



ACTA DE LA REUNIÓN DE 17 DE DICIEMBRE DE 2015  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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

Asisten:

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

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

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

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

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

D<sup>a</sup> Pilar Muñiz Aller, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio de Interior

D. José Luis Chica, del Ministerio del Interior

D. Miguel Ángel Redondo, del Ministerio del Interior.

D. Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior.

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Rodrigo Ramos González, del Gobierno de Cantabria.

D. Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña

En Madrid, a las 10:00 horas del día 17 de Diciembre de 2015, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D<sup>a</sup> 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 5 de noviembre de 2015, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2016.

D<sup>a</sup> Silvia García propone a los asistentes oír primero la exposición de los tres borradores de las resoluciones de medidas especiales para la regulación de tráfico durante el año 2016 y después recoger los comentarios que se hagan de las mismas.

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. José Luis Chica que pertenece a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad de la Dirección General de Tráfico y presenta el Borrador de Resolución de Restricciones para el año 2016. Lo primero que quiere hacer notar es que este texto está en fase de borrador, es decir, que si alguno de los presentes quiere hacer alguna alegación, tomara nota y será estudiada para tener en cuenta su inclusión en el texto definitivo de la Resolución.

Comienza su exposición haciendo un resumen de esta Resolución para el 2016. Empieza diciendo que consta de dos partes: un texto dispositivo y siete anexos. En el texto dispositivo lo que afecta sobre todo a esta Subcomisión son los apartados B, sobre restricciones a mercancías en



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

D<sup>a</sup> Ainhoa Larroya Molero, del Gobierno Navarra

D<sup>a</sup> Esther Montes, del Gobierno Vasco

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

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

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Esteban González Maestre, de REPSOL

D. Andrés Herbada Esteban, de ASCTIC /UOTC

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

D. Arturo García Coboleda, de AECSE.

D. Juan Munera Carretero, de CCOO

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE

D. Javier de Mauricio, de ANLIC

D. Juan Angel Sánchez Benito, de ANFEPENA.

D José Pérez García de ANLIC

Secretaria:

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

general y el apartado que se refiere a restricciones excepcionales por otros motivos y dentro de los anexos a la Subcomisión les afecta los anexos II,III,IV y V que se verán en su momento.

En primer lugar el apartado B del texto dispositivo se refiere a los vehículos de transporte de mercancías, afecta a los vehículos de más de 7.500 kilos de masa máxima autorizada, quedan afectados a restricciones por calendario y tramos de vía. En el anexo II se encuentran las fechas de cada comunidad que son conflictivas, particularizando carreteras y tramos de carreteras que afectan a ellas mismas. Hay otra parte dentro del mismo anexo que son las restricciones genéricas durante el verano.

Hay unas excepciones al transporte de ganado vivo, de mercancías perecederas, de las grúas de auxilio y de maquinaria de viabilidad invernal. También el apartado b afecta a las mercancías peligrosas en aquellos vehículos que lleven paneles naranja de señalización de peligro reglamentario, queda restringida su circulación por calendario y tramos de vía, como se puede ver en el Anexo V. La restricción que afecta a estos vehículos comprende los días festivos y domingos de 8 a 24 horas y vísperas solamente en miércoles y jueves, el resto de vísperas no se considera como período restrictivo. Dentro de este tipo de vehículos las restricciones por itinerario son la RIMP.

La estadística que se ha hecho de la RIMP para este año en relación con el 2015, es la siguiente el número de kilómetros es más o menos el mismo, actualmente consta de 14.529 Km. y la única diferencia con el año anterior es la transformación de los siguientes tramos de carretera convencional a autovía : 16,1 Km de la A-7, 6,9 Km de la A-11, 13 Km de la A-15, 2,5 Km de la A-21, 49 Km de la A-66, 34,9 Km de la A-316, 1,6 Km de la OU-11. La nuevas carreteras incorporadas son A-32, AC-14, AC-31, AC-41, AC-59, AP-9V, CM-4017, F-15, OU-11.

Los vehículos obligados a circular por la RIMP ya son de todos conocidos y no hay ninguna variación. Dentro del apartado B están restringidos los vehículos especiales que necesitan autorización complementaria para circular y este año se ha intentado unificar en el Anexo V las mismas restricciones tanto para mercancías peligrosas como para vehículos especiales y para aquellos que necesitan autorización complementaria para circular.

