



ACTA DE LA REUNIÓN DE 17 DE DICIEMBRE DE 2014
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

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

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

D Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D^a M^a Esther Castillo Diez, del Ministerio de Fomento

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

D^a Pilar Muñiz Aller, del Ministerio de Interior

D. Miguel Angel Redondo, del Ministerio del Interior.

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

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

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

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 17 de Diciembre 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.

Antes de comenzar la reunión D^a Silvia García presenta a D. Francesc Xavier Almirall del Servei Català de Transit de la Generalitat de Catalunya, D^a Esther Montes Perea de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y D. José Luis Chica Moreu de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

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

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 29 de noviembre de 2014, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. D José Luis González quiere hacer una puntualización, en la página tres cuando se hizo referencia al tema de las prácticas quiso informar que las prácticas a las que hacía referencia se hacen según una Orden de 1998 y Reglamento de conductores, al referirse a las prácticas habla de fuego real y hay prácticas de primeros auxilios. Se realizan los mismos cursos para iniciación que para reciclaje, pero indica que igual en otros países no se realice así. Al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta.



D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid

D. Julián Vega Lobo, Junta de Extremadura.

D. Fausto Morell Vivo, de la Comunidad Autónoma de Baleares.

D. Francesc Xavier Almirall, de la Generalitat de Cataluña

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

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

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

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

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

D. Ferrari Sequeiros Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra

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

D^a Ana Martínez Llorca, de la Generalidad de Valencia

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPSA

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Ismael Carrión de la Calle, de la Asociación Española de Empresas Distribuidoras de Gases Licuados del Petróleo

D. Ismael Carrón, de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

D^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPSA

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UTC

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

D. Julián Ferrando García, de AECOS

D. Jorge Mérida dice que aunque no pudo asistir a la reunión de la Subcomisión anterior, donde se revisaron los documentos que se iban a presentar para la reunión del WP-15 celebrada del 3 al 7 de noviembre, quiere que conste en el acta de esta reunión que en la página 3 cuando se habla del Documento 14 en el que se habla que en Europa había solo 150 cisternas y que el impacto económico no iba a ser grande, ellos se oponen a este documento y desean que consten unas cifras que no se corresponden con las que se dijeron en la anterior reunión. Quiere decir que, según se deduce en el acta las cisternas llevan 44 años circulando, cuando en realidad son los recipientes los que tienen esa antigüedad y las rodaduras han sido cambiadas. Se ha hecho un recuento de este tipo de cisternas afectadas que hay en España y serían unas 46, con un impacto económico de inversión en equipos sería de alrededor de 10 millones de euros, que difiere mucho del expresado en el documento. Quiere dejar constancia en este acta de estos datos para que cuando el documento mencionado vuelva a presentarse para su estudio figure la posición de la Asociación Española de Fabricantes de Gases.

D^a Silvia Garcia Wolfrum le agradece la información y le indica que, en el caso de no poder asistir y se tienen una postura muy definida de este tema pueden hacerla llegar a través del correo electrónico.

Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación tráfico durante el año 2015

D^a Silvia García cede la palabra a D. José Luis Chica de la Dirección General de Tráfico, que va a ser el encargado de presentar las medidas especiales para el año 2015.

D. José Luis Chica empieza diciendo, que como en otros años, para la elaboración de esta Resolución se han establecido contactos con diversos organismos y se elaboran en coordinación con el resto de administraciones con competencias de tráfico consiguiendo llegar a puntos en común,. Esta coordinación ya se puede observar en el texto presentado este año que ha cambiado con relación a años anteriores.

En cuanto a la RIMP se establecen dos tipos de restricciones, una de tipo genérico, y la segunda, que queda afectado por el Anexo II que se ha trasladado a las festividades según el calendario laboral para el año 2015.

En la RIMP ha habido variación, han aumentado y cambiado carreteras convencionales por autovías y autopistas.. En el año 2014 los kilómetros de carreteras convencionales es de 3.197,3 km y de autopistas y autovías 11.264,8 Km, el total de kilómetros era de 14.462,1. Para el año 2015 los kilómetros de carretera convencional es de 3.109,2 Km. y 11.418,4 Km de

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

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

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

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

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

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

D. Esteban Pajares Pérez, de la AEOGLP

D. José Paños Martínez, de FORMASTER

D^a Lucia Paramo, de AEUTRANSMER

D. Manuel Sánchez Jiménez, de ICFL

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Roberto Villaseca Gómez, de CONSESUR

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

autopistas y autovías, es decir un total de 14.527,6 Km de RIMP. De carretera convencional hay -88,100 Km. que han pasado a ser autovía y autopista. De autopista se han integrado 153,6 km que se distribuidos en la A-7, A-23, A-12, VA-30 y A-8.

