



MINISTERIO  
DE FOMENTO

ACTA DE LA REUNIÓN DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2015  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Marcos Orihuel Arroyo, 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<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teres Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior

D<sup>a</sup> Victoria Aceña Morena, Consejo de Seguridad Nuclear

D. Luis del Prado Arévalo, AESF

D. Manuel Moreno Almendro, Ayuntamiento de Madrid.

D<sup>a</sup>. Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

D. José Márquez, de ADIF

En Madrid, a las 10:30 horas del día 10 de Septiembre de 2015, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

D<sup>a</sup> Silvia García se quiere excusar por el retraso en el inicio de la reunión, ya que la anterior reunión se alargó más de lo esperado.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> 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 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 24 de abril 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 reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Ginebra del 15 al 25 de Septiembre de 2015.**

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este punto se van a presentar, para su estudio, los documentos que se estudiarán en la Reunión Conjunta que se va a celebrar del 15 al 25 de septiembre. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 24. Presentado por Bélgica. Este documento así como el siguiente, propuesto por España, fueron presentados en la última reunión como documentos informales, pero no dio tiempo a verlos. Se propone asimilar la inscripción en la carta de porte de envases vacíos sin limpiar del 5.4.1.1 a la que viene prevista para el número ONU 3509. En unos casos se dice que se diga la clase y en otros que se diga el número de la etiqueta, la cuestión es determinar uno u otro. La propuesta indica que



D. Carlos Arauzo González, de INECO.

D<sup>a</sup> Cristina Jiménez Padilla, de la Generalitat de Cataluña.

D<sup>a</sup> Ainhoa Larroya Molero, Diputación General de Aragón.

D. José Luis Costales Martínez, del Principado de Asturias.

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

D<sup>a</sup> Rosario Vicente Escudero, de la Junta de Castilla y León.

D. Santiago Vargas Valdueza, de la Junta de Castilla y León.

D<sup>a</sup> Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha.

D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra

D<sup>a</sup> Carmen Ciges Sancho, de la Generalitat de Valencia

D<sup>a</sup> Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D. Andrés García Estrella, de Transportes A. Martín, S.L.

D. Andrés Herbada Esteban, de GRUPO TCS

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT.

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

D. Raúl Moreno Castelló, de AIDIMA.

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

D. Luis Fernando Fernández serrano, de FORMASTER.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

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

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

se diga envases vacíos sin limpiar habiendo contenido la clase en cuestión.

Para D. Eduardo Gómez la propuesta es muy sencilla, es armonizar la descripción en la carta de porte de los envases vacíos, los que se van a llenar o reutilizar, con la descripción en la carta de porte de los envases vacíos del ONU 3509 que son los que van destinados a reciclaje, los que no se van a rellenar. En los primeros se sigue exactamente igual, envase vacío seguido de la clase o etiquetas de peligro por el orden numérico que le corresponde. En el segundo caso, actualmente, se dice que hay que indicar la información de lo que haya contenido, la propuesta viene a decir que armoniza la descripción en la carta de porte de unos y de otros se va a poner lo mismo, la descripción del embalaje seguido de la clase o números de etiqueta con el orden numérico correspondiente. Piensa que es una propuesta razonable y armonizadora, cuando se va a dar cuenta de si es uno u otro con el número ONU si lleva el 3509 son recipientes que van a reciclado, si no llevan el citado número no son recipientes que no van a reciclado.

D. Luis Martínez comenta que puestos a unificar en el ejemplo que pone Bélgica al final pone envases vacíos que han contenido el ONU 361 la palabra sin limpiar es importante que también aparezca al igual que el ONU 3509 o da igual.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que el 3509 es envase vacío sin limpiar, piensa que son dos cosas relacionadas pero no iguales y razonable el tratamiento de la información que lleva será igual pero no necesariamente la descripción tiene que ser igual. Este caso sería una propuesta complementaria e interesante pero si hacemos esto es por no llevarlo todo con el ONU 3509.

D. Luis Martínez dice que en los mismos apartados donde pone vacío en el actual ADR, en el primer párrafo se habla de vacío sin limpiar o restos de contenido, pero en el siguiente párrafo da opción poner embalaje vacío además de los números sin más, le parece una contradicción que al principio se ponga sin limpiar luego en la siguiente opción no se ponga nada y ahora puestos a unificar con el ONU 3509 manteniendo sin limpiar pues igual vendría bien.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que se estudiará el tema.

DOCUMENTO 26. Presentado por Alemania. Se refiere a la posibilidad de realizar exámenes, tanto de consejeros de seguridad como de conductores de manera electrónica. Recogería la posibilidad que ya existe, y se utiliza en la Dirección General de Tráfico, de utilizar un ordenador para rellenar las cuestiones y después recibir las contestaciones. Intenta recoger las prescripciones que habría que hacer en esos casos.



D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D<sup>a</sup>. Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

Secretaria:

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

Excusan su asistencia:

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

D. Ramón González Eguren, de Maxaam.

D. Dulsé Díaz, de CETM

D. Eduardo Gómez quiere que quede claro que es una posibilidad y no una obligación. Mientras que sea una posibilidad no se oponen a ello, pero como obligatorio no va a ser. Los exámenes de consejero de seguridad seguirán siendo como son y los de la Dirección General de Tráfico, con sus medios informáticos, seguirán siendo como son.

DOCUMENTO 27. Propuesto por la UIC. Propone extender la fecha en la que se puede continuar un transporte para el transporte de cisternas CGEM, y vehículos batería tras haber caducado su inspección hasta llegar a destino o para la devolución de mercancías peligrosas para su reciclaje o retirada. Propone establecer un período de tres meses. También propone aplicar este mismo criterio cisternas para su retirada así unificarían también el plazo que hasta el momento eran seis meses, y pasaría a tres meses.

D. Jorge Mérida está de acuerdo con este documento porque se producen situaciones cuando se importan contenedores cisterna o vehículo batería que, por necesidades del cliente, se ha llenado o bien cuando se caducan todavía lo tiene el cliente con una cantidad importante de producto, y al ser generalmente caros no es económicamente viable el venteo. Dando lugar a situaciones bastantes complicadas. La propuesta les parece apropiada.

