



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 19 DE DICIEMBRE DE 2017**

Presidente:

Sra. D^a. Mercedes Gómez Álvarez,
Directora de la División de Prospectiva
y Tecnología del Transporte de la
Secretaría General de Transportes del
Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

D Pascual Sánchez Cea en
representación de Benito Bermejo
Palacios, Subdirector General de
Gestión, Análisis e Innovación del
Transporte Terrestre del Ministerio de
Fomento.

D. Jaime Moreno García-Cano,
Subdirector General de Gestión de
Movilidad, del Ministerio del Interior.

D. José Manuel Prieto Barrio,
Subdirector General de Calidad y
Seguridad Industrial, del Ministerio de
Economía, Industria y Competitividad.

Asisten por razón de la materia:

D. José Merino Salamanca, Coronel
Coordinador de la Dirección General
de Carreteras y la Agrupación de
Tráfico de la Guardia Civil.

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

D^a Nuria Román Bernet, del Ministerio

En Madrid, a 19 de Diciembre de 2017, a
las 12:30 horas, en el Ministerio de
Fomento, en la Sala A-838, de la 8^a
Planta, bajo la Presidencia de D^a.
Mercedes Gómez Álvarez, con la
asistencia de las personas que figuran al
margen, se abre la sesión de la Comisión
Permanente para la Coordinación del
Transporte de Mercancías Peligrosas,
con arreglo al siguiente Orden del Día:

**PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN
DEL DÍA.**

D^a. Mercedes Gómez pregunta a los
asistentes si están de acuerdo con los
puntos que figuran en el Orden del Día, al
no existir objeciones por parte de los
reunidos, queda aprobado el mismo.

**PUNTO 2.- LECTURA Y APROBACIÓN.
SI PROCEDE, DE ACTAS DE
REUNIONES ANTERIORES.**

D^a Mercedes Gómez comenta que en este
punto se van a presentar un total de
cuatro actas, una de ellas corresponde
con la última reunión presencial y las tres
restantes a reuniones telemáticas que se
celebraron con ayuda de medios
electrónicos.

Leída el Acta de la reunión anterior,
celebrada el día 16 de diciembre de 2016,
la Presidenta de la Comisión Permanente
pregunta a los presentes si quieren hacer
alguna observación a la misma, al no

de Economía, Industria y Competitividad.

D. Luis del Prado Arévalo, de la AESF.

D^a. Ester Montes, del Gobierno Vasco.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Secretaría de la Comisión Permanente:

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

haber ninguna objeción queda aprobada la citada acta.

A continuación se lee las actas de las reuniones que se celebraron los días 26 de enero de 2017, 2 de junio de 2017 y 18 de octubre de 2017, mediante el uso de medios electrónicos de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, al no haber ninguna objeción a las mismas las citadas actas quedan aprobadas.

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 2018.

D^a Mercedes Gómez da la palabra a D. Jaime Moreno para presentar el borrador de la Resolución. Comienza diciendo que el texto de la Resolución tiene la misma estructura que en años anteriores conforme a la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y establece unas series de medidas restrictivas según el calendario anual que publica el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

En cuanto a la RIMP este año se ha aumentado en 103 kilómetros con nuevos tramos de autovías ya existentes, ampliados la A-1, en la provincia de Burgos, la A-12, A-33, A-73, BU-30, LO-20, N-322, V-21 en Valencia. Como nuevas carreteras se han incorporado la A-73, LO-20, N-322 y V-21; lo más significativo ha sido el enlace de Navarra con Logroño debido a convenios del Ministerio de Fomento con la concesionaria AP-68, que ha permitido la variante de Logroño a través de la LO-20 y la transformación principalmente de carretera convencional a autopista y autovía. Las exenciones son las mismas que el año pasado.

También hace mención a las restricciones genéricas que afectan a las mercancías peligrosas y de transportes especiales, este año se ha ampliado el horario de circulación de grúas de elevación de más de 5 ejes.

D. José Luis Chica añade que en las Restricciones del País Vasco este año aparece la misma definición de mercancías perecederas que en las Restricciones de la Dirección General de Tráfico unificando la definición ya que en el ATP no aparece una definición de las mismas y era necesaria porque en el capítulo de exenciones están mercancías están incluidas.

D^a Silvia García indica que en la Subcomisión se ha destacado un párrafo, que ya viene de la Resolución del año pasado, en la página 5 donde se indica cuando hay que hacer una previa comunicación para vías distintas de la RIMP y que ha dado lugar a confusión, se ha solicitado una nueva redacción. También se ha hablado del suministro de los gases y el suministro de almacenes. No han realizado ningún comentario en concreto sobre ninguna vía específica.

Se acuerda informar favorablemente dicha solicitud, si bien se realizan las siguientes observaciones:

- En la página 5, punto B.2.2 b), segundo párrafo se recomienda aclarar la redacción de manera que quede claro que solamente se debe hacer comunicación previa de la ruta, si se modifica el itinerario con respecto a lo señalado en el primer párrafo del punto B.2.2 b)
- En la página 56, anexo III, se ruega estudiar la posibilidad de incluir también para el transporte de gases aquellos transportes a los centros de distribución, al igual que se han incluido en la restricciones al tráfico para el 2018 de Cataluña “gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios y gases sanitarios transportados a particulares para la asistencia sanitaria domiciliaria, así como el suministro a almacenes de distribución para los mismos fines, ...”

PUNTO 4.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2018 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

D^a Mercedes Gómez da la palabra a D^a Ester Montes de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. Comienza diciendo que el borrador de la Resolución para el año 2018 no tiene ninguna modificación destacable, salvo el hecho que han atendido a las alegaciones que el año pasado hicieron desde el Comité de Mercancías Peligrosas y de la Dirección General de Transportes Terrestres en el sentido de insertar las posibilidades de abandonar la RIMP para acceder a las bases de las

empresas transportistas. También de las exenciones a las restricciones al transporte de mercancías peligrosas han eliminado, la posibilidad de que no necesiten exención el transporte de aquellos gases necesarios para el funcionamiento de los centros sanitarios. En la Subcomisión han solicitado que se extienda esta exención al traslado de este tipo de gases a los centros de almacenamiento, a lo que ella ha indicado que en principio las exenciones deben de obedecer a causas de necesidad y de urgencia y no a problemas logísticos que puedan tener diversos sectores, no obstante si les hacen llegar esta alegación se estudiará. Por último, en cuanto a las exenciones a las restricciones que contemplan en el Anexo IV para las mercancías en general, tienen una incoherencia al recogerse doblemente las exenciones al transporte de mercancías perecederas, han eliminado la mención al transporte de mercancías perecederas, en general, para centrarse en lo que ya había sido insertado por la Dirección General de Tráfico en sus exenciones al transporte en general, cuando se refiere al transporte de mercancías perecederas a temperatura regulada conforme al Anejo III de ATP y en las condiciones que ahí se establecen.

Siguen tramitando la inserción en la RIMP la autopista AP-1, Eibar-Vitoria, para ver si en algunos tramos se podría sustituir la N-1 por esta autopista, está resultando muy larga la tramitación, no terminan de conseguir todos informes de los titulares de la vía puesto que es una vía con muchos túneles muy largos y requiere hacer unos análisis de riesgos, evaluación de alternativas y no terminan de obtenerlos. Como reseñable la AP15, Pamplona-San Sebastián, la RIMPhasta ahora llegaba al enlace de la N-1 y la AP8, en los alrededores de Andoáin, y se quieren extender hasta el final de la AP15, Astigarraga. Estas son las novedades para este año.

D^a Silvia Garcia recuerda que esto último fue una petición que se hizo el año pasado desde la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carreteras. En la reunión de la citada Subcomisión celebrada hoy se han comentado los siguientes puntos:

- en la página 2 se ha solicitado una redacción del texto diferente porque el texto tal y como está parece que solo se puede salir de la RIMP para hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas. Pero cuando es un transporte que lleve mercancías peligrosas y mercancías en general sería razonable que también pudiera salir para descargar la mercancía general en el lugar del recorrido que le venga mejor y después volver a la RIMP, ir alternando la carga y descarga de mercancías peligrosas y de no peligrosas indistintamente.
- Otro punto que se ha solicitado es en la página 3 en el texto general en el punto 2.4. hay una referencia a las exenciones recogidas por razón de cargamento, cantidad limitada o tipo de transporte, lo que se ha solicitado es eliminar la palabra limitada porque hay varias exenciones en relación a la cantidad y habría que hacer referencia a todas ellas.

- Por último se ha hecho la petición que ya ha mencionado D^a Ester Montes en relación con los gases.

D. Pascual Sánchez indica que ha citado el punto 2.4., cantidades limitadas, también se encuentra en el punto 2.2. en el segundo párrafo. Sería el mismo caso arriba comentado.

Esta Comisión Permanente acuerda informar favorablemente dicha solicitud, si bien se realizan las siguientes observaciones:

- En la página 2, punto 2.3.B, último párrafo, se recomienda aclarar el texto de manera que quede claro que no solo se puede abandonar la RIMP para realizar la carga y descarga de mercancía peligrosa, sino que también para realizar la carga y descarga de mercancía general si esta se transporta conjuntamente con la mercancía peligrosa.
- En la página 2, punto 2.2 y en la página 3, punto 2.4, se recomienda eliminar la palabra “limitada”, ya que hay varias exenciones en función de la cantidad contempladas en el ADR, e interesa recogerlas todas.
- En la página 13, anexo III, se ruega estudiar la posibilidad de incluir también para el transporte de gases aquellos transportes a los centros de distribución, al igual que se han incluido en la restricciones al tráfico para el 2018 de Cataluña “gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios y gases sanitarios transportados a particulares para la asistencia sanitaria domiciliaria, así como el suministro a almacenes de distribución para los mismos fines, ...”.

PUNTO 5.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN PARA LAS CARRETERAS DE CATALUÑA DURANTE EL AÑO 2018.

D^a Mercedes Gómez informa a los presentes que la Generalitat de Cataluña no nos ha hecho llegar el Borrador con la Resolución de Restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2018.

D^a Silvia García comenta que durante la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera que se ha celebrado esta mañana uno de los asistentes la ha informado que tiene el Borrador de las Restricciones de la Generalitat de Cataluña para el año 2018 y le ha facilitado un ejemplar del borrador.

Debido al poco tiempo que ha tenido desde el final de la reunión de la Subcomisión y el comienzo de esta Comisión Permanente no ha tenido mucho tiempo para estudiar el borrador y en primer vistazo no ha visto nada destacable. Se sigue con la misma estructura que otros años. Continúan teniendo el sistema de que hay que transitar por el itinerario que se consulta en su página web, pero también dan criterios para que los transportistas diseñen sus itinerarios sin tener que consultar obligatoriamente la web. Las restricciones y las exenciones, en principio, son prácticamente las mismas. No le ha dado tiempo a consultar si ha habido cambios en las carreteras. Lo único que quiere comprobar es el transporte de mercancías perecederas que sería bueno en todas las restricciones apareciera el mismo texto.

Hay un tema que ya está modificado tanto en la Dirección General de Tráfico como en el País Vasco y es que cuando se hablaba de en relación con los gases que antes ponía “siempre que se acredite el transporte para este destino y no sea posible aplazarlo”, la palabra “acredité” ya se ha eliminado a petición del sector porque veía difícil justificar la acreditación.

D. José Manuel Prieto pregunta si es preceptivo que nos remitan el borrador, D^a Silvia García aclara que es preceptivo, pero no vinculante.

PUNTO 6.- CORRECCIONES RID CON ENTRADA EN VIGOR 03.01.2018

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D. Luis del Prado comienza diciendo que hace unos días la OTIF ha publicado una corrección de errores que se han encontrado en el tanto en el texto inglés como en el francés, que son los que se ha enviados a los miembros de esta Comisión Permanente y que hoy se ha distribuido otro documento más largo y que incorpora nuevos errores que son los que están en la versión en castellano.

Hay un requerimiento de la Comisión Europea para que los textos incorporaran el RID y ADR hicieran referencia a la Directiva 2008/68, justo después del título de las enmiendas que dice que este texto incorpora esta directiva. Esto es una fórmula que la Unión Europea ha dicho que lo acepta.

D^a Silvia García indica que la Unión Europea ha advertido a varios países, entre ellos España, cuando cada dos años se publiquen las enmiendas del nuevo ADR y RID, en la norma nacional que las incorpore no solo hay que mencionar la Directiva 2008/68, sino también la Directiva de adaptación al progreso técnico y científico por la cual se incorporan dichas enmiendas al derecho comunitario. Esta forma la sugirió la Unión Europea y la Comisión realizó una consulta al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación al ser los encargados de publicar los convenios internacionales y su tramitación con el BOE y dijeron que creían que esta forma era

correcta pero que no era necesaria porque en España tenemos al menos en carreteras hay una referencia dinámica a la última edición del ADR en vigor y por tanto a la última directiva en vigor, en ferrocarril es distinto porque hay un Real Decreto anterior a la Directiva 2008/68.

Estas correcciones son informadas favorablemente por los integrantes de la Comisión.

PUNTO 7.- OTROS ASUNTOS.

En este apartado D^a Silvia García quiere comentar, aunque ya fueron aprobadas en una Comisión Permanente virtual, la tramitación de modificaciones que ha habido en el ADR que se han aprobado en el WP15 y que en gran parte las ha presentado hoy D. Luis del Prado para la OTIF. El procedimiento ha sido diferente, ya que en vez de ser considerado una corrección de errores en el caso del ADR se han considerado como enmiendas. La tramitación es como si se estuviera aprobando el ADR, y para la Unión Europea ha supuesto un problema muy grande porque normalmente cuando se aprueba el ADR hay un periodo de tres meses que tienen los países para interponer alegaciones y si hay cinco países que las interponen no entran en vigor. Durante ese período de tres meses la Unión Europea da los pasos necesarios para su aprobación, publicación de la directiva y formalmente, si estuviera en desacuerdo con algo, debería de instar a los países a que interpusieran las pegas estimaran oportunas. En este caso como ha habido una tramitación que en un primer momento se pensó que iba a ser una corrección de errores, pero por el tratamiento de administrativo de las propias Naciones Unidas se han considerado enmiendas, a la Unión Europea no le va a dar tiempo a poner en marcha la maquinaria de aprobación y de hacer una directiva. Desde nuestro punto de vista no tiene muchos efectos, pero como estamos obligados a transponer los cambios del ADR al ser firmantes de este convenio y esto es parte del ADR y además el Real Decreto de carreteras obliga a aplicar el ADR al transporte interior.

D^a Silvia Garcia dice la semana pasada hubo una reunión de coordinación que hay todos los años de mercancías peligrosas en la Unión Europea, este fue uno de los temas que se discutió.

Otro de los temas que hubo fue un tema relacionado con los transportes militares de mercancías peligrosas. Los transportes militares están exentos por una directiva y por nuestros reglamentos, los reales decretos de carreteras y ferrocarril, que concretamente eximen a los transportes militares y a los de la Guardia Civil. El organismo Europeo de Defensa y al parecer varios países están promoviendo que la exención que hay se anule, porque parece que la mayor parte de los países les conviene que estén bajo el ADR, porque en los transportes transfronterizos hay unos desajustes bastantes importantes.

D^a Mercedes Gómez pregunta si este grupo de trabajo depende de la Comisión Europea.

D^a Silvia García dice que hay un convenio de colaboración entre la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Defensa, AEDA, Agencia Europea de Defensa. Ya hay un convenio específicamente en transportes que está arrancando y este es uno de los puntos.

Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las trece horas y treinta minutos.

Madrid, 19 de Diciembre de 2017.

Vº. Bº.

Mercedes Gómez Álvarez

Silvia García Wolfrum

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.