



ACTA DE LA REUNIÓN DE 17 DE DICIEMBRE DE 2008
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. 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 Raquel Fernández Peiteado, del Ministerio del Interior.

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior.

D^a Victoria Aceña Moreno, del Consejo de Seguridad Nuclear.

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

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

D. José Miguel Casasola Boyero, de la Junta de Andalucía.

D. José Ramón Avella Iglesias, del Principado de Asturias.

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

D^a Sonia Panadero Villanueva, de la Junta de

En Madrid, a las 11:30 horas del día 17 de Diciembre de 2008, 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.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del día 07 de Febrero de 2008, y no habiéndose hecho objeciones a la misma por parte de los asistentes, quedó aprobada la citada Acta.

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 2009.

La Presidenta de la reunión cede la palabra a D. José Luís Chica, quien hace una serie de consideraciones en relación con las directrices principales de este Proyecto de Resolución del año 2009. No obstante, dice que en general sigue unas líneas similares a las del pasado año, aunque las restricciones se han adecuado en líneas generales a las nuevas infraestructuras. Las variaciones más destacables debido a las condiciones reales de circulación, las restricciones genéricas de mercancías peligrosas con períodos de más de un día festivo del año 2008: varios días festivos, desde el punto de vista de mercancías peligrosas sólo se restringe el primero y el último día a 15 horas. Dice que en cuanto al **Anexo II**, los vehículos de más de 7.500 Kg, las restricciones se han ajustado a las cuencas o carreteras con más densidad de circulación. Otra novedad que figura en este borrador respecto de las infraestructuras que se va a liberar un tramo de AC? Autovía NO, nuevo túnel de Guadarrama, desde Arévalo hasta San Rafael, de



Castilla-La Mancha.

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

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

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

D. Manuel Sánchez Jiménez, del Gobierno Vasco.

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

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 (AETC)

D. Javier de Mauricio, de la Asociación Española de Usuarios de Transportes de Mercancías (AEUTRANSMER).

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).

la M-50, acceso sin ningún tipo de restricción, el túnel de Guadarrama es un cuello de botella que al ser habilitado un tubo? más da la posibilidad de efectuar esta restricción.

En el **Anexo IV** dice que la RIMP se ha aumentado según las mismas reglas que para mercancías peligrosas, en 144 Km y que 227 Km se han transformado de Carreteras convencionales a Autovías. Dice que los nuevos tramos incorporados son: A-4, que enlaza con A-58 Trujillo-Cáceres, ARM2? Campo?Cartagena, M-R?, SE-20 y circunvalación de Valladolid. En la Región de Murcia queda totalmente libre el acceso desde el punto de vista de las carreteras al polígono petrolífero de Cartagena. Comenta a efectos de estadística que la actual RIMP cuenta con 13.652 Km, de los que 4.196 corresponden a Carreteras convencionales y Autopistas? Y 9.158,8 a Autovías. En resumen, se cuenta con menos días restringidos, que se han centrado principalmente en los días festivos de retorno?? 49 días, correspondiendo un 24% entre viernes y sábados, días laborables y un 76% en periodos festivos.

Se cede la palabra a D. Eduardo Gómez, quien comienza felicitando a la Dirección General de Tráfico por la nueva Resolución que, según cree, mejora considerablemente las anteriores y expresa su interés en tratar de aclarar si va a figurar en el texto de la Resolución que cuando se produzcan tres días festivos, el día intermedio no va a tener restricciones; el Sr. Chica lo confirma, siempre que se trate de días consecutivos: de 15 a 24 h y de 08 a 24 h, el resto sin restricciones. También le interesa saber, según figura en la RIMP, en Madrid?-La Coruña si se puede circular por la A6 y AP6 indistintamente. Se le indica que la A6 llega hasta Adanero que enlaza con la APN6: Adanero-Madrid.

D^a Lía Calleja indica que CONSEGUR?? ha hecho dos alegaciones a este Proyecto de Resolución por E-mail, por lo que interviene a continuación D^a Patricia Romero diciendo que en el Anexo III cuando se dice que en el punto 4 que están exentas las materias ... ferroviario? Y para la calefacción, salvo si ya viene implícito el transporte de estos combustibles para reparación y mantenimiento de las vías férreas; hace alusión a los Puertos y Aeropuertos, sin que sea un agravio comparativo en el caso del transporte ferroviario dice que sólo hay una vía de un sentido y otra del otro, por lo que podría verse perjudicado el transporte en este sentido.