Durante este año se va a terminar la construcción de la A-8, Irún-Lugo, y de la A-12, Pamplona-Logroño, en el momento que se inauguren se procederá a su incorporación a la RIMP.

Hay modificaciones en lo que se refiere a la mercancía en general, grúas y otros vehículos, coordinadas con otras administraciones con competencias en tráfico.

D. Dulsé Díaz desea hacer varios comentarios a las restricciones que hoy se presentan. Desea solicitar que también se pueda abandonar la RIMP para el repostaje de los vehículos, además de los otros motivos que ya se contemplan. Piden la ampliación del Anexo III, excepciones, para restricciones ya que no entiende que no atiendan a la peligrosidad del producto transportado, sino al uso dado. Solicitan que los productos que ya están exentos en el anexo III los estén independientemente de su destino, y también todos aquellos productos que tengan una menor peligrosidad.

Piensa que aunque puede estar en vías de solución, es necesario un método más ágil y de mayor flexibilidad para la solicitud y obtención las tarjetas rojas, y que este solicitud fuera posible por vía telemática.

Y con respecto a la RIMP, solicita que se incluyan autopistas como la A-2, A-3 ; A-4 y A-5 con limitación horaria, puesto que al ser plataformas dobladas y que cumplen perfectamente con el espíritu de las disposiciones con las que nació el RIMP, que era la utilización de las plataformas desdobladas y las carreteras nacionales consideradas como más seguras. No entiende porque se haya eliminado, por lo menos en el mapa no aparece, la N-627 (Aguilar de Campóo-Burgos) y que sí estaba el año pasado.

Las restricciones en la M-40 y M-50 por horas piensa que son excesivamente amplias y que se deberían de reducir, por lo menos en una hora finalizando a las 21:00h.

Solicita, puesto que se obliga a utilizar estos itinerarios y la señalización en las carreteras prácticamente no existe, algún apoyo técnico por parte de la administración, como puede ser publicar en la página web un mapa con las carreteras que se pueda imprimir, o incluso que se publicara, como lo hacen algunas comunidades, los mapas de la RIMP para que a bordo de cada vehículo hubiera una herramienta que permitiera cumplir con esta norma con la mayor facilidad posible. Algunos de los presentes en esta reunión, mediante subvenciones y ayudas, han conseguido la publicación de estos mapas para que a bordo de cada camión vaya uno, piensa que puede ser una herramienta válida porque no todos los vehículos llevan GPS, ni tienen posibilidades de llevarlos, o que se cree algún tipo de aplicación muy básica, aunque muchos conductores no disponen de Smartphone y lo que les vendría bien es el mapa en papel que cada conductor pudiera llevar en el vehículo y, que hubiera coordinación de todas las administraciones con competencias en tráfico para la creación de este mapa que facilitaría el trabajo de todos.

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de2015



D. José Luis Chica empieza recordando que el documento que se ha entregado es un borrador y que todavía está en estudio y a la espera de recibir los comentarios de las diversas instituciones donde se ha presentado. El abandono del repostaje se está estudiando. La ampliación del horario de autopista y autovía A-2 y R-2, A-3 R., A-4, R-4, A-5, R-5 van a estudiar variar su horario, pero en este momento no se puede decir, hasta que no se tenga los informes correspondientes.

Con respecto a la ampliación del Anexo III es difícil, hay que tener en cuenta que muchas de las mercancías que figuran en él están restringidas en uso normal los días laborables, lo único que se pretende en este anexo es dar prioridad a los avisos de emergencia que necesitan estas materias como pueden ser los hospitales, avisos de incendios u otra situación de emergencia.

En cuanto a la obtención de las tarjetas rojas, se está elaborando una aplicación telemática para que se puedan adquirir estas tarjetas a través de la página web de manera inmediata. También se está creando una plataforma para la elaboración de un mapa RIMP, también en la página web, que facilite los itinerarios de mercancías peligrosas.

Y por último, la N-627 es una carretera convencional que tiene cuatro travesías. Larillo, Basconillos, Santa Cruz del Tera y Montoro que se quejaban de la circulación de estas mercancías por las citadas travesías. No hay que olvidar que este mismo itinerario se puede hacer por las autovías A-231 hasta Sahagún y A-67 Sahagún-Aguilar- Santander, se puede llegar al mismo destino, cree que hay unos 10 Km. de diferencia, y parece que es el itinerario habitual de las mercancías

D. Dulsé Díaz dice que la diferencia es de 30 kilómetros, y es la salida natural para los transportes que de Santander y Torrelavega quieren ir hacia abajo. Le ha sorprendido que la eliminen al no constarle ningún accidente o incidente y si cumple con los requisitos para estar incluida en la RIMP durante más de diez años no entiende que se elimine en esta ocasión. Los habitantes que viven a lo largo del trazado de la citada carretera necesitan para su vida diaria una serie de mercancías peligrosas y de alguna manera tienen que llegar hasta allí cumpliendo todos los requisitos de seguridad vial. Piensa que el hecho que exista una reclamación a tráfico no es razón para su eliminación.

