



ACTA DE LA REUNIÓN DE 16 DE DICIEMBRE DE 2016
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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

Asisten:

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

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D^a. M^a Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

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

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

D^a Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha.

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

D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalitat de Valencia

D. Antonio Barba García, de DGM ESPAÑA; S. L.

D. Juan Antonio Balbín Valentín, de FEDECOS

En Madrid, a las 09:00 horas del día 16 de Diciembre de 2016, 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.

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 haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

PUNTO 2.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL ACTA DE LA REUNIÓN ANTERIOR.

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 3 de noviembre de 2016, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

PUNTO 3. BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN DE TRÁFICO POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2017

D^a Silvia García disculpa a D^a José Luis Chica que es el representante de la Dirección General de Tráfico que normalmente asiste a la reunión de esta Subcomisión y es el encargado de presentar el borrador de esta resolución, sin embargo hoy le ha sido imposible estar presente por lo que es D^a Silvia Garcia la encargada de presentar, y recoger los comentarios que se hagan para después transmitírselo.

D^a Silvia García dice que el Borrador de la Resolución de la red de itinerarios de mercancías peligrosas (En adelante RIMP) solamente ha variado en las carreteras, y en las fechas, que no en los horarios de los días seleccionados. Todo lo referente a excepciones y texto que se refiere al transporte de mercancías peligrosas no ha variado.



D. Miguel Carcelén Zorrilla, de ANPROMEP
D^a M^a Elsa Coelho Ramos, de
AEUTRANSMER.

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPESA

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Esteban González Maestre, de REPSOL
PETROLEO

D. Andrés Herbadías Esteban, de ASTIC/UOTC

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

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de
Organismos de Control

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio
de Fomento

En cuanto a la RIMP hay un incremento de 91,6 km. que se debe a la incorporación de un tramo de la A-54 y de la AG-55, en la provincia de Lugo y de La Coruña, en ambas se ha prolongado su recorrido de la RIMP y también se ha incorporado la autovía AC-15 en La Coruña como nuevo itinerario, son los 91,6 Km. El total de la Red-RIMP para el 2017 es de 14.623,9 Km. que supone un incremento del 0,6% del total de los kilómetros de la RIMP.

Se ha realizado el ajuste de las fechas en función de los días festivos, que son variables según los años, se han ajustado manteniendo los mismos horarios en cuanto a vísperas de festivos, la misma sistemática de la RIMP del 2016 se ha mantenido para la RIMP del 2017. En la parte de exenciones que viene recogido en el punto 2.3. se ha mantenido la misma sistemática, el mismo texto y las mismas excepciones.

Se han detectado dos erratas en el texto de la RIMP, la primera es que se ha citado mal el nombre del actual Ministerio de Industria, ya que han cambiado recientemente; y otro es que hay una cita incorrecta en la página 57 en el Anexo III, de mercancías peligrosas exentas se hace la referencia al punto b2.3. cuando se debería hacer al b2.1. y b2.2., eso se corregirá en su momento.

Se queda a la espera de los comentarios a la RIMP que se produzcan hoy, y que nos haréis llegar y que serán trasladados al representante de la Dirección General de Tráfico.

D. Eduardo Gómez dice que tiene dos observaciones que son prácticamente coincidentes, y otras que quiere hacer en el punto siguiente cuando se estudie el Borrador de la Resolución correspondiente del País Vasco.

D. Antonio Gómez quería haber preguntado al representante de la Dirección General de Tráfico que pasaba con la autovía entre Pamplona y Logroño ya que hay unos diez kilómetros que pertenecen a la RIMP, y para ir a estas ciudades hay que dar una vuelta de unos 70 kilómetros más porque falta un tramo pequeño de autovía.

D^a Silvia García pregunta por cuál es el tramo urbano y de qué localidad.

D. Antonio Gómez desconoce si es tramo urbano, cree que es Viana no cree que sea tramo urbano el caso es que hay autovía que enlaza con la AP68, ya hay una autovía, la del Camino cree que es la A-10 Pamplona-Logroño y hay un tramo de unos 10 Km. que no es RIMP.

