



ACTA DE LA REUNIÓN DE 16 DE DICIEMBRE DE 2013
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

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 Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

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

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

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

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Germán Fernández Fernández, del Principado de Asturias

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

D. Juan Martínez López-Doriga, del Gobierno de Cantabria.

D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña

D^a Vanesa Aranda García, de la Junta de Castilla la Mancha.

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 16 de diciembre de 2013, 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 García 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, del Acta de la anterior reunión.

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 31 de octubre de 2013, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Al no haber 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 del tráfico durante el año 2014

D^a Silvia García Wolfrum presenta a D. José Luis Chica, representante de la Dirección General de Tráfico que va ser el encargado de presentar estas restricciones y recoger los comentarios de los presentes.

D. José Luis Chica comienza su intervención diciendo que las restricciones al tráfico que hoy se presentan son una continuidad de las del año 2013 y que son un borrador, es decir que se han enviado para su estudio a distintos organismos, uno de ellos es esta Subcomisión, a las que se pueden hacer las sugerencias que se estimen oportunas que serán posteriormente estudiadas en la Dirección General de Tráfico para su posible incorporación a las mismas. Por esta razón el texto que se publicará en



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

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

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 Generalidad Valenciana.

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO

D. José Paños Martínez, de FORMASTER.

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR,S.L.

D. Antonio Ferrando Enguix, de PETROLIFERA TRANSPORTES, S.A.U.

D. Antonio Tascón Fernández

D. Juan Ferrando, de AECOS

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE.

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Francisco Menéndez García, de CONSESUR,S.L.

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

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

el BOE no suele coincidir con el borrador presentado.

Para elaborar las restricciones es necesario contar con el calendario laboral del año 2014 que se publicó el pasado mes de noviembre en el BOE, para saber los días festivos tanto en el Estado como en las comunidades autónomas. Es un calendario heterogéneo, con respecto al calendario del año pasado, ya que hay una serie de festividades que no siempre se celebran en todas las Comunidades Autónomas, por este motivo en una serie de festivos que el año pasado estaban en el grupo de restricciones de ámbito nacional, se han pasado al grupo tercero que no implica restricción.

Las operaciones especiales para este año se clasifican en siete grupos con un total de diez días restringidos a la circulación. Estos grupos son: Semana Santa, primero de mayo, primero de julio, primero de agosto, 15 de agosto, fin de agosto, y el puente de la Inmaculada y la Constitución. Este año la festividad del Pilar y de Todos los Santos no coinciden en las mismas fechas de celebración en todas las Comunidades Autónomas y no se han incluido dentro de las operaciones especiales, se ha optado en trasladarla al tercer grupo, sin restricciones.

Con respecto a la RIMP debido a las transformaciones en inauguraciones de nuevos tramos se ha aumentado 101,4 Km, un 0,7%. Para 2014 la RIMP es de 14.399,200 km, de los cuales 3.243,100 Km. son carretera convencional y 11.156,100 Km. están formados por autopistas y autovías.

Además, se han transformado 55,6 Km. de carretera a autovía en la RIMP. Comprendidos de la siguiente manera: 31,6 Km. de la A-8, autopista del Cantábrico, 16,100 Km. de la A-15, 4,4 Km. de la A-21 y 3,5 Km de la VA-12. También se han incorporado nuevos tramos de autopistas y autovías, en concreto los accesos al puerto de La Coruña por las carreteras AC-10, AC-11 y AC-12, es un corredor solicitado por la Jefatura de Tráfico de Galicia para acceder a citado puerto sin problemas. También se ha incorporado la GE-11, y en el entorno de la ciudad de Toledo se ha incorporado la CM-40 y la TO-21 como carreteras de circunvalación a Toledo. Se ha incorporado la nueva circunvalación de Santander a través de la S-30 en lugar de la S-10.

Sólo hay previsto un día laborable que está restringido a mercancías peligrosas, el 1 de agosto.

El 20 de abril es el Domingo de Resurrección y se ha optado por restringirlo todo el día ya que el lunes es festivo en varias comunidades.

D. Dulsé Díaz quiere hacer una serie de observaciones que considera que para el sector del transporte serian interesantes. Lo primero observa que el periodo estival es de una semana más, con respecto a otros años; para ellos



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

D^a Covadonga Caballo Diéguez, Ministerio de Sanidad, Servicio Sociales e Igualdad.

D. Manuel Sánchez Jiménez, del Gobierno Vasco.

D. Jaume Brau, de ACFAE

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

que parten de la base que se deberían de eliminar cualquier restricción de carácter genérica, aumentarlas en una semana más les parece excesivo. Y con respecto al puente del 15 de agosto también está en desacuerdo con la propuesta, ya que le parece excesivo tanto el número de carreteras afectados, como en los kilómetros, como en horario, sobre todo en la zona centro y más concretamente en Madrid. En cuanto al Anexo III, exime de restricciones al abastecimiento de combustibles para el transporte ferroviario, solicita que se cambie por transporte terrestre para que no hubiera distinciones entre el transporte ferroviario y el de carreteras.

