



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 17 DE DICIEMBRE DE 2015**

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. Eduardo Gómez Gómez, en
representación de D. 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
Industria, Energía y Turismo.

Asisten por razón de la materia:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de
la Comisión para la Coordinación del
Transporte de Mercancías Peligrosas.

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

D. Álvaro Herrero, de la División de

En Madrid, a 17 de diciembre de 2015, a
las 11:30 horas, en el Ministerio de
Fomento, en la Sala A-274, de la 2^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 ACTA LA REUNION
ANTERIOR.**

Leída el Acta de la reunión anterior,
celebrada el día 5 de octubre de 2015, la
Presidenta de la Comisión Permanente
pregunta a los presentes si quieren hacer
alguna observación a la misma, 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
DEL TRÁFICO DURANTE EL AÑO**

Prospectiva y Tecnología del Transporte

D. Fernando Simón, del Ministerio del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

D^a Nuria Román Bernet, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. José Luis Chica, del Ministerio del Interior

D^a Esther Montes, del Gobierno Vasco

Secretaria de la Comisión Permanente:

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

Excusan su asistencia:

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear.

2016.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D. Jaime Moreno para presentar el primer borrador de esta Resolución para el año 2016. No presentan muchas novedades con respecto a los años anteriores, señala el representante de la DG de Tráfico. Se han intentado normalizar los horarios que se aplican a los distintos tipos de vehículos, con especial atención a los vehículos pesados, los transportes de mercancías peligrosas y los que están sometidos o requieren permisos especiales de circulación. Han creído conveniente hacer un horario que se intentará normalizar con el resto de autoridades competentes en la materia. En cuanto a las mercancías en general, no hay nada más allá que lo que ya se ha dicho con respecto a los horarios. En lo referente a las exenciones a las materias peligrosas no hay novedades. En cuanto a la RIMP, el saldo total es prácticamente el mismo, unos 14.529 Km, la variación más que nada es que las carreteras convencionales han pasado a autopista o autovía, básicamente la red es la misma.

Se ha establecido una prohibición, consensuada con el sector, de adelantamientos en días muy concretos según la capacidad, así por ejemplo en Semana Santa, algún puente como el de julio, esto se ha incluido ya en el borrador. También está, en condiciones adversas, la restricción de este tipo de vehículos, y en cuanto a las fechas y las vías afectadas hay algún cambio menor, no es reseñable. Se actualizan los horarios, y hay alguna pequeña variación en la RIMP al haber variación en las vías.

D^a Mercedes Gómez pregunta si en la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera que se ha celebrado hoy se ha dicho alguna cosa reseñable.

D. José Luis Chica dice que en la citada reunión ha expuesto el borrador de la Resolución que nos ocupa, y después se han hecho varios comentarios. El primero, sobre la restricción del Anexo II que implica a vehículos de más de 7.500 Kg de masa autorizada, que se aplique sólo a vehículos de cuatro ejes en vez de a un tonelaje mínimo.

D Eduardo Gómez dice que de cuatro ejes serán todos, será de cuatro ejes o más.

D^a Esther Montes pregunta si se refiere al conjunto de vehículos, ya que la mayoría son de dos o más ejes, entendían que se referirían al conjunto de vehículos.

D. José Luis Chica dice que las restricciones siempre afectan a vehículos de más de 7.500 kg o más, y ahora se cambia el concepto a ejes.

D Jaime Moreno dice que al final estas restricciones son por causa de la reducción de velocidad, porque realmente la incidencia en el tráfico de un vehículo menos largo es menor, ese es el objeto de la medida.

D^a Esther Montes dice que a nivel europeo piensa que de momento todos los países de la Unión Europea están de acuerdo con lo de los 7.500 Kg de masa máxima autorizada, y en ese sentido sería mejor seguir con las 7,5 toneladas. D. Jaime Moreno dice que también hay países que no tienen ni restricciones al tráfico

Otra de las alegaciones, continúa D. José Luis Chica, es que las mercancías perecederas incluyan los productos alimenticios con temperatura regulada.

D. Eduardo Gómez dice que ya lo ha expresado en la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera, que el producto alimenticio que esté obligado a llevar temperatura, le parece bien, porque es un tema de consumo de combustible del equipo del frío, o de una serie de condicionantes, pero el producto alimenticio que se lleve a temperatura porque se lo exija el cargador, el descargador, o el expedidor, quien sea, y que se lleve voluntariamente a temperatura en ese caso no cree conveniente que se apliquen restricciones.

A la pregunta de qué pasa en este caso con la leche, D. Eduardo Gómez dice que la leche está recogida en los productos que deben transportarse a temperatura regulada, y los zumos si están congelados también. El resto de productos alimenticios, si no están recogidos por la normativa específica de mercancías perecederas, es porque la temperatura no le afecta. D. Jaime Morell pregunta si existiera algún método para que de una forma fácil los agentes de seguridad pudieran ver si la mercancía es perecedera o no. D. Eduardo Gómez dice que todos

los especialistas en mercancías perecederas también lo son en peligrosas con lo cual también conocen las restricciones al tráfico y la lista de perecederas es clara y única, y a la hora de aplicarla los agentes la conocen.

D^a Mercedes Gómez pregunta que si fuera de esa lista hay productos que se transportan a temperatura regulada que no están en el ATP.

D. Eduardo Gómez contesta que sólo existe la citada normativa, y que además de esa no hay ninguna norma que lo obligue a ello. Lo puede exigir el cargador, el descargador pero no hay ninguna norma que lo exija. Según toda la normativa de transportes toda la fruta y verdura no tiene que ir a temperatura regulada, sin embargo va voluntariamente por tema económico, para que no pierdan agua.

