



CIF / IFK: P3113600E

## OSOKO BILKURAREN AKORDIOAREN JAKINERAZPENA NOTIFICACION DE ACUERDO PLENARIO

2020ko martxoaren 6an Beintza-Labaiengo Udalak egin zuen Osoko Bilkuran, ondoan eta osoki idatzirik dagoen Akordioa onetsi zuen:

En la sesión que el Pleno del Ayuntamiento de Beintza-Labaien, celebró el 6 de marzo de 2020 adoptó el Acuerdo cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

### 10.- MOZIOA. N121A.

Mozioa aztertu ondoren, udal kideek aho batez erabaki dute hurrengo testua onartzea:

**“NAFARROAKO GOBERNUARI  
ESKATZEN DIOGU NEURRIAK  
HARTZEA ETA BEHAR DIREN  
HITZARMENAK EGITEA N-121A  
ERREPIDEAN IRTEERA EDO HELMUGA  
EZ DUTEN MERKANTZIEN GARRAIOA  
BESTE ERREPIDE  
ALTERNATIBOETATIK JOATEKO,  
ERRIOXAKO ETA KATALUNIAKO  
ADMINISTRAZIO PUBLIKOEN  
IBILGAILU ASTUNEN PROPORZIOA  
HANDIA DEN ERREPIDE  
NAZIOALETAN EGIN DUTEN BEZALA  
(N-232, N-11, N-240 ETA N-340).**

### ARGUMENTUAK

N-121A errepidetik eta tuneletik pasatzen den ibilgailu astunen kopurua oso handia da, horrek arrisku nabarmena eragiten du errepideko erabiltzaileentzat eta eskualdeko herritarrentzat.

#### Tunelak:

Segurtasun neurriak ez dira nahikoak. Almandoz eta Belateko tuneletan lanak egin diren arren, itxiera baino lehenago bezala, kamioi kopurua etengabe igotzen baldin badoa, tunel hauen arrisku maila handituko da.

Tuneletan egindako lanek apenas dute eraginik izan arrisku faktorerik handiena konpontzeko, ibilgailu astunek su hartzea, eta, hori gertatzekotan, bertan dauden pertsonen biziraupena bermatzea (egindako ekintzak ez dira *Gutxieneko segurtasunari buruzko 2004/54 Europako zuzentarauan* zehazten direnak, gobernuak interpretatzen duen bezala).

Suteek sortzen dituzten ke eta gas toxikoak ez badira tunel barrutik behar bezala eta azkar husten, bertan dauden pertsonak arrisku larrian

### 10.- MOCIÓN. N121A.

Analizada la moción, los miembros de la corporación han acordado por unanimidad la aprobación del siguiente texto:

**“A SEMEJANZA DE LO LLEVADO A CABO  
RECIENTEMENTE POR LAS  
ADMINISTRACIONES RIOJANA Y  
CATALANA EN SUS CARRETERAS  
NACIONALES CON ALTO PORCENTAJE  
DE VEHICULOS PESADOS (N-232, N-II, N-  
240 Y N-340), SE INSTA AL GOBIERNO DE  
NAVARRA ADOPTAR LAS MEDIDAS Y  
CONVENIOS NECESARIOS QUE  
PROCUREN EL DESVIO POR OTRAS  
RUTAS ALTERNATIVAS DEL  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS QUE NO  
TENGAN ORIGEN NI DESTINO EN LA N-  
121A”**

### ARGUMENTOS

El alto número de vehículos pesados que transitan la carretera y los túneles de la N-121A, establecen un nivel de peligrosidad inaceptable para los usuarios de esta vía y los habitantes de la comarca.

#### Túneles:

Insuficiencia en las medidas de seguridad. Si a pesar de las obras realizadas en los túneles de Almandoz y Belate, sigue incrementándose el número de camiones que los transitan como venía constatándose en los meses anteriores a su cierre, el inaceptable nivel de riesgo y alta peligrosidad de estos túneles, lejos de mantenerse, aumentará.

Las actuaciones llevadas a cabo apenas inciden sobre la prevención del principal factor de riesgo que tienen estas infraestructuras, es decir, el incendio de vehículos pesados en sus interiores y en caso de que este se produzca, el garantizar la supervivencia de las personas que allí se encuentren (las actuaciones realizadas por el gobierno no son medidas exigidas por la

egonen dira, ikusgarritasun faltagatik eta gasek laster batean asfixia eragiten dutelako, beraz, tunelak ahalik eta azkarren hustu behar dira.