Con respecto a la RIMP pide su desaparición. Solo existe en España y lo único que hace es disparar los costes de los transportes y dificultar la logística del sector. Pero partiendo del hecho de que va a ser difícil su desaparición, lo que se debe de hacer es intentar mejorarla. Piensa que hay numerosos tramos de autopistas y autovías que no están incluidas en la RIMP y que sí deberían de estar. Le parece incomprensible que dentro de la RIMP se especifique la obligatoriedad de emplear las radiales, menos en seis horas por la noche, para circular por ellas con el consiguiente coste. Piensa que se debería de dar a elegir si ir por ellas o no, si no es así se debería de ampliar el horario de poder circular por las otras vías.

D. José Luis Chica responde que efectivamente el período estival va desde el 6 de julio y al 14 de septiembre; se revisará todo el histórico de desplazamiento de verano y se estudiará si es conveniente reducirlo en una semana. En cuanto a la operación del 15 de agosto no se puede eliminar, por el cambio de quincena y la gran cantidad de festividades que hay en todo el territorio ya que es un período de bastantes desplazamientos por carretera.

En cuanto al Anexo III se está estudiando cambiar “transporte ferroviario “ por “transporte terrestre”, pero no hay que olvidar que para este tipo de transporte las necesidades se pueden prever. Por lo que se refiere a la RIMP y su desaparición, no lo cree conveniente. Y con respecto a la inclusión de todas las autopistas y autovías, se ha dado instrucción a todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico para que informen sobre los tramos de autovías de posibles futuras incorporaciones y que también incluyan todas las autopistas que se encuentren en servicio en la actualidad.

D. José Antonio Rodríguez apoya la propuesta de D. Dulsé Díaz sobre el abastecimiento por carretera, el País Vasco ya lo tiene ampliado a empresas de transporte. Otro asunto sería una cuestión de interpretación de la norma, sobre los recursos sancionadores en base a la RIMP empiezan y terminan en las jefaturas de tráfico, no llegan a la Dirección General de Tráfico con lo cual son juez y parte . En cuanto a las restricciones y el reparto de gasóleo no han aplicado la exención del B23, tampoco han incluido el reparto en ruta y pregunta si existe alguna circular que se distribuya a las jefaturas para la interpretación de esta norma. Si es un reparto de gasóleo por qué no se aplica el B23, que no obliga al B21 ni al B22, es decir ni a días ni a fecha ni a carreteras, si no obliga a nada pregunta por qué se mete en reparto.

D. José Luis Chica responde que los expedientes no pasan por la Dirección General de Tráfico y lo que se trata es unificar todos los criterios, en el caso de que se detectara alguna contradicción pide que se la hagan llegar



porque lo que se pretende es que el criterio de las jefaturas sean unánimes en todo el territorio en cuanto a las exenciones del gasóleo de abastecimiento a gasolineras.

D. José Antonio Rodríguez dice que él ha mandado información sobre alguna discrepancia en este tema y la Dirección General de Tráfico no le ha contestado y el recurso presentado no ha prosperado.

D. José Luis Chica le pide que le remita los casos que ha tenido y reiterando que se quiere unificar criterios para actuar de la misma manera.

D. José Manuel González quiere exponer una idea que surge en un grupo de trabajo que se ha formado con la Dirección General de Tráfico de mercancías peligrosas. En el Anexo III, en el párrafo 1 en cuanto a la referencia de gases licuado se sugiere que se puede cambiar la denominación "a granel", por coincidencia con el ADR, por "cisterna" parece técnicamente más adecuado. D. José Luis Chica toma nota de esta petición.

D. Luis Martínez desea hacer una pregunta sobre la posibilidad de abandonar la RIMP en determinados casos. Uno de ellos es el descanso diario del conductor. Tal y como está su redacción se dice que se permite solo abandonar la RIMP cuando sea la residencia habitual del conductor y entre guiones realizar el descanso diario y semanal. En el párrafo donde se habla del abandono de la RIMP para el descanso diario y semanal de la RIMP si se cambiara los guiones por comas, como lo está en el texto de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2014 en el País Vasco, "sea la residencia habitual del conductor, para efectuar descansos diarios o semanal ". Pregunta si se puede modificar el citado párrafo cambiando los guiones por comas, y así los vehículos que lo necesiten si puedan abandonar la RIMP para que puedan realizar el descanso obligatorio en lugares más adecuados de donde lo realizan.