D. José Luis Chica explica otra alegación, referida a las exenciones, en el sentido de incluir el almacenaje de los gases medicinales a particulares, ahora están exentos el transporte de estos gases a domicilio y a centros sanitarios. Además la Asociación de gases también solicitaba almacenaje.

D. José Luis Chica dice que las razones para su justificación son el problema del suministro surge cuando se aproximan períodos vacacionales, o días festivos donde los centros hospitalarios reducen sus plantillas, y llevan tratamiento domiciliario a pacientes crónicos aumentando mucho la demanda de equipos y envases. Actualmente se está pensando en la logística, es decir si saben que va a haber demanda que se abastezcan los almacenes.

D^a Esther Montes comenta que las empresas privadas deberían establecer como criterio de eficacia la previsión cuando vienen días de fiesta, y no que la Administración tenga que cubrir la falta de logística.

D. Jaime Moreno piensa que también se podría utilizar la tarjeta roja para los casos en que los centros de distribución se quedaran desabastecidos por la falta de previsión, o el aumento de demanda. Esta tarjeta actualmente se puede obtener a través de medios telemáticos.

D^a Silvia García dice que también otro tema que se ha hablado en la reunión es que para los gases licuados sí que se puede hacer, que tiene una peligrosidad mayor y además la única razón por la cual se pueden distribuir botellas de butano los sábados es que de lunes a viernes no hay gente en casa para comprarlas. Si es esa la única justificación parece un agravio comparativo, aunque es verdad que las empresas podrían ser más previsoras también es cierto.

D^a Esther Montes dice que no es lo mismo un particular que una empresa. Al sector del transporte unos mínimos de estructura y organización y planificación se les deben de presuponer.

D. Eduardo Gómez dice que como ha dicho D^a Silvia García, ya existe el antecedente de los gases combustibles, se está hablando de los gases medicinales, que son gases inertes que no tienen una peligrosidad enorme. En defensa de la Asociación dicen que cuando les surge la necesidad a los centros de distribución es cuando por ejemplo en Semana Santa han agotado ya lo que tenían almacenado y pedir la tarjeta roja no está la Administración abierta para ello.

D. Jaime Moreno recuerda que el trámite para obtener la tarjeta roja es telemático.

D José Luis Chica dice que estás tres alegaciones son las que incumbían a las tres resoluciones, luego hay particularidades con la del País Vasco con la AP-1, y la de Cataluña por la XIMP.

D^a Silvia García quiere destacar que también se ha destacado para las tres la solicitud de una mayor homogeneización de horarios. Desde el punto de vista Naciones Unidas además nos siguen solicitando, si es posible, hacer un mapa único para facilitar el trabajo a los transportistas internacionales. Cuando se aprueban las tres resoluciones estas se cuelgan en la página web de Naciones Unidas, pero para una persona que no sepa castellano a lo que va es a los dibujos, y parece razonable que exista un solo mapa.

D^a Mercedes Gómez dice que lo que se pretende es tener identificados los itinerarios para las mercancías peligrosas, sean de la comunidad autónoma que sean.

PUNTO 4.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO EN EL PAIS VASCO DURANTE EL AÑO 2016

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Esther Montes para comentar las Medidas Especiales de regulación, dice que este año no han introducido ninguna modificación con respecto a la resolución del año pasado en relación a las mercancías peligrosas y a la RIMP. Hay una novedad que se ha comentado en la Subcomisión, que ya se han comentado al representante de la Dirección General de Tráfico, y es volver a estudiar los índices de movilidad de los dos últimos años, ya que este año se ha incrementado - no llegan a los anteriores -, entonces lo que se ha decidido es que todos aquellos períodos de restricción que hasta ahora eran desde las 5 de la tarde hasta las 10 de la noche se van a reducir hasta las 9 de la noche, con carácter general. Se está refiriendo al Anexo II, que sería aplicable a las restricciones por

días, al período estival y aplicable a las mercancías peligrosas siempre y cuando supere los 7.500 Kg. Esta es la idea que tienen, porque no tienen datos suficientes como para mantenerlos hasta las diez de la noche. A lo largo de este año van a prestar especial atención; prevén que el índice de movilidad de tráfico se va a incrementar, los índices que tienen de los tres últimos años, incluido este, aunque este año se ha incrementado, sin embargo no dan pie con carácter genérico a mantener la restricción hasta las diez de la noche. También antes de hablar de la armonización de los horarios de vísperas de festivos para las mercancías peligrosas, están estudiando hacer esos márgenes más breves, pero no tienen datos suficientes ni para restringir más ni para restringir menos.

Otra novedad que puede ser interesante, sobre todo para la Dirección General de Tráfico, al ser ellos los que van a seguir haciendo las restricciones de Navarra, es lo que corresponde a la prolongación de las restricciones francesas. Para el año próximo, el criterio que han decidido es incluir las fiestas francesas que no sean fiestas en el Estado español, excepto el lunes de Pascua, que si es fiesta en el País Vasco, y en todas las comunidades de alrededor excepto en Castilla León, que es de donde puede venir el flujo de transporte en el eje sur-norte, y eso sí que afectaría. Con lo cual el año que viene solo serán cinco días, siguen manteniendo esa exención de que se trate de transportes transfronterizos, es decir todo aquel que venga de donde venga se quede antes de la frontera no tiene ninguna restricción, lo comentaba para aclarar que este año sólo van a incluir cinco días.

También reconoce que han hablado, y les han apoyado la Ertzaintza, porque no les ocasiona distorsión, de todas las maneras, les han pedido encarecidamente que estén más atentos por si se produjera algún tipo de afección para echar marcha atrás y modificar ese punto en la frontera.