En el Anexo III se habla de transportes ineludibles, no sabe porque es mucho más ineludible llevar una cisterna de combustible a una estación de servicio que llevarlo a una fábrica. Este anexo es lo suficientemente amplio como para que con un criterio técnico se valore qué debería de estar exento y porqué.

D. José Luis Chica dice que siempre ha sido el dilema si son mercancías peligrosas de necesidad inmediata, como pueden ser los hospitales y las gasolineras y otras que pueden ser programables a lo largo de la semana sin ningún tipo de restricción como, puede ser una fábrica, o cualquier medio de producción. También es verdad que si sufren incidencias, están las tarjetas rojas que se va a agilizar su obtención.

También se ha hecho mención de la N-627, que quedó incluida en la RIMP antes de la construcción de la A-231 (Burgos-León) y de la A-67 se mantuvo unos años pero se ha visto que tanto por la peligrosidad de las cuatro travesías, como todo el itinerario que se realiza a través de autovía, se ha considerado orientar el transporte de mercancías peligrosas a través de estas autovías

D. Jorge Mérida dice que siguiendo el tema de servicio público y las tres propuestas de itinerarios, se quiere referir a la parte del Anexo III cuando se contempla el suministro de gases medicinales a centros sanitarios, y los transportados a particulares de asistencia sanitaria; queda pendiente los almacenes que tienen suministran los gases de asistencia domiciliaria, muy necesaria sobre todo cuando los hospitales mandan enfermos a sus casas durante los puentes, por ejemplo, disparándose el consumo. Es decir, hay momentos puntuales que se puede disparar el consumo corriendo el riesgo de dejar sin suministro a los almacenes que suministran a la asistencia domiciliaria. Desde la entrada en vigor de la ley del medicamento, el número de plantas de producción de gases domiciliarios se ha reducido, siendo su localización más dispersa y se encuentran muchas veces con limitaciones para el suministro de oxígeno necesario para los pacientes domiciliarios. Todos los años solicitan que se incluyan en esta exención el suministro a los almacenes que a su vez suministran el oxígeno a pacientes domiciliarios.

D. José Luis Chica contesta que estudiaran el tema para ver si se incluye o no en esta resolución para el 2015.

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



D^a Esther Montes Perea comenta que es la primera vez que tiene conocimiento de esta solicitud de suministro a los centros de almacenamientos de oxígeno para suministrarlos a pacientes en su domicilio, e indica que la estudiará.

D^a Esther Castillo quería hacer un comentario, en relación con los comentarios de hace un año que hizo D. Eduardo Gómez y que constan en el acta correspondiente, en relación con estas exenciones de abastecimiento, en cuanto a los problemas que habían surgido en los transportes en vacío de los vehículos que llevaban esta materia, que parecía que producía problemas en su interpretación, solo está exento el vehículo cuando transporta esta materia para abastecer a las estaciones de servicios y que debería de estarlo también cuando vuelve en vacío.

D. José Luis Chica contesta que en el Anexo III en la página 52 así lo especifica, que también en vacío están exentos, se ha incluido este año.

Punto 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2015 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

D^a Esther Montes comienza su intervención diciendo que han seguido la misma tramitación que en años anteriores para la aprobación de Resolución de medidas especiales de tráfico para el año 2015 en el País Vasco. Este año no se incluye en la Resolución ninguna novedad en relación a años anteriores. La única novedad con respecto a la que está en vigor, a parte de la adecuación a los calendarios, lógicamente, es que el próximo Jueves Santo, 2 de abril, en la N-1, porque en mitad del territorio alavés está el Condado de Treviño, se ha adecuando el horario de restricciones que era de 10 a 15, al horario que habitualmente tiene en esa fecha la Dirección General de Tráfico. Es decir, que el año que viene el Jueves Santo, pero solo en la N-1 en territorio alavés, las restricciones serán de 8 de la mañana a las 14 horas, para la coordinación que ha sido solicitada. Aparte de lo antes comentado no hay más variación para el año que viene.

D. Dulsé Díaz dice que lo que ha comentado en el apartado anterior del Anexo III es válido tanto para las restricciones del País Vasco como para las de Cataluña. Además, siguen detectando que se incluyen durante días laborables restricciones en la A-8 y en la N-634 en dirección Cantabria en diferentes franjas horarias y fechas, que se adecuan cada año que dificultan el retorno para los que tienen su empresa en aquella zona, para el puerto y los que están en tránsito para Cantabria. Solicita que se pudiera estudiar este tema para que tengan el menor impacto posible.