En Navarra hay un estacionamiento de mercancías peligrosas vigilado que esta junto al itinerario de la RIMP, pero los vehículos realizan las paradas en un área de descanso que está al lado. La razón es que para utilizar el estacionamiento de mercancías peligrosas deben de abandonar la RIMP durante unos pocos kilómetros, pide que se estudie la posibilidad de incluir esos kilómetros en la RIMP.

Otra cuestión que quiere exponer es que en la autovía A-12 que une Pamplona con Logroño se está haciendo el enlace con la AP-68, pero por cinco kilómetros los vehículos que hacen la ruta Pamplona con cualquier destino pero que tienen que pasar por Logroño tienen que hacer 100 kilómetros de recorrido adicional por no incluir cinco kilómetros de carretera convencional en la RIMP. Pregunta si es posible incluir en la RIMP este tramo de cinco kilómetros de carretera convencional.

D. José Luis Chica contesta que con respecto a la primera cuestión dice que la filosofía de la RIMP es marcar el itinerario para el desplazamiento de mercancías peligrosas, en la que también se incluye los descansos semanales y diarios del conductor. Ante la situación que ha expuesto en la que hay un área estacionamiento de mercancías peligrosas de descanso muy cerca de una un área de servicio la única regulación a la que se tiene que atener el conductor es si no se quiere aparcar en el área de descanso poner las placas reglamentarias de prohibición de estacionamiento de mercancías peligrosas y señalar el itinerario alternativo que prevalece sobre cualquier condición o situación que se establezca la RIMP. En cuanto al cambio que sugiere de comas por guiones, dice que el significado de la frase se va a cambiar para que su interpretación no dé lugar a confusión. En cuanto a la última cuestión dice que el problema es que la autovía A-12 está sin terminar, queda la unión con la AP-68, y de momento pasa por la travesía de Logroño. Las autoridades de Logroño no quieren que por ella circulen mercancías peligrosas. Hasta dentro de un año no van a finalizarse las obras. Dentro de la RIMP existe el tramo Pamplona-Mendieta, que es la última población antes de llegar a Logroño, cualquier otro itinerario sería por carreteras secundarias que diesen continuidad. Se está estudiando si alguna carretera esta acondicionada para dar continuidad a la RIMP, en caso contrario habrá que esperar al año siguiente a que esté terminada la citada vía.

D. Eduardo Gómez quiere hacer varios comentarios que se van a incluir en el informe de la Dirección General de Transportes Terrestres, algunos de ellos ya los ha apuntado el representante del Gobierno de Navarra.

El primer comentario sería el sustituir los guiones por comas, porque según están redactados parece que solo se permite ir a la residencia habitual del conductor para efectuar los descansos diarios y semanal, cuando la idea es que solo se puede abandonar la RIMP para el descanso diarios y semanales. Otro comentario que incluirá en su informe es el tema de la A-12 Pamplona- Logroño, ya comentario con anterioridad.



El siguiente comentario es solicitar la inclusión en la RIMP de los kilómetros que separan la AP-15 y el estacionamiento de mercancías peligrosas de Andoain, actualmente los vehículos aparcan en un área de servicio y no en el estacionamiento porque tendrían que abandonar la RIMP y no les está permitido.

También solicitan añadir un nuevo guion en las excepciones para el aprovisionamiento en de centro consumo propio para el aprovisionamiento de vehículos del transporte por carretera, igual que esta el del ferrocarril. Se ha dicho que se puede prever, hay estacionalidad sobre todo en las flotas de autobuses de línea regular en que cuando se ponen muchos refuerzos se pueden llegar a quedar sin combustible, no hay que olvidar que el combustible de estos centros es más barato que en la calle y van a abastecerse allí. Estas son los cuatro puntos que desde su Dirección General va a hacer por escrito.

También quiere hacer una serie de comentarios. En el Anexo VI el viernes 1 de agosto antes la restricción era desde las 8 a las 15 horas y ahora es de 13-24 horas, no entiende el cambio. Y en el acceso a las ciudades se ha cambiado de 7 -10 horas a de 7-9. La finalización se ha pasado a las 21 en lugar de las 20.

D. José Luis Chica explica que el Anexo VI se refiere a vehículos especiales, el periodo anterior se cree que era amplio y ahora se ha restringido. Recuerda que todo esto está sujeto a información pública y todavía no es definitivo.

D. Eduardo Gómez cree que hay otro tema que se debería estudiar por la Dirección General de Tráfico que es en las restricciones generales de vehículos pesados superiores a 7.500 kg ver la posibilidad de eximir ciertos tipos de transportes, como puede ser el transporte de mercancías perecederas y el transporte de animales. Parar un vehículo de carga general no es lo mismo que parar un vehículo con mercancías perecederas, con el equipo de frío en marcha, etc y sobre todo el transporte de animales vivos.