Sua itzaltzeko zerbitzuen erantzun azkarririk gabe, 2 tuneletako egungo aireztapen sistema ez da gai ibilgailu astun bateko suteko gasak kanporatzeko, barruan dauden pertsonak kaltetuta ateratzea gabe. Tunel hauek ez dute larrialdi irteerarik erabiltzaileak modu azkar eta seguruan bertatik ateratzeko.

2015ean Belate eta Almandozko tuneletako arrisku analisia egin zen eta zehaztu zen bi tunel hauek azkeneko kategorian sartzen zirela, hau da, **“arrisku handiko tunelak, ez dira segurutzat hartuko eta neurri osagarriak hartu beharko dira segurtasuna handitzeko eta zerbitzua ematen jarraitzeko”**.

Analisiak, oraindik ere, emaitza okerragoak ematen ahal zituen zenbait aspektu astungarri kontuan hartu izan balira, adibidez, ibilgailu astunen suteen edo sute-hasieren maiztasuna, horrelako egoeretan erabiltzaileek hartu beharreko jokabideen berri ematen duten kanpainarik ez izatea, neguan merkantzia arriskutsuen garraioa inolako neurri gehigarririk gabe, edo eguneratutako larrialdi planik ez egotea.

Asko dira egunero tuneletatik pasatzen diren ibilgailu astunak (2.100 kamioi inguru 2014an), ondorioz suteak egon litezke. Analisi horietan sute arriskua gutxitzeko faktore nagusia epe motzean ibilgailu astunen trafikoa gutxitzea zela adierazi zuten.

Irteera edo helmuga N-121A errepidean ez duten ibilgailu astunen desbideratzearen ikerketa eginda (1200 kamioi inguru Nafarroako Gobernuaren estimazio baten arabera), ondorioztatzen da arrisku maila jaitsiko litzatekela, Almandozko tunelean maila onargarri batera eta Belateko tunelean maila onargarri batetik hurbil.

2016ko ekainean 31 udalek Nafarroako Gobernuari eskatu zioten presazko neurriak hartzeko probatuta dagoen arrisku maila jaisteko. Gobernuak ez zuen inolako neurririk hartu, nahiz eta analisi horiek ezagutu,.

Tuneletako arrisku maila hazi da. 2018an, ibilgailu astunen bolumena %50 igo da 2014tik; hau da, 2015ean egindako analisian baino 1000 kamioi gehiago pasatzen ziren. Adierazle horrek, zalantzarik gabe, txosten horietan estimatzen den arrisku maila handitzen du.

2018ko martxoaren 5etik 9ra, egunero 9000

*“Directiva Europea 2004/54 sobre mínimos de seguridad”* como interpreta el ejecutivo).

Si la gran cantidad de humos y gases tóxicos que producen los incendios de camiones no son rápida y debidamente evacuados del interior del túnel, las personas allí presentes corren un grave peligro por la falta de visibilidad que se produce y la rapidez con que estos gases causan su muerte por asfixia. Es cuestión de unos pocos minutos que obligan a que la evacuación (salida del túnel), deba ser lo más rápida posible.

A falta de una rápida respuesta por parte de los servicios de extinción, el actual sistema de ventilación de estos dos túneles es incapaz de extraer los gases producidos por el incendio de un vehículo pesado, sin que parte de las personas presentes en su interior se vean afectadas por estos. Estos túneles no disponen de salidas de emergencia que permitan una rápida y segura evacuación de los usuarios.

Los análisis de riesgos realizados en el año 2015 para los túneles de Belate y Almandoz concluyeron que ambos túneles se encontraban dentro de la última categoría: ***“túneles con peligrosidad elevada, que no se considerarán seguros y que requerirán la adopción de medidas complementarias para aumentar su seguridad y poder mantenerse en servicio”***.

Los análisis aun podían haber determinado peores resultado si hubiesen tenido en cuenta entre otros, aspectos agravantes como la frecuencia de incendios y conatos de incendio de vehículos pesados en estos túneles, la inexistencia de campañas de información a los usuarios sobre las conductas a adoptar en este tipo de situaciones, el tránsito de mercancías peligrosas en invierno sin ningún tipo de medida adicional o la inexistencia de un plan de emergencias actualizado.

