2015erako egonen ziren amaituta.

- Jarduketan kostuen finantzaketari dagokionez, aurreikusitako urteko ordainketak dira Estatuak gehienez ere bere gain hartuko dituenak. Plataformako kostuak gainditzen badira, hitzarmenaren gehigarri bat sinatu beharko da, kasuko izapidetze administratiboa egin ondoren.

Finantzaketan ez dira sartu desjabetzea kudeatzeko aipatutako bulegoa ireki eta mantentzeko kostuak, zeinak Foru Komunitateko Administrazioak ordainduko baititu, ez eta ordainketarako aurreikusi den modua dela-eta gerta litezkeen finantzaketa-kostuak ere.

- Halaber, ezartzen da ezen, SECen irizpideei jarraituz, Nafarroako Foru Komunitateak ADI-Fen kontura kudeaketa-enkarguaren indarrez egindako inbertsio-gastuak, ADIFI esleituko zaizkio; hori dela eta, gastu horiek ez dute eraginik izanen Foru Komunitatearen kontabilitate nazionalaren defizitean.

- Aurreikusten da Jarraipenerako eta Koordinaziorako Batzordea sortzea, administrazio bakoitzeko lau kidek osatua, hitzarmenaren betetzea zaintzeko, haren exekuzioa bultzatzeko eta sortzen diren zalantzak ebazteko. Halaber, Azpibatzerde Teknikoa sortzen da, sei ordezkari osatua; haren eginkizunak izanen dira eraikuntza-proiektuak, obren eraikuntza eta desjabetze-prozesuak koordinatzea, eta ziurtatzea egindako obrak bat datozela onetsitako proiektuekin, besteak beste Foru Administrazioak haien ordainketa egiteari begira.

Horrenbestez, honela banatzen da administrazioen arteko eskumen-banaketa:

- a) **Proiektuak.** Foru Komunitateak bere gain hartzen du eta aurreratzen du plataformako proiektuak idazteko gastua, eta kontratazio-organo gisa dihardu. Proiektuak ADIFek onesten ditu eta Sustapen Ministerioak gainbegiratzen ditu.

Gainegiturari buruzko proiektuak ADIFI dagozkio guztiz.

- b) **Obren exekuzioa.** Nafarroako Gobernuak kontratazio-organo gisa dihardu obrak eta zuzendaritza fakultatiboa direla eta, eta haien exekuziorako gastua aurreratzen du. ADIFek obra horiek gainbegiratzen ditu eta aipatutako azpiegituraren titularra da. Sustapen Ministerioa da obren harrera egiten duena.

Gainegiturako obren exekuzioa ADIFI dagokio guztiz.

- c) **Desjabetzeak.** Foru Komunitatea da desjabetze-espeditenteak izapidetzeaz arduratzen dena, eta haien ordainketa aurreratuko du. Gainera, berak ordainduko du desjabetze-prozesua kudeatzeko bulego bat irekitzea.

AGE da desjabetzeak egiten dituen administrazioa, eta ADIF da haien onuraduna.

d) **Finantzaketa.** Nafarroako Gobernuak aurreratuko ditu plataformako obra egitetik heldu diren gastuak, bai eta desjabetze eta zerbitzuetako eta laguntza teknikoko kontratuetatik heldu direnak ere; horiek guztiak gero Estatuak itzuliko ditu, itzulketak egiteko onetsitako egutegiaren arabera. Bestalde, Nafarroako Gobernuak bere gain hartuko ditu, kasua bada, bere eskumeneko obrak finantzatzeko itundutako zorpetzetik heldu diren finantzaketa-gastuak.

f) **Azpibatzorde Teknikoa.** Azpibatzorde Teknikoari dagokio egiaztatzea egindako obrak bat datozela onetsitako proiektuekin.

III.2. IRUÑERRIA

Iruñerrian, abiadura handiko linea berriari buruzko jarduketak modu koordinatuan eginen dira, 2009an Sustapen Ministerioak, ADIFek, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioak eta "Abiadura Handia-Iruñerria" Partzuergoak sinatutako protokolo orokorrari jarraituz.

Nabarmendu behar dugu protokolo hori ez dela garatu ukitutako administrazioen artean sinatutako kasuko hitzarmenekin.

Definizio tekniko eta funtzionalari dagokionez, berriz, Iruñerriko zatiaren informazio-azterlana 2004ko uztailaren 7ko Ebazpenaren bitartez onetsi zuen Sustapen Ministerioak.

Iruñerriko trenbide-saihesbide berriaren eta geltoki berriaren obrak ADIFek eginen ditu, eta bera izanen da proiektuak egin eta plataformaren trenbide-obra, gainegitura eta geltokiko erakina eginen dituen.

Trenbide sistemak aurreikusitako kostuek 10 milioi egiten dute, honako xehakapen eta jarduketa hauen arabera:

(euroak, milioitan)	
Iruñerriko trenbide sarea	Aurreikusitako kostua
Trenbide sare berriaren plataforma	52,40
Trenbide-gainegitura	20,20
Geltoki berria	26,00
Ukitutako zerbitzuak berrezartzea	3,90
Kalitate kontrola eta laguntza teknikoa	2,50
Lursailak	5,00
Aurreikusitako kostua, guztira	110,00

Kostu horien finantzaketa honela eginen da:

- Partzuergoak izanen ditu ADIFek eskualdatzen dizkion trenbide-lursailen lurzoruak, aprobetxamenduak eta kalte-ordain eskubideak, eta udalez gaindiko plan sektorialaren (PSIS) esparruan sartuko dira. Kontraprestazio moduan, Partzuergoak trenbide-azpiegituraren kostuak ordainduko dizkio ADIFI, 105 milioi bitarte. Azken aurreikuspen hori aldeek gainbegiratuko dute, elkarrekin ados jarrita, baldin eta egungo aprobetxamenduak aldatzen dituen udalez gaindiko plan sektorialaren aldatetaren bat egiten bada. Aprobetxamenduen kudeaketa ekonomikoa Partzuergoak eginen du, behin ADIFek lursailen lagapena eginda, udalez gaindiko plan sektorialean jasotako etxebizitzak eraikitzen hasi arte itxaron behar izan gabe.

- Foru Komunitateko Administrazioak doan eskualdatuko dizkio ADIFI obrak egiteko eta trenbide-instalazio berrietarako behar diren lursailak. Horretarako bost milioiko kostua zenbatetsi da. Halaber, horri dagokion hirigintza-planeamendua onesteko konpromisoa hartzen du.

Ez da inolako egutegirik ezartzen jarduketa horretarako behar diren ordainketak aurrez ezarritako moduan egiteko.

III.3. IRUÑA (ZUASTI)-EUSKAL "Y" LOTURA ZATIA.

Estatuko Administrazio Orokorren (AGE) eta Nafarroako Foru Komunitatearen artean abiadura handiko trenaren Zaragoza-Iruña tarteko Nafarroako zatia eraikitzeke egindako lankidetzaprotokolo orokorrean, berariaz jasota dago Nafarroako Gobernuak Euskadirekiko loturari dago-kion abiadura handiko linearen bigarren fasean inplikatzeke borondatea adierazten duela, administrazio interesdunek aurrerago sinatzen duten hitzarmen batean zehaztutako baldintzetan.

Halaber, Castejón-Iruñerria zatia eraikitzeke hitzarmenean, aipatzen da haren norainokoa zabaldu ahalko dela, kasuko gehigarria eginez, geltoki berritik Zuasti arteko zatiaren plataforma ere egitera, Foru Komunitatean korridorea osatzeko bere garaian egiten diren azterlanen arabera.

2010ean, Estatuak tarte horri buruzko informazio-azterlana egitea esleitu zuen. Haren helburua da lotura horretarako balizko trazadurak aztertzea, nazioarteko zabaleradun bide bikotzeko ezarpen berriko linea baten bitartez eta trafiko mistorako gai diren aldapekin.

2011ko otsailean, Nafarroako Gobernuak Sustapen Ministerioarekiko eta Euskal Autonomia Erkidegoarekiko lankidetzarako protokolo orokorra onetsi zuen, Kantauri-Mediterraneo trenbidekorridoreko Iruña-Euskal "Y"aren lotura zatiari buruzko informazio-azterlanerako baterako zuzendaritzari buruzkoa. Protokolo horren helburua hiru administrazioen arteko lankidetzak da, lurraldean integratutako konponbide bat lortzeko, horietako bakoitzaren zuzeneko eskumenekoak diren baldintzatzaileekin bateragarria dena.

