



ACTA DE LA REUNIÓN DE 15 DE DICIEMBRE DE 2010
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
POR CARRETERA

Presidenta:

D^a Lía Calleja Bárcena, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento

D. José Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D^a Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento.

D^a Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad.

D^a. Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D José Luis Chica Moreu, Ministerio del Interior.

D^a Luz Elena Sánchez Fernández, del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, excusa su asistencia.

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Eugenio Rosell Antona, del Ayuntamiento de Madrid.

D^a Ainoa Larroya Molero, de la Diputación de General de Aragón

D. Germán Fernández Fernández, del Principado de Asturias.

D. José R. Catany Ventayol, Comunidad Autónoma de Baleares

D José Francisco Rodríguez Pérez, de la Junta de Castilla-La Mancha.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 15 de Diciembre de 2010, en el Salón de Proyecciones (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D^a Lía Calleja Bárcena, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Lía Calleja pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, y al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la anterior reunión.

Leídas las Actas de reuniones anteriores celebradas los días 17 de diciembre de 2008 y 16 de diciembre de 2009, por D^a Lía Calleja pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a las mismas.

D. Enrique Sánchez Mota, comenta que hay una intervención suya en el Punto 6 de la reunión de diciembre del 2008 que no le parece coherente y así quiere que conste.

D. Felipe Valiente dice que en el Acta de 2008 en el apartado de Ruegos y Preguntas hay un párrafo que es igual que uno del acta anterior, se acuerda eliminar el mismo.

D^a Carmen Ciges dice que en el apartado de asistentes no aparece su nombre, a pesar de haber asistido a las dos reuniones en representación del Gobierno de Aragón.

Sin más objeciones a las mismas quedan aprobadas las citadas Actas.

Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2011.

D^a Lia Calleja cede la palabra a D. José Luis Chica, quien hace una serie de consideraciones en relación con las directrices principales del Proyecto de Resolución del año



D. José Antonio Lázaro Saez, de la Junta de Castilla y León.

D. Francisco José García González, de la Junta de Castilla y León.

D^a Maria Rodríguez Sanpedro, de la Junta de Galicia

D^a. M^a Fe Borrega Bahon, de la Comunidad de Madrid.

D^a Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid.

D^a Beatriz Sanz García, del Gobierno de Navarra.

D Florentino Calvo Romero, del Gobierno de la Rioja

D. Manuel Sánchez Jiménez, del Gobierno Vasco

D. Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana

D. Andrés García Estrella, de TRANSPORTES A. MARTIN, S.L.

D^a Susana Beltrán Ruiz, de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES).

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de ANPROMEP

D^a Lucia Páramo, de AEUTRANSMER

D. Felipe Valiente Pablo, de la Asociación de Organismo de Control ASORCO

D. José Paños Martínez Lahoz, de SEGUCONSULT,S.A.

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT,S.A.

D. Enrique Sánchez Mota , de la Asociación Nacional de Normalización de Bienes de Equipo y Seguridad Industrial.

D Jesús Soriano Montes, de la Federación Empresarial de la Industria Química Española FEIQUE

2011. No obstante, dice que en general sigue unas líneas similares a las del pasado año, aunque las restricciones se han adecuado a las nuevas infraestructuras.

El objetivo de la resolución de las restricciones es compaginar un uso público como es la carretera con los distintos usuarios que circulan por ella. Esta resolución consta de dos partes una dispositiva y una técnica en forma de anexos. Las restricciones están orientadas a ocho periodos que pueden ser conflictivos: Semana Santa, 1 de mayo, 25 de julio, 1 y 15 de agosto, la fiesta de todos los Santos y el puente de la Constitución y la Inmaculada, con especial atención a los puentes del 1 de mayo y del 25 de julio al no ser festivo en todas las Comunidades Autónomas. Este año se va a introducir una autorización especial para los vehículos con mercancías peligrosas que necesiten circular durante los periodos restringidos mediante las tarjetas rojas.

Conforme a alegaciones formuladas por el sector del transporte y la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosa se han introducido unas modificaciones, que no se encuentran en el borrador. En la página 5 del borrador se va a introducir la posibilidad de abandonar la RIMP podrá ser por la salida más cercana al lugar de destino. En la página 9 se va a eximir de restricciones a las grúas de auxilio en carretera, y en la página 12 va a figurar el levantamiento de restricciones y autorizaciones especiales. Añade que en todo momento se ha intentado homogeneizar las restricciones de todas las Comunidades Autónomas.

