



ACTA DE LA REUNIÓN DE 12 DE MARZO DE 2014
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. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior.

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

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. Cristina Cisneros Domínguez, de la Junta de Castilla-León

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

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

En Madrid, a las 10:30 horas del día 12 de marzo de 2014, 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.

Se informa a los presentes que a esta reunión asisten, en calidad de oyentes alumnos de la Universidad Internacional de la Rioja, que han manifestado su interés en presenciarla.

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, e informa que a petición del representante de la Dirección General de Tráfico se va tratar un punto de otros asuntos en primer lugar, por tener que ausentarse antes del término de esta reunión y después se retomara el orden del día. Los asistentes están de acuerdo con este cambio y sin más 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 16 de diciembre de 2014, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Se ha hecho entrega de un escrito constando correcciones de las siglas de algunas asociaciones. Al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta incluyendo estas modificaciones.

Otros Asuntos

D^a Silvia García informa que el punto que se quería adelantar en sobre una restricciones de tráfico adicional en la carretera N-340 en el tramo Torreblanca-Nules. Lamenta no haber podido enviar la documentación pertinente por correo electrónico, pero el escrito ha llegado apenas hace dos días, y no ha dado tiempo a incluirlo dentro de la documentación de la reunión.



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

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

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

D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra.

D. Manuel Sánchez Jiménez, del Gobierno Vasco

D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana.

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM

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

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPSA

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

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

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D: Francisco Pérez Nuevo, de AEGIC

D. Arturo González Cobaleta, de AECSE.

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

D^a Elsa Coelho, de AEUTRANSMER

D. José Pérez García, de ANLIC

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

La causa de esta restricción es la existencia de un tramo dentro de la N-340 que tiene una accidentalidad muy grande y es uno de los puntos negros de la zona y como consecuencia se va a prohibir el tránsito de vehículos de más de 7.500 kg, a todo tipo de vehículos, no es un tema específico de mercancías peligrosas, pero obviamente hay transportistas de mercancías peligrosas que se pueden ver afectados. Pregunta a los presentes si quieren hacer algún comentario o prefieren estudiar el documento y más tarde enviar comentarios por correo electrónico.

El tramo del que se está hablando es en la N-340 entre los puntos kilométricos 958-1013 y los puntos kilométricos 941-956 durante las veinticuatro horas del día. Se han dispuesto unos recorridos alternativos: la autopista de peaje AP-7, la CV-10 y la CV-13.

D. Dulsé Díaz conoce el proyecto a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera, que también les ha pedido informe. Él va a enviar el informe por escrito que está preparando CETM sobre este tema, junto con un mapa. Puede avanzar que, conociendo la siniestralidad de la carretera, parece una medida coherente, desde el punto de vista de la seguridad vial. Utilizando la CV-10, una vía gratuita, realizarían entre 6-7 kilómetros más, parece que no va a tener mucha incidencia en tiempo de tránsito y en coste. Y recuerda que hay un compromiso para desdoblarse la N-340 y evitar los problemas de siniestralidad. Aceptan esta restricción, pero solo como algo temporal.

Pregunta si no se ha planteado algún tipo de excepción para los transportes con origen y destino en las citadas carreteras.

D^a Silvia García indica con respecto a este último punto en la resolución también contempla esta posibilidad.

D. José Luis Chica quiere significar que las excepciones contemplan todas las posibilidades del origen y destino en esa zona y también comentar que el tráfico de mercancías peligrosas no se va a haber afectado en gran medida porque el itinerario de la RIMP es por la AP-7. En el caso de que el destino fuera una población en los tramos restringidos, como bien se ha comentado, está exento.

D^a Silvia García quiere aprovechar la presencia de un representante de la Dirección General de Tráfico y de un representante del Gobierno de Navarra para realizar una consulta a este último sobre la RIMP que han sacado y que es coincidente casi en su totalidad con la publicada por la Dirección General de Tráfico para Navarra y quería consultar cual ha sido el fin de esta publicación y si Navarra pretende seguir publicándola en un futuro.

D. Luis Martínez del Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra, en primer lugar quiere agradecer a la Dirección General de Tráfico y en particular a D. José Luis



MERCANCÍAS,S.A.

D^a Victoria Parra, ADIF

D. Salvador Rodríguez Pérez, RENFE

D. José Márquez Bejerano, de ADIF

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

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

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

D^a Victoria Aceña, del Consejo de Seguridad Nuclear

D. Manuel Moreno Almendros, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Eugenio Rosell Antona, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Germán Fernández Fernández, del Principado de Asturias

D. Antonio Ferrando, de Petrolífera de Transportes, S.A.U.

ASISTIERON EN CALIDAD DE OYENTES DE LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LA RIOJA:

D: Juan Ángel Sanche Benito.

D^a Yolanda Montero Martín

D. Alejandro García García

D. José María Eusebio Alcaraz

D. José Valdivielso

D. Daniel José Rodríguez Rodríguez

D^a Adriana Pascual Sequeros.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

Chica que atendieran las solicitudes que se le hicieron en la Subcomisión de diciembre respecto de la RIMP.

El Servicio de Transportes de Navarra prácticamente se enteró de la publicación de la RIMP de Navarra casi cuando estaba publicándose, de hecho en la misma no aparecen las solicitudes que se hizo a la Dirección General de Tráfico en diciembre en esta Subcomisión de diciembre.

Una vez publicadas entiende que no tiene que hacer ninguna valoración sobre el tema, por haber partido de otro Departamento del Gobierno de Navarra por las causas que sean y que son ellos los que debían de dar explicaciones y a los que se están derivando de todas las incidencias y las consultas que llegan a transportes de un problema que no han generado.

Añade que el Departamento de Interior está hablando con la Dirección General de Tráfico para ver como aclaran el tema de las restricciones y de la no coincidencia en algunos carreteras y indica que poco más puede decir.

D^a Silvia García recuerda que también existe por informar un problema con las Restricciones al Tráfico de Transportes de Mercancías Peligrosas por Cataluña que no envían para ser informadas por la Comisión Permanente, como es preceptivo ni tampoco se han podido presentar en esta Subcomisión.

