



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISION PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y CELEBRADA EL DIA 28 DE ABRIL DE 2021.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP15, a celebrar del 3 al 7 de mayo en Ginebra.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS, a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

Personas que participaron en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Raquel Fernández, del Ministerio de Sanidad

D^a Mónica Pérez Martín, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Antoni Verger Martínez, de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares

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

D. Eduardo Muñoz Eguileta, del Gobierno Vasco

D. Carlos Laguna Martín

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Esteban Pajares, de la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo

D. Antonio Fernández Enguix, de AECOS

D. Raúl Moreno, de AIDIMME

D. Antonio Gómez Trujillo

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Jesús Métrida Pisano, de FEDEOC

D. David Muñoz, de BEQUINOR

D. Ángel Benigno Fernández Borrego, de REPSOL

D. Andrés Herbada Martín, de ASTIC/UOTC

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL

D^a Yvette Sada Santiago, de CLH, S.A.

D. Enrique Sánchez Mota

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Roberto Prada Bustamante.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

En Madrid a las 10:05 horas del día 28 de abril de 2021, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías

Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 3 al 7 de mayo del 2021.
- 4.- Informe de accidentes en el año2020
- 5.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede de las Actas de reuniones anteriores

Leída las actas de las reuniones anteriores de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 10 de marzo de 2021, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP15, a celebrar en Ginebra del 3 al 7 de mayo.

La reunión se centra en el examen de los documentos que se van a presentar en la próxima Reunión del WP15 la semana que viene. En este acta sólo se recogen los comentarios sobre los documentos que tuvieron un especial por parte de los asistentes:

ECE/TRANS/WP15/2021/7. Presentado por Francia. Incide en una temática que ya se ha discutido con anterioridad en el WP15. El documento propone definir cuál es la distancia entre la parte trasera de la cisterna y la parte del parachoques más cercana a la parte trasera de la cisterna. Se propone hacer una aclaración sobre este punto y también incluir el dibujo y los párrafos que aparecen en el documento en el 9.7.6, con una medida transitoria para los casos que no lo cumplan.

INFORMAL 5. Presentado por Holanda sobre el documento 7 de Francia. En el documento se propone un texto diferente para el punto 9.7.6. En lugar de cisternas, se habla de depósitos, que no es lo mismo. Puede que en la parte trasera de la cisterna haya algún equipo que sobresalga y consideran que la distancia hay que medirla desde el depósito únicamente. También habla de otros temas como que pueden ser del acero o de un material equivalente.

D. Enrique Sánchez dice que en el documento informal se habla de los accesorios, que deberán ser tenidos en cuenta; en muchas cisternas los accesorios de salida de productos se colocan en la parte de atrás de la cisterna. De hecho, en un accidente que hubo hace tiempo las válvulas de salida estaban situadas a 30 cm del parachoques, a la distancia correcta. Es muy importante que no solamente se tenga en cuenta la distancia con el depósito, sino también con cualquier accesorio, sobretodo que afecte a la salida del producto.

D^a Silvia García coincide con el comentario de D. Enrique Sánchez

Una vez terminado el estudio de los documentos formales se comienza con el estudio de los documentos informales.

INFORMAL 6. Presentado por los Países Bajos. Propone incluir sistemas de medida de la presión de los neumáticos. Propone que se aplique de dos maneras posibles: la primera se aplicaría a vehículos a partir del 6 de julio de 2024, porque a partir de esa fecha la normativa de vehículos lo fijaría como obligatorio para vehículos pesados; la segunda requiere que todos los remolques, si pasan de las 3,5 toneladas, se adecuen también a este sistema después de julio de 2025. Propone iniciar un debate con los fabricantes de vehículos para conocer su opinión.

D. Julio Viartola piensa que todo lo que es retroactivo tiene la complicación de que hay vehículos en los que es muy difícil o imposible su adaptación; a su juicio hay que tener esto en cuenta a la hora de aplicar una norma de forma retroactiva. Considera que los avances técnicos hay que aplicarlos a partir de la fecha en que se aprueban. Hay muchos ejes a los que no se puede incorporar este sistema de control de presión; esto es así porque este sistema de control de presión se instala en los ejes más modernos. Hay vehículos de 20,25,30 años con multitud de ejes distintos, y en estos casos es

peligroso tratar de incluir estos nuevos sistemas de control de presión. Considera que en este punto va a haber problemas.

D^a Silvia García, a tenor de lo explicado, pregunta al Sr. Viartola cómo funciona este sistema ¿se incluye dentro del eje y en el que se incorpora un sensor que llega hasta la rueda?

D Julio Viartola explica que el neumático es el que lleva en un sensor que luego hay que dirigirlo a través del eje; la rueda se está moviendo y el problema reside en que hay que llevar esa información con la rueda en movimiento; se trata de un sistema que ya se ha desarrollado y ya es optativo en su aplicación desde hace bastantes años. Considera, no obstante, que imponerlo como obligatorio no va a ser posible ya que hay ejes que no lo soportarían. Explica que actualmente hay varias tecnologías: unas consisten en hacer un orificio en el centro del buje y en la parte del neumático que no rueda; actualmente se puede observar este sistema en algunos autobuses que llevan el auto inflado (llevan en un tubito en el centro del buje que no gira con la rueda, sino que se queda fijo, y que se utiliza para auto inflar las ruedas). Ese sistema es válido para el control de la presión, pero también se puede hacer de forma telemática, aunque es más cara y más compleja (se podían poner unos sensores que mandarían información a la unidad electrónica).

D^a Silvia García pregunta si el sistema de envío de la información de manera telemática ¿no funcionaría con todo tipo de ejes?

D. Julio Viartola responde que con cualquier tipo de eje si funcionaría, pero no con cualquier tipo de unidad electrónica. El EBS es un sistema reciente de frenado electrónico y que lleva conectada una centralita. En este caso, la incorporación ha sido progresiva y en estos momentos hay vehículos que no lo llevan. Además, indica, cualquier cambio que modifique frenados, sistemas de frenos, aplicando la normativa, hace adaptar el vehículo a la última versión, lo que hay que hacer inviable la retroactividad. Cualquier modificación técnica que afecte a neumáticos, ejes, frenos, no es que sean, es que son inviables. Desde el punto de vista de los fabricantes, si se tuvieran que incorporar estas modificaciones habría muchos vehículos que desaparecerían porque no merecería la pena hacer la adaptación o no se podrían incorporar estos nuevos sistemas. Desconoce si la propuesta quiere ir por ese camino.

D. David Muñoz interpreta, después de la lectura del documento, la propuesta sólo sería aplicable a los vehículos que se matriculen y tengan el primer registro a partir de julio de 2024.

D^a Silvia García aclara que en el documento hay una nota donde dice habla de las letras: “k” que es para los nuevos y “L” que indica que hay que reequipar los remolques de más de 3,5 toneladas, después de julio de 2025.

D. David Muñoz agradece la aclaración ya que interpretaba que sería a los vehículos nuevos y no a los que están circulando. Está de acuerdo con D. Julio Viartola, lo que tiene sentido es pedirlo a los nuevos, en una mejora de seguridad pero que no causa daño a los propietarios, a los transportistas.

Dª Silvia García considera que la propuesta hay que mirarla con un poco más de detalle, y preguntarles que querían decir. Hay algunos países en los que remolques no llevan matrícula. Desconoce si lo han escrito con la intención de que sean los remolques nuevos o también los viejos.

D. David Muños comenta que, por su experiencia, tampoco es algo que este extendido a todos los remolques, es decir, el sistema automático de inflado de neumáticos lo traen algunos vehículos, pero no todos; indica que hay algunos transportistas que por estándar lo montan en todos los vehículos, pero la inmensa mayoría no.

Dª Silvia García dice que este sistema no es novedoso. A partir de 6 julio del 2024 es obligatorio para todos los vehículos nuevos y no considera que en el ADR se esté pidiendo más que lo que se pide para el resto de los vehículos. Hay que tener en cuenta dos connotaciones: es un tema relativo al remolque y la regulación 141 es para vehículos pesados, y aquí simplemente se habla que es de aplicación para todos los vehículos ADR (no se dicen que sean pesados). Las furgonetas que se utilicen para el transporte de mercancías peligrosas también tendrían que llevar este sistema.

D. Julio Viartola cree que un comentario, L en una tabla, la duda es si es una aplicación retroactiva o simplemente una transitoria mal explicada; si aplicara a todos los vehículos anteriores cree que necesitaría una frase entera, sería muy duro poner una norma tan exigente como una llamada a "L". Lo primero sería declarar si es un transitoria mal explicada, que se podría entender que los remolques podrían entrar más tarde por alguna razón o realmente es una medida retroactiva.

A Dª. Silvia García le ha llamado la atención varias cosas del documento. La primera es que no estuvieran en el 1.6., donde están las medidas transitorias. La segunda, tal y como está escrito el texto, sabiendo que en España los remolques se matriculan, le hace pensar que todos los remolques nuevos a partir del 6 de julio de 2024, tendrían que llevarlo bajo "I". Habría que ver si es un tema de redacción, y habrá que mirar en el fondo. Indica que hay tiempo, pero no tanto, porque habría que incorporarlo en para el ADR 2023, para que se pueda implementar, a tiempo, para el 2024.

Dª Silvia agradece todos los comentarios realizados.

INFORMAL 7. Presentado por España. El documento se presenta por España, pero, en realidad, se corresponde con los trabajos del grupo de trabajo del BLEVE, que estudia las medidas a tomar para prevenir que se puedan producir fenómenos BLEVE de explosión de vapor licuado. Este grupo de trabajo ha analizado distintas medidas y hay dos de ellas que son exclusivamente aplicables para el transporte por carretera: por un lado, la instalación de sistemas de extinción de incendios y, por otro, incluir una protección de las ruedas para el transporte por carretera, exclusivamente.

Estas medidas no tienen sentido para el modo de transporte por ferrocarril y por vía aérea.

Con este documento, se intenta es abrir el debate y para cada uno de estos dos sistemas hay varias opciones que se plantean. Explica que en el Capítulo 9.7.9 hay requisitos que se piden para los vehículos EXIII y la opción más fácil sería ampliar estos requisitos tal y como están escritos, para los vehículos que transportan líquidos y gases inflamables. Otras distintas opciones serían incluir directamente la referencia a los vehículos FL, se podría hacer referencia a la regulación 107 de Naciones Unidas que define el sistema de extinción de incendios. Una tercera opción, de la regulación 107 copiar y pegar lo que más afecta e incluir una página de requisitos de extinción de incendios. Todo esto iría acompañado de unas medidas transitorias, en las que no se contempla la necesidad de adecuar a los vehículos antiguos, sino solamente adecuar los vehículos nuevos; sólo haría falta una transitoria para estos vehículos FK como para los vehículos FL, si se modifican las prescripciones para ellos, aceptando las transitorias los vehículos anteriores al ADR 2023.

Para el sistema de protección de las ruedas, hay diferentes opciones incluidas en el documento, la más básica incluye modificar en el texto la referencia a los vehículos FL. Las otras opciones, no solo protegen la carga, sino también la cabina de los incendios de ruedas; esto implica que no solamente hay que proteger el eje trasero, sino también el eje delantero. En la tercera opción propone incorporar un espesor mínimo de acero o un material equivalente, que se dé un valor concreto. La opción D sería incluir algún requisito más específico que habría que desarrollar, y que se podría elaborar si el WP15 lo pide. Se trata de una variante más compleja, que iría acompañada de las transitorias correspondientes, tanto para los vehículos EXIII, si es que se cambian los requisitos en alguna de las opciones, y para los vehículos FL, para todos aquellos que se hayan fabricado con anterioridad de la entrada en vigor del ADR 2025. Da dos años de margen incluso para adecuar incluso la fabricación.

Esto en un documento inicia, donde el grupo de trabajo de BLEVE quiere que el WP15 se pronuncie sobre cuál de las opciones parece más razonable y si quiere que este grupo de trabajo pues desarrolle algunas de estas opciones más o si les parece bien tal y como está. Es un primer documento de discusión.

D. David Muñoz pregunta si esto sería de aplicación a los vehículos de transporten mercancías susceptibles de tener un BLEVE o a todos. Su pregunta reside en su conocimiento sobre transporte de gasóleo o gasolina que son mercancías que por el punto de ebullición no pueden tener un BLEVE. En el documento parece que se exigen muchos requisitos....p. ejm que se instalen detectores de incendios en los vehículos que, a su juicio, es un tema muy exigente y que seguramente se tratará de instalaciones caras. No sabe si tiene sentido para el común de las mercancías peligrosas o a las que más se transportan o determinados sectores lo ve demasiado.

D^a Silvia García indica que según los estudios que se han hecho en el seno de este grupo, no solamente se han producido BLEVE en gases licuados sino también en otros productos. En general, la idea es extender esta protección a todos los vehículos de tipo FL. Eso podría afectar a los fabricantes. Es una de las cuestiones que se van a discutir dentro del WP 15, donde se verán con detalle. Aunque no se produzca la BLEVE hay que evitar que un fuego de motor del vehículo se extienda a una cisterna de gasolina, lo cual, a su juicio, parece una buena idea en todos los casos.

D. David Muñoz lo dice porque leyendo el documento piden que el vehículo venga con una serie de equipamientos. Esos sistemas los tienen en las instalaciones y son muy complejos y caros no sabe si tiene sentido para todos los casos.

D^a Silvia García indica que se trata de una propuesta para el grupo de trabajo. No hay nada decidido y es un documento de discusión.

D. Ángel Fernández quiere apoyar lo que está diciendo D. David Muñoz. No pone en duda que todo esto evitaría o podría evitar determinados incidentes, pero a su juicio, le parece excesivo implantar todo esto en todos los vehículos FL (en algunos si podría tener más sentido, pero en otros parece excesivo).

D. Jesús Soriano quiere apoyar las intervenciones hechas por el sector de combustibles. Este grupo de trabajo lleva mucho tiempo trabajando en todos estos temas. El concepto de riesgo residual es la clave de todo. Está de acuerdo que haya protecciones cuando hay unos volúmenes de determinadas mercancías y unas tipologías de cisternas que tienen un riesgo relevante. La discusión es técnico-científica sobre el riesgo residual y sobre la determinación que tienen muchas personas sobre el riesgo de BLEVE y la aversión a ese tipo de accidentes tan graves. Cree que es un aspecto difícil de manejar y requiere estudio y tiempo. Apoya los conceptos expresados por el representante de REPSOL.

D^a Silvia García les anima a que lleven los comentarios a CEFIC, que va a estar presente la semana que vienen la reunión, que es parte de WP15 y también son parte de la decisión de ahí se tome. Recuerda que es una propuesta inicial de trabajo y al final el WP15 decidirá lo que estime conveniente.

Vuelve a decir, que este documento es una propuesta que se hace para iniciar la discusión; con lo que diga el WP 15 el grupo de trabajo de BLEVE se volverá a reunir dentro de un mes para decidir que se puede hacer para los textos, siguiendo las indicaciones del WP15.

D. Julio Viartola ve que la propuesta, en principio, es de máximos y que se trata de una fase preliminar. Piensa que no se deberían de hacer muchas observaciones hasta ver qué ocurre. Está leyendo en la propuesta que habla de protección no combustible. Está claro de cuando una materia es metálica o no metálica, pero tiene dudas de cuando es combustible ya que siendo un

termoplástico es muy dudoso. Lo único que pediría es concreción en estas partes no combustibles porque todo plástico acaba siendo combustible, pero hay tipos de plásticos que tiene una resistencia al fuego muy alta. A lo mejor habría que aclarar el concepto de “no combustible”.

D^a Silvia García indica que este mismo punto lo han discutido dentro del grupo de trabajo. El concepto de “no combustible” se utiliza más de cuarenta veces en todo el ADR y sin embargo no está definido; reconoce la inexistencia de la definición constituye un problema.

D. Julio Viartola comenta que concretamente se está hablando de aletas termoplásticas no combustible. En este caso a lo mejor habría que definirlo un poco más.

D^a Silvia García sugiere al Sr, Viartola que cualquier referencia de cualquier norma podría servir, con lo que le agradecería que, si la conoce, la indicara para meterla en la propuesta. Cualquier dato, al respecto, que pueda orientar y ayudar a definir esto mejor, se agradece mucho.

D. Julio Viartola piensa que es complicado. Indica que ha estado trabajando con D. David Muñoz EN este tema. Es difícil clasificar las aletas de plástico como no combustible, es la parte complicada del tema. Para ellos, lo interesante es que quede lo suficientemente claro. Estarán atentos a los que decide el grupo y harán los comentarios oportunos.

D^a Silvia García indica que cualquier dato que les ayude a poder definir estos criterios de una manera menos ambigua sería muy bien recibido. Dentro del Grupo de Trabajo se puede ver que la propuesta 1 opción b, hay una referencia a una norma, en la opción c también hay una referencia a norma bajo 9.7.9.13. En la propuesta 2 han buscado normas que pudieran ser de aplicación, pero no han encontrado nada que pudieran utilizar. Por ello, si alguien, por el trabajo que desarrollan, con un punto de vista diferente, conoce documentos, normas, aunque sean industriales o de países concretos que se puedan utilizar como referencia, serían bien recibidos.

D. Julio Viartola queda pendiente entonces en buscar y enviar la documentación o la legislación más concreta para incorporarla.

PUNTO 4.- Informe de accidentes en el año 2020

D^a Silvia García cede la palabra a D^a Isabel Freire que va a ser la encargada de presentar la estadística de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera durante 2020.

Comienza su intervención dando unos datos generales sobre los accidentes del 2020. En total ha habido 93 accidentes, incluyendo los del País Vasco y Cataluña. De ellos 11 son sucesos notificables, conforme al ADR, y el 61% han sido originados por vehículos ADR, produciéndose el 32% en

carreteras convencionales. Se realizaron 27 pruebas de alcohol a conductores de vehículos ADR, de las que sólo hubo un caso positivo. De las 21 comprobaciones de estupefacientes dos de los casos fueron positivo (en ambos casos la sustancia fue la cocaína).

En cuanto a las causas de accidentalidad la primera, con un 32%, fue la distracción, por fatiga o sueño. La segunda, los fallos técnicos seguida del consumo de alcohol y estupefacientes. También se produjeron accidentes debido a la conducción antirreglamentaria, como puede ser no llevar la distancia de seguridad o velocidad inadecuada. Los fallos humanos, por enfermedad del conductor, también ocasionaron accidentes. Y la disposición de la carga, por estiba inadecuada y otras causas como la presencia de animales en la calzada fueron causa de accidentes.

En el País Vasco ha sido donde se han producido más accidentes, seguida de Andalucía y Castilla y León.

Donde más accidentes se produjeron fueron en las autovías, con un 54%, seguido de las carreteras de doble sentido y las autopistas; donde menos en las carreteras locales y durante la carga y descarga. También fueron las vías de sentido único, un 65%, donde hubo más accidentabilidad seguido de las de doble sentido.

Los meses de octubre, marzo y enero fueron los meses de más accidentes, frente a los meses de mayor, abril y diciembre que fueron los meses de menos accidentes. Las franjas horarias con más accidentes fueron de 6-10 horas, de 10-13 horas y de 13-17 horas y la franja donde se producen menos accidentes es la comprendida entre de 20-6 horas.

Los accidentes del año 2020 ocasionaron 26 heridos y 4 fallecidos- En cuanto a la evolución del número de accidentes desde el año 2016 iba en ascenso, pero el 2020 hubo un significativo descenso.

La clase de mercancía transportada que ha estado más involucrada en los accidentes ha sido la clase 3, seguida de la clase 2 y la clase 8. La mercancía transportada con mayor número de accidentes ha sido el gasoil, seguida de los hidrocarburos gaseosos licuados y la gasolina.

Una vez terminada su exposición D^a Isabel Freire quiere resaltar los datos de las pruebas realizadas y los resultados de los positivos tanto en alcohol como en estupefacientes, le preocupa que los profesionales que se dedican al transporte de este tipo de mercancías consuman estas sustancias, y habría que reflexionar sobre ello.

Empieza el turno de preguntas.

D. Jesús Soriano quería que le ratificara si el alcance de todos estos accidentes de mercancías peligrosas recopilados son los informes de accidentes de los consejeros de seguridad.

D^a Isabel Freire responde que no. El número total de accidentes es el de 93 y han sido facilitados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En esta cifra se incluyen los accidentes del País Vasco y Cataluña sus administraciones nos enviaron los datos, al tener competencias de tráfico en esos territorios. En los 93 accidentes están incluidos todos los que han ocurrido en territorio español, 11 de estos accidentes son notificables, y esos son los que han notificado los consejeros de seguridad. Todos los accidentes ya los teníamos controlados. Los consejeros de seguridad de la empresa tienen la obligación de enviar un informe exhaustivo de accidentes en el plazo de un mes. Como lo dispone el apartado 1.8.5 del ADR.

D. Jesús Soriano pregunta si los accidentes que aparecen en la estadística son los que se notificaban periódicamente, en base a su normativa, la Directriz Básica de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y ha ido recuperando gradualmente.

D^a Isabel Freire contesta que los datos los facilita la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A la Dirección General de Protección Civil y Emergencias también se los facilita la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

D. Antonio Gómez dice que, si ha entendido bien, ahí no están todos los accidentes notificados por los consejeros de seguridad.

D^a Isabel Freire dice que están todos, son 11.

D. Antonio Gómez pregunta si esos 11 accidentes son todos los que se han notificado en el Estado por los consejeros de seguridad en todo el año.

D^a. Isabel Freire vuelve a decir que 11. Recuerda que los accidentes que son notificables son aquellos que cumplen los requisitos que el ADR marca.

D^a Silvia García indica que el interés de este de estudio que presenta la Dirección General del Transporte Terrestre está en no incluir, solamente, los notificables también todos los que se han producido con vehículos ADR. Los que son notificables, están por encima de una raya de peligrosidad, pero es interesante tener una visión de todos los accidentes donde han estado involucrados los vehículos ADR, por saber todo lo que está pasando. Una pequeña porción son notificables, pero también es interesante conocer todos los accidentes en los que se han visto involucrados los vehículos ADR, para su estudio y prevención.

D. Antonio Gómez sin embargo tenía entendido que había habido uno en Navarra y en la estadística no aparece.

D^a Isabel Freire dice que cuando le llega el informe de accidente de la Guardia Civil lo primero que hay que hacer es ver si es notificable o no, y no siempre está claro.

D^a Silvia García indica que buscarán el informe sobre Navarra y lo estudiarán de nuevo. Cualquier información es bienvenida, es interesante con fines estadísticos y tener una información completa y ver si en algún sitio se tiene que actuar, por si hay alguna fuente de accidentes muy importantes.

Le gustaría incidir en un tema sobre el que también ha incidido D^a Isabel Freire: le parece escandaloso el tema relacionado con consumo de alcohol y drogas. No cree que sea responsabilidad directa del sector, pero también considera que el que consume cocaína no puede conducir con responsabilidad. Claramente es algo en lo que hay que trabajar y el sector se tiene que mover para evitar estos comportamientos. No puede ser que el 10% de los test de drogas que se hacen den positivo (hay que tener en cuenta que se hacen estos test cuando se tienen sospechas fundadas). Esto es responsabilidad del sector y de los que estamos todos aquí trabajando e intentarlo si está en nuestra mano y es nuestra responsabilidad.

D. Jesús Soriano cree que estas reflexiones son muy importantes. Ha estado recabando información sobre este tema y cree que la situación requiere un compromiso de la sociedad. De los controles que hacen los agentes de la autoridad, en conductores, no solo transportistas, el 15% dan positivo en alcohol o drogas y aumenta hasta el 30% en accidentes donde ha habido algún fallecido en determinados tramos de edad.

Para D^a Silvia García es peor todavía porque son profesionales de la conducción, y tienen que tomar conciencia que tienen una responsabilidad especial. Tienen que ser responsables en su trabajo.

D. Jesús Soriano quiere decir que desde FEIQUE se ha valorado mucho esta estadística que se elabora con la información remitida por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; para ellos ha sido un instrumento de verificación y comprobación y verificación que las mercancías, los números ONU y ubicación de accidente se correspondían con las noticias que tenían que habían ocurrido, aunque había algunos que desconocían que se hubieran ocurrido. Su empresa muchas veces ha tenido noticia de los accidentes a través de esta estadística, para ellos es muy útil. Pregunta si los accidentes ocurridos durante la carga y descarga están incluidos o no en esta estadística.

D^a Isabel Freire contesta que algunas veces (en casos aislados) tienen noticia de que se han producido por los consejeros de seguridad, pero no por la guardia Civil.

D. Enrique Sánchez quería matizar un tema relacionado con los accidentes y de las comunicaciones. Hace 4 años, en el decreto anterior, había una unión entre el informe de accidente del consejero de seguridad y el de empresa. En el Decreto del 2014, se han separado, hay un informe de la empresa, el 185, que es quien notifica al órgano competente. Los consejeros de seguridad emiten el informe cuando hay un accidente, y no recogen incidentes, como pasa con el informe de sucesos. Los consejeros de seguridad no hacen la comunicación a la Administración, lo hace el director de la empresa.

D^a Isabel Freire indica que los informes que se han reflejado son los que ha remitido las empresas. La obligación la tiene la empresa y el que tiene la obligación de emitirlo es el consejero de seguridad.

D. Enrique Sánchez coincide que es la empresa quien tiene que notificar el informe.

D^a Silvia García dice que la notificación que hacen las empresas, normalmente, o se basan en el informe que ha hecho el consejero de seguridad, o directamente utilizan el informe que ha elaborado el consejero de seguridad.

Para D. Javier Sáez es muy preocupante que en vehículos de mercancías peligrosas se estén viendo estas tasas de consumo de alcohol y estupefacientes; se trata de una persona que no solo conduce, sino que también carga y descarga estas mercancías. Sin embargo, no hay herramientas, las empresas tienen complicado hacer test aleatorios de alcohol y drogas a los conductores, ya que se puede negar y la empresa no puede hacer nada. En estos momentos las empresas que están haciendo pruebas están teniendo muchos problemas con los sindicatos. En el caso de que den positivo, no tiene claro, que sirva de algo para el tema laboral.

Indica que hay una sentencia en la que se obligó a la readmisión de un trabajador, que había dado positivo en alcoholemia porque no había reiteración en la conducta; por ello considera que la empresa está bastante desarmada. Indica que, cuando llaman a la Guardia Civil para que hagan una prueba de alcoholemia a un conductor, que saben positivamente que va a dar positivo en bebidas alcohólicas, la Guardia Civil dice que no pueden hacer la prueba porque ellos lo digan. O son aleatorias o porque ellos han visto una conducción inadecuada, ese camino no es fácil.

En el caso de los cargadores pasa lo mismo: el cargador puede no entregar la mercancía, con lo cual puede haber una responsabilidad civil. En otros países, es muy sencillo, los conductores tienen que hacerse las pruebas de alcoholemia. Cree que aquí, sería necesaria la intervención del poder público.

D^a Silvia García reconoce que una de las cosas que tenía pensado hacer, después de la reunión, era remitir esta presentación y esta matización a la Dirección General de Tráfico, diciendo que le parece intensamente que pudiera organizarse una campaña específica en este tema.

D^a Isabel Freire recuerda que el año pasado en el informe que presentó del 2019, ocurría lo mismo. También hubo dos casos positivos de consumo de drogas.

A D. Andrés Herbada le parece el debate muy interesante, las conclusiones que se están sacando son muy claras. Dentro de su asociación va a incidir sobre este tema. Le sigue faltando en la estadística de transporte

de mercancías peligrosas, no sabe si alguien le puede decir donde la puede encontrar: le gustaría saber el volumen de transporte que se hace por cada medio. No lo encuentra fácilmente, indica que este tema también lo ha comentado con D. Jesús Soriano y no le ha sabido decir.

D^a Silvia García dice que es difícil, porque la única información que se tiene de los transportes que se realiza depende mucho del modo. Existe una página del observatorio de transporte que se llama OTLE. La información parcial de mercancía peligrosa no existe; existe una estadística para ferrocarril, pero no para carretera, al no tener la obligación de dar esa información. No existe la obligación de declarar orígenes y destinos. Existe únicamente la información contenida en los informes anuales que se evalúa periódicamente. La misma mercancía pueda estar contenida, de hecho, en varios informes anuales: el del cargador, el transportista, descargador, por ello es muy difícil hacer una estadística real del transporte con estos datos.

D. Andrés Herbada dice que en la carta de porte figura la mercancía peligrosa, con la digitalización de los documentos de transporte será relativamente fácil hacerlo. Su asociación va a solicitar del Ministerio que se haga lo posible para que, al menos, se dedique un epígrafe para saber las mercancías peligrosas que se transportan por los distintos modos.

A D^a Silvia García le parece correcto, pero hay que tener en consideración que eso implica, no solamente, que la información esté digitalizada, sino también establecer la obligación de entregar cartas de porte, que es mucho pedir (en estos momentos no se está pidiendo en ningún sitio de Europa). Esa información es muy útil tenerla, pero no darla. Hay muchos productores a los que no les convence tener que dar esa información.

Cada cierto número de años, la Dirección General de Protección Civil y Emergencias elabora un mapa de flujos, basado en una encuesta en la que se solicita la participación de mucha gente, que no es obligatoria. El último mapa de flujos es del 2018, y en este mapa se puede encontrar la información más reciente de todos los flujos de mercancías peligrosa por carretera. Hacer algo diferente, incluir algo en el OTME, solamente se podría hacer si existiera la obligación de entregar esta información. Debería meditarlo si es conveniente darla o no. Se trata de un arma de doble filo. Antes de solicitarlo oficialmente, habría que pensar si parece adecuado la obligación de dar esta información y si el sector estaría dispuesto a darla.

D. Jesús Soriano indica que D^a Silvia García ya ha dicho lo que él quería decir. Recuerda que el mapa de flujos por carretera está disponible en la web de la Dirección General del Transporte Terrestre. El último mapa de flujos de mercancías peligrosas por ferrocarril es de 2016, y se puede encontrar en la web de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (están elaborados en base a una obligación legal de la Directriz Básica de mercancías peligrosa del año 1996). Es algo bastante avanzado, respecto a lo que existe en Europa.

Los representantes de CETM cisternas son los que mejor podrían hablar del asunto de control de alcohol y drogas. En el Convenio Colectivo de la industria química, presume de ser un convenio colectivo de los más avanzados que hay a nivel nacional. Sin embargo, en su última negociación, el tema de control de alcohol y drogas todavía no ha quedado resuelto. Es uno de los puntos críticos que siempre se debate.

Punto 5.- Otros asuntos

D^a Silvia García informa que la próxima reunión va a ser la del Libro Naranja el 24 de junio. Y la siguiente reunión de la Subcomisión sería de la Reunión Conjunta a mitad de septiembre.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:45 horas.

Madrid, 28 de abril de 2021

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras

Secretaria de la Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.