La RIMP tiene un total de 13.814,900 Km, de ellos 3.563, 80 Km. son de carretera convencional y 10.251,100 Km. son autopistas y autovías. El aumento con respecto al año pasado es de 175,600 Km y el incremento de porcentaje en carreteras es de 1,3 %. Se han transformado de carretera convencional a autovía 134,300 Km. En Galicia se ha incluido en la RIMP la carretera que une El Ferrol y Villalba.

Con respecto al País Vasco hay coordinación en cuanto a los periodos genéricos de las restricciones y continuidad en la red RIMP.

D. José Antonio Rodríguez comenta que ha enviado a la Comisión varias modificaciones que no se han visto recogidas en las restricciones. La primera observación es incluir la N-134 entre Mendavia y Logroño. Otro tramo que solicita incluir es en la A-12 el tramo que va desde Logroño a Hornilla, permitiendo el acceso a Nájera. Otra cuestión es cambiar la posibilidad de abandonar la RIMP para ir a la residencia habitual del conductor y no del transportista.

D. José Luis Chica le contesta que las restricciones están en alegaciones y que todavía tienen que contestar algunas Comunidades Autónomas. El problema para incluir en la RIMP la carretera que va de Logroño a Navarra es que La Rioja cree que existen una serie de kilómetros con tramos



D. Carlos Enriquez Marchal, de ENRESA.

D. José Antonio Rodríguez Gil, de Consejeros de Seguridad en Materias Peligrosas, S.L. (CONSEGUR,S.L.)

D. Fernando Fernández Martín, de Consejeros de Seguridad en Materias Peligrosas,S. L. (CONSESUR)

D. Antonio Jesús Barba García, de DGM ESPAÑA,S.L.

D. Antonio Ferrando Enguix, de PETROLIFERA TRANSPORTES,S.A.U.

D. Antonio Tascón Fernández, de HENKER IBERICA,S.A.

D. Angel Benigno Fernández Borrego, de REPSOL BUTANO

D. Francisco Javier Pérez Nuevo, de la Asociación Española de Grupos Empresariales de Inspección y Certificación (AEGIC)

D. Oscar Echegoyen, de la Asociación Española de Grupos Empresariales de Inspección y Certificación (AEGIC)

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER

D. Roberto Villaseca Gómez, de CONSESUR

D^a Rosa Beaus, de FEDECOS

D. Francisco Javier Mauricio García de Paadin, de ATFRIE

D. Juan Sánchez Benito de ANFEPENPC

D. Juan Munera Carretero, de la Federación de Comunicaciones y Transportes – Sindicato de Comisiones Obreras.

Secretaria:

D^a. M^a Teresa Hernando Cascajero, del Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Excusaron su presencia:

D Iñigo Elorza Carvengt, del Ministerio de Industria, Turismo, y Comercio

conflictivos. Con respecto a la A-12 posiblemente se va a incluir el acceso a Nájera. En cuanto al descanso de los conductores, se piensa que es en el lugar de trabajo donde las condiciones de aparcamiento de los vehículos son más adecuadas.

D. José Manuel González cree que se puede incluir en el Anexo III de las restricciones los combustibles destinados a centros de consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos de transporte por carretera, como ya se ha incluido en las restricciones del País Vasco. D. José Luis Chica contesta que se tendrá en cuenta esta propuesta.

D^a Carmen Ciges quiere saber si existe la posibilidad de abandonar la RIMP para repostar. D. José Luis Chica responde que a lo largo de la RIMP hay estaciones de servicio para repostar, no cree que sea una necesidad urgente modificar las restricciones en este sentido. D^a Carmen Ciges plantea otra cuestión: los vehículos están exentos para ir a repostar a una estación de servicio los domingos, pero no lo están para la vuelta. D. José Luis Chica aclara que hasta ahora era así y cree que en las Restricciones para el año que viene van a estar exentos también a la vuelta ,y en su caso, se darán instrucciones en este sentido a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

D. Fernando Fernández ha enviado un comentario sobre el Punto B.2.2 de las Restricciones donde se habla de dos tipos de desplazamientos para la distribución y reparto ,y otro tipo de desplazamientos distintos a los antes mencionados. Él piensa que existe un agravio comparativo con respecto a los desplazamientos de recogida, sobre todo la de residuos. Pretende que en todos los textos donde se indica el desplazamiento para la distribución y reparto se añada la palabra recogida. D. José Luis Chica toma nota de la sugerencia.