Con respecto al tema de abastecimiento comentado anteriormente cree conveniente dar instrucciones claras y concisas a las Jefaturas provinciales de tráfico para que actúen todas de la misma manera. Hay jefaturas que interpretan que la exención de abastecimiento de estaciones de servicio, cuando se va repartiendo a estaciones de servicio es cuando van llenos pero el retorno que va vacío ya no va abasteciendo a las estaciones de servicio. Pone como ejemplo el abastecimiento de estaciones de servicio Soria-Burgos, las estaciones de servicio de Soria se abastecen en el almacenamiento de combustible de Burgos cuando van llenos repartiendo no hay problema, pero cuando van vacíos tienen problemas porque les dicen que no van abasteciendo estaciones de servicio, van a cargar, y les obligan a ir por Aranda del Duero dando una gran vuelta. En las exenciones pueden poner "tanto llenos como vacíos " para solucionar esta cuestión.

D. José Luis Chica anticipa que el tema de la RIMP en Navarra quedará solucionado. En lo referente a la A-12 pertenece a otra comunidad autónoma, La Rioja, y se estudiara la forma de dar salida a través de Mendieta. En lo que se refiere al Anexo III cambiar donde dice transporte ferroviario cambiarlo a transporte en general y lo relativo a eximir el transporte de mercancías perecederas está en estudio. El transporte de animales vivos está ya exento.

En lo relativo las instrucciones sobre el transporte el reparto de gasolina, alguien le consulto sobre una sanción impuesta en Extremadura, donde se planteó este problema, al ir cargado está exento y a la vuelta no ir cargado ya no estaba exento, se solucionó. Se compromete a hacer cualquier aclaración sobre este sentido y se va a intentar unificar criterios en todo el territorio.

D. José Paños plantea que en el punto B1, mercancías general, la restricción empieza en vehículos de mercancías más de 7,5 toneladas de masa máxima afecta, pregunta que por qué no se incluye también a las cabezas tractoras como exención .

D. José Luis Chica pregunta que si solo la cabeza tractora. D. José Paños dice que si que lo que se pretende es que la cabeza tractora pueda volver a su destino dejando el semirremolque estacionado.

D. Javier de Mauricio, pregunta si las conclusiones de esta reunión se le notifica al Coronel Coordinador de la Dirección General de Transportes Terrestres y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que las traslade a su General, ya que este cuando lo creía necesario enviaba circulares a las Comandancias de Tráfico



de la Guardia Civil para que todas estuvieran informadas y si estas circulares eran enviadas por el citado General eran leídas y tomadas en cuenta.

D. Eduardo Gómez contesta que sigue existiendo un Coronel Coordinador de la Dirección General de Transportes Terrestres y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que por supuesto es miembro de esta Subcomisión y también se le puede convocar a la Comisión Permanente. Sigue funcionando igual. Muchas veces el problema no reside en la Agrupación de Tráfico, el problema es de interpretación de la Jefaturas provinciales de tráfico. En este caso es la Dirección General de Tráfico quien debe de coordinarse con sus jefaturas.

D. José Luis Chica dice que recoge todos los comentarios hechos y se estudiarán ya que este documento está en estudio.

D^a Silvia García agradece a D. José Luis Chica que haya venido a presentar este proyecto de resolución y espera que los comentarios que se han hecho se tengan en cuenta y se recojan en el texto definitivo.

Punto 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medias especiales de regulación de tráfico durante el año 2014 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

D^a Silvia García disculpa la ausencia de D. Manuel Sánchez que es la persona que habitualmente representa a la Comunidad Autónoma del País Vasco en esta Subcomisión y que hoy iba a venir a presentar este borrador, pero hoy se ha encontrado indisponible y no ha podido asistir, por lo que va a ser ella la encargada de su presentación. La Resolución para el año 2014 va a ser muy similar a la del año 2013, se han adaptado las restricciones al calendario laboral y no ha habido incorporación de tramos de carretera. Se compromete a hacerle llegar los comentarios que hagan los presentes a la misma.

D. Dulsé Díaz observa que se vuelven a incluir restricciones en días laborables en la A-8 y en la N-634 con dirección a Cantabria en diferentes franjas horarias según fechas y piensa que esto es un problema sobre todo para los transportistas de fuera del País Vasco, que tienen que atravesar, y para aquellos que tienen sus empresas en el mismo, solicita que se eliminen estas restricciones.

Con respecto a la RIMP quiere hacer dos solicitudes concretas; eliminar la obligación de circular por la AP-8 y la inclusión de la AP-1 entre Vitoria y Elgoibar.

