



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 17 DE DICIEMBRE DE 2013**

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.

Sr. D. José Luis Chica Moreu, en representación de D. Federico Fernández Álvarez, 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, Jefa de Servicio de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para

En Madrid, a 17 de Diciembre de 2013, a las 10:00 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, D. Víctor Jiménez pide, por motivos de agenda, modificar el orden del día y tratar el Punto 9 antes que el punto 3; a los asistentes les parece bien el cambio y al no existir más objeciones por parte de los reunidos, queda aprobado el mismo.

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

Leída el Acta de la reunión anterior, celebrada el día 20 de junio de 2013, 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.

A continuación se lee el acta de la reunión que se celebró el día 5 de julio de 2013, mediante el uso de medios electrónicos de



la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D^a M^a Caridad Gamboa Alonso, Jefa de Negociado de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas

D. Enrique Espiago, de la Dirección General Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. Victor Jiménez Fernández, de la Dirección General de Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

D. Manuel Carlés Beira, de la Dirección General de Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

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

Secretaria de la Comisión Permanente:

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

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 la misma la citada acta queda aprobada.

Al igual que la anterior, el 21 de octubre de 2013 se celebró una reunión mediante el uso de medios telemáticos, según la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, y al no haber ninguna objeción se aprobó el acta.

PUNTO 9.- DOCUMENTO TÉCNICO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LAS CISTERNAS PORTÁTILES Y CISTERNAS DE CARRETERAS MARÍTIMA.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García, que explica que hay un Grupo de Trabajo sobre contenedores, del que ha formado parte D. Iñigo Elorza del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y que este elaboró un escrito que contenía los comentarios, que piensa que pueden ser de interés y que se harán llegar a los miembros del citado grupo y a nuestra representación permanente ante la Organización Marítima Internacional (OMI). Es un documento técnico que va a



aportar España al Grupo y que es conforme con lo acordado en el último DSC-18, sobre las cisternas portátiles y cisternas de carretera-marítimas, construidas antes del 31 de diciembre de 1999. En general el documento indica que se está de acuerdo con el Documento base DSC/18/INF-15 de USA, y lo que propone son unas correcciones técnicas, que según la opinión de Iñigo Elorza son necesarios incorporar al documento mencionado. La propuesta española lo que pretende, básicamente, es cambiar la nomenclatura de las cisternas en cuestión con el fin de evitar confusiones con la nomenclatura de cisternas ya existentes. En el escrito se proponen las nuevas nomenclaturas que se podrían adoptar.

Los representantes de Marina Mercante parece que no conocen el documento y preguntan cuándo se les va a mandar y se les dice que dicho documento se les ha enviado con la documentación. Don Víctor Jiménez dice que hablara con Don Ismael Cobos de la propuesta. D^a Silvia García comenta que hace un mes le entrego esta documentación Don Iñigo Elorza, del Ministerio de Industria, y se la ha anticipado a Don Ismael Cobos y fue éste quien le facilito el correo electrónico de la persona a quien se la tienen que enviar los comentarios a este documento.

D. Víctor Jiménez quiere plantear otra cuestión en este momento; aunque tendría que presentarla en otros asuntos, debido a que no va a poder estar hasta el final de la reunión lo va a presentar ahora.

La cuestión es que en su Dirección General se vienen presentando, con cierta frecuencia, solicitudes, bien de cargadores de determinados tipos de mercancía a granel no contempladas en el código ISMB. No se ha trasladado esta propuesta con anterioridad porque no era frecuente, pero en los últimos meses se han dado 3 o 4 casos de cargas no contempladas en el citado código y en función de donde se cargue y si el destino es España y el barco es de bandera española, el procedimiento de intercambio de información de autorización de esa carga tiene una repercusión. En Marina Mercante se entiende que desde el punto de vista técnico del análisis de la documentación que se presenta, como son las fichas de emergencia, todo lo que es el estudio que el cargador presenta, el comportamiento de esa mercancía, no es objeto de análisis de la Dirección General de Marina Mercante. Quería dar a conocer esta cuestión a los miembros de esta Comisión, y a la luz de las competencias que cada departamento ministerial tiene atribuidas por la norma que regula esta Comisión y encontrar el apoyo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo para valorar técnicamente la documentación previa a la autorización. Quiere que la Comisión sea consciente de que esta situación cada vez es más frecuente y como bien sabe D. Manuel Carlés, que es el encargado de estos expedientes. Sería bueno, junto con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, encontrar un mecanismo para dar salida a esta cuestión.

D^a. Silvia García comenta que de este tema lo ha hablado con D. Manuel Carlés desde hace tiempo y le animaba a mandar un escrito exponiendo esta problemática a esta Comisión. Las competencias para clasificar sustancias que todavía no están



clasificadas son del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y cree que desde la Comisión se va a tener más posibilidades de contactar con especialistas de más ámbitos y se intentara ayudarles en todo lo que sea posible, sin olvidar las competencias del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. A la pregunta de que si este es un paso previo a la clasificación porque después los estados tienen que informar a la OMI,

D^a Silvia García contesta que efectivamente este es el procedimiento a seguir.

D. Víctor Jiménez pregunta que si ante ese tipo de casos dirigir la cuestión directamente a la Comisión o a Comisión y Ministerio de Industria simultáneamente.