Testuak jasotzen duen bezala, Sustapen Ministerioak bere gain hartuko du informazio-azterlana egiteko behar diren zerbitzuak idatziz jasotzeko eta kontratatzeke ardura; gainerako administrazioek lanen koordinatzaile bat izendatu beharko dute. Halaber, Ministerioa izanen da ingurumen-inpaktuaren ebaluazioaz arduratutako dena. Ebaluazio hori informazio-azterlana egiten den aldi berean eginen da.

Gainera, Foru Komunitateko eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioek azterlana egiten den bitartean aktiboki jardunen dute lankidetzan txostenak biltzen, eta lurralde-eskumenak dituzten beste entitate eta administrazio batzuekiko bitartekari lanak eginen dituzte.

Onetsitako protokoloaren arabera, azterlana egiteko zerbitzu-kontratuaren kostua Sustapen Ministerioak ordainduko du, baina litekeena da Nafarroako Foru Komunitateak eta Euskal Autonomia Erkidegoak beren gain hartu behar izatea txostenak biltzetik edo hasiera batean aurreikusi gabeko lan osagarriak egitetik heldutako gastuak.

III.4. ZARAGOZA (PLASENCIA DE JALÓN)-CASTEJÓN ZATIA

Zaragoza-Castejón zatiko Plasencia de Jalón-Tutera azpizatiari buruzko informazio-azterlana 2007ko azaroaren 28ko Ebazpenaren bitartez onetsi zuen Sustapen Ministerioak; Tutera-Castejón azpizatirako informazio-azterlana Halaber, ukitutako administrazioen arteko geroko akordio baterako uzten da Tuterako iraganbideari buruzko proiektuak idaztea, behin trazadurarako aukera egokiena zehazten denean.

Lotura hori ADIFen eskumen osoa da eta definitzeko, eta ebazteke daude, horrenbestez, linea eraikitzeke berezko obrez gainera, bai Tuterako trazadura bai Ebro ibaia Castejón parean gurutzatzeko zubibidea ere.

Euskal "Y"aren loturan gertatzen den bezala, ez daude garatuta ez behar diren zuzkidura ekonomikoak, eta exekuziorako epeak eta bermeak ere.

IV. ONDORIOAK

Egindako lanaren arabera eta aurreko iruzkinak kontuan hartuta, honako ondorioak nabarmen-tzen ditugu.

IV.1. OBREN EXEKUZIOA ETA EGOERA 2015EKO ABENDUAREN 31N**CASTEJÓN-IRUÑERRIA (EZKIROTZ) ZATIA**

Ezer baino lehen, zehaztu beharra dago zati horri dagokion hitzarmenean jasotako zenbate-koak eta epeak guztiz defasatuta daudela. Izan ere, kostuari buruzko zenbatespen horiek ka-suko proiektuak idatzi baino lehen egindakoak dira, eta ez zuten jasotzen salgaien trafikorako diseinua; bestalde, ehuneko 16ko BEZaren arabera kalkulatu ziren. Zerga horrek, une hartatik, bi igoera izan ditu, ehuneko 18koa eta 21ekoa. Epeei dagokienez, aurreikusita zegoen obra guztia 2015erako amaitzea.

2015eko abenduaren 31n, honako hau da obra hori banatuta dagoen **zatiek egoera**:

Castejón-Ezkirotz zatia	2015eko abenduaren 31ko egoera
1. Castejón-Alesbes	Obra amaituta dago eta ADIFek hartu du
Castejón-Cadreita azpizatia	Obra 2015ean amaitu zen
Cadreita-Alesbes azpizatia	Obra 2014an amaitu zen
2. Alesbes-Erriberri	ADIFek oinarritzko proiektua onetsi du
3. Erriberri-Tafalla	ADIFek oinarritzko proiektua onetsi du
4. Tafalla-Artederreta	ADIFek oinarritzko proiektua onesteko zain dago
5. Artederreta-Ezkirotz	ADIFek oinarritzko proiektua onesteko zain dago

Hau da, 1. zatiko plataformako obrak baizik ez dira amaitu eta haien baizik ez zaizkio entre-gatu ADIFI. 2. eta 3. tarteei dagokienez, ADIFek oinarritzko proiektua onesteko zain gaude. Jo-tzen da 2016ko bigarren seihilekorako eginen dela, baina eraikuntza-proiektuak lantzen ari dira. Aurreko aurreikuspena betez gero, 2017ko lehen seihilekoan eraikuntza-proiektu horiek onets litezke, eta kasua bada, obrak 2017ko amaieran edo 2018ko hasieran lizitatu litezke.

4. eta 5. zatietan, ez da oinarritzko proiekturik onetsi, eta 5. zatian aukerei buruzko azterketak egiten ari dira. Aukera horien artean dago hasiera batean aurreikusitako konponbidearen ordez hirugarren erraila egitearena.

Nafarroako Gobernuaren **2015erako aurrekontuan**, AHTko obretarako 47,98 milioiko hasierako kredituak zeuden jasota. Kreditu horiek beherantz aldatu eta 37,77 milioitan ezarri dira, eta aitortutako betebeharrak 8,63 milioikoak dira. Hona hemen xehetasunak:

(euroak, milakotan)

2015eko aurrekontuko kontu-saila	Hasierako kreditua	Aldaketak	Bateratua	Betebeharrak
AHTaren Nafarroako korridorea egitea	37.658	-29.003	8.655	8.175
Lursailen desjabetzeak	7.250	-7.230	20	20
TRACASARI egindako enkargua. Lursailen desjabetzea	-	108	108	108
Obraren proiektua eta zuzendaritza	3.000	-1.608	1.392	250
GANi egindako enkargua. AHTaren proiektua eta obra-ren zuzendaritza	72	-43	29	29
AHTaren kontu-sailak, guztira	47.980	-37.776	10.204	8.582
Laguntza teknikoko gastuak, laneko segurtasunaren eta osasunaren arlokoak (AHTa bakarrik)				45
AHTaren 2015eko gastua, guztira				8.627

Ekitaldiko gastua, obrei buruz ari garela, Castejón-Alesbes zatiko Castejón-Cadreita azpizati-ko obraren 29. eta 35. zenbakiko hileko ziurtagiriei eta amaierako ziurtagiriari dagokie, eta 8,17 milioikoa da; ekitaldian exekuzioa izan duen obra bakarra izan da.

Amaierako ziurtagiria egiaztatuta, ondorioztatu dugu araudi indardunaren arabera izapidetu egin dela. Amaierako gastua (BEZa barne) 28,90 milioikoa izan da, eta esleipen-prezioarekiko ehuneko -0,98ko desbideratzea izan du. Amaierako gastu horrek prezioen berrikuspen bat biltzen du, 1,17 milioi negatiboa.

Proiektuetarako eta obraren zuzendaritzarako laguntza teknikoari dagokionez, zatirik handiena Castejón-Cadreita azpizatiaren obren zuzendaritzari dagokie, eraikuntzaz batera egin denari.

Laneko segurtasunaren eta osasunaren arloko laguntza teknikoko gastuak Herri Lan Zuzendaritza Nagusi osorako kontratu bakar bati dagozkio, eta AHTaren obrei dagokien gastua 44.567 eurokoa izan da 2015ean.

2015eko abenduaren 31ra arte, Nafarroako Gobernuak guztira 81,10 milioi gastatu ditu obra horietan; hain zuzen ere, hitzartutako zenbatekoaren ehuneko 21; bere aldetik, ADIF entitateak ez digu informaziorik eman zati horretan, kasua bada, egin duen inbertsioaren zenbatekoari buruz.

Hurrengo taulan agertzen dira aurreko zenbateko horiek, milaka eurotan adieraziak.