Contesta D. José Luís Chica diciendo que las situaciones de emergencia están exentas de cualquier restricción, pudiéndose efectuar los trabajos precisos en fines de semana, eso sí, evitando que trabajos rutinarios se desplacen a fines de semana, por lo que se puede levantar las restricciones; dice que cualquier exención a las restricciones que no esté contemplada en el Anexo III se debe de comunicar directamente a las Provinciales, al Subsector de la Guardia Civil, y desaparecen los problemas. En suma, hay que evitar que los trabajos rutinarios se desplacen a los fines de semana o a los días festivos.



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. 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.

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 del Carmen Sanz Nieva, del Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Se cede la palabra a D. Dulsé Díaz, quien realiza los siguientes comentarios a determinados aspectos que figuran en el informe y que podrían sufrir variaciones, por lo que convendría conocer cualquier variación antes de publicar esta Resolución en el BOE. También comenta a nivel técnico dos matices: Que en el Apartado B2.2? el abandono de la RIMP, cuando los vehículos no están en el mismo sentido, cree que ello debería ser en el mismo sentido de la marcha para evitar vueltas innecesarias, problemas y sanciones. Dice también que en el Anexo III si se ha discriminado con la exención de combustibles a Puertos, Aeropuertos y transporte ferroviario, pero no al abastecimiento de transportes por Carretera; cuando una mm.pp. está destinada a los repuestos está exenta, como lo está en los otros modos del transporte, es un trato discriminatorio. En el **Anexo IV** se redunda, como en años pasados, que las Autopistas de acceso a Madrid en horario nocturno que si contamos con dos plataformas desdobladas en paralelo debería estar abiertas y formar parte de la RIMP. Por fin, una estructura vial buena es injusto que se nos obligue a pasar por el peaje, que se utilicen a conveniencia, como la A4, R4 abiertas permanentemente y formaran parte de las restricciones, son plataforma desdobladas. En el **Anexo V** comenta la prohibición que se establece en el Punto del 5º Centenario, que carece de todo sentido, aunque se trate sólo de 3 horas, ya que se obliga a dar una vuelta por todo Sevilla para salir hacia Huelva y Málaga, de forma que los 800m. de prohibición obligan al transportista a hacer 40 Km. Comenta también las nuevas restricciones en Arrobo??, Jabugo y Cádiz que son las 24 horas del día, debiendo de haber, en su opinión, franjas horarias con nulo tráfico.

A continuación, D. José Luís Chica respecto del Puente del Centenario de Ramón de Carranza comenta que este tema está consentido/consensuado por toda la zona de Huelva y dispone de alternativas y accesos. Dice que en horario nocturno en Autopistas, un porcentaje alto de circulación es absorbida por la Carretera, con un menor número de accidentes y que en horario diurno la posibilidad de accidentes es mayor; hay que tratar de evitar los incidentes en que estén implicadas las mercancías peligrosas, como ha ocurrido en la Zona Centro. En cuanto al **Anexo III**, respecto del Abastecimiento, se tendrán en cuenta los puntos a suministrar para el transporte, eximiendo de esta Resolución los que son inevitables, y que el resto del suministro no se concentre los fines de semana, y siempre teniendo cubierto el abastecimiento de la aviación. Como el representante de AETC solicita para la Carretera la misma flexibilidad que para los otros modos de transporte, D. José Luís Chica toma nota de ello para que figure el Punto 3.

