



ACTA DE LA REUNIÓN DE 19 DE DICIEMBRE DE 2017
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: Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D^a Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento.

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

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

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D^a: M^a José Torre Cobo, del Gobierno de Cantabria

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

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

D^a: Esther Montes, del Gobierno Vasco.

D. Juan Antonio Balbín Valenti, de FEDECOS

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

D^a. M^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

En Madrid, a las 09:00 horas del día 19 de Diciembre de 2017, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia 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 el mismo.

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 2 de Noviembre 2017, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2018.

D^a Silvia García comienza diciendo que el objetivo de esta Subcomisión es presentar los borradores de las restricciones de tráfico para el año 2018 tanto de la Dirección General de Tráfico, como de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Generalitat de Cataluña. D^a Silvia García cede la palabra a D. José Luis Chica que como representante de la Dirección General de Tráfico va a presentar su borrador de restricciones para el año 2018.

D. José Luis Chica comienza con un resumen de las mismas, recordando que están en fase de borrador, a la espera de las alegaciones que se puedan hacer a las mismas, para su estudio y posible incorporación.

El texto de la Resolución tiene 6 apartados y es conforme la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Establece una serie de



D. Vicente Dopico Paz, de AECSE.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Jorge Golfín Salas, de CC.OO

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL QUÍMICA.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

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

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. Rafael López Loriente, de AEURTRANSMER

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D. Juan Munera Carretero, de CC.OO

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D^a M^a Cristina Diez Sedano, de CONSESUR.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

medidas restrictivas todo ello conforme al calendario anual que publica el Ministerio de Empleo Seguridad Social, y que va a regir durante todo el año. Además de este texto dispositivo contiene ocho anexos, donde se particulariza para todo tipo de vehículos y cómo le afecta la restricción.

Como ya ha comentado la representante del País Vasco ha habido coordinación en cuanto a la definición de lo que es mercancía perecedera debido a que el ATP no lo define claramente y se ha introducido en el texto la forma en que se va a regular este tipo de transporte según el ATP.

El primer anexo contiene aquellas restricciones que afectan a pruebas deportivas y eventos en carretera. Una vez que se ha publicado el calendario laboral se difunde a las jefaturas de las comunidades autónomas que la Dirección General de Tráfico regula las carreteras y dan las fechas en que se cree conveniente establecer las restricciones o en el caso de las pruebas deportivas o restricciones a vehículos de algún tipo de características.

En el anexo II se contemplan tramos y horarios de restricción a carreteras que afectan a los vehículos de más de 7.500 kilos de masa máxima autorizada, incluido los transportes especiales y el de mercancías peligrosas de más de 7.500 kilos. Son restricciones que afectan o están acordes con movimientos máximos de vehículos, siempre según el calendario laboral, donde son fechas principalmente de ámbito nacional en los que hay movimiento de vehículos por toda la red viaria.

En el Anexo III figuran aquellas materias exentas de las restricciones de mercancías peligrosas para su utilización, restringidas por el anexo II como por la RIMP, la utilización de itinerarios de mercancías peligrosas.

En el Anexo IV figura la RIMP, en la cual las jefaturas de las comunidades autónomas han introducido novedades. La RIMP actual está constituida por un total de 14.726,9 kilómetros, el año pasado tenía 14.623,8, lo que quiere decir es que se ha incrementado en 103 kilómetros. De los 14.726,9 de ellos 2.832,8 corresponden a carretera convencional, y 11.841.1 kilómetros son autovía y autopistas. En este aumento de 103 kilómetros están incluidos nuevos tramos de autovías ya existentes, pero han sido ampliados como es en la A-1, en la provincia de Burgos, la A-12, A-33, A-73, BU-30, LO-20, N-322, V-21 en Valencia. Como nuevas carreteras se han incorporado la A-73, LO-20, N-322 y V-21; lo más significativo ha sido el enlace de Navarra con Logroño debido a convenios del Ministerio de Fomento con la concesionaria AP-68, que ha permitido la variante de Logroño a través de la LO-20 y la transformación principalmente de carretera convencional a autopista y autovía. Ha traído una estadística en cuanto a carreteras y comunidades y autopistas, las cuales afectan la RIMP para que la Subcomisión la distribuya por correo electrónico.