D. Miguel Redondo informa que cualquier pregunta o duda que pueda surgir sobre la RIMP de la Dirección General de Tráfico va a tomar nota y se lo va a trasladar a D. José Luis Chica para que remita su contestación a la Comisión.

**PUNTO 4.-BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2017 EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAÍS VASCO.**

D^a Silvia García informa que hoy no hay ningún representante del Gobierno Vasco en la reunión porque hay un nuevo Gobierno y están nombrando o confirmando a los responsables de las distintas áreas; se disculpan ,y nos han pedido que presentemos los cambios más significativos de la RIMP del País Vasco para el año 2017.

En el País Vasco hay cuatro cambios significativos y van dirigidos a igualar las condiciones de la RIMP del País Vasco con la RIMP de la Dirección General de Tráfico vigente para el resto de España. El primer cambio es que los domingos y los días festivos en el País Vasco las restricciones eran ,desde las 8 a las 24 horas y las vísperas, que no sean sábados, en estos festivos a partir de las 16:00 horas hasta las 24:00 - el año anterior era desde las 13:00 hasta las 24:00 horas- y lo han igualado con el resto del territorio nacional de 16:00 a 24:00 horas, se reduce en un período de tres horas las restricciones que se aplican en el País Vasco igualándose con las restricciones del territorio nacional, cree que es un buena noticia y que va a simplificar mucho el transporte.

El segundo cambio que hay en el Anexo III dedicado a las exenciones al transporte de algunas mercancías peligrosas, se incorpora a como ya estaba en la Resolución de la Dirección General de Tráfico durante el 2016 y vuelve a estar para la del 2017 que para el transporte de gas necesario para el funcionamiento de centros sanitarios tenía incorporada una coetilla que decía “ y que no puede realizarse otro día de la semana” esta misma coetilla se incorpora también en la las exenciones del País Vasco para el 2017. Este apartado, en relación con los gases, se queda formulado de la siguiente manera: “gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios así como gases transportados a particulares para asistencia domiciliaria”, en ambos casos, cuando se acredite que se transportan a estos destinos, y que no se puede realizar otro día de la semana. Iguala la exención a la existente a la de la Dirección General de Tráfico. Hay unas exenciones al transporte de mercancías en general que añadió la Dirección General de Tráfico en el 2016, y que en las del País Vasco se añaden en esta ocasión que es el transporte de mercancías perecederas, que se exige el transporte de estas mercancías a temperatura regulada conforme al Anejo III de Acuerdo Internacional sobre el transporte de mercancías perecederas, ATP, es la misma exención. Los textos de la Dirección General de Tráfico y del País Vasco, independientemente de las carreteras, son prácticamente idénticos.

Dentro del Anexo II, las carreteras que forman la RIMP se incorporan la AP-1 en el tramo guipuzcoano desde el Km. 102, 7 hasta el 146,15 para vehículos de más de 7.500 Kg. Estos son los cambios existentes, más allá de lo que son los ajustes de fechas correspondiente a las fechas móviles de todos los años.

D. Eduardo Gómez dice que tenía dos comentarios comunes a las restricciones de la Dirección General de Tráfico y a las del País Vasco le parece bien que se igualen las restricciones en los dos textos pero lo han igualado mal, a su entender. En primer lugar, los casos en que se puede abandonar la RIMP, tanto en el País Vasco como en el territorio de la DGT, a pesar de que se ha dicho a lo largo de los años repetidas veces que se incluya también el abandonar la RIMP para acceder a la base de la empresa transportista, aunque se dice todos los años no aparece y se sobreentiende que no se puede hacer, y esto no le parece razonable.

También afecta a los dos restricciones de la Dirección General de Tráfico y País Vasco, la coetilla para la exención de los gases medicinales; la Dirección General de Transportes Terrestres propone que se elimine lo que se ha incluido ahora en el País Vasco que es “ y que no pueda realizarse otro día de la semana”, hay que argumentar o demostrar que no se puede hacer otro día de la semana. Le parece que para el suministro de gases medicinales esa argumentación es un poco sangrante ya que cómo se demuestra que no se puede hacer otro día de la semana, los argumentos que se tienen son difíciles de demostrar, tanto para el uso domiciliario como para el hospitalario, por ello propone eliminar de estos dos casos la frase antes citada. El resto quedaría igual, con la carta de porte indicaría que va a un domicilio o a un hospital no cree que sea conveniente la aportación de documentación.