D. José Antonio Rodríguez, dice que las exenciones de mercancías peligrosas en el País Vasco son solo aplicables para repartos en días y no por vías. Esto genera problemas para los transportes que tienen que combinar las restricciones del País Vasco con las que publica la Dirección General de Tráfico. Lo que solicita es que además de estar exentos de días y horas determinadas también lo estén de las vías.

D. Javier de Mauricio comenta que el día 3 de diciembre el Comité Nacional del Transporte se envió un escrito a la Directora de Tráfico del País Vasco en el que se hacían una serie de peticiones. Entre otras todo lo arriba dicho por D. Dulsé Díaz y la adecuación de los de los horarios a los periodos estivales e invernales adjuntando una propuesta de los mismos.

D. Eduardo Gómez quiere hacer un comentario para que se incluya cuando se informe de esta Resolución. En el punto 2.3 b, en la página 4, cuando se refiere a que la salida de la vía de la red de itinerarios sea por el sitio más corto, se añade en el sentido de la circulación tal como se recoge en la Resolución de la Dirección General de Tráfico.

D: Silvia García agradece los comentarios hechos y si alguno los desea presentar por escrito lo pueden hacer y se trasladarán a D. Manuel Sánchez para que tenga conocimiento de los mismos.

Punto 5.- Acuerdo multilateral M-266

D^a Silvia García recuerda que este acuerdo se refiere al transporte de sustancias y artículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas para su destrucción. Añade que el contenido de este acuerdo no cree que tenga mucho



interés para los asistentes. Se han solicitado informes y aunque no han sido desfavorables, no parece que haya mucho interés en su firma.

Punto 6.- Acuerdo multilateral M-268

Este acuerdo es sobre el transporte de embalajes desechados, vacíos, sin limpiar (nº ONU 3509). Recoge la normativa que se ha aprobado y que va a entrar en vigor para 1 enero del 2015 y lo que se pretende con la firma de este acuerdo es poder aplicar esta normativa antes de la citada fecha. Los informes que se han pedido son favorables.

Este acuerdo tiene su equivalente para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, el RID 5/2013.

D. Jesús Soriano está de acuerdo en la firma de este acuerdo y cree que va a mejorar los flujos del transporte.

D. José Antonio Rodríguez también le parece necesaria su firma.

Dª Silvia García informa que los informes son positivos, con lo cual es probable que se suscriba el citado acuerdo.

Punto 7.- Acuerdo multilateral M-269

Dª Silvia García informa que este acuerdo se refiere al marcado de los números UN en botellas para gases licuados del petróleo (GLP). Este cambio en el tamaño de la letra del marcado se propone que se pueda hacer en la siguiente revisión periódica de las botellas.

Se cree que puede ser interesante su firma y se va a proponer mañana su aprobación.

Punto 8. Otros asuntos.

Dª Silvia García comunica que FEIQUE tiene una web operativa donde se encuentra el listado de lavaderos de cisternas que había elaborado <http://www.lavaderosdecisternas.es>. En la página de FEIQUE, ANLIC y CETM-Cisternas, se pueden encontrar el link para acceder a ella. Cualquier comentario que se quiera hacer llegar a esta web se podrá hacer a través de estas tres asociaciones. D: Jesús Soriano dice que hoy es el primer día al que se puede tener acceso a este listado, añade que es un listado que se puede consultar de manera muy cómoda y se piensa añadir un mapa. Dª Silvia García agradece a las asociaciones el trabajo realizado.

Dª Silvia García informa que España está preparando cuatro documentos para presentar en la próxima reunión conjunta RID/ADR, se pueden presentar hasta este viernes. Todavía se están manejando borradores, pero quiere informar brevemente sobre su contenido a los asistentes.

La primera se refiere al punto 5.3.1.4., marcado de los grandes contenedores CGM, contenedores cisternas y cisternas móviles, hay dos peticiones una de ellas solo es válida para el RID ,y la segunda es incluir dentro del punto 5.2.1.2 una frase que viene en el 5.3.1.4 que dice que si las mismas placas y etiquetas las tienes que poner en todos los compartimentos solo hace falta poner una en los laterales, en ferrocarril y una parte trasera y delantera, para carreteras, de este modo no habría que poner la misma etiqueta varias veces.

D. Javier de Mauricio, pregunta que si va vacío algún compartimento se mantiene este criterio. Dª Silvia García contesta afirmativamente.

D. Eduardo Gómez aclara que esta propuesta para el transporte por carreteras no añade nada porque en el punto 5.2.1.2. del ADR dice que cuando una cisterna compartimentada lleve materias diferentes se colocaran en cada compartimento las placas y etiquetas correspondientes a esas materias y en la trasera todas las etiquetas y placas que lleva en los laterales, en el RID no aparece la palabra "diferentes", con lo cual si una cisterna lleva la misma materia o materias que tenga que llevar la misma placa etiqueta , placa tienen que llevarla en los laterales en cada compartimento aprovechando el problema que tiene el RID se quiere dar una redacción más clara.