DOCUMENTO 29 .Propuesto por el Secretariado. Propone armonizar el uso de los términos “marca” y “marcado” en el ADR, RID y ADN. En el Libro Naranja ya se ha hecho este esfuerzo editorial separando lo que es marca y marcado. En los reglamentos en español la diferenciación entre estos dos términos está ya hecha prácticamente siempre mientras que en los que están en inglés y en francés estos términos se utilizan casi siempre como si fueran sinónimos.

A través del documento de armonización se arregló en el Libro Naranja en todos los casos que se ha usado marca y marcado en textos que vienen del citado libro. En este documento el Secretariado ha hecho el esfuerzo de indicar donde están estos términos en los textos que no provienen del Libro Naranja y que son propios del RID y del ADR.

DOCUMENTO INFORMAL 8. Propuesto por OTIF, hace referencia a este último documento, e indican los casos que no han recogido Naciones Unidas en sus textos.

Adicionalmente en el Documento 29 está también lo relacionado con la definición de unidad de carga de transporte. En este momento hay en el ADR una definición de unidad de transporte y otra definición de unidad de carga de transporte, pero esta última con una nota en la que dice que solamente es válida para la disposición especial concreta. Lo que se pretende es quitar esa nota y para poder quitarla y que sea válida la definición para todo el RID y el ADR han repasado estos textos introduciendo este concepto donde deba de ir y comprobando que cuando se usa realmente se utilice con el sentido que tiene en la definición.

D. Eduardo Gómez quiere hacer un comentario sobre la segunda propuesta que se refiere a reemplazar vehículo contenedor por unidad de carga de transporte simplemente quiere que haga notar en la Reunión Común que en la versión francesa la traducción textual al castellano sería artefacto de transporte, dicho así para nosotros resultaría extraño. Si la idea es como ha expuesto de unidad de carga de transporte que lo digan también en la versión francesa del ADR que es la que sienta jurídicamente los términos.

Silvia García entiende que “engine de transport” debe de ser sinónimo de “unidad de carga de transporte”, ya está así en el ADR actual esa palabra ya está en el 1.2.1 en Francés y en el 1.2.1. en Castellano. No sabe si ahí se ha traducido del inglés pero es un problema que ya existe lo que pasa es que esa palabra se va a utilizar



muchas más veces. Toma nota y hará el comentario, pero entiende que los franceses habrán puesto la palabra correcta.

DOCUMENTO 35. Presentado por Rumanía. Es una propuesta de cambio de las instrucciones escritas. Proponen hacer un esfuerzo editorial para eliminar algunas incongruencias. La que más le llama la atención que es importante de cara al ADR en que este momento hay una contradicción lo que dice el 5.4.3.4 que es que no se puede tocar las instrucciones escritas con lo escrito en la nota 2 que dice que puedes complementar la información de una columna si se cree necesario. La solución que propone Rumanía es decir que la nota 2 se modifique y diga que se puede poner información adicional en una hoja aparte que vaya añadida a las instrucciones escritas, de este modo no hay que tocar el formato propio de las instrucciones escritas. Piensa que es interesante. Hay varias propuestas que no afectan al ADR.

D. Andrés García dice que ha hablado de una posibilidad de añadir un comentario, entiende que habla de posibilidad, nunca de obligación. Pregunta si esa posibilidad seguiría siendo obligación del transportista al igual que a día de hoy de entregar las instrucciones escritas.

D<sup>a</sup>. Silvia García contesta que sí, y simplemente sería entregar las instrucciones escritas solo o entregarlas con un folio más.

D. Enrique Sánchez entiende que el ADR actualmente no permite añadir nada a las cuatro páginas establecidas como instrucciones escritas, sin embargo sí dar instrucciones complementarias. Si es una mercancía que requiere alguna observación, esto está recogido así también en nuestro Real Decreto 97/2014.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que en este momento existe una contradicción, porque en el 5.4.3.2 efectivamente prohíbe modificar en las cuatro páginas. Hay una nota 2 en la página 3 de las instrucciones escritas que dice que “en las indicaciones suplementarias indicadas arriba puede adaptarse para tener en cuenta la clase de mercancías peligrosa que se transporte en su medio de transporte” entonces o se adapta o no, y si se adapta se está contradiciendo lo que se dice en el 5.4.3.2.

D: Enrique Sánchez indica que no habla de modificar o corregir o añadir algo dentro de las cuatro páginas, sino complementariamente, que el expedidor haga un documento de observaciones a tener en cuenta en el transporte.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que hoy en día de eso se puede llevar en la cabina del conductor todo lo que se quiera.

D. Enrique Sánchez dice pero no en esa hoja suplementaria que se va a poner.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la propuesta lo que intenta resolver es esta contradicción entre la nota 2, que dice que puedes modificar esto libremente en función de las materias que se lleve y la obligación de que no se puede modificar nada. Ese es su único fin y que la solución que presentan es precisamente incluir una hoja añadida que si te la dan será obligatorio llevarla.

DOCUMENTO 36. Presentado por Portugal. Algunas materias que en la tabla A no tienen permitido su transporte por bultos, al no tener ninguna instrucción de embalaje en la columna 8, y por tanto se deduce que no se pueden llevar en bultos; sin embargo en la columna 15 sí tienen el valor relacionado con el 1.1.3.6. para que puedas transportarlo en bulto de acuerdo a la excepción ya citada. Como esto no tiene sentido, lo que se propone es eliminar la categoría de transporte de la columna 15 en el caso de que esto se produzca.

D. Luis Martínez comenta que proponen poner un guion entre paréntesis, en ese caso dice que se puede confundir con el guion que se utiliza para los códigos de los túneles a veces. Pregunta si esto es así.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que hay dos propuestas alternativas. La propuesta 1 es eliminar, para todos los números ONU que se indican, para los cuales existe esta contradicción, el código de la columna 15 y poner un guion. Para ello se tendría que explicar que, para el 1.1.3.6, donde pone guion no puede aplicar esta excepción. La alternativa es poner un cero y habría que modificar cuatro números ONUs en el caso de que no tuvieran el cero habría que modificarlo y ponérselo.