Con respecto solo a la del País Vasco que se ha incluido a las mercancías perecederas que figuren en el ATP, hay un contrasentido en el Anexo IV de mercancías exentas de la circulación de vehículos pesados, en el cual, en el primer punto, en el primer guion se hace referencia a que están exentas las mercancías perecederas en general, y en el último guion se hace referencia a las que están incluidas en el ATP. Entiende que lo conveniente sería tal como tiene la Dirección General de Tráfico que se consideren mercancías perecederas a las incluidas en el ATP, que son las que tienen obligación de llevar equipo de frío, las otras las llevan por que el expedidor o porque alguien les ha dicho que se lleven pero no están realmente obligadas, es tan sencillo como un transporte de mercancía en general simplemente con llevar el compresor y el equipo de frío en marcha ya son mercancías perecederas, no tienen porque. Propone que se proponga que se anule uno de los dos guiones o bien el de la norma general, que sería lo razonable o el de las mercancías que se hacen referencia al ATP porque uno se solapa con el otro. Recuerda que estás alegaciones se van a cursar a través de la Secretaría General Técnica de este Departamento.

D. Antonio Gómez quería que trasladaran una pregunta a los representantes del País Vasco. Todo el transporte de mercancías peligrosas que va por la A-1 hacia Francia hay un tramo que enlaza después con la A-8 que va desde La Coruña a San Sebastián y en la A-1 el RIMP en el País Vasco enlaza en un pueblo que se llama Lasarte; desde hace unos años hay una autopista nueva que es la continuación de la A-15 que desde Andoaín se ataja hacia Irún por una autovía mucho más segura ,y no por la antigua A-1 que continua de Andoaín a Lasarte que va por el río Oria con muchas curvas , y cada vez que llueve hay accidentes. Propone que se considera la desviación del tráfico desde Andoaín hacia Irún por la A-15 que ya está totalmente terminada.

D^a Silvia García dice que recogerán su sugerencia.

PUNTO 5. BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN PARA LAS CARRETERAS DE CATALUÑA DURANTE EL AÑO 2017

D^a Silvia García informa que Cataluña no nos ha remitido su Restricciones para el año 2017 por lo que lamentablemente no se puede informar nada sobre la misma.

PUNTO 6 VISOR DE ACCIDENTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

D^a Silvia García pasa a presentar el visor de accidentes de mercancías peligrosas cede la palabra a D. Jaime Fraile de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias que va a ser el encargado presentar el visor de accidentes de mercancías peligrosas.

Comienza diciendo que aprovechando que habían actualizado su página WEB, y que llevan un registro de los accidentes de mercancías peligrosas que se han recibido en los 20 últimos años, han querido aprovechar para hacer un visor en el cual toda la información que tienen almacenada este a disposición del público. En la nueva página web de la Dirección General de Protección Civil, en la sección donde se habla de los distintos riesgos tecnológicos hay un apartado de transporte de mercancías peligrosas, y dentro de los distintos apartados en la nueva sección que se ha creado dentro de los accidentes es dónde han situado el pequeño visor de las emergencias. Se han aprovechado las librerías que hay en abierto, y luego la cartografía que desarrolla el Ministerio de Fomento para este tipo de cosas el Instituto Geográfico Nacional, como las fotografía aéreas que tienen muy buena calidad para utilizar esos mapas como visor que es lo que se ve aquí, y dentro de él las distintas capas que se han incluido hay las emergencias que se han producido en los años 2015 y 2014 aunque existen registros de 20 años para acá, en principio se han elegido los dos últimos años y también los datos que se están recibiendo del año 2016, aunque todavía no están validados, se puede ver dónde ha habido accidentes pero no se puede acceder a la ficha de los mismos. También se ha incluido una capa en la cual se puede visualizar la RIMP. Ahora se tiene activo el año 2015 y se muestran los datos de los accidentes ocurridos durante ese año tanto en carretera como en ferrocarril, el símbolo cambia dependiendo si es de uno u otro medio de transportes. Los colores nos indican los distintos tipos de accidentes que hay según la clasificación que se da en el Real Decreto 387/1996. Los accidentes que recogemos son a partir del tipo 2 a 5 en los cuales se ha producido un derrame, fuga, incendio y demás. Accediendo a los accidentes que hay, pinchando la primera vez se pueden ver los datos básicos de la fecha del accidente, el tipo, la mercancía que se transporta y



