



ACTA DE LA REUNIÓN DE 25 DE JULIO DE 2013
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
POR CARRETERA

Presidenta:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

En función de asunto del tema específico a tratar, asisten los representantes del Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico:

D^a Marta Carrera Doncel, del Ministerio del Interior.

D. Miguel Angel Redondo Bastante, del Ministerio del Interior.

D. Pilar Muñoz, del Ministerio del Interior.

Asisten:

D. Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

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

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

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

D Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Fausto Morell Vivo, de Gobierno de las Islas Baleares.

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 25 de Julio de 2013, en el Salón de Conferencias (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 Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Antes de comenzar la reunión D^a Silvia García Wolfrum quiere proponer a los presentes un minuto de silencio por las numerosas víctimas del accidente ferroviario ocurrido a la entrada de Santiago de Compostela. Concluido este homenaje a las víctimas da comienzo la reunión.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia Garcia Wolfrum 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 de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 8 de mayo de 2013, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Al no haber objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Presentación del Real Decreto 475/2013, de 21 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, en materia de mercancías peligrosas que se ha publicado en el BOE de 8 de julio de 2013.

D^a Silvia Garcia Wolfrum explica que esta Subcomisión se ha convocado con el fin de presentar el Real Decreto 475/2013 arriba mencionado, y que para este fin se ha invitado a D^a Marta Carrera, Subdirectora General Adjunta de Formación Vial, a la que cede la palabra. En primer lugar D^a Marta Carrera quiere dar las gracias por haber



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

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

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

D. Dulce Díaz, de CETM.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de ANPROMEP

D^a Elsa Coelho, de AEUTRANSMER.

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Manuel Pérez, de FEDECOS

D. Roberto Villaseca Gómez, de CONSESUR.

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

D. Julián Ferrando, de AECOS

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE.

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE.

D. Francisco J. Vega Rosado, de COMISIONES OBRERAS.

D. José Luis Sanchez Freire, de EMCOFANTRAN

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

D^a Covadonga Caballo Diéguez, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

sido invitada y poder presentar el citado Real Decreto, publicado en el BOE el pasado 8 de julio, y aclarar las posibles dudas que puedan ir apareciendo. Comienza diciendo que aunque no es muy extenso pero que si afecta bastante al sector.

La gran novedad es la nueva tarjeta de autorización de transportes de mercancías peligrosas, que ya se estaba imprimiendo desde el 1 de enero, pero que no estaba publicada como modelo oficial en el Reglamento General de Conductores, que es donde se establece el modelo de autorización de transporte de mercancías peligrosas.

La autorización se imprime con los mismos datos de la anterior autorización, foto y firma y con medidas antifalsificación. En España la encargada de su impresión es la Fabrica Nacional de Moneda y Timbre, tanto por medidas de seguridad y por abaratamiento de costes, punto a tener en cuenta en este momento para el Estado.

Esta tarjeta va a ser la que van a tener todos los firmantes del Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

En cuanto a la renovación de las autorizaciones de transporte de mercancías peligrosas indica que en el ADR existe la posibilidad de establecer dos tipos de sistemas para la prorrogación de las autorizaciones de transporte de mercancías peligrosas, dejando opción al conductor para elegir entre un curso de formación inicial o un curso de reciclaje y después de terminar el curso elegido tendrá que superar una prueba en la Jefatura Provincial de Tráfico. Para el curso de formación inicial, el examen tendrá 30 preguntas, para la prueba básica y 20 por cada especialidad y cuando el curso sea de reciclaje el examen constara de 20 preguntas para la prueba básica y 10 por cada especialidad. Ayer en una reunión del Comité de Transporte se le pregunto si el examen de la parte básica y la especialidad podía ser en el mismo día y la contestación fue afirmativa, para no perjudicar al transportista y para que el lucro cesante del día en que se deja de trabajar para realizar la prueba sea el menor posible.

La justificación de este examen se encuentra en el ADR donde se da la cobertura para su realización, así como que la competencia la tiene la Dirección General de Tráfico, y se ha establecido que se realizarán los exámenes en las dependencias de las diferentes Jefaturas provinciales de tráfico.