D. Luis Martínez dice que por lo que respecta a la primera opción recuerda que el guion entre paréntesis se está utilizando en el código de túneles y que lo mismo se hace dos aclaraciones de dos cosas distintas en la misma columna. Cree que la mejor opción es la segunda.

D. Eduardo Gómez piensa que no hay problema porque una está en la parte superior y otra en la inferior, se pueden identificar sin problemas. Prefiere la propuesta primera, porque poner un cero implica que tienes que ir al 1.1.3.6., cuando no puedes hacerlo, porque está prohibido su transporte en bultos. Le gusta más poner un guion y en el 1.1.3.6. poner que cuando se ponga un guion en la columna 15 significa que no se puede meter en la tabla, por coherencia con todo el manejo de tablas encuentra más razonable el guion, es una opinión personal.

D. Enrique Sánchez indica que todo lo que ponga “cero” es transportable en bultos, pero no se puede aplicar el requisito, hay que buscar una solución distinta a poner el cero.

D. Eduardo Gómez dice que hay materias que llevan cero y si se pueden transportar en bulto, todos los de la categoría de transporte cero. Encuentra más razonable diferenciar con el guión. D. Enrique Sánchez está de acuerdo poner un guion en todas estas materias porque no procede poner ceros.

D<sup>a</sup> Carmen Ciges pregunta que si a la hora de criterios de riesgo no se perdería información al no poner la categoría de transporte. D. Eduardo Gómez contesta la categoría de transporte solo sirve para el 1.1.3.6. D<sup>a</sup> Carmen Ciges dice que al mirar en la tabla 1.1.3.6. puede interpretarse una especie de niveles de peligrosidades. D. Eduardo Gómez dice que no tiene nada que ver. D<sup>a</sup> Carmen Ciges pregunta que cómo se podría ver entonces un producto que no sea bultos y que sea cisterna. D. Eduardo Gómez contesta que viendo en grupo de embalaje, ahí dice el grado de peligrosidad.

D. Arturo García dice que la columna 15 también se utiliza para el parte de accidente para el informe de sucesos notificables y si habría que hacer esa mención al guion o poner un cero.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta que si se refiere al parte de accidentes del 1.8.5, entonces hay que modificarlo haciendo la referencia al guion. Aparte de incluir el guion ahí habría que hacer tres cambios más: en la tabla 1.1.3.6 y en 1.1.8.5.3 introducir el guión y en la columna 15 en su explicación dentro del 3.2.1 poner lo que significa el guion. Cree que Portugal ha cubierto todas las posibilidades, si introduces el guion hay que hacer tres cambios más y si introduces el cero hay que hacer cambios para cuatro números ONUs.

DOCUEMTO 39. Presentado por Noruega. Es una propuesta que nació en la reunión del WP-15, relacionada con las cajas móviles y las cajas móviles que contienen MEGCs. Es una consulta de interpretación y pregunta por los requisitos que se les puede aplicar a estas cajas móviles.

D. José Luis Mañas se extraña de la traducción como cajas móviles; D<sup>a</sup> Silvia García le contesta porque en el documento se habla de CGEM cargados en vehículos equipados con una grúa hidráulica.

D. José Luis Mañas dice que lo ha estado consultando en internet de lo que habla es de una grúa hidráulica y con respecto a lo de caja móvil no dice que este mal pero que él no le da esa interpretación.

D. Eduardo Gómez dice que es una caja móvil. Y explica que la caja móvil, al margen de las mercancías peligrosas, se considera como cualquier elemento de carga que se pueda bajar o subir del vehículo que la lleva con medios propios del vehículo. Eso es una caja móvil. Lo que preguntan los noruegos es si se le aplica a este CGEM las disposiciones de los contenedores o las disposiciones de los CGEM normal. Piensa que la competencia sobre este tema le corresponde al Ministerio de Industria, Energía y Turismo y sería el que se tendría que pronunciar, pero según las definiciones que están en el propio ADR, entre las que se recogen la de caja móvil y de contenedor, el contenedor se baja y sube del vehículo portador con medios ajenos al vehículo portador y la caja móvil con medios propios del vehículo portador, entiende que este CGEM es una caja móvil y no es un contenedor.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ha consultado con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, ellos hacen la misma interpretación. Según se puede observar en las fotografías que se incluyen en el documento es un elemento con un gancho del que se empieza a tirar y se engancha y se sube o baja al camión. Entonces Noruega





simplemente se plantea que si esto se utiliza para transportar mercancías peligrosas concretamente mediante un CGEM que hay que aplicarle lo del CGEM o lo de contenedores.

D. Enrique Sánchez entiende que cuando se está hablando de contenedores de gas de elementos múltiples se refiere a un contenedor de la forma que sea donde hay elementos con gas, no son para otras mercancías peligrosas y este va en una estructura distinta de un contenedor ISO, o siendo un contenedor ISO el vehículo correspondiente lleva unas grúas especiales para elevarlo desde el propio vehículo, pregunta si es así. Le contestan que sí.

D. Julio Viartola explica que estuvo comentando esto en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y quiere aclarar que sobre todo están pidiendo consultas sobre el tema del anclaje. Este tipo de vehículos está pensado para cargar y descargar fácilmente pero en el tema de anclajes es inferior a lo que es un contenedor entonces ellos propusieron que se equiparara a los requisitos de anclaje que tienen las cisternas portátiles.

DOCUMENTO 40. Propuesto por Suiza. Hay una diferencia de traducción entre la versión francesa y alemana con la versión inglesa. Nosotros como traducimos a partir del francés seguimos la versión francesa. Lo que proponen es cambiar el término carburante por combustible dentro de esta excepción.

D. José Luis Mañas dice que en España está claro el carburante es todo lo que hace funcionar un motor. Todos los combustibles son carburantes pero no todos los carburantes son combustibles.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que diría lo, contrario el carburante es para el funcionamiento de un vehículo y el combustible es para el funcionamiento de un coche o de todo lo que se quiera.

D. Esteban Pajares habla desde su experiencia y expone que la carburación es una quema dosificada en un ciclo, es una dosificación de carburante y oxidante e implica siempre un tipo de ciclo en la quema.

El combustible es aquello que se puede quemar combinado con el oxígeno de la forma que sea. Por lo cual todo carburante es combustible pero no todo combustible necesariamente es carburante. Piensa que es la interpretación que tiene la mayoría.

D. Andrés Herbada dice según el diccionario carburante de hidrocarburos que se emplea en los motores de explosión y combustible es más genérica. Coincide con lo que dice la mayoría.

DOCUMENTO 43. Presentado por Suiza. Es una propuesta relaciona con las etiquetas y marcas en paquetes al igual que en placas y etiquetas en contenedores; solicitan que se retiren las marcas y etiquetas que ya no sean necesarias.

D Luis Martínez dice que en el ADR siempre se refiere a quitar las etiquetas y placas sino se corresponden con las mercancías peligrosas transportadas pero no se dice nada de las mercancías en general como es el caso de que se indica habría que decir quitar las etiquetas y placas sino se corresponde con las mercancías, cree que el baremo sancionador van con los yogurt, por ejemplo, y llevan con el panel naranja no se puede sancionar.

D. Eduardo Gómez dice que no se refiere a eso. La propuesta es que igual que está en las cisternas y en varios sitios, para los bultos en general cuando no contengan mercancías peligrosas que se retiren o se tapen las etiquetas. Lo encuentra razonable y lógico pero es a su forma de ver muy difícil de llevar a cabo. Y en referencia al baremo sancionador es un tema que ya se afrontará cuando se llegue a ese tipo de situación. No tiene una postura predeterminada, piensa que es razonable pero muy difícil de llevarla a cabo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el Documento 47, presentado por Austria, está relacionado con esta propuesta. El citado documento se refiere a quitar las placas etiqueta de cantidad limitadas porque se han olvidado incluir la mención de la placa etiqueta de cantidad limitada. Austria lo que propone es incluir un texto que diga que se quiten las placas etiquetas de cantidades limitadas cuando ya se deje de llevar las cantidades limitadas. Esto se refiere a placas etiquetas.



D. Luis Martínez se reitera diciendo que le parece curioso que siempre se refiera que cuando no se lleve mercancías peligrosas se quiten las etiquetas pero no se diga nada cuando se lleven mercancías le parece incongruente.

D. Eduardo Gómez indica que retirar la señalización de un vehículo de mercancías peligrosas cuando no se lleve está en el ADR. D<sup>a</sup> Silvia García dice que el ADR es un reglamento de transporte de mercancías peligrosas y no se puede regular el transportes de otras mercancías, no tiene claro que podamos decir que se transporte otra cosa que no lo pongas. Es un tema de ámbito de trabajo, nosotros podemos influir en todo lo relacionado con el transporte de mercancías peligrosas. La propuesta de D. Luis Martínez le parece razonable y la comentara para ver la reacción que produce y si se puede trabajar sobre ella.

D. Eduardo Gómez dice que es lo que ha dicho D<sup>a</sup> Silvia García, nosotros podríamos en el ADR poner que cuando no lleves mercancías ADR se quite la señalización, lo que no se puede poner es que cuando no se lleve mercancía peligrosa no se ponga la señalización. El problema está en nuestra ley cuando no lleves mercancía peligrosa y vas señalizado como tal no se puede poner una sanción porque no tiene soporte legal hoy por hoy ni en el Real Decreto 97/2014 por el que regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, ni en el ADR, ese es el problema, pero es el problema español no el del ADR. La solución puede estar cuando haya una modificación del Real Decreto 97/2014, y cuando este tema tenga una cobertura legal también tendremos un baremo sancionador.

La propuesta que se está haciendo ahora es la de los bultos lo mismo que dice para cisternas, es decir cuando un bulto no lleve mercancías peligrosas retira la señalización. Lo ve razonable pero inviable

DOCUMENTO 45. Propuesto por Reino Unido. Relativo a la modificación del procedimiento de modificación de embalaje de clase 7.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña esta propuesta recoge la hecha por la Asociación de autoridades competentes (AEACA) y se refiere a los bultos tipo B que requieren aprobación unilateral del país de origen del diseño del bulto; lo que hace esta propuesta, y el Consejo de Seguridad Nuclear está de acuerdo, es flexibilizar el párrafo anterior que había en el ADR. Hace unos días el representante belga se dio cuenta de que había una diferencia entre la versión francesa y la inglesa en el sentido que para estos bultos BU que vienen de países que no son parte contratante de la Unión Europea y pasan a la Unión Europea, entonces según la versión inglesa tendría que haber un certificado refrendado por el primer país de la Unión Europea por donde pase ese bulto transcurra y lo denominan "countersigned" y en la versión francesa lo llaman "validé". La autoridad belga ha propuesto, en la versión inglesa cambiar "countersigned", que en español sería refrendado, es decir un certificado del país de origen de ese bulto diciendo que cumple el ADR y así por el primer país que pase firmante del ADR tendría que refrendarlo. Los belgas lo han cambiado por el mismo término que los franceses, "validation". Este término, en español y para la clase 7 tiene otros significados, porque puede implicar una segunda evaluación, con lo cual, no se está de acuerdo con la propuesta belga.

Hace dos días les ha llegado otra propuesta desde Alemania al CSN otra propuesta en el sentido de los términos utilizados en español. Va a hacer llegar a esta Comisión los correos y que tenga en cuenta que se va a presentar allí y que la idea es que no ponga "validation" porque puede llevar a otra interpretación, se ha cambiado un poco la definición aunque el concepto es el mismo.

DOCUMENTO 46. Propuesta de Austria. Se refiere al certificado que se da a los consejeros de seguridad y dicen que abajo del documento hay cuatro casillas. Lo que piden es esas casillas no se tengan que poner en el caso de que, en Austria es así, en vez de renovarlos se emita un nuevo certificado.

D. Eduardo Gómez es totalmente favorable a esta propuesta porque es lo que se está haciendo emitir un nuevo certificado con los cual nos viene fenomenal. Austria estará haciendo lo mismo con lo cual apoyan este documento.

DOCUMENTO 48. Presentado por AEGLP. Inspección periódica y el ensayo de recipientes a presión para transportes de gases licuados del petróleo. Hay un grupo de trabajo que está trabajando en este tema. Hay unos tipos de recipientes a presión que se llevan utilizando en Bélgica y Francia desde hace casi 20 años hay varios millones de estos recipientes a presión. Pero no son se pueden hacer los ensayos según los requisitos de ensayo especificados en el ADR. Hay una propuesta de introducir estos recipientes a presión dentro del



ADR e incluir para ellos específicamente un procedimiento de ensayo a través de un muestreo. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo lleva batallando en contra de esta propuesta desde hace bastante tiempo está previsto que remitan un documento informal a esta reunión oponiéndose a estas propuestas. España ha participado en estos grupos de trabajo a través de consultas telefónicas pero la postura es clara España se opone.

D. Esteban Herbada dice que en Francia y Bélgica y también en España tenemos recipientes que están en esa categoría, son aquellos recipientes que tienen algún tipo de protección plástica. El ADR como está hoy requeriría que se destruyera eso para hacer la inspección visual externa. Lo que AEGLP lleva mucho tiempo batallando y tiene datos fehacientes es que si se hace una prueba hidráulica y una inspección interna se puede destruir de algunos implantes plásticos por muestreo para que no haga falta destruir toda la parte plástica. La argumentación de AEGLP es muy razonable, estos recipientes llevan en funcionamiento unos 20 años y no ha pasado nada, es una batalla vieja.

D<sup>a</sup> Silvia García está de acuerdo en que este tema está presente desde hace ya tiempo, y también durante ese tiempo el Ministerio de Industria, Energía y Turismo no ha cambiado su postura. Los argumentos del Ministerio citado es que las pruebas hidráulicas son importantes o se hace esa u otra equivalente en cada uno de los recipientes a presión porque lo que se quiere saber es si cada uno de los recipientes a presión son estancos. Que se diga que la media lo cumple les parece bien, pero no es suficiente, porque las condiciones de uso y climáticas a los que están sometidos estos recipientes a presión es diferente y es la única manera de comprobar que no se están cogiendo los peores es comprobarlos todos.

No se está en contra de estos tipos de embalaje, se está en contra del procedimiento de la inspección que se propone, y de los ensayos que se han conseguido considerando importantes ya que en la actualidad también se piensa que son importantes porque en caso contrario se eliminarían y no se está hablando de esto. Si se hace la selección de envases, y se hacen los ensayos y hacer ensayos para esa muestra de esa selección no se va a ser capaz de tener una visión de los que son todos los recipientes a presión.

D. Esteban Herbada dice que la prueba hidráulica se hace en todos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no, que esta prueba no se propone hacer a todos, se coge una selección de producción de muestras anual de una fábrica y de esas muestras algunos se llevan a rotura pero la prueba hidráulica no se realizaría a todas las botellas.

D, Esteban Herbada comenta que si hay una fisura cae la presión. D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este documento lo que proponen, sin hacer ningún tipo de justificación, es eliminar la prueba hidráulica y la inspección exterior y sustituirlos por ensayos únicamente en una muestra de productos. D. Esteban Herbada pregunta el Ministerio de Industria, Energía y Turismo sería aceptable realizar la prueba hidráulica e interna para todos.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que sería aconsejable que dirigiera esa pregunta al Ministerio de Industria, Energía y Turismo. En principio la propuesta que trae es eximir a estos recipientes a presión del examen del estado interior y de la prueba hidráulica y no realizar estas pruebas para ninguno de los recipientes sino coger una muestra y hacer el ensayo con ella exclusivamente. Piensa que sus recipientes son distintos y la postura que defiende es más cercana a la que pudiera aceptar el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

DOCUMENTO 51. Presentado por los Países Bajos. Está relacionado con las cisternas con casco con recubrimientos protectores. En los Países Bajos tuvieron un accidente en el que el casco está recubierto por un recubrimiento interior, porque el casco era incompatible con el producto que se transportaba, y sin embargo hubo una fisura en este recubrimiento interior y muy rápidamente una pérdida importante de la superficie del casco. En este caso el casco era de aluminio.

La propuesta de los Países Bajos es que los cascos y su revestimiento, los dos no puedan reaccionar con el producto que contengan, con lo cual probablemente haría que se dejaran de fabricar cascos con revestimientos interiores y directamente fuera a un casco que fuera compatible con el producto en cuestión.

A D. Andrés García, que representa a CETM, le parece una barbaridad la propuesta holandesa. Dice que los holandeses se han venido arriba porque el 29 de diciembre del 2014 presentaron un documento a raíz de este





accidente, que por cierto es su Documento 10 hablan de ácido fluorhídrico y en el Documento 51 hablan de ácido clorhídrico, que no es lo mismo aunque los dos son productos corrosivos. En el Documento 10 se hablaba de prohibir el uso de aluminio como virola exterior de este tipo de cisternas, con lo que nosotros estamos de acuerdo. Estos productos corrosivos, fluorhídrico, clorhídrico, hipoclorito, sulfúrico de baja concentración, que necesitan cisternas con un mínimo de 4 kilos de diseño, en España las cisternas de aluminio no están preparadas para cuatro kilos. Con este documento estaban de acuerdo.

En el Documento 51 sin embargo se habla de cambiar el punto 6.8.2.1.9, que trata del material de las cisternas o de su recubrimiento, que es lo que dice el actual ADR y quieren cambiar "o" por "y", con lo cual quieren como antes se decía tanto el recubrimiento interior como el exterior sean compatibles. Esto tiene unas consecuencias bastantes duras para la industria química. Si hoy asiste algún representante de la industria química lo podría confirmar, eso haría paralizar el transporte de productos de uso muy común como puede ser hipoclorito clorhídrico, fluorhídrico, ácido sulfúrico.

Por otra parte, las alternativas técnicas que se presentan no son buenas, porque precisamente las cisternas metálicas que suelen ser de acero inoxidable recubiertas con material ebonitado vinieron a sustituir a las cisternas de poliéster, que durante años se movieron por toda Europa con accidentes bastantes graves, y ahora son cisternas que la propia industria no quiere ver ni en pintura, precisamente por el riesgo de seguridad que tienen. El aprobar esta propuesta holandesa conlleva volver a las cisternas de poliéster cosa que sería absurdo.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere que se lo explique con más detalle. El hipoclorito clorhídrico entiende que se transporta en este momento en cisternas de acero y con un envoltorio protector de ebonita.

D. Andrés García dice que las cisternas son de envoltorio de acero y un elemento protector de ebonitado, incluso de poliéster, porque el acero se ve afectado por estos productos, o a la inversa también el acero puede hacer reacción con el hipoclorito. Se necesita este recubrimiento para evitar que se vea afectado el material exterior.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta por los problemas que tenían estos materiales que se transportaban en cisternas de poliéster.

D. Andrés García contesta que el problema era que el poliéster es un producto muy rígido, obviamente no reacciona con estos productos muy corrosivos, pero en caso de un accidente, un vuelco o un golpe se podían producir derrames muy graves.

Aquí se puede producir en caso de que el recubrimiento por un mal mantenimiento que haya una pequeña pérdida entre en contacto el producto con el acero o se produce una pequeña pérdida, en el caso de que sea aluminio, como fue el caso de Holanda, obviamente el efecto es mucho mayor, por eso si que están de acuerdo en la prohibición del aluminio pero no en la prohibición en general de este tipo de cisternas con revestimiento interior.

D. Julio Viartola dice que los fabricantes están de acuerdo con CETM en que es un problema exclusivo del aluminio. El acero ebonitado es verdad que se puede deteriorar con los ácidos, pero a una velocidad mucho menor que el aluminio. En España se hacen de acero ebonitado, no se fabrican en aluminio. Piensan que esta propuesta está mal planteada, cree que lo que proponen es un poco ambiguo y habla de algo que pueda presentar un apreciable deterioro o debilitamiento de la envoltorio. Entonces esto de apreciable ¿qué significa?, si se quiere prohibir el aluminio que se diga claramente, piensa que se debería de poner en otro apartado y las materias corrosivas no se puede llevar con aluminio aunque este recubierto y no hacerlo por la vía que lo quieren hacer con una definición un poco ambigua.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la propuesta esta así formulada porque en la anterior propuesta se decía que las cisternas de aluminio no se pueden llevar en caso de que la sustancia tengan unos determinados pH. El problema está en que hay muchísimos números ONUs cuyo pH no es único, porque dentro de los números ONUs muchas veces hay varios productos y hasta que no sepas el producto que hay que transportar no se va a saber el pH del mismo. La solución sería buscar una descripción más genérica, es difícil poner una distinción en función del pH y lo que se ha pretendido es recurrir a una formulación más general que se utiliza en muchos sitios. En general en el ADR está prohibido que los recipientes reaccionen con su contenido, es una frase



hecha que está ahí y que todo el mundo la interpreta adecuadamente, esperemos, y lo que han pretendido es recoger esta misma formulación y aplicarla para este caso, decir que las sustancias que pueden reaccionar peligrosamente con el contenido.

D. Julio Viartola dice que está de acuerdo en poner "reaccionar peligrosamente". El problema, por su ambigüedad, es cuando pone después "que se debilite apreciablemente", no sabe si la traducción es correcta pero piensa que eso hay que definirlo más, porque puede dar lugar a varias interpretaciones. Es muy complicado definirlo por números ONU, pero quizás más correcto. Hay que poner un límite más claro.

D. Eduardo Gómez dice que no habría que utilizar esto con cisternas de aluminio, pediría una medida transitoria, de unos seis años, lo suficientemente amplia para absorber el mercado de las cisternas actuales y que diga que se puede seguir utilizando para el próximo ADR que se le de otros dos años hasta el siguiente ADR y así llegaríamos al 2019. Lo de "de manera apreciable" le parece un contrasentido que va a crear, como ha dicho D. Julio Viartola, que haya países que les parezca bien y para otros no sea válido con el consiguiente problema para los transportistas internacionales.

D<sup>a</sup> Silvia García no cree que sea bueno dejar una formulación que sea claramente susceptible de interpretaciones.

D. Enrique Sánchez dice que si tienen ebonita por dentro no se puede medir el espesor, y la apreciación normalmente es visual.

D. Andrés Herbada está de acuerdo con lo que dice D. Enrique Sánchez, que no se puede medir los espesores, tiene que ser visual o de hecho uno de los puntos muy importantes de este tipo de cisternas es un mantenimiento visual de ebonita.

Sobre los posibles períodos transitorios a los que se ha referido D. Eduardo Gómez, cree que no hay una solución técnica para hacer un período transitorio. Si se aprueba esta propuesta, piensa que sería un paso atrás. Estarían de acuerdo, por si el tema surge en la reunión, en que existiera algún tipo de revisión reglada del interior de estas cisternas, que es algo que los transportistas están haciendo voluntariamente como mantenimiento, se está revisando la protección interior que de hecho técnicamente se utiliza este revestimiento interior al reaccionar el acero con estos productos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la propuesta incidiría en las cisternas usadas de manera previa a las inspecciones posteriores que haya. Directamente la cisterna no va a ser admitida.

D. Andrés Herbada dice que es un argumento contundente para no apoyar este documento.

D. Eduardo Gómez dice que de todas formas la proposición de los Países Bajos se basa todo en el famoso accidente de julio, si lo que quieren es prohibir las cisternas de aluminio, que las prohíban en base a ese accidente, no hay problema, pero en base a ese accidente aprovechar y presentar esta propuesta no lo ve razonable.

DOCUMENTO 52. Propuesto por la Federación de Rusia. Quieren que los transportes de polímeros expansivos se le aplique la disposición especial CV36 para que se ventilen los transportes una vez descargados

D. José Luis Mañas le parece razonable que se ventile.

DOCUMENTO 53. Presentado por Holanda. Piden ampliar la disposición especial 643 aplicable al transporte en caliente de asfalto, para aplicarlo también a otros productos que también utilizados para la construcción de carreteras como son las pinturas, que también se transportan en caliente.

D. Eduardo Gómez se opone totalmente. La exención de la 643 se refiere al asfalto colado, que en su día se le eximió, no recuerda el motivo por el que se le eximió de ser de clase 9, materia transportada en caliente. Y ahora también quieren esa exención para las pinturas de señalización vial. No lo encuentra razonable y no sabe lo que tienen que ver las pinturas de señalización con el asfalto colado. Y está muy mal argumentado.



DOCUMENTO 54. Presentado por los Países Bajos. Se refiere a que hay una norma para cisternas aisladas al vacío que no tiene recogida la aplicabilidad de la norma del gas natural licuado. Los Países Bajos proponen incluir la nota que diga que esta norma también se puede aplicar para el gas natural licuado aunque en la propia referencia a la norma no se incluyan de esta manera.

D. Enrique Sánchez dice que en principio esa norma no tiene carácter obligatorio en relación con este tema, hay que añadir algún otro punto más al tema de la existencia de esa norma ya citada en el ADR y con presunción de conformidad.

D. Enrique Sánchez pregunta si en principio esa norma no tiene carácter obligatorio, D<sup>a</sup> Silvia García contesta que según el apartado 6.8 no tiene que ser obligatorio si te lees el apartado 6.2 si es obligatorio.

D. Enrique Sánchez dice que se cita también la norma en la relación de normas del 6.2 porque sería aplicable exclusivamente para los depósitos criogénicos con aislamientos al vacío.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que se cita en la 6.2.4.1., que son normas obligatorias, si están en el listado principal. Existe una nota que se ha incluido en el 2015 antes de la tabla que dice que el campo de aplicación de cada norma está definido en el campo de aplicación de dicha norma, a menos que se especifique lo contrario en la tabla siguiente, y lo que pretenden es especificar algo en la tabla siguiente. Actualmente las normas del 6.2. son obligatorias.

D. Enrique Sánchez dice que en el 6.8 las normas son recomendatorias, porque son complementarias a las del 6.8.5, y ahí aparece la norma con carácter de presunción de conformidad. Esta norma está citada dentro de las normas de fabricación porque son para ensayos de resistencia. En principio no ve ningún problema en poner la nota.

DOCUMENTO INFORMAL.12. Presentado por Francia. Se refiere al transporte de vehículos y maquinaria y su armonización con el Libro Naranja. Se va a dividir el número ONU 3166 vehículos, maquinaria y motores, existente hasta ahora en el ADR 2015. Por una parte el número ONU 3166 conserva la parte de vehículos, y para la parte de maquinaria y motores se crean tres números nuevos en función del combustible o carburante que se utilice en cada uno de estos motores, y esto hace que se separen las disposiciones de los vehículos de las disposiciones de maquinaria y equipos, y adecuar las prescripciones de los vehículos. Este tema fue muy debatido ya en la reunión de armonización y se le encargó a Francia que hicieran una propuesta consistente. El hilo conductor de esta propuesta es que todo lo relacionado con vehículos que se muevan por si solos se incluyan en 1.1.1.3, y todo aquello que vaya relacionado con vehículos que van como carga vaya en las disposiciones especiales. Esta línea hasta ahora no era así de clara y hay disposiciones del 1.1.3. que se van a mover y se incluirán en disposiciones especiales. Esto es un conjunto de 15 páginas de disposiciones que cambian, y básicamente se trata de coger las disposiciones especiales del Libro Naranja, textos de citado libro, y reordenarlos adecuadamente dentro del ADR.

Pregunta al representante de ASFARES si tienen algo que decir de este documento porque pueden ser de los más afectados por su contenido.

D. Julio Viartola comenta que sus vehículos no suelen llevar motor, salvo los frigoríficos. Cualquier comentario que deseen hacer se lo enviarán por correo electrónico.

DOCUMENTO INFORMAL 18. Presentado por Alemania. Propone cambiar el término temperatura de ebullición por punto inicial de ebullición. D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si físicamente el punto de ebullición no coincide con el punto donde se inicia la ebullición.

D. José Luis Mañas aclara que sí, en caso de ser sustancias puras, pero no si son mezclas, en las mezclas el punto de ebullición coincide con el punto de ebullición del producto de la misma que lo tenga más bajo y ese sería el punto de ebullición inicial.

DOCUMENTO INFORMAL 23. Presentado por Francia. Está relacionado con la aplicación del punto 6.8.3.2.17, las aperturas de inspección de las envolventes de las cisternas destinadas para el transporte del material de gases refrigerantes licuados. Es una pregunta de interpretación. Dicen que en el 6.8.2.2.4 se exige a las cisternas destinadas al transporte de gases refrigerados licuados de tener una apertura de inspección. Los



franceses piensan que es algo relevante para las cisternas aisladas al vacío pero que no es relevante para cisternas aisladas con un material sólido intermedio. Preguntan por nuestra opinión y que si creemos que es necesario modificar este punto para que aplique solamente a las aisladas al vacío.

D. Jorge Mérida piensa que esto es volver al pasado. Hay cisternas circulando antiguas con aislamiento de poliuretano que tienen boca de hombre, y en las nuevas se eliminó porque la inspección interna en este tipo de cisternas no aporta nada y es un riesgo para su inspección. Sería volver a algo que ya existía y que se dejó de hacer. Hemos consultado a los técnicos que han dicho que se volvería a hacer lo mismo que antes pero que no aporta ningún plus de seguridad; en una cisterna aislada si se está hablando en gases como CO<sub>2</sub> o protóxidos son licuados a baja temperatura.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta por los riesgos que puede tener una inspección.

D. Jorge Mérida dice que es un espacio confinado y son gases asfixiantes normalmente, para la inspección se tendría que conseguir una atmósfera adecuada y para entrar habría que hacerlo con un equipo de respiración autónoma, no hay productos que la inspección interna de la virola interior pueda producirse algún tipo de corrosión. Que es igual de seguro que se hace una prueba con el propio gas de servicio y no hace falta entrar dentro de la cisterna para garantizar que la inspección es correcta

#### **Punto 4. Otros asuntos.**

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este punto quiere plantear dos cuestiones. La primera es que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente está haciendo unos trabajos de análisis de riesgo específicamente diseñados en relación con el seguro de responsabilidad ambiental, del que en este momento está exento de su aplicación al transporte de mercancías peligrosas.