Indica que se ha solicitado informe a la Abogacía del Estado por la falta de envió para su preceptivo informe por la Comisión de las Restricciones al Tráfico de Mercancías peligrosas en Cataluña, y ahora también sobre las Medidas al Tráfico publicadas por el Gobierno de Navarra.

D. Luis Martínez recuerda que en la última reunión de en diciembre se habló precisamente de las Restricciones de Cataluña y de la necesidad de que se pasaran antes por la Comisión Permanente y la Subcomisión y no se ha hecho así. Entiende que si se va a mantener esa dinámica del Departamento de Interior del Gobierno de Navarra primero tendrían que mandar el borrador y en su caso en diciembre venir aquí a presentarlo como hace la Dirección General de Tráfico o el País Vasco. Él propondrá que se hiciera así.

D. Jesús Soriano dice que les parece un tema importante y que la coordinación y la armonización debe de estar garantizada para que el transporte sea más fluido. Tal y como están las cosas, un camión de mercancías peligrosas de mercancías peligrosas de Vitoria a Lérida tiene que consultar los BOES de cuatro órganos legisladores.



A ellos lo que les importa es que exista una coordinación eficaz entre los órganos competentes y vemos ahora mismo que esto no se está produciendo y que hay que tomar alguna medida para que ese Órgano de coordinación, que tiene que ser esta Subcomisión, haga bien su trabajo.

D. José Antonio Rodríguez cree que es un tema anecdótico, en tanto en cuanto, la capacidad sancionadora que sería la que generaría algún problema la tiene la Dirección General de Tráfico, en el caso concreto de Navarra, piensa que es papel mojado y crear problemas sin necesidad .

D.ª Silvia García cree que el tema va bastante más allá de papel mojado. También hay que pensar en las personas que vienen de fuera que desconocen el castellano y encima se encuentran con tres restricciones de tráfico más la de Navarra, y no hay que olvidar que la RIMP no existe en todos los países de Europa, con lo cual esto puede generar una dificultad importante. A las páginas de Naciones Unidas, en la información por países, España remite todos los años las restricciones al tráfico de mercancías peligrosas; este año se ha remitido la de la Dirección la de la Dirección General de Tráfico, las de Cataluña y las del País Vasco, entendiéndose que la de la Dirección General de Tráfico incluían las de Navarra. Piensa que enviar dos que comprendan el mismo territorio solamente incrementaría el caos que se puede generar.

D. José Luis Mañas dice que antes había dicho que las restricciones al Tráfico de Cataluña de las mercancías peligrosas no habían llegado a esta Comisión y ahora dice que sí.

D.ª Silvia García contesta que en esta Comisión no se las ha informado, porque no se han recibido, pero los transportistas extranjeros no tienen la culpa de todo esto y por tanto también se han remitido a Naciones Unidas para que se publiquen conjuntamente con las demás restricciones.

D. José Luis Mañas vuelve a pregunta si las restricciones de Cataluña han llegado o no.

D.ª Silvia García contesta que no han llegado oficialmente, se ha enterado cuando se han publicado en el Boletín oficial de su comunidad y el enlace de esa publicación se ha mandado a Naciones Unidas para que publiquen ese enlace junto con el enlace del País Vasco y con el de la Dirección General de Tráfico, para que la información que cualquier transportista pueda necesitar este completa y recogida en un único sitio. Pero se sigue reclamando que antes de su publicación las restricciones al tráfico de Cataluña tendrán que pasar por esta Subcomisión y la Comisión Permanente.

D. Dulsé Díaz cree que su posición con respecto a las restricciones es bien conocida y cree que no hacen falta; y además que se dan pasos hacia atrás a medida que van surgiendo nuevas comunidades autónomas con competencias transferidas en este tema. La cosa se va complicando cada vez más, e indica que como se siga así se van a tener que consultar tantos boletines como comunidades autónomas existan. Cree que desde esta Comisión se debería toma alguna posición firme, por la seguridad y fluidez del tráfico, para que el transporte sea eficiente. Lo que hay que pedir es un poco de sentido común y de coordinación a aquellas comunidades que tienen ya las transferencias. Es muy difícil quitárselas pero sí se puede exigir su coordinación, que las notifiquen por adelantado y que haya coherencia entre ellas. Propone enviar un escrito a todas las autoridades, incluso ofrecernos como foro, para que se puedan debatir este tema y se puedan coordinar

D.ª Silvia García dice que desde esta Comisión se debe solicitar que estas relaciones de itinerarios tengan informe previo, estén consensuadas y que conecten la una con la otra esa labor es la que se está intentando realizar. El conseguir que se haga una única RIMP es muy difícil.

D. Javier de Mauricio es partidario de la RIMP, lleva ya unos años instaurada en España y está dando muy buenos resultados y ha estado funcionando hasta ahora, pero si todas las comunidades autónomas empiezan a publicar cada una sus propias RIMP va a ser perjudicial y esto hay que evitarlo. Si no se puede dar una solución, se va a denunciar. Los transportes parados, como puede ser una cisterna, cuesta mucho dinero. Esto es un problema muy serio al que hay que buscar una solución.

D.ª Silvia García cree que no hace falta que se ahonde en el tema porque todos estamos de acuerdo y ruega que se avance en el tema y que las siguiente intervenciones no sean repetición de las anteriores..

D. Enrique Sánchez hace poco asistió a unas jornadas de consejeros de seguridad en Cataluña, y allí se dijo que en el caso de las restricciones que se han publicado en Cataluña tienen que ser aplicadas a todas las



mercancías peligrosas incluyendo cantidades limitadas, camiones sin paneles naranjas, etc. únicamente han quedado las restricciones por fecha, esto le sorprendió mucho ya que en la dictada por la Dirección General de Tráfico no ocurre esto.

D. José Antonio Rodríguez dice que es cierto lo dicho en la anterior intervención, las restricciones en Cataluña han cambiado y ahora son como las del País Vasco, ahora hay exenciones de días y horas pero no de vías.