Y con respecto a la RIMP, solicitar la inclusión de la AP-1 Vitoria-Elgóibar y eliminar la obligación de circular necesariamente por la AP-8, y pregunta que por qué obligatoriamente ir por la autopista de peaje.

D^a Esther Montes comenta que la AP-1 que solicita también es una autopista de peaje, solicita la eliminación de una autopista de peaje por la inclusión de otra autopista de peaje que no son alternativas la una con la otra. La inclusión de la AP-1 está en estudio, se espera poderla incluir a lo largo del año que viene.

Punto 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2015

D. Francesc Xavier Almirall va a ser el encargado de presentar el borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña para el 2015, comienza diciendo que no hay grandes variaciones si se comparan con las restricciones del año pasado. Hay que recordar que el año pasado se añadieron a la RIMP las vías C-25 y A-27, en los accesos al puerto de Tarragona.

Un cambio concreto que solo afecta a los horarios es que el túnel de Viella, en Lérida, se restringe entre las 22 y las 6 horas, es una decisión del Ministerio de Fomento. Otro cambio son las rutas concretas que pasan de 3 a 11, recuerda que son rutas obligatorias entre dos puntos concretos, y que normalmente suelen ser focos de mucho transporte de emisión o recepción de mercancías peligrosas y que básicamente están destinadas a permitir el tránsito local y, evitar el tránsito de paso de largo recorrido por estas rutas.

En cuanto al abandono de la RIMP, que antes ha preguntado el representante de CETM, se han añadido los aparcamientos habilitados y los lavaderos de cisternas, y con respecto al repostaje, no le ve mucho sentido

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



teniendo en cuenta que el número de gasolineras es suficiente. Pero en todo caso, se volverá a revisar este punto.

En cuanto al almacenamiento de gases en principio no cree que haya problemas, se consultará con la Dirección General de Tráfico para saber cuál es su opinión.

D. José Manuel González quiere hablar del Anexo III de las Restricciones de Cataluña y las Restricciones del País Vasco en lo referido a los gases licuados de uso doméstico, embotellado o a granel y propone cambiar "a granel" por "cisternas" para estar en concordancia con el ADR.

D^a Esther Montes dice se ha dado cuenta de este error que se ha mantenido durante algunos años y que ya está corregido.

D^a. Silvia García quiere comentar que se han recibido unos comentarios por escrito de FEIQUE, dirigidos a las tres propuestas de RIMP y solicitan se unifique el horario de restricción de sábados y, de víspera de festivo no sábado. En Cataluña comienza a las cinco y en la Dirección General de Tráfico y País Vasco comienza a la una. Proponen que se armonicen a las cinco en todos los territorios.

D. José Luis Chica dice que, como ha comentado al principio, se están teniendo conversaciones y éste es un punto a tratar, no sabe si este año se podrá llegar a un acuerdo o en los años siguientes, la idea es la misma, las vísperas de festivo son importantes en cuanto a movimientos de vehículos.

D^a Esther Montes dice que están en conversaciones y que es más difícil eliminar las restricciones en vísperas de los festivos que en los festivos, ya que es cuando se disparan las IMD.

D. José Paños quiere apoyar una intervención anterior, que se refería a que cuando se publique RIMP, porque no puede venir en un mismo mapa las del País Vasco y la de Cataluña, piensa que ayudaría mucho

D^a Silvia García indica que en la página web de esta Comisión se pueden ver todos los planos, aunque sea uno a uno. También quiere informar que en Naciones Unidas, bajo la información de países, también se cuelga el texto de las tres restricciones para todos los transportistas que vengan a España y también se pueden encontrar las restricciones de otros países en cuanto a horarios y recorridos en caso de que en el país lo tenga.

