



ACTA DE LA REUNION CONJUNTA DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y LA SUBCOMISIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS CELEBRADA EL DIA 13 DE DICIEMBRE DE 2019.

ASUNTO: Estudio de los borradores de las Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 de la Resolución por la que se establecen medias especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Comunidad Autónoma del País Vasco, y de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2020.

Asisten:

Presidente:

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

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento.

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

D. Miguel Ángel Redondo Bastante, del Ministerio del Interior.

D^a Pilar Muñoz Aller, del Ministerio del Interior.

D. Luis Serrano, de la Generalitat de Cataluña.

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

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

D. Juan Antonio Balbín Valentí, de FEDECOS.



D^a Nuria Cosido Pardo, de SEDIGAS.

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM.

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

D. Lydia García Sánchez, de AECOS.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER.

D. F. Jorge Golfín Salas, de CC.OO.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

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

D. David Muñoz Niño, de CLH,S.A.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D. Juan José Gil Panizo, de FENADISMER.

D. Juan Manuel Sierra, de ATFRIE.

D. José M^a Martínez-Val, del Túnel del Frío.

D. Juan Sánchez Benito.

D. Julián Ferrando.

Excusa su asistencia:

D^a Esther Montes, del Gobierno Vasco

En Madrid a las 10:05 horas del día 13 de diciembre de 2019, en el Salón de Actos de la tercera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

1.- Aprobación del Orden del Día.

2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.



- 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 2020.
- 4.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2020.
- 5.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 6.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia comenta que, si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, 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 y Ferrocarril, celebrada el día 6 de noviembre de 2019 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada.

Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2020.

D^a Silvia García, antes de comenzar con el estudio de las restricciones al tráfico, agradece, tanto a los representantes de la DGT como al representante del Servei Catalla de Trànsit, su asistencia a la reunión de hoy y disculpa a la representante del Servicio de Tráfico del País Vasco por no haber podido asistir a la reunión; no obstante, informa que el borrador de las restricciones de tráfico relativos al territorio del País Vasco si han sido enviados para que sean expuestos.

A continuación D. José Luis Chica de la Dirección General del Tráfico (en adelante DGT) toma la palabra para presentar el Borrador de las Restricciones para el año 2020 y las novedades y cambios más importantes que en ellas se pueden encontrar.

Inicia su intervención indicando que la resolución definitiva se publicará en el BOE después de estudiar los comentarios de los distintos organismos a los que se ha consultado. Indica que su estructura es similar a la de 2019, de modo que se han adaptado las fechas a



las del calendario del 2020. Se trata de una resolución muy general que comprende las restricciones que tratan de evitar situaciones conflictivas en carretera; su finalidad es compaginar los eventos previstos con un cierto orden en la circulación por la carretera.

En primer lugar, las pruebas deportivas se encuentran recogidas en el Anexo1. A continuación, en el Anexo 2, se recogen las restricciones a la circulación de mercancías en general, en concreto, las relativas a vehículos especiales y de más de 7.500 kg.; en este anexo figuran todas las fechas que, por estar previstos movimientos masivos de vehículos, o por algún evento o acontecimiento especial, se ha considerado adecuado restringir las carreteras. En el Anexo 3 se recogen las exenciones a la circulación de mercancías peligrosas conforme al ADR.

En el Anexo 4 se recoge la RIMP para el transporte de mercancías peligrosas, en la versión de este año se ha optado por una definición por comunidades autónomas. Es la misma RIMP que en años anteriores, pero para el año que viene se ha clasificado por comunidades autónomas y provincias para clarificar mejor los orígenes y destinos de los itinerarios por carretera. La RIMP para este año 2020 tiene una longitud de 14.840 km. lo que supone 103 km. añadidos a la del año pasado que tenía 14.787 km. De los 103 km. se han transformado 50 km. de carretera convencional en autovía y 53 km. son de nueva incorporación. Los nuevos tramos incluidos son: la A-11 en la provincia de Soria, A-21 en la provincia de Huesca, la A-23 en Huesca, A-32 en la provincia de Jaén, A-54 en la provincia de La Coruña, la ampliación de la A-62 hasta Ciudad Rodrigo en Salamanca, y la SG-20 en Segovia. Se han incorporado nuevas autovías como la A-44 en Granada, AG-46 en Pontevedra, y las PO-10 y PO-11 en Pontevedra. De forma histórica se puede decir que cuando comenzó la RIMP en el año 2010 se disponía de 13.634,39 km. con lo cual la diferencia es significativa, y en estos diez años se han aumentado aproximadamente 1.200 km. de red RIMP.

En el Anexo 5 se encuentran las restricciones genéricas que afectan tanto a transportes especiales como a mercancías peligrosas los fines de semana. El horario de domingos y festivos es de 8-24, y el de las vísperas de 16 -24 horas.

El Anexo 6 está destinado para los titulares de la vía por si hay una paralización de obras en carretera y evitar entorpecer a la circulación en los desplazamientos masivos. En el Anexo 7 figura las restricciones a la circulación de más de 7.500 kg. por ciertos itinerarios. El Anexo 8 es una relación de eventos o actividades que se celebran de forma tradicional en ciertas poblaciones en las que no se imponen restricciones y que los usuarios sepan que en cualquier momento puede producirse algún tipo de restricción a la circulación por aquellas carreteras por donde discurren.

PUNTO 4. Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Generalitat de Cataluña.

D^a Silvia García cede la palabra a D. Luis Serrano que ha sido designado por la Generalitat de Cataluña para presentar su Borrador de Resolución de las restricciones al tráfico para el año 2020. Comienza diciendo que en este momento se encuentra en período de alegaciones y que su estructura es similar a las de la DGT y a las del País Vasco, comienza por las restricciones generales de mercancías en general de más de 7.500 kg.,



vehículos especiales y mercancías peligrosas, restricciones a pruebas deportivas y para que no se ejecuten obras en la calzada, en determinados días y tramos.

A continuación, pasa a exponer solamente lo relativo a mercancías peligrosas. Recuerda que en Cataluña utilizan un calculador de itinerarios de ADR que es voluntario y no obligatorio. Comenta que había un tramo que permite el acceso a Barcelona por el norte, B-20, y que el Ministerio de Fomento ya propuso que se introdujera en el calculador ADR y se restringiera la circulación de mercancías peligrosas por él, teniendo en cuenta además que para señalizarlo es un tramo muy mallado con vías laterales y habría que poner muchas señales y se ha decidido incluirlo en las restricciones del 2020. En el propio borrador se dice que ese pequeño acceso por el norte de Barcelona ya estaba en los accesos restringidos al paso de mercancías, y estaba incluido en el calculador, pero no se había expresado en la restricción, y este año ya queda reflejado.

En relación con la circulación de mercancías peligrosas en las horas punta de mañana y tarde en los accesos a las principales ciudades de Cataluña, sobre todo en Barcelona, se podrían dar situaciones de peligro en momentos de congestión con los vehículos y transportes de mercancías peligrosas en el mismo espacio en hora punta. No quiere decir que esta hora punta se hable de un tráfico muy congestionado, sino que puede haber ciertas aglomeraciones dando lugar a un caso de potencial peligro. Se debatió si habría que restringir durante una ventana de tiempo determinada de hora punta durante la mañana y hora punta durante la tarde para el acceso de mercancías a las ciudades.

Se han mantenido reuniones con cargadores y el sector de transportes en Cataluña y de momento lo único que se ha incluido en el borrador ha sido una recomendación para los vehículos de los grupos de radioactivos y explosivos para que no circulen en las horas punta en las entradas a las ciudades. Se acordó con los cargadores y el sector del transporte que de cara al año que viene se estudiaría con más detalle si finalmente las restricciones serían únicamente esas, o si se estudiaría hacer alguna restricción más en los periodos de máxima congestión.

Recuerda que el calculador de ADR que hace tres años entró en funcionamiento y este año se han introducido bastantes mejoras, entre ellas incluir 350 metros a cada lado de las autopistas y autovías para la protección de las poblaciones que están a menos de 150 m., lo que da un peso positivo a la hora de calcular la mejor ruta idónea. El calculador tiene en cuenta poblaciones, presencia de núcleos habitados, hospitales etc y en función de eso calcula entre dos puntos cual es la ruta idónea. Han analizado la franja de 350 m. a cada lado, si para ir de A a B hay dos posibilidades: ir por autopista o por autovía, el calculador mira de esas dos posibilidades, cual es la que tiene menos afectación de zonas pobladas y elige el itinerario más adecuado.

Se ha añadido una herramienta que permite hacer excepciones a la regla de ruta idónea, por ejemplo, si entre Martorell y Lérida es un recorrido que va solamente entre estas dos zonas, se puede utilizar la autovía, si es un vehículo de paso pero que va a ir más lejos tiene que utilizar la autopista.



Resumiendo: de cara al año que viene, este calculador, con el consenso del Sector de transportes de mercancías peligrosas de Cataluña, que también están participando de este calculador, tendrá una versión que se publicará el año que viene en la web y recogerá todos los casos particulares que ya se tenían, y en principio habrá pocos casos que entren en contradicción entre lo que dice Cataluña y lo que dice la restricción.

Ha habido unas pequeñas modificaciones en la N-330 que conecta Cataluña con Francia a través de del Túnel de Viella. El Presidente del Consejo de Arán se dirigió al Servei de Transit y a la DGT para proponer unos cambios: se han suprimido los sábados, se han distinguido sentidos de manera que lo que se ha propuesto ahora entiende que beneficia tanto a la seguridad de los desplazamientos masivos de esquiadores que suben y bajan a la zona de Valle de Arán, con el movimiento de los camiones en sentido contrario. El domingo, por ejemplo, se restringió en sentido de Lérida y se permitió el paso de camiones en sentido Francia beneficiando a las dos partes. También, nos hemos coordinado porque el Presidente del Consejo de Arán nos pedía que empezara desde Benabarre, que como sabéis es una carretera que va entrando por Huesca y Cataluña, en definitiva, se han puesto de acuerdo a la hora de hacer las modificaciones que han solicitado.

Hay una restricción de carreteras nacionales en Cataluña y algunos tramos de Valencia donde se restringe el paso de vehículos de más de 26 toneladas y cuatro ejes, por ciertos tramos de nacionales, y se bonifica el paso por autopistas. Había un tramo que iba desde Bosas Blanca a Lérida que se había planteado un tramo de mucha accidentalidad, de momento no se ha contemplado y se está a la espera de que se termine el real decreto de bonificación por parte del Ministerio y cuando entre en vigor se modificara el tramo de la N-340.

Cuando la bonificación del peaje ya sea viable, sería aconsejable que empezara en la salida de Sosas y no en la salida de Lérida, así habría menos tránsito de vehículos en la zona de Lérida y sería mucho mejor para la circulación.

El 1 de enero del 2020 se levanta la concesión de AUMAR y en su caso no habrá peaje desde el límite de Castellón hasta Salou. Hay un tramo de la N-340 que está restringido y como no se puede transitar se tendrá que ir por autopista y como ésta será gratuita la bonificación será máxima y en ese tramo habrá más bonificación.

Se ha adaptado el calendario del 2020 a las restricciones en días especiales con movimientos masivos, el año pasado tenían 17 días concretos del año que se restringían por motivos de coincidencia con movimientos masivos y este año de 17 se ha pasado a 13 días, depende de cómo cae las fiestas cada año.

Recuerda que hacen un documento divulgativo que está colgado en la web y hay uno específico para mercancías peligrosas que es un resumen de la resolución del BOE, se han hecho unos cuadros para que sean fáciles de localizar las carreteras. Es el mismo que se publicó el año pasado y el año que viene también se volverá a publicar.



Punto 5.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Por parte del Servicio de Tráfico del País Vasco, han transmitido sus excusas al no poder asistir por lo que Ángeles de Marcos destacará brevemente los cambios más significativos del borrador para el año 2020, que son pocos.

D^a Ángeles de Marcos, comienza diciendo que su estructura es similar a la de la DGT y la de la Generalitat de Cataluña. Únicamente hay tres cambios con respecto al 2019: el primero de ellos es la adaptación de las restricciones al calendario del 2020 que está incluido en el Anexo 1, el segundo es la inclusión de una excepción a la prohibición de celebrar pruebas deportivas los días de referéndum o elecciones, que se ha incluido en el punto primero de restricciones a la circulación, en el punto 1, y el último cambio, está incluido en el Anexo 2 que es el referente a mercancías en general y mercancías peligrosas, en el punto 2, donde han sustituido Erlexte por Amorebieta, y en principio el resto es similar a las del año pasado.

Una vez terminadas las exposiciones de los tres borradores pregunta a los presentes si quieren hacer algún comentario a las mismas.

D. Eduardo Gómez quiere hacer una serie de comentarios, que después hará llegar por escrito a través de la Secretaría General Técnica, pero antes quería contrastar las opiniones con las de los asistentes.

Con respecto a las tres propuestas, lo que vienen demandando continuamente a lo largo de los años es si sería difícil poder hacer una armonización, sobretodo en cuestión de horarios, en las restricciones. Cuando se hace más acentuado este desfase horario es cuando hay varios días festivos consecutivos y demanda que las tres administraciones se pongan de acuerdo. No hay motivación para estos desfases horarios; si hay una apertura de circulación en algunas administraciones mientras que en las otras está parada, hay un tratamiento desigual de los cargadores. Esta enmienda se ha demandado ya a lo largo de todos los años.

También quiere solicitar, por favor, si Cataluña dentro de las exenciones del Anexo D de carácter general para las mercancías peligrosas, pudiera contemplar otras materias que por circunstancias de carácter excepcional se considera indispensable que sean transportadas. Este párrafo de esta excepción de carácter general, previa solicitud, está contemplado tanto en el País Vasco como en la Administración Central. Se dan casos de que un vehículo que lleva su permiso de libre circulación en días prohibidos, un domingo o el día que sea, por el motivo que sea, llega a Cataluña y se tiene que detener. Cree que está suficientemente argumentado que se armonice esto, y si hay un permiso especial de una administración, que sea válida en las restantes y en caso de que no pueda ser así, que cada administración tenga la posibilidad de emitir ese mismo permiso.



Con respecto a las restricciones de Cataluña, a la Dirección General del Transporte Terrestre no le gusta el tema de “hora punta”, es decir que se prohíba la circulación por hora punta. Lo primero que habrá que saber es a qué se llama “hora punta”, porque se está hablando de dejar en consideración de la autoridad local decidir cuándo empieza o termina la hora punta porque hay muchos coches en la carretera. El transportista no puede saber, a priori, qué se considera hora punta, y si se sigue manteniendo ese párrafo, habría que definir cual es la hora punta.

También quiere hablar del término “recomendación” porque eso es muy ambiguo, porque no queda claro quién decide sobre si es recomendable o no. Aquí se está entrando en un abanico de horarios muy grande y en unos criterios de decisión que no se sabe bien quién puede tomarlos.

En el Anexo 5 se propone el cambio de redacción, actualmente dice que están libres de las restricciones a la circulación los que tienen que ir a temperatura controlada (ATP isoterms refrigerados o congelados) pero eso no es decir nada, o se refiere a las mercancías que contiene el vehículo o interpreta que todos los isoterms refrigerados o congelados son de libre circulación. Se propone una redacción donde se especifique por un lado los que tienen que ir a temperatura controlada según los Anejos 2 y 3 del ATP y luego las frutas y verduras etc., pero refiriéndose a la mercancía y no al tipo de vehículo. También hay algunas otras cosas de redacción, pero eso ya ira en el escrito oficial.

Por último, cuando vamos a los foros internacionales nos demandan mucho el tema de mapas con las restricciones, no sabe si se tendrán que poner de acuerdo las tres administraciones, o incluso proponer al Ministerio de Fomento que haga una publicación con el Servicio de Publicaciones para dar la suficiente publicidad. Y con respecto a la página web de la Generalitat de Cataluña recomendarían que hicieran publicidad de ella porque los transportistas extranjeros están totalmente perdidos, porque en su opinión es complicada de entender. Hay restricciones generales, particulares, por áreas geográficas, por los túneles, por los días. Es una herramienta que funciona muy bien, pero es necesario dar publicidad sobre ella fuera de España.

D^a Silvia García indica que el Ministerio todos los años solicita la colaboración el IGN y éste hace un mapa donde se incluyen todas las restricciones, y de hecho las restricciones de la DGT, País Vasco y la Generalitat se cuelgan conjuntamente con este mapa unificado en la página web de Naciones Unidas para facilitar el acceso a los transportistas internacionales que vienen de otros países, al final el mapa es lo más visual y lo más fácil de entender sin conocer el idioma.

D. Dulsé Díaz quiere que conste en acta, un año más, que se une a la propuesta de armonización que se hace desde el propio Ministerio de Fomento.

También quería aporta su experiencia con el tema de los mapas, ya ha hablado con la DGT en numerosas ocasiones. Ellos como CETM, han editado muchos años, cuando han conseguido fondos para ello, mapas físicos que han repartido a todos los transportistas que se lo han solicitado y se los quitan de las manos. Para una organización sin ánimo de lucro sí es un gasto, pero está hablando de alrededor de 1€ por mapa y entiende que eso dentro de los presupuestos de una administración, considerando que serían varios miles de mapas,



tampoco es un presupuesto demasiado elevado. En cuanto al tamaño, ya lo tiene calculado para que sea práctico en una cabina de camión, luego les va a mandar un modelo para que lo puedan ver. Este mapa es ideal sobre todo para la zona de Cataluña y para los conductores extranjeros con dificultades de idioma o para los que tienen colaboraciones con empresas de otros países, cree que es una herramienta tremendamente útil y ya que la señalización en carretera deja mucho que desear qué mínimo que se pudiera contar con una herramienta que facilite cumplir con unas obligaciones que ya hace muchos años que se tienen. Animan a que lo estudien y añada que es una herramienta tremendamente útil y que se podría tomar por costumbre que se hiciera todos los años ya que son la mayor patronal de transporte que hay en la Unión Europea y se comprometen a hacer una distribución óptima de ese mapa. Por supuesto a todas las empresas españolas y seguro que el Comité Nacional puede colaborar y cree que puede construir con un precio relativamente asequible, una herramienta muy válida.

Por último, quiere hacer una apreciación al contenido de la Restricciones al Tráfico de la DGT concretamente a las del Anexo 7 que son para las carreteras que no dejan circular vehículos de más de cuatro ejes, obligándoles a utilizar una autopista bonificada. La propuesta en sí no les parece cuestionable, aunque el transporte siempre defenderá la flexibilidad que te da poder circular por donde se estime más conveniente, pero sí que se genera un problema cuando siguiendo la resolución, se puede abandonar esa carretera, es decir, hay unos casos tasados muy parecidos a los de mercancía peligrosas a los que te permiten salir de esa autopista e irte a la nacional, y en lugar de copiar el modelo que en mercancías peligrosas ha resultado satisfactorio durante muchos años que es poder abandonar y regresar a la vía por el lugar que sea más satisfactorio en el sentido de la marcha, aquí nos obligan a entrar y salir por el mismo camino. Pensamos que es un número reducido de vehículos el que puede tener que acogerse a esta posibilidad de salir y entrar por el camino más corto en el sentido de la marcha, porque con una bonificación que hay del 75%, la inmensa mayoría va a ir por autopista, solamente van a salirse los que de verdad lo necesiten, y a muchos les va a venir bien volver por el mismo camino porque esa es la ruta por la que van, pero para los que quieran, puedan volver por el sentido de la marcha, como ocurre con las mercancías peligrosas para no tener que hacer más KM.

D^a Silvia García informa que el mapa que de momento se publica, se remite a Naciones Unidas para su publicación y es oficioso. Está hecho sin unificar mapas con las mismas definiciones, con los mismos criterios. El hacer un trabajo un poco más fino implicaría que las administraciones en cuestión se pusieran de acuerdo en enviar los ficheros gráficos y en que realmente se publique un mapa conjunto hecho por las administraciones en cuestión y con los criterios gráficos unificados, para todo ello se necesitaría la colaboración de la DGT y de los servicios de tráfico de la Generalitat de Cataluña y del País Vasco, esto el Ministerio de Fomento no lo puede hacer por sí mismo. Lo que hacemos nosotros es un mapa de ayuda para los transportistas extranjeros porque entendemos que es muy útil, está colgado en la web de Naciones Unidas para que se pueda imprimir y pueda ser una ayuda para que los transportistas lo puedan llevar a mano.

D. José Luis González está de acuerdo con lo que ha comentado el representante de CETM. Quería hacer una aclaración sobre el Anexo E del borrador de resolución de Cataluña, en su segundo párrafo donde dice que están exceptuados de restricción en razón de cargamento con carácter permanente, incluyendo la vuelta en vacío, los vehículos con las



mercancías siguientes y se hace referencia a siete puntos. En el primero, se hace referencia a vehículos destinados a transporte cargados en vacío y no sabe si es una errata o solamente los cargados en vacío se refieren a ese punto 1 del citado anexo. Es vuelta en vacío y parece que hace referencia a los 7 puntos.

D^a Silvia García dice que la duda es si el párrafo introductorio es válido para todos los puntos, o solamente lo es para el primero, si fuera válido para todos lo más fácil sería eliminarlo del primero, y si fuera válido para el primero de los puntos lo razonable sería eliminarle del párrafo introductor.

D. Luis Serrano pediría que como ahora están en trámite de audiencia lo notificaran al Servei Catalá de Trànsit porque aún hay unos días para que sus compañeros de los Servicios Jurídicos lo revisaran por si se trata de un error.

D^a Silvia García dice que también ha detectado un número de erratas que les harán llegar, se trata de temas editoriales, o así cree. Hay alguno que quiere comprobar porque afecta a la numeración de alguna carretera, en el grupo 4 del Anexo C no queda claro si se habla de la 70222, que se citaba el año pasado, o de la 722 hay un cierto baile de número con respecto a la numeración utilizada en el pasado año y no sabe cuál es la correcta, y sería aconsejable aclararlo. Hay algunas otras erratas que también habría que aclarar.

D. Luis Serrano indica que con respecto al abandono de las carreteras nacionales en el sentido de la marcha, ya se contempla en algunos supuestos: en operaciones de carga y descarga, domicilio habitual del conductor etc., pero cuando es para avituallamiento entonces sí que se dice, de manera muy masiva la mayoría de los conductores van siempre hacia adelante y se intentó que se siguieran los casos que se aplican para mercancías peligrosas, aunque no en todos los supuestos, únicamente en algún subconjunto de los supuestos.

D. José Luis Chica comenta que se sigue en concreto para los puntos de la red RIMP en sentido a la marcha, lo único que es un poco diferente es la N-232 debido a su conflictividad en la cual en sentido a la marcha significa abandonar la autopista bastantes kilómetros e incorporarse prácticamente pasada la autopista, con lo cual es un bypass a la autopista.

D. Dulsé Díaz dice que lo único que intenta es poner encima de la mesa que nadie quiere hacer un bypass, porque se gasta en combustible y en tiempo la diferencia del 25% que no está subvencionado. Aunque se ha hablado muchas veces de este tema cree que no se hace entender, no es para hacer un bypass, tienen el 75% de la autopista subvencionada, todo el mundo va voluntariamente por ella, es rentable: en dinero y tiempo, pero hay casos tasados en los que tienen que abandonar la autopista para cargar, descargar o reparar el vehículo, y lo único que quieren es en esos casos, que son los mínimos, poder volver a esa autopista en el sentido de la marcha porque en caso contrario se les obliga a dar una vuelta muy grande y también el tiempo en que un vehículo está fuera de una red de alta capacidad es un riesgo que hay que tener en cuenta y medir. Recuerda que se está hablando de casos muy concretos y poco numerosos, no tiene sentido y están pidiendo que se aplique algo que ya existe y que ha funcionado con un éxito absoluto, no se está inventando nada, es más, si va cargado con mercancía peligrosa qué hace, se incorpora en el sentido de la marcha



porque los de mercancías peligrosas se lo permiten cuando sale de la RIMP, en cambio cuando es una mercancía no peligrosa tiene que dar la vuelta entera, es una contradicción y no tiene sentido. Necesitan flexibilidad, porque que un gran número de camiones no pueda dar la vuelta porque no se puedan incorporar en el sentido de la marcha piensa que es un sinsentido y recuerda que es una carretera que se ha mejorado desde que se ha puesto la prohibición, hay menos tráfico porque todos los demás van por la autopista y se ha pintado una línea continua entera que no permite los adelantamientos con lo cual, la plataforma no puede ser más apta en estos momentos, hay pocos camiones que van por la autopista, no se puede adelantar, que es un riesgo en carreteras que están desdobladas, y se está hablando de una flexibilidad que este sector necesita porque este servicio es así. El mensaje de que se quiere bypassar la autopista como excusa para no hacer el cambio, no debe ponerse más porque garantiza que no es cierto, es simplemente que se necesita una flexibilidad que esa norma no la da y que sí la tienen para las mercancías peligrosas desde hace mucho tiempo con absoluto éxito.

D. José Luis Chica indica que el caso de la N232 es especial, el borrador está en alegaciones y se tendrá que ver cómo se considera este caso, esta diferenciación del sentido de la marcha en este tramo concreto de la N-232.

D. Dulsé Díaz aclara que se ha referido a todo el Anexo 7, pero que la norma es la misma para todas las carreteras de este anexo, se ha recurrido a la N-232 porque es donde más fragante es este hecho, los polígonos más importantes de toda La Rioja están en esa carretera nacional a la cual entran y salen muchos camiones, y circulan muchos camiones todos los días. Su alegación inicial ha sido al Anexo 7, a las cuatro o cinco carreteras que hay en él, en las cuales, en ninguna se puede volver en el sentido de la marcha, siempre hay que hacerlo por el mismo lugar que se ha salido.

D. Luis Serrano también quiere recordar el comentario que se ha hecho sobre los mapas, quiere recordar que en el caso de Cataluña está el calculador que te permite conocer el itinerario, pero hay que hacerlo antes de salir y no en marcha, también en su web hay una opción para transportes en general, donde se dice que las restricciones que en una fecha determinada hay en Cataluña, salen dibujadas en un mapa, pero claro en la web. Los programadores de los transportes de las empresas lo pueden ver, pero antes. Le parece bien lo del mapa porque lo puede llevar en el vehículo y permite gráficamente ver por dónde pueden o no ir las mercancías peligrosas.

Con respecto a la armonización, es un tema que tienen encima de la mesa, y ya se intentó. Ellos recogen todo lo que dicen las policías, los servicios territoriales, etc., es cierto que el armonizar el tema de horarios es a veces bastante complicado y cree que se debe intentar otra vez y procurar en la medida que se pueda.

D. José Luis Chica cree recordar que la pregunta se refería a las cuestiones sobre restricciones genéricas en el tema de las mercancías peligrosas. En concreto, esos horarios están armonizados, son tanto en el País Vasco como en Cataluña las vísperas, que antiguamente la Dirección General de Tráfico partía desde las 13 horas, de 16-24 las vísperas y de 8 a 24 los días festivos. Últimamente se está dando la circunstancia de que hay varias fiestas seguidas, el primer día sería de 8 a 15 y el último día festivo cumpliría como días festivo de 8 a 24.



Piensa que la pregunta va en otro sentido, por ejemplo, hoy en día hay festividades que competen a unas comunidades autónomas sí y a otras no. En las comunidades con festividad se les aplica la restricción de día festivo, y en las que son día no festivo, no tienen ningún tipo de restricción. Cree que ahí es donde hay que apuntar el desfase en cuanto a la diferencia de restricciones entre comunidades.

La DGT publica diariamente las restricciones tanto para las mercancías generales como para las mercancías peligrosas e incluso en las operaciones de tráfico que implica varios días, se determinan los períodos horarios y los días en que están restringidas. Además, en la página web, figura el mapa RIMP de forma digital, el mismo mapa de forma ya con detalle de los itinerarios RIMP que figuran en la resolución. Se está viendo la posibilidad de editar un mapa de forma física en papel limitada para el sector de transportes exclusivamente.

D. José Manuel González ha observado que en que en las exenciones de mercancías en general de las tres administraciones hay mucha diferencia entre unas y otras por ejemplo ve muchas restricciones que incluyen en vacío, otras en lleno, pediría que sean un poco coherentes entre ellas y más homogéneas.

D. José Luis Chica dice que es otra de las propuestas que está en estudio, en concreto el motivo es que si se exime una mercancía a una restricción, los períodos restrictivos no son tan amplios como para el retorno, que son los horarios y las ventanas en las cuales se encuentran restringido, pueda circular en vacío un transporte que ya ha cumplido una exención al transportar la mercancía, es decir, si transporta la mercancía en el período restringido posiblemente el retorno esté fuera de ese período restringido. Los períodos restringidos suelen ser entre 6 y 8, si el desplazamiento exento está dentro de esa ventana, el retorno posiblemente esté fuera de esa ventana, y evitamos así el transporte con movimiento masivo de vehículos en esos períodos concretos.

D. José Manuel González dice que puede estar de acuerdo con lo que ha dicho, el problema es que hay muchas diferencias entre las tres administraciones en lo relativo a este tema.

D. Luis Serrano toma nota y lo comentará con su equipo de juristas para poder llegar a una armonización.

Sobre las ventanas horarias que antes se mencionaba en horas punta, en realidad en un documento que había antes que éste, sí se fijaba qué era la hora punta de la mañana y la de la tarde, pero tuvieron una reunión con cargadores y al final, de momento, no se incluyó. El tema de recomendar también se les dijo y no lo veían claro por lo que pediría que se estudiaran si conviene o no o dejarlo, esperar al año que viene, o definirlo como se había hecho en el otro documento, porque fruto de la reunión anterior se dejó como recomendación.



Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:05 horas.

Madrid, 13 de Diciembre de 2019

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

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

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carreteras.