Castejón-Ezkirotz zatiko plataforma	Luzera (Km)	Aurreikusitako kostua	2015-XII-31n exekututako gastua
1. Castejón-Alesbes	14,50	71,10	60,76
2. Alesbes-Erriberri	15,00	77,55	-
3. Erriberri-Tafalla	15,00	76,00	-
4. Tafalla-Artederreta	15,19	78,00	-
5. Artederreta-Ezkirotz	10,20	60,00	-
REEn lineak berritik jartzea		-	3,40
Eraikuntza, guztira		362,65	64,16
Desjabetzeak		10,00	7,96
Proiektuak egitea, gainbegiratzea eta obra zuzendaritza		15,00	8,97
Nafarroako Gobernua, guztira	69,89	387,65	81,09
Gainegitura		287,35	ez dago eskuragarri
ADIF, guztira		287,35	ez dago eskuragarri

e/e: ez dago eskuragarri

Ikusten denez, amaituta dagoen tarte bakarrean, Castejón-Alesbes, amaierako gastua aurreikusitakoa baino ia ehuneko 15 txikiagoa izan da; horren arrazoia da hura azpibanatu zeneko bi azpizatiaren obren esleipenetan ehuneko 30eko beherapena izan zela.

Plataforman, aurreikusitakoaren ehuneko 18 baizik ez da exekutatu. Portzentaje hori zabal gainditzen da gainerako kontzeptuetan, zeinetan betetze-maila handiagoa baitago.

Gainegiturako obrei dagokienez, ADIFen irizpidea da jarduketak hasiko dituela soilik aurretik plataforman luzera garrantzitsu bat baldin badago (60 Km inguru; hau da, Castejón-Iruña zati ia osoa). Kasu horretan, soilik 1. zatiaren obrak egin dira, 15 km inguru.

Hurrengo taulan, hitzarmenean ekitaldi bakoitzean egindako inbertsioa alderatzen dugu Nafarroako Gobernuak egiazki exekutatu duenarekin.

(euroak, milioitan)

Castejón-Iruñerria/Nafarroako Gobernua	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Metatua
Hitzarmenean aurreikusitako gastua	0	0	43,25	134,00	139,05	71,35	0	387,65
Gastu erreala	0,23	5,05	1,36	17,29	29,32	19,22	8,63	81,09
Aurreikusitakoa-exekutatua aldea	-0,23	-5,05	41,89	116,71	109,73	52,13	-8,63	306,56

Ikusten denez, ez dira bete hitzarmenean aurreikusitako gastuak, obren exekuzioaren erritmoari dagokionez.

Azkenik, amaitutako obren mantentzearen kontua zehaztu beharra dago; zehazki, 1. zatiarenak. Hartara, aipatutako obrak amaitzerakoan, Sustapen Ministerioak hartu zituen, azpiegituraren jabea den aldetik; horrenbestez, haiek funtzionamenduan jarri arte egin beharreko mantentze-lanen arduraduna aipatutako ministerioa da, eta erantzukizun hori berriaz ADI-Alta Velocidad delakoaren esku utzi du, azpiegitura horren onuraduna den aldetik⁴.

Alabaina, Nafarroako Gobernua da, obra horien kontratazio-organoa den aldetik, enpresa esleipendunei exigitu behar diena exekuzioari egoztekoak diren akats eta kalteen aurrean erantzun dezaten, eskaintako berme-eparearen barruan (1. zatiko obren kasuan, zazpi urtekoa da).

Herri Lan Zuzendaritza Nagusitik informatu digute ADIFek ez duela inongo mantentze-jarduketarik egiten plataformako entregatutako obretan. Irizpide gisa, ADIFek, gainegituraren jarduketak hasi baion lehen, plataforma osoa aztertzen du, gorabeherak edo egin beharreko konponketak detektatzeko, eta haiek gero kasuko obra proiektuan sartzeko.

GAINERAKO JARDUKETAK

- Iruñerriko jarduketei dagokienez, 2004. urtean behin betiko onetsi zen "Iruñerriko trenbide sare berriaren informazio-azterlana: trenbide kiribilgunea kentzea eta plataforma" izenekoak.

Egungo trenbide kiribilgunea kentzeko proiektua 2004an idatzi zen. Hura exekutatu baino lehen, gaurkotu egin beharko litzateke, bai zehaztapenei, bai kostuari dagokienez.

ADIFek ez du geltoki berriaren eraikuntza-proiektua idatzi.

Ebazteko dago Auzitegi Gorenari aurkeztutako errekurso bat, Iruña-Castejón zatiari eta Iruñeko kiribilguneari buruz Sustapen Ministerioak egindako ingurumen-eraginaren adierazpenaren indarraldia baliogabetzeari buruzkoa.

Aurreikusitako hirigintza-jarduketei dagokienez, nabarmentzen dugu Partzuergoari dagokiola udalez gairako proiektu sektorialaren garapenaren hirigintza kudeaketa, eta bera izanen dela jarduketak exekutatzeko finantza-baliabideak jarri beharko dituenak. Hartara, honako fase hauek bete dira:

a) 2010ean, Nafarroako Gobernuak behin betiko onespina eman zion abiadura handiko trenbiderako geltokiaren eremua eta Iruñeko geltoki zaharraren eremua garatzeko udalez gairako proiektuari. Haren garapena zenbait fasetan gauzatuko da. Jarduketa horretarako aurreikusitako kostua 296 milioikoa da.

b) Abiadura Handia-Iruñerria Partzuergoko Zuzendaritza Kontseiluak, 2015eko apirilaren 16an, hasiera batez onetsi zituen Prestazio Handiko Trenaren udalez gairako proiektu sektorialaren eremurako birzatiitze-proiektua, urbanizazio-proiektua eta xehetasunen azterlana, eta 60

⁴ Garapen Ekonomikorako kontseilariak aurkeztutako alegazioari jarraituz aldatutako lerrokada.

egunez jarri ziren jendaurrean. Epe hori beste bi aldiz luzatu zen, eta aldi horietako azkena 2016ko urtarrilean izan zen.

- Plasencia de Jalón-Castejón zatiari dagokionez, 2007aren amaieran Plasencia de Jalondik Tuterarainoko zatiaren informazio-azterlana onetsi zen, eta 2009ko abuztuaren Tutera-Castejón azpizatiaren informazio-azterlan osagarria esleitu zen.

2008an, Gallur-Cortes eta Cortes-Tutera azpizatiaren eraikuntza-proiektuen idazketa esleitu zen. Ez dago jasota Tutera-Castejón azpizatiaren onespenean.

Estatuak eta Nafarroako Gobernuak trenbideak Tutera hiritik izanzen duen iraganbidea hitzartu behar dute.

2014ko azaroan, Estatuak Castejón-Iruña zatiaren etorkizuneko abiadura handiko linea egungo linea konbentzionaleko Zaragoza-Altsasu zatiko trazadurarekin lotzeko proiektuaren idazketa esleitu zuen. Nafarroako korridorearen 0 zatia deitutakoa da.

"0 deitutako zatia da, zeinaren xedea baita jarraitutasuna ematea Castejón-Iruña abiadura handiko lineari, horren trazadura lotuz, Castejón-Villafranca azpizatiaren parean, Zaragoza eta Altsasu artean lehendik dagoen linea konbentzionalarekin. Kontratuak jasotzen du aukerei buruzko alde aurretiko azterlana egitea, bai eta oinarrizko proiektua eta eraikuntza-proiektua ere.

Proiektuak aipatutako loturarako behar den plataforma definituko du, horren barne direla xehetasun azterlanak, behin-behineko egoerak, bideetakoak zein trenbidekoak, bai eta egungo linearen barruan egin beharreko jarduketak ere, zeinek aukera emanen baitute lotura hori egiteko hautatzen den moduaren arabera: ahari jauzia, zabalera aldatzeko aldagailua jartzea, hirugarren erraila edukitzea eta abar.

Halaber, zenbait konponbide tekniko-ekonomiko planteatuko dira Ebro ibaia gainditzeko zubibide bat egiteko."

Herri Lan Zuzendaritza Nagusiak ezagutzera eman digu aipatutako oinarrizko proiektua idazteko kontratua etenda dagoela. Hartan, Ebro ibaiaren gaineko zubibide bat sartzen da, eta bide konbentzionalarekiko lotura bat aurreikusten da. Hau da, printzipioz, Plasencia de Jalón eta Castejón artean abiadura handiko adar bat eraikitzeko hasierako aurreikuspenak aldatzen edo geroztatzen dira eta Nafarroako AHTa Castejón trenbide konbentzionalarekin lotzeko behin-behineko konponbidearen alde egiten da. Zaragoza eta Castejón arteko egungo tartean, hirugarren errail bat jarriko da, zabalera europarreko trenen zirkulazioa bideratuko duena.