D. Jesús Soriano no entiende por que se recoge el domingo 24 de abril en el Anexo VI, restricciones adicionales, y no en las restricciones de fin de semana. D. José Luis Chica aclara que se ha puesto en el Anexo VI por motivos técnicos, al estar en algunas Comunidades Autónomas entre dos festivos, y al ser un día de retorno por ser el final de la Semana Santa no se puede dejar sin restricciones (de las 8 a 24 horas). Y al día siguiente no habrá restricciones para la circulación en aquellas Comunidades donde no sea festivo.

D. José Luis Fernández cree que se le puede dar otra redacción cuando se habla de los descansos semanales en lugar de residencia del transportista. D. José Luis Chica dice que el término que se va a utilizar es instalaciones de la empresa adecuadas para el estacionamiento de vehículos de mercancías peligrosas.



D Manuel Carbo, del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino

D. José Paños quiere matizar que cuando se habla de conductor también se puede hablar al mismo tiempo del transportista. Y en lo referente al tema del descanso del conductor en las Restricciones del País Vasco está muy claro cuando dice que el conductor abandonará la RIMP para efectuar su descanso cumpliendo las condiciones establecidas en el RD 551/2006, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

Punto 4.- Borrador de la Resolución de la Dirección General del Gobierno Vasco, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2011 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La Presidenta cede la palabra a D. Manuel Sánchez para presentar las Restricciones del País Vasco. No hay apenas cambios con respecto a las del año pasado, hay una matización al referirse a los vehículos que transportan mercancías peligrosas se especifica que lleven paneles naranja. Se ha observado un error al no incluir el 31 de julio como domingo que será corregido. La única variación de la RIMP es la inclusión de la circunvalación a San Sebastián.

D. Enrique Sánchez Mota, en lo referente a los paneles naranja, pregunta si se van tener que cumplir las restricciones cuando se lleven cantidades limitadas, D. Manuel Sánchez le contesta, que por eso se dice que hay que llevar los paneles naranja ,y no otra señalización. Pregunta también sobre este asunto en las restricciones nacionales, D. José Luis le contesta que también deben llevar paneles naranja.

D. José Antonio Rodríguez propone que las exenciones a las restricciones sean de días y de vías.

Punto 5.- Modificaciones del Texto ADR 2011

La Presidenta informa a los presentes que la Dirección General de Transporte del Terrestre, como cada dos años, ha puesto en conocimiento durante las jornadas organizadas para este fin, a los sectores interesados, las modificaciones del ADR 2011, y que se presentarán, para su aprobación, en la próxima sesión a celebrar por la Comisión Permanente para el transporte de mercancías peligrosas.

D. Javier de Mauricio quiere felicitar al equipo de este Departamento por la rapidez y agilidad de la labor realizada.

Punto 6.- Estadística de accidentes del año 2009

La Presidenta cede la palabra a D^a Laura Moreno que presenta la estadística de los accidentes de transportes de mercancías peligrosas del año 2009.

Comienza su intervención comentando que el número total de accidentes notificados durante el año 2009 fue de 78, ya que sigue habiendo accidentes sin notificar –un total de 41 sin notificar- finalmente ha sido la Guardia Civil y los Mossos d'Esquadra quienes los han notificado.

De los 78 accidentes notificados, 53 han sido con mercancía derramada y 9 de ellos durante la operación carga/descarga, con 1 fallecido y 38 heridos. En los 25 restantes no hubo mercancía derramada, y un total de 7 heridos.



Por Comunidades Autónomas se han producido 9 accidentes con mercancía derramada en Andalucía, 3 en Madrid y Aragón, 4 en Castilla La Mancha y País Vasco, en Castilla y León 6, 1 en Navarra, Asturias y Galicia, 14 en Cataluña, 2 en Cantabria y 5 en Valencia. Sin mercancía derramada se han producido los siguientes accidentes: 3 en Andalucía, 2 en Aragón, Castilla La Mancha y Castilla León; 1 en Asturias, Galicia Madrid, País Vasco y Valencia, 7 en Cataluña y 4 en Murcia.

EL gasóleo es la mercancía más derramada-al ser la más transportada-, seguida de la gasolina.

Según el tipo de vía se han producido los siguientes accidentes sin mercancía derramada: 4 en autopista, 11 en autovía, 2 en carretera nacional, 3 en carretera autonómica de primer orden, 1 en autonómica de segundo orden, carretera autonómica local y zona urbana y 2 en la empresa. Y con mercancía derramada la estadística de accidentes según el tipo de vía se han producido: 6 en autopistas, 9 en autovía, 11 en carretera nacional, 3 en carretera autonómica de primer orden, 4 en carretera autonómica de segundo orden, 7 en carretera autonómica local, 9 en empresas, 3 en zona urbana y 1 en aparcamiento.

