



ACTA DE LA REUNION DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA COMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CELEBRADA EL DÍA 13 DE DICIEMBRE DE 2019.

ASUNTO: Presentación de los borradores de las restricciones de tráfico para el año 2020 de la Dirección General de Tráfico, de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de la Generalitat de Cataluña. Información sobre propuestas españolas de modificación de reglamentación, incorporación de nombres ONU en castellano en la normativa, unificación nombres número ONU en castellano y modificación sistema aprobación actas.

Asisten:

D^a Rocío Báguena Rodríguez, Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Fomento, Presidenta.

Vicepresidentes:

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

D. José Luis Chica Moreu en representación de D. Jorge Ordás Alonso, Subdirector General de Gestión de Movilidad y Tecnología, del Ministerio del Interior.

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

Asisten por razón de la materia:

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D^a Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D. Luis Serrano Sadurni, de la Generalitat de Cataluña.

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

Secretaria de la Comisión Permanente:

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

Excusa su asistencia: D^a Esther Montes, del Gobierno del País Vasco

En Madrid a las 12:30 horas del día 13 de diciembre de 2019, en la Sala A-437 de la cuarta planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Comisión Permanente de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2020.
- 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2020.
- 6.- Información sobre propuestas españolas de modificación de reglamentación.
- 7.- Incorporación de nombres ONU en castellano en la normativa.
- 8.- Unificación nombres número ONU en castellano.
- 9.- Modificación sistema aprobación actas.
- 10.- Otros Asuntos

D^a Rocío Báguena Rodríguez, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes, dando las gracias, en especial, al representante de Generalitat de Cataluña por su asistencia, dando a continuación paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a. Rocío Báguena Rodríguez 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 las actas de reuniones anteriores

D^a Rocío Báguena comenta que en este punto se van a presentar un total de seis actas; una de las actas se corresponde con la última reunión presencial y las otras cinco a reuniones telemáticas que se celebraron con ayuda de medios electrónicos.

Leída el Acta de la reunión celebrada el día 18 de diciembre de 2018, 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.

A continuación, se leen las actas de las reuniones que se celebraron los días: 19 de febrero de 2019, 19 de marzo de 2019, 9 de abril de 2019, 12 de abril de 2019 y 26 de junio de 2019, mediante el uso de medios electrónicos de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos; al no haber ninguna objeción a las mismas quedan también aprobadas.

D^a Silvia Garcia trae a colación el último punto del Orden del Día para proponer a todos, la posibilidad de aprobar las actas de manera telemática. Se trataría de redactar el acta y reenviarla a las personas que hubieran tomado parte de la reunión para su aprobación, en su caso. De esta manera se evitaría acudir a las reuniones presenciales con varias actas sin aprobar (tal y como ha ocurrido en esta ocasión). Es preciso recordar, al hilo de lo que se comenta, que las actas que no están aprobadas no se pueden colgar en la página web, por lo que, su aprobación de modo telemática facilitaría su consulta en la página web. Recuerda también D^a Silvia García que, desde la Comisión, se remiten a las autoridades competentes los Certificados que recogen los acuerdos alcanzados en cada reunión.

D. José Manuel Prieto se muestra de acuerdo con la propuesta.

Al manifestar los presentes su acuerdo, en adelante las actas de las reuniones que se celebren de forma telemática se aprobarán de la misma manera.

PUNTO 3.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2020.

D^a Rocío Báguena cede la palabra a D. José Luis Chica para que presente el borrador de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por el que se establecen Medidas Especiales de Regulación de Tráfico durante el año 2020. Comienza D. José Luis Chica indicando que el texto presentado es un borrador que

se encuentra en estos momentos en trámite de audiencia; mantiene la misma estructura que en años anteriores, de acuerdo con la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, y establece una serie de medidas restrictivas según el calendario anual que publica el Ministerio de Empleo y Seguridad Social. El año pasado había 17 días especiales de grandes operaciones de circulación de mercancías en general, para el año 2020 son 13 los días especiales de grandes operaciones los que se han tenido en cuenta en cuanto a restricciones.