Las excepciones de las mercancías peligrosas están contempladas en el anexo III.

Otro apartado que también afecta a esta Subcomisión es el apartado D ,que se encuentra en la página 9 del borrador, en el cual figuran tres situaciones en las cuales se ha considerado incluir restricciones, no de forma general, pero sí en ciertas circunstancias. En el apartado D1 figuran las restricciones por condiciones



meteorológicas adversas y que, conforme al Reglamento General de Circulación, las fuerzas de vigilancia de carretera podrá establecer restricciones para aquellos tramos afectados por nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte, incluso se especifica la prohibición de adelantamiento de los camiones y efectuar adelantamientos. El segundo apartado es un apartado en que, en circunstancias excepcionales de desplazamientos masivos de vehículos, se ha introducido por primera vez una limitación que consiste en que, en ciertos tramos en los cuales la intensidad o volumen de vehículos pesados en fechas en las cuales coinciden el desplazamiento masivo de vehículos es notable, se podrá prohibir el adelantamiento de los vehículos de más de 7.500 Kg.

En el tercer y último apartado de estas restricciones es D-3, consistente en la mejora de la seguridad vial en tramos de elevada siniestralidad, que es el mismo que completaba el año pasado en la N-340 en el tramo de Oropesa.

El Anexo II afecta a aquellos vehículos de más de 7.500 Kg, incluido también las mercancías peligrosas de más de 7.500 kg, y que contempla aquellos días y tramos de carretera que son afectados por lo que se llama operaciones de tráfico o festividades dentro de las comunidades autónomas. El Anexo III son las materias exentas para las restricciones que afectan a las mercancías peligrosas. En el Anexo IV se incluye la RIMP, que actualmente tiene 14.529 km, de los cuales 2.833,9 km son carretera convencional y 11.695 km son kilómetros de autovía; se han transformado de carretera convencional a autovía 124 Km, y 259 Km. que se han incorporado de nuevas carreteras.

El Anexo V comprende las restricciones que afectan tanto a mercancías peligrosas como a transportes especiales o vehículos que necesitan autorización complementaria. Los fines de semana solo están restringidos de 8-24, los días festivos de ámbito nacional solamente las vísperas, si son miércoles o jueves, y el festivo de 8 a 24. Dentro de las comunidades autónomas si son festivos de 8 a 24 horas. En el caso de coincidir en el último apartado de la página 56 varios días consecutivos se restringe el primero y el último así como la víspera.

Hay unas restricciones específicas que son días que no son festividades pero que por su singularidad se han considerado tener en cuenta la restricción para mercancías.

El Anexo VII es donde se especifica en el apartado B2 la prohibición de adelantamiento en fechas singulares, por seguridad vial de vehículos de más de 7.500 Kg por ciertos tramos de carretera y en concreto son tres días: el domingo 27 y lunes 28 de marzo que corresponde con domingo de Resurrección y lunes de Pascua, así como al lunes 15 de agosto, en el cual figura una serie de tramos y un horario en el que se intenta que los vehículos de más de 7.500 Kg no efectúen adelantamiento por el movimiento predominante en estas fechas tan singulares son los turismos y por seguridad vial se ha introducido este nuevo apartado.

Este sería el resumen de citada resolución con las características específicas para este año.

#### **Punto 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2016 en la Comunidad Autónoma del País Vasco**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D<sup>a</sup> Esther Montes que va a exponer el Borrador de la Resolución del País Vasco.

D<sup>a</sup> Esther Montes se presenta diciendo que viene del Departamento de Seguridad de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. Comienza diciendo que la estructura de esta resolución es muy similar a las expuestas por D. José Luis Chica para el resto del Estado, es más pequeña al ser el territorio más pequeño. No tiene ninguna novedad especial relativa al transporte de mercancías peligrosas ni a sus restricciones ni en relación a la RIMP. Se sigue teniendo en estudio la inclusión de la AP-1 en la RIMP, en estos momentos nos falta el estudio de la AP-1, la Diputación Foral de Álava ha comunicado que lo está terminando de elaborar. No obstante a este año como ha sido bastante dificultosa la circulación por la AP-1, ya que debido a la orografía ha sufrido bastantes desprendimientos, tanto a cielo abierto como en algunos de los túneles. Nuestra intención es incluir la AP-1 en la RIMP, pero se está a la espera de unos estudios que se han pedido.