En cuanto a la AP-1 se requirió a los titulares de las vías para la Diputación Foral de Guipúzcoa y la Diputación Foral de Álava en reiteradas veces para que realizara un estudio sobre la peligrosidad y la comparativa con la alternativa. Solo se ha recibido ese informe de la Diputación Foral de Guipúzcoa, en sentido positivo, y no tienen ningún inconveniente de su inclusión en la RIMP. En la Diputación Foral de Álava no ha emitido el informe, en este momento están a la espera porque este año en verano, debido a la climatología y su orografía, han tenido demasiados desprendimiento tanto en cielo abierto como en túneles y por ello ha estado cerrada durante algún tiempo. Van a solicitar que se haga un estudio para poder adoptar las medidas necesarias de seguridad. Este verano como consecuencia de las lluvias de primavera ha habido algún desprendimiento.

En la Subcomisión también nos han dicho que excluyamos AP-8, la variante metropolitana de la RIMP, y he comentado que es la alternativa para poder ir al

puerto de Bilbao, y a todas las zonas de estacionamiento de los transportistas porque por la A-8 , que es por donde van ellos, al ser una autovía que no tiene peaje, se restringe en verano hacia Cantabria, y por mucho que digan es la alternativa para ir a casa de fin de semana con la familia, y por ello no se va a sacar de la RIMP. Estudiarán las propuestas de modificación que plantea la Dirección General de Tráfico, y estudiarán lo relativo a la modificación de la exención y armonización de los horarios, también lo relativo al mapa de la RIMP.

PUNTO 5.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN PARA LAS CARRETERAS DE CATALUÑA DURANTE EL AÑO 2016.

D^a Mercedes Gómez dice que las tres alegaciones generales que se han indicado también son válidas para esta Resolución. Cede la palabra a D^a. Silvia García que expone que si hay alguna modificación de las exenciones la Dirección General de Tráfico se las comunicaría.

D^a Silvia García quiere hacer eco de los comentarios hechos a la RIMP catalana, ya que nos han solicitado que la exponamos brevemente, no hay ningún cambio significativo, y lo que si se ha solicitado en la Subcomisión de Transporte de mercancías peligrosas por carretera era que el sistema telemático que han puesto, que se incluya de manera optativa al menos para los transportes internacionales, al seguir siendo bastante conflictivo su uso, y aunque parezca que no se ponen más sanciones, sí que ha habido bastantes paralizaciones en los trayectos. Además y hay un problema con esos transportes en la ruta que se ofrece en la parte urbana; en la resolución de este año pone que son únicamente orientativos, y que hay que confirmarlo con las autoridades locales en cuestión, y esto a los transportistas no les facilita mucho la labor, porque supondría que tienen que llamar a los ayuntamientos y comentarles si esto les parece bien, habría que dar una solución integral que cubra esas partes sin necesidad de hacer consultas adicionales.

D^a Mercedes Gómez piensa que también se le podría transmitir que se ha hablado en esta Comisión sobre la problemática que hay sobre el itinerario ,y de que hay que consultarlo con cada una de las autoridades locales, y la discrepancia por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre a que se aplique esta medida a los transportes internacionales.

PUNTO 6.- TRASLADO DE MATERIAL INFECCIOSO.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García para exponer los antecedentes del tema. Comienza diciendo que en la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se recibió una carta de un consejero de

seguridad en un hospital en Vigo. Al enviar el Centro Nacional de Microbiología muestras, o al querer poder enviarlas, en cumplimiento del ADR, tiene que rellenar un protocolo de actuación, como todas las sustancias que tienen una peligrosidad desde el punto de vista de “security” además del de “safety”, es decir, que pueden ser utilizadas para fines no muy lícitos. Este procedimiento obliga a rellenar por adelantado información referida al centro de recepción, el remitente ha tenido problemas en poder hacer esto cuando los envíos iban dirigidos al Centro Nacional de Microbiología del Instituto de Salud Carlos III. Desde la Comisión este escrito lo remitimos al Instituto de Salud Carlos III. En respuesta nos remiten una carta indicando, para empezar, que han contratado un consejero de seguridad para hacerse cargo de lo relacionado con el transportes de mercancías peligrosas, y solicita que la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas revise el procedimiento que han establecido, que os hemos remitido, e indique si es conforme a la normativa en vigor. Esta es la razón por la que está aquí, y por la que hemos invitado a asistir a la reunión a D. Fernando Simón, del Ministerio de Sanidad y Consumo, para conjuntamente que indicarle al Instituto de Salud Carlos III.

D. Fernando Simón comenta que también en su Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación, recibieron una carta del mismo remitente y se le dio respuesta. También sabe que este señor envió esta misma carta a la Dirección General de Protección Civil.