La resolución pretende establecer un orden en la circulación dirigido a todos los usuarios de la carretera con el objetivo de compaginar todas las actividades. La Resolución se estructura en ocho anexos: El Anexo 1 regula las pruebas deportivas y eventos y el Anexo 2, se refiere al transporte en general para vehículos de más de 7.500 Kg, con algunas excepciones, conforme el ATP (por ejemplo, el ganado vivo y algunas otras excepciones). El Anexo 3 recoge las exenciones a la circulación del transporte de mercancías peligrosas conforme al ADR.

En el Anexo 4 se recoge la RIMP para mercancías peligrosas. Se indica que en este año se ha modificado el formato (antes se indicaba el origen y el destino visualizándose ahora por CC.AA. el control de las carreteras.

En el Anexo 5 se encuentran las restricciones genéricas que afectan tanto a transportes especiales como a mercancías peligrosas.

El Anexo 6 se destina a lo que se envía a los titulares de las vías por si hay una paralización en el tráfico por la existencia de obras en la carretera y así evitar entorpecer la circulación en los desplazamientos masivos. En el Anexo 7 figuran las restricciones a la circulación de vehículos de más de 7.500 kg. por ciertos itinerarios. El Anexo 8 contiene una relación de eventos o actividades que se celebran de forma tradicional en ciertas poblaciones en las que no se imponen restricciones, pero se informa a los usuarios para que sepan que en cualquier momento puede producirse algún tipo de restricción a la circulación por aquellas carreteras por donde discurren (acceso a Covadonga, acceso al cabo de Formentor...).

Se informa a los miembros de la Comisión Permanente que las preguntas que se han formulado en la Subcomisión de Carreteras que se ha celebrado previamente han versado sobre los desfases horarios. Las ventanas o las restricciones genéricas son iguales en los servicios de tráfico de la Generalitat de Cataluña, País Vasco y la Dirección General de Tráfico, lo único que puede haber de desfase es en los días previos a las festividades de 16 a 24 horas y de 8 a 24 en las festividades. Se indica que los desfases a veces son muy llamativos, por ejemplo, en el puente de la Constitución-Inmaculada, algunas Comunidades pasaron el festivo al día 9, lunes, y por ello en algunas Comunidades se podía circular y en otras no.

Otra de las preguntas se ha referido a la página Web de la Dirección General de Tráfico en la que, por días, figuran todas sus restricciones; incluso en las operaciones especiales se resaltan los tramos y las carreteras donde hay restricciones, de esta manera los transportistas pueden visionar los días y las carreteras por las que se puede o no circular. En la página web también figura la RIMP.

En la RIMP se permite abandonar en el transporte de mercancías peligrosas la Red en el sentido de la marcha para alcanzar el destino, el abastecimiento o por otra circunstancia que el transportista considere; sin embargo, con la carretera N 232 hay una cierta polémica al tener que volver por el mismo lugar, debido a una singularidad de esta carretera. Esta circunstancia se considerará para ser estudiada en la próxima reunión antes de introducirla en el BOE.

PUNTO 4.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2020 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

D^a Rocío Báguena comenta que el Servicio de Tráfico del País Vasco, ha transmitido sus excusas al no poder asistir a la reunión.

D^a Silvia García procede a informar sobre la Resolución relativa a las restricciones del País Vasco. Indica que su estructura es similar a la de la DGT y a la de la Generalitat de Cataluña. Únicamente hay tres cambios con respecto al 2019: el primero de ellos es la adaptación de las restricciones al calendario del 2020 que está incluido en el Anexo 1, el segundo es la inclusión de una excepción a la prohibición de celebrar pruebas deportivas los días de referéndum o elecciones (que se ha incluido en el punto primero de restricciones a la circulación, en el punto 1) y el último cambio, está incluido en el Anexo 2 que es el referente a mercancías en general y mercancías peligrosas, en el punto 2, donde se ha sustituido Erlexte por Amorebieta. El resto es similar a las del año pasado.

En la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carretera no ha habido ningún comentario específico sobre el Borrador de restricciones al tráfico en el País Vasco para el año que viene. Sin embargo, si se ha hecho un comentario general para los tres borradores relacionado con la armonización de los horarios, ya que para los transportistas es difícil tener que lidiar con horarios diferentes según la comunidad autónoma por donde tengan que pasar.