Como novedad, en relación a otros años, que también les afecta al transporte de mercancías peligrosas, si son transportes de más de 7.500 Kg se les aplica las restricciones por fechas o por periodos o las del periodo



estival. Este año, en fase de alegaciones se han vuelto a estudiar el tráfico de este año y se ha comparado con el año pasado, se supone que este año se habrá incrementado, y aun así han apostado para el año que viene hacer más breve el período de restricción vespertino, es decir, allí donde se restringía desde las 17 horas hasta las 22 horas, si todo va bien, se restringirán desde las 17 horas hasta las 21 horas, dado que sus índices de movilidad no avalan mantenerlos hasta las 22 horas. Entienden que eso es debido a los últimos años de crisis y que ha habido menos movimientos de tráfico, pero como se han repetido dos años van a ver qué sucede ;esperan que no haya ninguna incidencia y si hay alguna incidencia se volvería otra vez a las 22 horas. Este pequeño cambio que se ha producido en la fase de alegaciones se ha informado a la Dirección General de Tráfico porque como saben el tramo de la A-8 entre Cantabria y Vizcaya durante el período estival, se produciría una cosa un poco extraña que si vienes de Cantabria a Bilbao tendrías que estar parado hasta las 22 horas y sin embargo en la comunidad autónoma del País Vasco se podría estar circulando desde las 21 horas. Pregunta al representante de la Dirección General del Tráfico si lo van a tener en cuenta, D. José Luis Chica contesta que sí.

Otra novedad que han añadido este año es el criterio que tienen para establecer, dentro del Anexo II en el punto 6 que afectaría a las materias peligrosas siempre y cuando superen los 7.500 Kg, es lo hace referencia a la continuidad con el calendario de las fiestas francesas. Hasta este año el criterio que se había adoptado era contemplar todas las fiestas francesas con independencia de eran domingo o fiesta a este lado de la frontera este año, cree que con buen criterio, se ha conseguido cambiar esa norma y esos días van a quedar reducidos exclusivamente a aquellas fiestas francesas que no son fiestas a este lado de la frontera, con la única excepción del 28 de marzo, que es lunes de Pascua y sí es fiesta en la comunidad autónoma. En la resolución que se publicará, si todo va bien, el 24 de diciembre, como es costumbre, en el punto 6 del Anexo II esa restricción que mantienen desde las 22 horas de la víspera hasta las 22 horas del día siguiente, por motivo de las festividades francesas, quedará reducido a cinco días: 28 de marzo, 5 y 16 de mayo, 14 de julio y 11 de noviembre.

Siguen estudiando esas franjas para las mercancías peligrosas de todos los domingos de 8 a 24, las vísperas de festivos de 13 a 24 horas y nuestro famoso 31 de julio. No disponen de datos fiables suficientes como para reducir esos períodos, lo avanza porque se imagina que le harán esa pregunta que saldrá a colación lo estudiamos lo tenemos en consideración pero no tienen datos ni para reducir ni para aumentar esos períodos

#### **Punto 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2016**

D<sup>a</sup> Silvia García pasa a exponer los cambios más destacados de la XIMP que les han remitido desde la Comunidad Autónoma de Cataluña, les han indicado que no hay ningún cambio destacable. El único cambio importante que hay con respecto a los horarios es que antes había unas restricciones de junio a septiembre para los fines de semana de 8 a 14 horas y ahora los de julio y agosto se intensifican y pasan a ser de 8 a 22 horas; esto también se aplica en Semana Santa y en el Puente de la Constitución, es decir se amplía en verano, en Semana Santa, y en el puente de la Constitución un poco la prohibición de la circulación. En cuanto a la inclusión y exclusión de carreteras son pocas y solo son tramos, los mapas representativos de la XIMP son iguales que los del año pasado, tampoco hay cambios en los recorridos prefijados en el Anejo II. Sigue funcionando la aplicación informática por la que hay que solicitar una ruta en el caso de recorrer parte del recorrido fuera de la ruta marcada por la XIMP; el único cambio destacable que hay en el texto es que se indica que los cambios urbanos son orientativos y que se tendrán que confirmar entre la autoridad local de tráfico correspondiente, esto podría suponer que si se quieren hacer las cosas bien habría que llamar a todos los ayuntamientos.