- Zuasti-Euskal "Y"arekiko lotura zatia. 2010ean, Estatuak zati horri buruzko informazio-azterlana esleitu zuen, lotura horretarako balizko trazadurak aztertu ahal izateko.

2011n Estatuak, Eusko Jaurlaritzak eta Nafarroako Gobernuak sinatutako protokoloaren arabera, aurreikusita dago aukera horiek hiru administrazioen artean ados jarrita aztertzea. Gaur egun, trazadurari buruzko zenbait aukera desberdin aztertzen ari dira, dela zuzenean Donostia-rekin konektatuz, dela Gasteiztik konektatuz, eta bereziki kostuari erreparatzen ari zaio.

Hala eta guztiz ere, Herri Lan Zuzendaritza Nagusitik diote ez dela ezer behin betiko erabaki, ez trazadurari buruz, ez bide bakarra edo bide bikoitza egiteari buruzko konponbide zehatzari buruz, ez eta plataforma berriaren gainean hirugarren erraila egiteari buruz eta abarrei buruz ere.

2016ko NAFARROAKO AURREKONTU OROKORRAK

2016ko aurrekontuek berariazko lau kontu-sail jaso zituzten AHTaren obretarako, Departamentuak laneko segurtasunerako eta osasunerako daukan kontu-sail orokorraz gainera. Lau kontu-sailek milioi bat euroko hasierako zuzkidurak dauzkate; 2015ean, zuzkidura horiek ia 48 milioi eurokoak izan ziren. 2016ko abuztuan, kontu-sail horiek, aurrekontu-aldaketan bitartez, 0,12 milioiko murrizketak izan dituzte, eta aitortutako betebeharrak 1.909 eurokoak dira. Aurreko informazioa honako taula honetan ageri da:

(euroak, milakotan)

2016ko aurrekontuetako kontu-saila	Hasierako kreditua	Aldaketak	Bateratua	Betebeharrak
Abiadura handiko trenaren proiektuak eta obra zuzendaritza	785	-	785	-
Euskal "Y"arekiko hirugarren hariaren behin-behineko konponbidearen azterlana	150	-74	76	-
Tren geltoki berriaren hirigintza-aukeren azterlana	100	-50	50	-
Abiadura handiko trenerako lur-zatien desjabetzeak	6	-	6	1,91
AHTa, guztira (2016ko abuztua)	1.041	-124	917	1,91

Ikusten den bezala, ez dago plataforma egiteko lanetarako zuzkidurarik jaso, eta bi kontu-sail gehitu dira Euskal "Y"arekiko konexioari buruzko azterlanetarako eta Iruñeko geltoki berrirako hirigintza-aukeretarako.

ADIF-ALTA VELOCIDAD ENTITATE PUBLIKOAK NAFARROAKO KORRIDOREAN EGINDAKO INBERTSIOAK

Kontuen Ganberak ADIF-Alta Velocidad entitate publikoari informazio xehakatu eskatu zion abiadura handiko Nafarroako zatian egin dituen gastu eta inbertsioei buruz. Txosten hau egin den egunean, ez dugu eskaera horren erantzunik jaso.

IV.2. NAFARROAKO GOBERNUAREN ALDE CASTEJÓN-IRUÑERRIA ZATIAN ADOSTASUNA ADIERAZITAKO GASTUAK ETA ITZULKETAK.

ADOSTASUNA ADIERAZITAKO GASTUAK ETA ITZULKETAK

Castejón-Iruñerria zatia arautzen duen hitzarmeneko klausulei erreparatuta, Nafarroako Gobernuak 2011tik 2014ra egindako eta finantzatutako gastuak, behin adostasuna adierazita, Estatuak itzuliko lituzke, honako egutegi honi jarraituz:

(euroak, milioitan)

Castejón-Iruñerria zatia	Guztira	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nafarroako Gobernuak aurreratutako gastuaren aurreikuspenak	387,65	43,25	134,00	139,05	71,35			
ADIFen itzulketarako aurreikuspena	387,65			10,00	25,65	30,00	170,00	152,00

Itzulketa egiteari dagokionez, hitzarmenak dio jarraipenerako sortu den Azpibatzorde Teknikoak obra ziurtagirien eta gainerako gastuen adostasuna adierazi behar duela.

Data horretara arte, aipatutako azpibatzordeak honako adostasun-txostenak egin ditu:

- 2011ko maiatzean, Azpibatzorde Teknikoak ziurtagirien lehen txostena egin zuen, 2009-2010 ekitaldiei buruzkoa, zeinean adostasuna erakusten baitzuen eta Nafarroako Gobernuak epe horretan ordaindutako ziurtagiriak onesten zituen: 5,28 milioi egiten zuten.

- 2014ko martxoan, Azpibatzordeak adostasuna eman zien 2011ko eta 2012ko ekitaldiei buruzko ziurtagiriei; txosten horrek, izan ere, aurrez jada ziurtatua zuena ere jasotzen du. Zenbateko metatua 23,54 milioikoa da.

- 2014ko urrian, Azpibatzordeak 2013ko abenduaren 31ko ziurtagiriei buruzko adostasun-txostena eman zuen, zeinean aurrez jada ziurtatua zuena ere jaso baitzuen. Zenbateko metatua 52,39 milioikoa da.

- 2015eko otsailean 2014ko abenduaren 31ko ziurtagirien adostasun-txostena eman zen, zeinean 2009tik 2014ra bitarteko ekitaldietako ziurtagirien guztizko zenbatekoa jasotzen baita; hona horri buruzko taula:

(euroak, milakotan)

Adostasun-txostenak	Proiektuak, laguntza teknikoa eta zuzendaritza	Desjabetzeak	Obren exekuzioa	Guztira (BEZa barne)
2009. urtea	228			228
2010. urtea	5.051			5.051
2011. urtea	757	289	161	1.208
2012. urtea	1.062	4.101	11.888	17.050
2013. urtea	796	2.711	25.343	28.850
2014. urtea	665	124	18.333	19.122
Adostasuna adierazitakoaren guztizkoa, 2015eko otsailean	8.559	7.225	55.725	71.509

Horrenbestez, 2015eko otsailean, Azpibatzordeak adostasuna emana zien 2009tik 2014ra Nafarroako Gobernuak aurreratutako gastuei: 71,51 milioi dira guztira. Adostasuna adierazi gabeko gastuak, data horretan, 0,95 milioi dira.

Informazio hori da AHTaren obren kontabilitate-tratamendurako aplikatzen dena, 2015ko kontuak ixteko garaian.

• 2016ko maiatzean, Azpibatzerdeak 2009-2015 aldiko ziurtagirien txostena eman zuen, non adostasuna adierazten baitie 2015eko ekitaldian ordaindutakoei, bai eta aurreko beste gastu batzuei ere. Hurrengo taulan ageri dira xehetasunak:

(euroak, milakotan)

	Proiektuak, laguntza teknikoa eta zuzendaritza	Desjabetzeak	Obren exekuzioa	Guztira (BEZa barne)
2014ra arte adostasuna adierazitakoa	8.559	7.225	55.725	71.509
2015. urtea	275	9	8.412	8.696
Adostasuna adierazitakoaren guztizkoa, 2016ko maiatzean	8.834	7.234	64.137	80.205

Horrenbestez, 2016ko maiatzean, honela laburbil daitezke adostasuna adierazitako gastuak:

(euroak, milakotan)

Azpibatzerdeak txostena emandako ziurtagiriak (2016ko maiatza)	2009-2015
Nafarroako Gobernuak aurreratutako gastuen guztizkoa (A)	81.089
Adostasuna adierazitako gastuak, guztira (B)	80.205
Adostasuna adierazi gabeko gastuak (A-B)	884

Adostasuna adierazitako gastuei buruzko xehetasun handiagoak honako taula honetan ikus daitezke:

(euroak, milioitan)

Castejón-Ezkirotz zatia Plataforma	Nafarroako Gobernuak aurreratutako gastua, 2015-12-31n	Adostasuna adierazitako gastua
1. Castejón-Alesbes	60,76	60,74
2. Alesbes-Erriberri	-	-
3. Erriberri-Tafalla	-	-
4. Tafalla-Artederreta	-	-
5. Artederreta-Ezkirotz	-	-
REEren lineak berritik jartzea	3,40	3,40
Eraikuntza, guztira	64,16	64,14
Desjabetzeak	7,96	7,23
Proiektuak egitea, gainbegiratzea eta obra zuzendaritza	8,97	8,83
Nafarroako Gobernua, guztira	81,09	80,20

Aurreko txostenen ondorioz, Nafarroako Gobernuak, hitzarmenean jasotako itzulketa-aurreikuspenekin bat, ADIFi eskatu zion aurreikusitako lehenengo hiru urteko ordainketak ordaintzeko: 65,65 milioiko zenbatekoa aurreikusi zuen.

