



ACTA DE LA REUNIÓN DE 23 DE FEBRERO DE 2012  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS  
POR CARRETERA

Presidenta:

D<sup>a</sup> Lía Calleja Bárcena, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento

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

D<sup>a</sup> Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento.

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

D<sup>a</sup> Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D<sup>a</sup> Pilar López Ferrando, del Ministerio del Interior.

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

D. Manuel Carbo Martínez, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

D. Álvaro Herrero Porteros, del Ministerio de Fomento.

D. Vicente Giner Herrera, del Ministerio de

D Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Eugenio Rosell Antona, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Javier Guzmán Navarro, del Ayuntamiento de Alicante

D. Miguel Aguilera, de AENA

En Madrid, a las 10:00 horas del día 23 de Febrero de 2012, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Lía Calleja Bárcena, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> Lía Calleja pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión. D. Jesús Soriano solicita incluir un punto nuevo relativo al listado de lavaderos de cisternas de mercancías peligrosas, se acuerda que se trate en el Punto nueve del Orden del Día y pasar al Punto 10 Otros asuntos. D. Eduardo Gómez solicita adelantar el Punto 6, al tener que asistir a otra reunión a las 12:00 horas. Se acuerda pasarlo al Punto 4. Sin más objeciones, se aprueban los cambios citados 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 de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril celebrada los días 21 de diciembre de 2012. La presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a las mismas. Al no haber objeción a la misma queda aprobada las citadas Actas.

**3.- Utilización de la navegación de satélite para el seguimiento del transporte de mercancías peligrosas.**

D<sup>a</sup> Lía Calleja Bárcena pasa a presentar a D. Miguel Aguilera, Jefe de Área de AENA y a D. Miguel Angel Sánchez Rosel, responsable de desarrollo de servicios de ESSP SAS que van a hablar de la de la utilización de la navegación del satélite para el seguimiento del transporte de mercancías peligrosas

D. Miguel Aguilera va a centrar su exposición en la navegación por satélite en la aviación civil. Presenta el sistema con el que ya se esta operando con éxito y desea darlo a conocer por si fuera posible su uso en otro ámbito distinto de la aviación civil. A continuación D. Miguel Angel



D. Miguel Angel Sánchez Rosel, de ESSP SAS

D<sup>a</sup>. Maria Martinez Rodríguez, del Principado de Asturias.

D. Fausto Morell Vivo, del Gobierno de Baleares.

D. Juan Martínez López-Doriga, del Gobierno de Cantabria

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

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

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

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Fe Borrega Bahón, de la Comunidad de Madrid.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

D<sup>a</sup>. Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana

D. Dulce Díaz , de CETM

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D. José de la Riva Grondal, de ASORCO

D<sup>a</sup> Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D<sup>a</sup> Elsa Coello, de AEUTRANSMER

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa García, de AEUTRANSMER

D. Antonio Ferrando Enguix, Petrolífera Transportes, S.A.U.

D<sup>a</sup> Margarita Santamaría Carracedo, de ITENE

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, ANPROMEP

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO.

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

D. Jorge Mérida Lozano, de la Asociación de Fabricantes de Gases.

D. Enrique Sánchez Mota, de la Asociación

pasa a presentar el sistema ECNOS. Comenta las ventajas que puede aportar esta nueva tecnología y ver su posible utilidad para el sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera y conocer el papel de AENA en el desarrollo de este proyecto.

Una vez terminada la presentación se abre un turno de preguntas para resolver las dudas que han surgido entre los presentes. D<sup>a</sup> Lía Calleja da las gracias a los ponentes y pide a los asistentes que si creen que es positivo ahondar en este tema se lo hagan saber.

#### **4.- Exenciones relativas al transporte de los carburantes líquidos.**

D. Lía Calleja cede la palabra a D. Eduardo Gómez que pasa a presentar la propuesta, a petición de la Asociación de Transportistas de Temperatura Regulada, sobre exenciones relativas al transporte de los carburantes líquidos en la reunión del WP-15 que se va a celebrar en Ginebra del 7 al 11 de mayo.

El problema surge cuando se utiliza para el transporte vehículos tractores grandes con dos depósitos de 700 litros cada uno y el vehículo arrastrado sea un vehículo frigorífico que tiene un depósito de 200-300 litros, así nos encontraríamos con que la capacidad del depósito podría llegar hasta 1.800 litros y en consecuencia no se podría aplicar la exención del apartado 1.1.3.3.a).

El objetivo de esta propuesta es el aumento del límite de la capacidad total de los depósitos de los vehículos hasta 1.800 litros, para ello habrá que modificar el apartado 1.1.3.3 a) según las propuestas presentadas.

Añade que en la propuesta que va a presentar España hay dos proposiciones. La primera sería la inclusión del siguiente párrafo: "En el caso que la unidad de transporte se encuentre formada por un vehículo tractor y un remolque o semirremolque frigorífico, la capacidad total de los depósitos fijos no podrá exceder de 1.800 litros/unidad de transporte"; y la segunda cambiar 1500 litros por 1.800 litros.

D. Eduardo Gómez pide comentarios y los presentes manifiestan estar de acuerdo con la propuesta. Don. Javier de Mauricio da las gracias por la propuesta ya que opina puede ser muy positiva para el sector.

#### **5- Propuesta referente al procedimiento de inspección de cisternas de queroseno o gasolina de aviación.**

D<sup>a</sup> Lía Calleja cede la palabra a D. Iñigo Elorza, empieza su intervención recordando que hay distinta normativa que regula el mantenimiento de las cisternas que transportan queroseno o gasolina de aviación. Desde hace varios meses se ha creado un grupo de trabajo informal que ha intentado buscar un procedimiento concreto para la



Nacional de Normalización de Bienes de Equipo y Seguridad Industrial.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D<sup>a</sup> Rosa Beaus Romero, de la federación de Consejeros de Seguridad, FEDECOS

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR, S.L.

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR.

D. Francisco Pérez Nuevo, de AEGIC.

D. Oscar Echegoyen, de AEGIC.

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL PETROLEO, S.A.

D<sup>a</sup>. Sandra Navarro Hernández, de REPSOL PETROLEO, S.A.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Alejandro Soto, de la Academia del Transportista.

D. Antonio Beneroso Villacastín, de AECOC

D. José Pérez García, de ANLIC.

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D<sup>a</sup> Clara Alonso, de ANAIP

D. José Paños Martínez, de FORMASTER.

D. Manuel Álvarez Esteban, de CLH Aviación

D. Ricardo Moreno Casabella, de CLH Aviación Secretaria:

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

inspección de este tipo de cisternas. Se elaboró un borrador que se ha distribuido en la documentación. Los puntos más importantes del mismo son: -La supresión de la inspección interior; -la elaboración de un procedimiento preparatorio para el vaciado y limpieza de las cisternas antes de la prueba periódica o intermedia; -la prohibición de utilizar agua, como líquido para la realización de pruebas de estanqueidad hidráulica y la limpieza de cisternas, incluyendo el uso de vapor de agua a altas presiones en centros de lavado autorizados; -utilización de aire o nitrógeno para las pruebas de estanqueidad e hidráulica; -cada seis años se realizará una inspección interior aparte de la verificación de los equipos se servicio trianual.

D. Iñigo Elorza dice a los asistentes que los comentarios a este documento pueden hacerlos en la reunión, o se los pueden remitir por correo electrónico y, que se estudiará todo lo apartado con el fin de garantizar que estas inspecciones se hagan forma correcta.

D. José Henche pregunta sobre el ámbito de aplicación de este procedimiento. D. Iñigo Elorza habían pensado únicamente en las cisternas de suministro.

D. Javier Pérez quiere hacer un comentario sobre el punto 3 cuando se habla de que cuando secada una cisterna el organismo de control es el responsable de que quede sin restos de agua o humedad, que quede claro de que esta responsabilidad es del lavadero y no del organismo de control. D. Iñigo Elorza contesta se ha puesto el organismo de control porque es el que certifica, pero que se estudiara este punto y, solicita que desde su asociación se envié un escrito sobre este punto.

D. José Pérez cree que la mejor forma de limpieza de la cisterna es un barrido de nitrógeno y después hay que comprobar con un explosímetro todos los recipientes. Hay veces que hay que repetir el barrido. Dice que los lavaderos de cisternas son los responsables mientras que la cisterna esta en ellos y, sólo son responsable de ella hasta destino, si esta precintada. De lo que no son responsables es del sistema de válvulas. D. Iñigo Elorza pregunta que quién va a certificar que la cisterna no tiene residuos, cuando a la cisterna haya que hacerle una reparación y haya que meter agua. D. José Pérez dice que siempre que la cisterna esté precintada ellos son responsables hasta destino.

D. Ricardo Moreno comenta que en Punto 2 apartado c, con respecto a la duración de la ventilación, le parece que dos horas es un tiempo corto para ventilar la cisterna previamente al barrido propone que el tiempo de ventilación debería estar en función del producto de la cisterna. El tiempo recomendado seria entre 12 y 24 horas, 12 horas para el queroseno y 24 horas para la gasolina de aviación al ser más volátil.



D. Iñigo Elorza le pregunta si los extractores son antiexplosión, D. Ricardo Moreno aclara que son antiexplosivos y antideflagrantes implica que el propio sistema impide que tenga chispas. El aparato está fuera de la cisterna y lo que se coloca dentro son las mangueras, la salida es por el drenaje del fondo o por las bocas de hombre. A la pregunta de D. Iñigo Elorza de como se determina que la cisterna esta bien ventilada D. Ricardo Moreno le contesta que es con medición, con el explosímetro que da la medición de falta de oxígeno y de concentración de gases. Los dos están de acuerdo en que el tiempo de duración de la ventilación depende de la capacidad del depósito, a mayor capacidad mayor debe de ser el tiempo de ventilación y a la menor capacidad debe de ser menor el tiempo de ventilación.

#### **6.- Información sobre el nombre de expedición de UN 3077 y UN 3082.**

D<sup>a</sup>. Lía Calleja comienza recordando que en una anterior Subcomisión se trató esta cuestión, el problema surgió cuando en la traducción de Naciones Unidas se observó que en el ADR, RID, IMDG y las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea ,al referirse a los citados números UN no se utilizaba el mismo termino. De forma, que en unos se utilizaba sustancia y en otros materia. Se detectó el error y parecía que se había corregido pero se ha comprobado que no fuera así. También se observó que cuando se hace referencia a estos dos números se decía “sustancia/materia potencialmente peligrosa para el medio ambiente líquida o sólida” el termino potencialmente fue un error de Naciones Unidas en la Versión 16 que se ha corregido, y se ha eliminado de todos los textos la palabra “potencialmente” para estos números ONU, en todos los textos al referirse a ellos ya aparecerá “sustancia peligrosa para el medio ambiente ”.

D. Dulsé Díaz cree que sería conveniente comunicárselo a la Dirección General de Transportes Terrestres y a la Dirección General de Tráfico para ponerlo en conocimiento de los inspectores y así para evitar posibles sanciones por denominación incorrecta en la carta de porte. Se acuerda informar a las citadas Direcciones Generales.

#### **Punto 7.- Propuestas para el Subcomité de expertos de Naciones Unidas sobre rompeolas en las cisternas.**

D<sup>a</sup> Lía Calleja cede la palabra a D. Iñigo Elorza que pasa a explicar la una propuesta que va a presentar en el Subcomité de Expertos de Naciones Unidas, sobre rompeolas en las cisternas. En ella se propone añadir un nuevo párrafo al capítulo 6.7, sección 6.7.2.2. Si fuera aprobado se incluiría en el ADR y en el IMDG. El objeto de esta propuesta es cubrir una laguna existente, al estar instalándose los rompeolas y no estar regulada su instalación.

D. José Paños comenta, que si se hace un orificio en el rompeolas, del tamaño para que una persona pase por él para su limpieza o su inspección cree que se desvirtúa la función para la que ha sido diseñada que, es mantener una estabilidad en el vehículo, piensa que es mejor hacer bocas de hombre para este fin. Después pregunta si se ha pensado en que los rompeolas sean longitudinales.

D. Iñigo Elorza le contesta que cuantos menos orificios tenga una cisterna mejor, pero que también es importante la limpieza e inspección de la cisterna y, para eso se necesitan, o bien bocas de hombres, o los orificios en el rompeolas. En cuanto a que los rompeolas sean transversales ,el texto presentado no lo especifica , pero lo que si tiene que quedar claro es que tanto sean longitudinales como transversales, lo que si tienen que permitir es el paso para su limpieza y arreglo y, la transferencia del vapor y la salida del líquido.

D. Javier de Mauricio dice que en la propuesta se habla de 7.000 libras cuando debe de decir 7.000 litros. Añade que no está de acuerdo en colocar rompeolas longitudinales, por un problema de estabilidad, y cree que la propuesta se podría completar añadiendo cuestiones como el material de construcción del rompeolas si es el mismo del de la cisterna u otro material, su espesor, su forma etc.

D. Iñigo Elorza concluye diciendo que se va a elaborar una nueva propuesta en inglés con los cambios propuestos en esta reunión para más tarde presentarla en una próxima Comisión Permanente.

D<sup>a</sup> Lía Calleja comenta que estos cambios primero se van a publicar en el Libro Naranja y después se incorporaran a los diferentes reglamentos que regulan cada uno de los modos de transportes.



## **8.- Medidas o modificaciones legislativas en relación al transporte de GNL.**

D<sup>a</sup> Lía Calleja presenta a D. Julio Viatola de ASFARES que ha solicitado la inclusión de este punto en el Orden del Día. Recuerda que en una reunión anterior de esta Subcomisión bomberos de la Comunidad de Murcia hicieron una exposición sobre un accidente de una cisterna que transportaba gas licuado refrigerado y, finalizaron con una serie de recomendaciones sobre el transporte de este gas y, las cisternas que lo deben de transportar, en ellas se hablaba de protección de válvulas, de zona de rotura frágil, de protección de la envolvente etc. Pregunta si la Administración está estudiando estas recomendaciones para modificar la normativa para la construcción de cisternas para el transporte de esta mercancía.

D. Iñigo Elorza le contesta que desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo si los fabricantes de cisternas, organismos de control, asociaciones transportistas, o fabricantes de cisternas, creen conveniente aumentar la seguridad de dichas cisternas después de lo ocurrido que hagan una propuesta y, que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo la estudiará y, si la opinión de la Subcomisión es favorable, se elevará a la Comisión Permanente.

## **9.- Lavaderos de cisternas**

D<sup>a</sup> Lía Calleja cede la palabra a D. Jesús Soriano empieza hablando de que en el articulado del Real Decreto 551/2006 se insta a los descargadores de mercancías peligrosas a comunicar a la empresa transportista a utilizar un lavadero autorizado para lavar las cisternas de mercancías peligrosas. Desde hace tiempo FEIQUE está trabajando para elaborar un listado de estos lavaderos autorizados por las Comunidades Autónomas, que son las autoridades competentes en esta materia. El pasado mes de mayo FEIQUE tuvo una reunión con el Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo donde se planteó esta problemática, entendió el problema y apoyó la idea de la elaboración del listado de lavadero de cisternas. A finales del año pasado FEIQUE junto con citada Subdirección elaboraron un listado informal no exhaustivo. Añade que fin de este listado es tener una garantía de seguridad. Quiere presentar a los presentes este listado recordando que es informal y no exhaustivo y recabar la opinión de los miembros de esta Subcomisión ya que cree que puede ser de interés general para el sector. También quiere solicitar que el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Industria, Energía y Turismo o los dos, si lo creen conveniente, lo publiquen en su web, como ya hizo el Ministerio de Fomento con la publicación de una lista de estacionamientos de vehículos de mercancías peligrosas. D<sup>a</sup> Lía Calleja, puntualiza que el mencionado listado era informativo y que en ese caso, se trataba de una competencia del Ministerio de Fomento.

D. Dulsé Díaz opina, que le parece una propuesta interesante y está a favor de la existencia de un listado de lavaderos homologados al ser necesario y positivo para el sector.

D<sup>a</sup> Lía Calleja dice que no tiene ningún problema en la publicación de la lista en el momento que se le autorice su publicación, al no tener competencia el Ministerio de Fomento en este tema. También se pensó en hacer un link a la página del Ministerio de Industria, Energía y Turismo o si el citado Departamento les autorizara se publicaría en la web de este Ministerio la lista que ellos creyeran oportuna. Puestos en comunicación con la citada Subdirección, les contestaron que ellos no son los competentes en la materia que, la competencia es de las Comunidades Autónomas y, que por consiguiente no van a publicar ningún listado.

D. Iñigo Elorza entiende a D. Dulsé Díaz y a Jesús Soriano pero tienen que entender que son las Comunidades Autónomas las competentes en la materia y el Ministerio de Industria, Energía y Turismo no tiene competencia. Lo único que se puede hacer es recordar a las Comunidades Autónomas sus responsabilidades, según dicta el citado Real Decreto, las competencias que tienen en este tema. Y recuerda que las Comunidades Autónomas tienen sus propios registros industriales donde se deben inscribir los lavaderos, que no está unificado para todas las Comunidades. Desde el Ministerio se está abierto a cualquier sugerencia de los miembros de esta Subcomisión. Lo que sí se puede hacer es recordar a los organismos de control sus obligaciones.

D. Javier de Mauricio dice que hay una lista pseudoficial de los lavaderos que esta en la asociación nacional de ANLIC, que son unos cuarenta asociados, que cumple con la normativa de calidad de AENOR y con el SQAS y están homologados en Europa. Y añade que no se ha contado con esta asociación para la elaboración de la citada lista. Según él es un listado único y transparente que cumple la legislación vigente.





D. Jesús Soriano recuerda ANLIC es una asociación privada y que los lavaderos que la integran se apuntan o no libremente, aunque si es verdad que la gran mayoría de los lavaderos que la integran están incluidos el listado presentado por FEIQUE. Añade que el SQAS no es una normativa es un listado de preguntas elaboradas por la industria química.

D. Dulsé Díaz tiene los dos listados pero ninguno es oficial. Que es lo que se pide que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo deba de tener los mecanismos necesarios para solicitar y exigir a cada Comunidad Autónoma que cumpla el Real Decreto elaborando y actualizando dicho listado. Cree que en este aspecto el sector tiene una inseguridad absoluta.

D<sup>a</sup> Lía Calleja dice que la Autoridad que publique el listado es quien tiene la responsabilidad del mismo. Y propone que desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo se puede pedir a la autoridad competente de las Comunidades que las comunique que lavaderos que hay en su territorio.

D. Jesús Soriano que se recoja en acta que esta Subcomisión es favorable a la elaboración, publicación y difusión del listado y que confía en que se debata en la próxima reunión de la Comisión Permanente.

D. Iñigo Elorza sugiere que este tema se traslade a la próxima reunión de la Comisión Permanente. Se acuerda pedir que se incluya en un punto de la próxima Comisión Permanente.

## **10.- Otros asuntos**

D. Eduardo Gómez a continuación hace un breve comentario, sobre situación actual del Borrador de la Modificación del Real Decreto 551/2006. Empieza diciendo que la Subdirección General de Normativa y Estudios Técnicos devolvió el texto del nuevo Real Decreto corregido. Comenta algunos de los cambios que se han hecho, por ejemplo, la visita anual de los consejeros pasa a ser bienal. También, a petición de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre, es recoger una prohibición del Reglamento Técnico Sanitario Europeo, la prohibición de transportar en cisternas de mercancías peligrosas alimentos y, a la inversa, transportar en cisternas de productos alimentarios mercancías peligrosas, independientemente de que se lave el depósito. La señalización de las cisternas se ha pasado a la Sección II. Respeto a la derogación del Real Decreto 1566/1999, sobre los Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, en la disposición derogatoria dispone que se deroga el Real Decreto de carga y descarga, transporte y embalado para el transporte por carretera siguiendo vigente para el transporte por ferrocarril.

Se esta a la espera que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo modifique varios apéndices suyos para unificar el texto y mandarlo a la Secretaria General Técnica para el inicio de su tramitación. Cuando el texto se encuentre en audiencia pública se comunicara a los miembros de esta Subcomisión.

D<sup>a</sup> Lía Calleja, dice que cuando se acredite a una persona para la Subcomisión, ésta no se cambie continuamente, porque ello origina algunos problemas en las convocatorias, acceso a las mismas, etc.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 14:00 horas, del día veintisiete de Diciembre del año dos mil doce.

Madrid, 23 de febrero de 2012.

Lía Calleja Bárcena

M<sup>a</sup> 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