Para dar una respuesta a esta carta se consultó a todas las Subdirecciones que componen la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación y se elaboró una propuesta que en ese momento se pensó que era razonable, pero puede que se haya obviado algún punto concreto de la legislación, o algún aspecto más importante, nosotros no percibimos, en principio, el riesgo del uso intencionado del virus del ébola entre otras cosas porque el laboratorio de Vigo lo que enviará serían muestras clínicas y éstas no tienen ningún sentido en el uso como material bioterrorista, por ello no percibieron que hubiera un interés específico con el tema del uso intencionado. Lo que vieron en el documento es que solicitaban una serie de información referente a la organización y estructura del Centro Nacional de Microbiología, y a los procedimientos establecidos para el transporte de muestras de ébola, que estaban recogidas en todos los protocolos que se habían aprobado sobre el ébola, y todas las muestras que se tengan que enviar al Centro Nacional de Microbiología se tienen que hacer con el visto bueno y la aprobación de la Consejería de Salud correspondiente. Sin ese visto bueno, en teoría, no puede enviar muestras de ébola- ningún hospital- directamente, tiene que haber una declaración de patógeno sospechoso, tiene que ser la Consejería de Salud Pública de la Comunidad Autónoma quien decida si se considera realmente un caso sospechoso quien decida el envío de las muestras. En nuestra contestación le indicamos simplemente ese procedimiento. En los protocolos de actuación están

recogidos todos los datos de contacto dentro del personal de epidemiología para que en ese momento se informe de los teléfonos, nombre etc., de la persona que las veinticuatro horas del día que va a estar disponible, no es una sola persona, entonces dar el nombre de una persona que no va a estar le parece extraño, le hicimos una respuesta en ese sentido, y luego con la información y el poco manejo que tenemos nosotros del ADR se le dijo que entendíamos que los aspectos propios del hospital de Vigo era el mismo hospital quien tiene que desarrollarlo, y que no era competencia del Ministerio. Se ofrece a hacer llegar la respuesta a los asistentes. No sabía que había contactado con esta Comisión, desde entonces en el Ministerio no se ha vuelto a recibir ninguna otra solicitud. Esto fue en octubre.

D^a Silvia García comenta que también han recibido una solicitud de información la Dirección General del Transporte Terrestre a través de los servicios de inspección. En el ADR, explica D^a Silvia García, no solamente para sustancias infecciosas, sino también para otro tipo de sustancias como explosivos, material radiactivo etc. hay una serie de disposiciones específicas de protección física, destinadas a proteger de un uso malintencionado, y dentro de esas sustancias que están ahí reflejadas están las sustancias infecciosas de categoría A que son todas, sin distinción de si son patógenos o no.

D. Fernando Simón dice que el protocolo de envío aprobado especifica que debe hacerse por medio de la categoría A, tienen que identificar la empresa con la que se hace el transporte, y que cumpla con unas características que se establecen en el ADR o la legislación aplicable. La identificación de la empresa tiene que hacerla la Comunidad Autónoma correspondiente, y además que la tienen hechas todas las comunidades a través de la Dirección General de la Sanidad Pública. Realmente no sabe si esta persona se ha relacionado con los responsables de Salud Pública de su Comunidad.

El problema es que, aparte de lo que le tengamos que responder nosotros, piensa que es muy importante que la Consejería de Galicia informe de cuál es el procedimiento para estos patógenos, y que garantice la calidad y seguridad del transporte. En el caso del ébola es específicamente la Dirección General de Salud Pública de la Consejería, la responsable. Es importante que el interesado entienda que él no puede tomar la decisión unilateral de enviar una muestra de ébola, todas las Comunidades tienen identificadas las empresas autorizadas en el transporte de la categoría tipo A, y todas tienen establecido el circuito con el Centro Nacional de Microbiología, que es el laboratorio de referencia, y este tiene establecidos los procedimientos para identificar a la persona responsable de la recepción y gestión de muestras, localizarla a cualquier hora del día, y aportar toda la información detallada y específica de cada momento que sea necesaria para el transporte de la forma adecuada en el momento en que se necesite. Por lo que ha leído el Centro

Nacional de Microbiología del Instituto de Salud Carlos III, tienen sus procedimientos internos de seguridad, no sabe si se adaptan perfectamente al ADR, ni si la información interna del laboratorio tienen obligación de pasarla de cualquier manera.

D^a Silvia García comenta que de momento hay que contestar al interesado que ha hecho la consulta, y al Instituto Carlos III que nos pide que revisemos los procedimientos que han establecido y que confirmemos que cumple con la normativa en vigor, nos han hecho llegar sus procedimientos para su revisión.

D. Fernando Simón no sabe si la Subdirección de Salud Medioambiental y Seguridad Laboral tendrá algo que decir, él no se siente competente para valorar si cumple la norma o no.

D. José Manuel Prieto piensa que si no se refiere al tema de transporte poco hay que decir. En el campo de transporte, la carga y la descarga se debe de ajustar a todos regulado en el ADR. Habrá otros aspectos, como el sanitario, donde no tengamos ninguna competencia y no podemos contestar nada.

D. Fernando Simón comenta que ellos tienen sus procedimientos de carga y descarga. En el Centro Nacional de Microbiología tienen un laboratorio de seguridad de nivel 3+, las especificaciones y funcionamiento de estos laboratorios, aunque no las conoce con detalle, se supone que hay especificaciones internacionales y están adaptadas a ellas. Realmente no cree que incumplan el ADR con estos procedimientos, que han elaborado en base a los laboratorios de categoría 3, que son los que trabajan con las muestras de ébola.

D^a Mercedes Gómez dice que ellos hacen una consulta formal a la Comisión para que les confirme si se cumple la normativa en vigor con todo detalle o no, hay que darle una respuesta formal desde la Comisión.

D^a Nuria Román quiere decir que la expedición del transporte, en el programa de flujos que anexa separa, una vez clasificada la sustancia, de manera que tenga que aplicar las disposiciones correspondientes, sin embargo en su opinión, una vez que se clasifica la sustancia con número ONU, ya no tienen que decidir nada, porque ya te dicen cómo se transporta en la tabla 3.2 del ADR una vez que se tiene el número asignado ya te dice qué indica que disposiciones debe cumplir.