Zenbateko horren kobrantzari buruz, honakoa esan behar dugu:

• 2014an, guztira, 35,65 milioi kobratu ziren, 2013ko eta 2014ko urteko ordainketei zegozkienak.

• 2015eko likidazioan, Gobernuak 30 milioiko eskubideak aitortu zituen, 2015ean hitzarmenean aurreikusitako urteko ordainketari dagozkionak. Txosten hau idazteko datan, ordea, ADIFek ez du kopuru hori ordaindu.

Laburbilduz, 2015eko kontabilitate-itxierara arte, Nafarroako Gobernuak exekutatu eta aurreratu dituen gastuak 81,09 milioikoak dira; horietatik, 80,2 milioiri buruzko adostasuna adierazita dago; hitzarmenean guztira aurreikusitako gastuak 387,65 milioikoak dira. ADIFen 65,65 milioiko

itzulketak aitortu dira, hitzarmenean aurreikusitako hiru urteko ordainketei dagozkienak; horietatik 30 milioi kobratzeko daude.

Azpibatzordeak 2016ko maiatzean sinatutako 5. txostenaren ondoren, adostasuna adierazitako gastuen —80,2 milioi— eta aitortutako itzulketen —65,65 milioi— arteko aldea 14,55 milioi eurokoa izanen litzateke. Hori dela eta, horixe izanen litzateke 2016ko ekitaldirako eska litekeen gehieneko kopurua. Nafarroako Gobernuak 2016ko ekainean eskatu du aipatutako zenbatekoa itzultzeko.

Zor diren zenbatekoen kobrantza efektiboari buruz, adostasunik ez dago bi administrazioen artean. Hala eta guztiz ere, hitzarmenaren testuan oinarrituta, Nafarroako Gobernuak eskatu du hartan aurreikusitako urteko ordainketak egiteko, adostasuna adierazitako gastuaren gehienekora bitarte; hartara, hurrengo taulan jasotzen dira hitzarmenaren aurreikuspenak, obren exekuzioari eta itzulketari dagozkionak, eta haien ondoan egiazko egoera.

(euroak, milioitan)

Castejón-Iruñerria zatia	Guztira	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nafarroako Gobernuak aurreratutako gastuaren aurreikuspenak	387,65	43,25	134,00	139,05	71,35			
Adostasuna adierazitako gastu efektiboa ⁽¹⁾	80,20	6,48	17,05	28,85	19,12	8,70		
ADIFen itzulketarako aurreikuspena	387,65			10,00	25,65	30,00	170,00	152,00
<i>Nafarroako Gobernuak aitortutako itzulketa</i>	<i>80,20</i>				<i>36,65</i>	<i>30,00</i>	<i>14,55</i>	
Nafarroako Gobernuak egiazki kobratutako itzulketa	36,65				36,65			

⁽¹⁾ 2011ko gastuak 2009tik 2011ra bitarteko aldia biltzen du.

Hau da, Nafarroako Gobernuak, 2015era arte, AHTaren korridorean aurreikusitako inbertsioaren ehuneko 21 exekutatu du, eta adostasuna adierazitako gastu aurreratu guztia itzultzeko eskatu du.

ADOSTASUNA ADIERAZI GABEKO GASTUEN AZTERKETA

Azpibatzordeak, 2016eko maiatzean, adostasuna adierazi gabeko gastuak, 2015eko abenduaren 31ra arteko erreferentziarekin, 0,88 milioiokoak dira, aurreko lerroketan adierazitakoari jarraituz. Hona xehetasunak:

	Eurotan
Adostasuna adierazi gabeko gastuak (2016ko maiatza)	Zenbatekoa
Desjabetzeetarako laguntza teknikoa	728.267
Erasanetarako laguntza teknikoa	83.418
Mezulariaren faktura	484
Obrak eta laguntza teknikoa direla-eta aitortu gabeko zenbatekoak	
I. azpizatiko obrak: Castejón-Cadreita	23.119
Ingurumeneko laguntza teknikoa	20.615
1. zatiko segurtasuna eta osasuna	28.217
Adostasuna adierazi gabeko gastuak 2015-12-31n, guztira	884.120

Gastu horiek Nafarroako Gobernuak exekutututako gastuen ehuneko bat eskas dira, eta funtsean laguntza teknikoari dagozkio.

Desjabetze-prozesuari buruzko laguntza teknikoko gastuak kanpo daude, zeren eta ulertzen da "desjabetzeen kudeaketarako bulegoa irekitzeari eta mantentzeari dagozkien kostuei dagozkiena". Izan ere, hitzarmenaren arabera, Nafarroako Gobernuaren kontura dira horiek. Gainera, 2013ko beste gastu batzuk utzi dira kanpoan, afekzioak egiaztatzearekin eta ukitutako jabeen identifikazioarekin zein katastro-aldaketekin lotutakoak.

Aurreko zenbatekoaz gainera, Nafarroako Gobernuak, gastuaren izaera dela eta, 3.230 euroko zenbateko bat ez zuen sartu adostasuna adierazi beharreko fakturretan. Trenaren etorkizunari buruz CRANA fundazioak antolatutako jardunaldi batzuei dagokie. Gastu hori proiektuen, laguntza teknikoaren eta obra zuzendaritzaren kontu-sailean erregistratuta zegoen, eta ez zen sartu adostasuna adierazi beharreko fakturretan.

IV.3. AHTaren OBREN ONDORIOZKO FINANTZA-GASTUEN FINANTZAKETA ETA ZENBATESPENA

Nafarroako Foru Komunitaterako 2012-2014 urteetarako aurrekontua berrorekatzeko plan ekonomiko-finantzarioan, aurreikusita zegoen Nafarroako Gobernuak zorpetze eragiketak egitea AHTaren obren aurrerapena finantzatzeko, Estatuak haren diru-zenbatekoa itzuli bitarte.

Zorpetzearen aurreikuspenak honakoak ziren:

(euroak, milioitan)	
Ekitaldia	Zenbatekoa
2011	43,25
2012	134,00
2013	129,05
2014	45,70
AHTko obren zorpetzearen guztizkoa-Berrorekatze plana	352,00

Bestalde, Nafarroako aurrekontu orokorrei buruzko kasuan kasuko foru legeetan eta Gobernuak 2012ko aurrekontuak luzatzeko erabakietan, AHTaren obretarako zorpetzea ituntzeko honako aurreikuspen hauek jasotzen ziren:

(euroak, milioitan)	
Aurrekontuak	Zenbatekoa
2011ko aurrekontua	45,00
2012rako aurrekontua	134,00
2012ko aurrekontua, 2013rako luzatua	68,49
2012ko aurrekontua, 2014rako luzatua	102,48
2012ko aurrekontua, 2015erako luzatua	18,68
2016ko aurrekontua	0,00
AHTaren obren zorpetzea, guztira-Nafarroako Aurrekontu Orokorrak	368,65

Hala eta guztiz ere, Ganbera honek 2011ko kontuetatik gaur arte egindako lanaren arabera, ez dago jasota obra horiek finantzatzeko berariaz itundutako zorpetzerik dagoenik. Horrenbestez, obrak Nafarroako Gobernuaren baliabide orokorrekin finantzatu dira, dela baliabide berekiekin, dela zorpetze orokorraren bidez.

Horrenbestez, AHTaren obrek Nafarroako Gobernuari sortu dizkion finantza-zama edo interesak zehazteko, zenbait hipotesi hartu behar ditugu abiapuntu, zama horren balio teorikora hurbildu ahal izateko. Hartara, honako hau jotzen dugu:

- Nafarroako Gobernuak AHTan aurreratutako gastu guztia zorpetzearekin finantzatu da. Hipotesi hori hartu da aintzat, egindako gastuaren izaerari erreparatuta, zeren eta beste entitate publiko baten kontura exekutatzeko baita, eta ez baitira Nafarroako Gobernuaren inbertsio arrunteko edo "normaleko" gastuak.