D. José Manuel Prieto cree que es más razonable enviarlo a la Comisión y que desde allí se gestione.

D^a Silvia García piensa que se puede ganar un poco de tiempo y la mayor parte de las veces cree que no se van a hacer consultas formales sino que serán más bien informales y se resolverá el tema por correo electrónico. Desde un punto de vista formal, si nos mandan una consulta formal se lo tendremos que enviar al Ministerio de Industria, Energía y Turismo por un procedimiento formal.

D. Víctor Jiménez agradece la respuesta.

D. José Manuel Prieto aprovecha para presentarse en esta Comisión, como el nuevo Subdirector General de Calidad y Seguridad Ambiental, que sustituye a D. Antonio Muñoz y excusa la no asistencia de este, al no poder venir a despedirse de los miembros de esta Comisión, como era su deseo. Indica que por diversas circunstancias los recursos técnicos de que dispone en su Subdirección son escasos. Aunque la situación no es la mejor, se intentará trabajar lo mejor posible y dar solución a todas aquellas cuestiones que se les presenten.

D^a Silvia García dice que es la Subdirección General de Políticas Sectoriales Industriales de D. Alejandro Cros, la encargada de la clasificación de materias. Que consciente de este problema, y después de una reunión con él en la que se estuvo estudiando la posibilidad de que ellos, a su vez, recurrieran a otros organismos dentro de la Administración para ayudar a clasificar estas sustancias; no hay un procedimiento formal establecido, pero si tienen una red de contactos para que nos pudieran ayudar, y así entre todos poder agilizar este tema.

D. Víctor Jiménez pregunta si el CEDEX puede también ayudar en este tema.

D^a Silvia García le contesta que en algunos casos en concreto podrían aportar algo, como por ejemplo en geotecnia, en el tema de estabilidad, pero en otros temas salen mucho de sus competencias. En el transporte de mercancías a granel pueden aparecer problemas de tipo químico, pero también puede haber problemas de



estabilidad y se puede producir el vuelco porque el material se licue, y se mueva la carga. En estos casos de movimientos de carga el CEDEX podría ayudarnos.

Se indica que es cuestión de ver lo que hace falta en cada caso y consultar a los que más saben en la materia para buscar la mejor solución al problema planteado.

D. Manuel Carles dice que también están en la misma situación cuando tratan con mercancías infecciosas y que han intentado hablar con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para tener criterios que aplicar en la estiba y segregación de las carga, y nos remiten a manuales de Naciones Unidas pero son generales y no específicos para consultas más particulares que nos llegan a nuestra Dirección General; desde el Ministerio de Sanidad no se da respuesta. En el Código IMDG se dice que cada administración determinará cuales son los criterios adecuados para cada transporte, y si tuvieran unos criterios dictados por el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad desde su Dirección General podrían emitir directamente las directrices o los criterios de carga para este tipo de materia. Sin tener ningún tipo de asesoramiento técnico es muy difícil realizar esta tarea.

D^a Silvia García comenta que este último tema planteado lo ve más específico que el anterior y la solución ideal sería que el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad se pronunciara, pero también se puede recoger y ver lo que se puede hacer.

D. Manuel Carlés dice que con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad ya se ha tenido un contacto inicial pero la respuesta dada fue muy general y no profundizó en el tema.

D^a Mercedes Gómez dice que se puede hacer la consulta formalmente al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y para ver si da una respuesta que sirva para solucionar la cuestión planteada.

Se queda a la espera de los escritos que la Dirección General de Marina Mercante va remitir a esta Comisión de estos temas.

D^a Mercedes Gómez dice que después de haber visto el Punto 9 va a tratar los puntos según están en el orden del día.

PUNTO 3.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN DE TRÁFICO POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2014.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra al representante de la Dirección General de Tráfico, D. José Luis Chica, que va a ser el encargado de presentar el borrador de la



Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2014.

Comienza su intervención diciendo que ayer, 16 de diciembre, se celebró la reunión de la Subcomisión de transportes de mercancías peligrosas por carretera donde también se presentó el citado borrador, al final de su intervención hará un breve resumen de los comentarios que se hicieron en dicha reunión.

D. José Luis Chica continúa diciendo que estas medidas son una continuidad de las del año 2013 y que son un borrador, es decir que se ha enviado para su estudio a distintos organismos, para que hagan las sugerencias que se estimen oportunas, que serán posteriormente estudiadas en la Dirección General de Tráfico para su posible incorporación a las mismas. Por esta razón el texto que se publicará en el BOE siempre puede diferenciarse en algo del borrador presentado.

Para su elaboración es necesario saber el calendario laboral del año 2014 que se publicó el pasado mes de noviembre en el BOE, para saber los días festivos tanto en el Estado como en las Comunidades Autónomas. Es un calendario heterogéneo, con respecto al calendario del año pasado, ya que hay una serie de festividades que no siempre se celebran en todo el territorio, por este motivo, una serie de festivos que el año pasado estaban en el grupo de restricciones de ámbito nacional, se han pasado al grupo tercero que no implica restricción.

Las operaciones especiales para este año se clasifican en siete grupos, con un total de diez días restringidos a la circulación. Estos grupos son: Semana Santa, la festividad del Primero de Mayo, el primer día de julio, el primero de agosto, los días 15 y 31 de Agosto, y el puente de la Inmaculada y la Constitución. Este año la festividad del Pilar y de Todos los Santos no coincide en las mismas fechas de celebración en todas las comunidades autónomas y no se han incluido dentro de las operaciones especiales. Se ha optado por su traslado al tercer grupo, sin restricciones.