D^a Mercedes Gómez indica que si la consulta atañe a varios organismos competentes, hay que coordinar la respuesta, y si es claramente de un centro directivo determinado es este quién tiene que pronunciarse, por esto también se trae aquí a la Comisión, y por eso hemos invitado al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, para que sean ellos los que valoren también la respuesta que

hay que dar. Porque nosotros no tenemos competencias, nuestra labor es de coordinación de los distintos centros directivos, que son los que ostentan la propuesta hay que coordinara la respuesta que se les va a dar.

D. Eduardo Gómez dice que no cree que haya que decirles un procedimiento detallado, si han llegado a la conclusión de que son esos números de ONU, con ello el ADR dice lo que hay que hacer en cada momento, embalajes, carga, descarga etc.

D^a Silvia García también cree en nuestra respuesta debería de haber una referencia al procedimiento de 1.10. Para estas sustancias, antes de realizar el transporte, hay que hacer un protocolo, y con este protocolo es con el que está habiendo problemas de falta de coordinación entre ellos. Esto es parte del ADR, algunas sustancias lo tiene que cumplir, y otras no, y en este caso en concreto hay que cumplirlo.

D. Fernando Simón dice que hay muchas que no son de tipo A que están en la lista de uso intencionado, y pone como ejemplo la salmonela, y envíos de salmonela se hacen miles. Y hay muchas que son de nivel de tipo A que no tienen ningún interés, para nosotros, al menos desde el punto de vista técnico.

D. Eduardo Gómez dice que en el cuadro de decisión, que ellos aportan en el protocolo de actuación, cuando se llega a una posibilidad de números de ONU ya han llegado a la conclusión, y una vez que se tiene el número de ONU ya saben lo que tienen que hacer.

D^a Silvia García propone a los presentes que en la contestación habría que indicarles que efectivamente el procedimiento que han establecido lo tienen que desarrollar considerando lo indicado para este Número ONU específicamente, sin olvidar lo recogido en el Capítulo 1.10 del ADR; y al consejero de seguridad habría que decirle que hay que seguir estableciendo estos procedimientos, y que se coordine con el Instituto Carlos III.

D. Eduardo Gómez dice que una de las obligaciones de los consejeros es analizar los procedimientos para realizar el transporte.

D^a Silvia García dice que este procedimiento que él solicitaba información de la persona con la que se tiene que coordinar.

D Eduardo Gómez dice que el expedidor que, en este caso es el Hospital de Vigo, dice que la materia se corresponde con ONU 2900 de la categoría A. D^a Silvia

García dice que la cuestión es que no discuten si en un número ONU u otro, sobre lo que discuten es si establecer el protocolo del 1.10 o no.

D. Fernando Simón dice que en la carta del consejero del Hospital de Vigo lo que quiere es que se le dé una información que sea la que ponga siempre en sus documentos. En la documentación dice que ponga el nombre de la persona que va a recibir la muestra, si la muestra llega a una hora u otra habrá personas diferentes que la reciban. D^a Silvia García dice que el problema es que el ADR te lo pide. D. Fernando Simón pregunta si tiene que poner el nombre de la persona que va a recibirla la muestra a cualquier hora. D. Eduardo Gómez responde que sí, pero que la tiene que poner para cada envío. Es de aplicabilidad el 1.10, y por cada envío tendrá que hacer un plan de seguridad del recorrido, prever los aparcamientos y demás. Y si se prevé que el envío va a llegar a una hora determinada, tendrá que poner el nombre de quien esté a esa hora y si llega antes se tendrá que esperar a que llegue la persona que se indica. D. Fernando Simón indica que el nombre de la persona que va a recoger a las muestras en el supuesto de que se envíen es diferente en cada momento y por lo tanto no se puede dar uno común para todos los envíos.

D. Fernando Simón dice que eso es lo que refiere al envío, y luego lo referente al Instituto Carlos III sí ya está especificado como se tiene que hacer el transporte, entiende que lo que hay que garantizar que una vez identificado el tipo de muestra o de carga, que garantice o que verifique que la empresa que tiene contratada cumple las características, y tiene la certificación.

D. Fernando Simón pregunta, si en el caso de que el Instituto Carlos III contrate una empresa de transporte que reúna las características para el transporte de las muestras de tipo A, si hay algún documento que pueda garantizar que está capacitada para ese transporte, o hay que fiarse o hacer unas inspecciones a dicha empresa.

D. Eduardo Gómez dice que por su parte no requiere más que le aporte que tiene consejero de seguridad.

D^a Mercedes Gómez dice que la respuesta al consejero de seguridad del Hospital de Vigo es sencilla, eso no se lo debe de responder ni la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas ni el Ministerio de Fomento, se lo deben de responder el Instituto de Salud Carlos III que además nos han indicado que ya han respondido, y a partir de ahí que siga comunicándose con él. Lo que hay que responder cuidadosamente es la consulta de Instituto de Salud Carlos III que dice que la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas les revise el procedimiento, y le confirme que cumple con todo el detalle

la normativa en vigor, eso hay que responder en el sentido que en las partes que no son de esta Comisión no se pronuncia, y que en las otras una vez que se clasifican las sustancias hay que cumplir lo establecido en el ADR, como se ha dicho que la contestación sea un poco genérica pero no expresando si el procedimiento exactamente cumple todo porque no nos podemos responsabilizar de eso. Confiamos en la parte que son estrictamente del ADR lo otro es asunto que no nos compete.

PUNTO 7.- GNSS Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

D^a Mercedes Gómez presenta a D. Álvaro Herrero, que pertenece a la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte y es la persona que se ocupa del GNSS (sistemas globales de navegación por satélite), es el encargado del programa Galileo y de la coordinación con los otros ministerios; y está designado para asistir a las reuniones del Consejo de la Agencia Europea del GNSS y del Comité GNSS.