La segunda propuesta se refiere a una materia muy concreta como son los productos de fundición y refundición del aluminio, ONU 3170. Hay una propuesta genérica para todas las materias que son reactivas con el agua emitiendo gases inflamables que entrar en vigor el 1 de enero del 2015. A los productos cambiaría la forma de su transporte y dado que en España hay sitios que trabaja con estos productos les afectaría de lleno, el sector nos ha expuesto esta situación y hemos elaborado esta propuesta junto con Noruega, ya que ellos van a tener problema semejantes.

La siguiente propuesta es sobre el transporte de gas natural refrigerado, ONU 1972 en cisternas no aisladas al vacío. En la anterior Subcomisión ya se informó que se iba a presentar una propuesta para solicitar con unas medidas transitorias que permitiera seguir circulando indefinidamente a estos vehículos, fabricados con una anterior normativa. En relación con esta propuesta quiere agradecer el extenso trabajo preparatorio de la propuesta española realizado por D. Enrique Sánchez Mota.

Analizando este tema con profundidad la propuesta que se va a hacer es volver a reestudiar la decisión que se tomó en la reunión pasada, donde se interpretó que no se puede llevar el gas natural licuado en cisternas que no estén aisladas al vacío. Y solamente como propuesta auxiliar, en caso de que lo anterior no se apruebe, se llevan las medidas transitorias para que estos vehículos pudieran seguir circulando.

Este borrador se ha enviado a varios países, alguno de ellos nos han enviado algún comentario, en su mayoría positivos. Desde la Comisión se está trabajando mucho en este tema, pero habrá que esperar la solución que se adopte en la Reunión Conjunta.

La última propuesta se refiere al transporte de hielo seco y el riesgo de asfixia. Se recuerda que en el pasado año hubo dos accidentes relacionados con esta materia, por no ir el conductor separado de donde se encontraba el hielo seco. En esta propuesta se hacen varias peticiones:

-Eliminar la siguiente frase “como regla general se asume que embalajes que llevan hielo seco como refrigerante no presentan riesgo de asfixia” del punto 5.5.3.

-Incluir las provisiones necesarias para obligar de la separación de la cabina donde va el conductor del compartimiento de carga.

-Para el caso del ONU 1845 no solamente se apliquen las condiciones del punto 5.5.3. cuando el hielo seco se utiliza como refrigerante si no también cuando se transporta como mercancía.

D^a Silvia García informa que se ha publicado el GHS en español, se puede encontrar en la página web de Naciones Unidas, aunque no está estrictamente ligado al transporte de mercancías peligrosas, si está relacionado. También se está a la espera de que se publique en esta página web el Libro Naranja en español, en papel ya está publicado. Cuando este último este en el web de Naciones Unidas se mandara un correo con esta información a los miembros de esta Subcomisión.

D. Enrique Sánchez quiere hacer una petición de ver si se puede analizar dentro de las reuniones del WP15 un establecimiento de categorización de las normas para su revisión, ya que piensa que en algunos casos las normas pueden no están conformes con el ADR

Todas las normas que se están utilizando en la Unión Europea, en relación con las directivas, las normas son de carácter voluntario en nuestro ordenamiento y si las normas no están correctamente traducidas no pueden estar conforme con el ADR, donde las normas sí son de obligado cumplimiento.

El hecho que una norma sea obligatoria debe implicar una revisión mucho más profunda y así se dice en el grupo del WP-15. Pero se han detectado deficiencias en las traducciones, por ello cree que es importante que se analice para ver el nivel de revisión existente a pesar de los procedimientos establecidos por el WP-15 y por el CEN) son correctos o se tiene que llegar a hacer una revisión más profunda.

Las traducciones pueden no ser totalmente correctas y en una norma obligatoria implica que el grado de adecuación de la norma no se cumpla, por una no correcta traducción.



D^a Silvia García le contesta que es un tema difícil de abarcar en su globalidad por la ingente cantidad de trabajo que implica. Y agradecería si alguien observa cualquier incoherencia en la traducción de algún texto que se lo comunicara a esta Comisión para poder subsanarlos. Es consciente de que existen errores y que según sean detectados se irán corrigiendo. Los grupos de trabajo que hay respecto a las normas son muy importantes y los Departamento involucrados colaboran en la medida de sus posibilidades. Hacer una revisión genérica sería complicado y muy.