D. Dulsé Díaz respecto del Punto 2.2 y desde el punto de vista de la seguridad, piensa que el abandono de la Autopista en el mismo sentido de la marcha, se debería efectuar en el punto más cercano a la Carretera convencional, ya que no tiene sentido el hacer muchos Km. D. José Luís Chica dice que lo que se pretende en líneas generales es que el abandono de la Autopista respecto de la población a la que se desplace el transportista y que la Jefatura podría levantar las restricciones a la RIMP



Dice que la RIMP actual cuenta con 4.421,2 Km de carreteras convencionales, y 8.940,2 Km de autopistas y autovías. Dice que en el *Apartado de Nuevos Itinerarios* ha habido una ampliación considerable de la Red de itinerarios, con las siguientes particularidades: se ha conectado la AP-A3 con la AP-7 y R-3; en la 634 y en la AS-8 aparece un incremento en Autopistas y Autovías; y que en el texto dispositivo que está referido a las mercancías peligrosas se mantienen unas líneas genéricas muy similares con respecto a la Resolución del pasado año. A continuación, el Sr. Chica se ofrece para aclarar las posibles dudas de los asistentes, que, en términos generales, exponen lo siguiente:

- No se entiende que la A-12, Pamplona-Mendavia quede cortada en este último punto, a 6 Km de Logroño. El Sr. Chica dice que se está pendiente del informe de la Comunidad Autónoma de La Rioja con una nueva estructura que dé contenido a zonas muy conflictivas, ya que se trata de un acceso con gran aglomeración industrial.
- El representante de AETC expone, como en años anteriores, la cuestión del uso de las radiales en Madrid, proponiendo una solución similar a la de la A-2 y A-3 en períodos con baja densidad de tráfico para las Carreteras A-4, A-5 y A-6 que van de forma paralela a la Red. En el Anexo V, las restricciones en la M-50, en el tramo del Túnel de Valdepastores durante las 24 horas de todos los días del año, cuyo origen fueron obras de acondicionamiento de esos túneles. Comenta en la S-30, las instrucciones de circulación en el Nuevo Puente del Centenario este año y dice que no entienden a que se debe esta incorporación con la que se da más vuelta de lo necesario.
- Se solicita aclaración en la conexión Orense-Santiago, en el sentido de por qué no se continua la AP con la Nacional.
- En cuanto a la Carretera V-10, a Valencia, se comenta que es un tramo de autovía nuevo abierto en mayo, que no está incluido en la RIMP. El Sr. Chica dice se comunicará a la Comunidad Valenciana para ver que referencia hacen de ella y tratar de introducirla o no.

Se cede la palabra a D. Eduardo Gómez y comenta que este Proyecto ya ha sido informado por la Dirección General de Transportes por Carretera tanto en cuanto al tráfico en general, vehículos pesados y, por supuesto, en materia de mercancía peligrosas. En primer lugar, felicita a la Dirección General de Transportes por Carretera por la considerable ampliación este año de la RIMP. También dice que se une a los comentarios efectuados por el representante de AETC respecto de la S-30, en cuanto al tramo exterior conflictivo, que aparece en el proyecto con horarios de 6 a 23 horas, todos los días del año y que aparte de esa restricción habría que tener en cuenta en relación con el Puente Reina Sofía, que tiene una restricción genérica para vehículos pesados. La Dirección General coincide también con el comentario de AETC respecto a la R-4, R-5, proponiendo igual tramo horario de la utilización de la Autopista, que ahora se contempla en la R-3.

D. José Luís Chica dice que la S-30 dispone de un carril adicional en horas de mayor intensidad de tráfico y que se va a restringir entre 7 y 10 de la mañana. Que en las Radiales R-3 y R-5 se defiende este criterio, excepto en la A-6 al ser más complicado por la noche.



En cuanto al túnel de Valdepastor dice que ya se consultó con la Demarcación de Carreteras de Madrid, indicando de una parte, que este año no es aconsejable su apertura al transporte de mercancías peligrosas por problemas de infraestructuras y de otra, que se aconseja la restricción en el mismo.

En lo referente a la conexión Orense-Santiago, y la falta de continuidad de la Carretera convencional con la Nacional dice que es el camino más corto, que es un tema pendiente y que posiblemente ese tramo será introducido en el nuevo itinerario.

A continuación toma la palabra D^a Lía Calleja para informar de dos propuestas que han llegado por correo electrónico al Gabinete, con objeto de incluir en la RIMP la posible unión de la Carretera A-318 con la A-92 y autovía, así como que se clarifiquen las fiestas locales.

El Sr. Chica dice que en relación con esta unión del Norte a Málaga se ha consultado con Málaga y se está pendiente de recibir respuesta. En cuanto a las fiestas locales, el problema radica en el Municipio y los accesos a núcleos urbanos de las mercancías peligrosas. Dice que al tratarse de carreteras interurbanas la competencia es de la Dirección General de Tráfico y sólo cuando es competencia municipal se debería hacer una valoración o informe a nivel nacional de todos los municipios para ver con qué restricciones cuentan. En cuanto a las fiestas nacionales o comunitarias, las asociaciones y los transportistas tienen conocimiento de los accesos a núcleo urbanos debido a las festividades locales.

D. José Luís Chica comenta primero, que la R-4 y R-5 se abrirán hasta la M-50 y lo mismo en relación con la R-2 y R-3. Segundo, el domingo 23 de marzo, se incluye en el Anexo 6, ya que en ciertas Comunidades, los dos días seguidos son fiesta, caso de Levante. Tercero, que respecto a la S-30 se solicitó de Andalucía, la apertura de un carril en el Puente del Centenario, debido a la intensidad del tráfico, o lo que es igual abrir una ventana a las restricciones de mayor conflictividad, además de las otras alternativas a este Puente, en la N-630 y la Carretera del Muro de Defensa.

D. José Luís Chica cree se debe tomar la idea inicial de lo que era la RIMP: los itinerarios para desplazamientos de larga distancia entre Comunidades o núcleos cercanos. Distribución y Reparto de gasolinas a núcleos concentrados y otro tipo de industria, poniendo de relieve, los problemas que comporta a la hora de su cumplimiento. Finalmente, dice que se intentará aclarar los puntos B.2.2 y B.2.1 de la Resolución que interesa a los asistentes.

Punto 4.- Proyecto de Resolución que establece las medidas de regulación de tráfico de mercancías peligrosas durante el año 2008 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

D^a Lía Calleja cede la palabra a D. Eduardo Gómez, encargado de presentar este Punto, el cual dice que el Proyecto de Resolución del pasado año ha estado operativo hasta el 1 de enero de 2008. En relación con el actual indica que aparentemente no hay cambios significativos; que el calendario de festivos es prácticamente igual al del año pasado y que los horarios están armonizados con los del resto del territorio nacional. Informa que la Dirección General de Transportes por Carretera no ha efectuado objeciones al mismo.

El representante de AETC dice que en relación con los itinerarios por los que circula el transporte de mercancías peligrosas se ha solicitado en otros foros la ampliación a otras vías de la RIMP, tales como la A-15, Guipúzcoa 631, 632, y que no se circule y se retiren las restricciones en el túnel de Malmasin, ya que recientemente han entrado en vigor medidas de seguridad.

D^a Lía Calleja comenta que se toma nota de estos comentarios para hacerlos llegar a las instancias oportunas.

A continuación, en cuanto a las *Medidas de Regulación de Tráfico en Cataluña*, explica que las del año pasado continúan en vigor hasta el próximo mes de marzo y que cuando se disponga del texto correspondiente al año 2008, se convocará de nuevo esta Subcomisión para tratarlo.

Punto 5.- Propuesta de D. Aitor Azea Gómez sobre la necesidad de reformar el Real Decreto 1566/1999, de 8 de Octubre, sobre Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por Carretera, Ferrocarril y Vía Marítima.



D^a Lía Calleja cede la palabra a D. Aitor Agea, que ha remitido un documento a este Gabinete para su presentación en esta Subcomisión. El Sr. Agea agradece al Gabinete la posibilidad de poder presentar públicamente este tema y comenta que el texto base corresponde al Real Decreto enunciado en este Punto, el cual, en su opinión no ha sido operativo; dice que los requisitos que configuran la labor del Consejero de Seguridad son los que aparecen en la Directiva. Plantea que el RD 1566/1999 no tenga un marco definido, de forma que a la responsabilidad del Consejero de Seguridad se haya de llegar con ayuda del Manual de nuevas prácticas, lo cual da lugar a que algunas empresas se sirvan de ese vacío y de la poca presión en la inspección para desarrollar una gestión mínima. Opina que se debe propiciar la autocrítica y también ver el funcionamiento de otros colectivos, tomando de ellos lo que funcione adecuadamente; dice que le sorprende que todo esto no lo hayan tratado antes las Asociaciones de Consejeros. Respecto del Grupo de trabajo que se cree, piensa que ha de ser ambicioso, y le gustaría que algunas de estas ideas y reflexiones se pudieran trasladar en su día al WP15, para que, en su caso, pudieran figurar en la futura Directiva. Finaliza diciendo que esta información se enviará al Gabinete para que lo haga llegar al citado Grupo de trabajo que se cree. D^a Lía Calleja informa que se distribuirá esta documentación.