un informe en PDF donde se detalla todos los datos de que dispone su Dirección General. Cuando se validen los accidentes del 2016 se incluirán sus fichas para que se puedan visualizar y según tengan tiempo y la disponibilidad se intentará poner la información de accidentes anteriores al año 2014.

A la pregunta de que si se muestran datos estadísticos se contesta que en este punto de la página web no pero si se pueden ver en otros sitios de la misma. En la parte de documentación cada dos años se suele hacer un informe bianual o trianual de las emergencias que se han producido y pinchando en los informes de años atrás se puede acceder a los datos estadísticos.

D^a Silvia García dice que también hay colgados en la página web del Ministerio de Fomento ,y en la Dirección General de Transportes Terrestres hay datos disponibles.

D. Juan Antonio Balín pregunta si están incluidos los de Cataluña o solamente los de la Dirección General de Tráfico.

D. Jaime Fraile Están incluidos todos los informes que se reciben de todo el país incluido Cataluña

D^a Silvia García da las gracias a D. Jaime Fraile por su exposición y dice que es una es una herramienta más para todos aquellos que puedan estar interesados en el transporte de mercancías peligrosas aunque solamente sea para evitar los puntos de mayor afluencia de accidentes, piensa que es una herramienta interesante y que más de uno pueda aprovechar

PUNTO 7. OTROS ASUNTOS

D. Eduardo Gómez quería comentar que ayer se colgó en la página web de la Dirección General de Transportes Terrestres las modificaciones de las Enmiendas para el 2017 ya traducidas al castellano, recuerda que son sólo la traducción de las enmiendas , y en ellas están recogidos todos los documentos que se han ido aprobando a lo largo de este bienio empezando por el documento 231, el que lo complementa y el que lo corrige, el adenda 1 y el corrigiendo 1; y lo que se aprobó en la última reunión de WP15 de noviembre que son los Documentos Informales 8 y 9 y el Documento formal 21, esto es lo último que se ha aprobado y no cree que en la reunión de mayo se aprueben más cosas.

Quiere señalar dos cosas, la primera es que el idioma de referencia que se ha elegido para la traducción en el francés, como ya se ha comentado repetidas veces el idioma de referencia en el WP15 es el francés, es el que sienta jurisprudencia, se puede decir que es el idioma oficial de la publicación del ADR, aunque también se publica en inglés y ruso, pero el idioma del cual se parte es el francés. En segundo lugar son traducciones literales de las enmiendas, se van a encontrar si cogemos esas enmiendas y se intentan introducir en los textos en castellano que tenemos se puede ver que muchas veces no se corresponde el texto de lo que hay que sustituir ya que se le ha puesto una traducción ligeramente distinta para darle una forma más coherente en castellano, no hay que ir a buscar el punto, la coma y la palabra concreta puede variar algún tipo de palabras. Además hay casos que en la versión en castellano ya se habían incluido muchos de los cambios que aparecen en estas enmiendas concretamente aparecen en lo referente a la palabra “marcaje” y “marca” nosotros ese marcaje ya lo habíamos puesto en castellano como marcado; ahora una de las enmiendas que aparece en muchos sitios es la de sustituir la palabra marcaje por marcado y ya está. También habrá veces que nos encontremos con que una cosa ya este puesto, no es que nos hayamos adelantado al darle una expresión más coherente en castellano nos vamos a encontrar con que la enmienda ya coincide con la versión que se había hecho ya.