D. Manuel Sánchez comienza diciendo que las restricciones del País Vasco todos los años se ven en esta Subcomisión y luego en la Comisión Permanente y piensa que todo el mundo es consciente de que no se pueden dejar camiones parados en los límites donde termina el área de competencia de una restricción y comienza la siguiente. Y entiende que la RIMP, para dar fluidez a este tipo de mercancías, las restricciones del País Vasco son las generales y de lo que se trata es que las vías sean lo más seguras, ahora mismo había problemas con la homologación de los túneles y hasta que esta no acceda el propietario de la vía, las diputaciones en el caso del País Vasco, no se puede incluir en las restricciones. El peligro que transmiten las mercancías peligrosas, a pesar de ser mínimo, todavía es menor llevándolas por las redes lo más seguras posibles y así el tiempo de tránsito sea el menor posible, respetando en todo momento horarios y velocidades. En el País Vasco se ha tratado así a este tipo de mercancías; otra cosa es la mercancía en general.

D. Eduardo Gómez dice que para solventar un poco este problema en el Real Decreto 97/2014 nuevo en su artículo 5 se han puesto dos cosas nuevas; la primera que todas las restricciones al tráfico a nivel nacional, autonómico o local tienen que pasar por el Consejo Superior de Seguridad Vial con lo cual hay una premisa previa, desconoce si las comunidades autónomas lo envían allí; y se ha añadido un punto tercero que dice que las restricciones no son aplicables cuando el transporte va acogido a algunas de las exenciones del ADR, salvo que por motivos de seguridad la autoridad competente considere que las citadas restricciones sean de aplicación a los transportes exentos. Que Cataluña se acoja a el citado párrafo, todavía es pronto para saberlo, pero que las dos cosas están ya recogidas en el Real Decreto citado, que tiene rango superior a cualquier norma de una comunidad autónoma o la resolución de la Dirección General de Tráfico. Cree que con esto se podrá atajar algo el problema.

D. Cristina Jiménez le sorprende los comentarios recibidos, puede ser por la redacción de la orden de restricciones, que se ha cambiado este año y puede ser un poco confusa, pero las restricciones en materia de transporte de mercancías peligrosas solo son para aquellos vehículos que lleven el panel naranja. Todo lo que no lleva panel no le afectan las restricciones.

D^a Silvia García dice que se recogerá en el acta para que conste como guía para los transportistas y agradece esta aclaración. Terminado este tema se retoma el Orden del Día aprobado.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna del 17 al 21 de marzo.

De los documentos presentados se hicieron los siguientes comentarios:

DOCUMENTO 2. Presentado por Bélgica. Se refiere al transporte de amoniaco en GRG, que en este momento se está haciendo mediante un acuerdo multilateral M-256. Bélgica propone estudiar este transporte por que sospecha que se está realizando de manera insegura, aunque se ha renovado varias veces el acuerdo multilateral con redacciones parecidas. Hace algunos años este tema se llevó a la Reunión Común RID/ADR, para incorporarlo a los textos del RID y ADR, en esta reunión se opusieron.

Lo que se propone ahora es la creación de un Grupo de trabajo, no cree que haya oposición a su creación y si alguien tiene interés en este tema, que haga el favor de indicarlo para enviar a alguien al mismo.

D. Jesús Soriano recuerda que FEIQUE envió por escrito su opinión sobre esta propuesta. Entienden que esta mercancía que es del grupo de embalaje 3 autoriza el transporte en este tipo de GRG de plástico en el Libro Naranja y les sorprende que si ya está asumida en el Libro Naranja que ya se puede transportar de esta forma como en los reglamentos de transporte terrestres.



Lo que le preocupa es que el amoniaco entre el 10 y 35 %, por encima del 25% tiene peligrosidad para el medio ambiente, y por este motivo no sabe si se va a aprobar esta propuesta como tal.

D^a Silvia García dice que la propuesta de Bélgica es estudiar este multilateral, que no ha firmado este sino que quiere ver si estos países firmantes que están haciendo estos transportes de acuerdo con estas condiciones están incurriendo en un transporte muy poco seguro. Bélgica va más en la línea de intentar prohibirlo que de autorizarlo.

Añade que si FEIQUE tiene interés en este tema le anima a acudir a este grupo de trabajo, si quieren que este tipo de transporte se haga de una determinada manera lo mejor es formar parte de este grupo.

D. Jesús Soriano dice que hablaran con la federación europea suya, CEFIC, para saber si tienen una persona designada para que asista a esta reunión.

DOCUMENTO 12. Presentado por el CEN, que quiere realizar una consulta sobre los apartados 6.2 y 6.8 del ADR y RID donde se enumeran normas, quieren saber si cuando se enumeran estas normas se suponen que que cumpliendo las normas es suficiente para cumplir el ADR o el RID o si estas normas explican cómo se tiene que aplicar la regulación, pero en todo caso tienen que consultar el ADR y el RID.

D. Enrique Sánchez dice que esto viene en relación con todo lo que ha pasado con las cisternas de GNL y con el control y verificación de las normas. En principio en los muchos documentos que hay del CEN en relación con todo el procedimiento de revisión, por una parte va el CEN desarrollando una norma y después viene la norma a verificarse en el WP15. En este documento en CEN pregunta qué es lo que tiene que hacer, pero ya lo ha definido, tiene que desarrollar aquellos requerimientos del ADR que tienen necesidad de una justificación técnica para que lo que dice el ADR se soporte por la normativa. Las normas deben de establecer las reglas que indiquen como deben de cumplir todas las disposiciones y no pueden establecer criterios básicos, que es uno de los elementos que utiliza el CEM en sus documentos. Una cosa son los requisitos básicos que se establecen en el ADR y otra cosa es la justificación técnica que tiene que hacer el CEM en sus normas. No es necesario que se repitan contenidos del ADR, salvo que sea preciso explicar la justificación de esos requerimientos, no sería necesario establecer reglas sobre requerimientos que no lo requieran, hay algunos que no necesitan una justificación técnica, únicamente su cumplimiento.

El CEN lo que está pidiendo es una clarificación, las norma deben de ser completas y no solamente sobre un apartado del ADR sino todo aquello que requiere como se cumple el requerimiento. No se puede ir en contra del ADR.