A parte de esto, a finales de septiembre nos enviaron una evaluación trimestral de cómo habría funcionado este sistema informático de las aplicaciones de la fijación de las rutas habían, recibido 4.000 consultas en tres meses, nos han indicado que el nivel de infracciones es similar al de otros años, no han tenido un aumento notable, se destaca que la ruta indicada, no solamente se transmite en formato pdf, también se transmite en formatos compatibles con navegadores, concretamente con el Tom Tom y con el sistema de google .

Terminada la exposición de la XIMP se va pasa los comentarios y observaciones a los tres conjuntos de restricciones.



Se han recibido comentarios por correo electrónico de CETM y de la Asociación de Gases. Los comentarios de CETM lo han mandado separado según las distintas RIMP. En cuanto a la Dirección General de Tráfico propone que se establezcan únicamente en fechas, horarios y carreteras muy determinados; solicitan de restricciones a vehículos de más de 7,5 toneladas se realicen a vehículos que tengan 4 o más ejes; solicita ampliar las exenciones del apartado B1 a todos los productos alimenticios que ya se realizan en el País Vasco y también en otros países de la Unión Europea; rechazan la nueva prescripción que prohíbe que en determinadas fechas y carreteras a los vehículos que 7,5 toneladas puedan circular. Solicitan eliminar las restricciones horarias en la A-3 y A-2, A-4 y A-5 en los tramos donde existe autovía de peaje.

En el País Vasco se indica que se incluyen nuevamente restricciones durante días laborables en la carretera A-8 y en la N-634 dirección a Cantabria que estas dificultan el retorno de empresas que están afincadas en la zona del puerto o de los que están en tránsito hacia Cantabria y además solicitan que se elimine la obligación de circular por la AP-8, la supersur, y que se incluya la AP-1.

Con respecto a Cataluña dicen que han consensuado la RIMP con esta comunidad autónoma, quieren hacer hincapié en lo relacionado a los tramos urbanos, que efectivamente queda a criterio del transportista por donde realizar este transporte, y que puede ocasionar indefensión en caso de que la elección que haga el transportista no sea acorde con lo que pueda opinar algún ayuntamiento de la zona.

Por parte de la Asociación de Transporte de Gases solicitan que no solamente se incluyan la exención total para los gases medicinales para su transporte a centros sanitarios y asistencia a domicilio, también para el suministro a los almacenes de asistencia domiciliaria. Esta solicitud nos la adelantaron ya hace un par de semanas y que se remitió a la Dirección General de Tráfico que ya han expresado con anterioridad para su consideración.

D. Eduardo Gómez dice que los comentarios de la Dirección General del Transporte Terrestre los enviara a través de la Secretaría General Técnica. En cuanto a las observaciones que se han recibido por e-mail están totalmente de acuerdo por las que ha realizado la Asociación Fabricante de Gases, en el sentido de que además ya se tiene el antecedente de los gases licuados de uso doméstico para calefacción, que se permite su transporte para centros de distribución y creen lógico, también para los gases medicinales el poder contar con abastecer los centros de distribución en un momento puntual urgente que podría traer bastantes trastornos en el tema sanitario.

En cuanto a las alegaciones de la CETM, no quiere entrar en la mayoría simplemente quiere apuntar que no está de acuerdo en ampliar todas las exenciones a todos los productos alimenticios. El que se pongan los productos alimenticios a temperatura regulada es por facilitar el que ese producto llegue a los centros de distribución en las debidas condiciones y sobre todo también teniendo en cuenta el no aumentar el coste de consumo de tener el equipo de frío continuamente en marcha durante el período en que el vehículo tiene que estar parado. Si un vehículo no requiere fuente de frío no encontramos razonable que se tenga que exceptuar es un vehículo pesado con carga general que en este caso se llama alimenticio, no están de acuerdo en esa solicitud.

