



ACTA DE LA REUNIÓN DE 16 DE DICIEMBRE DE 2009
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 Luz Elena Sánchez Fernández, del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

D. Victoriano Albillos Benito, del Ministerio de Defensa.

D. Iñigo Elorza Cavengt, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D^a Teresa Aznar Almazán, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D^a Pilar López Ferrán, del Ministerio del Interior.

D^a Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear.

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D^a. Ainhoa Larroya, de la Diputación General de Aragón

D. Germán Fernández Fernández, del Principado de Asturias.

D. José R. Catany Ventayol, Comunidad

En Madrid, a las 10:00 horas del día 16 de Diciembre de 2009, 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, aunque se hacen modificaciones en cuanto al orden a petición de D. Eduardo Gómez que no puede asistir a la primera parte de la reunión.

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

D^a Lía Calleja informa a los asistentes que, por error, se ha enviado un acta equivocada por lo que la aprobación del acta de la reunión del 17 de Diciembre del 2008 queda aplazada a la siguiente reunión de la Subcomisión de Transportes de Mercancía Peligrosas por Carretera.

Punto 5 .- Propuesta de Regulación del Modelo referente al capítulo 6.7.2.

D^a Lía Calleja cede la palabra a D. Iñigo Elorza que va a presentar un documento relativo a las válvulas de seguridad de la cisternas portátiles en el Sub-comité DSC de la OMI. Hace ya algunos años, España presentó una propuesta sobre los cierres de las válvulas de seguridad de la cisterna. En este caso, se trata de lo mismo, pero mejorado. Es una propuesta puramente técnica en la que se pretende aplicar una norma ISO más actualizada.

Los puntos que contiene el documento son: No puede haber presión de retorno por una contrapresión. Las válvulas tienen que tener un marcado en una placa o en su tapa que indique flow area, lo cuál se basa en la norma ISO 4.216 del 2004. Y, finalmente, una referencia a los cajones de protección de válvulas que van en la parte superior de los contenedores para evitar los golpes en las mismas. Estas protecciones son cada vez mayores y



Autónoma de Baleares

D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.

D^a Sonia Panadero Villanueva, de la Junta de Castilla-La Mancha.

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

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura.

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

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

José M^a San Martín Pérez, del Gobierno de Navarra.

D^a Pilar Álvarez Montero, de la Generalidad Valenciana.

D. Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana

D. Arturo García Cobaleda, de la Asociación Española de Consejeros de Seguridad Externos (AECSE).

D. J. M. Alonso, de la Asociación Nacional de Lavaderos de Cisternas.

D. Julio Viártola Molinero, de ASFARES.

D. Andrés Herbada , de ASTIC/VOTC

D. Aitor Agea Gómez, de ADVISOR GROUP SPAIN

D. Ambrosio de Prada Lorenzo, de la Asociación de Organismos de Control (ASORCO).

evitan la manipulación dificultando, en un momento de emergencia, que las válvulas puedan ser manipuladas correctamente.

Para D. Julio Viartola la propuesta es buena y cree que se debe apoyar. El resto de los miembros de la Subcomisión también la apoyan. D^a Lía Calleja comenta que a la propuesta hay que darla el formato ONU para su presentación.

Punto 6 .- Estadística de accidentes de transportes de mercancías peligrosas correspondiente al año 2008.

D^a Lía Calleja cede la palabra a D^a Laura Moreno presenta estadística de los accidentes de transportes de mercancías peligrosas del año 2008.

EL número total de accidentes notificados fueron 79, en 47 hubo mercancía derramada, 9 de ellos durante la carga y descarga, los 32 restantes no hubo derrame de mercancía, 5 de ellos habiendo ocurrido durante la carga y descarga.

Se tiene conocimiento, por Guardia Civil o Mossos de Escuadra, de 57 accidentes más que no se han notificado por diversas causas.

El número de fallecidos en accidente con mercancía peligrosa derramada es de 2, aunque el fallecimiento no ha tenido nada que ver con el derrame de la mercancía. También hubo un fallecimiento en un accidente sin derrame de mercancía.

El número de accidentes por comunidades autónomas: Castilla-La Mancha 5, Castilla León 5, Madrid, 1, en la Comunidad Valenciana 6, País Vasco 2, Asturias 1, Cataluña 5, Extremadura 3, La Rioja 1, Andalucía 4; Aragón 5, Murcia 3, Galicia 3, Canarias 2 y Navarra 1.

EL gasóleo y la gasolina, al ser lo que más se transporta, es la mercancía que más se ha derramado.

El número de accidentes dependiendo del tipo de carretera fueron: Autopistas 3; autovía 14, carreteras nacionales, autonómicas de primer orden 5; carreteras autonómicas de segundo orden o locales 4 y, coincidiendo con la carga descarga, 7 en empresas, 3 en zonas urbanas y 2 en puertos.