D^a Silvia García dice, que precisamente por el documento de las cisternas interesa defender la opción 9b, no que tengan que ser completas si no que expliquen como respetar la regulación y que se apliquen adicionalmente en suma a lo que establece el ADR. La consulta a la norma no garantiza que esté cumpliendo el ADR, el termino completo utilizado por D. Enrique Sánchez es un poco confuso.

DOCUMENTO 13. Propuesto por Ucrania. En este documento se propone cambiar adaptar los requerimientos de transporte del fósforo a lo que viene en el documento de transporte normativa del SMGS. Ellos tuvieron un accidente muy grave hace unos años en las especificaciones de transporte del fósforo lo que hay es una capa protectora que hay que llevar ellos estimaron que el espesor de esta capa protectora era escasa la que había en la normativa en ese momento y la aumentaron de 12 a 30 cm. Como tuvieron este problema lo analizaron en profundidad vieron que con las condiciones ambientales que había era necesario aumentar el espesor de la cpaa protectora; lo que proponen es que recoja también en la normativa de transporte europea tanto en el ADR como en el RID. El fósforo es explosivo y en aquel momento explotó, y por tanto parece que las precauciones que se estaban tomando en aquel momento no eran suficientes, lo analizaron y esa es a la conclusión a la que han llegado. En principio 30 cm pueden parecer muchos, pero hay que tener conocimiento de estas sustancias y de sus condiciones adecuadas de seguridad para su transporte.

La propuesta es multiplicar por 2,5 el espesor y para el caso de que la temperatura ambiente pueda ser de más de 40 ° incluso se debería aumentar el espesor por encima de eso.

D. José Luis Mañas dice que el fosforo no está clasificado como explosivo, aunque puede explotar, no es de la clase 1. Le parece mucho espesor los 30 cm que se piden en este documento.



D^a Silvia García comenta que la protección más habitual es de 30 cm de agua, no es de ninguna sustancia específica, se puede utilizar otra sustancia que no sea agua.

DOCUMENTO 15. Presentado por el CEN. Plantea unas diferencias importantes que hay en las distintas secciones con respecto a la obligatoriedad de realizar el test hidráulico para cisternas fijas y portátiles al emplearse términos diferentes en un caso “generalmente” y en casos especiales se permiten autoridades cambiar el sentido de la norma general. En el documento se llama la atención sobre la falta de homogeneidad de criterio y solicitan cuál de las soluciones se quiere emplear y se haga de manera conjunta para ambos tipos de cisternas.

Se presentan dos propuestas entre guiones y la que apoya el Ministerio de Industria, Energía y Turismo es la que viene con el guion intermedio, que es la inclusión de una descripción precisa de la circunstancias en las cuales el ensayo con gas puede ser permitido y los criterios que pueden ser usados a fin de realizar un ensayo directamente comparable al que se realiza en la prueba hidráulica convencional.

D. Javier de Mauricio recuerda que de este tema se está hablando hace mucho tiempo. Hay ciertas restricciones, no para cambiar la presión de prueba, si no el medio de la prueba, agua o gas, normalmente la prueba hidráulica es común y se utiliza agua, pero hay vehículos cisternas, recipientes que por su uso y por su carga no permiten utilizar agua, al ir en contra de las características de la cisterna. Por esta razón las consejerías de industria, en España permiten previa autorización escrita cambiar el medio de presión, nunca la presión. Es lógico cuando se habla de cisternas criogénicas.

DOCUMENTO 16. Propuesto por la ISO, indica que en ningún sitio del ADR y RID indica que los conjuntos de cilindros tengan que marcarse las botellas una a una, aunque el sentido común hace que en la práctica sí que se enmarque. Propone copiar los mismos textos para el marcado de las botellas individuales que para el conjunto, adaptándolo al ser un conjunto.

D. Enrique Sánchez creía que ya se había incluido esto en el ADR algo relacionado con el marcado de los bloques.

D^a Silvia García le dice que está incluido el marcado de los bloques, pero lo que no está incluido es que dentro de cada bloque tengas que marcar cada botella, aunque parece lógico. Se está haciendo así en todos los sitios pero no porque venga recogido en la normativa. Desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo no se han inclinado por ninguna de las opciones, aunque no son excluyentes.

INFORMAL 12, modifica la propuesta corrigiendo unos errores.

DOCUMENTO 17, Presentado por cuatro asociaciones internacionales. Es un problema de interpretación de la normas de aplicación para los ensayos de producción de los equipos a presión. La interpretación que ellos preguntan es si especificaciones de diseño se suponen que significa norma de diseño o código técnico de diseño, si esto se confirmara llevaría a que hay dos ensayos que tendrían la misma validez se aceptaría la misma seguridad para ellos.

D: Enrique Sánchez dice que no entiende muy bien este documento porque se han ido introduciendo las normas hasta que estaban más o menos completas y se han ido eliminando los códigos de diseño que se estaban utilizando con anterioridad.

DOCUMENTO 20. Presentada por la Asociación de Fabricantes de Pintura. Indican que en la reunión de otoño del 2013 se aprobaron unos cambios y se quitó la viscosidad cinemática como uno de los parámetros que se mira para asimilar grupos de embalaje. Piden que se vuelva a reinstaurar la viscosidad cinemática como un criterio, ya para el mundo de las pinturas se utiliza y es importante para ellos.

D. Jesús Soriano dice que en lo referente a esta indicación de las pruebas de viscosidad en la última revisión de modificaciones del Libro Naranja se les ha olvidado también mantener lo que ya se decía en el ADR. La propuesta, es que ya están en el ADR y RID y que habría que llevarla en el Libro Naranja, que es donde debería de estar.



D^a Silvia García entiende que se llevará al Libro Naranja pero que por temas de fechas se lleva al ADR y RID de ahora o no entra en el ADR-2015.

D. Jesús Soriano dice que su propuesta es que entre en el ADR y RID en sus ediciones para el 2015 y también para el Libro Naranja.

D^a Silvia García indica que imagina que las asociaciones que proponen este documento lo tienen previsto, pero no van a tener tiempo porque la siguiente reunión del Libro Naranja es para junio y los cambios que se aprueben entrarían en el ADR y RID 2017. Esta es la manera que han visto para atajar el problema.

D. Eduardo Gómez informa que el bienio se cierra en la reunión de primavera, el ADR y RID se cerrara en la reunión de mayo, lo que no haya entrado en el bienio no entra para el ADR 2015. Hay que tener en cuenta que la reunión del Libro Naranja es en junio, esta después de la del ADR. Es decir sería ya para el 2017.

DOCUMENTO 23. Presentado por Bélgica y Holanda. Se refiere al informe de accidentes que vienen la sección 1.8.5. En el mes de octubre se celebró la reunión un grupo de trabajo que estudio las bases de datos de accidentes, el informe de este grupo se puede encontrar en el documento número 37 en el que se cuenta todo lo que se hizo. Tiene una errata que se refiere a lo que dijo España, que dijo que tenía una base de datos funcionando desde el 2000 y han puesto que nuestra base de datos funciona desde el 2011.

A raíz de esta reunión y del análisis que se hizo de la base de datos de los accidentes en Bélgica y Holanda se plantean diversos puntos que se quieren incluir dentro del informe de accidentes vigente en el ADR. Hay varios puntos que se comentan y para carreteras incluyen el tipo de carretera, la localización exacta a través del punto kilométrico, incluir en el punto 4 las condiciones meteorológicas particulares la posición baja del sol. Incluir en el punto 5, esta relaciona con la descripción del suceso y poderlo ordenar cronológicamente. En el punto 7 es para reordenar las causas de sucesos incluyendo temas organizativos, errores humanos y técnicos y en el punto 8 añadir un cuadro para poder rellenar. Pregunta a los presentes si tienen algún comentario sobre este tema.

D. Enrique Sánchez dice que lo que ha deducido de este documento es lo que dice en el primer punto, que tiene como fin solicitar observaciones en cuanto a una posible modificación del punto 1.8.5, quiere hacer observaciones al punto 6 del informe que se refiere a las mercancías peligrosas implicadas. En la relación del equipo de contención de los elementos de contención faltan los recipientes a presión, que se pueden desglosar, y los objetos como tales.

El segundo comentario en lo que es el tipo de fallo del medio de contención, que aparece 4 no aparece en concepto de otros, en tipos de fallos (perforación, fallo en cierre, rotura de presión, deformación).

D. Eduardo Gómez dice a D. Enrique Sánchez que él también tendría muchas cosas que añadir, pero lo que se está preguntando es que si creemos que hay que modificarlo y piensa que la respuesta es que sí. En este momento cada país aportara las modificaciones que estime oportuno, ahora no es el momento de enumerar las modificaciones que se estimen oportunas.

D. Enrique Sánchez piensa que hay que decir que si y aportar las modificaciones.

D^a Silvia García dice que expresamente solicitan que les digas todas las modificaciones que se quiera.

D. Jesús Soriano indica en cuanto a los accidentes que cree que ampliar el número de campos como tal no va a mejorar el análisis de la accidentalidad. Piensa que lo primero es conocer todos los incidentes y accidentes que ocurren y a partir de ahí hacer un análisis posterior, en el Real Decreto 97/2014, en el artículo donde se habla de informes del modelo de accidente ADR sin perjuicio de posteriores ampliaciones. Piensa que la base de datos de accidentes ADR española es de las mejores.

La prioridad debe de ser conocer todos los accidentes que ocurren y conseguir el report de todos los campos actuales. Piensa que intentar que un modelo de parte de accidente sea un modelo de investigación de accidente es un camino equivocado.



D. Fernando Fernández quiere proponer incorporar la latitud y longitud, y así conocer la posición exacta de donde ha tenido lugar el accidente.

D. Juan Munera dice que sobre el informe de accidentalidad hay que contemplar todas las causas del accidente para investigarlo y así poner las medidas preventivas para evitar futuros accidentes. Hay que ampliar todos los campos e investigarlos.

D. Fernando Fernández quiere que conste en acta que el espíritu de estos informes es estadístico, mejorar infraestructuras etc. Hay comunidades autónomas que emplean estos informes para abrir un acta de incidencias y sancionar a algunos de los que intervienen, sin haber presenciado nada. Con esto se consigue que la empresa no informe de todos los datos del accidente e incluso que los oculte para evitar la sanción. Desde los servicios de inspección, que se tenga en cuenta que no son una herramienta para hacer una inspección a la empresa o directamente instruir un expediente sancionador con motivo del parte de accidente, que estos informes no son una herramienta para sancionar sino para obtener datos para elaborar la estadística de accidentes. Hay que intentar que las comunidades autónomas que actúan de esta manera dejen de hacerlo.

D. Jesús Soriano dice que en los países europeos no ha encontrado la cantidad y calidad de información que podemos encontrar en España, se pueden conseguir datos de la Dirección General de Protección Civil, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de los informes de los consejeros de la seguridad, etc y se pregunta si toda esta información y todos estos datos tienen que servir para algo.

D^a Silvia García está de acuerdo con que España tiene una muy buena base de datos sobre los informes de seguridad desde el año 2.000, hay datos que se proponen incluir en este documento que ya están incluidas en nuestra base de datos. En algunos de los países hay un cúmulo de fichas de accidentes y en otros no tienen ni eso, por eso el año pasado esta base de datos común europea que está a disposición de todos los países. España ha empezado a utilizarla en enero de 2014 porque prefiere hacerla por años enteros, hay países que ya han empezado a utilizarla en primavera del año pasado, los demás países que han decidido utilizarla lo hacen desde la primavera del 2013.

El fin de ampliar estos datos, contenidos en el informe es poder aprovecharlo para sacar información. Son datos de partida muy importantes para los análisis de riesgos que se prevén hacer.

No hay que ampliar indefinidamente datos en este informe pero seguramente tienen que contener algún punto más manteniendo el mismo tipo de estructura del informe.