En el texto que aparece en la página web están todas las enmiendas unificadas, está por orden de apartados y por la numeración de los apartados y se ha consolidado todas las modificaciones. Esto ya se terminó y se ha empezado ya a hacer el texto consolidado, para mandarlo por un lado al Boletín Oficial del Estado, y por otro al Servicio de Publicaciones. Hay muchas enmiendas que no son llamativas que son correcciones ortográficas o marcaje por marcado, se repiten muchas veces llamadas a pie de página que se han unificado que también están repetidas en varios sitios. Hay una palabra un cambio que aprovechando que se supone que en esta Subcomisión hay expertos de todo tipo, a él a pesar de lo que le dijeron en Naciones Unidas en el WP15 le



cruje un poco es en lo referente a cuando habla de los gases licuados, gases licuados refrigerados o criogénicos ,y hay en muchos casos en que se hacía la referencia a fase gaseosa pues hay un cambio que se repite en muchos apartados que dice que cambiar “fase gaseosa”, que todo el mundo entiende, por “cielo gaseoso”, preguntó y le dijeron que la traducción correcta en castellano es “cielo gaseoso” y así está recogido, no cree que sea el lenguaje habitual.

D^a Silvia García dice que esto se debe a unos puntos en los que se había confundido el tema fase gaseosa, líquido , gas; había confusiones entre el líquido y la fase líquida y el gas los términos se utilizaban de una manera incorrecta y como pasa en todos es estos temas el 95 % de las propuestas se preparan en inglés aunque la lengua de referencia sea el francés en inglés los términos son fase gaseosa , fase líquida pero en francés la traducción de fase gaseosa es cielo gaseoso, entonces esto es un tema derivado del francés si se tradujera directamente del inglés sería el término fase gaseosa.

D. Eduardo Gómez dice que pregunto a la presidencia del WP 15 que se hacía con esa traducción y nos explicaron que para los países latinos la traducción es cielo gaseoso.

D^a Silvia García dice que en el Libro Naranja en su versión al castellano, que es una versión oficial, pone fase gaseosa.

D. Eduardo Gómez pregunta que se hace con esto porque se está a tiempo de cambiar, lo que si nos tendremos que poner de acuerdo en decir “fase gaseosa” con lo cual no habría cambio, porque al estar ya puesto se sigue igual, o como nos ha dicho el WP 15 que pongamos cielo gaseoso. En Portugal e Italia van a poner cielo gaseoso.

D. Enrique Sánchez Mota dice que en los cursos que da, como pueden ser en la Escuela de Protección Civil y que hablan de cosas de este tipo se utiliza fase líquida y fase gaseosa va a hacer una verificación por si acaso hubiese algún termino que estuviese recogido como cielo, pero no le suena en todo el contacto que tiene como gases.

Dice que esperan su colaboración para que echen un vistazo a las enmiendas la revisión con más ojos va a hacer que la versión castellana sea de mayor calidad y con unos errores que a todos interesa evitar de antemano. Esto todavía en fase previa que todavía no está enviado al BOE, no está enviado a publicaciones errores que se detecten ahora nos va a evitar todo tipo de disgustos en el futuro con lo cual todo comentario que se tenga, al respecto, son bienvenidos

D. Eduardo Gómez dice que quiere hacer hincapié a lo que ha dicho anteriormente D^a Silvia García el texto consolidado lo quiere terminar en estas vacaciones en breves días, lo que venga después del día de Reyes se acabó. Pide por favor, que aunque sea en el período vacacional que le manden todo lo que vean al correo o también a D^a Silvia García que se lo reenviara, cualquiera de las dos vías es válida. Pero a partir de esa fecha ya se tendrá el texto consolidado y no se podrá cambiar nada para su envío al BOE y a Publicaciones pide que entre todos se hagan un esfuerzo para que el texto resultante sea el bueno. Y no olvidar lo antes dicho que hay veces que no se corresponden el texto de la enmienda con el texto de que aparece en castellano, que eso es así porque se le ha dado otro aire otra traducción del texto en castellano desde el origen.

D^a Silvia García dice que el otro tema se ve pero que es objeto una enmienda al Libro Naranja, hay que verlo y habría que justificarlo.

D. José Luis Mañas quiere preguntar sobre la señalización de los túneles españoles. El ADR señala a los países que deberían señalar los túneles, y qué se considera túnel para las mercancías peligrosas si es un tubo artificial o natural que tiene 500 metros de longitud.