En el Anexo V figuran las restricciones genéricas que afectan a las mercancías peligrosas y de transportes especiales y hace mención de que se ha abierto, como se indica en la página 62, los accesos a las grúas de elevación de más de 5 ejes, ya que antes no podían circular a ciertas horas de la mañana.

En el Anexo VI figura la paralización de obras, porque junto con las restricciones, que como ya se ha comentado están motivadas por un desplazamiento máximo de vehículos, se acompaña de otras medidas como la paralización de obras, como figura en el Anexo VI.

En el Anexo VII figuran los tramos restringidos por seguridad vial, en concreto, aparte de la N-340 en Castellón este año se ha incluido la que recientemente, también por convenio del Ministerio de Fomento con la autopista vasco-aragonesa, se ha podido realizar a través de la AP 68 y se ha restringido la N-124 y la N-232 en el límite de Álava con La Rioja y de Navarra con La Rioja.

En el Anexo VIII figura aquellos eventos de todas las comunidades que por su singularidad hay posibilidad de se puedan restringir puntualmente la circulación de vehículos debido a grandes aglomeraciones como pueden ser premios de motociclismo, romerías, fiestas, descenso del río Sella. Son una serie de acontecimientos en los cuales las carreteras de acceso se encontrarán con algunas medidas y se publican para su conocimiento general, incluso la subida a los Lagos de Covadonga que siempre es problemática ven que en la última fila de la página 69 figuran los horarios y los días restringidos para el acceso a estos lagos.

En el Anexo IX figura una clasificación de vehículos que por su carga contaminante; se está a la espera de introducirlo en el Reglamento General de Vehículos, pero hasta que no salga es necesario introducirlo en esta resolución, debido que en muchos ayuntamientos están estableciendo medidas restrictivas por contaminación en base a estas cargas contaminantes que llevan la pegatina de los vehículos.

Al final figura el mapa de la RIMP actualizado. Es un borrador coordinado con la Comunidad Autónoma del País Vasco en cuanto a los límites y restricciones transfronterizas y de la RIMP y horarios genéricos de restricciones.

D^a Silvia García pregunta si también está coordinado con Cataluña, en cuanto a las conexiones de la RIMP.

D. José Luis Chica dice que sí se ha hecho pero no han recibido las restricciones de Cataluña, no la han recibido. D^a Silvia García dice que ella tampoco las ha recibido, aunque han sido solicitadas.

D. José Luis Chica dice que les han informado que la RIMP va a ser la misma, lo que quiere decir que hay continuidad con las carreteras limítrofes

D. Eduardo Gómez dice que más que un comentario quiere hacer una aclaración. Tal y como está redactado el texto no queda lo ya sabe que viene de tiempo atrás y no es ninguna novedad. En la página donde se habla del tema de abandono de la RIMP hay un primer párrafo donde dice que se abandona la RIMP, igual que en el País Vasco, para efectuar maniobras de carga y descarga etc, por el punto más próximo en el sentido de la marcha, de tal forma que se circule lo menos posible por vías de calzada única; luego hay un segundo párrafo que habla de tránsito por vías distintas de las señaladas en la resolución, que es cuando se pide la comunicación al Subsector de la provincia con 24 horas de antelación. Cree que no queda lo suficientemente claro si lo que hay que comunicar son los abandonos de la RIMP en todo caso, incluidos los del primer párrafo, o solo los del segundo. Entiende que es solo los del segundo, es decir, un transporte que tenga que circular por lo que sea fuera de la RIMP entonces es cuando comunica que va a circular fuera de la RIMP, pero al estar uno detrás y hablar de lo mismo, también se puede desprender que cuando se abandona la RIMP para efectuar una maniobra de carga y descarga, por ejemplo, tenga que comunicarlo al Subsector. Si eso es así, puede ser un lío considerable porque si cada vez que se abandona la RIMP, prácticamente todos los transportes de mercancías peligrosas con panel naranja la tienen que abandonar antes o después, si hay que comunicarlo cada vez que se abandona, va a requerir mucho papeleo. Si es la primera opción, que solo hay que comunicar cuando se circula entonces si está de acuerdo, le gustaría que se aclarara a qué se refiere ese párrafo.