En cuanto a la franja horaria desde las 8 horas hasta las 20:00 se han producido 42 accidentes, y 10 en la franja horaria que va desde las 20:00 a 8:00. Sigue en la misma línea del año pasado, aunque ha habido un ligero aumento en los accidentes ocurridos de día .

Según el tipo de vehículo que se han visto involucrados en accidentes con derrame de mercancías: 4 han sido en vehículos caja, 8 en semirremolque caja, 9 en vehículos rígido cisterna y 36 en semirremolque cisterna.

En cuanto a los consejeros de seguridad, los datos son los siguientes: a finales del año 2009 había 27.340 títulos emitidos, 1.472 títulos más que el año anterior. Los títulos emitidos en vigor son 11.648. Las empresas registradas con consejero son 25.033; en la actualidad las empresas registradas con consejero son 23.287 y las empresas que han suscrito pacto en virtud del art. 22 de la LOTT son 3.524. Hay 4.563 consejeros trabajando ; consejeros trabajando con título vigente 4.045. Son 2.272 los consejeros que han causado baja masiva por caducidad del título.

D. Javier de Mauricio le llama la atención que en las Islas Baleares, la Islas Canarias, Ceuta, Melilla, Extremadura y Murcia no se haya producido ningún accidente. Pregunta si realmente no se han producido o es que no se han notificado. D^a Laura Moreno le contesta que este año en Murcia no ha habido accidentes y no cree que sea un problema de falta de notificación.

D. Jesús Soriano creía que como la actividad de las empresas de productos químicos ha disminuido y por lo tanto su transporte, pensaba que también habrían disminuido los accidentes y para su sorpresa han aumentado ligeramente.

D José Paños manifiesta que le gustaría que la próxima estadística las franjas horarias fueran menores, por ejemplo de 3 horas. D^a Laura Moreno dice que lo intentará.

Punto 7.- Otros asuntos.

D^a. Lía Calleja dice que ayer envió un e-mail a los miembros de la Subcomisión de transportes por ferrocarril con las modificaciones del RID 2011, al llegar el texto de las enmiendas a la Comisión veinticuatro horas antes de la Subcomisión no había habido tiempo para convocarlos, por eso se invitó a los miembros de Subcomisión a asistir y a sugerir los comentarios que estimaran oportunos. También se les dará cuarenta y ocho horas para enviar por e-mail comentarios.

D. Manuel Carbo, Jefe de Área de Riesgos Ambientales de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ha enviado por e-mail una serie de comentarios en relación a la materia rápidamente degradable, que afectan al RID y al ADR. Los comentarios no se refieren a los textos antes mencionados y sí a los comentarios hechos en las Jornadas de presentación del ADR, en relación con el tema arriba mencionado. Y para que conste en Acta que estos comentarios se han trasladado a la Dirección General de Transportes Terrestres.



D. Eduardo Gómez comenta a los asistentes que después de la aprobación del texto del ADR 2011 en la próxima Comisión Permanente de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas se colgara en la Web de este Ministerio el precitado texto, para que esté disponible a todos los usuarios.

Otro tema que quiere plantear junto con D. Enrique Sánchez Mota, es el relativo los productos petrolíferos contaminantes. En las Jornadas de presentación del ADR se dijo que había dos opciones una sería hacer los ensayos, y la otra consultar las fichas de seguridad.

Piensa que en las fichas de seguridad actuales de productos petrolíferos de las grandes empresas aparecen en todos productos petrolíferos,-excepto los fueles - la leyenda R 51 53. El Reglamento 12752/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2008 sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, hace una modificación de las leyendas y las equivalencias establecidas son las siguientes: la R 50 pasa a H 400, la R 50 53 pasa a H 400 ó H410 y la R51 53 pasa a H 410.

El problema planteado es que los productos petrolíferos según el Reglamento 1272/2008 ninguno de ellos, tampoco las gasolinás, tienen la H 400, H 410 y H 411, sin embargo tienen la H-340, que se corresponde con peligro de inflamación , pero no con las de contaminación ambiental. Si las fichas de seguridad se modifican aplicando el Reglamento 1272/2008 no hay que poner H 400, por ello se cree que las actuales fichas de seguridad están mal y si pone R- 51 53 son contaminantes para el medio ambiente. Una solución sería elaborar las fichas de seguridad de acuerdo al Reglamento citado. A partir del 1 de enero del 2011 aquellos que sigan manteniendo en la ficha de seguridad la R 51 53 automáticamente tendrán que llevar la marca de contaminante mientras que los cambien al Reglamento 1272/2008 no tendrán que utilizar la marca de contaminante

Dª Rosa Beaus aclara que a partir del 1 de diciembre de este año todos tienen que aplicar el CLP, por lo tanto las fichas de datos de seguridad tienen que estar elaboradas de acuerdo a él. Y añade que seguramente en enero se va a publicar el catálogo de clasificación de sustancias y todos debemos aplicarlo, incluso será una sanción grave no tener actualizadas las fichas de seguridad.

