



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIVISIÓN DE ESTUDIOS Y
TECNOLOGÍA DEL TRANSPORTE

COMISIÓN PARA LA
COORDINACIÓN DEL
TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS Y
PERECEDERAS

ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS Y MERCANCIAS PERECEDERAS CELEBRADA EL DIA 18 DE DICIEMBRE DE 2018.

ASUNTO: PRESENTACIÓN DE LOS BORRADORES DE LAS RESTRICCIONES DE TRÁFICO PARA EL AÑO 2019 DE LA DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO, DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAIS VASCO Y DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA.

Presidenta:

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

Asisten:

D^a Ana Rodríguez Gallego, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Fomento.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D. Jose Luis Figueroa Lorca, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Fomento.

D^a M^a Irene González Álvarez, de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D. Jose Luis Chica Moreu, de la DGT del Ministerio del Interior.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. Arturo Garcia Cobaleda, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez Lopez, del Ministerio del Interior.

D. Maximiliano Mogollón Moreno, del Ministerio del Interior.

D^a Carmen Pérez Rodríguez, del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y de Cooperación.

D. Luis Alberto Paralle Lorente, del Ministerio de Defensa.

D. Fernando Sánchez Gutiérrez, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

D^a Carmen Diges Mira, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

D^a Maria Luisa Zabala Salelles, de la Generalitat Valenciana.

D^a Esther Montes Pereda, de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

D. Luis Serrano Sadurni, de la Generalitat de Catalunya.

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

D. Juan Manuel Sierra Sidera, de la Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).

D. Xavier Font Mila, del Instituto de Investigación Aplicada del automóvil (IDIADA).

D. Jorge Golfín Salas, de la Ejecutiva Estatal de CC.OO.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER.

D. Juan Antonio Balbín Valentí, de FEDECOS.

D^a Silvia Panadero Cardeña, de CEPSA.

D^a María Cristina Diez Sedan, de CONSESUR.

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS.

D. Jose Manuel Gonzalez Herrero, de FENADISMER.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Juan Munera Carretero, de CC.OO.

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

En Madrid a las 12:05 horas del día 18 de Diciembre de 2018, en el Salón de Actos de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión conjunta de las Subcomisiones del Transporte de Mercancías Peligrosas y Perecederas 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, del Acta de la reunión anterior
- 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2019.
- 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Borrador de la Resolución por la que se establecen las restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2019.
- 6.-Asuntos varios.

D^a Silvia García Wolfrum toma la palabra para dar la bienvenida a todos los asistentes e informa de que la reunión va a ser grabada para facilitar la redacción del acta. Por ello les invita a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan. Asimismo indica que, en este caso, la convocatoria ha reunido a los miembros de la Subcomisión de Transporte de Mercancía Peligrosas y a los miembros de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Perecederas.

A continuación pasa al Orden del Día. Sin objeción alguna el Orden del Día queda aprobado.

Seguidamente se refiere al segundo punto del Orden del Día que trata de la lectura y aprobación, si procede, de las dos actas anteriores (una por cada Subcomisión). En relación con este punto, D^a Angeles Montero, de la Inspección de Transportes de la C.A. Madrid toma la palabra para indicar que, a pesar de que ella no asistió a la última reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Perecederas, le gustaría que se reflejara en el acta una puntualización: en una de sus intervenciones el Director de la Estación del Frío de Getafe indicó que a la mencionada Estación había asistido solamente personal de la Comunidad de Cataluña, sin embargo D^a Ángeles Montero quiere destacar que también los técnicos de la C.A. de Madrid y Agentes de la Inspección, de la Guardia Civil y de la Policía han asistido en varias ocasiones habiendo recibido, incluso, en algún momento, formación con el anterior Director, D. Eduardo Muñoz.

D^a Silvia García toma nota sin perjuicio de que al final de la reunión se ultime el texto que constará como aclaración al final del acta.

A continuación, sin que haya ninguna observación más, las actas quedan aprobadas; se comunica que las mismas se podrán consultar en las respectivas páginas WEB correspondientes al Transporte de Mercancías Peligrosas y Perecederas.