En cuanto al tema del Borrador presentado por Cataluña D<sup>a</sup> Silvia García ha dicho que esta comunidad autónoma ha manifestado que el número de sanciones no se han disparado con el tema de la web, nosotros solicitaríamos que se retirara esa web debido a los problemas que están ocasionando sobre todo en el tráfico de transportes internacionales, sobre todo teniendo en cuenta que esa web no funciona en ámbito urbano. Si la experiencia no ha sido ni positiva ni negativa seguir como estábamos y solicitar que se retire esa web como paso previo a marcar un itinerario concreto.

En cuanto a las restricciones del País Vasco, solicitaría, como siempre, ya que la Dirección General de Tráfico ha variado sus ámbitos horarios que las vísperas de festivo que se marcan actualmente de 13 a 24 horas pasen a ser de 16 a 24 horas en consonancia con el resto del territorio. Lo mismo pasa en Cataluña, que a pesar de que tiene de 16 a 24 horas. En lo referente a la víspera de festivo ciñéndola a miércoles y jueves, no lo entiende, porque estos días si y el resto de la semana no. Pediría que unificaran los horarios y todos los criterios para que sea todo el conjunto del territorio tengan con los mismos horarios. No solo está pensando en el tráfico nacional que eso se lo saben todo, pero que tenemos mucho tráfico internacional que pasan de una comunidad a otra y muchas veces desconocen los diferentes horarios que hay entre ellas.



D. José Luis Chica dice que en relación a esa solicitud quiere comentar dos cosas. La primera que en cuanto a los gases se ha pasado para estudio la siguiente definición: gases, todo ello contemplado en el Anexo III, necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios así como los transportados a particulares y suministrados a almacenes para asistencia sanitaria domiciliaria siempre y cuando se transporten a estos destinos y que no puedan realizarse este transporte otro día de la semana. Eso se ha pasado a estudio, con lo cual, quedaría englobado. En cuanto a la segunda cuestión sobre los miércoles y los jueves no es aleatoria ni que este año 2016 solo haya vísperas de miércoles y jueves sino que se ha hecho un estudio de circulación y si se contempla miércoles y jueves quiere decir que el día festivo es jueves con lo cual puede dar lugar a un puente y si es la víspera jueves significa que la fiesta es el viernes con lo que da lugar a un puente de desplazamientos masivos. Por el contrario si la víspera es lunes el festivo sería martes, que por estudios se sabe que no hay desplazamientos por carretera, con lo cual se ha eliminado esa restricción de víspera. Esto se va a contemplar no por años, sino que ya definitivamente hasta que las costumbres cambien de manera ostensible.

Dª Ester Montes dice que en relación al comentario hecho sobre reducción del horario de las vísperas de festivos de las mercancías peligrosas que tienen de 13 a 24 horas, y la Dirección General de Tráfico tiene de 16 a 24 horas, ya ha comentado antes en la exposición que lo tienen en estudio, pero que tampoco tienen suficientes datos ni para ampliar ni para restringir. No habría inconveniente en restringir menos, pero necesitamos tener algunos datos de tráfico mejores de los que disponemos en este momento.

En relación con lo comentado por la CETM sobre a los días laborables en la A-8 y la obligación de circular por la AP-8 y la no inclusión de la AP-1, sobre esta vía ya se ha comentado en la exposición y en cuanto a la obligación de la circulación por la AP-8, la variante sur metropolitana dentro de la RIMP, está un poco unida a la otra alegación de que se incluyen días laborables en la A-8 dirección Cantabria y que eso dificulta el acceso al puerto y los accesos a los estacionamientos y para tránsito, precisamente en la AP-8, la A-8 de peaje es la alternativa a la A-8 de autovía precisamente para acceder a lugares de estacionamiento habitual de los camiones y para acceder al puerto de Bilbao. Se sigue sorprendiendo que se les pida reiteradamente se excluya la AP-8 de la RIMP por ser de peaje que incluyamos la AP-1 que también es de peaje a la RIMP.

Dª Silvia García pregunta que si la Dirección General de Tráfico decidiera modificar su exención para el transporte de gases medicinales el País Vasco también optaría a estudiar esta exención

Dª Ester Montes responde afirmativamente.

Dª Silvia García dice que se lo transmitirá a Cataluña para que ellos a su vez puedan tenerlo en consideración.