Los accidentes coinciden básicamente con la RIMP, o muy cerca de ella.

En cuanto a la franja horaria de los accidentes la mayoría son durante el día. Entre las 8:00 horas hasta las 20:00 se han producido 35 accidentes y entre las 20:00 y las 8.00 horas se han producido 9 accidentes.

Tipo de vehículos involucrados en accidentes: 3 rígidos



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

D^a Patricia Romero Iglesias, de Consejeros de Seguridad de Madrid Sur, S.L. (CONSESUR, S.L.).

D. Dulsé Díaz Fresno, de la Asociación Empresarial de Transportes de Cisternas (CETM CISTERNAS)

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de AMPROMEPE.

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

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

D^a Carmen Sáenz de Miera Martínez, de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES).

D. Julio Bollain, de DGM ESPAÑA, S.L.

D. David Martín Balmón, de EMCOFEANTRAN.

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

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 Juan. A. Sánchez Benito, de a la Asociación Nacional de Formadores de Especialistas de Materias Peligrosas y CAP (ANFEPAAAMPC)

D. José Manuel González, de FENADISMER⁰⁰

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER.

D. Alejandro Soto Alonso, de la ACADEMIA DEL TRANSPORTISTA/FORMASTER ASOCIACIÓN.

D. Ángel Benigno Fernández Borrego, de REPSOL BUTANO, S.A.

caja, 10 rígidos cisternas, 3 semirremolque caja, 28 semirremolque cisterna, 1 semirremolque plataforma de contenedor .

Tipo de suceso inicial: salida de la vía, es lo más frecuente, caída GRG, colisión, descarga inadecuada, desplazamiento de la carga, empotramiento bajo un puente, incendio de neumático fallo humano o técnico sobrellenado y vuelco.

Accidentes por comunidades autónomas sin mercancías derramada: Andalucía 5, Aragón 1, Asturias 1, Canarias 1, Valencia 3, Madrid 1; Galicia 5, Castilla- La Mancha y Castilla León 2, 4 en Cataluña, 7 en Murcia y 3 en Valencia.

Se han controlado 117 empresas, a 16 de ellas se les ha requerido documentación, y se han detectado 17 infracciones, 15 a empresas que carecían de consejeros y 2 por otros motivos.

En cuanto a los consejeros de seguridad, los datos son los siguientes: a finales del año 2008 había 25.868 títulos de consejeros de seguridad, 1.800 títulos más que en el año anterior. Vigentes quedan 12.290, menos del 50% de los iniciales. El número de empresas registradas con consejeros son 23.308, empresas registradas con un consejero vigente 22.428, empresas que han suscrito el artículo 22 de la LOTT, 2911, el número de consejeros trabajando 4.489 y consejeros trabajando con el título de consejeros de seguridad vigentes 4.457. El número de bajas máximas por caducidad del título 3.797, debido a que dos veces al año se comprueban que los consejeros sigan cumpliendo los requisitos exigidos y, si no los cumplen, se les da de baja.

La conclusión más importante de esta estadística es que los datos se asemejan a los años anteriores y su tónica general es el descenso en el número de accidentes y muertes.

D. Aitor Agea cree que hay que partir de la base de usar la estadística de accidentes, basada en los criterios de la declaración de sucesos del ADR, y utilizar otros criterios. Cree que sería bueno evitar hablar de muertes que no estén directamente relacionadas con la mercancía peligrosa, por alarma social y sensacionalismo de la prensa.

También le ha llamado la atención que hay un 12,8 por ciento de empresas que cargan, descargan o transportan mercancía peligrosas a las que denomina piratas y pide que se empiece a contemplar el nivel de incumplimiento sistemático.

Proponer que de esta estadística se disocie los accidentes de mercancías peligrosas de todo lo que tenga que ver con la figura del consejero de seguridad, tratándolo de



D. Alberto Moreno Belchi, de Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.

D. Juan Luís García Revuelta, de la Federación de Comunicaciones y Transportes – Sindicato de Comisiones Obreras.

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. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior.

Pedro J. Román Núñez, de Puertos del Estado

D. Antonio Tascón Fernández, Consejero de transportes

manera independiente. Añade que sería interesante incluir la figura de la consultora.

D^a. Laura Moreno esta de acuerdo siempre y cuando todos los consejeros de seguridad que hayan tenido un accidente manden los partes de accidentes del ADR. Explica que, aunque la orden del 2000 esté derogada, se sigue mandado el informe de los accidentes en ese formato.

D. Aitor Egea comenta que le ha llamado la atención el dato del 12,8 % de la empresas que trabajan como piratas. D^a Laura Moreno le informa que este tema esta en mano de la Inspección de Transporte y, en cuanto a separar de la estadística de accidentes el tema de consejeros de seguridad, se estudiará el tema.