Este punto es informativo, y el objeto es concienciar a los presentes de que la Comisión Europea está analizando el impacto y sinergias que pueden generarse una vez se disponga de Galileo en distintos sectores productivos, entre ellos el transporte de mercancías peligrosas.

Galileo es el sistema de navegación por satélite europeo, análogo al GPS estadounidense, y que empezará a prestar servicio en 2016. Se tratará de unos Servicios Iniciales, cuya precisión irá aumentando gradualmente según se despliega la constelación completa. Aún así, la precisión ofrecida se espera mayor que la del GPS desde el primer momento.

Cuando esté disponible va a ser una herramienta a disposición de todo el mundo, tanto para los transportistas, como para los operadores. Se esperan iniciativas legislativas a nivel europeo a partir de los estudios que está realizando la Agencia Europea del GNSS, los proyectos piloto nacionales e internacionales, los proyectos de investigación en el marco de H2020, etc. A este respecto sería deseable contar con una postura propia de cara a defenderla una vez se presenten las propuestas reglamentarias.

GPS nació en los años 70 y emite dos señales: una militar y la otra abierta, que es la que utilizamos todos. La Comisión Europea y OACI plantearon la posibilidad de usar esta señal para el sector del transporte en base a cuatro parámetros: precisión,

disponibilidad, continuidad y la integridad. Esta última sería la más importante, al ser una medida de calidad que mide la fiabilidad de los datos que GPS y que no es ofrecida por éste. La Unión Europea vio que no se cumplían estos requisitos, y propuso desarrollar su propio sistema a través de dos programas: EGNOS, que ya está en servicio, y Galileo, que es el equivalente al GPS.

EGNOS se basa en GPS, pero emite una señal adicional, que permite una mejora de la precisión y añade integridad.

Galileo otorga una verdadera independencia del GPS, tiene mayor precisión y autenticación (garantía de que la señal no ha sido alterada y manipulada).

A corto plazo, de cara a esa potencial futura reglamentación, se han identificado tres vectores que podrían orientar e influir en la misma y de los que hay que hacer un estrecho seguimiento. Por un lado en UNECE, donde hay una serie de actividades en marcha en el marco de un grupo de telemática de transportes de mercancías peligrosas, en el que se están estudiando pilotos nacionales. Concretamente hay uno francés en el que se está estudiando con especial detalle el concepto de autenticación (garantía de que no existe un fraude que pueda engañar al sistema sobre la ubicación real). El segundo vector son iniciativas nacionales, concretamente debe destacarse un proyecto italiano, dado que los italianos han sido los más activos en este campo y que, aprovechando la directiva ITS que tiene que ser transpuesta al ordenamiento jurídico, han incluido la obligatoriedad de equipar con EGNOS la instrumentación para la trazabilidad. El tercer vector es el relativo al tacógrafo inteligente. La Comisión prevé futuras modificaciones que afectarían al el sector de mercancías peligrosas a través de enmiendas que entrarían en vigor hacia 2018.

Todo esto tiene siempre en mente posibles beneficios para el sector. Existe una agencia europea de GNSS (GSA) donde se está trabajando en el desarrollo de estas experiencias de mercado, analizando la reglamentación internacional y las iniciativas que existen; y las personas encargadas de estudiar el sector de la mercancías peligrosa han ofrecido organizar un taller de trabajo en el que el presentarían las iniciativas y lo que está haciendo cada país, así como cuál ha sido el resultado de estos proyectos de investigación, y como se han traducido a la práctica en el sector.

D^a Mercedes Gómez dice que el objetivo de esta intervención era aprovechar que D Álvaro Herrero está en la División para introducir este tema y ofrecerse a organizar o bien reuniones bilaterales con él o, a través de él, facilitarlas con la GSA, ya que ésta dispone de un Centro de Servicios en Madrid, y van a estar muy accesibles. También se informa de que en la GSA gestionan ayudas para proyectos pilotos. Si hay alguna iniciativa desde, por ejemplo, la Dirección General de Tráfico para su aplicación en el transporte de mercancías peligrosas, o para otras aplicaciones de

tráfico, y se quiere hacer un proyecto piloto, se puede optar a ayuda económica de la GSA.

D. Jaime Moreno dice que por su parte contactarán con ellos porque están haciendo muchas cosas sobre circulación, y estos programas entrarían de lleno en los proyectos iniciados en la Dirección General.

D. Álvaro Herrero dice que hay empresas españolas que tienen los desarrollos hechos, es decir, que no tendrían que comprar servidores, con una clave de internet se podría hacer un proyecto piloto con cierta facilidad.

D^a Silvia García dice que hablando sobre esta temática cree que podría ser especialmente interesante para aquellos transportistas que transportan mercancías que se tienen que acoger al 1.10, restricciones de seguridad física. Para ellos podría ser interesante tener la posición con esa fiabilidad y seguridad y además poderlo poner en un canal de comunicación seguro con la policía, porque para el transporte de explosivos los conductores son los principales interesados en que la policía sepa dónde están, piensa que ese sector podría tener un interés por acogerse voluntariamente a algún tipo de iniciativa relacionada con estos temas.

D^a Silvia García dice que lo que sí que haya, son empresas que están utilizando estos sistemas para sus propios fines y la Administración tendrá que ver que hay fines que nos interesan a todos. Asimismo existen algunos casos en los que se podría animar a las empresas que, de manera voluntaria, compartan información con la Administración, que más adelante se pudiera hacer obligatoria para determinados casos o circunstancias.