D. Jesús Soriano dice que la opinión de FEIQUE en relación a la aplicación informática que tiene la Generalitat de Cataluña para el preaviso de itinerario de mercancía peligrosa es la misma que tiene D. Eduardo Gómez. Están a favor de que esa aplicación informática se promueva, pero no de forma vinculante, su percepción sobre lo que hacen los transportistas que contratan para expedir su carga es que esa aplicación no se está consiguiendo los objetivos que había planificado la autoridad competente catalana. Su propuesta es que no sea vinculante.

D. Javier de Mauricio dice que con relación la aplicación, no ha habido un aumento considerable de las sanciones pero si de las paralizaciones de los desvíos y demás que no dan lugar a una sanción pero que provoca retrasos al transporte y bastantes.

Además indica que un tema que es fundamental es que no hay armonización en las distintas comunidades autónomas; no todos los transportistas conocen la legislación del transporte y mucho menos los transportistas internacionales. También quiere hacer notar que los distintos horarios que hay entre las comunidades autónomas pueden afectar a las empresas, y que se tendría que tener en cuenta este aspecto.

D. Enrique Sánchez quiere pregunta sobre el porqué se establece una condición para los gases con destino a los temas sanitarios gases que se utilizan para uso doméstico etc, a ello se le pone una condición de que tiene que justificar que no se pueden entregar otro día de la semana. Para él es más importante que se lleve un gas de tipo sanitario a la persona que no el del servicio doméstico, este sí que se puede pedir dos días antes si se ve que tiene el depósito medio vacío, pero el sanitario la mayoría de las veces es por necesidades reales el



tener que llevar justificante cuando en los otros casos no tienen necesidad de justificar que el transporte pueda ser realizado otro día de la semana.

D. José Luis Chica dice que son criterios, la carta de porte figurará donde va el destino no hay ninguna diferencia o justificante a la carta de porte que dice que va con este destino.

D. Enrique Sánchez dice que el requisito que se pone es que no se pueda realizar en otro día de la semana, mientras que para el transporte de uso doméstico de gases licuados no es así.

D. José Luis Chica dice que la finalidad del Anexo III es evitar que materias peligrosas circulen cuando se prevé que haya desplazamientos masivos de vehículos, ante esa necesidad urgente de centros sanitarios se intenta que todo el transporte de gases medicinales no se realicen los fines de semana, exclusivamente los necesarios y urgentes si no se orientaría todo al transportes en esas fechas. Lo comentara como sugerencia para la próxima resolución.

D. José Manuel González quiere reiterar una petición que se hizo el otro día en el Consejo General de Transportes que es que se estudie quitar las restricciones horarias de la RIMP que en la A-2, A-3, A-4, A-5.

D. José Luis Chica dice que en concreto estas son carreteras en las que coexisten autovía y autopista, por seguridad vial, debido a que la autovía sufría retenciones habituales sobre todo en horario punta de mañana y tarde se propuso que se pudiera liberar la autovía en horario nocturno. La propuesta actual es ampliar ese horario nocturno de 22 a 7 horas o eliminarlo, dado que coexisten dos autovías y el ADR tampoco define en cual se debería circular, entonces las propuestas son eliminación o ampliar el horario.

D<sup>a</sup> Silvia García da las gracias por los comentarios que se ha hecho y los representantes de las correspondientes comunidades autónoma y la Dirección General de Tráfico los tendrán en consideración

#### **Punto 6.- Otros asuntos.**

D<sup>a</sup> Silvia García quiere comentar con respecto a las restricciones de Navarra, aunque cree que ya se comentó en alguna Subcomisión anterior, este año no se dispone de ningún borrador de restricciones al tráfico dado que hubo una resolución del Tribunal Superior de Navarra anulando las anteriores, alegando que no tenían competencia para realizarlas, entiende que este año no elaboraran ninguna.

También quiere comunicarles que muy probablemente España va a firmar un acuerdo multilateral M-292 relativo al transporte de baterías de litio dañadas, este acuerdo multilateral anticiparía el texto del ADR 2017 se va a proponer su firma.

Recuerda que se ha enviado la corrección de errores del ADR del 2015 hace una semana. Indica finalmente que la fecha de la siguiente reunión será el 7 de marzo, es lunes lo lamenta pero es la única fecha que se podía reservar en esa semana.