D. Andrés Herbada dice que lo que se tiene es una prórroga hasta que salga en una orden ministerial que lo hará obligatorio.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este momento no es de aplicación, porque en el último reglamento que sacó el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente expresamente se recogió que no se aplicaría al transporte de mercancías peligrosas, lo cual no significa que la ley no haya que desarrollarla el día de mañana. Se están haciendo unos trabajos de análisis de riesgo que permitirían, si hubiera que aplicarlo, analizar los riesgos medioambientales del sector del transporte de mercancías peligrosas para el seguro de riesgo medioambiental. En este momento no deja de ser más que un ejercicio que están haciendo, pero que efectivamente el día de mañana puede ser de aplicación obligatoria. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente nos ha invitado a colaborar y conocer, por lo menos, estos trabajos que están haciendo. Ha habido una reunión el mes de junio, en relación con este tema, a la cual ha asistido personal de esta Comisión y de la Dirección General de Transportes Terrestres y de lo que era la Dirección General de Ferrocarriles; estamos al corriente de los trabajos efectuados y se informará en caso de que haya algún resultado fehaciente. De momento estaban con los trabajos iniciales; también sabemos están trabajando con CETM para desarrollar estos trabajos, que son unos de los interesados en este sector, junto con otros muchos más, solamente comentar que esto existe y que se está trabajando.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que se están estudiando los riesgos posibles, no solamente en lo referente a las mercancías peligrosas, sino en otros sectores más, y haciendo ese estudio de análisis de riesgo dentro del marco de la Ley de responsabilidad medioambiental.

D. Marcos Orihuel quiere decir que asistió a la reunión y el motivo por el que se plantea aquí es dar audiencia y decir que este es un proceso que está en marcha y abrirlo a las posibles aportaciones que puedan hacer los presentes a este respecto. En este momento es necesario hacer este estudio en la medida en la que normativamente se presenta como necesario acotar los márgenes en cuanto a la cuantificación de una posible fianza que pudiera cubrir los riesgos de un posible accidente, en este sentido ser positivos y aportar toda aquella información que creáis que puede ser interesante.



D<sup>a</sup> Silvia García refrenda lo que han dicho sus compañeros. Hay un actor en el transporte de mercancías peligrosas que está interviniendo asiduamente dentro del proceso del análisis de riesgo que se está haciendo a nosotros y se nos informa con periodicidad de los avances que hacen e invita a los presentes a colaborar.

El otro tema que quiere plantear es a solicitud de FEIQUE, que hoy no ha podido asistir. Se refiere a un borrador de orden ministerial al que ha tenido acceso FEIQUE y que nos ha remitido, que está elaborando la Dirección General de Tráfico para la modificación de Reglamento General de Vehículos en relación a unos puntos referidos a la longitud de los vehículos articulados, excepto autobuses, que se puede aumentar hasta 20,55 m. Específicamente se dice que no se podrá conceder esta autorización cuando se pretenda realizar transporte de mercancías peligrosas por carretera. FEIQUE le ha pedido que transmita su profunda oposición a la inclusión de esta coetilla, al considerar que las mercancías peligrosas ya tienen su normativa propia y que el riesgo de ser mercancía peligrosa viene cubierto por los requisitos adicionales a esta normativa, que es el ADR, por lo que no entienden la inclusión de este punto .

D<sup>a</sup> Silvia García quiere indicar que lo que sí le parece importante es que esta normativa, que sí afecta a las mercancías peligrosas, la Dirección General de Tráfico la envió a la Comisión Permanente de mercancías peligrosas para su evaluación, cosa que esta Dirección General no siempre ha hecho con su normativa.

D. Julio Viartola cree que la redacción de esa orden ministerial es defectuosa y unos de los puntos es ese habla de 20,55 m, que en la actualidad ya existe pero para carga indivisible. Habla de 20,55 m con la correspondiente autorización de la autoridad de tráfico solo es para carga indivisible y por eso no entra las mercancías peligrosas, pero eso no es ninguna modificación, eso ya se hace en la actualidad y no cree que la orden no está muy bien expresada.

D. José Luis Chicha dice que es un borrador toma nota para enviarla a la Comisión para su estudio. Este borrador lo está haciendo la Subdirección de Vehículos y el motivo de esta exclusión simplemente, según le han informado, es que la peligrosidad que representa el volumen de hasta 60 toneladas que se permite en estos casos de transporte de mercancías peligrosas con los mega camiones.

D: Julio Viartola cree que se ha equivocado y pensaba que estaban hablando del 20,55 m. y no del 25,25 m. que es lo que ha manifestado el representante de la Dirección General de Tráfico. D. Julio Viartola aclara que hay dos partes ,una que es 20,55 m. en el que estamos excluidos porque en un principio las cargas peligrosas no son indivisibles, y luego está el 25,25 m. que es la configuración modular que en eso si tiene razón FEIQUE en que se discrimina un tipo de materias.

D. Luis Martínez quería hacer una consulta referida a la publicación en prensa hace unos meses que hablaba que el Congreso había hecho una promesa al Gobierno o al Ministerio para hacer un mapa regional de servicios para el transporte de mercancías sobre estacionamiento, lavaderos etc.; pregunta si de eso se va a hacer algo o está todavía en el aire.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que también lo vio y lo recibió con mucho interés, pero no es consciente de ninguna reacción específica a esta iniciativa.

Con posterioridad a la reunión que se va a celebrar en Ginebra enviarán el acta de la misma. Anuncia que la próxima reunión será sobre la primera quincena de noviembre antes de la reunión del WP15. También quiere anunciar que en noviembre se quiere convocar a otra reunión para estudiar los documentos que se van a presentar para la Reunión del Libro Naranja que se va a celebrar a finales de noviembre. Las fechas de las reuniones se enviarán con suficiente antelación.





D. 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 13:45 horas, del día veinticuatro de abril de dos mil quince.

Madrid, a 10 de septiembre del 2015.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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