D. José Paños lleva varios años proponiendo una mayor fragmentación de horario que aparece en la estadística de accidentes. Cree que la franja horaria del 8 a 20 horas es muy amplia y sería positivo fragmentarla. Con relación a los tipos de vehículos utilizados y el número de accidentes en función de estos, se observa que el vehículo rígido y las cisternas son los que más accidentes tienen y cree que esto podría evitarse si se obliga a que estos vehículos lleven suspensión neumática, “psp” y que en su construcción se controle que los compartimentos y los rompeolas vayan más próximos para que el vehículo sea más estable.

D^a Laura Moreno contesta que, en cuanto al horario, estas divisiones se pensaron porque las dos franjas horarias utilizadas se pueden corresponder con los accidentes ocurridos de día y los ocurridos por la noche.

A la segunda cuestión responde D. Iñigo Elorza, que cree que hay que tener en cuenta dos cuestiones: el hecho de que los compartimentos internos de una cisterna no cumplan lo que indica el ADR y que las inspecciones inicial y periódicas de estas cisternas se realicen correctamente. Añade que reducir las distancias en un futuro piensa que es un poco difícil ya que los rompeolas y mamparos pueden presentar problemas para realizar una limpieza interior, según las sustancias transportadas.

Punto 4 .-Restriccionesde tráfico a las mercancías peligrosas por las autoridades locales.

D^a Lía Calleja cede la palabra a D. Fernando Zamora para exponer los problemas de restricciones que hay en el transporte y distribución de material radiactivo dentro de los términos municipales, la gran mayoría son radiofármacos de uso hospitalario utilizados para el diagnostico y el tratamiento del cáncer.

En las jornadas celebradas sobre el transporte de material radiactivo se ha observado que uno de los principales problemas es la existencia de determinadas restricciones locales en algunas ciudades, aunque también se puede estar dando esta situación en otros sectores. Es el caso de los radiofármacos: es muy importante ser ágil en su transporte porque rápidamente pierden sus propiedades y el hecho de que no se puedan utilizar determinadas rondas, calles o circunvalaciones hace que su transporte no sea tan rápido. Tampoco hay que olvidar que si el tiempo del transporte es mayor, también será mayor la exposición del conductor a las emisiones de dosis radiación que emiten los bultos.



Hay ciudades que tienen ordenanzas sobre mercancías peligrosas, algunas muy antiguas, que no tienen en cuenta el ADR. Hay ciudades, como Bilbao, que no tienen nada regulado. En Barcelona existen prohibiciones de circulación en los túneles. El ayuntamiento de Zaragoza tiene una reglamentación muy detallada que incluye autorizaciones para transportar materiales peligrosos por el interior de la ciudad. También hay municipios que tienen prohibido el aparcamiento de vehículos con material radiactivo. Cree que debería de haber una coherencia entre el ADR y las ordenanzas de los municipios.

También le gustaría saber si hay otros sectores que han tenido problemas similares y han encontrado alguna solución.

D. José Antonio Rodríguez comenta que este problema también lo sufre los distribuidores de gas en Bilbao, donde hay que pedir autorización para hacer reparto, y en Zaragoza.

D. Manuel Moreno informa que en el ayuntamiento de Madrid no hay ninguna ordenanza específica para el transporte de materias peligrosas pero que existen referencias en tres artículos en la Ordenanza de Movilidad de 2005 en cuanto a la solicitud de autorización para circular dentro del perímetro de la M-40 y exceptuando sus accesos, en aquellas vías de menos de 40 m. de ancho fuera del perímetro de la M-40. En lo que se refiere a la petición de las autorizaciones no se está siendo muy rigurosos. En la actualidad hay una Comisión de Trabajo formada por la Dirección General de Movilidad y la Policía Municipal de Madrid para modificar los tres artículos que regulan en las ordenanzas municipales el transporte dentro del municipio de mercancías Peligrosas, aunque van a seguir en la línea de lo ya regulado.

D. Fernando Zamora no ve lógico que se pidan los mismos requisitos para todos los transportes de mercancías peligrosas, piensa que debe de haber un baremo. En el ADR se establece una graduación entre las mercancías peligrosas según sus riesgos para el transporte. Se ofrece para resolver cualquier duda que tenga el grupo de trabajo arriba mencionado para el transporte de material radiactivo. Hay un tema muy concreto en Madrid y que es la prohibición de circulación de este tipo de mercancías por los túneles de la Calle 30.

Añade que sería fundamental armonizar todas las reglamentaciones del país. Cree que, desde la Comisión permanente, se pueden dar recomendaciones para unificar criterios y que exista una coherencia entre las normativas que tiene su origen en las autoridades locales, autonómicas y estatales. Piensa que la Comisión podría dirigirse a las comunidades autónomas y los ayuntamientos en este sentido.

D^a. Lía Calleja propone que este tema se lleve a la Comisión Permanente y que ésta dirija un escrito a la Federación Española de Municipios y Provincias para que tengan conocimiento de este problema, ya que lo positivo sería tratar de armonizar la reglamentación local con el ADR.

Punto 3.- Proyecto de Resolución de la Dirección General de Tráfico por el que se establecen las medidas de regulación de tráfico de mercancías peligrosas durante al año 2010.

D^a Lía Calleja comienza su intervención excusando la ausencia de José Luis Chica de la Dirección General de Tráfico por formar parte del Gabinete de Crisis de viabilidad invernal que se ha tenido que constituir en la Dirección General de Tráfico, por la difícil situación meteorológica que vive hoy el país y añade que D. Eduardo Gómez va a ser la persona encargada de presentar el Proyecto de Resolución de la Dirección General de Tráfico por el que se establecen las medidas de regulación de tráfico de mercancías peligrosas durante el año 2009, y que le hará llegar los comentarios que salgan de esta reunión al representante del Ministerio del Interior ausente.

D. Eduardo Gómez inicia su intervención con una serie de consideraciones en relación con las directrices principales de este Proyecto de Resolución del año 2009, comenta que, en general, sigue unas líneas similares a las de años anteriores. El incremento de los tramos de autopista con respecto al año pasado es de 165 Km. De 13.621,6 Km que comprendía la RIMP en 2008, la RIMP se ha pasado a 13.634,3 Km que tiene en la actualidad. El incremento es de un 0,1% .

El único tramo nuevo está en la Región de Murcia y es de la RM-19, enlace de San Javier en la AP-7 a Puerto Cadena en la A-30. El resto de tramos en que la RIMP puede parecer diferente podría ser, por poner un



ejemplo, el de Ciudad Real a Manzanares, que antes acababa en Tomelloso y ahora se prolonga hasta Atalaya de Cañabate al llegar la autopista ahora hasta allí. Igual ocurre con el tramo de la A-67 de Santander a Venta de Baños y de la A-66 Zamora a Sevilla hasta el enlace con la S-30.

El representante de la Dirección General de Transportes Terrestres comenta que, en el Anexo III, Materias Peligrosas Exentas, con respecto a los radiofármacos y otras sustancias, si lo estima oportuno la Comisión Permanente, se hará una propuesta para la modificación de esta tabla. El año pasado se solicitó y se volverá a reiterar este año que se incorpore el repostaje de estaciones de abastecimiento de bases de empresas de transportes, tanto de viajeros o como mercancías, junto con materias destinadas al aprovisionamiento, mantenimiento de estaciones de servicio, combustibles destinadas a puertos y aeropuertos, bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios, combustible para el abastecimiento de transporte ferroviario y gasóleo de calefacción para uso doméstico. Esta reiteración se hace con el fin de que el abastecimiento de vehículos de transporte esté garantizado, bien sea en cooperativas o bases de sus propias empresas que disponen de sus propias áreas de abastecimiento. Este repostaje de estaciones de abastecimiento de bases de empresas de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, no es una estación de servicio y tampoco es un repostaje de puertos y aeropuertos.

D. Eduardo Gómez se extraña de que la restricción puntual de los días festivos locales en el área de Madrid se ha prolongado de Alcalá de Henares, en la A-II, hasta Guadalajara, ya que, manifiesta, no entiende esta ampliación al no haber habido ninguna modificación en ese tramo de la autovía.

La Dirección General de Tráfico le ha enviado un calendario anual con las fiestas locales, comarcales, etc, que es muy completo y en general está bastante bien, aunque hay alguna cosa puntual que le ha llamado la atención como que en la A-6 haya desaparecido el permiso para circular en el tramo Villalba- Las Rozas para enlazar con la M-50, teniéndose que producirse ahora el corte en San Rafael o más arriba.

Un tema que considera bastante importante es el de las sanciones que se están haciendo con frecuencia en base al punto B2 sobre las restricciones a las mercancías peligrosas. Hay un párrafo sobre como debe abandonar la RIMP el conductor, entre guiones " –para efectuar los descansos diarios y semanales - para la realización de operaciones de reparación o del vehículo " Esta Dirección General propone quitar estos guiones y sustituirlos por comas, con el fin de que el transportista se puede dirigir a su residencia habitual y además pueda abandonar la RIMP para realizar su descanso diario y semanal.

Estas observaciones hechas por el representante de la Dirección General de Transportes Terrestres se enviarán a la Secretaria General Técnica de este Departamento para remitirlas después a la Dirección General de Tráfico.

D. Dulsé Díaz esta de acuerdo con los comentarios de D Eduardo Gómez y se queja de la tendencia habitual, que se observa cada año, de aumentar las restricciones y de la falta de flexibilización. Como consecuencia, cada vez hay más dificultades para la realización del trabajo

Se introducen nuevos periodos, que en años anteriores no estaban restringidos en el calendario del año pasado, como puede ser el domingo 6 de junio, o el domingo 15 de agosto con otro cambio de quincena nuevo; también es nueva la restricción del 26 de diciembre. En la zona de Valencia, cree que hay un error al poner en dos fechas distintas el mismo evento, el gran premio de motos de Valencia, en junio y en agosto.

Cuando se le permite al transportista en el observatorio del B22, éste debe abandonar la RIMP por la salida donde se vayan a hacer menos kilómetros fuera de la red principal, por lo que una vez más solicita que se especifique que sea en el sentido de la marcha.

En el Anexo IV.- Itinerario para mercancías peligrosas, observa que ha desaparecido la CL-507.

En cuanto a las sanciones, se están detectando que transportes que están exentos de las restricciones por estar incluidos en el Anexo III estan recibiendo sanciones sin parar el vehículo. Hay un gran número de denuncias que se están recurriendo presentando la carta de porte. Pero, por el momento, no se ha logrado quitar ninguna sanción. En general, le parece una barbaridad y cada año es más difícil desde el punto de vista técnico.



D. José Antonio Rodríguez esta de acuerdo, en general con las observaciones hechas por D. Dulsé Díaz. La propuesta que ha hecho D. Eduardo Gómez le parece acertada pero cree que se debería cambiar la palabra "transportista" por "conductor".

Otra observación es que la A-12, que va de Pamplona a Logroño, según la RIMP acaba en Mendabía y se podría ampliar unos pocos kilómetros hasta llegar a Logroño, ahorrando muchos kilómetros al transportista.

Las restricciones al País Vasco a su parecer tienen un problema las exenciones se refieren a los días en que se puede circular pero no hay exención de vías. Estas restricciones deberían incluir las exenciones tanto referidas a los días como a las vías.

D^a Lía Calleja interviene para decir que las Restricciones al Tráfico del País Vasco se enviaron por correo electrónico a los miembros de esta Subcomisión para que enviaran a la Comisión las observaciones que creyeran oportunas y a su vez la Comisión enviara observaciones a Tráfico del País Vasco.

D. José Luis Mañas empieza su intervención recordando que estas restricciones se crearon después del accidente de los Alfaques y después de tanto tiempo piensa que se necesita un estudio integral de las mismas. Para elaborarlas no se tienen en cuenta los distintos estudios de riesgos que se han hecho a lo largo de tiempo. Sin embargo, se tiene en cuenta cómo se han ido quitando y poniendo carreteras, fechas, etc. Las mercancías peligrosas se tienen que restringir de acuerdo al riesgo y la seguridad vial, por lo que se debería elaborar un estudio de riesgo que habría de ser la base de las restricciones. También opina que se podrían incluir las materias incluidas en el grupo E de la codificación de túneles en el Anexo 3, quedando un gran número de materias exentas.

D. Aitor Agea esta de acuerdo con lo dicho por D. José Luis Mañas y pregunta si hay algún país en Europa que haya propuesto usar la codificación de túneles para asimilarlo a su plan de carreteras.

D. Eduardo Gómez le contesta que ningún país ha pasado a su red las codificaciones utilizadas para los túneles. Añade que no existe una RIMP europea, el ADR deja a los países firmantes la libertad para fijar las restricciones que estime oportuno. Añade que, en Europa, existen unos corredores obligatorios para los vehículos pesados, para viajeros y mercancías.

D. Enrique Sánchez Mota quiere hacer varias puntualizaciones, siendo la primera de ellas que esta resolución, le parece, que no sólo afecta a las mercancías peligrosas sino que también tiene en cuenta la seguridad vial, movilidad y fluidez de la circulación.

Otra cuestión es que los horarios de las restricciones de Cataluña son distintos de los fijados en las restricciones de la Dirección General de Tráfico, por lo que pregunta si hay posibilidad de armonizarlos. D. Eduardo Gómez dice que es así, y que ya se ha notificado a la Generalidad de Cataluña en varias ocasiones.

Otro tema sobre el que solicita información es si en la distribución de bultos es obligatorio empezar el reparto descargando las mercancías peligrosas. D. Eduardo Gómez le contesta que no conoce ninguna disposición legal obligue a la descarga de las mercancías peligrosas en primer lugar

Se cuestiona también el retorno de los vehículos en vacío, a lo que contesta D. Eduardo Gómez que, si se refiere a las cisternas y graneles, las restricciones afectan los vehículos que lleven paneles naranjas tanto llenos como en vacío.

D. Juan Sánchez piensa que no se piden suficientes informes a las diferentes jefaturas provinciales de tráfico, ya que no se explica ciertas deficiencias que ha observado en la RIMP. Hay tramos que son intransitables y están incluidos y hay otros tramos que no tienen continuidad, obligando a hacer muchos kilómetros para ir de una localidad a otra cercana entre sí.

D. Enrique Sánchez Mota quiere hacer una pregunta sobre el computó del días festivos, quiere saber si el domingo se considera también como festivo si se encuentra entre dos festivos.

D. Eduardo Gómez recomienda que se dirija a la Dirección General de Tráfico para que den la interpretación correcta. D. Lía Calleja propone llevar este tema a la siguiente Comisión Permanente.



D. Eduardo Gómez ha tomado nota de lo dicho por los miembros de la Subcomisión y lo transmitirá a la Dirección General de Tráfico tal y como se había dicho en un principio.

Punto 7.- Solicitud de valoración a la Subcomisión relativa a las cajas móviles.

D. Eduardo Gómez explica que el tema viene de tiempo atrás. Parece ser que las Comunidad de Murcia y la Generalidad Valenciana tienen constatado este tipo de problemática. Hace un breve resumen del tema junto con sus antecedentes.

Comienza leyendo el Punto 5.3.1.2 del ADR donde nos indica cómo y dónde deben ir etiquetados los distintos tipos de contenedores, añadiendo que este etiquetado no será aplicable a las cajas móviles que se transporten por carretera. Cuando el transporte de la caja móvil sea combinado, carretera-ferrocarril, se deberá etiquetar como los contenedores. Después se pasa a la definición de contenedor y en la definición de caja móvil dice véase contenedor.

No hay división ni cursivas ni comillas entre la definición de contenedor entoldado y caja móvil. Estas definiciones se han sacado de la versión francesa; sin embargo en la versión inglesa aparecen cursivas y comillas y esta clara la división entre los dos conceptos.

Hecha la consulta en Naciones Unidas dice que la versión inglesa es la buena, al estar la enmienda original en inglés.

Basándose en las definiciones arriba indicadas, algunos transportistas han utilizado contenedores sin etiquetar argumentado que son cajas móviles y que no tienen que ir marcados. Esta interpretación ha sido ratificada por algunas autoridades autonómicas. El problema ha surgido cuando han circulado y los han sancionado.

A continuación se plantean tres posibles soluciones: la primera es incluir una exención de transporte nacional, con la aprobación de Bruselas, en la futura modificación del R. D. 551/2006. La segunda promover un acuerdo multilateral, junto con Portugal, eximiendo los contenedores de la placa etiqueta, como las cajas móviles lo están, sólo cuando se utilicen en transporte por carretera. Y la tercera promover una enmienda al ADR, para que en el apartado correspondiente esta subsección no se aplicara a las cajas móviles. La solución sería añadir "excepto a las cajas móviles y contenedores cisternas transportados en transporte combinado".

Una vez hecha la exposición se abre el debate para oír las opiniones de los miembros de la Subcomisión:

D. José Luis Mañas propone una cuarta solución, que piensa, es más fácil, y que consiste en enviar a Bruselas una nota en la que se haga saber que se ha advertido una errata en la traducción, y que la correcta debe de ser la traducción de la enmienda en inglés.

D. Eduardo Gómez le contesta que ya está hecho. Añade que los contenedores reúnen más condiciones de seguridad que los contenedores entoldados y las cajas móviles y que el problema está en las empresas que están utilizando contenedores sin etiquetar.

D. Enrique Sanchez Mota indica que, en principio, una caja móvil se puede considerar como un contenedor; la diferencia básica es que las cajas móviles no se pueden apilar porque no tiene las piezas de esquina.

D. Iñigo Elorza quiere aclarar que, en la primera parte del Convenio de Seguridad de los Contenedores, las cajas móviles no se consideran contenedores. Por su estructura, las cajas móviles no son apilables porque no tienen esquinas superiores. Los ensayos a los que son sometidas las cajas móviles provienen de las normas ferroviarias y no del CSC, aunque son muy parecidas.

D. Eduardo Gómez quiere volver con las opciones propuestas como posible solución al problema. Con respecto a la que ha apuntado José Luis ya está hecha. Con la primera opción no va a haber problemas. La segunda opción, en principio, tampoco se van a tener problemas ya ha habido contacto con las autoridades portuguesas para impulsar el acuerdo multilateral. Con respecto a la tercera opción, sin embargo, no es tan optimista porque, al estar hablando de una enmienda que disminuye los parámetros de seguridad, no cree que



vaya a ser aprobada. Todas estas acciones pueden ser conjuntas. Al margen de lo antes dicho, tal y como está la norma hoy en día, los contenedores caja que vayan por carretera deben de ir etiquetados en los cuatro costados.

D. Eduardo Gómez cree conveniente que este tema se incluya en el orden del día de la siguiente Comisión Permanente. De las opciones planteadas, las que la Comisión Permanente considere oportunas se podrán en marcha inmediatamente. Aclara que el Director General de Transporte Terrestre no va a dar permisos especiales genéricos.

Punto 8 .- Como afecta la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transportes terrestre de mercancías, al sector del transportes por carretera.

D. Eduardo Gómez indica que este punto se ha incluido a petición de D. José Luis Mañas. La cuestión que se plantea es que las definiciones de las figuras de expedidor y cargador son distintas dependiendo del texto legal que se consulte. Así, la definición de expedidor y cargador coinciden en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en el Real Decreto 551/2006, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en el territorio español y en la nueva Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transportes Terrestre de Mercancías. Mientras que la definición que aparece en el ADR de cargador y expedidor están cambiadas (están al revés) con respecto a los textos citados anteriormente. Es decir, la definición de expedidor del ADR y cargador, en la LOTT, la ley 15/2009 y el Real Decreto 551/2006 coinciden; y la definición del cargador en el ADR es la misma que aparece como expedidor en la LOTT, en la Ley 15/2009 y en el RD 551/2006.

Esta situación se prolonga desde hace bastante tiempo. Se intento cambiar las definiciones aprovechando la modificar la LOTT pero los organismos jurídicos argumentaron que, al ser el transporte de las mercancías peligrosas el único sector que tenia este problema, debería ser en sus normas específicas donde se cambien estas definiciones. Por otro lado, para cambiar estas definiciones en el ADR se tiene que hacer en la reunión conjunta. Cuando se intentó, la solución que se dio a España fue que como somos nosotros el único país que tiene este problema, debe de ser la normativa española la que hay que cambiar.

Lo que si se ha hecho en el artículo 140 de la LOTT es especificar las responsabilidades aplicables en sanciones muy graves, graves y leves en el baremo sancionador de esta ley, diciendo que las figuras de cargador y expedidor a efectos de mercancías peligrosas son al revés que las definiciones especificadas en la LOTT, con lo cual las responsabilidades también están al revés. La definición recogida en la ley 15/2009 afecta al contrato del transporte, todos los que intervienen tienen que tener claro a efectos del contrato que expedidor es quien carga el camión y cargador es quien contrata el transporte; a efectos de responsabilidad según el baremo sancionador, a efectos de obligaciones según el Real decreto 551/2006 y según el ADR son lo opuesto y se cree que es un tema de difícil solución. D. José Luis Mañas le ha propuesto crear un grupo de trabajo para intentar solucionar este problema pero, a su parecer, no va servir para nada.

D. José Luis Mañas quiere que conste en acta que las normas que prevalecen en las mercancías peligrosas son el ADR y Real Decreto 551/2006, por ser específicas para el transporte de mercancías peligrosas, y las definiciones válidas de cargador y descargador son las que figuran en ellas. También quiere que conste en acta que se podrían incluir, en la futura modificación del R.D. 551/2006, las modificaciones necesarias para solucionar esta cuestión.

D. Eduardo Gómez contesta que en el art. 140 en la LOTT y en el borrador de la modificación del 551/2006 ya se incluyen estas posibles soluciones arriba indicadas.

D. Jesús Soriano cree que se puede resolver en la reforma del Real Decreto 551/2006. Añade que se puede hacer una nueva redacción de la exposición de motivos y solucionar el tema en el articulado. En FEIQUE han elaborado unos manuales de buenas prácticas donde se ha intentado armonizar las definiciones de la LOTT y de la Ley 15/2009.

D. Enrique Sánchez Mota dice que hasta ahora los conceptos expedidor/cargador no han dado problemas, y desconoce que se hayan impuesto sanciones por este tema.



D. Eduardo Gómez aclara que a efectos de formular el contrato hay que aplicar la Ley 15/2009. Cuando se termina la contratación y se va a realizar el transporte la legislación, hay que aplicar el RD 551/2006 y el ADR.

Punto 9.- Otros asuntos/Ruegos y Preguntas.

D. Eduardo Gómez interviene para decir que en este punto tiene dos asuntos, uno de AECOS y otro de FEDECOS, para solicitar la opinión de los miembros de la Subcomisión. Dado que los representantes de estas asociaciones se han tenido que ausentar, será él quien proponga los dos temas.

El primero que presenta es de FEDECOS. Propone que se retome el tema de la formación previa obligatoria de los consejeros de seguridad y los centros homologados para ello. Este tema ya se propuso cuando se reformó el R.D.551/2006. Se desestimó en su momento. De hecho, hay países que no tiene esa formación previa. La postura de la Administración Central sigue siendo la misma no afrontar la formación previa obligatoria, centros homologados o inspección de cursos y le gustaría oír la postura de las comunidades autónomas.

D. Aitor Agea pregunta si hay un estudio actualizado del nivel de adecuación que hoy en día tienen los consejeros de seguridad. También cuestiona si es coherente el modelo de examen actual y si responde a la necesidad posterior de realizar la actividad profesional. Está de acuerdo con FEDECOS en que hay que hacer algún cambio, pero no concreta en que sentido.

D. José Antonio Rodríguez piensa que es fundamental modificar el tipo de examen. No es partidario del examen tipo test porque no indica si la persona tiene los conocimientos necesarios para desempeñar correctamente su trabajo y cree que seria mejor otro tipo de examen como podía ser un supuesto práctico. Le parece bien una formación previa obligatoria.

D. Jesús Soriano cree que debería de haber un reconocimiento académico del certificado de consejero de seguridad y debería de estar incluido en el catálogo oficial de titulaciones del Ministerio de Educación.

Enrique Sánchez Mota opina que debe ser básico saber si los consejeros de seguridad tienen conocimientos adecuados a la hora de aplicar todos los criterios al desarrollar sus funciones. Le parece positivo la existencia de unos niveles previos, una titulación de grado medio, titulación profesional o una experiencia suficiente.

Para D. José Baños su propuesta sería hacer un curso de formación inicial con un examen realizado por la Administración y cada cierto tiempo hacer un curso de reciclaje, pero sin examen.

D. Dulsé Díaz no esta de acuerdo con la propuesta de FEDECOS.

D. Miguel Carcelen tampoco esta de acuerdo con esta propuesta.

D. José Manuel González piensa que la mayoría de los consejeros de seguridad que van a renovar sus certificaciones asisten a cursos, aunque no es obligatorio, y no ve sentido a un centro homologado.

D. Eduardo Gómez pide a los representantes de las comunidades autónomas que expresen su parecer sobre este tema.

D. Juan Pedro Moreno no está de acuerdo de que hayan centros homologados para consejeros de seguridad. Piensa que seria conveniente homogeneizar el nivel de dificultad de los exámenes entre las comunidades autónomas.

D. Eduardo Gómez plantea, en nombre de AECOS, un segundo asunto a los miembros de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera. Ha surgido en la Xunta de Galicia con el examen de capacitación de obtención y renovación de la certificación de consejeros de seguridad donde han suspendido todos los que se presentaron menos uno. Las comunidades autónomas son libres de poner las preguntas que creen convenientes en sus exámenes, disponen de una batería de preguntas en las cuales se fija un grado de dificultad uniforme que pueden utilizar o no. En esta ocasión la Xunta de Galicia puso las preguntas que creyó conveniente. Él no entra en la valoración de tipo y dificultad de las preguntas del examen.



El problema que se planteó en Galicia fue que hubo empresas que se quedaron sin consejeros de seguridad, bien por no haber conseguido el certificado o por no haber conseguido renovarlo. La solución que dio la Xunta de Galicia fue publicar el 3 de diciembre del 2009 en el Diario de Galicia una resolución de fecha 24 de noviembre del 2009, donde se prorroga seis meses la vigencia de los certificados de seguridad que expiraban en diciembre del 2009, es decir durante el primer semestre del 2010 y hasta que finalice el proceso selectivo de carácter extraordinario. AECOS propone, si los miembros de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera están de acuerdo, llevar este tema a la Comisión Permanente para que haga una valoración de la situación.

En el caso de que la resolución sea válida, sólo afecta a Galicia, es decir, que los consejeros afectados solo pueden trabajar en esa comunidad autónoma.

La Dirección General de Transportes Terrestres ha puesto a conocimiento de sus Servicios Jurídicos esta situación.

D. Aitor Agea esta de acuerdo en llevar a la Comisión Permanente, para que esta situación no vuelva ocurrir. D. Dulsé Díaz también es partidario de llevar el tema a la Comisión Permanente.

D. Eduardo Gómez recuerda a los presentes que la propuesta es de AECOS y que la Dirección General de Transportes Terrestre no ha sido quien ha propuesto llevar este tema a la Comisión Permanente, y que la citada Dirección General esta actuando para resolver el problema.

D. Dulce Díaz comenta que 6 de agosto del 2006 se publicó el Real Decreto 948/2003 por el que se establecen las condiciones mínimas que deberían reunir los centros de lavado interior de cisternas. Desde entonces, existen 60 lavaderos interiores de cisternas que circulan por carretera y no hay ningún lavadero de cisternas de ferrocarril. A finales de noviembre les ha llegado una propuesta de modificación de procedimientos de lavado de cisternas para que informen. Le parece muy mal que, mientras que los lavaderos de cisternas por carreteras estén desarrollando su función correctamente, no haya ninguno de ferrocarril y que ahora se les de otro período para que se pongan al día. Solicita llevar este tema a la Comisión Permanente para que haga una queja formal.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 13:55 horas, del día Dieciseis de Diciembre del año dos mil nueve.

Madrid, 28 de Febrero de 2010.

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