- Urte bakoitzeko inbertsioari aplikatzekoa zaion interes-tasa urteko zorpetzearen batez besteko tasa izanen litzateke, honela zenbatetsia: zorpetze-interesetarako aurrekontu-gastuaren eta abenduaren 31ko zor biziak balantzean duen saldoa.

- Hipotesi gisa aplikatzen dugu exekututako obrak eta gastuak urtean zehar modu homogeneoan egin direla; hau da, urte bateko interesak zehazteko, aurreko ekitaldietako inbertsio metatu guztia gehi ekitaldi bereko inbertsioaren erdia hartu dira kontuan.

- 2014ko ekitaldiari dagozkion kalkuluetan, aintzat hartu dugu ADIFengandik egiazki kobratutako itzulketak, zeina 36,65 milioikoa izan baita. Ez ditugu jaso eskatu bai baina jaso ez diren itzulketak.

Aurreko hipotesietatik abiatuta eta baieztatuta inbertsio horiengatik sor zitezkeen interesei buruzko hurbilketa bat dela, lortutako emaitzak hurrengo taulan erakusten ditugu, eurotan adierazita:

Ekitaldia	Zenbatetsitako interesak
2009	3.841
2010	54.366
2011	132.354
2012	475.885
2013	1.251.723
2014	1.948.471
2015	1.257.448
AHTaren obrak direla-eta zenbatetsitako interesak, guztira	5.124.088

Hau da, aplikatutako mugak eta hipotesiak kontuan hartuta, AHTaren obrek 5,12 milioiko interes-gastuak eragin dizkiote Nafarroako Gobernuari.

IV.4. NAFARROAKO GOBERNUAN AHTAREN OBREI EMAN ZAIEN KONTABILITATE-TRATAMENDUA

AHTaren obrek sortzen dituzten gastuak eta diru-sarrerak/itzulketak ekitaldi bakoitzeko aurrekontu-likidazioari egotzen zaizkio: gastuak inbertsioen 6. kapituluan, eta diru-sarrerak/itzulketak kapital-transferentzien 7. kapituluan.

2013ra arte, egindako inbertsioak urteko ibilgetu materialaren “AHTaren Nafarroako Korridorea, eraikitze bidean” kontuan aktibatzen ziren.

2014ko ekitaldian, kontabilitate-tratamendu hori aldatu eta eragiketaren funts ekonomiko berri doitu zitzaion, eta une horretara arte kontabilizatutako jarduketak erregularizatu ziren. Laburbilduz, honako honetan datza kontabilitate-tratamendu berria:

- Ez da aldatu gastuen eta diru-sarreraren aurrekontu-egozpena; hala eta guztiz ere, kontabilitate-tratamendu berriarekin —finantza-izaera dauka—, komenigarria litzateke aztertzea ea aurrekontuari egiten zaion egozpena egokiena ote den eragiketaren izaerarako, ala gastu eta diru-sarrera horiek aurrekontuko “Finantza-aktiboak” izeneko 8. kapituluei egotzi behar zaizkien.

- Azpiegitura dela-eta aurreratu diren gastuak ez dira jada jotzen urteko ibilgetu material gisa; izan ere, ADIFek Nafarroako Gobernuarekin daukan zorra islatzen duen finantza-ibilgetu baten gisara erregistratzen dira. Hau da, jotzen da aurreratutako gastuak ADIFen kontura egiten direla, eta ADIF dela desjabetzeen onuraduna eta plataformako proiektu eta obren hartzailea. Horretarako, “Epe luzeko bestelako kredituak. ADIF-TAV zordun” kontua sortzen da.

- Epe luzeko aurreko kredituak Nafarroako Gobernuak eskatu beharrekoak bilakatzen dira Azpibatzorde Teknikoak gastuei buruzko adostasuna adierazten duen unetik; hori dela eta, une horretan zenbateko horiek epe laburreko zordun gisa birsailkatzen dira, “Aurrekontukoak ez diren beste zordun batzuk. ADIF/TAV zordun” izeneko kontu berrian.

Aipatutako Azpibatzordeak adostasuna adierazi gabeko zenbatekoei dagokienez, hornikuntza baten urteko zuzkidura bat egiten da, halako moduz non haren zenbatekoa ekitaldiko gastuen gisara erregistratzen baita, eta egoerari buruzko balantzean ibilgetuaren ikur negatiboko zuzki-

dura baten gisara islatzen baita. Hau da, kontu horren saldoak adostasuna adierazi gabeko gastuen metatua jasoko du; hain zuzen, hasiera batez, ADIFek ez ditu saldo horiek ordainduko.

- Diru-sarrerak/itzulketak ADIFI ordainketa eskatzen zaion unean aitortzen dira. 2014ko ekitaldia da diru-sarrera horiek aitortzen diren lehenengoa, “Enpresa publikoen kapital-transferentziak” aurrekontu-kontzeptuaren barruan. Aitorpen horren unean, aurrekontukoa ez den zorduna ezeztatzen da, haren zenbatekoari dagokion heinean, eta zorra “Aitortutako eskubideengatiko zordunak, egoitzetan” kontzeptura aldatzen da, egiazki kobratu bitartean.

Eragiketa horiek, oro har, ekitaldiaren itxieran egiten dira, eta Herri Lan Zuzendaritza Nagusiak emandako txostenean oinarritzen dira, ekitaldiaren itxierari buruzko foru aginduan araututakoari jarraituz.

2015eko abenduaren 31ko balantzean, aurreko kontuek honako saldo hauek dauzkate, aurreko bi ekitaldikoekin alderatuta:

Ondare-masa	Deskribapena	2013-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Ibilgetu materiala	AHTaren Nafarroako korridorea, eraikitze bidean	52.941	-	-
Finantza-ibilgetua	Epe luzeko bestelako kredituak. ADIF/TAV zordun	-	20.079	9.583
Finantza-ibilgetua	ADIF/TAVek adostasuna adierazi gabeko gastuen hornidura	-	-858	-956
Aurrekontukoak ez diren zordunak	Epe laburreko bestelako kredituak. ADIF/TAV zordun	-	16.787	5.859
Aurrekontuko zordunak	ADIF/TAVen egoitzetako jabe zordunak	-	-	30.000

Aurreko kontuetako mugimenduak eta saldoak aztertu dira, eta arrazoizkoak direla ondorioztatuta da.

Azkenik, aipatu behar dugu ezen, aurrekontu-egonkortasunari buruzko araudiaren eraginetarako, Nafarroako Gobernuaren 2015erako finantzaketa-beharren kalkuluan, doikuntza negatibo bat —finantzaketa-behar handiagoak— sartu dela, AHTaren eragiketetatik eratorria. Hartara, honako doikuntza hau planteatu da:

(euroak, milakotan)

Kontabilitate nazionalako doikuntza	Zenbatekoa
Nafarroako Gobernuak AHTan 2015ean exekutatu duen inbertsioa	8.627
ADIFek egindako obrak direla-eta itzulitakoa	(30.000)
Doikuntza, guztira	(21.373)

IV.5. HIRUGARREN ERRAILA

Hirugarren erraila instalatzea konponbide tekniko bat da, trenbide bakarretik bi zabalera desberdin dituzten trenak zirkulatzea ahalbidetzen duena. Hau da, plataforma berean egindako errail gehigarriak nazioarteko zabalera (1.435 mm) duen eta zabalera iberiarra (1.668 mm) duen material gupildunaren zirkulazioa ahalbidetzen du.

Hurrengo argazkian hirugarren erraila duen trenbide baten adibidea erakusten da.



Hirugarren erraila instalatu daiteke lehendik dagoen trenbide batean edo eraiki nahi den trenbide berri batean.

Lehendik dagoen trenbide batean eginez gero, instalazio horrek eskatzen du zuzenean inplikaturik dauden beste elementu batzuk modernizatzea: azpiegitura egokitzea, desbideratzeak, bide-zirkuituak, seinaleztapen sistema, katenaria balioaniztunak, hiru erraileko trabesak, elektrifikatze-potentzia handiagoa, katigamendu berriak egitea; gainera, ahalegin tekniko eta kudeaketa-ahalegin konplexua eskatzen du, zirkulazioen merkataritza-eragiketa segurtasun- eta efizientzia-baldintza onenetan bermatzeko.