D. Eduardo Gómez dice que la aplicación con respecto al capítulo 1.10 es prácticamente inmediata, puesto que, si el vehículo dispone de medios de seguimiento, tenían que estar conectados, por ahora no es obligatorio, sin embargo, encuentra positivo y a nivel de la Dirección General también lo ve muy positivo, ya saliéndose de este tema de mercancías peligrosas el tema control de seguimiento de las líneas regulares de viajeros. Por parte de su Dirección General, esta aplicación vendría a rellenar muchas lagunas que tenemos y anima a que se ponga en contacto con su Director para ver las posibilidades de uso de esta aplicación.

D. Álvaro Herrero dice que lo interesante es que un mismo equipo vale para todo, que es lo que se está estudiando desde la Comisión Europea a través del tacógrafo inteligente; una vez que todos los transportistas lo lleven incorporado, implementar cualquier iniciativa es inmediata, con un mínimo coste o directamente sin coste para nadie. Igualmente, ese mismo equipo permitirá mejorar la planificación, la seguridad

y la eficiencia en el transporte y la logística a los transportistas, pudiendo suministrar a su vez información en tiempo real a los clientes.

D^a Silvia García cree que hay que estudiar el beneficio de compartir los datos.

D^a Nuria Román dice que en enero probablemente se va a aprobar el reglamento que va a poner en marcha una nueva generación de tacógrafos que facilitaría esta circunstancia, y D. Eduardo Gómez dice que lo ve positivo en todos los aspectos, pero es preciso concienciar a los transportistas de los beneficios.

D. José Manuel Prieto pregunta si el propio sistema, aparte de localizar, dispone de canales de comunicación. D Álvaro Herrero contesta que sí, pero para usos concretos de salvamento y rescate, para otros usos se complementa con dispositivos de comunicaciones sencillos tipo SMS. Pone un caso práctico, aquellas flotas que tienen un control de flotas basadas en GNSS, con varias soluciones desarrolladas en España, se puede acceder a todos los datos a través de una Tablet o móvil y no son necesarios servidores ni nada específico, la empresa transportista entra, a través de internet, y se acceden a todo tipo de parámetros sobre la ruta y el trayecto, donde está parando, si hay algún parámetro de la carga que no está cumpliendo. Todo ello puede complementarse con mediciones de distintos sensores como de frío, vibraciones, etc.

D José Manuel Prieto pregunta si es una aplicación montada sobre el Galileo, o es el propio sistema Galileo el que ofrece todo eso. D. Álvaro Herrero dice que es como si fuese un Smartphone, hoy en día ya no se necesita más. Si tienes ya esa aplicación el Smartphone recibe esa información, y recibe además los datos de todos los demás sensores. En cuanto hay un no cumplimiento, automáticamente eso pasa a unos servidores de una empresa, que te lo cuelgan en internet. El empresario entra con una clave y accede a los datos y las alertas.

D^a Mercedes Gómez dice que es como el GPS, la diferencia es que Galileo al tener la autenticación se puede usar como prueba legal.

D. José Luis Prieto dice que el GPS ahora mismo te da la localización, y después hay que contratar los servicios de una empresa que envíe los datos a una central, y que te puedas conectar, el sistema GNSS al final es lo mismo solo te localiza y después hay que contratar a una empresa que habrá desarrollado todo eso.

D. Álvaro Herrero dice que necesitas una empresa de comunicaciones para mandar un pequeño mensaje y una aplicación, que está ya inventada, y en el mercado hay aplicaciones, es decir, no es un monopolio, la mitad de las aplicaciones son gratuitas. Si no se quiere hacer la inversión en un servidor, ni en un ordenador, hay

varias empresas españolas que ofrecen un servidor que recibe todo eso, y con una clave se puede acceder para obtener los datos, hoy ya existen empresas que te ofrecen este servicio. No se puede entrar desde la Administración porque no es legal.

D^a Silvia García piensa que desde la Comisión Permanente se puede animar a que se ponga en contacto bilateral tanto con la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Tráfico. También se podría ofrecer organizar unas jornadas al representante de la agencia, señala D. Álvaro Herrero, que además habla castellano, y pedirle que nos informe con más detalle cómo se aplica esto en el transporte de mercancías peligrosas en otros sitios.

D^a Mercedes Gómez dice que de hecho ya se ha hecho en aéreo, marítimo y en mapas, se han hecho reuniones de este tipo, y los asistentes quedaron muy satisfechos.

D. Álvaro Herrero dice que el la GSA se enteraron de lo que se estaba haciendo en otros países, y para ellos es muy positivo un país como España, que les puede informar de cuáles son sus preocupaciones y sus estudios. Lo único decir que en el caso italiano, ellos ya lo han hecho legal a través de una transposición, así ellos acceden a través de EGNOS a todo el mapa por donde ha ido pasando el camión en todo momento, es decir tiene una trazabilidad a través del mapa para saber si han pasado por donde debía o no, es una cosa que si les puede interesar a los transportistas a través de ese módulo de comunicaciones, les puede llegar la ruta que debe de seguir y, esa ruta automáticamente se traduce en su navegador no hay opción a que se pierda. Para ellos sí que aporta ventajas.

D. Eduardo Gómez dice que a efectos de transportes, aunque esta mesa es de peligrosas, no se debe ceñir solo a las mismas, él lo ve de más utilidad en otros sectores que en peligrosas.

D^a Mercedes dice que hablarán con D. Joaquín del Moral, que conoce que se ha hecho un trabajo dentro del Ministerio en marítimo y aéreo , y por lo pronto se puede hacer una reunión, por no llamarlo jornada de transporte terrestre, y luego se puede ver si hace falta hacer un grupo de trabajo o no, y así seguir avanzando.