D. Francesc Xavier Almirall indica que la novedad importante, en el caso de Cataluña, es que se ha añadido una nueva aplicación informática el calculador de itinerarios para vehículos con panel naranja, para trayectos que parcialmente no sean por la RIMP. Consiste en que en los 12.000 Km. de carretera de todo tipo que hay en Cataluña, se fija cual es la ruta idónea para cualquier recorrido en esta comunidad, se hace con un navegador, que estará vigente el 1 de abril¹. Se ha estado depurando con el sector durante los últimos meses de este año, porque hacer un navegador con tanta entradas pueden dar pequeños errores, por ese motivo se ha pensado en el 1 de abril¹ para comenzar su vigencia y no el 1 de enero como en un principio se pensó. No es obligatoria, no se está obligado a consultar esta web para saber cuál es el recorrido idóneo para su itinerario fuera de la RIMP, pero si es vinculante, la policía de la Generalitat utilizará las rutas dadas por la aplicación para ver si el vehículo está en la ruta que se ha considerado más segura. Hasta ahora había una indefinición fuera de la RIMP de cuáles eran los recorridos idóneos, se ha querido acabar con esto y se han fijado unos criterios donde se ha mezclado datos de población, escuelas, hospitales, todo tipo de datos genéricos de los que se hablan en las normas; en esta combinación se han introducido unos elementos correctores para evitar rutas excesivamente largas, o con un porcentaje de kilometraje en vía convencional superior a unos límites establecidos. También está relacionada con los problemas de viabilidad concretos, en los momentos en los que hay una incidencia concreta aparece en la aplicación ya que está combinado de manera inteligente con el mapa continuo de tráfico de Cataluña y, también, está relacionado con las restricciones en general de mercancías, no solo de materias peligrosas; todo esto se ha englobado en una aplicación informática que está disponible en internet en abierto. Para mayor seguridad los transportistas pueden, sin ellos quieren y, sin dar ningún dato, pueden guardar en el propio sistema el resultado de la consulta. El programa les da un código que se puede imprimir o guardar y, delante de un policía y mencionando dicho código el policía tendrá acceso a la misma consulta con la misma ruta y, así existe una seguridad jurídica, por parte del policía y por parte del transportista, cuando este elige el recorrido que piensa hacer para llegar al destino.

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



Se ha presentado esta aplicación a la Dirección General de Tráfico y al Gobierno Vasco, como una opción abierta, En esta aplicación se han puesto todos los puntos de entrada y salida de la comunidad: Francia, Aragón, Valencia, se da el punto de entrada y el sistema da una ruta concreta.

D. Dulsé Díaz quiere comentar que las asociaciones empresariales tienen una labor muy importante de informar a sus asociados del nuevo sistema que va a estar operativo a partir del 1 de abril, toda la información que a través de esta Comisión nos haga llegar para empezar a informar a nuestros agradecería que se la hagan llegar.

D. Francesc Xavier Almirall dice que en Cataluña en las reuniones que hemos tenido con este sector ya se le ha hecho llegar esta aplicación a finales de septiembre o primero de octubre. Ellos han tenido versiones que no son esta que ahora está vigente, porque se han ido perfeccionando con la ayuda del sector. Por supuesto pasará toda la información para dar a conocer la aplicación.

D. Javier de Mauricio no entiende que la consulta a esta aplicación no sea obligatoria pero sí vinculante. La cuestión es que muchos transportes tienen que pasar por Cataluña para salir de España hacia Europa. Esta aplicación hay que ponerla en conocimiento de los transportistas del resto de España para que sepan que existe, porque hasta ahora los únicos que lo sabían eran los de Cataluña.

D. Francesc Xavier Almirall contesta que cualquier transportista que tenga que pasar por Cataluña tiene que cumplir cualquier normativa existente en Cataluña en relación con la RIMP y, si va por alguna de las carreteras de ella no hay problema, pero cuando se sale de la RIMP, lo que no quieren es que los transportistas vayan por la ruta que ellos quieran, ya que pueden pasar al lado de colegios, hospitales etc. y lo que se hace es establecer una ruta definida y evitar riesgos.

D. Jorge Mérida quiere preguntar cómo puede afectar a los repartos, y pone el ejemplo de un vehículo que carga 200 botellas y tiene que visitar a 40 clientes, como es de ágil la herramienta para hacer esa consulta y, qué pasaría con la venta en ruta.

D. Francesc Xavier Almirall indica que este punto está previsto en la aplicación, como también lo está, el caso de las cisternas que llevan varios depósitos y que deben de ir haciendo paradas para distribuir la mercancía.

D. Luis Martínez lo primero quiere felicitar a Cataluña por la creación de esta aplicación y así evitar arbitrariedades a la hora de elegir recorridos y, evitar dudas para la administración y, para el transportista. Manifiesta también su inquietud por el mismo tema, la venta en ruta, y el dejar la RIMP para acceder a aparcamientos habilitados.

D. Francesc Xavier Almirall contesta que el Departamento de Transporte de la Generalitat indica los aparcamientos que están habilitados se recogen en la aplicación, incluso se estaban haciendo aparcamientos de este tipo y se incluyeron en la resolución de este año y, también, los centros de lavado de cisternas.

D. Dulsé Díaz pregunta si se va a actualizar el algoritmo y si es así cada cuánto tiempo. Si se mete una ruta va a valer para meses después o si en cada viaje va a tener que consultar la aplicación.