D. José Luis Chica dice que tal y como está redactado se refiere a vías distintas de aquí señaladas que el itinerario, no un abandono un itinerario para acceder a un centro industrial o cualquier otra circunstancia para que den el visto bueno las fuerzas de vigilancia y que sea conforme a las características de la vía elegida por el transportista, pero no se refiere a la salida. Al primer párrafo a que se ha hecho referencia no se refiere esta comunicación, es el itinerario distinto al utilizado en la RIMP que es diferente a una salida.

D. Jesús Soriano dice que está de acuerdo con la apreciación de D. Eduardo Gómez; siempre es bueno que ponernos en la piel de personal que no están acostumbrados a este tipo de textos, que empieza a desempeñar responsabilidades nuevas y muchas veces si el texto no es lo suficientemente claro es confuso. Él lo ha leído y lo entiende, por los años que lleva en este sector, pero personas que no estén bien centradas en operaciones de logística y en transportes mercancías puede que tengan confusiones, no estaría de más y cree que sería una buena práctica que se explique de una forma mejor.

D. José Luis Chica dice que siempre tienen matices las redacciones, en concreto lo que a este borrador se le va a añadir en la página 6 en el primer párrafo es que “a si mismo se le permitirá abandonar la RIMP en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor “ se va a cambiar la coma por punto y coma para que sea diferente al segundo caso “que sea para efectuar los descansos diarios y semanales” ; o para “la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo”, es decir con el punto y coma lo que hacen es evitar que las condiciones vayan unidas y que sean independientes es decir listar situaciones en las cuales se puedan abandonar la RIMP para evitar la interpretación de que una cosa sea unida a la otra y a la otra para poder abandonar la RIMP. Son matices a los que ya estamos acostumbrados pero que las personas que lo ven por primera vez pueden llegar a confusión.

Punto 4.- Borrador de la resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2018 en la Comunidad Autónoma del País Vasco

D^a Silvia García cede la palabra a D^a Ester Montes, representante del Gobierno Vasco y que va a ser la encargada de presentar el Borrador de la resolución que establecen las medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2018 en su comunidad.

Comienza diciendo que este año sigue la misma tónica que los años anteriores, no hay ninguna novedad en la estructura de la resolución ni en los contenidos, salvo la adaptación al calendario del año que viene. Sí hay unos puntos de la resolución de este año que no se han podido modificar, aunque era su intención, y que proceden de comentarios que se hicieron en la Subcomisión y en las alegaciones del año pasado.

Continúa diciendo que en la página 3, donde se recogen otros tipos de desplazamientos para el transporte de mercancías peligrosas que en principio tienen que circular por la RIMP, salvo el desplazamiento para la distribución y reparto, y que cuando vayan por la RIMP la pueden abandonar en determinadas circunstancias y se ha incluido, como se sugirió el año pasado, que puedan abandonarla para acceder a la base de la empresa del transportista.

También a consecuencia de la Subcomisión del año pasado en la página 13 donde se recogen las exenciones de manera permanente al transporte de mercancías peligrosas, al igual que las recoge la Dirección General de Tráfico. La última que tenemos recogida es el transporte de gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios, así como gases transportados a particulares para asistencia sanitaria domiciliaria, en ambos casos cuando se acrediten que se transportan a esos destinos. Como pueden ver en el borrador de resolución de este año, esa exención se concluía con la frase un poco incoherente “ y que no pueda realizarse otro día de la semana” , esa incoherencia se ha eliminado porque no es muy lógica en una exención.

En cuanto a la exenciones a las restricciones circulatorias de mercancías en general se ha adecuado la última en la página 15, sobre el transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada conforme al Anejo III del Acuerdo Internacional sobre transporte de mercancías perecederas y aquí viene la novedad, que no se ha podido modificar a lo largo de este año, así como las frutas y verduras frescas en vehículos que satisfagan definiciones y normas expresadas en el Anejo I de ATP “en todo caso la mercancía perecedera deberá de suponer, al menos, la mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga



útil del vehículo y en consecuencia ha desaparecido de nuestro listado otra incoherencia que se mantenía que era el transporte de mercancías perecederas, en general, y así se ha adaptado con lo que se dijo en la reunión de la Comisión Permanente del pasado año y así asemejarnos a las exenciones de la Dirección General de Tráfico.

Por último, en cuanto a la red de itinerarios de mercancías peligrosas no es seguro que la A-15 que se vaya a aprobar porque están todavía en fase de alegaciones, lo que sí está vigente en la A-15 desde el límite con Navarra que es el kilómetro 139,8 que llega, si no recuerda mal, hasta el kilómetro 159 y se tiene intención de alargarlo hasta el final de la AP-15 que sería el kilómetro 169,32 que es el punto que enlaza con la AP-8 y la carretera GUI-41 en Astigarraga. Ahora el enlace está en Adoain y la intención es mantener ese enlace y ampliarla con esos pocos kilómetros de más que tiene la AP-15 hasta Astigarraga, repite que todavía no es seguro al estar en fase de alegaciones, con lo cual la conexión con la AP-8, que es el corredor del Cantábrico, o la conexión hacia Francia tendría dos posibles puntos de enlace para el transporte de mercancías peligrosas. Esta sería la novedad para el año que viene junto con la adaptación al calendario laboral.

D. Jorge Mérida recuerda que todos los años lo pide, aunque no lo consigue, y ya que este año se ha modificado la exención de los gases para los centros sanitarios pero también es necesario para los almacenes de asistencia domiciliar que tienen el mismo problema que en los centros sanitarios. El suministro de esos almacenes cuando hay fiestas y los hospitales y vacían las plantas de los hospitales para mandar a los enfermos a casa es tan crítico como el suministro a los centros hospitalarios. Todos los años pide que se incluyan en ambas resoluciones y no consigue tener éxito y es igual de crítico para el suministro de oxígeno a pacientes tanto en los centros hospitalarios como a los almacenes de asistencia domiciliar.

D^a Ester Montes dice que toma nota y se valorará. Hay que tener en cuenta que las exenciones deben de ser realmente por la urgencia o necesidad de realizar el servicio, hay que valorar un poco si se trata de transportes o movimientos que puedan ser previstos por la logística de los diversos sectores o no. No es un no pero da la sensación de que entra dentro de la organización logística, en un centro hospitalario se puede apreciar la necesidad y la urgencia, pero el suministro a almacenes puede ser más difícil apreciar esa posibilidad. Lo que si pueden hacer es hacernos llegar bien argumentado esa posibilidad, lo agradecería, y se valoraría correctamente.

Recuerda que las normas que se utilizan para las exenciones es que se establecen unas restricciones con la intención de que eliminar cierto transporte de la carretera por la cantidad de tráfico que esos días se produce; para establecer exenciones tiene que basarse en una necesidad y una urgencia para permitir ese movimiento en los días que se restringe el tráfico pesado, para que el resto de los vehículos que tienen mayor afluencia de tráfico puedan circular con mejor fluidez.

D. Eduardo Gómez quería hacer varias observaciones. La primera felicitar al País Vasco por la claridad con que ha hecho este año las restricciones al tráfico y sobre todo las mejoras que se apuntaron el año pasado y que han tenido en consideración.

Quería hacer dos comentarios que han ocasionado algún tipo de problema. En la página 3 en el primer párrafo arriba del todo cuando se habla de que se puede abandonar la RIMP para efectuar operaciones de carga y descarga siempre por el acceso más próximo al punto de entrega ha habido interpretaciones por las fuerzas de vigilancia de tráfico del País Vasco en el sentido de que ese abandono se está refiriendo exclusivamente a las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas puesto que está en el apartado general de 2.3. que habla exclusivamente de mercancías peligrosas, esto ocasiona que cuando un vehículo en el sentido de la circulación quiera abandonar la red de itinerarios para efectuar una maniobra de carga y descarga de carga general y no de mercancías peligrosas, no se le permite el realizar este abandono, entonces se le exige que una vez que haya terminado la descarga de las mercancías peligrosas es cuando puede volver a empezar a descargar mercancías de carga general. Muchas veces ocasiona un retorno otra vez a unas considerables distancias para empezar a efectuar la descarga de la mercancía peligrosa una vez que se ha descargado la carga general. Pediría que se estudiara un poco ese párrafo a fin de que o bien eliminar esta frase "al punto de entrega" simplemente hacer mención a carga y descarga como hace la Dirección General de Tráfico que no realiza esta salvedad de tal forma que a medida que va haciendo el recorrido se pueda permitir el abandonar la



red de itinerarios para efectuar carga y descarga general y luego cuando le toque la de mercancía peligrosa, evidentemente, pero llevando paneles naranjas no se le permite ese abandono es cuando retira los paneles naranjas al no llevar mercancía peligrosa es cuando se le permite ese abandono para descargar la carga general.

El segundo comentario se refiere al punto 2.4 de la página 3, que ya se hizo las alegaciones por vía oficial cuando se habla de que no está afectado a las exenciones recogidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad limitada o tipo de transporte, se pidió que se eliminase lo de cantidad limitada porque hay bastantes más excepciones que no solo las de cantidad limitada y puede inducir a confusión; ya se pidió el año pasado y se sigue manteniendo, él lo dejaría o eso o poner todas las exenciones por razón del cargamento y cantidad, sin mencionar que tipo de exención es la que se está refiriendo, puesto que ya se parte de la base que son las exenciones recogidas en el ADR. Esas dos son las observaciones que no obstante también se realizarán a través de la Secretaría General Técnica.

Dª Ester Montes dice que esperaran a que lleguen las observaciones por escrito para su estudio y si se cree conveniente se incluirán como ya se ha hecho en años anteriores.

5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2018.

Dª Silvia García comienza diciendo que el objetivo de esta Subcomisión es presentar los borradores de las restricciones de tráfico para el año 2018 tanto de la Dirección General de Tráfico, como de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Generalitat de Cataluña. El borrador de restricciones al tráfico en Cataluña no se ha podido remitir ya que la Generalitat de Cataluña no ha remitido el borrador de las restricciones al tráfico para el año que viene, por lo que no se podrá discutir en esta reunión y esperamos que sea compatible con las restricciones horarias y de carreteras con las restricciones de la Dirección General de Tráfico.

D. José Manuel González dice que tiene las restricciones de Cataluña y que las tiene ahí, pero que no las ha visto, y las pone a disposición de la Subcomisión.

D. Jesús Soriano dice que las dos de sus asociaciones que tienen su sede en Cataluña han solicitado el borrador de las restricciones y no se las han dado, pero sí se les han dado la información que serán iguales que las del año pasado y que se publicaran en el Boletín en los últimos días de diciembre.

Dª Silvia García dice que tras efectuar en este mismo momento una lectura rápida del documento lo único que le llama la atención que como ya ha dicho la representante del País Vasco que dicen que hay exenciones recogidas en el ADR por razón de carga, la cantidad o el tipo de transporte, que es precisamente un texto parecido al que pedía la Dirección General de Transporte Terrestre se incluyera aquí también en el País Vasco.