Toma la palabra D. Eduardo Gómez y dice estar sorprendido con este Punto por ser específico del Grupo de trabajo de Consejero de Seguridad. Comenta que el RD 1566/1999 es simple y útil, consecuencia de la transposición de una Directiva que no va más allá de lo que nos obliga la Unión Europea. Dice que respecto de las obligaciones, defensa, etc. del Consejero y su plasmación en una norma hay diferentes opiniones. Opina que no se debe llegar al agravio comparativo entre el Consejero de Seguridad español y el europeo y menos penalizar. Dice que se ha retrasado la creación el Grupo de trabajo porque la Directiva no está todavía publicada y que a tal efecto se ha recibido en la Dirección General de Transportes por Carretera a representantes de colectivos de todos los sectores: Empresarios, Transportistas, Consejeros y Sindicatos.

A continuación, D. Javier de Mauricio toma la palabra y comenta primero, que en el tema de responsabilidades y del baremo sancionador, según el artículo 143.1e) de la LOTT, es un Juez quien ha de decidir, y cree que no se debe de insistir en esta cuestión. Que la responsabilidad administrativa y la que se deriva de la acción lucrativa del Consejero de seguridad existe por acción u omisión de las dos partes y por eso interviene también el empresario con responsabilidad de deber de cuidado, de acuerdo con lo pactado; hace referencia a la Sentencia de un Magistrado del Tribunal de Pamplona, en la que se pone de manifiesto la responsabilidad penal del Consejero de Seguridad y del Empresario; de la laboral, de carácter privado, que se establece entre Consejero y Empresario y también de una responsabilidad civil entre Consejero y Empresario, en que no hay sanción pero sí indemnización que se puede evaluar por daños personales y lucro cesante. Dice también que incluso, estamos en peores condiciones que en la Unión Europea, ya que no disponemos de Consejero de Seguridad fluvial, de manera que si, por ejemplo, un Consejero de seguridad del país se trasladara a Alemania no podría ejercer como tal.

D. Eduardo Gómez dice que no existe Directiva de Consejero de Seguridad Fluvial y que los Estados que han ratificado el ADN están obligados a cumplir esta normativa, incluido lógicamente lo concerniente al tema del Consejero de Seguridad. Comenta también que como no existe una demanda administrativa de este título no se ha puesto en marcha el correspondiente operativo y que son pocos los países adheridos al ADN, excepto los del entorno del Rin y el Danubio con navegación interior. Finalmente, considera un error de concepto que muchos Consejeros no desarrollen sus funciones por propia iniciativa y se estén limitando a cumplir con las tareas legalmente necesarias, como son el nombramiento de altas y bajas, el informe anual y el informe de accidentes, observándose incluso, que hay Consejeros que se ofertan en Internet a un determinado precio.

A continuación, D. Eduardo Gómez informa de una primera conversación mantenida con el Ministerio de Educación, en relación con el Sector de los transportistas para ubicarles como colectivo en la rama de Transportes y Mecánica igual que lo están los conductores profesionales; y comenta al hilo de lo anterior, el interés de los Ministerios de Educación y Fomento en intentar conseguir una cualificación profesional del Consejero de Seguridad y la posible creación de un Colegio Profesional, momento en el que se podría hablar de modificar las normas, sin perjuicio de que sea preferible dejar la iniciativa a la Unión Europea. Por lo demás, dice que está de acuerdo con el planteamiento de D. Javier de Mauricio. También lo está el representante de AETC, considerando que un Consejero de seguridad asume la responsabilidad de hacer bien su trabajo.

D. Enrique Sánchez Mota suscribe lo dicho por D. Javier de Mauricio y D. Eduardo Gómez, manifestando que existe un vacío legal; que, en su opinión, el título de Consejero de Seguridad está pensado tanto para personas que están en empresas, como para personas externas, aclarando que los OCAS son externos y que aunque los Consejeros funcionen bajo la responsabilidad de la Dirección de la Empresa, si en algunos casos no conocen bien su función ni la normativa intentarán buscar los medios para que el mercado siga funcionando. Dice que a la hora



de homologar y aplicar la cualificación indicada en el párrafo anterior, es muy importante la prevención en la seguridad.