Siendo la posibilidad de producirse un incendio debido al gran volumen de vehículos pesados que transitaban estos túneles diariamente (unos 2.100 camiones en el año 2014) uno de los principales factores de la peligrosidad analizada, como medida reductora del riesgo, los citados informes estudiaron la posibilidad de reducir de este volumen como una posibilidad a llevar a cabo a corto plazo.

Realizado el estudio del desvío por otras rutas alternativas de aquellos vehículos pesados que no tuviesen ni origen ni destino en la N-121A, unos 1.200 camiones según estimación del gobierno de Navarra del año 2014, los informes reflejaron que los niveles de peligrosidad se reducirían a valores más que aceptables para el

ibilgailu pasa ziren tuneletatik, horietatik ia 3500 ibilgailu astunak ziren, %40. Estimaten da ibilgailu astun horien %70, 2500 inguru, nazioarteko ibilbidea egiten dutela; hau da, N-121A errepideko eskualdean ez dute ez irteerarik ezta helmugarik ere.

Larrialdi zerbitzuen eraginkortasun eza eta arriskua. Hurbilen dagoen suhiltzaileen parkea (Ornoz-Mugairin) oso urruti dago tuneletan ibilgailu astun baten sutea itzaltzeko eraginkorra izateko eta ezbeharrean inplikaturik dauden pertsonak erreskatatzeko.

Eraginkortasuna ez da beharko litzatekeena; izan ere, erantzuna emateko denbora ez da egokia, lan hauetarako langileen formazioa ez da beharko litzatekeena eta dituzten ibilgailuak ere ez dira aproposenak.

Suteren bat baldin badago, Belateko Kontrol Zentroak ez du esku-hartzeko edo sua itzaltzeko gaitasunik.

Ondorioz, erabiltzaileak sutean inplikaturik ikusiko dira eta kanpoko laguntza teknikorik gabe, beraz, bere kabuz erabaki beharko dute zer egin babesteko.

#### Errepidea:

Tuneletan gertatzen den bezala, N-121A bi noranzko errepidea denez, istripuak gertatzeko probabilitatea handiagoa da, errepidea edo tunelak noranzko bakarrekoa denean baino; hau da noranzko bakarreko zirkulazioa eta zentzu baten eta bestearen artean bereizketa fisikoa duten errepideak (autopistak edo autobideak).

Istripu larrienak, portzentaje altu batean, N-121A bezalako bi noranzko dituzten errepideetan gertatzen dira, aurrez aurreko talkak egoten direlako. Istripu hauetako gertaerarik latzenak tartean ibilgailu astunak daudenean ematen dira.

Hori argi geratzen da N-121A errepidean.

10 hilabetetan (2017ko apiriletik 2018ko apirilera), 10 pertsona hil ziren, 12 zauritu larri eta beste hainbat arinago zauritu ziren. 10 heriotza horietatik 8tan (%80) aurrez aurreko talkak gertatu ziren eta hildakoak egon diren istripuen %70ean ibilgailu astunak egon dira tartean. Ibilgailu astun hauetako gidariak ere biktima izan dira: 2 hildako eta beste 4 larri zauritu.

Balantze honek, hala ere, ez du N-121A errepidearen egoeraren larritasuna erabat adierazten. Kontuan hartu behar dira

caso de Almandoz y próximos a la aceptabilidad para el caso de Belate.

A pesar de la solicitud llevada a cabo por 31 ayuntamientos en junio del año 2016 en la que se instaba al gobierno de Navarra a adoptar urgentemente medidas capaces de minimizar el alto nivel de peligrosidad constatado, el ejecutivo conecedor de dichos análisis, no adoptó ningún tipo de medida al respecto.

#### Aumento del nivel de riesgo en los túneles.

Actualmente, año 2020, el volumen de vehículos pesados se ha incrementado en un 50 % respecto al del 2014, es decir, pasan aproximadamente 1.000 camiones más diariamente de lo que contemplaron los análisis del 2015. Variable que sin duda alguna, implica un nuevo aumento del índice de peligrosidad estimado por los citados informes.