D. Francisco Menéndez dice que recientemente se ha recibido un comunicado de la Asociación Catalana de Consejeros de Seguridad relativo al grado de llenado de cisternas respondido por D. Eduardo Gómez e indica que la respuesta es contraria a lo que se ha comentado en otras ocasiones en la Subcomisión. La cuestión planteada era sobre el grado de llenado de una cisterna y sobre qué sería lo más correcto poner en la carta de porte, si el grado de llenado que se calcula según el punto 4.3.2.2 o el grado efectivo que se hiciera en esa cisterna y la respuesta literal es que hay que poner el grado de llenado real. Solicita que se le aclare este punto.

D. Eduardo Gómez responde que el grado de llenado va en función de la densidad del producto y la temperatura; varía en función de la temperatura (en el momento de carga, ambiente....). El ADR lo que establece una fórmula para calcular el grado de llenado en función de esas variables. No hay un grado de llenado unitario para todos los productos. Y refiriéndose a la contestación a la que hace referencia es que se ponga el grado de llenado de ese momento.

D. Francisco Menéndez comenta que las empresas lo que están interpretando y por lo tanto poniendo es el grado de llenado efectivo de la cisterna sin tener en cuenta la variable.

D. Eduardo Gómez piensa que si se está teniendo en cuenta y añade que en lo referente al grado de llenado se puede encontrar en el Real Decreto sustitutorio del 551 y que este artículo está redactado desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en este momento no hay nadie del citado Departamento que pueda explicarlo.

D. Enrique Sánchez entiende que cuando se tiene que dar el grado de llenado es el grado de llenado máximo que se obtiene de la fórmula correspondiente para una materia concreta, para una densidad y para esa temperatura y se obtendrá una cifra en tanto por ciento. Después la cifra obtenida se relaciona con un volumen que tiene el compartimento indicado en la placa de características, así se puede saber si la cifra que lleva en la carta de porte es correcta o no, si es inferior es correcta y si es mayor sería incorrecta.

D. Enrique Sánchez aclara que en el momento en que se hace la inspección se tienen dos datos: el volumen de producto de la cisterna y el volumen que tiene en el compartimento. El porcentaje que se pone en la carta de porte es el máximo relacionado con volumen del compartimento. Multiplicado por el volumen del compartimento es el máximo que se puede llevar.

D. Jesús Soriano cree que este tema es muy importante y hay mucha confusión. FEIQUE solicita que se ponga en el acta una interpretación lo más clara posible sobre este tema.

D. Enrique Sánchez apunta que en la Modificación del Real Decreto 551/2006 por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, el articulado a que se refiere este tema está redactado de manera clara y no va a dar lugar a confusión.

D. Eduardo Gómez contesta que esta Subcomisión no es un órgano colegiado y la respuesta que solicita tiene que venir de la Comisión Permanente.

D^a Silvia García piensa que el organismo adecuado para opinar sobre el tema debe de ser del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. José Antonio Rodríguez le parece interesante el tema porque se está sancionando por esta razón y pone como ejemplo la última sanción de la que ha tenido conocimiento ha sido porque no tenía el grado de llenado que tenía en ese momento que le pararon después de hacer un reparto, no solo el máximo permitido.

Antonio Ferrando indica sobre el grado de llenado, dice que el problema del grado de llenado si fuese en el reparto domiciliario dice que el conductor tendría que estar haciendo continuamente cuentas sobre la cantidad



de mercancías que lleva. Eduardo le dice que no es así y que tanto en el real decreto antiguo como en el nuevo tiene que poner el grado de llenado máximo, una vez que se sale de la planta de carga con un grado de llenado, una vez que se va descargando ese grado de llenado va decreciendo, no hay ningún problema. La duda está en que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo tiene que decir cuál es el grado de llenado que quiere, el grado máximo de llenado real del momento de la carga o el grado máximo teórico obtenido según la fórmula del ADR. Lo que no se contempla en ningún momento es la variación del grado de llenado.

D^a Silvia García dice que mañana se estudiara el tema y se intentara que la Comisión Permanente se pronuncie al respecto.

D. Eduardo Gómez quiere preguntar a la representante de la Generalitat de Cataluña que cuando va a estar listas las medidas especiales de regulación del tráfico para el año 2014 en la citada comunidad autónoma, o si es necesario esperar a su publicación en el Diario Oficial de su comunidad o en el BOE.

D^a Cristina Jiménez dice que desde la Dirección General de Transportes y Movilidad ha recordado al Servicio Catalán de Tráfico que tenían que enviarlo a esta Comisión para que su presentación a la Subcomisión de Transporte de mercancías peligrosas y luego solicitar informe a la Comisión Permanente, no puede decir mucho más y supone que se remitirá a esta Comisión en breve. Quizás todavía no les ha dado tiempo a enviarla.