D. Francesc Xavier Almirall informa que la dirección es ximp.gencat.cat, poniéndola en cualquier navegador de internet, aunque hay algunos navegadores que están limitados y no se puede realizar. La consulta tiene un mes de garantía, que es lo que indica la propia resolución, es posible que valga para más de un mes. La dinámica que permite un sistema de este tipo, es la posibilidad de que al mes se puede volver a consultar y así tener la garantía de que no ha habido ningún tipo de modificación.

A continuación explica cómo funciona el navegador, realizando una demostración práctica con ella y explicando su uso.

D. Luis Martínez pregunta si este itinerario se puede descargar en algún tipo de formato de archivo para llevarlo en un navegador. Le contestan que se puede descargar en pdf. D. Luis Martínez pregunta si hay algún formato para introducirlo en un navegador. Para el transportista cuando vaya conduciendo es más fácil utilizar el navegador.

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



D. Francesc Xavier Almirall contesta que en este momento no, pero que se va a estudiar. Ahora se puede llevar en pdf o en papel.

Dª Silvia García pregunta si el enlace ya funciona, y si se puede dar a conocer a los que puedan estar interesados se familiaricen con él.

D. Francesc Xavier Almirall dice que ya funciona el enlace ,y que ya se le ha facilitado al sector del transporte en Cataluña, y está al servicio de todo aquel que lo desee utilizar. Le parece perfecto que se le haga publicidad.

Hasta el 1 de abril¹ no será vinculante, seguramente habrá otras versiones mejoradas en base a los errores que se vayan detectando.

Dª Silvia García dice que podría surgir un problema se podría dar el caso de que como esta aplicación también recoge todo lo referente a viabilidad, si hay alguna incidencia de viabilidad invernal si cortan la carretera, pero como te dan una validez para un mes, te puedes enterar o no y puede haber un conflicto y, que los agentes de tráfico tengan la conciencia de que hoy no se debería ir por ahí, pero el transportista tiene indicado ese itinerario fijado desde hace un mes.

D. Francesc Xavier Almirall lógicamente se van a dar estos casos, pero no pasa nada. Habrá desvíos sobrevenidos e incidencias que se podrán producir durante ese mes y hará que la ruta quede interrumpida en el momento del transporte. Esto se tendrá en cuenta a la hora de buscar la alternativa. Habrá casos de este tipo y, se interpretaran a favor del transportista entendiendo que no podrá hacer la ruta que le indicaba el sistema.

Se consulta si hay que llevarlo impreso en papel y D. Francesc Xavier Almirall dice que no hace falta llevarlo en papel, añade, que es una consulta que se puede hacer o no, que se puede guardar o no, y si se guarda se puede imprimir o no. Lo que si se quiere es que se vaya por la ruta que indica el sistema.

D. Antonio Gómez le parece muy interesante la aplicación, pero cree que no se ha tratado en profundidad el tema de la venta en ruta. Una cosa es que se tengan destinatarios múltiples y otra cosa es que no se sepa de antemano quienes van a ser los destinatarios. En este caso, el transportista como va a poder justificar ante el Mossos D'Esquadra cuál va a ser la ruta adecuada.

D. Francesc Xavier Almirall dice que esta aplicación está previsto que funcionen en tabletas y en móviles. La inmediatez estará en función de uso que se haga de estos medios. Permitiendo así hacerlo en cualquier punto de la ruta.

D. Carlos Martínez piensa que hay un aspecto que no ha determinado y es que esta ruta idónea es una función de una serie de parámetros y piensa que sería interesante conocerlos, para saber hasta qué punto es fiable esa ruta idónea. Al cabo de un mes pueden variar una serie de circunstancias en esta ruta determinada. Inicialmente este algoritmo está basado en una función con una serie de parámetros, pregunta si los puede conocer.

D. Francesc Xavier Almirall contesta que en este momento no. Estos parámetros están sacados de las bases de datos oficiales, El sistema da tres recorridos, el primero la RIMP, después el recorrido más corto posible y el tercero que es el recorrido más seguro que es con los parámetros de población, servicio etc. y el tipo de vía. Y para elegir una de las tres es para lo que se utiliza el algoritmo con unos límites de 35% de exceso de recorrido o 40 km de distancia a la RIMP. Estas dos cifras han encajado con toda la casuística que ha ido surgiendo. Detrás de todo esto hay mucho trabajo y, por ello se ha ido puliendo la aplicación que es abierta y dinámica.

Dª Silvia García pregunta si los cálculos que realiza el programa siguen el principio vigente de que si se tiene que abandonar la RIMP el desplazamiento se realice por el camino más corto, cogiendo la salida de la RIMP que realice el recorrido más corto, en el sentido de la marcha .Pregunta si eso ya no tiene por qué ser así.