Entre los días 5 y 9 de marzo de 2018, de los casi 9.000 vehículos que transitaban diariamente estos túneles, prácticamente 3.500, es decir un 40%, eran vehículos pesados. Se estima que un 70% de ellos, es decir, unos 2500 camiones son de paso internacional, es decir, sin origen ni destino en la comarca de la N-121A.

#### Inoperatividad y riesgo para los servicios de emergencia.

El servicio de bomberos más próximo (Bomberos de Ornoz) está muy lejos de poder ser efectivo en la extinción de un incendio de vehículo pesado en estos dos túneles y en el rescate de las personas que en este estén involucradas.

Su inadecuado tiempo de respuesta para estos casos, la escasa formación de su personal en estas tareas y los vehículos que disponen, hacen que su operatividad no sea la deseada. Cualquier intento de intervención conllevaría un alto riesgo para sus dotaciones.

El Centro de Control de Belate, no tiene la capacidad de poder intervenir ni solventar situaciones de incendio.

En consecuencia, son los propios usuarios que se vean implicados en un incendio, las que, sin ayuda externa, deberán decidir por sí mismos qué hacer para ponerse a salvo.

#### Carretera:

A semejanza de lo que ocurre en sus túneles, el carácter de circulación "bidireccional" que se da en el trazado de la N-121A implica que la probabilidad de que se produzcan incidentes y accidentes sea más alta y de mayor gravedad que la que se produce en una carretera o túneles con

artikulatutako ibilgailu astunek izandako beste 6 istripu larri aipatutako epearen azken 4 hilabeteetan: 3 kasutan artazia egin eta irauli dira ibilgailuak, beste 3 kasutan tuneleko ikusgarritasuna galdu zen Belateko tunelean kamioien turbo-motoreen matxurak eragindako kearengatik.

Epe berean, A-15 autobidean ez da inolako istripu hilgarririk gertatu eta ez da istripu adierazgarririk egon. Kontuan hartu behar da zirkulazio bolumen handiagoa duela eta noranzko bakarreko errepidea dela, N-121A errepidetik paraleloan doa eta honen alternatiba da.

Ikerketa askok adierazten dute (RAC-Real Automóvil Club, AIPCR-Asociación Mundial de la Carretera, sustapen Ministerioa, Trafiko Zuzendaritza Orokorra eta abar) kamioiak bi noranzko dituzten errepideetatik, autobia edo autopistetara desbideratzea, hildakoen kopurua jaitsiko lukeela.

Arazo honi irtenbidea emateko adibide argi eta arrakastatsuak ere badaude, adibidez N-II-koa Gironan, N-121A errepideko arazo ia berberarekin. Administrazioei inolako koste ekonomikorik ez die suposatu, mugara doazen eta mugatik datozen kamioiak AP-7 autopistatik desbideratzen dituzte. Hildakoen kopurua asko jaitsi da. Bi urteko probaldian (2014-2016) heriotzak 15etik 3ra jaitsi dira.

Adibide hori ez da bakarra, beste zenbait ere badaude, esaterako, N-232 errepidea Errioxan, N-340 Tarragonan, N-240 Lleidan....

Historikoki Nafarroan hauek izan dira istripu hilgarri gehien izan dituzten errepideak: N-121A, N-111 (Iruñea-Tutera) eta N-232 (Tutera-Logroño). Gaur egun, Nafarroan heriotza gehien dagoen errepidea N-121A errepidea da, nahiz eta 66 kilometroko ibilbide motza duen eta hainbat hobekuntza egin diren.

Errepide honetan, azken 25 urteetan 180 heriotza baino gehiago egon dira eta kontaezinak dira zauritutako pertsonak. Bakarrik 1999an eta 2005ean gaudituz zen 10 heriotzetako langa eta aurten ere gaudituz da.

Bitartean historikoki hilgarriak izan diren errepideetan heriotza kopurua jaisten ari dira, baina N-121A errepideko heriotza kopurua gehiengo historikoetara bueltatu da.

A15 errepidea bikoiztuta dagoen errepidea da, gaitasun handiagoa du trafikoa hartzeko eta seguruagoa da. Europarekin garraio lotura egiteko diseinatu eta proiektatu zen. A-15

circulación unidireccional, es decir, desdoblados con separación física entre uno y otro sentido de la circulación (autovías y/o autopistas).

En un alto porcentaje, los accidentes más graves que se producen en este tipo de carreteras “bidireccionales” como la N-121A se deben a los choques frontales. Los peores resultados de estos accidentes se dan en aquellos choques frontales en lo que se involucran vehículos pesados.

Ello queda patente en la N-121A.

En 10 meses (julio de 2017-abril de 2018), 10 personas perdieron la vida, 12 resultaron gravemente heridas y otras tantas heridas de diversa consideración. De las 10 víctimas mortales, 8 personas (80%) fallecieron en choques frontales. En el 70% de los accidentes mortales se han visto involucrados vehículos pesados. Los chóferes de estos vehículos pesados también formaron parte de las víctimas: 2 fallecidos, 4 heridos muy graves.

Balance que no refleja del todo la grave situación de la N-121A. Han de tomarse en cuenta la potencial siniestralidad de otros 6 graves accidentes producidos por vehículos pesados articulados en los últimos 4 meses del periodo citado (3 tijeras-vuelco con invasión del carril de circulación del sentido contrario y 3 pérdidas de la visibilidad circulatoria dentro de los túneles de Belate debidas a la ocupación de humo producida por las roturas de sus turbo-motores).

En comparativa, en ese mismo periodo y a pesar de tener un mayor volumen de circulación, en la autovía A-15, vía “unidireccional“, paralela y alternativa al trazado de la N-121A (Iruña-Behobia), no se produjo ningún accidente mortal y apenas se produjeron accidentes significativos.

Son numerosos los estudios, proyectos y recomendaciones sobre tráfico y accidentalidad (RAC-Real Automóvil Club, AIPCR-Asociación Mundial de la Carretera, Ministerio de Fomento, Dirección General de Tráfico, etc....) que indican que desviar los camiones a las autovías/autopistas reducirían el número de muertos que se producen en estas carreteras “bidireccionales”.

Claro y exitoso ejemplo de ello es la N-II en Girona, con una problemática casi idéntica a la de la N-121A. Sin coste para las administraciones, el desvío a la autopista AP-7 de los camiones que van y vienen de la frontera ha reducido el número de víctimas. En dos años de prueba (2014-2016) el promedio de 15 víctimas mortales anuales se redujo a tan solo 3.

errepidean gero eta kamioi gutxiago ibiltzen da, 2002an egunero 2.500 kamioi ibiltzen ziren eta 2017an 1.400. N-121A errepidean, ordea, kamioi kopurua handitzen doa, 2002an egunero 950 kamioi ibiltzen ziren, gaur egun 3000 (A-15eko datuak Gorosmendi tunelekoak, eta N-121A errepidekoak Belateko tunelekoak).

Krisialdi ekonomikoak eta merkantzien garraioari A-15 eta AP-8an jarri zaizkion gain-kostuek zer ikusi handia dute azken urte hauetan ibilgailu astunek egin duten errepide aldaketan.

N-121A errepidea ibilgailu astunez gainezka dago eta honek errepidearen segurtasunari eta trafiko-jarioari ez dio inolako mesederik egiten. Kamioi gehienek nazioarteko garraioa egiten dute, eta horrek eskualdean eragin ekonomiko gutxi du (salbu, sektore oso konkretu batzuetan, esaterako gasolindegia). Eta eragin ekonomiko hori ez da inola ere konparagarria eta konpentsagarria segurtasun falta eta istripu kopurua handitzearekin.

A-15 errepideko bidesarien gain-kostua da nazioarteko garraioak N-121A errepidea aukeratzeko arrazoi nagusia. Ondorioz, Nafarroako Gobernuari dagokio behar diren neurriak hartzea eta behar diren hitzarmenak egitea N-121A errepideko istripu kopurua jaisteko.

2019 urtearen bukaeran izandako istripuan Azpilkuetako ama eta alaba bizia galdu bazuten, 2020 honetako hasiera ezin makurragoa izan da. Bi istripu berri non gure eskualdeko beste 3 lagun hilik suertatu dira. Bi istripuetan kamioien partehartzea gertatu da.”

Dan continuidad a este ejemplo la N-232 a su paso por La Rioja, la N-340 en Tarragona, la N-240 en Lérida...