Sólo hay previsto un día laborable que está restringido a mercancías peligrosas, el día 1 de agosto.

El día 20 de abril es el domingo de Resurrección y se ha optado por restringir todo el día ya que el lunes es festivo en varias Comunidades Autónomas.

Con respecto a la RIMP debido a las transformaciones e inauguraciones de nuevos tramos se ha aumentado su longitud en 101,4 Km, un 0,7%, respecto del año anterior. Para 2014 la RIMP es de 14.399,200 km, de los cuales 3.243,100 Km. son carretera convencional y 11.156,100 Km. están formados por autopistas y autovías.

Además, se han transformado 55,6 Km. de carretera a autovía en la RIMP. Comprendidos de la siguiente manera: 31,6 Km. de la A-8, autopista del Cantábrico,



16,100 Km. de la A-15, 4,4 Km. de la A-21 y 3,5 Km de la VA-12. También se han incorporado nuevos tramos de autopistas y autovías, en concreto los accesos al puerto de La Coruña por las carreteras AC-10, AC-11 y AC-12, es un corredor solicitado por la Jefatura de Tráfico de Galicia para acceder al citado puerto sin problemas. También se ha incorporado la GE-11, y en el entorno de la ciudad de Toledo se ha incorporado la CM-40 y la TO-21 como carreteras de circunvalación. Se ha incorporado la nueva circunvalación de Santander a través de la S-30 en lugar de la S-10.

Respecto de la reunión celebrada ayer, indica que se va a estudiar el comentario del representante del Gobierno de Navarra sobre los accesos a un área de descanso de mercancías peligrosas, para D. Eduardo Gómez es muy importante que se tenga en cuenta este comentario.

Se planteó que la autovía A-12 está sin terminar, queda la unión con la AP-68, y de momento pasa por la travesía de Logroño. Las autoridades de Logroño no quieren que por ella circulen mercancías peligrosas. Hasta dentro de un año no van a finalizarse las obras. Dentro de la RIMP existe el tramo Pamplona-Mendieta, que es la última población antes de llegar a Logroño, cualquier otro itinerario sería por carreteras secundarias. Se está estudiando si alguna carretera esta acondicionada para dar continuidad a la RIMP, en caso contrario habrá que esperar al año siguiente a que esté terminada la citada vía.

También se quiere unificar ciertos criterios entre las diferentes Jefaturas Provinciales de Tráfico.

En la Subcomisión celebrada ayer se presentaron varias alegaciones. A algunos miembros les pareció muy largo el período estival que se ha marcado. También se habló de la posibilidad de eximir, en las restricciones generales de vehículos pesados superiores a 7500 Tn, a los transportes de mercancías perecederas y el transporte de animales.

En cuanto al Anexo III, en el párrafo 1 donde hace referencia a los gases licuados se sugiere que se cambie la denominación "a granel", por coincidencia con el ADR, por "cisterna".

D. Eduardo Gómez dice por parte de la Dirección General del Transporte Terrestre se ratifica en lo visto ayer en la Subcomisión de Transportes de mercancías peligrosas por carretera. Comprende el problema mencionado de Logroño, pero también tiene la filosofía de que las mercancías peligrosas, son peligrosas cuanto más tiempo estén circulando, y en este caso, este tipo de mercancías se ven obligadas a circular más tiempo por carretera, sin olvidar el coste económico que supone. Comprende la postura del Ayuntamiento de Logroño, pero se podría estudiar entre el citado Ayuntamiento y la Dirección General, algún sistema alternativo hasta finalizar el tramo que falta.



D. José Luis Chica dice que en este caso la única solución que hay es la travesía de Logroño, y su Ayuntamiento expone que hay colegios, residencias etc., y que estas mercancías comportan un riesgo. D. Eduardo Gómez cree que si se estableciera algún horario concreto, en horas de baja intensidad como pueden ser por las noches, por ejemplo, disminuiría el peligro. Cita como ejemplo los túneles del Pardo. Porque los transportes tienen que hacer muchos más kilómetros y el gasto se dispara.

Reitera D. José Luis Chica que este tema se ha llevado a informe, y que el problema es que faltan 6 kilómetros para que la A-12 y la AP-68 se conecten. Puede tardar más o menos un año hasta que se pueda incluir en la RIMP la conexión de estas viales.

D^a Silvia García indica puede ser un problema para el transportista que les ponga un horario nocturno, pero si se les ofrece esa posibilidad ellos pueden valorar si pasar o no por Logroño en ese horario.

D. Eduardo Gómez quiere destacar que este tramo de la RIMP es importante para todo el transporte que se dirija a Burgos y a la parte oeste de España al ser su salida natural. Lo cierto es que por cinco kilómetros implican hacer alrededor de 100 Km. más.

D^a Silvia García comenta que ayer se habló en la Subcomisión de incluir las cabezas tractoras. A. D. Eduardo Gómez no le gusta la idea, entiende que la filosofía que impera en la Dirección General de Tráfico en lo referido a las restricciones al tráfico, es que cuantos menos elementos se tengan de creación de congestión mejor, y una cabeza tractora es un elemento de congestión por su dimensión y anchura. Después de reflexionar, entiende que cabezas tractoras hay muy pocas, y no cree que ocasionara un trastorno económico grave, además señala que en la Subcomisión celebrada el día anterior las asociaciones no dijeron nada.

D. Eduardo Gómez comenta que los conductores que vienen de fuera de España pueden desconocer la existencia de estas restricciones de tráfico, y no saber dónde tienen que realizar las paradas, al contrario de lo que ocurre con los conductores nacionales. Tampoco hay que olvidar que las restricciones al tráfico de Cataluña según están redactadas son complicadas de entender.

D. José Luis Chica dice que desde su Dirección General se informa de las restricciones a las asociaciones europeas para que tengan conocimiento de ellas. D^a Silvia García comunica que en la web de Naciones Unidas también se puede encontrar el horario de restricciones de España. Cuando se publique la correspondiente al año 2014, también se podrá consultar en ella.



D. José Luis Chica recuerda que el documento de las restricciones que se presentó ayer en la Subcomisión y hoy en esta Comisión, es un borrador, por tanto no es un documento definitivo y que todas las alegaciones presentadas en las dos reuniones se estudiarán junto con las que otros organismos puedan remitir.

PUNTO 4.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2014 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

D^a Mercedes Gómez disculpa la ausencia de D. Manuel Sánchez, que no ha podido asistir hoy a esta reunión por motivos de salud. D^a Silvia García va a ser la persona encargada de trasladar los comentarios que se hicieron en la Subcomisión de ayer a la que tampoco pudo asistir D. Manuel Sánchez a través de un escrito se le harán llegar todos los comentarios. La Resolución para el año 2014 va a ser muy similar a la del año 2013, pero se han adaptado las restricciones al calendario laboral; no ha habido incorporación de tramos de carretera.

Con respecto a la RIMP se hicieron dos solicitudes, eliminar la obligación de circular por la AP-8 y la inclusión de la AP-1 entre Vitoria y Elgoibar en su RIMP. Se solicitó la eliminación de restricciones de las franjas horarias de tránsito por la A-8 y la N-634, tanto para quien atraviesa el País Vasco como para los que tienen sus empresas en él.

D. José Luis Chica comenta que la RIMP del País Vasco da continuidad a la RIMP dictada por la Dirección General de Tráfico, quitando las salvedades ya comentadas, localizadas en el interior del País Vasco.

D^a Mercedes Gómez agradece los comentarios hechos y si alguno los desea presentar por escrito lo pueden hacer y se trasladarán a D. Manuel Sánchez para que tenga conocimiento de los mismos.

D^a Mercedes Gómez dice que ayer en la Subcomisión se habló de la Resolución de la Generalidad de Cataluña por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico y que hace varios años que no se presentan a esta Comisión y que a raíz de las quejas que hubo ayer pregunta a los presentes si les parece bien enviar un escrito a la Abogacía para clarificar esta situación.

D^a Silvia García comenta que ayer en la Subcomisión estaba la representante del Servicio de Tránsito de la Generalitat de Cataluña que también estaba a favor de que las Restricciones de Cataluña se estudien en esta Comisión. Añade que conocer su contenido es muy importante para todas las empresas que operan por la zona y no hay que olvidar que tiene que haber una continuidad en horario y en vías con la



RIMP dictada por la Dirección General de Tráfico que ahora no existe. Pide el refrendo de la Comisión Permanente para ver los pasos legales que se pueden emprender para que las restricciones catalanas sean enviadas el año que viene. Apoya el envío del citado escrito para que para el año que viene se presenten en este foro.

Los representantes de la Dirección General de Marina Mercante indican que tienen que abandonar la reunión en este momento por tener otros asuntos que atender.

PUNTO 5.- ACUERDO MULTILATERAL M 266

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García, que comienza diciendo que este acuerdo se refiere al transporte de sustancias y artículos pertenecientes a las fuerzas armadas para su destrucción. Ya que por derogación de las disposiciones 5.2.1.1. y 5.2.2.1 del ADR, artículos y sustancias explosivas de la clase 1 pertenecientes a las partes contratantes de las Fuerzas Armadas, que fueron envasados con anterioridad al 1 de enero de 1990 de acuerdo con los requisitos del ADR de esa fecha, no necesita ser marcado y etiquetado de acuerdo con el ADR.

Sucesivamente, deberían ser marcados y etiquetados de acuerdo con la sección 5.1.2.1 del ADR. En el texto también se habla de las condiciones en que se tiene que aplicar la derogación.

Es decir, este acuerdo va dirigido a los explosivos antiguos de las fuerzas armadas que vayan a ser destruidos que se tienen que trasladar para este fin, y que su etiquetado no se corresponde con la normativa en vigor.

Se solicitaron informes de la Subdirección General de Cooperación y Defensa Civil del Ministerio de Defensa, de la Subdirección General de Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, al Coronel Coordinador de la Dirección General de Transporte Terrestre y la Agrupación de Tráfico y a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Ministerio de Fomento.

Todos los informes recibidos son positivos, ninguno se opone al texto del acuerdo, pero parece no tienen mucho interés en su firma.

D. Eduardo Gómez cree que este acuerdo multilateral se ha impulsado porque los suecos envían el material explosivo fuera de su territorio para su destrucción, pero el etiquetado que llevan es antiguo y no se corresponde con el que marca ADR en vigor. En España este transporte se hace en vehículos militares y no necesitan este acuerdo multilateral.

Dado el poco interés que ha suscitado este acuerdo multilateral se acuerda no firmar en este momento el citado acuerdo.



PUNTO 6.- ACUERDO MULTILATERAL M 268

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García, que informa que por derogación del capítulo 2.1, de las secciones 2.2.9, 3.2.1, 7. 3.2 y 7.3.3, de la subsección 4.1.1.11, y del párrafo 5.4.1.1.1 del ADR, y de acuerdo con la nueva disposición adoptada por la Reunión del Comité de Expertos del RID y del Grupo de trabajo del transporte de mercancías peligrosas durante su sesión de otoño del 2013, los embalajes vacíos sin limpiar que son desechados pueden ser afectados al número ONU 3509 bajo reserva que entren en el marco de lo que se estipula en este acuerdo y las disposiciones para su transporte que se citan en el mismo. El objetivo de este acuerdo es poder anticipar el uso del citado número ONU. También quiere hacer notar que el sector implicado ha manifestado un gran interés en su firma.

El texto del citado acuerdo es equivalente al del acuerdo multilateral RID 5/2013. Se envió al Director General de Ferrocarriles para saber si tenían interés en su firma y hasta ahora no nos ha comunicado nada.

Se solicitó informes a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de Ministerio de Fomento y a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial que pertenecen en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y ambos han sido favorables.

Se acuerda emitir informe favorable al acuerdo M 268.

PUNTO 7.- ACUERDO MULTILATERAL M 269.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García que explica que este acuerdo se refiere al mercado de botellas recargables para el transporte del gas licuado del petróleo (GLP) de los ONU 1011, ONU 1075, ONU 1965 u ONU 1978. Por derogación del 1.6.1.25 los requerimientos del 5.2.1.1., relativos al tamaño mínimo de los dígitos del número ONU deberán cumplirse como tarde en el momento de la siguiente inspección periódica.

Añade que con fecha 1 de enero del 2014 entra en vigor un tamaño superior de las letras del marcado de las citadas botellas. Con este acuerdo lo que se pretende es retrasarlo hasta la fecha de la siguiente inspección. Este acuerdo tiene bastante interés para el sector, solicitándonos su tramitación y su firma.

Se han solicitado informes a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de Ministerio de Fomento y a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial que pertenecen en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y ambos han sido favorables.

Se acuerda emitir un informe favorable.



PUNTO 8.- ACUERDO MULTILATERAL RID 5/2013

D^a Mercedes recuerda que el texto de este acuerdo es el equivalente al Acuerdo Multilateral M-268, que se han solicitado los informes pertinentes y que mientras la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial que pertenecen en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha emitido un informe favorable para su firma, la Dirección General de Ferrocarriles no ha enviado ningún informe.

D. Enrique Espiago comenta que su Dirección General, en este momento, no ve la necesidad de su firma.

Se acuerda no seguir con su tramitación.

PUNTO 10.- DOCUMENTOS QUE PRESENTARÁ ESPAÑA A LA REUNIÓN CONJUNTA RID/ADR QUE SE CELEBRARÁ EN MARZO DE 2014.

D^a Mercedes Gómez cede la palabra a D^a Silvia García, que va a ser la encargada de presentar los cuatro documentos que España va a llevar a la reunión conjunta RID/ADR, algunos son borradores y todavía está trabajando en ellos. Dos de estos documentos son propuestas conjuntas que hemos hecho junto con otros países y todavía habría que ultimar algunos detalles. De los dos restantes uno ya está terminado, y el último aunque sea una propuesta de España se ha enviado a otros países y se han recibido comentarios que habría que incluir.

La primera propuesta se refiere al transporte de subproductos de fundición y refundición del aluminio, ONU 3170. En la actualidad hay vigente una regulación para transportar estos productos, pero ha habido unas propuestas para reorganizar el transporte a granel en general y concretamente para la clase 4.3, a la que pertenecen estos subproductos, esto significaría que a partir del 1 de enero de 2015 cambiaría considerablemente las especificaciones para su transporte que hoy están vigentes. Este tema no solamente se va a llevar a esta reunión sino que ya se ha defendido en la reunión del Libro Naranja del pasado diciembre. Este tema se ha estudiado junto con Ministerio de Industria, Energía y Turismo, que apoyaba la propuesta, porque lo que más preocupa es llevar estos productos en contenedores cerrados sin aireación porque podían liberar gases que podrían ser explosivos.

España, junto a Noruega, son los mayores productores de subproductos de aluminio, por esta razón se está trabajando conjuntamente con Noruega para elaborar este documento, aunque todavía no está terminado. Lo que se pretende es que siga la línea marcada por el ADR 2013. También se va intentar introducir una prescripción adicional que obligue a enfriar la carga a temperatura ambiente de estos productos antes de iniciarse el transporte. Estos productos proceden de altos hornos, por ello la temperatura que pueden alcanzar es muy alta, en la actualidad se dejan enfriar



solo hasta el momento en que puedan manejarlos.

La segunda propuesta se ha preparado conjuntamente con el Gobierno de Austria. Se refiere al transporte de hielo seco. Esta propuesta ha surgido como consecuencia de dos accidentes en el transporte de mercancías que iban refrigeradas con hielo seco, que ha producido la asfixia de los conductores. Apoyándose en estos hechos se van presentar unas modificaciones del texto del ADR y RID:

- Hay un texto recogido en la reglamentación donde se dice que se exime de la aplicación de la normativa sobre el riesgo de asfixia respecto de aquella sustancia que en caso concreto no presenten riesgo de asfixia, y hay una frase que dice que como regla general, se asume que en embalajes que contengan hielo seco como refrigerante no presentan este riesgo, se propone eliminar esta frase.
- Incluir las provisiones necesarias para separar la cabina del conductor del compartimento de carga. Este punto solo se solicitaría para el ADR.

El último cambio se refiere a que en la Tabla A, ONU 1845, que corresponde al hielo seco, no está sujeto al ADR ver 5.5.3. El hielo seco solo está sujeto a la regulación si se transporta como refrigerante pero no si se transporta como mercancía. La propuesta es aplicar al hielo seco como mercancías las mismas condiciones de que se trate al hielo seco como refrigerante. El riesgo del hielo seco es el mismo independientemente si va como carga o como refrigerante. La sustancia debe de tratarse de la misma de la misma manera en todo momento.

La siguiente propuesta es sobre el transporte de GNL, gas natural licuado, en cisternas aisladas no al vacío. En la reunión del mes septiembre Francia presentó un documento en el que se hacía una interpretación de una norma a la que hace referencia el ADR que hay que cumplir para las cisternas aisladas sin vacío, en dicha norma no viene referido expresamente el gas natural licuado, esto implicaba que solamente se podrían aislar al vacío las cisternas para el gas natural licuado.

En España se había hecho una interpretación distinta porque según dice el ADR es de aplicación la norma 1496 excepto tabla 1. Es en esta tabla 1 donde se encuentra el listado de sustancias. Pero como hay dos tablas "uno" dentro de la misma norma, una que corresponde a la propia norma citada en la parte dos de la norma, que es la que se dice en el ADR y otra tabla 1 que aparece en la parte 1, que también es válida. España había interpretado que a la tabla a la que se hace referencia es a la tabla 1 de la parte 1 referenciada en la parte 2.

La interpretación que hizo Francia en su momento está amparada por el Grupo de Cisternas, desde el momento en que se hizo está interpretación es vinculante y hay



que cumplirla. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo sacó una circular prohibiendo la construcción de nuevas cisternas aisladas con poliuretano, pero tenemos el problema que durante este período intermedio se han construido treinta y seis cisternas y se quiere que sigan circulando. Lo que se ha hecho es hacer un análisis profundo de la norma citada y su relación con el ADR, por una parte se ha señalado una serie de errores y sin sentidos que se pueden encontrar en la norma, y por otra la referencia de la norma en el ADR está hecha de tal manera que también ofrece dudas de que la parte 1 sea realmente vinculante.

La propuesta que hace España, es que se solicita, en primer lugar, deshacer la interpretación que se ha hecho, e incluir expresamente en el ADR, una provisión que entre en vigor el 1 de enero del 2015, que diga que para cisternas solamente se puede utilizar aislamiento al vacío. Esto dejaría dentro de la legalidad a todas las cisternas que están circulando, también se propondrá que se revise la norma para corregir los sin sentidos que tiene.

En el caso de que no se acepte la propuesta anterior se propone que se incluya una cláusula transitoria que permita la circulación de estas cisternas expresamente.

Se está pendiente de incluir los comentarios de otros países, en cuanto que se tengan se volverá a enviar la propuesta al Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

La última propuesta se refiere al etiquetado de grandes contenedores, contenedores cisternas, cisternas móviles que ha surgido a raíz de un problema que tenía RENFE. Hay dos propuestas en este documento. La primera, consiste en incluir en el apartado 5.3.1.2 la palabra "diferente", porque habla de que cuando un contenedor tenga varios compartimentos conteniendo dos mercancías peligrosas, las placas etiquetas solo se colocará una por materia. Al faltar la palabra diferentes no quedaba clara. En el ADR sí que está la palabra diferente, en la versión inglesa no está porque la palabra "goods" es incontable, y cuando se refiere a varias materias, estas tienen que ser diferentes.

La segunda propuesta, se refiere a una aclaración hecha a este mismo texto para vagones y vehículos, respectivamente para ADR y RID, en relación a si las etiquetas son iguales no haría falta ponerlas varias veces, es suficiente una vez aunque el número ONU sea distinto. Es recoger ese texto y ponerlo.

PUNTO 11.- OTROS ASUNTOS

D^a Mercedes Gómez dice que una vez tratados los puntos del orden del día se pasará a otros asuntos.

D Fernando Zamora pregunta por la propuesta relacionada con el error sobre bultos exceptuados que está en el Libro Naranja. D^a Silvia García contesta que como se trata sólo de una corrección, en la reunión del Libro Naranja celebrada a finales de



noviembre se aprobó un cambio para subsanar el error, y se va a tratar por parte del secretariado como una corrección a la versión del 2013. Y como ya está aprobado en el Libro Naranja se incluirá en todos los medios de transporte (ADR, RID, IMDG, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) y aparecerá en la Edición del ADR 2015.

Lo que hay que hacer es revisar, según vayan saliendo las ediciones nuevas de las reglamentaciones arriba mencionadas, que se ha tenido en consideración y han incluido en su redacción este párrafo. En la reunión Conjunta de septiembre el secretariado había visto este tema e hizo mención del mismo y dijo expresamente que habría que incorporarlo en el ADR correspondiente.

La Dirección General de Ferrocarriles quiere tratar un tema sobre el transporte radiactivo por ferrocarril. Para ello toma la palabra D. Enrique Espiago que comenta que se ha tenido una reunión con representantes de ANEVA y CETREN, que quieren hacer las modificaciones necesarias en algunos vagones para que estos puedan circular en España y en Francia, para ello deben adecuarse a los dos anchos de vías. Para ello solicitan la autorización necesaria para hacer las pruebas necesarias y se dé el permiso necesario para su circulación en España.

D. Fernando Zamora pregunta, si se tiene que hacer un proceso de homologación de los vagones, y si esto es independientemente de que sea material radiactivo lo que se transporta. D. Enrique Espiago le contesta que sí porque España y Francia no tienen el mismo ancho de vía independientemente de la materia que se transporte.

El representante del CSN está interesado en saber si en el Consejo tendría intervenir en algo, D. Enrique Espiago dice que no en lo referido a la homologación del vagón, sí en lo referido al transporte. D. Fernando Zamora dice que sí está pendiente la aprobación del embalaje, que habría que estudiarlo el Consejo de Seguridad Nuclear junto con la Dirección de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Una vez que se haya aprobado el tema del embalaje el transporte puede ir por carretera o por ferrocarril. Ellos tienen que poner unas condiciones para el embalaje, y lo que desconoce es si, dentro de esas condiciones, pondrán condicionantes más potentes en cuanto a la supervisión del transporte en sí mismo. Normalmente el transporte de mercancías radiactivas se hace por carretera y no sabe mucho del transporte de mercancías radiactivas por ferrocarril, habrá que profundizar en el RID para saber si en él se puede encontrar alguna especificación relacionada con el transporte por ferrocarril de material radiactivo.

D^a Mercedes Gómez dice que a continuación se van a tratar varios puntos que surgieron de la subcomisión de transportes de mercancías peligrosas por carretera que se celebró ayer.

El primero fue la petición de una interpretación del grado de llenado de las cisternas y que constara en el acta de esta reunión



D. Eduardo Gómez hace una introducción sobre este tema, y dice que en Real Decreto 551/2006, en el que se regulan las operaciones en el transporte de mercancías peligrosas por territorio nacional, es su artículo 32 dice que “El expedidor indicará al cargador de cisternas y hará constar en la carta de porte, o en documento anexo, el grado de llenado que corresponda a cada materia y recipiente, de conformidad con el ADR.”. En la redacción del nuevo Real Decreto, que está tramitándose, en su artículo 43 dice “el cargador de cisternas o llenador hará constar en la carta de porte el grado de llenado máximo que corresponda a cada materia y a cada depósito, en caso de que se trate de una cisterna compartimentada, de conformidad con el ADR.”. Es decir la única diferencia entre las dos redacciones es que habla del grado de llenado máximo.

En el ADR lo que se establece en su punto 4.3.2.2, un grado de llenado específico para cada materia en función de su densidad, que a su vez está en función de la temperatura. La redacción de los dos artículos leídos ha sido a propuesta del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Por parte de la Dirección General de Transportes Terrestres en la que está integrada la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre, uno de los datos de la carta de porte es el grado de llenado, que es una cosa que hay que vigilar, siempre se ha interpretado del grado de llenado que tiene que aparecer es el grado de llenado máximo real. Esto viene al caso porque ayer en la Subcomisión se hizo un comentario relativo a un escrito firmado por mí donde cuando se hablaba de grado de llenado que coincide con lo antes dicho, es decir no le interesa que le digan el grado de llenado máximo según el ADR, lo que le interesa es ir a la placa de la cisterna y hacer la regla de tres para saber si el grado de llenado es el que le ponen en la carta de porte y en el momento del transporte. Lo que se solicita de esta Comisión es una interpretación y responder a la duda de cuál es el grado de llenado que tiene que aparecer en la carta de porte, el máximo que indica el ADR en función de la temperatura, densidad etc., o el real que es el que se ha cargado. El llevar mal este dato en la carta de porte puede suponer una sanción seria al transportista.

D. José Manuel Prieto pregunta si la redacción de los artículos mencionados tanto en el 2006 como en el 2014 fue hecha por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y en algún momento se ha cambiado “grado de llenado” por “grado de llenado máximo”.

D. Eduardo Gómez le responde afirmativamente, y añade que ese grado máximo se refiere al grado de llenado máximo real. Se puso ese máximo para evitar que el conductor tenga que ir modificando el grado de llenado a lo largo del transporte.

D^a Silvia García leyendo el texto y sin saber de los antecedentes, y leyendo el texto de la nueva propuesta interpreta claramente que el grado de llenado máximo es el máximo según el ADR, con el texto antiguo no lo tendría tan claro. D. Eduardo Gómez indica que entonces sería aplicar la fórmula y poner lo que salga de aplicar la fórmula.



D. Fernando Zamora pregunta para que es válida esta información, y piensa que puede no solamente ser válida en el caso de que se pare al vehículo, y cree que lo mismo también sería de interés en caso de accidente o de derrame para saber la cantidad de mercancía que como máximo puede haber en la cisterna. Y en ese caso no sería lo mismo poner la cifra después de calcularla con la fórmula que el grado máximo real.

D. José Manuel Prieto dice que si en el nuevo texto se ha establecido que es el máximo según el ADR, según él no hay necesidad de una interpretación.

D. Eduardo Gómez dice que la única diferencia entre el antiguo y el nuevo es la palabra "máximo". La cuestión es a que máximo se refiere, y es al acuerdo que hay que llegar, según el ADR y aplicar la forma o el máximo real que ha cargado en ese momento, se hace un certificado de la Comisión Permanente y ya esta .

D^a Silvia García pregunta al representante del Ministerio de Industria, Energía y Turismo necesita tiempo para estudiar este tema.

A D. José Manuel Prieto le gustaría consultar con los técnicos este tema y también le gustaría saber si el sector tiene alguna preferencia en este sentido. Y así poder dar un criterio.

D^a Silvia García pregunta a los presentes si les parece bien recoger en el acta que después de tratar este tema el Ministerio de Industria, Energía y Turismo lo estudiara y su contestación se adjuntara en el acta de esta reunión en un anejo en la web. Todos están de acuerdo.

D^a Silvia García dice que ayer le entregaron un escrito de la Generalitat Valenciana que se refiere a los números ONU 3065, bebidas alcohólicas con más del 24 % de volumen de alcohol, y ONU 1170, etanol, como productos alimentarios. La cuestión es que en España a través del Ministerio de Industria, Energía y Turismo se les ha comunicado que transporten como ONU 3065 y en Francia se les dice que lo transporte como número ONU 1170.

A principios de año hubo una problemática parecida, pero no igual. En su momento el tema era que Ministerio de Industria, Energía y Turismo limitó el uso de unas cisternas a una graduación de alcohol inferior al 70%; esta limitación no se fundamenta en nada y se sugirió que se levantara. Interpreta que esto viene ahondando en el mismo tema pero hay que estudiarlo más detenidamente. Debido al poco tiempo que se ha tenido para su estudio y su divulgación entre los miembros de esta Comisión pregunta a los presentes si creen correcto que se diga en el acta que se ha presentado el escrito en la misma y que se enviara al servicio que sea competente junto con sus antecedentes para que se remita los comentarios que estimen oportunos .

D. Eduardo Gómez dice que la cuestión surge en que el alcohol para bebidas alcohólicas en Francia lo clasifican con el número ONU del etanol y aquí se les dio el certificado de ADR, hay que tener en cuenta que son cisternas alimentarias, se les dio



con el número de ONU para bebidas alcohólicas. Por este motivo cuando van a Francia no pueden cargar porque llevan el certificado del ADR con un número ONU concreto, para ir Francia la solución que da es que se cargue en un vehículo francés. Es decir el problema es que los transportistas españoles no pueden cargar en Francia porque llevan el certificado ADR solo para las bebidas alcohólicas. El expedidor de esa materia dice que no son bebidas alcohólicas que es etanol.

D^a Silvia Garcia quiere plantear otro asunto, este está relacionado el transporte de GNL en cisternas que no estén aisladas al vacío ayer nos entregaron un escrito de CETM y ASFARES diciendo que van a solicitar una autorización excepcional para la realización del transporte. Después de leer el escrito ha sugerido varios cambios de redacción a las asociaciones que le han presentado.

D. José Manuel Prieto indica que para que puedan circular estas cisternas puede haber varias opciones. La primera es esta autorización que se solicita; se la puede conceder la Dirección General de Transportes Terrestres. Otra opción, es que dado que una de las funciones de esta Comisión es la interpretación de la reglamentación, es estudiar e informar favorablemente la solicitud.

D. Eduardo Gómez dice, que el Director General de Transportes Terrestres no tiene constancia de este problema hasta que se llegue a una solución. La cuestión es que hasta que se dé una solución hay un periodo de tiempo en que, en teoría, no van a poder circular. La solución que se puede dar es dar un permiso especial hasta que se dé una solución, o en su caso, hacer la interpretación de la reglamentación tal y como se ha apuntado anteriormente.

D^a Silvia Garcia contesta que esta Comisión no puede interpretar lo que ya ha interpretado el Grupo de Cisternas. Lo que sí se puede hacer es desde la Comisión Permanente es apoyar esta medida para resolver temporalmente este problema.

D. Eduardo Gómez dice que si se pide la autorización especial también se solicitará un informe al Ministerio de Industria, Energía y Turismo. D^a Silvia García propone que se recoja en acta que se apoya esta medida, que sería óptima para ayudar al sector. Y que está en la línea de lo que defiende España en los foros europeos. La Comisión Permanente apoya esta propuesta.

Por últimos, se indica que a solicitud del Ministerio de Industria se recogerán como anejos al acta dos circulares de este Ministerio, para su mayor divulgación.

D^a Mercedes Gómez, a través de D^a José Manuel Prieto desea que exprese el agradecimiento de esta Comisión a D. Antonio Muñoz y a D. Iñigo Elorza por la labor desarrollada a lo largo de su vida administrativa y desearles lo mejor en la nueva etapa de su vida que van a comenzar.



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

Madrid, 17de Diciembre de 2013.

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 MERCANCIAS PELIGROSAS.