Da las gracias a D. Álvaro Herrero por su exposición.

PUNTO 8.- FIRMA DE NUEVO CONVENIO DE COLABORACIÓN FOMENTO-CSN-AESA.

D^a Mercedes Gómez quiere informar que el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Consejo de Seguridad Nuclear había que modificarlo para sustituir lo referente a la Dirección General de Aviación Civil por AESA, el nuevo texto ya se está pasando a las firmas de la Ministra de Fomento y el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear.

D^a Silvia García disculpa la ausencia del representante del Consejo de Seguridad Nuclear, querían expresar su satisfacción por la firma y también la marcha del Convenio precedente y la ejecución de los protocolos que ya están firmados y que funcionan adecuadamente.

PUNTO 9.- ACUERDO MULTILATERAL M292.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García que dice que este multilateral es relativo al transporte de baterías de litio dañadas, que son transportadas de acuerdo a las condiciones especificadas por la autoridad competente bajo la disposición especial 376.

Por la derogación de las disposiciones del capítulo 3.3. del ADR, pilas o baterías de ión litio y pilas o baterías de metal litio que han sido identificadas como dañadas o defectuosas de acuerdo a la disposición especial 376, de manera que ya no sean conformes al tipo sometido a ensayo con arreglo a las disposiciones aplicables del Manual de Pruebas y Criterios, que puedan desarmarse rápidamente, reaccionar de forma peligrosa, o producir una llama o desprendimiento peligroso de calor o una emisión peligrosa de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables en las condiciones generales que especifique la autoridad competente de una parte contratante del ADR.

Tanto la Dirección General del Transporte Terrestre como la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa han emitido informes favorables al mismo.

Todos los intervinientes informan favorablemente este punto, con lo cual la Comisión Permanente acuerda informar favorablemente dicho acuerdo.

PUNTO 10. OTROS ASUNTOS.

D^a Silvia García quiere presentar un documento, que en principio quieren mandar a la Reunión Conjunta que se va a celebrar el mes de marzo y ahora termina el plazo de envío de documentos, está relacionado con el transporte a granel en el uso de los contenedores de transporte a granel y recuerda que hay dos tipos los BK y los VC. Los BK, en principio, tienen más requisitos y la cuestión es incluir una nota que

permita usar contenedores de tipo BK cuando se solicita que se incluya un contenedor de tipo VC, es decir, que aunque tengan más requisitos aun así se puedan utilizar.

D. José Manuel Prieto pregunta que si lo que se quiere decir que es BK y VC, por decirlo así.

D^a Silvia García dice que se podría decir que si, como el BK cumple el VC se puede utilizar en los dos casos. Lo que pasa es que hay más números ONUs que permiten el transporte con VC que con BK, porque los VC son solamente para transporte terrestre, y los BK son para transporte intermodal, incluyendo también transporte marítimo, entonces es una propuesta que esta consensuada con la Dirección General de Transporte Terrestre y con la AESF.

Para D. José Manuel Prieto es lógico porque si los requisitos del BK son los VC más otros le parecen lógico que se puedan utilizar para las dos cosas.

D^a Silvia García dice que no está claro en la regulación que se pueda usar o no. Lo que pasa es que hay que reconocer que no había discutido tanto que parece razonable incluir un texto que lo deje más claro.

D. José Manuel Prieto pregunta que si en esta propuesta se cambia algo de este sitio.

D^a Silvia García dice que en el último párrafo y pone la nota que pretendemos incluir en caso de que se pueda utilizar un VC1, VC2, como se dice en la columna 17 de la Tabla A se puede utilizar un contenedor BK1 o BK2 siempre y cuando se cumpla las especificaciones publicadas en el apartado 7.3.2., que son las condiciones donde dice que los VC de determinadas clases el uso que se puede hacer del uno o del otro

D. José Luis Prieto pregunta quién se ha interesado por este tema. D^a Silvia García, dice que nadie lo ha solicitado, y ha sido desde la Comisión quien lo ha promovido al estudiar el transporte a granel se dieron cuenta que había una contradicción, y que una parte del ADR ponía una cosa, y que en otra parte del ADR ponía otra.

D^a Mercedes Gómez comenta que también se ha enviado a los asistentes un listado de las propuestas que se han hecho a lo largo del 2015 y que se han llevado a los grupos de normativa internacional de mercancías peligrosas. Cree que da mucho gusto ver a final de año todo el trabajo que se ha realizado, piensa que es motivo de satisfacción el ver el trabajo que se ha hecho en los últimos meses, y quiere dar gracias a todos y además poder ver el trabajo que se hace en el seno de esta

Comisión, porque todo las propuestas que se han presentado son gracias al trabajo que se hace entre todos los centros directivos, y que gracias a eso se prepara el documento, y D^a Silvia García lo puede defender adecuadamente gracias a la documentación que le van dando todos, y tan adecuadamente que luego podemos ver una columna de resultados, como se puede ver en el documento. Pocas veces se vuelve con la negativa, normalmente se aprueban o se traslada para seguir viéndolo pero muy raras veces es rechazado.

D^a Silvia García dice que pocas veces se rechazan, pero muchos de ellos hay veces que en la misma reunión se elaboran documentos informales relacionados con el tema, o que van pasando de reunión a reunión, y se van viendo en distintas ocasiones. Hay que decir que esto no es logro suyo únicamente, distintas personas en distintas reuniones, la Dirección General de Transportes Terrestres, por parte de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, si bien es verdad que y es una labor de todos en su conjunto lo que hace que salga adelante.

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

Madrid, 17 de Diciembre de 2015.

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.