Nazioarteko bide zabalera abiadura handiko lineak eraikitzean, aztertu da hirugarren erraila bidaiarien eta salgaien trafiko mistoko zenbait trazaduratan erabiltzea; hau da, salgaiak daramatzaten trenak nazioarteko zabalera duten bidetatik pasaraztea. Hirugarren errailak aukera ematen du prestazio handiekin bi zabalera duten trenbideak ustiatzeko. ADIFek garatutako hiru erraileko bide-ereduak aukera ematen du bidaiarien trenak prestazio handiekin zirkulatzen; hau da, orduko 200 km-tik gorako abiaduretan zirkulatu ahal dira bi zabalerean, betiere bidearen jatorrizko trazaduraren arabera.

Hala eta guztiz ere, desbideratzeak dauden tokietan bide-gurutzea egiteak, gehienetan, murriztapen tekniko bat dauka, abiadura orduko 200 Km-ra mugatzea dakarrena. Gainera, erronka tekniko garrantzitsu bat planteatzen da bide bikoitzeko desbideratzeetan, eta hari-aldagailu bat instalatu beharra dago desbideratzeak egin ahal izateko.

Hiru errail dituzten trenbideak dauzkaten lineek, halaber, konplexutasun handiagoa dute, bate-tik zabalera desberdinak batera daudelako, eta bestetik trafiko oso trinkoak bateragarri egin behar direlako: ardatz bakoitzeko zama handiagoa duten salgaien trenak eta tren azkarrago eta arinagoak. Horrek guztiak azpiegiturretan eta trafikoa kudeatzeko sistemetan eragiteko eta ustiatzeko jokabide berritzaileagoak exigitzen ditu.

Hirugarren errailaren konponbidea nolabaiteko maitasunez erabili da jada trenbide-zati laburretan: geltokiak, zubiak, tunelak, muga-eremuak eta bestelako gunere bereziak. Zati luzeagoetan edo sareetan berrikiago hasi da erabiltzen. Espainian adibide batzuk badaude, eta horietan une

honetan nabarmentzekoak dira Bartzelonako gune frankotik Frantziako mugaraino doan trenbide-zatia eta Mediterraneoko korridorearen zati handi batean hirugarren erraila jartzeko plana.

Oro har, hirugarren erraila jarri da nazioarteko salgaien garraioan pentsatuz, garraio hori Europarantz eramatea errazte aldera.

Hirugarren erraila dela-eta aurkitu diren alde txarrak ondoren laburbildu ditugu:

- Bide tradizional guztiek ezin dute jasan hirugarren errailaren instalazioa; izan ere, lehendik dauden trabesak altxa eta berriak jarri behar dira, betekizun tekniko berriak jasan ahal ditzaten; halere, badirudi gaur egun zenbait konponbide tekniko garatzen ari direla arazo horri konponbidea emateko. Halaber, katenariak aldatu behar dira, eta tunelak zabaldu egin behar dira, hirugarren erraila jarri ahal izateko.

- Bidearen higadura modu desberdinean gertatzen da, zeren eta errailetakoko batek besteek bi halako trafiko jasaten baitu, eta horri dagozkion trabesek ere presio handiagoa jasaten baitute. Horrenbestez, errail eta trabes horiek mantentze berezia eskatzen dute, eta lan horietan plataformaren finkatze berezia ere zaindu behar da.

- Hirugarren errailatik doazen trenak geltokietako nasetatik urrun gelditzen dira, eta egokitze-lanak egin behar dira bidaiarien segurtasun-arazoak saihesteko.

- Hari aldaketak direla-eta lehendik aipatu diren arazoak, haien kostua, haien mantentzea eta trenen abiadura duen eragina.

- Aditu batzuen iritziz, instalazio hori oraindik ere fase esperimentalean dago, eta desadostasun tekniko handiak aurkitu ditugu haren egiazko erabilgarritasuna dela-eta.

- Nafarroako korridorerako, gainera, bide konbentzionalaren gainean hirugarren erraila jartzeak berarekin ekarriko luke konponbiderik ez ematea bide bakarra izatearen arazo historikoari; horri dagokionez, aipatu beharra dago bide horren trazadura, funtsean, XIX. mendearen amaieran diseinatua dela. Inguruabar horiek agerian jartzen dute hura gerorapenik gabe egokitu behar izatea trenbide-trafikoaren egungo betekizun teknikoen arabera.

Hirugarren erraila jartzeak, ordea, alde onak ere baditu; honakoak, besteak beste:

- Garrantzitsuena haren kostua da, zeina, zenbait iturriren arabera, km bakoitzeko 2 eta 3 milioi artekoa baita, baldin eta lehendik dagoen plataforma konbentzionalaren gainean instalatzen bada. AHTaren linearen kilometro bakoitzeko kostua 15 milioi euro ingurukoa da; halere, haren zenbatespena lurraldearen baldintza orografiko berezien arabera da.

- Salgaien garraioa errazten du, baina bidaiariek dute beti lehentasuna haren erabileran.

- Behin-behineko konponbide on bat izan daiteke, epe ertainean, trenbide berriak egiten ez diren bitartean.

Gaur egun egiten ari den Nafarroako korridorearen plataformak onartzen du bai nazioarteko zabaleradun bide bikoitza instalatzea, bai hirugarren erraila jartzea ere. Hala eta guztiz ere, Nafarroako Gobernuak sekula ez du planeatu Castejón-Iruña zati osoa hirugarren errailaren konponbidea erabiliz egitea. Testuinguru horretan, ikusten dugu Nafarroako korridorean hirugarren errailaren konponbidea behin-behineko neurri gisa planteatu edo aztertu dela, eraikuntza-lana arintzeko eta Europako abiadura handiko korridorearekiko lotura bermatzeko:

- Plasencia de Jalón-Castejón nazioarteko bidearen zatia egiten ez den bitartean, Nafarroako zatia herri horretan Zaragozako linea konbentzionalarekin lotzea; horretarako, lehendik, linea horretan hirugarren erraila instalatu beharko da. Badirudi hori dela ADIF aldeztzen ari den aukera.

- Herri Lan Zuzendaritza Nagusitik aipatu digutenez, Estatuaren asmoa da ez aldatzea Castejón-Iruñerria zatiaren guztizko zenbateko ekonomikoa, zeina 675 milioitan zenbatetsi baita. Horregatik, Departamentua zati horretarako ezarritako gastua berregituratzea aztertzen ari da, egiazko kostuak kontuan hartuta, eta haiek konpentsatzea Artederreta-Ezkirotz 5. azpizatian gastu txikiagoa egitearekin. Azpizati horretan gastua gutxitzeaz gainera, baldintza geologiko eta tekniko bereziak dituelako kostu handiena duena denez, egokia litzateke trenbidea hirugarren errailarekin egokitzea. Konponbide horrek berarekin ekarriko luke konponbiderik ez ematea bide bakarraren arazoari; aldi berean, esan digutenaren arabera, arazo tekniko handiak sor litezke

hirugarren erraila duen egungo bide konbentzionala lotzeko Nafarroako korridorearen plataforma berriari instalatutakoekin.

- Halaber, Zuasti-Gasteiz zatian hirugarren erraila instalatzeko aukera aztertu da, Euskal "Y"arekiko lotura arintzeko.

Azkenik, ADIF aztertzen ari da, beste aukera baten gisara, trenetan beraietan aldagailu automatikoak jartzea, teknologia aurreratukoak, zabalera desberdinetako bideetatik zirkulatu ahal izateko. Kasu horretan, egokitzapenaren kostua trenbide-operadorearen bizkar geratzeko litzateke.

V. AMAIERAKO ONDORIOA ETA GOGOETAK

Laburpen gisa, ondoren zenbait ondorio azaltzen ditugu AHTaren Nafarroako korridorearen obren egoera dela eta, bai eta hari buruzko amaierako gogoeta batzuk ere. Hartara,

Lehena. Azpiegitura honi buruzko maila guztietako erabaki garrantzitsuak Estatuaren esku-menekoak dira, eta Nafarroako Gobernuak maniobra-tarte txikia du, betiere negoziatzeko daukan gaitasunaren arabera.