Si históricamente, la N-121A junto con la N-111 (Iruña-Logroño), la N-121 (Iruña-Tudela) y la N-232 (Tudela-Logroño) han sido las carreteras “nacionales” de Navarra con mayor índice de mortalidad, actualmente, a pesar de su reducido recorrido de 66 Km. y de las mejoras llevadas a cabo en su trazado (túneles, viaductos, desdoblamientos...) la N-121A ha pasado a ser la más mortal de las carreteras navarras (datos del Gobierno de Navarra).

En los últimos 25 años han perdido la vida en esta vía más de 180 personas, siendo innumerables los heridos y afectados que en ella se han producido. Y en solo dos ocasiones, años 1999 y 2005, se había superado el balance de los 10 fallecidos ocurridos en 2018.

Mientras el resto de las carreteras “históricamente mortales” arriba reseñadas siguen reduciendo sus tasas de mortalidad, la N-121A, lejos de mantenerse, vuelve a alcanzar máximos históricos.

Mientras la A-15, (vía desdoblada de mayor capacidad y seguridad, diseñada y proyectada para dar entrada y salida al gran volumen de mercancías de y para Europa) se vacía de camiones (en 2002 circulaban 2.500 camiones diarios, en 2017, 1.400), la N-121A vía bidireccional de elevada siniestralidad, se sobrecarga de vehículos pesados pasando de los 950 camiones que circulaban en el 2002, a los más de 3.000 actuales (datos en los túneles de Gorosmendi, A-15 y de Belate, N-121A).

La crisis económica y el sobrecoste de los nuevos peajes establecidos para el transporte de mercancías en la paralela A-15/AP-8 mucho tienen que ver en este trasvase de vehículos pesados que viene produciéndose en los últimos años.

Esta sobrecarga de vehículos pesados en nada va favorecer la seguridad y la fluidez de la N-121A. El aspecto internacional de la gran mayoría de estos camiones apenas tiene repercusión económica sobre la comarca (salvo en algunos sectores muy concretos como el de las gasolineras) y en ningún modo comparable ni compensable con el aumento de la inseguridad y accidentalidad que ello conlleva.

Siendo el sobrecoste añadido de los peajes en la A-15 la principal razón por la que el transporte sin origen ni destino en la comarca opta por transitar por la N-121A, compete al Gobierno de

Navarra procurar y adoptar las medidas y convenios necesarios para que ello no se traduzca en el aumento de la ya alta siniestralidad de esta vía.

Si ya el 2019 finalizó con un accidente en el que fallecieron dos vecinas de Azplkueta (madre e hija), este 2020 arranca con dos nuevos accidentes en los que fallecen 3 vecinos de la comarca. En ambos siniestros se involucran vehículos pesados.”

*Hauxe jakinarazten dizut, zure ezaguera eta ondorioetarako, ohartaraziz erabaki honen aurka, ondoko errekurtsio hauetatik bat paratzen ahal duzula:*

-- Altxadako Errekurtsioa, Nafarroako Auzitegi Administratiboaren aitzinean, jakinarazpen honen datatik kontatzen hasi eta hilabeteko epean.

-- Kontentzioso-Administratibo Errekurtsioa, Nafarroako Auzitegi Nagusiaren aitzinean, jakinarazpen honen biharamunetik kontatzen hasi eta bi hilabeteko epean; lehenagotik, nahi izanez gero, Birjarpen Errekurtsioa paratzen ahal duzu, hilabeteko epean, Udaletxeko Osoko Bilkuraren aitzinean

*Lo que notifico a usted para su conocimiento y efectos, advirtiéndole que contra dicho acuerdo podrá interponer alguno de los siguientes recursos:*

-- Recurso de Alzada ante el Tribunal Administrativo de Navarra, en el plazo de un mes desde la notificación del mismo.

-- Recurso Contencioso-Administrativo ante la Sala del mismo orden del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, en el plazo de DOS MESES contados desde el día siguiente a su notificación; previa, en su caso, interposición de recurso potestativo de Reposición ante el Pleno del Ayuntamiento, en el plazo de un mes.

Beintza-Labaienen, 2020ko apirilaren 20an  
Alkatea/El Alcalde

Beintza-Labaien a 20 de abril de 2020.  
Idazkaria/El secretario