D^a Silvia indica que a continuación se van a exponer las restricciones de tráfico que se proponen para el año 2019 tanto por la Dirección General de Tráfico como por el País Vasco y Cataluña; para ello presentarán respectivamente sus borradores de restricciones de tráfico D. José Luis Chica técnico de la DGT, D. ^a Ester Montes del País Vasco y D. Luis

Serrano de Cataluña. Se cede la palabra al representante de la Dirección General de Tráfico.

D. José Luis Chica inicia su presentación indicando que el borrador de la resolución para el año 2019 sigue el mismo modelo de estructura que las de años anteriores; este año las fechas se han adaptado al calendario laboral según la Comunidad Autónoma de que se trate. El borrador de la resolución consta de 8 anexos (el anexo nº 9 se ha suprimido ya que se refiere al distintivo ambiental que ha pasado a formar parte del reglamento general de vehículos en una reciente modificación).

El anexo 1 se refiere a restricciones a pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos en carretera; el anexo 2 se refiere a las restricciones a la circulación de vehículos de más de 7.500 kg de MMA y vehículos que precisen autorización complementaria y vehículos especiales; el anexo 3 se refiere a las exenciones de Mercancías Peligrosas; el anexo 4 se refiere a la Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP); el anexo 5 se refiere a restricciones genéricas tanto a transporte de mercancías en general como a transportes especiales; el anexo 6 se refiere a paralización de obras en ciertas fechas del año; el anexo 7 recoge las restricciones temporales para la mejora de la seguridad vial en ciertos tramos de carretera y el anexo 8 se refiere a carreteras con medidas excepcionales por elevada concentración de vehículos por motivo de algún evento.

En concreto, continúa, la RIMP de 2019 en comparación con la de 2018 cuenta con 60 kms más, lo que supone un 0,4 % de incremento, ya que no haya habido grandes inauguraciones de tramos; indica que lo que sí ha habido han sido transformaciones de vías convencionales en autopistas o autovías. Estadísticamente en 2010 se disponía de un total de 13.639 km en la red RIMP de los cuales, 3.680 km correspondían a carreteras convencionales y 9.960 km correspondían a autopistas y autovías; en el año 2019 la red RIMP dispone de un total de 2.837 km de carreteras convencionales y 11.950 km de autopistas y autovías. Estas transformaciones corresponden a la A-23 (provincia de Huesca) que se ha transformado en autovía; la A-38 (provincia de Valencia) y SE-40 (provincia de Sevilla); por otro lado, se han incorporado nuevas autovías como son la A-60 en León, la AV-20 en Ávila y la LE-30 en León. Indica que no son muchos kilómetros, pero la idea es ir incrementando el RIMP según vayan mejorando las carreteras.

Por parte de la Subdirección de Movilidad se está creando desde hace tiempo un GIS localizador de itinerarios en el que se incorporarán estas Resoluciones.

Sin ningún comentario a la exposición del representante de la Dirección General de Tráfico, se cede la palabra a la representante del País Vasco para que exponga el contenido del borrador de la resolución sobre restricciones al tráfico en ese territorio.

Toma la palabra D^a Ester Montes, en representación del País Vasco para indicar que, si bien no hay ninguna novedad destacable en la resolución de este año salvo la adaptación al calendario 2019, quiere mencionar lo siguiente:

Por un lado, en relación con los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial que precisan autorización complementaria, que cuentan hasta ahora con la restricción para circular tanto los sábados y vísperas de fiesta, su regulación se va a unificar con el régimen previsto para la circulación de mercancías peligrosas. Por ello, a partir de 2019 sólo se va a restringir la circulación de este tipo de vehículos las vísperas de

festivos (aparte de festivos y domingos) eliminándose, por tanto, la prohibición de circulación los sábados.

Por otro lado indica que, si bien el año pasado se comentó la intención de añadir 7 kms a la RIMP por la AP-8 de modo que llegara lo más cerca de la frontera, esto no ha sido posible. Durante la fase de alegaciones existió una pequeña disparidad con el titular de la vía, por lo que finalmente esos 7 km, tantas veces demandados, no han sido incluidos en la Red RIMP. Esto significa que el punto de unión de la AP-1 y la AP-8 seguirá siendo Andoain (Guipúzcoa). No obstante lo anterior, la representante del País Vasco espera que estos pequeños problemas queden resueltos próximamente.