D. Eduardo Gómez dice que lo de los 500 metros es cuando se empezó a hacer el estudio porque había una directiva o reglamento clasificaba los términos de seguridad un túnel, en carretera, es a partir de los 500 metros se dijo de partir de esa medida. Ese estudio se hizo, y se realizó y se llegó a la conclusión de catalogar en



España los túneles como A ó. Y eso sigue exactamente igual. Salvo lo cuatro o cinco túneles que tenemos especiales: Somport, Cadi, Viella y Vielsa, todos los demás son A o E y los túneles que ha nombrado tienen sus reglamentos específicos de circulación, y no hay en un futuro previsto el catalogar a los túneles como B, C o D.

D. José Luis Mañas dice que si un túnel no tiene señalización es A, y si pone prohibido el transporte es E

D. Eduardo Gómez dice que es lo que está cumpliendo, desde hace ya algunos años y no solo España hay muchos países que lo hacen igual. Pero hay algunos países que tienen túneles catalogados también como B, C o D y hay que ponerlo en la carta de porte.

D. Enrique Sánchez pregunta si se ha publicado el acuerdo Multilateral AM-300 de venta en ruta

Dª: Silvia dice se ha publicado y que se les ha mandado a todos un aviso por correo electrónico

D. Enrique Sánchez dice que entiende que esa publicación de ese acuerdo multilateral es cuando se haga de España a Portugal, o Portugal a España de momento internamente no hace falta porque está regulado por el RD 97/2014.

D. Eduardo Gómez recuerda que en los transportes nacionales no es necesario ponerlo en la carta de porte M-300 al no ser un transporte internacional.

D. Antonio Gómez pregunta por la situación de la Orden FOM 2324, sobre el informe anual.

D. Eduardo Gómez dice que ya advirtió que no se llegaba a este año la aplicación informática está preparada pero como ha habido todo el tema con el Gobierno no se ha tramitado ningún tema que no haya sido urgente, como no era el caso. Hasta que no pase el plazo de los informes anuales del año 2016 no se puede sacar la orden porque en ese caso si daría lugar a confusión el si se tendría que aplicar una u otra. Cree que a partir del 30 de marzo se publicará en el BOE, ya se aplicará esta nueva orden ministerial pero este año se sigue igual. Recuerda que el año pasado hubo un gran atasco y se bloquearon los servidores porque los informes se presentaron en los últimos días por el gran volumen de informes que se presentaron en los últimos días, por esa razón recomienda que se presenten de forma escalonada, aunque se cree que este año no va a pasar lo mismo, recomienda que se presente de manera escalonada para que no ocurra lo que en años pasados. Como no se ha publicado la mencionada orden este es el último año en que podrá presentar en papel, a partir del año próximo ya no se admitirán informes anuales en papel.

Recuerda que unos de los requisitos para presentar los informes anuales es que las empresas y los consejeros tendrán que estar dados de alta en un registro que les autorice a acceder a esa página para mandar el informe anual, o sea que este año todos los consejeros tendrán que hacer sus gestiones en cada comunidad autónoma para que les autoricen a poder entrar en la aplicación de informes anuales, y ahora se está desarrollando otra aplicación con el tema de la administración electrónica para que los consejeros y las empresas den de alta y baja directamente,

Dª Vanesa Aranda dice que se supone que a partir del 1 de enero de 2017 hay que empezar con el tema de la administración electrónica, es decir, todo el contacto que desde las comunidades autónomas tengan con las empresas se tendrá que hacer de manera electrónica. Piensa que el tema de los informes va un poco retrasado en este aspecto.

D. Eduardo Gómez dice que no puede decir nada eso lo tendrán que ver en las mesas de gestión para ver qué solución les dan, lo que dice es hasta donde él llega todo está hecho, todo está hecho y tramitado pero no se ha llegado a tiempo de sacar la orden ministerial, ya que la aplicación está pero sacar la orden ministerial no ha sido posible, con lo cual no hay obligación de utilizarla, pero eso es para la mesa de gestión.



Pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 10:05.

Madrid, a 16 de diciembre del 2016.

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