D. Francesc Xavier Almirall dice que el concepto la más próxima, el más corto y el más seguro. El utilizar el 35%, no dar más margen además del interés de no perjudicar a nadie también es por un interés de seguridad,

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



es decir el incremento de kilómetros, aunque sea por una vía segura, lleva aparejado el incremento del riesgo. Por esta razón hay que buscar un equilibrio entre el aumento del recorrido, aunque sea por vías seguras con el recorrido más corto pero por una vía menos segura. Se ha intentado buscar un equilibrio que no tiene por qué estar cerrado y que se ira adaptando con el tiempo. Es posible que se pueda dar el caso en que la salida no sea la más cercana

D^a Silvia dice que entonces, aunque se haya indicado que no es obligatorio consultar la aplicación, sí hay que consultar esta aplicación necesariamente porque a un transportista no le es posible conocer estos criterios de seguridad adicional que se han incorporado, ya que para un tercero no es posible conocer estos criterios si no se consulta la aplicación y, sin ella es muy difícil saber cuál es el recorrido que se ha considerado más idóneo, seguro y recomendable.

D. Francesc Xavier Almirall dice que hasta ahora la ruta que seguían los transportistas era una incógnita, donde lo único que había era la costumbre. Ahora hay una fuente de consulta que también aplica los mossos d'escuadra. Antes recibían consultas de muchos transportes internacionales que tenían que salir de la RIMP y les tenían que decir por donde pasar. Con esta aplicación este punto se soluciona.

D^a Silvia García cree que antes los transportistas tenían un criterio muy claro, sin necesidad de ninguna aplicación informática, aunque esta aplicación también es bastante clara. No era aleatorio sino que tenía unos criterios bien definidos, que se siguen manteniendo para la Dirección General de Tráfico y para el País Vasco.

D. Francesc Xavier Almirall expone que el problema es que hay gran número de kilómetros, y diferentes vías posible entre dos puntos, y el interés que puede haber desde un punto de vista de recorrido, o desde un punto de vista de coste económico o de seguridad no lo ha definido nadie en ningún lado. En Cataluña tampoco estaba, en este momento en ningún lugar de España hay una definición clara, lo único que hay es una costumbre, salvo el tema de la salida que era la más cercana. No había ningún criterio, en el momento que se ha puesto un criterio se ha recibido alguna queja.

D. Jorge Mérida ve la aplicación genial cuando se tiene que ir de un lugar a otro, pero no la ve tan bien cuando se tiene un origen y se tiene que ir a veinte lugares distintos antes de llegar al destino, una debilidad grande en la utilidad de la aplicación cuando hay un reparto diario a mucha gente y todos los días cambia el itinerario del reparto y el mosso d'escuadra le dice que tiene que llevar una ruta.

D. Francesc Xavier Almirall piensa que esto se irá viendo y ajustando según las necesidades que vayan surgiendo.

D. Andrés Herbada le parece que siendo la idea buena, todo lo que facilite el trabajo es bueno, cree que presenta algunos problemas sobre todo de incongruencia, de incompatibilidad o de complicación con respecto a otras reglamentaciones. Se le ocurre que a lo mejor podía ser útil y que fuera de aplicación a todos los transporte internos de Cataluña, pero no para aquellos transportes que tengan origen o destino fuera de esta comunidad, como primera medida, para facilitar el trabajo sobre todo a las empresas no radicadas en Cataluña.

D. Francesc Xavier Almirall cree que la normativa de tráfico de Cataluña y transportes se aplica a cualquier vehículo que circule por la comunidad, le parece difícil aplicar la propuesta que se acaba de hacer. Piensa que cualquiera tiene acceso a esta aplicación, se han puesto cuatro idiomas para que no haya dificultad en entenderlo.

D^a Elsa Coelho quería preguntar si esta aplicación se va a poder conectar con algún sistema de planificación, está pensado en una empresa que tenga muchos vehículos y, muchas rutas de reparto diario, e incluso varias rutas, por cada vehículo ente con algún sistema externo que tenga la propia empresa de transportes.

D. Francesc Xavier Almirall dice que de momento de momento no lo han previsto. Cree que el primer paso es que esto se extienda al resto de la red no solamente en España, sino también a Francia. Se ha hecho un trabajo importante de poner la información necesaria para que la aplicación funcione bien con los parámetros necesarios, que es lo más difícil, no tanto hacer la aplicación. Ha sido un trabajo duro saber donde están los riesgos y buscar que soluciones que a veces creaban incongruencias o problemas o situaciones no deseadas que ha sido el problema de fondo en este trabajo. Que esto permita de una forma automática integrarse en un sistema de gestión que pueden tener las empresas de momento no está previsto.