En cuanto a la pregunta de si se debe incluir la AP-1 Éibar-Vitoria en la RIMP (Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas) informa que, por el momento, la respuesta es que no puede incluirse. Sin embargo, sí se encuentran en conversaciones con los titulares de la vía para poder incorporarla.

Sin que haya ningún comentario a la exposición de la representante del Gobierno Vasco, toma la palabra D. Luis Serrano en representación de Cataluña.

D. Luis Serrano inicia su exposición indicando que Cataluña también ha adaptado la resolución al calendario 2019 y que se ha tratado de mejorar la redacción del documento normativo. Recuerda que existen dos documentos: un documento normativo y un documento divulgativo con tablas y horarios (de unas cuatro hojas) pudiendo este último imprimirse disponiendo el mismo de un enlace (link) con el que se podrá abrir el documento normativo.

En el documento normativo se ha separado la parte relativa a restricciones de la parte relativa a exenciones y se ha conseguido incluir en una sola tabla las vías y los tramos restringidos (anteriormente existían varias tablas para cada restricción).

Por otro lado, se ha intentado homogeneizar horarios. También informa de que se han dado cuenta de un error en el borrador de este año de modo que será corregido (en algunos casos consta restricciones de circulación de 8:00 h a 14:00 h y en otros de 10:00 h a 14:00 h) quedando como correcta la franja horaria de 10:00 h a 14:00 h. Por otro lado indica que, como novedad este año, se ha incorporado que, en caso de que exista meteorología adversa con hielo o nieve en la calzada y además se haya activado el plan "neucat" en fase de emergencia, no se podrá circular; los vehículos deberán ir a un área de descanso, a un aparcamiento o, en último extremo, deberán aparcar en el arcén hasta que se dé por finalizada esa situación. El año pasado no se permitió la circulación a los vehículos ADR más peligrosos, sin embargo este año se prohibirá la circulación a todos los vehículos ADR y también a los articulados normales.

Por último recuerda que cuando los transportes se realizan en itinerarios fuera de la RIMP existe un programa que ya se presentó el año pasado que calcula el itinerario más idóneo; el programa se ha mejorado mucho y se pretende que calcule el itinerario más idóneo entre dos puntos dentro de la XIMP o bien cuando uno de los puntos esté en la XIMP. Tienen la intención de que en el desarrollo de esta nueva aplicación intervengan las asociaciones de transportistas en Cataluña para, entre todos, conseguir mejoras en el programa.

Una vez finalizadas las tres presentaciones D^a Silvia García cede la palabra a los participantes para que expongan sus comentarios.

A continuación interviene D. Juan Morera en representación de CC.OO. quien dirige un comentario al representante de Cataluña. Cuando se habla de situaciones adversas en planes de emergencia por nieve o hielo en determinados puntos o espacios de carreteras convencionales o autovías ¿se ha tenido en cuenta que el tráfico no debe llegar hasta ahí? ¿hay previstos estacionamientos apropiados para estos lugares? ¿existe previsión para poder gestionar el tráfico que se vaya a aglomerar en estos puntos cuando se den estas situaciones? Indica que CC.OO. entiende que el tráfico no debería llegar hasta el punto en el que se produzca la nevada o exista hielo, de modo que se debería prever el lugar donde deberían estacionarse los vehículos en general y también los que transporten mercancías peligrosas

D. Luis Serrano da la razón al representante de CC.OO. recordando, no obstante, que, antes de la situación de emergencia existen situaciones de prealerta y alerta en las que se hacen recomendaciones y se toman medidas para no circular (en los Comités de Emergencias participan algunas asociaciones de transportistas sobre todo en las fases previas); sin embargo, llegado al punto de situación de emergencia (posterior a las fases de prealerta y alerta) el vehículo que, por el motivo que sea, se encuentre en esos lugares, deberá dejar libre la calzada para facilitar las labores de limpieza de la vía.