Sigue vigente el procedimiento de solicitar el itinerario óptimo por la web del Servit de Tráfico de Cataluña. En relación con los gases, están exentos los gases necesarios para el funcionamiento de los centros sanitarios y gases sanitarios transportados a domicilios para la asistencia sanitaria domiciliaria así como el suministro a almacenes y distribución para los mismos fines siempre que se acredite que el transporte es para este destino y no sea posible aplazarlo, entiende que aquí si se está contemplado el transporte a almacenes para la asistencia domiciliaria de gases. En una lectura rápida no hay nada más que mencionar. Se remitirán a todos los miembros de la Subcomisión con posterioridad a la reunión y si quieren se podrán enviar comentarios a ellos, aunque visto el estado de la tramitación no asegura que estos comentarios se puedan remitir.

6.- Otros asuntos

D: Eduardo Gómez dice que la Orden Ministerial que se refiere al informe anual está prácticamente terminada y se está esperando que se acabe el plazo de presentación de informes del año que viene para sacarla y no inducir a confusión. En cuanto este definitivamente las pantallas de la aplicación informática nueva se colgaran en la web para que las empresas ya puedan, desde el día 1 de enero recabar y almacenar datos de acuerdo



con las nuevas necesidades, todo sigue la planificación normal que explico en la anterior reunión en la cual no ha habido ningún contratiempo ni cambio.

D^a Silvia García quiere informar que va a haber unos pequeños cambios que se van a aprobar para el ADR 2017 y que van a entrar en vigor el 6 de enero del 2018. Son unos cambios a priori menores, que en principio se aprobaron en el WP15 como correcciones, pero que durante el procedimiento de aprobación de las correcciones han mutado de correcciones a enmiendas y como tal supone una enmienda al ADR y tiene la misma tramitación que el ADR 2017 y el ADR 2019. Cuando se publiquen en el BOE, que ya están remitidos para su publicación, se remitirán a todos para que tengan conocimiento de ello y que no se alarmen, que los cambios no son sustanciales, son correcciones pequeñas que había que hacer por desajusten con la Organización Internacional de la Energía Atómica y desajustes entre la versión francesa y la versión inglesa del ADR, ya que como se sabe la versión francesa es la que tiene valor legal, sin embargo la que esta errónea había que corregirlo y lo que se pensaba que iban a ser correcciones no lo han sido finalmente han sido enmiendas, por ese motivo puede sorprender verlo en el BOE pero es un tema menor. Eso mismo va a pasar con el RID pero aquí si se consideran correcciones que también serán publicadas en el BOE como fe de erratas del RID 2017.

D. Jorge Mérida recuerda que en la última reunión se habló que se iba a hablar algo sobre responsabilidad medioambiental y quería preguntar por ello.

D^a Silvia García agradece que haya sacado este tema, que a ella se le había olvidado mencionar. Dice que en el acta de la reunión anterior se recoge que se ha publicado el reglamento de desarrollo y se ha dejado recogido que claramente no afecta al transporte de mercancías peligrosas. No sabe si están todos de acuerdo en que se indique en el acta de esta manera, para una persona que no haya estado en la reunión tenga las cosas claras. No ha querido recoger una discusión difusa de algo que al final se ha dado cuenta que no tenía razón, solamente en el acta de la reunión anterior se recoge que se ha publicado el reglamento de desarrollo la ley de daños ambientales y el hecho de que la garantía financiera no afecta para nada al transporte de mercancías peligrosas y sí a otros sectores, y que de momento el sector del transporte de mercancías peligrosas no es que quede excluido del ámbito de aplicación de la ley pero si queda excluido de la aplicación de garantía financiera. De momento para nosotros no hay ningún efecto y si les parece bien se recoge así en el acta de la reunión anterior y se vuelve a recoger en esta porque al ir en la última reunión se quedó en que se volvería a hablar y así lo estamos haciendo. A priori seguiremos haremos un seguimiento de este tema y si hubiera algún cambio se comunicará a los interesados.

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 10:05.

Madrid, a 19 de diciembre del 2017.

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