D. Jesús Soriano quiere hacer una reflexión, durante los últimos cinco, diez, quince años ha ido aumentando progresivamente las restricciones a las mercancías peligrosas en la RIMP. Ha sido un fenómeno y un proceso progresivo, que cada vez ha afectado más a la hora de planificar las cadenas logísticas. Ellos como plantas químicas y expedidores de mercancías peligrosas lógicamente buscan alternativas y complementariedad con otros modos. En junio del 2006, FEIQUE fue recibida por el Director General de Ferrocarriles, por la Jefa de la Comisión de Coordinación del Transportes de Mercancías Peligrosas en ese momento era D<sup>a</sup> Paloma Iribas, responsables de ADIF y de RENFE para impulsar el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Se van a cumplir casi diez años de aquella reunión y los avances que ha habido en el transporte intermodal ferroviario han sido negativos. Esto quiere decir que si las plantas expedidoras no tenemos alternativas en intermodalidad se va a depender más del modo carretera y todas las restricciones que se van añadiendo año a año están dañando a su logística, a nuestro costes logísticos a nuestra competitividad como industria etc, En el año 2013 han firmado un acuerdo con el Ministerio de Fomento Ministra de Fomento, Secretario de Estado, Presidente de ADIF para que se impulsara el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y sobre todo en la modalidad de intermodalidad, a pesar de ello no hay avances y todas estas restricciones a la industria cada vez hacen más daño. Quizás las personas que están aquí de la Dirección General del Tráfico, del Gobierno Vasco,



los de la Generalitat no tendréis una solución para esto, pero quería dejar esta reflexión para conocimiento general.

D. Eduardo Gómez quería hacer dos puntualizaciones. La primera al hilo de la anterior intervención, no está de acuerdo con el comentario, piensa que es al revés que las restricciones actualmente son cada año más permisivas, más abiertas, hay más carreteras se incluyen más carreteras, más número de kilómetros etc. Piensa que se está facilitando más el transporte por carretera de mercancías.

El segundo comentario es que siempre lo ha dicho en este foro que le gustaría que echaran un vistazo a las excepciones que tienen cada país en base a la directiva de armonización, tiene noticias de que este sistema de apuntarse a una excepción que tenga un país porque sea ventajoso también en otro país va a desaparecer, entonces si alguien tiene o algún colectivo tiene interés en que nos apuntemos a alguna excepción de otro país que sea interesante aplicarla en España que lo diga cuanto antes porque este sistema tiene los días contados. Desde que lo dijo hasta el día de hoy nadie ha dicho nada entonces nosotros como Administración no han hecho nada.

D. José Luis Chica dice que al hilo de este comentario anualmente se indican las estadísticas de la RIMP y va aumentando en kilometraje. También habrán observado que la reducción de las restricciones de vísperas es un hecho, las vísperas, como ya ha comentado, salvo que sea por un puente donde se producen bastante movimiento de vehículos, solamente se han restringido el miércoles y el jueves y aparte de esto los días que son dos o tres consecutivos los días intermedios están exentos de restricciones aun siendo festivos se va acoplado todo a las circunstancias reales de la circulación en carretera y sobre todo seguridad vial.

D. Jesús Soriano quiere dar un dato; su industria crece en volumen todos los años aproximadamente un 3%, a pesar de la crisis y gracias al músculo industrial y a la tecnología y a la exportación, las toneladas kilómetros que hacen sus mercancías durante los dos últimos años han ido creciendo y mucho a pesar, de que todos los años tengan un incremento de la RIMP de 14, 50, 100 kilómetros de autopista, la red no da abasto Quiere dejar claro esto lógicamente cada uno se ocupa de su ámbito cada vez hay más autovías, claro , pero cada vez hay más mercancías y las carreteras se van a quedar pequeñas, estamos en un período de incremento de la actividad económica vamos a tener más problemas.

D<sup>a</sup> Silvia García agradece a D<sup>a</sup> Esther Montes y a D. José Luis Chica su presencia y la exposición de sus respectivas RIMP.

D. Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 11:05 horas, del día diecisiete de diciembre de dos mil quince.

Madrid, a 17de diciembre del 2015.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera