



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS Y MERCANCIAS PERECEDERAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 12 DE DICIEMBRE DE 2023.**

**ASUNTO: Estudio de las resoluciones de restricciones a la circulación de la Dirección General de Tráficos, y de las Comunidades Autónomas de Cataluña, País Vasco y Navarra durante el año 2024.**

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.
- 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 2024.
- 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2024 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2024.
- 6.- Borrador de la Resolución de la red de itinerarios de mercancías peligrosas en la Comunidad Foral de Navarra para el año 2024.
- 6-. Asuntos varios.

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

### **Personas que participaron en la reunión:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes y, Movilidad Sostenible.

D. Miguel Jiménez Solano, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad Sostenible.

D<sup>a</sup> Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior

D<sup>a</sup> Beatriz Salvo, del Gobierno de Aragón

D. David A. Ríos López, de la Junta de Castilla-León

D. M<sup>a</sup> Esther Montes Pereda, del Gobierno del País Vasco

D<sup>a</sup> Nuria Cosido, de SEDIGAS

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC

D. Enrique Sánchez Mota

D. Dulsé Díaz, de CETM

D. Manuel Pérez Carro, de CETM

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL QUÍMICA, S.A.

D. Julián Ferrando, de AECOS

D. Antonio Ferrando, de AECOS

D. Alberto de Haro Romero, de Industrial SAFETY AND ENVIRONMENT

D. Víctor Suarez

D. Enrique Calero Mora

D. Pedro Conejero Gandía, de ATFRIE

D. José María Arnedo Medina, de ATFRIE

D. César Rodríguez

D. Erik Maya García

D. Esteban Pajares

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. Raquel Nieto Pérez, de AFGIM

D<sup>a</sup> Lalla Mestre, de CCS

En Madrid a las 10:05 horas del día 12 de diciembre de 2023, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas y Perecederas 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, del Acta de la reunión anterior.
- 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 2024.
- 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2024 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2024.
- 6.- Borrador de la Resolución de la red de itinerarios de mercancías peligrosas en la Comunidad Foral de Navarra para el año 2024.
- 7.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, 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<sup>a</sup> Francisca Rodríguez, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede el acta de la reunión anterior**

Leída el acta de la reunión de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del 27 de octubre de 2023 y, al no haber observación, a la misma queda aprobada.

**Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2024.**

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez cede la palabra a D. José Luis Chica, representante de la Dirección General de Tráfico que va a ser el encargado de presentar el citado Borrador.

D. José Luis Chica como en años anteriores, va a hacer una breve exposición de la Resolución de medidas de regulación y ordenación de la circulación en carreteras dependiente de la Dirección General de Tráfico para el año 2024, al ser una reunión compartida de mercancías peligrosas y mercancías perecederas se va a tratar a los vehículos que están afectados por las restricciones de las materias que transportan.

El texto dispositivo que se ha presentado para esta reunión es prácticamente igual al de año 2023, en el que se exponen vehículos, tonelajes y excepciones afectados por las restricciones. El texto dispositivo se desarrolla en anexos, los vehículos que nos interesa se concretan en los anexos 2,5 y 7. El Anexo 4 es exclusivo para mercancías peligrosas, es donde se definen la red RIMP, red de itinerarios para la circulación de mercancías peligrosas.

En el Anexo 2, se pueden encontrar los tramos de vías y horarios restringidos a los vehículos de más de 7.000 kg, tanto de mercancías en general como de mercancías peligrosas para de aquellas festividades o períodos festivos del año 2024 que se consideran importantes para establecer medidas debido a la conflictividad o para compaginar los movimientos de vehículos que se van a registrar durante los distintos períodos del 2024.

El Anexo 5 se corresponde con las medidas o restricciones genéricas, tanto de mercancías en general como de transportes de mercancías peligrosas.

En el Anexo7, se puede encontrar restricciones específicas para la seguridad vial.

Para el año 2024 la Red RIMP va a tener 14.735,50 km., supone un 0,4% más que el año 2023, de los cuales 11.981 km son autopistas y autovías, supone el 81,3% de la RIMP, y 2.254,5 km de la red convencional, es decir, un 18,7%.

Los nuevos tramos de carretera que se han incorporado, para el año 2024, son los siguientes:

- A-11, 9,2 km, entre Burgo de Osma y San Esteban de Gormaz.

- Autovía A-32, 18,9 km, entre Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo que da continuidad a esta autovía desde Bailén.

-. A-33 del 16 Km entre Yecla y Caudete que enlaza con la autovía A-30 en Murcia

-. Autovía A-31 y A-35 en Valencia

-. A-334 con 29,1km, uniendo poblaciones de Villavona A-7 con Fines, en Almería.

En total son los 73,2 km que se incluyen en la RIMP para el año 2024.

D. José M<sup>a</sup> Arnedo Medina dice que ha nombrado el tema entre Yecla-Caudete y pregunta para cuándo tienen previsto la terminación de los 13 km que quedan.

D. José Luis Chica indica que tienen conocimiento que era a final de año, por eso no lo han incluido, en caso de que se prorrogase su inauguración, esta carretera quedaría automáticamente incluida en el momento de la unión entre Yecla y Caudete.

D. Pedro Conejero vuelve a preguntar si en este momento no tienen fecha de inauguración. D. José Luis Chica responde que la fecha prevista era en enero, cree que próximamente quedarán inauguradas, y entonces se integrarán en el itinerario de la RIMP

D. Dulsé Díaz dice que por coherencia y lo que se viene defendiendo todos los años, y le gustaría que constara en acta, que consideran en el apartado 2.2. de las restricciones al tráfico, que son aquellas que se ponen en marcha en las carreteras de especial siniestralidad, siguen considerando que los vehículos que se salen de esas carreteras tienen que poder incorporarse a las mismas en el sentido de la marcha y no por el mismo carril de entrada por el que lo han hecho. Esto lo llevan diciéndolo con la RIMP durante muchos años y ha funcionado bien y no sabe porque en este caso no se permite que así sea, un año más reclaman a la Dirección General de Tráfico que, por favor, tengan en cuenta esta consideración. No tienen sentido obligar a concentrar el tráfico de camiones siempre en el mismo tramo de la carretera cuando se puede diversificar, eso es lo que reclama que diga que sea “por el trayecto mínimo imprescindible en el sentido de la marcha”.

D. José Luis Chica recuerda que lo que se ha presentado es el borrador, lo volverá exponer para ver si se considera la iniciativa de D. Dulsé Díaz.

A D. José M<sup>a</sup> Arnedo le gustaría saber, en base a las mercancías perecederas existía una autorización en Tráfico para poder realizar estos transportes con las restricciones con una carta que facilitaba tráfico, quería saber si esto sigue en vigor para cuando tengan la necesidad de circular durante estas restricciones.

D. José Luis Chica contesta que siguen en vigor tanto para mercancías perecederas como peligrosas que necesiten circular en los períodos y carreteras sometidas a restricciones durante el 2024. Añade que se puede hacer online, no es necesario ninguna otra comunicación mediante una aplicación que se llama TAZA en donde después de identificarse tienen que poner los datos y automáticamente les contestan.

D. José M<sup>a</sup> Arnedo pregunta si esta autorización vincula a Cataluña y al País Vasco, o hay que pedirlo a ellos si se quiere circular por esas comunidades autónomas. D. José Luis Chica contesta que esta autorización es exclusivamente para las carreteras dependientes de la Dirección General de Tráfico, para las comunidades citadas habrá que solicitar las autorizaciones oportunas en otra aplicación.

D<sup>a</sup> Esther Montes dice que si se quiere solicitar una autorización para circular en fechas restringidas, para mercancías peligrosas, mercancías perecederas o mercancía general, siempre que no estén dentro de las exenciones que se recogen en la Resolución de las medidas especiales de tráfico, se debe de hacer de forma electrónica a través de la sede electrónica y el trámite que hay que buscar es autorizaciones fechas restringidas, aportando la documentación necesaria de la urgencia y necesidad de la circulación en períodos restringidos o fuera de los itinerarios RIMP

Cree que en el Servei Català de Trànsit también se puede solicitar de manera electrónica. D. José Luis Chica piensa que también se puede hacer de manera electrónica.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez agradece la exposición que ha hecho D. José Luis Chica, dando paso al siguiente punto. Da la bienvenida a D<sup>a</sup> Esther Montes que va a presentar el Borrador de Resolución del País Vasco para el año 2024.

#### **Punto 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2024 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

D<sup>a</sup> Esther Montes comienza su intervención diciendo que en el borrador de Resolución para el 2024 no hay, todavía, ninguna novedad, mantiene la misma estructura de siempre y lo único que, de momento, han hecho es la adaptación al calendario del año 2024. Como ya comento, en relación con la RIMP no les ha llegado la tramitación a tiempo para ser aprobada, junto con la resolución anual, esperan hacerla a través de una modificación el año que viene.

Se quieren incorporar tres tramos de tres viales. Una de estas incorporaciones les gustaría que fuera antes de Semana Santa, pero no lo puede asegurar, sería el último tramo, ya demandado en ocasiones anteriores por el sector, de la A-15 desde el enlace de Anodain-Astigarra, de esa manera

se descongestionaría el nudo de la A-15 con la N-1 diversificando el tráfico que vaya a ir hacia el Cantábrico del que vaya al ir hacia Europa.

Otro tramo que quieren incluir es parte de la AP-1 que discurre por territorio guipuzcoano, en concreto, entre Éibar, que es donde enlaza con la AP-8, hasta Bergara que es donde enlaza con la autovía A-636, por Beasain y llega hasta Elorrio por Campaza. La inclusión de esta autovía, que es de pago y es una de esas autovías que hay en el País Vasco y se han empezado a gestionar los peajes a través de los sistemas de free-flow, con ello se intenta conseguir una descongestión del tráfico del territorio guipuzcoano por la N-1 que está excesivamente congestionada y pasa demasiado cerca de los núcleos de población. Como antes se ha dicho, se espera que estuviera lista para Semana Santa, pero no se va a llegar para la resolución anual, ya se informará oportunamente a la subcomisión, como ya se hizo el año pasado en mayo, al introducir en la RIMP el último tramo de la AP8, conocida como la variante sur metropolitana y con ella se hace una conexión directa entre la AP-8, autopista del Cantábrico, y la AP-68, la autopista vasco-aragonesa, eliminando el último tramo de la circunvalación de Bilbao, por el tenían que circular las mercancías peligrosas para hacer la conexión del Cantábrico con el eje sureste.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez da las gracias a D<sup>a</sup> Esther Montes por su intervención, y comenta que se hará como el año pasado, en el momento en que ya esté operativo ese último tramo de la A15 nosotros lo comunicaremos a la Subcomisión de carreteras.

A D. Dulsé Díaz no le ha quedado claro un punto de la intervención de la representante del País Vasco, y pregunta si la A15 y AP-1 es una ampliación de la RIMP o vienen a sustituir a algunas de las carreteras que están ahora mismo en la RIMP.

D<sup>a</sup> Esther Montes aclara que en ambos casos son ampliación de la RIMP no se sustituyen en nada, aunque entrará en la RIMP toda la AP-1, que discurre por territorio guipuzcoano y alavés, no podría sustituir a la N-1 que descongestionaría el tráfico, pero nunca la sustituiría. La A-15 es, simplemente, llevar la RIMP hasta el final de esa vía que llega hasta Astigarraga, que está más cerca de la frontera que Andoain, que está en los alrededores de San Sebastián, es un nudo muy conflictivo al unirse con la N-1, donde coincide todo el tráfico que viene del sur y del este y quiere ir al oeste o al norte. Lo que pretende es que, con toda lógica, es que se disgregue el tráfico hacía el oeste del tráfico que va al norte, todo son inclusiones no sustituciones.

Para D<sup>a</sup> Dulsé Díaz son buenas noticias, y coincide en que cuanto antes mejor.

#### **Punto 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2024.**

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez indica que según el Borrador presentado por el Servei Català de Trànsit no va a haber modificaciones para el año 2024, con

respecto a las del año 2023, después de consultar con el sector del transporte de dicha comunidad.

Como parece ser, no hay ningún representante en línea de la Comunidad Autónoma de Cataluña para presentar el Borrador, que nos han remitido como documentación enviada para esta Subcomisión. Pregunta a los asistentes a esta reunión si tienen alguna duda, pregunta u observación y que se las harían llegar a los representantes de la comunidad competentes en tráfico en el territorio de dicha comunidad.

D. Jesús Soriano comenta que ha analizado, junto con las asociaciones territoriales de FEIQUE, el borrador presentado por el Servei Català de Trànsit. Lo que hicieron fue coordinar una posición común, por parte del sector químico, porque lógicamente estas operaciones de transporte con origen y final en Cataluña afectan y mucho al sector de la industria química nacional. Se envió un escrito a la autoridad competente, cree recordar que fue por parte de las dos asociaciones de FEIQUE, básicamente lo que más les afectaba, de manera muy grave, es la restricción de las mercancías peligrosas todos los viernes del año a partir de las dos de la tarde. También había otro tipo de restricciones, pero esa era concretamente la que de forma más intensa afectaba a toda la logística planificada que tienen nuestras plantas de Cataluña, sean origen o destino de las mercancías peligrosas.

Ha traído un documento de cinco páginas comentando lo arriba indicado las dos o tres restricciones adicionales al año 2023 son las que a nosotros nos preocupaba. Pregunta si ha entendido bien y si, como ha anunciado D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez, las restricciones van a ser iguales a las del 2023, no va a haber ninguna modificación con respecto al borrador.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que es lo que se les ha comunicado esta mañana desde la Comunidad Autónoma de Cataluña, que no iba a haber modificaciones a las restricciones de camiones de mercancías peligrosas, no iba a haber ningún cambio, y que estaba consensuado con los transportistas de dicha comunidad autónoma.

D. Jesús Soriano tiene un documento por escrito donde se comentaba lo mismo que el documento que habían elaborado en coordinación con las asociaciones del sector que operan en Cataluña, si la resolución va a ser la misma, no procede el análisis de este escrito. Hoy venía aquí a comentarlo directamente con los representantes del Servei Català de Trànsit.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez siente mucho que no se hayan podido conectar para esta reunión, conoce que tenían una agenda complicada que les ha impedido intervenir en este punto, en todo caso, les harán llegar esta intervención.

D<sup>a</sup> Lalla Mestre quería comentar que desde la Asociación Catalana de Consejeros de Seguridad hicieron unas alegaciones al borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2024, sabemos que desde FEIQUE y otras asociaciones



también se hizo, pero quisieron también presentar sus alegaciones en el mismo sentido y en la misma línea, pidieron audiencia y estaban a la expectativa para ver qué pasaba hoy y si daban alguna contestación a nuestras alegaciones. Quiere que conste en acta que están en desacuerdo con estas restricciones de circulación en Cataluña.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez toma nota para que conste en acta el comentario hecho por D<sup>a</sup> Lalla Mestre que posteriormente se enviará a Cataluña.

D. Dulsé Díaz se quiere manifestar, como ha hecho anteriormente FEIQUE y la Asociación Catalana de Consejeros de Seguridad. También movilizaron a todas sus asociaciones en Cataluña, tienen una en cada provincia, para quejarse, sobre todo, de la incorporación de restricciones los viernes para los vehículos de mercancías peligrosas y ya han tenido una reunión con el Servei Català de Trànsit, donde se nos confirmó lo que se acaba de decir ahora, que estos cambios no se iban a poner en marcha y se mantenía el texto de las restricciones del año 2023. En cualquier caso, también quiere que conste en acta su rechazo a esa propuesta, al parecerle un sin sentido absoluto acumular de una manera tan desproporcionada horas de restricciones para las mercancías peligrosas en una región en la que ya existe una XIMP que segrega y reparte el flujo de estas operaciones, y además que obliga a acumular logísticamente, como ya se ha explicado D. Jesús Soriano, todas las operaciones en el resto del día de la semana. También hay que tener en cuenta que estamos en uno de los polos químicos más importantes de la Unión Europea, lo que podrían afectar en los costes logísticos y perjudicar a las empresas allí instaladas le parecería una cosa que no tendría mucho sentido. Insiste que quiere que conste en acta su opinión y que les han dicho que esta medida no va a seguir para adelante.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez toma nota e indica que constará en acta los comentarios que ha emitido D. Dulsé Díaz sobre este tema.

#### **Punto 6.- Borrador de la Resolución de la red de itinerarios de mercancías peligrosas en la Comunidad Foral de Navarra para el año 2024.**

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez informa que es la primera vez que se presentan la red de itinerarios de mercancías peligrosas la Comunidad Foral de Navarra, al haber asumido nuevas competencias en este ámbito desde mediados de julio del 2023. No se ha conectado nadie de la Comunidad Foral de Navarra para presentar este borrador de restricciones.

A D. Dulsé Díaz, le da pena que no haya ningún representante de esta comunidad, y sobre todo siendo la primera vez que se presentan su borrador de resolución. Por lo que ha visto, son una continuación de lo que había en las restricciones de la Dirección General de Tráfico de otros años. Lo que quiere hacer es un llamamiento a la cordura, es decir, han asumido la competencia y desea y confía que las puedan poner en marcha de una forma coordinada con el resto del territorio nacional, esto, al final, se puede convertir en un tema complicadísimo, como cada comunidad autónoma acabe cogiendo las

competencias de sus carreteras y no exista un eje de coordinación a los transportistas les van a volver locos. Es una autoridad más y apela al sentido común para que se haga de una manera coordinada y una línea común que unifique todo.

D<sup>a</sup> Esther Montes comenta que, aunque son vecinos, este año, no han tenido contacto con la Comunidad Foral de Navarra. Quiere tranquilizar a todos los que participan en este foro y tiene constancia, que es algo que puede corroborar D. José Luis Chica, de que no hay ningún motivo para que cambien las cosas y que la coordinación entre las distintas administraciones, en competencias de tráfico, es muy elevada, en este tema.

D. José Luis Chica da la razón a la representante del País Vasco al decir que la coordinación en los temas de tráfico con las distintas comunidades autónomas en materia de tráfico es muy elevada. Respecto a este borrador presentado por la Comunidad Foral de Navarra da continuidad a las carreteras del resto de comunidades adyacentes para que no haya ningún problema en el transporte de mercancías peligrosas.

D. Dulsé Díaz está totalmente de acuerdo con lo que ha dicho D<sup>a</sup> Esther Montes y en este sentido, además en los últimos años ha mejorado mucho la coordinación con la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco, con Cataluña es otro cantar ya que han tenido muchas diferencias y no siempre ha habido esa continuidad y coordinación que siempre han tenido con el Gobierno Vasco, y confían tener con Navarra. Simplemente quiere hacer un llamamiento a la cordura. Muchas veces piensa que cuando se piden las transferencias es para algo y eso es lo que a veces les da miedo, espera que el modelo vasco de coordinación es el que haya en Navarra.

D<sup>a</sup> Esther Montes quiere tranquilizar a los miembros de la Subcomisiones, Navarra no va a adquirir las competencias para hacer lo que les de la gana, al contrario, su intención es hacerlo un poco más eficaz no ponerse el marchamo de distintos ni nada parecido, ni de ir fastidiando. Desconoce a que se refiere en el caso de Cataluña. Por lo que conoce con de la Comunidad Foral de Navarra y de la suya no asumen competencias para ir fastidiando a nadie.

D. Dulsé Díaz no cree haber dicho eso. Recuerda que cuando llegó a este sector Cataluña y el País Vasco ya tenían muchas de las transferencias y ha vivido situaciones muy diferentes y en los últimos diez años ha notado una mejora con la coordinación con el País Vasco, pero ha habido años más complejos. Con respecto a Cataluña la situación ha sido radicalmente diferente, y solo la guerra que ha dado la XIMP en Cataluña con los programas informáticos, con los cambios de un año para otro, lo que han pretendido hacer este año demuestra que van un poco más libre y no siempre pensando en la coordinación. No cree que cuando se asumen las transferencias será para fastidiar, a lo mejor, muchas veces las mejora, pero tienen que ir coordinadas porque puede pasar que lo que mejoras en un lado lo estropeas en otro, simplemente quiere hacer una llamada a la coordinación, que siga lo que está bien y a que se trabaje donde este algo peor.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez da la gracias a los dos por su intervención y añade que la coordinación es algo que se exige a las administraciones publicas y los funcionarios trabajan para que así sea.

Según se vayan publicando las diferentes resoluciones de las restricciones se comunicarán a todos, y se conformará un plano de la red de itinerarios de mercancías peligrosas en territorio español que estará disponible en UNECE.

### **Punto 7.- Otros asuntos**

D. Jesús Soriano piensa se está hablando de coordinación y cada uno tiene una responsabilidad, en lo que es nuestro sector y actividad, donde esta subcomisión es de coordinación y es un actor fundamental de coordinación de las restricciones de transportes de mercancías peligrosas y nosotros somos actores activos y responsables en todo esto. Está claro quien hace bien las cosas y desde luego como se ha visto que las asociaciones catalanas que están integradas en FEIQUE enseguida se han activado, porque quien más puede sufrir las consecuencias de las restricciones de Cataluña es la industria catalana, aunque al resto de la industria española le afecta.

FEIQUE se coordina con sus asociaciones catalanas, hay que intentar que siempre haya una fluidez y siempre ayudar con una crítica constructiva. Le parece que está Comisión puede hacer mucho y resolver un montón de problemas que hay, cree que también hay que felicitar a las personas que intentamos realizar bien nuestro trabajo para que todo esto tenga al final una buena robustez a la hora de continuidad.

Sabe que, en Cataluña, el polígono de Tarragona es el 25% de la producción química española, lógicamente la autoridad competente territorial tiene sus especificidades, y la forma eficaz de llevar a cabo eso es una delegación de competencias, siempre con una coordinación, que es la que asegura esta Subcomisión, cree que todos tenemos una responsabilidad en todo esto, enseguida se ve quien hace bien las cosas.

D. Pedro Conejero va a hablar de un tema relacionado con el sector del transporte de mercancías perecederas. En primer lugar, quiere agradecer a la administración española su oposición y así lo manifestó, a la postura del sector francés que quiere prohibir los tabiques desmontables. Están de acuerdo con el planteamiento de ASFARES para regular esa situación. Quiere manifestar que esa voluntad expresada, que no ha surtido efecto, al no haber habido unanimidad para cambiar el ATP, y que tengamos colchonetas y tabiques movibles, que estamos en esa posición. Hay un proyecto de informe hecho por los constructores, que, en este momento, se adecua perfectamente a resolver esas dudas que ha planteado Francia.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez indica que, a la última reunión, en Naciones Unidas, sobre transporte de mercancías perecederas estuvo presente D. Miguel Jiménez y nos puede informar, de primera mano, lo que se dijo sobre este tema en la reunión.

D Miguel Jiménez indica que en la citada reunión, España se opuso a la propuesta de Francia sobre la prohibición para los tabiques desmontables, y les instaron a organizar un grupo de trabajo para analizar sus intereses, con una propuesta común que les beneficiaría a todos, y donde la tecnología de tabiques desmontables pueda seguir utilizándose. No tenía mucho sentido esa prohibición, como así se nos indicó en la anterior Subcomisión de Transportes de Mercancías Perecederas, y fue la postura que se llevó a Ginebra. La idea es que a lo largo del 2024 se pueda llegar a un acuerdo con ellos, si siguen interesados en esas propuestas y defender nuestros intereses.

D. Pedro Conejero dice que, si sirve de referencia ha, habido algún constructor, muy significativo español, que ha participado en la feria SOLUTRANS, en Lyon, donde se exponen todos los modelos, y ha presentado un semirremolque de frigorífico con un planteamiento muy correcto y adecuado de como podían ir esos tabiques, que son colchonetas, perfectamente organizados dentro de la caja, permiten una sobrecarga, como podrían ser los tabiques fijos, y una altura más libre, es decir, tienen una función perfectamente y están tan higienizados y preparados como pueden ser los otros.

D. José M<sup>a</sup> Arnedo indica que los franceses quieren la prohibición de esos tabiques móviles, pero no alcanza a entender como no están de acuerdo en prohibir el intercambio de palet con las infecciones y enfermedades que pueden ocasionar por ir en la parte de abajo del camión.

D. Miguel Jiménez comenta que la principal razón era por motivos de higiene y les hicimos ver que precisamente era lo contrario, cuando son desmontables es más fácil limpiarlos. Fuera de la reunión estuvimos hablando con ellos para llegar a una posición común y hacer un grupo de trabajo después de la subcomisión. Le alegra saber que algún fabricante está trabajando en este sentido.

D. Pedro Conejero está de acuerdo en lo que ha dicho D. José M<sup>a</sup> Arnedo que cada país y cada sector defiende sus intereses. Le parece extraño que apelen a una cuestión, entre otras, de higiene, cuando realmente, como se ha explicado y demostrado, que nosotros hemos presentado estudios hechos por expertos. Recuerda que existe un sistema que se ha puesto de moda el intercambio de palet, llegar a un sitio, descargar y coger palets de otros sitios y hacer ese intercambio. Si estuvieran tan preocupados por el tema higiénico, serían los primeros en no tener sin resolver lo que en España se ha resuelto con el Decreto Ley 3/2022, donde se habla de la prohibición, en concreto, de intercambio de palets por los conductores, además es un trabajo adicional pesado, peligroso, pero que es en ese informe que nosotros presentamos, el palets que no se sabe dónde ha estado es un difusor de bacterias y por eso nuestros vecinos no se alarman e incluso ponen pegas y quieren seguir con este sistema, nosotros estamos en el planteamiento de llevarlo a Europa, porque en España ya lo tenemos.

D<sup>a</sup> Francisca Guzmán le da las gracias a D. Miguel Jiménez por la información y ponernos al día de cómo se desarrollo está reunión, y por eso

creo que son tan necesarias estas subcomisiones para conocer las demandas del sector, y luego poder defender estas posiciones en Naciones Unidas.

Es el momento de agradecer a todos los asistentes su participación durante todas las subcomisiones en este año 2023, les da las gracias por su ayuda, colaboración, y participación.

Informa que la próxima reunión de las subcomisiones de carretera y ferrocarril para tratar los documentos que se verán en la Reunión Conjunta se celebrará a mitad del mes de marzo del año entrante.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 11:20.

Madrid, 12 de diciembre de 2023.

Francisca Rodríguez Guzmán

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

Presidenta de las Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y Perecederas por Carretera

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