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



D. Manuel Sánchez solamente quería felicitarle por esta aplicación, cree que lo que se ha buscado es la seguridad jurídica tanto para el transportista como para los mozos d'escuadra para saber exactamente qué es lo que hace cada uno.

D. Dulsé Díaz cree que la aplicación es buena y no tiene duda que el futuro va a ir por ahí, de momento en España, porque no hay ningún otro país en Europa con RIMP. Le preocupa el presente, aquí en unos 20 minutos se han puesto de manifiesto varias dudas y problemas que pueden generar el sistema y la fecha del 1 de abril¹ le asusta mucho. Cree que es mucho más importante que todos los posibles problemas estén ya trillados, estudiados y analizados y a lo mejor hay que pensar en retrasar ese 1 de abril¹ y que se tenga solucionado todos los posibles problemas que puedan ir surgiendo.

D. Francesc Xavier Almirall dice que su objetivo era que esta aplicación entrara en funcionamiento el 1 de enero, durante dos meses estuvieron encontrando fallos y les pareció prudente pasarlo al 1 de abril¹.

Indica que hay un correo electrónico en la nota informativa autorización.sgt.sct@gencat.cat que se encuentra en la aplicación que se ha creado para recibir todas las consultas o errores que se detecten y, les gustaría se les comunicará a través de este canal. Lo de abril lo han meditado mucho y creen que es la fecha idónea para el comienzo de esta aplicación, y no hay que olvidar que esto está pactado con el sector de materias peligrosas en Cataluña, en la última reunión que se tuvo con ellos solicitaron un retraso en la de esto y fue entonces cuando se llegó a la fecha del 1 de abril¹ como fecha idónea

D. Jesús Soriano dice que apoya la opinión expresada por D. Dulsé Díaz, cree que es una opinión cualificada los transportistas es gente que sabe la problemática que hay con las rutas de mercancías peligrosas. También quiere felicitar por esta herramienta cuando se enteraron de esta aplicación informaron a la secretaria de Comisión de Coordinación de Transporte de Mercancía peligrosas y cree que es una herramienta que, debidamente armonizada y, si tuviera extensión al territorio de la Dirección General de Tráfico, sería muy útil. Y es lógico que ya que todas las Comunidades Autónomas tienen un reservorio en su sistema de información geográfica donde incluyen las capas del sistema de mercancía peligrosa, esto no es más que una capa del sistema de información geográfica de la Generalitat. Como cualquier comunidad autónoma donde tienen incluido las evaluaciones de riesgos naturales, tecnológicos, etc Dice que en FEIQUE tienen un mapa donde se ha georeferenciado los accidentes de mercancías peligrosas ocurridos durante los últimos tres años, que se tienen datos de esa capa, y está en abierto.

Quiere hacer una pregunta, cuando antes se ha dicho que se mostraba la relación de túneles de lavado entiende que son los lavaderos internos de cisternas de mercancías peligrosas autorizados por según la normativa vigente.

D. Francesc Xavier Almirall dice que es así, que se han puesto las que se han tenido información y, eso no quiere decir que no se hayan dejado ninguna, en ese caso agradecería que se lo hicieran saber, los datos vienen del departamento de Industria de la Generalitat.

D. Jesús Soriano recuerda FEIQUE, ANLIC y CETM tienen también una relación de lavaderos de cisterna de mercancía peligrosa según normativa vigente que es www.lavaderosdecisternas.es, donde están recogidos todos los lavaderos que nos han enviado información reglamentaria y que por tanto se entienden autorizados por la autoridad competente. FEIQUE va a comprobar que esa relación es la que tienen ellos en su servidor.

D^a Silvia García dice que cuando se envíen los textos de las distintas resoluciones también se enviarán el enlace de esta aplicación para darle la mayor publicidad posible. Y quiere agradecer a los representantes de las distintas administraciones por su asistencia a esta reunión.

Punto 6.- Tramitación de normativa ADR

D^a Silvia García quiere informar en este punto sobre cómo está la tramitación para la publicación del ADR. Desde hace unos días hay una versión provisional del ADR en castellano colgada en la web del Ministerio, como ya se ha dicho es una versión provisional en la que se han detectado ya algunas erratas y, que se está

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015



tramitando tanto su publicación en BOE como en el servicio de publicaciones de este Ministerio y agradecería que si detectan alguna errata más que se comunique.

Punto 8

D^a Silvia García dice que la fecha de la siguiente reunión será sobre el 17 o 18 de marzo.

D^a Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 12:05 horas, del día diecisiete de diciembre de dos mil catorce.

Madrid, 17 de Diciembre 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

¹ El texto finalmente publicado en el BOE indica una fecha del 1 de junio de 2015