D. Aitor Agea agradece todas intervenciones anteriores, que considera son una ayuda para reflexionar con respecto a algunas de sus ideas y dice que le satisface mucho la posibilidad de esa cualificación en el futuro. Con respecto a la segunda puntualización que hace D. Enrique Sánchez sobre el tema de los externos, dice que es un tema estadístico y que de continuar así el proceso habrá pocos Consejeros internos en relación con los externos.

Punto 6.- Propuesta de AFAPE para la modificación del Real Decreto 551/2006, que regula las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, para el transporte de cantidades reducidas de artificios de pirotecnia.

D^a Lía Calleja comenta esta propuesta y expresa los problemas que surgen en verano, en fiestas de poblaciones en Comunidades Autónomas, en los más de 160 talleres de pirotecnia registrados que en verano fabrican artificios de pirotecnia y dice que el transporte de este producto en vehículos EXII y EXIII ADR origina grandes complicaciones para los transportistas. Informa que la regulación efectuada en Francia y que figura en la propuesta de AFAPE es similar a lo que figura en el 5.5.1. Dice que sin perjuicio de que se soliciten los comentarios de D. José M^a Zapardiel, de la Subdirección de Minas, también se precisa su discusión en esta Subcomisión. El Ministerio está de acuerdo con ello con los consiguientes matices y se pide se haga la excepción que se solicita.

D. Javier de Mauricio expresa su preocupación en la manipulación de 333 k. de artificios de pirotecnia para lo que se ha de tener un certificado de formación, que dice es buena en Francia. Indica que cuando se habla de puertas y cerrojos cerrados, salvo en operaciones de carga y descarga, ello obligaría en el transporte de mercancías peligrosas. Comenta los aparcamientos en zonas indebidas, así como la obligación de los Ayuntamientos para mantenerlos fuera de los núcleos de población. Le gustaría se aclarara la cuestión de que el conductor pertenezca al laboratorio de pirotecnia o similar. Informa también de accidentes que se producen por motivo de la humedad en Galicia, no en operaciones de transporte, sino en la elaboración y almacenamiento de estas mercancías.

D. Enrique Sánchez Mota cree que habría que analizar por qué y en qué condiciones se da esta autorización en Francia y que habría que examinar las condiciones que figuran en el Cuadro que han enviado los franceses. D. Javier de Guzmán dice que la magnitud a la que refiere el citado cuadro es de 333 K. El Sr. Sánchez comenta además que en España disponemos de una reglamentación aplicable al respecto, indicando que el certificado o carnet de conductor de este producto lo expide la propia empresa, sin la correspondiente formación.

Interviene D. José M^a Zapardiel dice que en el Reglamento de Explosivos y Cartuchería se regula la venta de estos productos, las medidas de seguridad, sobre todo, en los vehículos. Así, frecuentemente es una buena práctica que los Ayuntamientos proporcionen lugares seguros, incluso cerca de parques de bomberos para el aparcamiento de vehículos en este transporte. Comenta que el personal del taller de pirotecnia dispone de un carnet y que, en el caso de la Comunidad Valenciana, la Subdelegación del Gobierno se ha atribuido esta potestad. No obstante, dice que habrá que tener en cuenta el Reglamento de Pirotecnia que está en marcha con respecto a la documentación enviada y que nuestro Reglamento de Explosivos es similar a la reglamentación francesa.

1. D. Eduardo Gómez comenta que en cuanto a la tramitación administrativa, se debería indicar a AFAPE se informara de la normativa francesa en concreto, ya que como cualquier norma interna es aprobada en Bruselas, si Francia tiene esa exención autorizada por Bruselas, nos resultaría sencillo adherirnos a la normativa francesa. Además de este caso concreto, dice que también se

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 13:30 horas, del día Siete de Febrero del año dos mil ocho.

Madrid, 28 de Febrero de 2008.

Lía Calleja Bárcena

María del Carmen Sanz Nieva.



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