



MINISTERIO
DE FOMENTO

ACTA DE LA REUNIÓN DE 24 DE ABRIL DE 2015
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^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D. Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior.

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D^a Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad

D. Miguel López de la Vieja, del Ministerio de Defensa.

D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalitat de Cataluña.

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

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

D. José Antonio Lázaro Sáez, de la Junta de Comunidades de Castilla León.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 24 de Abril de 2015, 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 17 de marzo de 2015, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima del Grupo de Trabajo WP.15 de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera a celebrar en Ginebra del 4 al 8 de Mayo de 2015.

D^a Silvia García dice que en este punto se van a presentar, para su estudio, los documentos que se van a ver en la Reunión del grupo de trabajo WP15 sobre transporte de carreteras que se va a celebrar del 4 al 8 mayo. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales. Representando a España en Ginebra en esta ocasión va a asistir D. Marcos Orihuel de la Dirección General del Transporte Terrestre.

DOCUMENTO 1. Presentado por Rumanía. Se refiere a la sección 1.4.2.2. propone reformular las obligaciones del transportista para incluir expresamente la obligación de éste de entregar las instrucciones escritas y formular de manera más genérica que el equipo que debe de llevar el conductor no sea solamente para el conductor si no también toda la tripulación que va a bordo del camión. Hay dos propuestas, en la primera de ellas incluye a la tripulación al completo en relación con el equipo que



D. José Manuel Gallego-Iniesta Villajos, de la Comunidad de Madrid.

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

D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra

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

D^a Arantxa Unamuno, del Gobierno Vasco

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D^a Inés Cardenal Gortázar, de AOP

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Andrés Herbada Esteban, de GRUPO TCS

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT.

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

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. José Paños Martínez, de FORMASTER

D. Jordi Rosés Ruiz de Aguirre, de ALQUIMIA

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

deben llevar, y la segunda incorpora en un punto nuevo, concretamente la obligación de entregar a la tripulación las instrucciones escritas.

D. Eduardo Gómez cree que queda lo suficientemente claro como está ahora mismo en el ADR. Piensa que la propuesta de Rumanía no viene a añadir nada significativo al asunto. Una vez consultadas las obligaciones del transportista, en todo caso, en la primera propuesta sería cambiar el conductor por la tripulación del vehículo, y en cuanto a la segunda propuesta dice que el transportista debe disponer del equipamiento del vehículo descrito en las instrucciones escritas, piensa que es lo mismo. Es partidario de la primera propuesta.

D^a Silvia García quiere matizar que la segunda propuesta no se refiere al equipamiento que llevan en el vehículo, la propuesta 2 propone incluir como obligación expresa del transportista entregar las instrucciones escritas a la tripulación. En el punto actual 1.4.2.2.1 se habla de que tiene que asegurarse de que la documentación que le da el expedidor esta abordo, pero esto que es un tema suyo que no viene recogido expresamente. Pero como es lógico si lo tiene que llevar se lo tendrán que entregar.

D. Eduardo Gómez dice que no obstante en nuestro Real Decreto 97/2014 hay un artículo que dice que el transportista dispondrá de las instrucciones escritas, es decir, a nosotros no nos añade nada nuevo. Y repite de apoyar alguna propuesta sería la primera, cambiar el conductor por la tripulación del vehículo. No ve mucho sentido a este documento.

DOCUMENTO 2. Presentado por CEFIC. Propone eximir de las restricciones de túneles las sustancias de los ONU 3077 y 3082 que son las peligrosas para el medio ambiente. Indican que, para ellos, el riesgo no es significativo y por ello proponen añadir estos dos ONU en el 1.9.5.2.2.

D Jesús Soriano cree que ambos números ONU, que pertenecen al grupo de embalaje 3, tienen un riesgo reducido y por esta razón el sector de las pinturas ha pedido eximir de restricciones en las categorías de túneles que ahora mismo están en el ADR. Con respecto a este documento la postura de FEIQUE es favorable.

D. Jordi Rosell comenta que según el nuevo ADR la disposición especial 375 entiende que exime a las materias de estos dos números de todo lo demás que implique el ADR, cuando son igual o menos de cinco litros o cinco kilos.