Durante estos dos últimos años, desde la DGT, se han hecho grandes cambios relacionados con los exámenes de todo tipo realizados por la DGT. Se considera que es la prueba culminante de que el conductor está bien formado y se establece una premisa de que si se hace un mejor examen el conductor estará mejor formado y por lo tanto descenderá la siniestralidad y tendremos más seguridad



en nuestras carreteras. Se han cambiado los exámenes teóricos y se ha elaborado una gran base de preguntas, más de quince mil preguntas. Se está cambiando el modelo de examen. Antes se hacía en papel y al finalizar el año 2013 se pretende informatizar todas las aulas de exámenes teóricos en España dotándolas de pantallas táctiles.

Hay que saber lo que se le debe de pedir al conductor y qué no. Ahora el examen teórico va a ser individualizado y la persona que se examine va a ser el gestor de su propio tiempo disponible para la realización del examen, que estará en función del número de especialidades que haya elegido, con un máximo de 60 minutos.

Más adelante se pretende se pueda elegir la fecha de examen que más convenga a la persona que se examina.

El examen es la culminación de una formación, lo que se pretende es hacer una evaluación de una formación.

Adelanta que se está trabajando en un Reglamento nuevo de centros de mercancías peligrosas que se tiene que culminar porque la reglamentación existente está bastante obsoleta y tiene muchas lagunas, no había forma de sancionar y de hacer o de realizar determinadas acciones sobre estos centros. Cuando se termine su redacción, se va a tener una regulación específica más clara y tasada para todos los centros de mercancías peligrosas y así intentar regular toda la formación.

Otra novedad que incluye el Reglamento de Conductores es que la renovación de la autorización de transporte de mercancías peligrosas se puede hacer el año anterior a su caducidad.

La obligatoriedad de hacer este examen de renovación de la autorización de transporte de mercancías peligrosas en una Jefatura provincial de Tráfico será a partir de los 3 de meses de la publicación de este Reglamento, es decir, a partir del 8 de octubre de este año.

D^a Silvia García da las gracias a D^a Marta Carreras por su exposición y a continuación se abre el turno de preguntas.

D. Dulsé Díaz es el primero en solicitar el turno de palabra. Comienza diciendo que su intervención se va a dividir en dos bloques, en el primero quiere hablar sobre el procedimiento de publicación de esta norma y el segundo lo dejaría para hablar de su contenido.

Para él la elaboración del procedimiento no ha sido transparente. Tuvieron acceso a un primer borrador el pasado 31 de julio de 2012 que les entrega la Directora General de Tráfico con diez días para hacer aportaciones, y posteriormente se hace público en noviembre 2012, recogiendo algunas modificaciones que ellos propusieron, pero que no se les manda, aunque ellos pueden hacerse con él. En la siguiente reunión de esta Subcomisión él solicita que se celebre una reunión de la Subcomisión para un monográfico de este proyecto de Real Decreto. Y cual es su sorpresa que la reunión solicitada se convoca hoy, 25 de julio, con la norma ya publicada en el 8 de julio pasado. Le parece una falta de respeto y de transparencia.

En cuanto al contenido le parece una aberración, desde varios puntos de vista. En el aspecto formativo cree que se va a conseguir lo contrario de lo que se pretende, se va a bajar el nivel y la calidad de la formación de los cursos. No hay ninguna norma pedagógica que recomiende separar, como hace este Reglamento, la formación del examen ni en tiempo, ni en espacio, y también al formador, la persona que forma no va a ser la misma que evalúa. Lo que va a primar va a ser la superación de la prueba, lo que le parece ridículo. También van a favorecer a los que no están haciendo los cursos, porque no hay ninguna inspección, en vez de premiar



a los que hacen las cosas bien apostando por la formación, la personaliza que se preocupa de que sus alumnos reciban sus conocimientos adecuados al puesto de trabajo que están realizando.

Desde el punto de vista económico, cree que a las empresas y a los conductores les va a costar mucho dinero, en estos momentos de crisis en que nos encontramos, en falta de productividad, porque no cree que se pueda examinar en domingo, como se hace ahora en muchos centros de formación. En muchas ocasiones no solo se pierde el día del examen, se va a dar el caso de que por el día del examen ese conductor no va a poder empezar viaje esa semana, o tiene que volver a mitad del viaje porque la fecha del examen le pilla fuera. Con todo lo anteriormente dicho se puede perder más de un día de viaje con la consiguiente pérdida económica. Estas son las aberraciones económicas.