A continuación toma la palabra D. Juan Manuel Sierra, como Secretario General de ATFRIE (Asociación Nacional de Transporte de Mercancías Perecederas), quien agradece a D.^a Silvia García la convocatoria conjunta de las dos Subcomisiones. Indica que no tiene nada que comentar en relación con las restricciones de la DGT y del País Vasco pero si en relación con el borrador de resolución de Cataluña. En primer lugar quiere agradecer al representante de Cataluña la mejora en el documento divulgativo que será distribuido entre sus empresas; se trata de un documento que facilitará su consulta tanto a los profesionales que están en Tráfico, como al propio transportista que está en carretera. Por otro lado, su comentario se refiere a la parte final del documento presentado por el representante de Cataluña, en concreto el Anexo E, que trata de las exenciones a la circulación para la mercancía que se transporte en vehículos ATP; desde hace dos años se distribuyó y se presentó un trabajo a nivel nacional y europeo respecto a cómo están funcionando las restricciones a la circulación a todo lo que sea el transporte de un ser vivo como es la fruta y la verdura; ATFRIE entregó a la DGT en las reuniones que se mantuvieron, un trabajo comparado en el que, tanto Italia como Francia (nuestros países limítrofes), trabajaban en una exención en toda regla de lo que es el transporte de un ser vivo como es el transporte hortofrutícola; en el caso italiano se exceptúa sin necesidad de autorización especial vehículos ATP que transporten mercancía alimentaria perecedera; en el caso francés se habla de un listado de mercancías perecederas que no solo es el Anexo 3 del ATP sino también otras como pueden ser frutas y verduras frescas; esto les abrió los ojos a la DGT de cara a igualar lo que es un transporte de un ser vivo como es el animal vivo con el transporte hortofrutícola; de este trabajo resultó una redacción común en el texto de la DGT y del País Vasco, lo cual agrada al sector. Esto es: que esté exceptuado de modo permanente sin necesidad de solicitar exención las mercancías del Anejo 3 del ATP y las frutas y verduras frescas siempre y cuando supongan al menos la mitad de la capacidad de la carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de la carga útil del vehículo. Con todo ello quiere indicar al representante de Cataluña que no les parece adecuado el hecho de que se identifiquen unas determinadas vías para poder circular mercancías que tienen

que ser rápidamente transportadas; si en el lado francés y en el País Vasco no existen limitaciones para poder circular con esta mercancía debería ser igual en Cataluña; en caso contrario habría un colapso en dichas vías cuando es posible que haya centros de producción que no estén cerca de esas vías y tengan que volver atrás para poder los transportistas ir por esas vías. Se solicita así a los representantes de Cataluña que copien lo que la DGT y País Vasco establecen en sus resoluciones para que estas mercancías puedan transportarse de una manera rápida y segura llegando a su destino lo antes posible. Lo mismo ocurre en Bélgica y Alemania. Prácticamente en todos los países de la UE asimilan lo que es un animal vivo al transporte hortofrutícola.

Toma la palabra el representante de Cataluña para indicar que este tema ya se había hablado. Toma nota para adecuar las exenciones tal y como las recogen DGT y País Vasco y lo comentará con la Dirección del Servei antes de que salga el documento definitivo de la Resolución.

D.^a Silvia interviene para llamar la atención en este punto: en Cataluña, aunque solo se refiere a unas rutas, no solamente se exceptúan los transportes ATP propiamente y las frutas y verduras, también hay otros productos que sí que se incluyen como excepción para Cataluña que no se recogen en las otras dos resoluciones (flores cortadas o en tiestos, miel, legumbres, patatas...) esto es, se recogen expresamente más tipos de mercancías que las que se incluyen en DGT y País Vasco, de modo que si se adopta el mismo texto que en la DGT y en el País Vasco aquella regulación se perdería.

D. Juan Munera Carretero de CC.OO. toma la palabra para indicar que está de acuerdo con la cuestión planteada ya que actualmente estas medidas impiden en muchas ocasiones a los conductores y transportistas poder llegar a sus domicilios teniendo que permanecer en Cataluña muchas veces a muy pocos kilómetros de sus viviendas.

Al no haber comentarios por parte de los asistentes, toma la palabra D.^a Silvia García para comentar que le ha llamado la atención que en las restricciones de la DGT relativas al transporte de mercancías peligrosas en el apartado relativo a “otro tipo de desplazamientos” se habla de los descansos que deberán efectuarse indicando al final que se realizarán cuando se reúnan las condiciones de seguridad establecidas en el ADR; anteriormente se decía “condiciones de estacionamiento” (parece más apropiado hablar de condiciones de seguridad por hacer referencia al Capítulo 1.10 del ADR) y este cambio no se ha realizado en la regulación del País Vasco y de Cataluña lo cual sería interesante tener en consideración. El Capítulo 1.10 del ADR va un poco más allá del estacionamiento y otras medidas de seguridad que tienen que cumplir durante el transporte. En Cataluña se habla de “aparcamiento” y en el País Vasco se habla de “estacionamiento”... parece que se ciñen más al aparcamiento siendo la referencia a las medidas de seguridad un poco más amplias. Se trata de una pequeña sugerencia y sería bueno poder recogerla en el texto de las tres resoluciones.

Toma la palabra Arturo García de la Asociación de Consejeros de Seguridad Externos para comentar que les preocupa la situación de Navarra ya que en el mes de mayo se publicó una Orden Foral 31/2008 sobre las carreteras nacional N- 121A, Navarra 1210 y N-121B que hace referencia a mercancías peligrosas. Y pregunta: ¿Se sabe por parte de la DGT si se van a sacar restricciones adicionales?

D. José Luis Chica comenta que en el borrador de la resolución están incluidas carreteras y restricciones de la Comunidad Foral de Navarra. Se está pendiente de resolver el tema de las competencias y se comunicará si se hará una resolución similar o si será válida la de la DGT que se ha entregado.

Juan Antonio Balbín de FEDECOS interviene para indicar que existen dos sentencias contradictorias en relación a si Navarra es o no es competente para establecer restricciones. Solicita al representante de la DGT información sobre este punto.

D. José Luis Chica en nombre de la Dirección General de Tráfico informa que, en estos momentos, se está resolviendo el tema de traspaso de competencias desde el punto de vista del tráfico. Indica que una vez se conozca la resolución se comunicará y las resoluciones quedarán bien definidas.

D^a Silvia García interviene en este punto para indicar que, en todo caso, las restricciones de Navarra o se publicarán en la Resolución de la DGT o de modo independiente, pero serán las mismas que se están presentando como el borrador de la DGT, ya que la DGT trabaja con todas las CC.AA. para confeccionar la RIMP.

D. Enrique Sánchez Mota de BEQUINOR interviene en relación al comentario referido por D^a Silvia García anteriormente sobre los descansos, habiéndose mencionado la seguridad en el ADR y en especial el tema de protección. Indica que el ADR separa perfectamente la seguridad y la protección: la seguridad podría ser la del apartado 8.4 donde se establecen las condiciones de los descansos (por ejemplo, cuándo se puede parar un vehículo en función de la carga...) y los tres tipos de aparcamiento donde se pueden dejar los vehículos. Sin embargo, esta seguridad no la ve relacionada con la protección, esto es, con el capítulo 1.10, por lo que le gustaría que quedara claro este punto.

D^a Silvia García comenta que, desde su punto de vista, al leer dicho párrafo, las condiciones de seguridad establecidas en el ADR se refieren a cuándo y cómo se puede estacionar y a las medidas especiales que hay que tomar desde el punto de vista de seguridad física del apartado 1.10 y que engloba las dos cosas; por este motivo le parece que están bien descritas estas condiciones de seguridad para que el transportista, en el momento de realizar sus descansos, sea consciente de estas medidas.

D. Enrique Sánchez vuelve a insistir, si no sería conveniente que si se refiere a esos dos matices “Seguridad y Protección” se hiciera mención también a la “Protección”.

D^a Silvia le comenta que en castellano se utiliza una misma palabra que es “seguridad” que engloba tanto “Safety” y “Security”, de modo que ese párrafo le había resultado claro.

D. Enrique Sánchez vuelve a comentar que siempre ha analizado este tema desde el punto de vista de las condiciones de seguridad operativa, no desde el punto de vista del capítulo 1.10 del ADR. Se sobreentiende que las paradas se tendrán que realizar en los aparcamientos que al efecto existan y que tendrán implantados sus sistemas de protección. El ADR incluye los dos conceptos “Protección” y “Seguridad”.

D^a Silvia comenta que la persona que vaya a realizar la parada en ese estacionamiento tendrá que buscar alguno que cumpla unos ciertos requisitos y que, dependiendo de la materia que se transporte en el vehículo, podrá parar en unos sitios o en otros.

D. Enrique Sánchez insiste en que se tendría que matizar, porque el término “seguridad” en el ADR, se ha enfocado de una forma en que no se separan los dos conceptos, y que en otros países, por ejemplo en Francia o Inglaterra, lo separan claramente. En España, seguridad se refiere a seguridad operativa, no a seguridad en lo que pueda ser un acto vandálico o terrorista, que es la protección; en el ADR, cuando se cita una carga o una descarga, se cita claramente el término de “protección”.

D. Antonio Ferrando de AECOS, interviene para comentar que, desde su mentalidad como transportista, la seguridad “protección” es lo que se intenta inculcar a los transportistas. Cuando se habla de “protección” lo que se intenta evitar es el robo o el daño a las personas, al medio ambiente o a las cosas. Por otro lado comenta que en España no hay zonas seguras para camiones tal y como exige un plan de protección realmente; el transporte en carretera es muy duro no existen lugares seguros en cuanto a seguridad, higiene...etc.

D. Jose Manuel Gonzalez de FRENADISMER, está totalmente de acuerdo con el interviniente anterior, sin embargo en cuanto al tema que se está comentando, a él no le parece mal que figure “seguridad” porque el ADR en su punto 8.4 hace referencia a este término continuamente en su redacción. Estas medidas hay que tomarlas cuando se abandonan las vías RIMP, es decir por ejemplo cuando el transportista va a acceder a su base, a efectuar descansos semanales, etc....de modo que, a su juicio, la palabra seguridad no sobra.

D. Enrique Sánchez interviene para indicar que él no quiere eliminar la palabra “seguridad” sino que, si se quiere introducir el concepto de “protección” para actos contra la seguridad (vandálicos, terroristas etc...), se debería utilizar el término que utiliza el ADR (seguridad y protección). Concretamente el texto del ADR dice “salvo disposiciones contrarias del ADR, la descarga no deberá efectuarse si los mismos controles anteriores manifiestan faltas que puedan poner en peligro la seguridad o la protección de la descarga” y eso mismo se indica en el 7.5.1.1 que dice “en lo que concierne a la seguridad, la protección, la limpieza y el buen funcionamiento...”. Es decir, existen los dos conceptos, uno seguridad operativa (8.4), pero también considera necesario que el transportista que lleve mercancías peligrosas, lleve su plan de protección y analice, antes de salir, donde puede realizar las paradas.

D. Juan Munera de CC.OO interviene para comentar que en la Subcomisión de Mercancías Peligrosas, hace ya algunos años, por mandato del ADR se formó un grupo de trabajo para elaborar áreas de descanso y estacionamientos apropiados que reunieran las condiciones mínimas que establecía el ADR para el transporte de mercancías peligrosas pero no fueron capaces de obtener ningún resultado; indica que él mismo colaboró en aquel grupo de trabajo presentando áreas de descanso que entendía podrían haber sido fijadas como áreas de estacionamiento apropiadas y seguras. Por este motivo entiende que le parece muy bien el concepto de la seguridad y la protección, pero que lo que realmente quieren los transportistas es que, antes de establecer ningún tipo de medidas restrictivas, se faciliten las estructuras necesarias y adecuadas para poder realizar su trabajo adecuadamente. En la actualidad, continúa, no se dispone de ellas. Incluso indica que muchas empresas, muchas de ellas dedicadas a las mercancías peligrosas, no disponen en sus bases operativas de condiciones mínimas de seguridad.

D^a Silvia comenta que el grupo de trabajo aludido, en efecto, se creó y se llegaron a elaborar dos documentos que se encuentran disponibles en la página web del Ministerio de Fomento, donde efectivamente, el número de zonas de aparcamiento que se recogen es reducido. En la actualidad están disponibles estos documentos con los listados de estos aparcamientos recomendados, quedando este tema abierto por si alguien quiere retomarlo.

D. Jesús Soriano de FEIQUE, interviene para corroborar lo dicho por D^a Silvia anteriormente y cree recordar que, incluso existía un link directo en la web del Ministerio. Indica que no recuerda el nombre del responsable de la Guardia Civil que hizo ese magnífico trabajo, en cuya memoria explicativa se refiere el arduo trabajo llevado a cabo. Recuerda que el mayor problema que encontraron fue establecer la jerarquía de estos estacionamientos, esto es, diferenciar entre estacionamientos de máxima calidad, de media calidad y de calidad baja, por un tema estructural, sin embargo refiere que ese mismo problema también existe en Europa. Procede entonces a la lectura del capítulo 8.4 apartado c) del ADR que indica que cuando no se puede encontrar un estacionamiento vigilado público o privado donde el vehículo este seguro, se buscará un espacio libre apropiado, apartado de las carreteras públicas importantes y no sea lugar de paso por el público. Todo esto demuestra que el espíritu de la norma es tener las cosas de la mejor manera posible, pero hay que ser consciente de que en la red viaria existe ese problema y que la solución es muy compleja.

D^a Silvia toma la palabra y, no habiendo ningún comentario en relación a las restricciones de tráfico más, agradece a los representantes de Cataluña y el País Vasco y al representante de la Dirección General de Tráfico que hayan presentado estos borradores.

A continuación toma la palabra el representante de la Asociación ACTE, para referir que, en el tema de estacionamientos, en estas asociaciones se está desarrollando un trabajo sobre “áreas de estacionamiento seguro”, que llevan meses trabajando en ello y que es un grupo internacional.

D^a Silvia comenta asimismo, que ha tenido conocimiento de una encuesta realizada a los países firmantes del ADR en la que se trata de cómo se tratan en los distintos Estados estos aparcamientos; menciona entonces el comentario realizado al respecto por la UE en el que se considera que el conductor del vehículo no puede realizar la vigilancia del vehículo durante su periodo de descanso por la propia naturaleza de ese periodo. Por ello, habría que buscar de alguna manera que el vehículo esté vigilado cuando el conductor este desarrollando ese derecho al descanso. A este respecto, la mayoría de los países consideraban que el tema de la vigilancia se daba por cumplido si el conductor físicamente veía el vehículo. Por este motivo, D^a Silvia considera que hay mucho trabajo por hacer en relación a ésta materia, pero que está fuera del tema de la reunión de hoy.

Se comenta también que, en la aplicación de Tráfico, también aparecen esas áreas de estacionamiento seguro en general. El responsable de la Dirección General de Tráfico indica al respecto que esas áreas son de estacionamiento de viabilidad invernal, de los titulares de las vías y que habitualmente son utilizadas en caso de hielo, nieve, o cualquier otro evento de viabilidad invernal para estacionar los vehículos; cada año se hace lo posible para que se incremente el número de las mismas a fin de poder concentrar el mayor número de vehículos cuando se dan estas circunstancias.

D^a Silvia Garcia despide la reunión haciendo una especial mención a D. Jesús Mañas quien durante años ha venido asistiendo a estas Subcomisiones y que en estos momentos, por enfermedad, no le es posible asistir; D^a Silvia quiere agradecerle en estos momentos todo el trabajo y el esfuerzo que ha dedicado siempre a la Subcomisión de Mercancías Peligrosas y su gran contribución a la misma a través de conocimientos técnicos muy valiosos e importantes deseándole, en nombre de todos los miembros de la Subcomisión, una pronta mejoría. D Enrique Sanchez, amigo y compañero de D. Jesús Mañas desde el año 1983, se suma al agradecimiento y al deseo de una pronta recuperación.

Por último, D^a Silvia Garcia quiere recordar que la próxima convocatoria de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas tendrá lugar a mediados del mes de Marzo y que la de Mercancías Perecederas se convocará para el mes de Octubre, salvo que surgiera algún tema que hiciera conveniente su convocatoria antes de esa fecha.

Agradeciendo a todos los presentes su asistencia, se levanta la sesión a las 13:00 horas del día de la fecha.

La Presidenta

La Secretaria

Fdo. Silvia Garcia Wolfrum

Fdo. Ana Rodríguez Gallego