D^a Silvia García dice que eso es una cuestión y otra muy distinta que se lleva una cisterna llena de esta sustancia que se puede llevar. En este caso se estaría obligado a cumplir esas restricciones de túneles

DOCUMENTO 5. Presentado por Suiza. Es parecida y está muy relacionada con la anterior. Propone eliminar las restricciones a túneles para los números ONU 2814 y 2900 que se corresponde con sustancias infecciosas de categoría A para humanos y para animales. Lo justifican diciendo que es un transporte muy urgente y que dado que en Suiza hay muchos túneles y que el paso por las montañas en invierno es muy difícil, les vendría bien tener esa exención.

D. José Luis Mañas cree que es un caso muy distinto al anterior, el problema que plantea es la contaminación que se puede ocasionar si se rompe una cisterna o los recipientes con la mercancía dentro de un túnel. Es cierto que Suiza es un país con muchos túneles y le parecería más correcto que hicieran una disposición con las restricciones necesarias, como en su momento se hizo en España. Es de la opinión que siempre hay que saber el riesgo que tiene la sustancia que se transporta y que la seguridad es fundamental en todo momento. No es partidario de apoyar esta propuesta.

D. Eduardo Gómez indica que la propuesta del CECIF no le parece mal, no tiene una opinión predeterminada al respecto. Que haya un vertido dentro de un túnel, imagina que habrá los suficientes medios para controlar el vertido y que no llegue a ningún sitio.

Con respecto a la propuesta de Suiza al hilo de lo que ha dicho D. José Luis Mañas es de la opinión de que uno de los elementos de seguridad que han elaborado siempre para la catalogación de túneles es la ventilación, y se está hablando de productos que son muy etéreos, en un momento dado un vertido de unos virus o de algún agente patógeno que entren en los conductos de ventilación pueden ser peligroso. La propuesta de Suiza no la ve nada clara y si su problema es la nieve y se tienen que meter por los túneles pues para eso están otros mecanismos como pueden ser los permisos especiales o exenciones a las restricciones de tráfico que el país puede darlos evaluando su cometido. De hecho desbarataría todo el sistema que tenemos en los tres túneles con restricciones especiales. Ahora mismo no es favorable a la propuesta de Suiza; de la primera no tiene una opinión, en principio no le ve mayor problema.

A continuación se presentan un grupo de documentos relacionados con el gas natural licuado y otros combustibles alternativos al diésel y a la gasolina para vehículos que transportan mercancías peligrosas.

DOCUMENTO 4. Presentado por Alemania. Como ya sabemos la introducción del gas natural licuado como combustible para vehículos que transportan mercancías peligrosas está aprobada para el ADR del 2017; hay una aprobación en firme para esta propuesta, lo cual no quita para que en los dos años que quedan se pueda complementar o incluso anular este texto que ya está aprobado. La propuesta de Alemania quiere destacar las dudas principales que ellos tienen con respecto del uso del gas natural licuado como combustible para vehículos que transportan mercancías peligrosas, y destacan dos puntos. El primero es que aparte del riesgo de inflamación este combustible tiene un riesgo adicional, al ser un gas criogénico a -162º, es una sustancia a muy baja temperatura que puede convertirse en gas en el momento en que haya un escape y el segundo punto que quiere destacar es que puede haber reacciones entre el gas natural licuado y la mercancía peligrosa transportada.

D. José Luis Mañas está de acuerdo con lo primero, en cuanto al tema de la temperatura pero no el segundo punto .

DOCUMENTO 6. Presentado por AEGPL/NGV Global. Proponen todo lo contrario, ampliar la aprobación que hay para gas natural licuado, ampliarla también para el gas natural comprimido y al gas licuado del petróleo. Proponen modificar estos textos señalando que los riesgos son parecidos y que los textos aprobados se adapten también al gas natural comprimido y al gas licuado del petróleo.

DOCUMENTO INFORMAL 3. Presentado por Suecia.

El documento de Suecia comenta los dos documentos anteriores, destacando varias cosas. Una de ellas es que el texto que las asociaciones antes mencionadas proponen para su adaptación al gas natural comprimido y al gas licuado del petróleo no es exactamente el texto que ya está aprobado para el 2017, pide explicaciones



de porque es así. Opinan que sería muy importante para los bomberos saber cuál es el combustible que propulsa al vehículo y destacan que en el punto 9.2.4.4 se ha incluido una frase que hace referencia a que solamente se puede utilizar para los vehículos que transportan explosivos, combustibles que tengan un punto de inflamación superior a 55° y que esto se ha incluido para excluir el uso del gas natural licuado para estos vehículos, pero que sin embargo el gas natural licuado por mucho que se presente en estado líquido se clasifica como un gas y por tanto la definición de punto de inflamación que existe no se aplicaría como tal.

El último documento que hay en relación con todo este grupo de propuestas es una presentada por la Asociación de Vehículos de Gas Natural que adjunta una serie de información técnica para aumentar la información sobre el gas natural licuado y el gas natural comprimido, en si no realiza ninguna propuesta, analiza las propiedades químicas en los vehículos, los requerimientos que tiene, es una información de fondo para que sepamos un poco más de todas estas sustancias.

Antes de empezar con los comentarios a todas estas propuestas D^a Silvia García quiere indicar que España es firmante del acuerdo multilateral que anticipa el uso de los vehículos del gas natural licuado y que ya se pueden utilizar.

Desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo siempre han apoyado la introducción de estos vehículos para el transporte de mercancías peligrosas y eso condiciona nuestra línea de actuación. En España el combustible prioritario que se está usando y que se está implantando es el gas natural licuado, muy por encima del gas natural comprimido.

Se han recibido comentarios por escrito de la Asociación de Técnicos de Bomberos diciendo que les parece muy bien que se analicen los vehículos que usen como combustible uno diferente de los combustibles líquidos tradicionales, pero que estos no sólo se deberían de hacer para vehículos que transportan mercancías peligrosas, sino para todo tipo de vehículos, a ellos lo que les interesa es que a la hora de acudir a un siniestro saber si el combustible es gaseoso o no, independientemente de que lleve mercancías peligrosas.

D. José Luis Mañas dice que está de acuerdo con el comentario hecho por los bomberos. Cree recordar que España es la primera potencia europea en utilización de GNL y piensa que el aprovechamiento comercial no tiene que ir en contra de la seguridad. Piensa que España debe de estar a favor de la propuesta condicionándolo todo a que la seguridad sea lo primero, es partidario de incluir mejoras de seguridad en el cableado, en la señalización etc.

D. José Paños quiere hacer una reflexión y se pregunta cuánto tiempo puede permanecer el gas licuado dentro de un depósito sabiendo que va a -180°, qué resistencia al impacto tienen los depósitos para evitar su derrame en caso de un accidente o incidente porque si se habla del combustible líquido como es el gasoil, salvo que entre en contacto con una parte cálida, el gasoil tiene un punto de inflamación considerable y por tanto no genera tantísimo riesgo como puede ser el GLP.

D^a Silvia García dice que los depósitos de GNL tienen una normativa propia europea, por la que se rigen, y que tienen que cumplir los tanques y depósitos de GNL; tienen unos requisitos de fortaleza y resistencia específicamente diseñados para ellos y que cree recordar que tienen que resistir presiones entre tres o cuatro veces superior a las de trabajo.

En caso de accidente, efectivamente, es un gas y lo que va a ocurrir es que se va a volatilizar rápidamente y en el proceso de volatilización rápida puede haber problemas y efectivamente esto puede ser un riesgo. Es un combustible que está funcionando bien en los vehículos de transporte. En Madrid lo utilizan autobuses de la EMT y en todos los vehículos de recogida de basuras que circulan en Madrid, y aparte de eso también muchos taxistas también lo llevan.

D. José Luis Mañas dice que en Estados Unidos flotas enormes lo utilizan, es donde más se utiliza.

D. Jesús Soriano está de acuerdo con D. José Luis Mañas. Este tema se está debatiendo a muchos niveles del transporte y donde se pueden ver dos posturas: los partidarios de seguir con los combustibles derivados del petróleo u abordar las mejoras medioambientales y la bajada de costes de la energía que ofrece el gas natural licuado. Se está hablando que actualmente España es una potencia futura en GNL, en Estados Unidos hay una



bajada de costes de la energía muy notable. En Europa, países como España y Polonia son países que están apostando mucho por estos combustibles.

Hablando de seguridad también hay que ser capaz de ver que hay al otro lado, está autorizado el gas natural licuado en vehículos ADR FL y OX. El tema de la calidad tecnológica de los depósitos cree que en el ADR hay algo relativo a que estos depósitos no pueden estar en contacto con zonas calientes de vehículo cree que no nos podemos oponer al avance de lo que va a constituir un combustible nuevo con nuevas tecnologías y que ya se está implantando. Cree que hay que analizar un poco este aspecto y avanzar técnicamente y que la calidad tecnológica de los vehículos y de los depósitos de combustible es la clave. Piensa que hay que apoyar este nuevo combustible.

D. Esteban Pajares quiere preguntar si es el Documento Informal 4 el que menciona la parte de GLP se va a votar en la reunión de Ginebra o únicamente es un documento de referencia en aquel momento.

D^a Silvia García responde que el documento informal 4 es un documento que no contiene ningún tipo de propuesta, con lo cual no hay nada que votar, es un documento informativo puramente.

D. Estaban Pajares quiere sugerir que España apoye la utilización de vehículos que utilicen el GLP ya que al necesitar una presión muchísimo más baja que el GNC y no requerir temperatura criogénicas y es muchísimo más seguro

D. Javier de Mauricio está totalmente de acuerdo sobre todo con el enfoque que ha dado D. José Luis Mañas y D. Jesús Soriano. La seguridad es clave y fundamental y debe de prevalecer ante todo. Está a favor de apoyar esta tecnología.

D^a Silvia García cree que están todos de acuerdo en que es una tecnología que hay que apoyar.

DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentado por España. Ofrece al representante de Cataluña que está en esta reunión la posibilidad de que lo presente él. Básicamente este documento quiere llamar la atención a las autoridades europeas, para que ellos a su vez informen a los transportistas europeos sobre las medidas de control de tráfico que van a entrar en vigor en Cataluña. Con el fin de informar en la reunión de mayo a nuestros compañeros europeos de estas medidas el Servicio de Tráfico de Cataluña amplió ligeramente el plazo de su entrada en vigor. Básicamente se dice que cuando circulen y tengan su destino u origen en Cataluña tendrán que consultar esta aplicación y que en caso contrario mientras vayan por su RIMP no hay problema. También se recuerda que en el resto de España también hay RIMP.

D. José Luis Mañas dice, aparte de los vehículos que tienen su origen y destino en Cataluña, también va a afectar a los tránsitos, tanto nacionales como extranjeros, puede ser una complicación para ellos.

D^a Silvia García dice que mientras que circulen por la XIMP no tienen por qué consultar esta aplicación.

D. José Luis Mañas dice que eso hay que aclararlo porque no es así como él lo entiende con el texto actual

D^a Silvia García dice que con esta aplicación no se intenta impedir los tránsitos. Se puede consultar si van a circular por la XIMP, pero si tienen su origen y destino en Cataluña fuera de la XIMP es obligatorio su consulta para saber el itinerario que tiene que seguir.

En este documento lo que se dice es que si el origen o el destino de este transporte está incluido dentro de Cataluña entonces lo tienes que consultar. Si el origen y el destino no están dentro de Cataluña te va a dar un recorrido, que sea un recorrido de la RIMP.

D^a Silvia García aclara que este documento no es un texto legal, ya que el objetivo del mismo es informar a los países europeos de esta medida que se va a implantar en Cataluña. El único texto legal vigente es el publicado por la Generalitat de Cataluña, y D. Marcos Orihuel aclarará todas las dudas que surjan sobre este tema en la reunión de Ginebra.

D. José Luis Mañas deduce del texto que en el caso de que no se circule por la XIMP y no se siga el itinerario marcado por la aplicación será sancionado a partir del 1 de junio. D^a Silvia García recuerda que en la reunión



de diciembre pasado de esta Subcomisión se dijo claramente que el tránsito fuera de los itinerarios marcados por esta aplicación era sancionable, lo que también dijeron era que no era obligatorio consultar la aplicación pero si no se circula por el itinerario que marca se le puede sancionar.

D. José Luis Mañas dice que lo que dijeron es que durante un tiempo los Mossos d'Esquadra les informarían sobre el itinerario recomendable para circular con especial atención a los vehículos extranjeros, pero que no les iban a multar. No está de acuerdo con que se puedan imponer sanciones.

D^a Silvia García dice que eso es un tema que es independiente de este documento informativo.

D^a Cristina Jiménez dice que aunque esta aplicación la gestiona el Servicio Catalán de Tránsito, pero como representante de la Generalitat Cataluña quiere hacer unos comentarios. El objetivo de esta aplicación, como ya se explicó, era dar facilidades e información de los tráficos idóneos cuando transportan mercancías peligrosas que se salen fuera de la XIMP, que está incluida dentro de la RIMP de España. Actualmente si esta aplicación no estuviera en vigor cualquier tráfico de mercancías peligrosas fuera de la XIMP prevalecería lo que establece el Real Decreto 97/2014. También podrían ser sancionadas porque si estás haciendo el transporte de mercancías peligrosas fuera de la RIMP, te pueden denunciar y en su caso sancionar, vendría a ser lo mismo, lo único que en este caso te dan una aplicación para que tu tengas información que te da la propia administración de cuáles son esos recorridos idóneos. Evidentemente cualquier disposición que establece una obligación a partir de una fecha, aunque cuando hay una novedad, hay un primer período informativo y de consejo, pero llegado el momento evidentemente cuanto tú estás haciendo el transporte de mercancías peligrosas fuera de los recorridos obligatorios va a ser denunciado y en su caso sancionable.

D. Jesús Soriano quiere aportar una cierta luz y cree que la representante de Cataluña se lo va a agradecer, piensa que este sistema de la aplicación informática georeferenciada puede ayudar, en este caso, al transportista a demostrar que va por el camino adecuado. Actualmente recordemos que cualquier vehículo que es detenido por agentes de la autoridad fuera de la RIMP está sometido a una teórica arbitrariedad por su parte a la hora de sancionarle porque según una resolución de la Dirección General de Tráfico cuando un vehículo abandona la RIMP o va hacia ella, aunque no recuerda el texto concreto, tiene que hacerlo en el sentido de la marcha, por el itinerario más corto, esto está descrito de forma legal, pero no está tan bien descrito como lo puedes obtener a través de la aplicación informática de Cataluña. Cree que de hecho algo similar se podría hacer para las RIMP's del resto de territorio.

D Javier de Mauricio dice que en primer lugar ni los Mossos d'Esquadra ni la Guardia Civil sanciona aquí el único que sanciona es el juez, se denuncia y la denuncia llevará su trámite. Ojala esté nuevo método dé buen resultado tanto incluso como para exportarlo al resto del territorio español.

D^a Silvia dice que para evitar protestas y sanciones se ha elaborado este documentos para que los países europeos lo conozcan.

D. Luis Martínez dice que este documento como tiene carácter informativo también se podría incluir la RIMP de Navarra. Así se evitaría que los transportes internacionales que no la conozcan circulen por una carretera no permitida y puedan ser inmovilizados.

D^a Silvia Garcia quiere recordar que todas las restricciones de tráfico que hay en España están colgadas en la página de UNECE, para su consulta y que todos los años se actualizan.

D^a Francisca Rodríguez dice que las restricciones de Navarra no está enviada a UNECE al publicarse en el boletín de su comunidad. Pide al representante de Navarra la fecha del boletín de su publicación para poder incluirla en la página de UNECE.

D. Eduardo Gómez quiere hacer varios comentarios. El primero lugar recuerda que las restricciones de Navarra están también incluidas en las de la Dirección General de Tráfico y que piensa que no hace falta repetir las y reenviarlas. Y sobre transportes con respecto a transportistas extranjeros no se están teniendo problemas de circulación significativos con vehículos extranjeros o a través o que tengan destino u origen en España. Los problemas habituales a la hora de la aplicación de las restricciones de tráfico suelen ser con son vehículos nacionales y no con los extranjeros precisamente.



D. José Luis Chica quiere comentar que la Dirección General de Tráfico está preparando una aplicación, no sabe si igual o parecida a la del Servicio Catalán de Tránsito, hoy en día la tecnología va por este camino, es decir, a través de su consulta el usuario conductor sepa ya directamente que itinerario tienen que seguir cuando su origen o destino esta fuera de la RIMP.

También quiere indicar que desde hace un mes en la página web de la Dirección General de Tráfico existe la plataforma para la obtención de las autorizaciones especiales para las mercancías peligrosas en días festivos, directamente cualquier empresa puede solicitarla y abonar la tasa establecida sin necesidad de ningún desplazamiento.

D^a Silvia García dice que esto último todo el sector lo va a celebrar, al haber sido demandando desde hace tiempo y seguro que va a tener muchos usuarios. Y con respecto a la aplicación que está preparando la Dirección General de Tráfico ruega que se tenga un formato compatible con algún tipo de navegador, porque eso de que solamente se pueda imprimir y llevar en papel pues no es muy compatible con las tecnologías que hay hoy en día y cree que puede ser una ayuda muy importante para los transportistas.

D. Jorge Mérida ruega que no solo que sea compatible para cargarlo en navegadores, también que lo sea con los mapas de los programas de rutas.

D. José Luis Mañas no es partidario que la aplicación que ha elaborado la Generalitat de Cataluña y en su opinión debería de ser consultivo y lo que hay que intentar es facilitar este tipo de transporte. Solicita que conste en acta su oposición a esta medida. D^a Silvia García interviene para decir que esta medida está aprobada en base a la legalidad existente en la Constitución Española, la delegación de ciertas áreas a las comunidades autónomas y en este caso han hecho uso de ello y desde el punto de vista legal está todo perfecto. Otra cosa es que se ruegue que se hagan los esfuerzos necesarios para que se implante un sistema único en todo el territorio nacional, que son dos cosas distintas. Esta es una medida legal apoyada en un real decreto aprobado y como toda legislación aprobada se está obligado a su cumplimiento. Lo que se puede hacer es dar publicidad a este documento, e informar a los transportistas para que sean conscientes de su existencia y de su entrada en vigor el 1 de junio. También hay que rogar a todos los representantes con competencias en esta materia que aúnen esfuerzos para que haya un sistema único.

D. Fernando Fernández recuerda que se llevan muchos años intentando homogeneizar las restricciones dentro de España, espera que con las nuevas tecnologías se pueden conseguir que entre sí esas plataformas se integren - no vayan cada una por un lado- y así los transportistas extranjeros les resulte más fácil. Nosotros tenemos muy asumido la división territorial española y lo que eso conlleva pero para los de fuera no es tan fácil. Solicita la unificación, por parte de todas las administraciones españolas, de todas las aplicaciones informáticas y así de este modo los que vienen de fuera del país solo tuvieran que consultar una aplicación. Piensa que la Dirección General de Tráfico puede liderar este proyecto, sin olvidar las competencias que alguna comunidad autónoma tienen.

Punto 4. Otros asuntos.

D. Eduardo Gómez quiere comentar que en la última Reunión Conjunta se aceptó como organización no gubernamental la Asociación Europea de consejeros de seguridad, ya tienen allí su representación. Afecta al modo carretera y ferrocarril y llama la atención que las asociaciones representantes de AESA españolas no son todas, solo hay dos o tres. Llama la atención de que España, que ha estado moviendo todo este tema con gran interés y apoyo del Gobierno español, resulta que las asociaciones regionales y alguna a nivel nacional pasan de la asociación europea, y es motivo para que nos hubieran llamado la atención.

D^a. Silvia García quiere matizar este punto, las dos asociaciones que están representadas en AESA son regionales. No hay ninguna asociación de consejeros a nivel nacional recogida bajo el paraguas de esta asociación europea. Está de acuerdo con D Eduardo Gómez que es un error, ya que se pierde la oportunidad de hacer uso de la representatividad de AESA en Europa.

También se aprobó permitir a esta asociación participar a las reuniones, pero se restringió su campo de aplicación a los temas estrictamente relacionados con consejeros. En la Reunión Conjunta esta asociación solamente puede opinar y hacer propuestas solamente relacionados con consejeros.



D. Eduardo Gómez quiere informar que a efectos de la administración en todos los temas que tengan que ver con relaciones internacionales y demás que afecten a la figura de consejero, y ya que AESA está aceptada en Naciones Unidas, el Gobierno español se podrá en contacto directamente con AESA.

D^a Silvia García comenta que la siguiente reunión sería a primeros de septiembre, al celebrarse la Reunión Conjunta en la tercera semana de septiembre. Por lo que si todo va bien, la reunión sería en la segunda semana de septiembre.

El día 11 de junio se va a convocar una reunión con todos los representantes de todas las subcomisiones para ver las propuestas de modificación del Libro Naranja, este tipo de reunión no se había celebrado con anterioridad. Las propuestas que se aprueban en las reuniones relativas al Libro Naranja terminan por formar parte del ADR, aunque siempre se han recabado comentarios por correo electrónico, esta vez se va a probar a hacerlo presencial. Se enviarán los enlaces con los documentos, lo que si se va a pedir es la confirmación de la asistencia para no tener problemas de aforo.

D. Luis Martínez quería plantear dos cuestiones sobre el Real Decreto 97/2014. La primera relacionada, y hablando de tecnología, no sabe si sería valorable que a futuro en las actas de consejeros de seguridad se incluyeran las coordenadas de los centros donde se están dando de alta, porque no son pocas las ocasiones donde aportan las direcciones postales, que bien o no nos dice nada, como pueden ser un paraje o como no se revisan porque son direcciones que se van cambiando, carreteras, puntos kilométricos y así, se pierde la información mientras que con una posición geográfica se mantiene en todo momento y puede ser útil bien para realizar una inspección o bien para una emergencia.

D. Eduardo Gómez dice que toma nota de la propuesta. Con respecto a la posición comenta que ya se debatió en su momento la localización georeferenciada y no se llevó a cabo porque al ponerse en contacto con diversos organismos, algunos de ellos preferían dejarlo como está ahora, se puede poner ambas cosas. El citado Real Decreto se va a tener que modificar, tarde o temprano, pero es partidario de dar un margen de tiempo para cambiar todos los temas que se vean que fallan o para incluir algunas mejoras y hacer así una modificación en su conjunto.

D. Luis Martínez, indica que la segunda cuestión que quiere plantear, es más bien por desconocimiento, es relativa a la prohibición que se introdujo en el Real Decreto sobre la imposibilidad de hacer descargas directas desde bultos que estén a bordo del vehículo. Les están llegando peticiones de pequeñas instalaciones, como pueden ser piscinas, que descargan un GRG cada cierto tiempo y les supone más perjuicio y peligrosidad la propia descarga en sí del GRG que la descarga directa desde el vehículo sobre todo en caso en que las instalaciones son antiguas, incluso tienen que meter el vehículo dentro de la instalación dentro de la misma zona de baño sobre todo en caso en que las instalaciones antiguas. Se les ha planteado la posibilidad también para un futuro en esta frase incluir una coetilla de que sean permitidas las descargas que estén dentro de la exención 1.1.3.6.

D. Eduardo Gómez dice que conoce el problema y que se está dando no tanto en las piscinas, como en las potabilizadoras de agua. La descarga de los productos químicos en la planta potabilizadora, que al descargar el GRG, el hipoclorito u otra sustancia entra en contacto con el terreno y de ahí a las instalaciones de potabilización, implica que el vehículo tenga que desplegar las patas de inmovilización, muchas veces el terreno no lo permite. Son conscientes de esa problemática y también se afrontará, hoy por hoy lo que se está diciendo es que vayan pensando las mismas formas de suministros de esos productos a ciertas instalaciones que no permiten esa descarga. La norma es la que está, ahora mismo está prohibido, en lugar de GRG pueden llevar jerricanes de 20 litros o que lleven lo que quieren. Pero la maniobra que anteriormente se hacía directamente del GRG a la instalación está prohibida en tanto no se modifique. Habrá que cambiar el sistema de suministro de la forma que ellos estimen oportuno



D^a Silvia García 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 11:30 horas, del día veinticuatro de abril de dos mil quince.

Madrid, 24 de Abril de 2015.

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