DOCUMENTO 25. Presentado por España y Austria. Está relacionado con el transporte de hielo seco y la posibilidad de que produzca riesgo de asfixia, tiene su origen en una serie de accidente relacionado con el transporte de hielo seco como refrigerante en vehículos mixtos en los que no hay separación entre cabina y mercancía.

En el documento se hacen unas serie de propuestas. Una de ellas es que en el punto 5.3.1.4, que ya está aprobado para entrar en vigor en el 2015, hay una frase que dice que para el caso el hielo no se puede dar el riesgo de asfixia, habría que quitar esta frase porque no es correcta. Otra propuesta es especificar la separación entre el conductor y la carga. Otro punto que se cambia es que no necesita ventilación si está separado la cabina del compartimento de carga, y si donde va la carga lleva algún tipo de equipo frigorífico.

En la última reunión se aprobó incluir la definición de equipo frigorífico o de frío de acuerdo al ATP, pero hay productos que no están sometidos al ATP, como puede ser los fármacos que necesitan refrigeración, al ser equipos refrigerados no necesitan ventilación, la referencia al ATP se puso como ejemplo pero no como obligatoriamente tiene que ser con homologación ATP.

La siguiente propuesta solo es válida para el RID. La cuarta propuesta que habla del marcado fuera del riesgo de asfixia solamente hay que ponerlo cuando no hay una ventilación. Al final se incluye una propuesta para discusión que es incluir el hielo seco, en este momento solo cuando se emplea para la refrigeración, la realidad es que en un viaje se lleva como refrigerante y en otro caso como mercancía, el riesgo de asfixia es el mismo en ambos casos. Lo que se propone es que en todos los casos de transporte de hielo seco se les someta a las especificaciones que ahora son válidas solamente cuando el hielo seco sea refrigerante.



D: Fernando Fernández quiere hacer una puntualización, a nivel internacional las disposiciones técnicas e los vehículos no establece la separación de la carga, pero en España el Reglamento General de Vehículos ya establece la separación de la carga. En los vehículos mixtos adaptable donde hay una separación entre la cabina y carga con una rejilla.

Dª Silvia García dice que la rejilla no puede ser válida porque es permeable al paso de gases, de lo que se trata es de separar la carga para que no pasen gases asfixiantes de la carga a la parte delantera. Lo que se dice en el documento es que el departamento de carga este separado de forma estanca a los gases y no sea accesible al personal.

D. Javier de Mauricio está de acuerdo con que la solución es la separación del departamento de carga de la cabina. No se está hablando de un vehículo mixto se está hablando de un vehículo refrigerado.

Dª Silvia García recuerda que el ATP tiene aprobado tres tipos de vehículos: aislados, refrigerados y mecánicamente refrigerados. En los tres tipos de aislamiento lo que se intenta es mantener la temperatura lo mejor posible, por lo que la ventilación no es recomendable

D. Jorge Mérida quiere saber si la interpretación que ha hecho es correcta, los vehículos cerrados tienen que llevar separación estanca y además tiene que llevar el marcado en la puerta de asfixiante, esto también es para los vehículos refrigerados.

Dª Silvia García aclara que los vehículos separados y ventilados no requieren marcado, los vehículos que estén junto requieren gran ventilación y no requieren marcado, vehículos cerrados y separados del conductor no requieren ventilación y si marcado.

D. Jorge Mérida dice que un vehículo sin separación es imposible mantener una concentración de un 0,5% de CO₂ por que va sublimando poco a poco, hay que llevar un medidor que te indique que se ha superado la concentración, si no se lleva el medidor la separación de la carga es imprescindible

D. Silvia García dice que si se llevan las ventanillas bajadas no hay ningún problema, los problemas que se han dado son de personas con las ventanillas subidas y el aire acondicionado o la calefacción puesto. Cree que nadie va a llevar un medidor, pero el tener valores concretos servirá como punto de atención a las personas que realicen estos transportes y para que mediten sobre lo que están haciendo.

Para D. Jorge Mérida el problema lo tiene el que expide la mercancía el que tiene que valorar si una ventanilla bajada en el momento la entrega se puede considerar como una buena ventilación, y durante el viaje las ventanillas pueden subirse o no. Al final se ha entregado la mercancía a un vehículo que no está adecuadamente ventilado. El riesgo más grande son los vehículos particulares que llevan una cantidad muy pequeña de hielo seco y no saben cómo se debe de transportar correctamente, y aquí que responsabilidad tienen los expedidores.

Piensa que en la redacción de la norma debe de quedar claro que se tiene que hacer cuando no hay posibilidad física de separación entre la cabina y la carga. Y si en un vehículo particular se va a poder cumplir el apartado 5.5.3.

Dª. Silvia García piensa, que en principio, el responsable es el transportista pero las personas que conocen la mercancías son las que están suministrando el producto y sería deseable que estos transmitieran la correcta forma del transporte de esta mercancía.

D. Fernando Fernández quiere puntualizar que el 1.1.3.1, el particular para uso propio está exento del cumplimiento del ADR y en el caso que nos ocupa tampoco se le va a poder aplicar el 5.5.3. en el caso que se modifique. Esta de acuerdo con el resto del documento.

DOCUMENTO 30. Presentado por AEGPL. Se refiere a las inspecciones periódicas de un vehículo cisterna, para cisternas fijas y móviles quieren sustituir los test hidráulicos por una parrilla de distintos ensayos no destructivos. AEGPL va perfeccionando este documento a través de las distintas sesiones, ha incluido varios cambios, especifican los distintos ensayos y en los casos concretos en los que se puede utilizar.



D. José Luis Mañas recuerda que esta propuesta ya se ha presentado varias veces y no está de acuerdo con este cambio.

DOCUMENTO 31. Presentado por AEGPL. Es una propuesta para meter en el sistema los ensayos en el recipiente a presión recubiertos de poliuretano mediante destructivos por. En Francia y Bélgica existen estas botellas recubiertas de poliuretano que impiden realizar los ensayos de manera convencional y que si se producen cualquier daño quedan ocultos bajo la carcasa del poliuretano. Han realizado una serie de estudios y han llegado a la conclusión que lo mejor para este tipo de embalaje es coger bataches y hacer los ensayos destructivos. Y en función de estos ensayos aceptas o no todo el lote.

A diferencia de las anteriores propuestas se incluyen un tipo de prescripciones genéricas que dice para que casos valen los ensayos hidráulicos y para que casos utilizar los ensayos destructivos, los ensayos destructivos con batache o los ensayos no destructivos, queda reflejado en el punto 6.2.5.3.

D. Javier de Mauricio cree necesario conocer la opinión del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Piensa que la cuestión es saber el número de muestras necesarias para el ensayo y del grado de estadística de rechazo o aceptación.

D^a Silvia García dice que esta propuesta la presenta la industria en colaboración con el gobierno francés y belga porque con los ensayos que hay no tienen una noción clara de la seguridad de las botellas que están manejando, es un problema al que le tienen que dar solución. Indican unos criterios estadísticos de tolerancia y citan la norma ISO al respecto y el grado de confianza al 95%. En cada caso si funciona o no el ensayo va indicando lo que ocurre. No le gusta de esta propuesta es que el punto de especificaciones generales dicen “no se puede”, varias veces puede dar lugar a interpretaciones no favoreciendo a las homogenizaciones.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo todavía no se ha pronunciado sobre este documento pero se le ha solicitado que lo haga en varios puntos.

DOCUMENTO 32. Propuesto por la Asociación Internacional de Gases EIGA. Es un tema relacionado con la activación de las válvulas de seguridad, se propone todo un conjunto de propuestas para contenedores cisternas y cisternas desmontables para que se incluya el tiempo de retención real dentro de la documentación de transporte. Indican sobre qué criterios esto se debía de calcular y que es lo querían hacer con ello. También incluyen cláusulas transitorias para que las cisternas antiguas se puedan seguir utilizando.

D. Enrique Sánchez cree que por su experiencia lo que propone el documento es calcular el real en base a una norma ISO, con lo cual no cree que haya ningún problema.

D. Jorge Mérida pregunta que en caso de contenedores que traen de Estados Unidos aprobados por DOT también les afectaría. D^a Silvia García entiende que si les afectaría al aplicar el ADR.

DOCUMENTO 33. Presentado por Austria. Se refiere a mecheros y recambios de mecheros que se han incluido en el ADR 2013 y una disposición adicional que permite el transporte en unas condiciones menos estrictas y lo limita a 100 kg por vehículo. Los austriacos piden que sea 100 kg por vehículo o gran contenedor. Esto está ya recogido en un acuerdo multilateral.

D. Javier de Mauricio dice que el termino recarga para encendedores es un poco ambiguo, en general suele ser de gas pero últimamente también pueden ser de algo parecido a la gasolina. También se incluiría los que llevan líquidos inflamables y sus recargas.

D. Eduardo Gómez cree que si, la 658 se aplica para mecheros y recarga de mecheros sea del tipo que sea. Si los mecheros y su recarga están incluidos en la clase 2 se está hablando de los de gas.

D^a Silvia García aclara que su número ONU es 1052 que incluye encendedores o recargas de encendedores y añade que contiene gas inflamable.

D. Eduardo Gómez dice que las botellitas de gasolina que se venden en los estancos son de clase 3, líquido inflamable



DOCUMENTO 35. Propuesto por Francia. Propone para la subsección del 1.1.3.6, para medir la cantidad de gases absorbidos propone incluirlos al igual que los gases comprimidos y los productos químicos bajo presión que se midan su volumen por volumen de recipiente en litros.

D. Eduardo Gómez pregunta si en inglés lo de gases absorbidos es así también, D^a Silvia le contesta que sí.
D. Eduardo Gómez dice que le parece extraño y entiende que cuando se refiere a gases absorbidos pueden ser los gases disueltos.

D^a Silvia García dice que en el Libro Naranja se han introducido varias definiciones y varios números ONU nuevos de gases absorbidos. Le parece que la propuesta, desde el punto de vista científico, le parece incorrecto, porque en estos gases si se mide la capacidad del recipiente en litros se está metiendo el gas absorbido y el material absorbente, pero que aún así parece razonable medirlo así por simplicidad. Hay unos artículos que Francia está intentando introducir que son los elementos de coches que eliminan polución en los que esto se usaría.

D. Jorge Mérida dice que sobre los comentarios hechos por D. Eduardo Gómez si sería bueno saber si los disueltos van a cambiar de criterio que ahora son de kilos y va a pasar a ser por litros, sería una restricción mucho más dura que la actual.

D^a Silvia García cree que no va a ser así. La propuesta de Francia es incluir lo antes dicho y no cambiar nada más.

Una vez concluido la revisión de los documentos formales de la Reunión Conjunta RID/ADR se pasa al estudio de los documentos informales publicados hasta el día de hoy:

DOCUMENTO INFORMAL 11. Es una puesta al día de todas las referencias de la normativa europea de residuos peligrosos, sustancias tóxicas, sustancias corrosivas y sustancias que dañan el medio ambiente. Ponen al día los cambios de directivas que ha habido

D. Jesús Soriano quería hacer un comentario referente al tema de clasificaciones de residuos, actualmente lo que son la clasificación de las mercancías peligrosas que a su vez están clasificadas como residuos según la normativa europea, la industria está utilizando la normativa vigente que hay sobre la lista de residuos, pero para junio del 2015 habrá que utilizar la normativa armonizada GHS para todos los productos químicos con lo cual habrá que modificar toda la clasificación que hay de residuos y también puede tener impacto sobre la clasificación que hacen los expedidores de residuos. En la actualidad cada compañía utiliza una lista del Código europeo de residuos uniéndolo a diferentes números ONU. Todo esto habrá que modificarlo.

Punto 4.- Acuerdo multilateral M-228

D. Silvia García informa que los acuerdos M-268 y M-269 ya están firmados y enviados para su publicación en el BOE.

Actualmente se están tramitando tres acuerdos multilaterales: M-228, M-271 y M- 273.

En cuanto al acuerdo multilateral M-228 es un acuerdo ya antiguo. Se está tramitando porque una empresa nos lo ha solicitado y al Ministerio de Industria, Energía y Turismo le ha parecido bien. Este acuerdo se refiere al transporte de prototipos de pre-producción de grandes ensamblajes de baterías ion-litio (UN-3480).

Punto 5.- Acuerdo multilateral M-271

Relativo a los dispositivos de aditivos como parte de equipamiento de servicio de las cisternas. El objeto de este acuerdo es especificar las condiciones en las que de ir los dispositivos para aditivos.

Punto 6.- Acuerdo multilateral M-273

Relativo al marcado de botellas de gas, como hay unas nuevas especificaciones del tamaño que deben de tener las letras del marcado de las botellas de gas, el caso más urgente es el del GLP, que se resolvió en el



acuerdo multilateral M-269. Este acuerdo sería para todo tipo de gas. Con la firma de este acuerdo estas botellas no se deberían de marcar hasta la siguiente inspección periódica.

Punto 7. Otros asuntos.

D^a Silvia García dice que hay toda una serie de asuntos que quería tratar en este punto.

El primero es la publicación del Real Decreto 97/2014, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Añade que se va a realizar una presentación de este Real Decreto los días 26 y 27. El día 26 está reservado a los miembros de esta Subcomisión, la primera reunión será para todos aquellos que forman parte del Subcomisión y vienen representando a asociaciones y empresas. Y la segunda es para los representantes miembros que proceden de las comunidades autónomas y los de la Administración General. Se ruega que nadie de esta Subcomisión se apunte a la del día 27 porque va a haber un déficit de capacidad y mucha gente se va a quedar fuera.

D^a Silvia García informa que se ha enviado un correo el enlace con el nuevo Código buenas prácticas de empaquetado, embalado y estiba de unidades de transporte elaborado por la IMO, Naciones Unidas y por la Unión Nacional de Trabajadores, por si fuera de interés.

El siguiente tema que quiere tratar es sobre la limitación y marcado de las 8 toneladas por ferry. D. Eduardo Gómez le ha hecho llegar que existe interés por intentar conseguir algún tipo de exención. D^a Silvia García cede la palabra a D. Eduardo Gómez para que exponga este tema. Comienza diciendo que tema es conocido por todos, es sobre el envío de cantidades limitadas que requiere señalización a partir de las 8 toneladas. En marítimo le ha hecho llegar que hay un interés de exención para el transporte en los envíos en cantidad limitada, ya que hay que señalizarlos para carretera y ferrocarril tan solo a partir de las 8 toneladas, en marítimo no existe esta limitación. Lo que ocurre es que al llevar los vehículos que montan en un ferry la señalización automáticamente se les aplica la segregación por mercancía peligrosa, en muchos casos esto supone que el transportista tiene que pagar la plaza de aparcamiento que ocupa más las del alrededor. Lo que se había pensado es llevar una enmienda al Libro Naranja, pero va a ser complicada de sacar, porque los que se dedican al transporte marítimo no van a estar de acuerdo. Lo que quería preguntar D^a: Silvia García si realmente es un problema importante para el sector o no y si la respuesta es afirmativa pide que se le haga llegar a través de un correo electrónico. Todo esto previo acuerdo de la Dirección General de Marina Mercante.

D. Enrique Sánchez pregunta si han mirado que hay unos cambios en el IMDG 36-12, que afecta a cantidades limitadas.

D^a Silvia García contesta que se ha mirado el que se encuentra vigente.

D^a Silvia García indica que el último tema que quiere comentar es que hay un miembro de esta Subcomisión que ha puesto a nuestra disposición un sistema que puede valer para poder realizar las reuniones a distancia, de manera virtual. A base de una cámara incluida en el ordenador, se podrían ver las transparencias, la imagen de la persona que está hablando y las personas que asisten recibirían un enlace por correo electrónico se tienen que dar de alta y pueden acceder. Las personas que no estén en la sala podrían hacer comentarios escritos que se verían reflejados en el ordenador de la presidencia y en teoría también podrían hablar por el micrófono. Lo comenta por si se ve que puede ser de interés. Y añade que de estas reuniones nos interesa informar pero también nos interesa que nos informes. Piensa que puede ser una herramienta interesante, y quiere saber si para el resto también lo es y también si quieren hacer una prueba o no.

D. Fernando Fernández quiere decir que la universidad de la UNIR utiliza ese mismo sistema, ADOBE CONNET, con sus alumnos. Las ventajas que se tienen son muchas. No hay que hacer viajes, ahorro en dietas ..., sobre todo para que no sean de Madrid.

D^a Rosa Beaus para ella lo anterior dicho tiene interés, es una oportunidad más de poder asistir a estas reuniones.

D. Enrique Sánchez se puede hacer una prueba, pero su experiencia no es muy buena.

D. Fernando Fernández dice que se puede grabar las reuniones y que el chat es en tiempo real para todos.



D^a Adriana Pascua, profesora de la Universidad Internacional de la Rioja quiere decir que es un sistema que funciona muy bien. Cuando se habla de que se ralentiza, esto depende del ADSL del que se disponga, es interesante que no todo el mundo tenga conectada su imagen y sí el audio con cascos, para evitar que se acople el sonido o bien que solo este abierto el audio del que habla en ese momento, funciona muy bien.

D. Jesús Soriano piensa que la complejidad organizativa de las reuniones con ese método sería mucho mayor y va a ser la presidencia y las personas que trabajan con ella las que van a tener que coordinarlo y por su experiencia en su empresa este método es efectivo cuando se hace, como máximo con ocho personas. En este tipo de reuniones no cree que daría buenos resultados.

D^a Silvia García cree que las personas que no están presentes pueden tener menos posibilidades para intervenir, pero lo mismo por las comunidades autónomas estarían más presentes en estas reuniones.

Lo que se puede hacer es intentar hacer alguna prueba, para ver si es viable.

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 13:30 horas, del día doce de marzo de dos mil catorce.

Madrid, 12 de Marzo de 2014.

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

NOTA: Con respecto a la figura del cargador-descargador del RD 97/2014, ver el anejo de la Reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del día 29 de abril de 2014.