D^a Silvia García recuerda que hace varios años que no se recibe el texto de las medidas especiales de regulación de tráfico para Cataluña, ni antes ni después de la celebración de esta Subcomisión que se convoca todos los años en estas fechas precisamente para que el sector del transporte por carretera las conozcan y se pueda informar en la Comisión Permanente.

Quiere hacer notar que toda legislación que se elabore en España y que quiera regular algún tema relacionado con el transporte de mercancías peligrosas necesita el informe de la Comisión Permanente de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Que el Servicio Catalán de Tráfico no haga este trámite significa que se puede impugnar las medidas especiales de regulación de tráfico en la Generalidad de Cataluña para el año 2014.

D^a Cristina Jiménez contesta que conoce lo dicho por D^a Silvia García, pero que ella habla desde la Dirección General de Transporte y Movilidad, pero no desde el Servicio Catalán de Tráfico. Cree que este tema se puede recoger en el acta para que sirva de recordatorio, también desde la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías peligrosas se le puede trasladar a dicho Servicio el interés demostrado en esta reunión por conocer estas medidas especiales y recordarle el tema de la necesidad de que sean informados.

D. Jesús Soriano dice que FEIQUE tiene dos asociaciones territoriales en Cataluña, FEDEQUIM y AEQT, y éstas no han podido dar ninguna información sobre el proyecto de restricciones al tráfico de mercancías peligrosas en Cataluña para el año 2014. La única noticia que les han podido dar es una resolución que modifica parcialmente las restricciones para este año y que se publicó en el Diario Oficial de la Comunidad el 25 de noviembre. Van a intentar conocer este proyecto a través de sus asociaciones en Cataluña, es muy importante para ellos ya que la gran mayoría de industrias químicas en España se concentran en Cataluña.

D^a Silvia García informa que la modificación de la que ha hablado el representante de FEIQUE tampoco fue notificada a esta Comisión y por lo tanto no tiene informe de esta. Y le parece inverosímil que se esté intentando conseguir el proyecto de resolución citado a través de unas asociaciones. Piensa que se deberían de tomar medidas legales con este tema.

D. Dulsé Díaz comenta que sus asociaciones que trabajan en Cataluña le han llamado a él para ver si tenían conocimiento de este texto y con la última modificación citada también se han encontrado con ella, no han tenido un conocimiento previo. Cree que nadie dispone del texto en este momento ni la administración, ni industria química ni transportistas.

D. Javier de Mauricio recuerda que también el Comité Nacional de Transporte tiene que tener conocimiento de este Proyecto de resolución.

D^a Silvia García con los comentarios que se han hecho ve que todos están en la misma dirección y agradecería que la Comunidad Autónoma de Cataluña tomara las medidas necesarias.



D. Antonio Ferrando quería comentar un tema para tenerlo en cuenta para la elaboración de los siguientes ADR. Se trata sobre el nuevo producto mezcla de etanol y gasolina, UN 3475 ya se está transportando las empresas de petrolíferos. Este producto es combustible de motores siempre que vaya con más de un 10% de etanol, se están encontrando con una serie de problemas al no pertenecer a la familia de los petrolíferos. En la actualidad hay muy pocas estaciones de servicio que lo dispensan pero cada vez se van utilizar más. Para que se lleve con la familia de los petrolíferos habría que poner los paneles en cada compartimento. Le gustaría que se estudiara la posibilidad de incluir este producto dentro del grupo de los petrolíferos, porque dentro de unos años cuando la utilización de este producto se generalice el transporte puede ser un problema. Este producto no debe confundirse con el biodiesel.

A D^a Silvia García le parece bien empezar a estudiar este tema junto con él para que facilite toda la información necesaria

Para D. Eduardo Gómez no hay ningún problema en estudiar y presentar una enmienda, pero recuerda que esta iniciativa tiene que partir de un colectivo .

D. Antonio Ferrando es consciente de ello y por eso lo trae a este foro. Lo que pretende es que no se cree el problema del transporte cuando su uso este generalizado y solucionarlo antes.

D: Dulsé Díaz suscribe lo dicho por D. Antonio Ferrando, y si es necesario que lo presente un colectivo ellos se prestan para ello.

D^a Silvia García indica que por los plazos de redacción de las normativas, esto se podría como pronto incluir en la tramitación para el ADR 2017.

D^a Ángeles Montero quería ahondar sobre el tema de UN 3475 dice que ya se han encontrado con cisternas con varios compartimentos y se está sancionando.

D. Antonio Ferrando contesta que efectivamente hubo un fallo y fue por no cambiar un panel y espera que no vuelva a suceder.

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 12:30 horas, del día treinta y uno de octubre de dos mil trece.

Madrid, 16 de diciembre de 2013.

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