En cuanto a las aberraciones sociales, se pregunta qué va a pasar con los conductores que por su edad y sus nervios, que conociendo a la perfección su profesión y desarrollando muy bien su trabajo, no superen el examen al estar en una situación nueva y con mucha presión psicológica.

Concluye diciendo que desde la CETM no pueden más que condenar todo el Real Decreto desde qué se ha hecho hasta como se ha hecho. Recuerda lo que pasó en 1998, donde al final impero el sentido común y se retomó la formación como consideran que debe de ser, basada en cursos, preparación, en temarios y no en la superación de una prueba. Finalmente se disculpa por el tono empleado, pero es lo que siente.

D^a Marta Carrera dice que no le va a tratar con falta de respeto y sí con educación, e indica que el procedimiento ha sido en todo momento transparente, porque se ha dado audiencia pública, como en todo procedimiento de elaboración de una reglamentación, para que todas las partes implicadas puedan aportar su puntos de vista y así mejorar el texto. La Secretaría General Técnica de su Departamento hizo llegar el texto a todos los organismos implicados.

En cuanto al contenido, piensa que es todo lo contrario, lo que se quiere es premiar a los centros de formación en los que haya un rigor en la formación del conductor, que no solo aprendan unas preguntas sino que cuando van a saber superar una prueba de examen es al tener los conocimientos oportunos, y si no van a los centros de formación no van a disponer de la formación necesaria para superar la prueba.

El tema de la falta de productividad de los conductores les preocupa desde que se plantearon esta modificación del Reglamento. Por esto van a intentar que todos los exámenes se concentren en un mismo día.

Se va a intentar hacer el enunciado de las preguntas lo más sencillas y claras posibles para que los que se examinen no tengan problemas en su comprensión. Ayer se estuvo hablando con el Comité de Transportes y también se ha redactado una carta para reactivar el grupo pedagógico que había entre el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico, que funcionó hace unos años, para la elaboración de estas preguntas. Y concluye diciendo que todos los comentarios que se reciban sobre la redacción y la mejora de las preguntas serán bien recibidos, y pretenden facilitar la realización de la prueba considerando que el perfil de la persona a quien se van a dirigir las preguntas no sea otro que el del transportista.

D^a Silvia García confirma que desde principio de año se ha solicitado en el marco de esta Subcomisión la celebración de este monográfico, y que la Comisión de Transporte de Mercancías Peligrosas ha hecho lo posible para facilitar su celebración. Por otra parte, indica que no entiende la especialidad que pudieran tener las mercancías peligrosas para que estos exámenes no sean oficiales.

D. Francisco Vega quiere primero plantear una pregunta, aunque casi prefiere que no se le contesten, ¿cuál sería la valoración de la Dirección General de Tráfico a la pérdida del puesto de trabajo que muchos trabajadores del sector de las mercancías peligrosas? Añade que está de acuerdo con todo lo dicho por D. Dulsé Díaz y desde Comisiones Obreras suscriben en cuanto al procedimiento y la tramitación las palabras y el tono en que se ha expresado, o lo que es lo mismo apoyan a la Confederación de empresarios del transporte de mercancías. No entiende porque se ha modificado la norma cuando estaba dando frutos positivos como prueban las estadísticas de accidentes. Y cree que no va a beneficiar la formación. El perfil del trabajador piensa que no se ha valorado dado que se está sometiendo a trabajadores con una gran experiencia profesional, que no se va a tener en cuenta, a quedarse sin su puesto de trabajo.



D^a Marta Carrera le contesta que no se han querido cebar con el sector, no ha sido su intención ni su objetivo y menos en este tiempo de crisis, y espera que no haya pérdidas de puestos de trabajo motivada por esta normativa. Solo se ha hecho con el afán de mejorar la formación. Dice que tampoco quiere cargar las tintas con los centros de formación y que todos son conscientes de lo que existe en el mercado. Tampoco se está equiparando el examen de formación inicial y el reciclaje, antes también en el centro de formación el conductor tenía un examen, la diferencia es que ahora el examen se va a hacer en la Jefatura provincial de tráfico correspondiente, con un examen distinto y lo que se quiere es darle facilidades. Indica que hay que dar un tiempo a esta nueva fórmula y el resultado se verá con las estadísticas y con su valoración se verá si se ha mejorado en la formación. Su trabajo es la Seguridad Vial y en ello están. La forma de saber que se ha superado la formación es mediante un examen, por su experiencia un examen es la herramienta que mejor conocen y la que da mejores resultados para la mejora de la formación del conductor, y por esto se han hecho estos cambios

D. Francisco Vega indica que cuando se hablaba de la prueba inicial o de reciclaje que era el examen, ya se estaba haciendo, lo que se ha elevado han sido las exigencias. Y quiere recordar que él es una persona que puede ser afectada, podría perder su habilitación.

D. José Francisco Rodríguez hace notar que la ponente se ha referido en varias ocasiones a que lo que se pretende es una mejora en la formación, una necesidad del examen y una coordinación pedagógica y todo esto es lo que echa de menos en este texto. En transportes el CAP (certificado de actitud profesional), que ya existe, contiene materias de mercancías peligrosas. Para el CAP hay una formación inicial y luego una formación continua a través de un curso y no hay necesidad de examen cada cinco años, con el curso que se imparte en centros homologados, el profesional se recicla en conocimientos y de esa forma está actualizado y puede continuar con su profesión. Cree que hay una falta de coordinación pedagógica, al ser en este caso la Dirección General de Tráfico y no la Dirección General de Transportes la que estima que para realizar este trabajo ya no está el órgano que se encargaba de esa coordinación, que es la Fundación para el Transporte y la Formación que iba en esa línea y que cree que la pauta a seguir es la que estableció la Dirección General de Transportes, un reciclaje en la formación, pero no una prueba de superación que están poniendo como condición imprescindible. Reconoce que dentro de sus responsabilidades una de ellas es la coordinación del CAP y que es difícil hacer un seguimiento personal docente, de los cursos de formación etc. y hay que establecer una confianza en que la formación que se da es buena, pero no después hacer el examen. Echa en falta la coordinación entre las dos Direcciones Generales citadas, unos establecen unas líneas de valoración y otras otras. Finaliza indicando que les están llegando preguntas si se van a compatibilizar cursos de mercancías peligrosas con los cursos del CAP.

D. Eduardo Gómez quería hacer dos comentarios. En primer lugar, no hay que olvidar que esta cuestión está regulado internacionalmente, el ADR tiene su capítulo de formación de conductores y hay que cumplirlo, no contempla la valoración de la experiencia y sí la realización de un examen. Valorar la formación continua, como se hace en el CAP, el ADR no te deja, hay que hacer un curso y superar un examen para renovar. Hay que cumplir lo que en él se dispone, otra cosa son las cuestiones que en no aparecen especificadas en él.

En segundo lugar, y aprovechando la asistencia de Marta Carrera, le quiere plantear una cuestión que ha surgido últimamente. Actualmente el ADR permite emitir a los países que se quieran acoger los certificados del conductor por materias, y el formato actual de certificado te permite expedirlo por clases o por números de ONU. En España no se ha considerado acertado emitir los certificados por materias, pero actualmente el mercado dentro de la Unión Europea es libre y los certificados de los países que la integran son válidos en todo su territorio. La cuestión es que si son válidos en España los certificados emitidos por materias y que solo permiten el transporte de esos números de ONU, el problema es cuando un conductor reside en España y quiere renovar aquí esos certificados. ¿Qué tendría que hacer en este caso?

D^a Marta Carrera indica que D. Eduardo Gómez ya ha contestado al tema del CAP, son dos cosas distintas. El CAP lo regula el Ministerio de Fomento y lo que concierne al ADR lo regula la Dirección General de Tráfico siguiendo un acuerdo internacional; uno regula la formación y otro tiene en cuenta la experiencia. En cuanto a la renovación de los certificados por materias, esta no se podría realizar en España.

D. José Manuel González, está de acuerdo, en lo esencial, en las cuestiones que se ha planteado hasta ahora a la representante de la DGT y quiere recordar que el examen que se realiza en el centro de formación es un



examen oficial, como centro autorizado y si existen sospechas de que algún centro no hiciera lo exámenes, como hay que guardarlos durante un tiempo, se podrían haber solicitado los mismos para comprobarlo.

Con respecto a la batería de preguntas no tiene claro si va a haber una base para cada una de las opciones de los cursos o va a ser la misma para los dos (inicial y renovación). Advierte frente a que volviera a ocurrir lo que ocurrió en el año 1998, donde se detectó que en la batería de preguntas había muchos errores; cree que ahora hay errores, aunque no tantos. En su momento se creó un grupo de trabajo en el que participo el Ministerio de Fomento, que revisó todas las preguntas de los exámenes iniciales e hizo una nueva base para los exámenes de renovación. El problema que ve ahora en la base de preguntas es que muchas de ellas no son aptas para un conductor, hay muchas de ellas que se han sacado del ADR y que deberían de ir dirigidas más a un consejero de seguridad que a un conductor, estas preguntas habría que cambiarlas. El Comité de Transportes se ofrece para revisar la batería de preguntas ya que piensa que hay que pulirla mucho.

Con respecto a realizar los exámenes en un mismo día indica que ya hay Jefaturas Provinciales de Tráfico que ya lo hacen, pero hay otras que no.

En cuanto a la base de datos de preguntas indica que lo único que ha recibido es una notificación de D^a Esperanza Cuscurella, una inspectora de seguridad vial, que dice que la base de preguntas queda sin efecto en los exámenes iniciales y que esta base se puede seguir utilizándolos en los exámenes de renovación hasta nueva orden. Le sorprende que una inspectora de seguridad vial haga una notificación en este sentido. También quiere preguntar si la base de preguntas del 2013 va a ser no pública. Para él lo importante es que la base de preguntas sea la adecuada y que las preguntas estén formuladas correctamente y con claridad y propone que el grupo de trabajo antes citado se ponga a trabajar ya, porque a partir del 8 de octubre se van a tener los primeros resultados de esta fórmula de exámenes.

D^a Marta Carrera informa que la base de datos donde se encuentra las preguntas de los exámenes va a ser pública y se va a poder encontrar en Internet de la Dirección General de Tráfico en módulo de autoevaluación, es de nueva creación y en él se van a poder encontrar y descargarse cuantas veces se quiera, las preguntas van a ir rotando para el uso del ciudadano, no van a estar todas al mismo tiempo. Porque el fin que se quiere conseguir es que el formador forme y no solamente lo que se pretenda es que se supere un examen. Agradece el ofrecimiento hecho para una posible revisión de las preguntas y desconoce lo que ocurrió en el año 1998 y espera no repetir la misma experiencia. Indica de todos modos que si estos cambios no tienen los resultados esperados habría que cambiarlos, pero espera que esto no suceda. El único interés que tiene su Dirección General es la mejora de la seguridad.

D. Dulsé Díaz quiere matizar lo dicho con anterioridad. No duda en que el procedimiento de aprobación del Reglamento sea legal, lo que no le parece es que sea transparente. Indica que si el Real Decreto se ha hecho para tener contentos a los centros de formación él le garantiza que no están nada contentos. Sin embargo, cuando la DGT habla del examen como si fuera la mejor opción para evaluar el conocimiento del conductor, están de acuerdo. Si les hubieran consultado habrían propuesto, por ejemplo, hacer el examen oficial en los centros de formación bajo tutela de la DGT, pagando el coste que puede tener para la Administración. La opción elegida no es ni de lejos la mejor y hace hincapié en un dato proporcionado por los sindicatos, la bajada continuada en la estadística de los accidentes en mercancías peligrosas, por esta razón no había esa necesidad tan alarmante de estos cambios tan drásticos con los que no están contentos.

D^a Marta Carrera indica que en cuanto a la tramitación del Real Decreto, se ha elaborado siguiendo los pasos que dicta la ley. Y espera que la próxima vez puedan colaborar más al conocer ya el sector implicado.

D. Javier de Mauricio coincide con D. Dulsé Díaz en varios puntos, el primero en la fecha de esta reunión y en que llega tarde, también encuentra falta de transparencia al ser publicada sin tener en cuenta los distintos ofrecimientos que se hicieron desde el Comité de Transporte y finalmente está de acuerdo con que los exámenes se hagan fuera del centro de formación.

Justifica su gran experiencia en el sector y concretamente en formación de mercancías peligrosas, e indica que según él las discrepancias personales entre integrantes de la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Transportes Terrestres son las que han dado origen a interpretación de las dos directivas.



Indica que con su experiencia impartiendo cursos no ha suspendido a nadie salvo a una persona que no se presentó.

Reconoce el negocio que está detrás de la formación y que es desastroso ver la formación de muchos conductores, que no ha suspendido porque tenían más de 50 años y más de 20 de profesión, pero que no sabía leer casi ni escribir, pero que dominaba su profesión.

No cree que el hecho de que los exámenes no los hagan en el centro de formación sea perjudicial y argumenta que todos han hecho exámenes fuera del centro de formación y con otras personas que los han formado y no han tenido ningún problema para superarlos. Respecto del CAP opina que es un cachondeo, ya que los profesores que examinan como mucho han hecho un curso de 5 días y les han dado un título de auditor en AENOR.

Está convencido de que las Jefaturas Provinciales de Tráfico se van a informatizar para finales de año y le parece bien que los exámenes que se vayan a hacer sean individualizados, piensa que las asociaciones y confederaciones que han hecho inversiones para tener medios y buenos profesores, empresas que trabajan bien y su formación es buena, no van a tener problemas y si esta nueva modalidad de examen no da los resultados esperados se puede criticar al Ministerio.

D. Antonio Ferrando comienza diciendo que lleva muchos años en su empresa, Petrolífera Transportes S.A.U., y en el sector y ve por primera vez con alegría que sindicato y empresas están de acuerdo en algo, aunque sea en que no les gustan los cambios introducidos en el Real Decreto 475/2013. Su intervención la quiere orientar desde el punto de vista del transportista, su empresa, piensa que el resto de empresas estarán en la misma situación, ya que tiene que soportar el coste elevado de la formación de conductores, que es su material humano más importante. Calcula que cada 5 años de trabajo los conductores tienen como mínimo quince días de formación: 7 días hay que dedicar para el curso de CAP, tres días de renovación del ADR, ahora hay que incluir el tiempo necesario para hacer este examen. Tampoco hay que olvidar los cursos de formación de operaciones de carga y descarga, cursos de riesgos laborales, el día del examen o dos para la del carnet de conductor de mercancías peligrosas. La formación debe de ser continuada, cree que la profesión de conductor de mercancías peligrosas es la más formada porque nunca se acaba de formar, también deben de conocer todo sobre el tacógrafo y toda esta formación resulta un coste muy elevado para la empresa. En su empresa cuando se incorpora un conductor recibe una formación inicial y hasta que no está capacitado no va sólo con el vehículo.

Lo anteriormente dicho ha sido con mentalidad de transportista, en adelante hablara de su faceta de formador y que el objetivo de su centro de formación es enseñar la materia y no sólo aprobar el examen, lo primero que pretender en su faceta de educador es enseñar. Sería positivo que a la hora de elaborar la batería de preguntas se tuviera en cuenta a las personas a las que va dirigida, son profesionales que, en su gran mayoría, desarrollan muy bien su trabajo y que tienen los conocimientos necesarios, pero que no se han enfrentado a estos exámenes y que superarlos significa poder seguir en su puesto de trabajo y que bajo esa presión los nervios les puede jugar una mala pasada. Por esta razón es importante que tanto la formulación de las preguntas como el contenido de las mismas esté relacionado con su trabajo y sus obligaciones, estén orientadas a ellos. Hay veces que el contenido de las preguntas no es propio de conductores y sería más correcto formularlas a los consejeros de seguridad.

Indica que el buen o mal funcionamiento de un centro de formación se ve si hubiera una buena inspección. En aquellos centros en que se trabaje bien no se tienen que preocupar.

Las fechas de exámenes también son importantes porque los conductores tienen que dejar de trabajar y muchos de ellos hacen rutas de transporte por todo el territorio nacional, incluso por el extranjero y esto puede significar la pérdida de mucho dinero para la empresa.

Dª Marta Carrera indica que le ha parecido una intervención muy constructiva. Comenta que no le parece mucho que cada 5 años 15 días dedicada a la formación, aunque si puede ser mucho desde el punto de vista económico para las empresas. En cuanto a la preguntas de la base de preguntas indica que su Dirección General está abierta a cualquier valoración, de los ciudadanos, empresas y asociaciones y si alguna pregunta está mal formulada o no es adecuada se pueden revisar y si se cree conveniente se pueden cambiar o incluso eliminar, de la base de preguntas de cualquier permiso o categoría. También a ellos les preocupan los nervios



que pueden aparecer a la hora de hacer un examen, pero eso hay que trabajarlo conjuntamente con los centros de formación que deben prepararle y deben intentar tranquilizarle y convencerle de que tiene una buena formación y que va a ser capaz de superar la prueba sin problemas. En cuanto a las inspecciones, piensa que no son la solución para todo, la solución es la mejora continua en todo el procedimiento global, la inspección es una herramienta más. Lo que se está haciendo es la elaboración de instrucciones específicas para la inspección de los centros de formación, con rigor y con un agravamiento de las sanciones.

D. José Manuel González quiere comentar que en el año 1998, se elaboró una Orden Ministerial muy buena que incluso se exportó a otros países y prácticamente la copiaron para su normativa interna en este tema de formación de conductores. Si esta norma ha resultado tan buena no entiende su cambio.

D. Vicente Dopico dice que va a ser la voz discordante, su opinión es que los centros de formación que son serios no van a tener problema con los cambios promovidos por el nuevo Reglamento. En su zona de trabajo, Galicia y provincias limítrofes, saben que existen centros donde les dan la renovación de la actualización sin ir a clase y sin examinarse y como la inspección no trabaja los fines de semana no son sancionados, no pasaba nunca nada. En su caso de su centro de formación un 90% de los alumnos superan los exámenes y con el 10% restante, que suspendieron, hay que trabajar un poco más hasta que son capaces de aprobar. Dice que con los cursos del CAP pasa lo mismo, como los sábados y domingo no se inspecciona, la gente no va a clase, pero obtiene su certificado. Como la inspección de tráfico no funciona bien en muchos sitios no se hace nada frente a esta situación y esto le supone una competencia desleal.

Lo que si cree que es fundamental es que la batería de preguntas sean adecuadas y estén bien elaboradas para su perfecta comprensión y que sería bueno que existiera un grupo de trabajo que trabajara de forma continua para que las fuera revisando.

D^a Silvia García cierra el debate respecto a los cambios introducidos en el Reglamento de Conductores y agradece a D^a Marta Carrera y los demás técnicos de la DGT su asistencia.

Punto 4. -OTROS ASUNTOS

D^a Silvia García anuncia la fecha de la próxima reunión de la Subcomisión y comunica a los presentes que a raíz de la última reunión de mayo de este año, España ha suscrito los acuerdos multilaterales M-259, M-260, M-261, M-262, M-263 y M-264. En torno a los acuerdos multilaterales M-262 y M-263 recuerda que en la última reunión de la Subcomisión se estableció una discusión sobre las medidas y pesos máximos, pero que después de consultar con la Dirección General de Tráfico se ha determinado que no hay ningún problema, ya que cuando las medidas se sobrepasaran, se tendría que solicitar un permiso especial. El texto presentado para la firma de los citados acuerdos no se ha modificado, lo que si se ha hecho es poner en la página web de la Comisión, bajo el acuerdo firmado, una nota avisando de que cuando se superen las medidas permitidas existe la necesidad de solicitar un permiso especial.

D. José Luis Mañas recuerda que en la Subcomisión anterior se decidió que no se tramitara el M-262 y M-263, que no hacía falta en España. Argumenta que los dollys pueden circular en España gracias al acuerdo multilateral M-198.

D^a Silvia García recuerda que en la reunión anterior sí hubo personas que sí creyeron conveniente la tramitación de estos acuerdos para permitir la realización de transportes con vehículos que incorporan un dolly. Recuerda a su vez que el M-198 ha caducado y que un acuerdo multilateral cuando ya está caducado no se puede renovar con el mismo texto. Y finalmente indica que la discusión principalmente se centró en que se superaran pesos y medidas, y que al respecto de esta cuestión se consultó a la DGT, que ha dado su visto bueno a la firma de estos acuerdos multilaterales.

D. Eduardo Gómez dice que él nunca se ha opuesto a la firma de los citados acuerdos, sino que él desconocía que los dollys tuvieran que ir matriculados y que por tanto se consideran vehículos, y que para que los dollys que circulan en España lo puedan hacer se ha firmado estos acuerdos.

D^a Silvia García dice que a todos los que quieran se les pueden enviar la última edición del Libro Naranja, solicitándolo por correo electrónico, o descargarlo al final de la reunión, en inglés o en francés.



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

Madrid, 25 de julio de 2013.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la 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