Bigarrena. Nafarroako korridorea, AHTaren Estatu osoko gainerako obrak bezala, finantza publikoak ongialdi ekonomikoan zeudenean planteatu eta diseinatu zen. Krisi ekonomiko orokorrrak finantza hauetan izan dituen eraginak eta aurrekontu-egonkortasunaren Europako araudia- ren betekizunek eragin garrantzitsua izan dute obra horien mantsotzean edo/eta geraztean, gainerako obra publikoetan gertatu den bezalaxe.

Hirugarrena. Korridore horren obretarako Estatuaren eta Nafarroaren artean dagoen arau-esparru indarduna desfasetuta dago epeei eta kostuei dagokienez, eta betetzen ezinezkoa da. Hartara:

- Osatu gabea da, zeren eta Castejón-Iruñerria zatiak baizik ez baititu epeak eta zuzkidura ekonomikoak zehazturik. Iruñerriko zatia asmo-protokolo huts bat da, nahiz eta inbertsiorako behar den zenbatekoaren zenbatespen bat aurkeztu den. Nafarroako korridorearen hegoko eta ipar- reko loturak, zeinak funtsezkoak baitira inbertsioa sozialki eta ekonomikoki errentagarri egiteko eta hari koherentzia emateko, ez daude inolaz ere ez zehazturik, ez garaturik. Laburbilduz, Nafarroako tarteez honako egoera hau dute zuzkidura ekonomikoari eta epeei dagokienez:

AHTaren Nafarroako korridorea	Zuzkidura ekonomikoa. (milioitan)	Exekuziorako aurreikusitako epea
Plasencia de Jalón (Zaragoza)-Castejón zatia	Zuzkidurarik gabe	Finkatutako eperik gabe
Castejón-Iruñerria (Ezkirotz) zatia	675	2015
Iruñerria	110	Finkatutako eperik gabe
Iruña (Zuasti)-Euskal "Y" lotura	Zuzkidurarik gabe	Finkatutako eperik gabe

- Castejón-Iruñerria zatirako zirriborrotuta dagoen kostu-zenbatespena hasierako azterlanen arabera egin zen, non bidaiarien garraioa baizik ez zen jasotzen; korridore osoa, ordea, planteatuta eta proiektatuta dago salgaiak ere eramateko, eta horrek nabarmen handitu du hasierako kostua. Horretaz gainera, kostu-desfasean eragina izan dute azken urteetan BEZ tasetan aplikatu diren bi igoerek, bai eta ingurumen-inpaktuaren deklaraziotik heldu diren betekizunek ere. Hala eta guztiz ere, ikusi da ezen, amaitu den zati bakarrean, egiazko gastua aurreikusita zegoena baino txikiagoa izan dela; egoera horren justifikazioa, funtsean, obren esleipen-hartzaile suertatu zirenek eskaintzetan egin zituzten beharpenak dira. Obra publikoko eraikuntza-sektorearen egungo testuinguruan, gai hori garrantzitsu gerta daiteke kostu-aurreikuspenen kalkuluan gertatutako akatsak konpentsatzeko.

- Epeen zenbatespenak ez zituen kontuan hartu tamaina horretako azpiegitura bat garatu eta exekutatzeko beharrezko diren izapide administratiboak.

- Estatuak oinarrizko eraikuntza-proiektuaren gainerakoa onesten ez duen bitartean, Nafarroako Gobernuak ezin du jarraitu Castejón-Iruñerria zatiko plataformaren lanak egiten.

Amaierako emaitza da Castejón-Iruñerria zatiaren exekuzio-epeak modu eztabidaezinean eta biribilean urratu direla.

Laugarrena. 2015eko abenduaren 31 bitartean, Nafarroako Gobernuak 82 milioiko inbertsioa egin du AHTaren plataforman; gainera, bost milioi euroan zenbatetsi diren finantza-gastuak hartu ditu —gastu horiek ez dira ADIFek itzultzekoak—. Hartara, hurrengo taulan erakusten ditugu gastu horiek, milioitan adierazita:

Nafarroako Gobernuak AHTa dela-eta 2015era arte egindako gastua	Zenbatekoa
Nafarroako Gobernuak AHTaren plataforman egindako inbertsioa	81,09
Finantza-gastuaren zenbatespena	5,12
Guztira	86,21

ADIF entitateak gaur arte 35,65 milioi itzuli ditu guztira.

Bosgarrena. 2015eko abenduaren 31n, administrazio publikoek⁵, bereziki Nafarroako Gobernuak, zergadunen 86 milioi inbertitu dituzte, gutxienez, azpiegitura honetan. Inbertsioaren bolumenak exigitzen du ukitutako administrazioek jarraitutasunaren edo mantsotzeari buruzko erantzun egokia ematea.

Egungo egoerari konponbidea emateko, gure iritziz bi aukera daude, funtsean:

a) Ministerioari/ADIFI uztea AHTaren Nafarroako korridoreko obren gaineko erantzukizun guztia, Nafarroako Gobernuak haren exekuzioan esku hartu gabe eta haren finantzaketa aurreratu gabe.

b) Bi administrazioek elkarrekin negoziatzea, aipatutako obren hitzarmen arautzaile berri bat zehazteko, non indarreko hitzarmena aztertu, berrikusi, gaurkotu eta osatuko den.

Aukera horiek baliozkoak izanen dira bi administrazioek AHTaren Nafarroako korridoreko obrei jarraitutasuna emateko egiazko borondatea duten bitartean.

Hitzarmen berri bat idaztearen aldeko hautua eginez gero, honakoak jaso beharko lituzke, funtsean:

- AHTaren Nafarroako jarduketa guztiak, horien barne direla Kantauri-Mediterraneo korridorearekiko hegoko eta iparreko loturak, haietarako guztietarako finkatuz eta zehaztuz bete beharreko zehaztapenak eta ezaugarri tekniko eta funtzionalak, bide bikotza ala bide bakarra instalatzearena barne.

- Administrazio bakoitzak bere gain hartzen dituen eskumenen eta gastuen definizio argia.

- Irizpide errealista, objektibo eta eguneragarrietan oinarritutako kostu-zenbatespena, bai plataformarako berarako, bai gainegiturarako, horren barne dela Iruñeko geltoki berriaren kostuari buruzko azterketa.

- Epeen plangintza eta programazio errealista bat, bi administrazioen aurrekontuetan erabilgarri dagoen diruaren araberakoa eta behar diren izapide administratiboen betekizunekin bat datorrena

- Inbertsioa finantzatzeko iturriak eta formulak eta aurreratutako gastuak itzultzeko arau egoki eta bidezkoak, horien barne dela gastu horiek Hitzarmen Ekonomikoan araututako Estatuako zama orokorretarako ekarpenetik zuzenean deskontatzea⁶.

- Inbertsioa epe luze batean exekutatzeari buruz dauden aurreikuspenen arabera, aztertzea egokia den obren mantentze-politika bat diseinatu edo garatzea, obra horiek amaitzen doazen neurrian aplikatzekoa.

⁵ Ez dugu ezagutzen zein den Estatuak/ADIFek AHTaren Nafarroako korridorean egiten duen inbertsioa.

⁶ Horri dagokionez, Herri-kontuen Euskal Epaitegiak Euskal Autonomia Erkidegoaren 2014ko ekitaldiko kontuari buruz egindako txostenaren arabera, Estatuak 864,2 milioi zor dizkio erkidego horri AHTaren Gipuzkoako zatiaren obrak direla-eta; hain zuzen ere, 2012tik 2014ra bitarteko ekitaldiei dagozkien obra horiek.

Hori guztia ez da eragozpena izanen amaieran hartzen diren erabakiak gizartearen interes orokorrean oinarriturik egoteko.

Azken batean, eta amaierako ondorio gisa, Nafarroako korridorea dela-eta dauden funtsezko aukera guztiak ia-ia definitzeko daude, eta Estatuaren/ADIFen eskumenekoak dira. Definizio falta horrek eta inplikaturako bi administrazio publikoetan dauden aurrekontu-murritzapenek zalantza handiak dakartzate obra horren garapena dela-eta.

Ignacio Cabeza del Salvador kontu-ikuskatzailea arduratu da lan honetaz, eta hark proposatuta eman da txosten hau, indarrean dagoen araudiak aurreikusitako izapideak bete ondoren.

Iruñean, 2016ko azaroaren 21ean

Asunción Olaechea Estanga
Nafarroako Kontuen Ganberako lehendakaria