D Eduardo Gómez está de acuerdo con la intervención anterior, pero el problema es que muchas de las fichas de seguridad de productos existentes están elaboradas con una normativa muy antigua y si a los empresarios no se les sancionan por su utilización las seguirán empleando.

D. Jesús Soriano tiene claro que para saber si una sustancia o mezcla peligrosa es una mercancía peligrosa es necesario la ficha de datos de seguridad, que deben de estar bien hechas. Para mezclas hasta el año 2015 se puede aplicar la vieja normativa, mientras que las sustancias a partir de diciembre tienen que aplicar el Reglamento 1272/2008 y las fichas de seguridad tiene que estar elaboradas cumpliendo el reglamento anteriormente mencionado.

Dª Raquel Fernández informa con respecto a este tema, las fichas de datos de seguridad se elaboran de acuerdo con el Reglamento 1907/2006, en su Anexo II está la guía para su elaboración. Las fichas no son más que un instrumento de comunicación del peligro. El responsable de la elaboración de la ficha es el fabricante de la sustancia rellenando los dieciséis epígrafes de acuerdo con la información que tiene. Con respecto a la clasificación y etiquetado se tienen que consultar el reglamento CLP para las sustancias a partir del 1 de diciembre del 2010. Las sustancias se encuentran en la parte 3, que contiene dos tablas de clasificación de sustancias. La tabla 3.1 de clasificación de las sustancias en función de CLP y la tabla 3.2. que clasifica las sustancias según el reglamento 363/1995 (ya desaparecido). No ha cambiando la clasificación, únicamente se ha pasado la clasificación de la tabla 3.2., "R", a lo que equivale con el reglamento 363/1995. Si los fueles no están con las "R" o con las "H" es porque no tienen que llevar las marcas. El fabricante que elabora las fichas lo que tiene que reflejar es si su sustancia está incluida en esas tablas y tienen que comunicar la clasificación. La información de las fichas de datos de seguridad es bastante pobre. Las Comunidades Autónomas son las encargadas de vigilar las fichas de datos de seguridad y ver si son correctas. Se va a publicar un catálogo de clasificación y etiquetado de las sustancias .

Dª Rosa Beaus acaba de consultar el Reglamento CLP en la parte de sustancias armonizadas de contaminante, las gasolinás no aparecen como tal. Lo que va a tener valor va a ser la lista armonizada que la Agencia Europea de Sustancias edite.



D. Enrique Sánchez Mota, ha hecho algunos análisis de algunas fichas de seguridad y hay muchas que tienen errores principalmente por la utilización de criterios incorrectos.

D. Antonio Ferrando desde su posición como transportista, dice que a partir del 1 de enero va a poner la marca de contaminante para el medio ambiente por miedo a una sanción. Y lo que no puede hacer es esperar a que las fichas de seguridad estén bien confeccionadas.

D^a Rosa Beaus explica que hasta ahora todas las consultas realizadas coinciden en que la gasolina no es contaminante.

D. Ángel Fernández comenta que está recibiendo una serie de sanciones que se están imponiendo por no llevar en la carta de porte los datos de la empresa transportista o de la empresa con la que se colabora que es la que realiza el transporte. Entiende que según la Orden 238/2003 no deben de constar estos datos en la carta de porte.

D. Eduardo Gómez aclara que cuando hay una colaboración entre transportistas hay que indicar en los documentos del transporte las empresas que colaboran y que la Orden 238 /2003 no se aplica en este caso.

D. Jesús Soriano comenta que ha hecho una consulta en relación con este tema al Director General del Transportes Terrestres y cuando reciba contestación la trasladará.

A la pregunta sobre como va a influir las nuevas definiciones de cargador y descargador y a la obligación de tener consejero de seguridad D. Eduardo Gómez dice que en España la situación no va a variar.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 12:10 horas, del día quince de Diciembre del año dos diez.

Madrid, 15 de Febrero de 2011.

Lía Calleja Bárcena

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidenta de las Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera