



ACTA DE LA REUNIÓN DE 13 DE MARZO DE 2013
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
POR CARRETERA Y FERROCARRIL

Presidenta:

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. Mercedes Gómez Alvarez, del Ministerio de Fomento.

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

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

D^a Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento.

D. Enrique Espiago del Tiempo, del Ministerio de Fomento.

D. Luis del Prado Areval, del Ministerio de Fomento.

D. Iñigo Elorza Cavengt, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

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

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

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior.

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear

D Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Eugenio Rosell Antona, del Ayuntamiento de Madrid

D^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 13 de Marzo de 2013, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión conjunta de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y por ferrocarril, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Antes de comenzar la reunión D^a Francisca Rodríguez quiere dar la bienvenida y presenta a D^a Silvia García Wolfrum como la nueva Jefe de Área de la Comisión para el Transporte de Mercancías Peligrosas. Además quiere que conste en acta el agradecimiento a la extraordinaria labor realizada por la anterior Jefa de Área D^a Lía Calleja Bárcenas.

A continuación D^a Silvia García presenta a los componentes de la mesa de la presidencia que la acompañan en esta ocasión: D. Eduardo Gómez, D. Enrique Espiago y a D. Iñigo Elorza

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia Garcia Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, y al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

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

Leída las actas de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril celebrada el día 21 de diciembre de 2011 y la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carreteras el día 14 de diciembre de 2012, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a las mismas. Al no haber objeción a la misma quedan aprobadas las citadas Actas.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna del 18 al 22 de marzo.

Documento 3, se refiere a armonización del capítulo 6.7



D. José Márquez Bejarano, de ADIF.

D. Miguel Ángel Fernández Cobo, de ADIF.

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

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

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

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

D. Julián Vega Lobo, de la Junta de Extremadura.

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

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

D. Luis Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra.

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

D. Pablo Rubio Casado, de RENFE

D. Tomás Domínguez Arrabal, de TRANSFESA.

D. Dulce Díaz, de CETM.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D^a. Monserrat Mora Lazaro, de AME.

D. Miguel Antonio Carcelén Zorilla, de ANPRÓMEP.

D^a Elsa Coelho, de AEUTRANSMER.

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO.

D. Juan José Macedo Rodríguez, de FORMASTER.

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

D. José M^a Dacal, de CEPSA.

con las regulaciones de modelo de Naciones Unidas y se refiere a ajustar la normativa del RID y ADR a una propuesta que hizo el Comité de Expertos en el año 2002, que en un principio no se incluyó en su momento y que ahora se pretende incluir.

D. Iñigo Elorza informa que en esta propuesta toca al capítulo de cisternas portátiles. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo quiere hacer una reserva por las consecuencias que puede tener para el sector español de cisternas portátiles, ya que para algunas condiciones sería necesario medidas transitorias para su aplicación en el ADR. Desde el citado Departamento se quiere ver como se va a tratar este tema en el grupo de cisternas que se va a celebrar en Berna para que el sector no se vea afectado.

El Documento 5 se va a revisar junto con el Informal 3. En el documento RID y ADR hacen referencia a un documento de UIC que ha cambiado y piden hacer referencia a la nueva numeración y al nuevo documento. En el informal 3 aporta la información completa de la ficha de la UIC.

D. Iñigo Elorza quiere preguntar al representante de la Dirección General de Ferrocarriles si la ficha UIC van a poder ser accesibles para todos los sectores que las necesiten y como se pueden adquirir.

D. Enrique Espiago recuerda que las UIC son fichas para el transporte por ferrocarril y lo que se pretende hacer con las fichas es unificar criterios. Hasta ahora la 592.2 y la 592.4 eran para de caja móviles y contenedores y ahora se va a hablar de unidades de transporte intermodal, se están modificando de acuerdo con la Unión Europea, ya en este momento hay una EN en vigor de transporte combinado.

El Documento 6 presentado por la Asociación de Gases Licuados Europea, propone la sustitución de las pruebas de presión hidráulicas por ensayos no destructivos de tipo magnético o ultrasonido.

D. Iñigo Elorza en principio no le parece bien la proposición de sustituir los procedimientos tradicionales, pruebas de presión hidráulicas, por procedimientos alternativos. No está de acuerdo en que estos cambios sean obligatorios y cree necesario que la autoridad competente de cada país puedan optar por elegir y autorizar los procedimientos que se están utilizando hasta ahora o los alternativos que se presentan.

D^a Silvia García recuerda que la propuesta expresamente dice que se requerirá la autorización previa de la autoridad competente.

D. Dulce Díaz pregunta por el coste económico y si el tiempo necesario para la realización de la prueba va a ser



D^a. Sara Esteves Ayuso, de CEPSA.
D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.
D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS
D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR.
D. Antonio Ferrando Enguix, de Petrolífera Transportes, S.A.U.
D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL PETROLEO.
D^a Sandra Navarro Hernández, de REPSOL QUÍMICA
D. Juan Munera Carretero, de la COMISIONES OBRERAS.
D. Alejandro Soto, de la Academia del Transportista.
D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.
D. Clara Rodríguez, de AECSE
D. José M^a Alonso Pérez, de ANLIC
D. David Jiménez Cabeza, de EMCOFEANTRA
D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC
D. Juan Sánchez, de ANFEPEANPC.
Secretaria:
D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, Jefa de Negociado de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

mayor o menor con el cambio de procedimiento. D. Iñigo Elorza cree que la finalidad de este cambio es evitar el coste del lavado interior de las cisternas y de la despresurización de las cisternas, necesarias para realizar la prueba hidráulica y sustituirlo. Desde su punto de vista va a significar más coste para las empresas y menos seguridad para la Administración y asignar la responsabilidad a los inspectores del organismo de control. D^a: Silvia García dice que en este momento cambios en coste y tiempo no va a haber ninguno porque después de aprobar la propuesta deben ser autorizados expresamente por la autoridad competente el uso de estos métodos alternativos.

D. Iñigo Elorza añade que en España, actualmente se utilizan dos procedimientos para el ensayo de cisternas: partículas magnéticas y prueba hidráulica El documento le parece bien, pero porque no seguir utilizando estos dos procedimientos.

Javier de Mauricio habla de la prueba hidráulica, los ultrasonidos y las pruebas gamográficas y explica sus aplicaciones y limitaciones, pero luego comenta que no se ha leído el documento. D^a Silvia García le solicita que lo mire con detalle y si lo cree conveniente, envíe sus comentarios.

Documento 7; propone incluir la posibilidad de realizar teleconferencias para contactar con expertos de CEM durante la celebración de las sesiones de las reuniones.

D. Iñigo Elorza indica que en principio se habla del contacto con el CEM, pero cree que con este documento la intencionalidad clara; con el tiempo se quiere eliminar las reuniones y que estas se hagan por videoconferencia. Piensa que para países como España va a ser negativo, no solo es el hecho de se eliminarían las reuniones presenciales, también se pierde la posibilidad de intercambiar conocimiento con los expertos de otros países para conocer y aprender y los países más adelantados tendrían más ventajas. Por ahora, se opone a las videoconferencias.

A D. Eduardo Gómez le parecen muy bien, sobre todo económicamente, y en cuanto a el intercambio de impresiones con expertos de otros países se puede hacer vía correo electrónico, actualmente ya se está haciendo.

Documento 8 D. Iñigo Elorza explica brevemente la propuesta.

Documento 12, es una propuesta presentada por Alemania para diseñar cisternas que operen al vacío a prueba de explosión. D. Iñigo Elorza comenta que este tipo de propuesta de las cisterna que operan al vacío a pruebas de explosiones ya está reflejado en el ADR, al hablar de que para el transporte de ciertos productos inflamables las cisternas deben de tener un dispositivo de alivio de presión de determinadas características o bien ser resistente a prueba de explosión, pero no concreta como debe de ser la citada prueba. Por otro lado Alemania presenta esta propuesta con cierta periodicidad. No cree que esta propuesta se vote favorablemente al significar un aumento de grosor en el diseño de la cisterna o un aumento en la resistencia a la presión de la



misma y por tanto un aumento de coste económico. Existe un mecanismo, que ya se está utilizando, la instalación de una o dos válvulas de ventilación con una rejilla apagallamas, mucho más económico que el propuesto.

El Documento 13 va acompañado con los documentos informales 7, 8, 27, 28 y 29. Alemania presenta los resultados de una encuesta sobre la aplicación actual de análisis de riesgos durante el transporte de las mercancías peligrosas. Sólo han presentado resultados 5 países, entre ellos España, deduce que parece que hay poco interés en el tema y se piden que se establezcan unas bases metodológicas comunes para hacer análisis de riesgo en las mercancías peligrosas.

El informal 7 son los resultados de la encuesta realizada por Países Bajos, su contestación ha sido muy extensa. El informal 8 es el resultado de las encuestas enviadas por Suecia, Suiza, España e Inglaterra. Los Informales 27 y 28 son de Francia, que no ha contestado a la encuesta pero que si tienen mucho interés en la temática. Dicen que la Unión Europea tiene trabajos en marcha sobre este tema y que hace falta una base de datos de accidentes y establecer una metodología clara para que los resultados sean comparables de un país a otro. Además el 27.1 es una propuesta de unos estudios a desarrollar sobre este tema en el marco de la Unión Europea. El 27.2 es un ejercicio que se hizo de evaluación del riesgo con siete empresas en la misma instalación y se ve que hay muchas diferencias en los resultados, lo que afianza que es necesario establecer una metodología común clara. En el Informal 28 es una propuesta de Francia para crear una base común europea de todos los datos de los accidentes de mercancías peligrosas y sus datos correspondientes. El 29 es un documento de la ERA proponiendo iniciar los trabajos mediante un workshop.

D. Jesús Soriano dice que para la industria química este tema relativo la evaluación de riesgos del transporte de mercancías peligrosas tanto en carreteras como ferrocarril tiene el máximo interés. En España existe la RIMP, una magnífica estadística de accidentes de mercancías peligrosas, que hay que hacer valer, mapas de aforos de mercancía peligrosas de ámbito nacional, organización de la protección civil, etc y añade que el objetivo principal de la evaluación de riesgos es planificar las emergencias y para él hay muchos interlocutores y cree que sería positivo involucrar a los servicios de bomberos, ya que pueden aportar su experiencia práctica fundamental para gestionar debidamente las emergencias. No cree positivo que haya autoridades territoriales en España que estén exportando los modelos de análisis cuantitativos de riesgos para la seguridad industrial hechos para accidentes graves de plantas químicas, que se están llevando a transportes de mercancías peligrosas. Propone apoyar el documento informal 27 de Francia que sugiere que primero hay que ver la estadística de accidentes y luego elaborar las evaluaciones de riesgos.

El Documento 16, presentado por la Asociación de Gases Licuados, es una propuesta de ensayo para los recipientes a presión recubiertos de poliuretano y proponen hacer ensayos destructivos para cada lote de fabricación ya que no ven la viabilidad de ensayos no destructivos para cada lote.

D. Iñigo Elorza dice que hay que aclarar un punto en la reunión cuando en la propuesta se habla de la autoridad competente del país que tenga que dar la aprobación de tipo. A su parecer la autoridad competente debe de ser la del país donde se van a utilizar las botellas y no la autoridad competente del país donde se han fabricado las botellas. Se opone a perder el control la de seguridad de las botellas que se utilicen en España y por lo tanto se opone a la propuesta.

El Documento 17, presentado por Suiza, es una aclaración en relación a la definición de capacidad nominal de recipiente para el caso de los líquidos, va acompañado con el documento 27, presentado por IRU que quiere aclarar el termino anterior tanto para contenedores, líquidos y gases.

D. Eduardo Gómez comenta que viene a solucionar muchos problemas que se tienen en los controles e inspecciones en carretera. Se refiere a las exenciones parciales del 1.1.3.6, para computar la cantidad de mercancías en líquidos, dice que es la capacidad nominal del envase, pero hay muchas mercancías, como ocurre con las pinturas, que llevan menos cantidad, que es la que figura en la carta de porte, que es la nominal. Con esta propuesta de Suiza quiere cambiar la capacidad nominal del envase por la cantidad real que se transporta. Desde su Dirección General están a favor de esta propuesta que afecta a muchos productos químicos y a las pinturas en gran medida.

El Documento 18 es una aclaración de la relación del RID y ADR con distintos estándares citados en ellos.



D. Iñigo Elorza se opone a este documento porque según su parecer va en contra de lo que dice el ADR porque en los capítulos 6.2 y 6.8, se permite la aplicación de otros estándares.

Documento 21, propuesto por Bélgica. A consecuencia de un accidente ocurrido en Bélgica con una cisterna de gas natural licuado, hay un pitón que sobresalía, que es por el cual se hacían ensayos, y se propone que en el grupo de trabajo se discuta si esto justifica que haya que incluirlo que dentro del equipamiento propio de las cisternas o no.

D. Iñigo Elorza se inclina por aprobar una disposición especial T19, pero no acepta la válvula interna como se propone, no cree que sea una buena solución para este tipo de gases. No está de acuerdo con insertar una especie de cubeto al suponer un diseño de construcción muy especial que se hacía hace años y ya se desechó, la solución más correcta y más simple es la tercera de proteger la válvula con una chapa o elemento transversal.

Documento 23, presentado por Suecia. Es sobre un tema referente al marcaje de la ficha de ensayo y de la dificultad de inspeccionar la fecha de ensayo en cisternas y elementos múltiples de gas colocado en el ferrocarril.

D. Iñigo Elorza se opone al texto que pretende aumentar las exigencias de marcado y quiere que las cisternas vayan marcadas por los dos lados. Actualmente las cisternas llevan una placa metálica donde están todos sus datos. No ve que esta medida añade nada desde el punto de seguridad.

D. Jose Ignacio Trujillo cree que Suecia se está refiriendo a la Subsección 1.4.2.2.1 d del RID, por la dificultad a la hora de hacer las inspecciones antes de la salida del tren para comprobar la fecha de la última prueba es conforme. D^a Silvia Garcia añade que en el documento Suecia propone dos alternativas: el marcaje por duplicado y la segunda es que esta información sea suministrada por terceros.

D. Iñigo Elorza dice que tiene razón que puede haber dificultad para la comprobación de la fecha de la última prueba en el ferrocarril, para la carretera no. D. Eduardo Gómez dice que ahora se puede hacer el marcado doble porque no está prohibido.

Documento 25, va acompañado del informal 20. Propuesto por Suiza, se refiere al ámbito de aplicación de punto 5.5.3, nuevo en el RID y ADR del 2013, sustancias que pueden presentar riesgo de asfixia cuando se utiliza como refrigerante. Piden incluir una cantidad mínima de sustancia que realmente pueda producir riesgo de asfixia y que en caso contrario no se señalice.

D. Iñigo Elorza piensa que es un absurdo, porque el nivel de asfixia será distinto según sea la persona (Adulto o niño) que la maneja y añade que para un cambio primero lo tendrían que presentar en Naciones Unidas. D. Eduardo Gómez dice que lo que se propone es que se señalice cuando la cantidad afectada sea asfixiante el problema es saber cuando lo es o no. Es partidario de que se deje como está ahora, señalar todo, o no señalar nada.

D. Javier de Mauricio dice al sector frigorífico le afecta mucho, y está de acuerdo con lo indicado por D. Eduardo Gómez.

D. José Luis Mañas interviene para decir que las intervenciones se están centrando en el hielo seco, pero que no hay que olvidar otro producto que es muy importante que es el nitrógeno, utilizado tanto como para la refrigeración como otros usos. Está de acuerdo con lo dicho anteriormente dicho.

D. Fernando Zamora indica que se ha retirado el documento 26 junto con el 27 y 30.

Documento 28. Presentado por IRU. Se refiere a que el ADR y RID eximen a maquinaria que lleva en su interior o en su circuito mercancía peligrosa de cumplir el RID o el ADR, y hace una serie de propuestas al respecto.

D. Eduardo Gómez dice que la propuesta y hacer referencia al 3.6.3 le parece bien, lo que no le parece bien es que quiten la referencia al transporte de maquinaria no nombrada en el ADR.



Documento 29, presentado por IRU, relativo a las exenciones hechas dependientes de la naturaleza transporte, hay una excepción hecha para los transportes dentro de una obra o un recinto y se pide clarificar este aspecto.

D. Eduardo Gómez está de acuerdo, el problema que se tiene es que se limita la cantidad a 450 litros, pero no se habla del recipiente, en carretera es difícil de comprobar que realmente lleva 450 litros que se dice que se lleva en un recipiente, su propuesta sería que el recipiente no sea mayor de 450 litros.

Informal 21. Presentado por el Gobierno de Noruega pretende incluir en las cisternas portátiles de gas natural licuado refrigerado rompeolas.

A la pregunta de para qué se quiere introducir el rompeolas, D. Eduardo Gómez informa que los documentos informales no se votan, salvo que estén relacionados con un documento formal, este como no está relacionado con ningún documento formal no se votará. Noruega quiere hacer un nuevo prototipo de cisterna portátil con rompeolas, no sabe el motivo, y no va en contra de las cisternas que ahora circulan. D. Dulsé Díaz cree que las medidas como éstas lo que hacen es quitar carga útil y por lo tanto encarecer el transporte y piensa que hay una tendencia a querer llevar esta mercancía por tuberías, con lo cual es sector se vería muy afectado y perjudicado. Por todo lo expuesto no está a favor de este documento. D. Eduardo Gómez tampoco está a favor y piensa que no saldrá adelante esta propuesta y que es un globo sonda que han lanzado los noruegos para saber que opina el sector y que para que llegue a buen puerto tiene que pasar mucho tiempo y en este tema también tendrán mucho que decir las asociaciones de empresas (IRU, EIGA...). D^a Silvia García dice que no hay que olvidar que en el documento no se presenta ninguna propuesta concreta, únicamente se informa que hay empresas noruegas que quieren poner rompeolas en las cisternas y en el caso de que con posterioridad se presente un documento formal se volverá a retomar el tema.

D^a Silvia García indica que con los documentos informales se terminan los documentos que se han publicados, hasta ahora, para la próxima reunión conjunta ADR/RID que se va a celebrar en Berna.

Añade que posiblemente España va presentar un documento informal para la reunión de transporte de mercancías peligrosas por carretera (WP15) referente al transporte de sustancias radiactivas, que se publicará en la página Web de Naciones Unidas. El documento se refiere a la formación de conductores para llevar material radiactivo. En el ADR 2011 se incluyeron unos cambios, que en principio se pensaban que iban a ser de tipo editorial, pero una vez realizados los cambios se vio que tiene unas repercusiones para unos números UN más allá de lo que se pretendía y lo que se solicita es deshacer los cambios.

5.- Otros asuntos

D^a Silvia García, al ser una Subcomisión conjunta, no va a presentar ningún asunto en este punto.

D. Dulsé Díaz recuerda que en la anterior Subcomisión se acordó organizar un monográfico sobre la modificación del Real Decreto 818/2009, por el que se aprueba el Reglamento General Formación de Conductores en el que se trata el reciclaje de conductores y que estos tengan que volver a superar un examen en Tráfico en vez de hacerlo en el centro de formación, solicita que esta reunión se convoque a la mayor brevedad posible. D^a Francisca Rodríguez contesta que el representante de la Dirección General de Tráfico no ha podido asistir a esta reunión y que la Dirección General de Tráfico ha indicado que la citada Subcomisión se va a celebrar pronto y asistirán representantes de la Dirección General de Tráfico que informaran de las modificaciones más importantes del mismo y resolverá las dudas que se puedan plantear. D^a Silvia García indica que sabe que el sector está muy interesado en este tema y que añade que desde la citada Dirección General están preparados para informar sobre este tema. D. Dulsé Díaz pregunta si ha pasado por esta Comisión el citado Real Decreto, D. Eduardo Gómez contesta que todavía no se ha mandado el texto a la Comisión.

D. Eduardo Gómez quiere hacer una serie de recordatorios. El primero se refiere al el nuevo Real Decreto por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, sigue su tramitación ya han llegado los informes solicitados a los distintos Departamentos, no se han introducido modificaciones sustanciales, se está a la espera del informe del Consejo de Estado y Unión Europea, para después presentarlo en el Consejo de Ministros.



En segundo lugar, informa que se ha publicado la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, publicada en el BOE del 5 de enero hay seis meses de carencia para su entrada en vigor. Recuerda que exime el transporte de mercancías, amparados por una carta de porte, siempre y cuando contengan todos los datos recogidos en el artículo 6 de la citada Orden.

En tercer lugar, la nueva señal de los vehículos que utilicen el hielo seco, etc a partir del 1 de julio de 2013 va a ser obligatoria, también la tendrán que llevar aquellos vehículos que llevan transportes de mercancías que no sean peligrosas y que lleven líquido refrigerante y en su documentación deberá indicar el producto refrigerante que lleve.

Y en último lugar recordar que a partir del 1 de julio entra en vigor el ADR 2013 con la disposición especial 363 para aquellos vehículos tractora más semirremolque frigorífico que se pasen de los 1.500 litros tendrán que llevar la señalización que respondan en el depósito de frío.

D. Javier de Mauricio pregunta si se ha informado a la Agrupación de la Guardia Civil sobre las modificaciones que tienen que incluirse en la documentación, según la Orden FOM/2861/2012. D. Eduardo Gómez contesta que la Agrupación de la Guardia Civil será convenientemente informada.

D. Francisco Rodríguez pregunta si se ha informado a la Comisión del nuevo Reglamento General de Circulación, le interesa la nueva velocidad en función de las vías y la reducción de la velocidad en vehículos que transportan mercancías peligrosas. D. Eduardo Gómez dice que la redacción de este nuevo reglamento cree que esta en sus inicios y que el citado reglamento se enviará a la Comisión Permanente cuando proceda. D. Francisco Rodríguez además solicita que se publique el RID en la web de Fomento lo antes posible, ya que ya es de aplicación. D. Enrique Espiago contesta que no se ha puesto en la página web al estar a la espera de su publicación en el BOE, como en este momento se tiene el texto definitivo de forma provisional se va a subir a la página web.

D^a Victoria Parra quiere saber cuándo se tiene previsto la publicación del RID-2013 y en que momento se encuentra la modificación del Real Decreto 412/2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. D. Enrique Espiago contesta que en relación con el RID 2013 se aprobó en Consejo de Ministros el 1 de febrero de este año y se espera en breve su publicación en el BOE. Con respecto a la modificación del Real Decreto 412/2001 se está estudiando la inclusión en el texto de una serie de modificaciones que ha propuesto el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y se enviará a la Comisión Permanente en breve.

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

Madrid, 13 de marzo de 2013.

Silvia García Wolfrum

M^a Caridad Gamboa Alonso

Presidenta de las 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