En la reunión de la Subcomisión también ha hecho una sugerencia relacionada con un mapa que ha editado una Asociación de transportistas hace tiempo y en donde se recogen las tres Resoluciones. D^a Silvia García informa a los presentes que la Comisión elabora también un mapa que recoge las tres Resoluciones y que se publica en la página de Naciones Unidas para que los transportistas puedan consultarlas y puedan obtener información de la Red. Está de acuerdo en que sería muy positivo poder elaborar un mapa un poco más formal con el mismo grado de detalle que aparece en las Resoluciones.

Otro tema que se ha mencionado en la reunión de la Subcomisión ha sido la de la conveniencia de que exista un mayor grado de homogeneidad en los retornos vacíos. Parece ser que en el País Vasco y en Cataluña sí están incluidos, mientras que en la Dirección General de Tráfico no. Esto es debido a que suelen ser recorridos más largos de modo que no da tiempo a volver en el mismo período de restricciones. No obstante, reconoce que esta disparidad puede causar confusiones.

Se han hecho varios comentarios a la Restricciones de Cataluña, como el de incluir en el Anejo D, como ya incluye la Dirección General de Tráfico y el País Vasco, la posibilidad de hacer exenciones, previa solicitud, con un procedimiento similar al de la Dirección General de Tráfico y al del País Vasco.

D. Luis Serrano toma la palabra para indicar que esta posibilidad si se recoge en el texto, pero que lo mismo ha cambiado un poco (en el apartado 2.1.1.3 y más en concreto en su tercer párrafo). D^a Silvia García indica que la diferencia está en que la Generalitat de Cataluña lo tiene recogido en el texto principal y la DGT y el País Vasco lo han recogido en un anexo, no así Cataluña; se trata de un tema formal.

Otra cuestión es que, en el Anejo E, puntos 5 y 7, se recoge la posibilidad de referirse, en el caso de los transportes de temperatura controlada ATP, isoterms, refrigerados, se hace una excepción por el tipo de vehículos en lugar de por la mercancía transportada. Para D^a Silvia García en el texto se eximen las mercancías perecederas siempre que vayan en vehículo ATP.

También se ha solicitado que se haga publicidad de las restricciones de Cataluña fuera de España.

Por último, en el Anejo E, no ha quedado claro que si la vuelta en vacío se refería a todos los puntos o nada más que al primero.

Desde la Comisión se han detectado una serie de erratas en el texto que se enviarán para que sean corregidas. Para finalizar D^a Silvia García transmite a los presentes el hecho positivo de que año a año son menos los comentarios y dudas

por parte del Sector sobre los borradores de las Resoluciones sobre restricciones, lo cual significa que, año a año, se va mejorando.

PUNTO 5.- BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN POR LAS CARRETERAS DE CATALUÑA DURANTE EL AÑO 2020.

D^a Rocío Báguena cede la palabra a D. Luis Serrano, Jefe de Seguridad del Servei de Trànsit, quien ha presentado en la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera el borrador de la Resolución de Restricciones a la Circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2020.

El Sr. Serrano comienza su intervención mencionando que el Borrador de la Resolución se encuentra en estos momentos en trámite de audiencia. Una diferencia, con respecto al año pasado, es que se ha incluido en el texto del Borrador de la Resolución la prohibición de circular por un acceso a Barcelona, por el norte, B-20, teniendo en cuenta que habría que poner una profusa señalización, al ser un tramo muy mallado con vías laterales. Tampoco se ha incluido en el calculador de rutas (este último es opcional).

Sobre la mesa se ha planteado la conveniencia de no dejar circular ciertos tipos de mercancías peligrosas (transporte de radiactivos y de explosivos) en el momento de más congestión de entrada y salida en las grandes ciudades. Se planteó en la reunión celebrada con el sector de transporte en Cataluña y con los cargadores, al final lo que se ha hecho ha sido una “recomendación” de no circular en las horas punta por los accesos a las grandes ciudades de Cataluña. Asimismo, se planteó por uno de los participantes en la reunión qué se entendía por “hora punta” y la conveniencia de prohibir o no este tipo de transporte, esto es, no utilizar la figura de la “recomendación” por la vaguedad del término y las posibles consecuencias que pudieran derivarse de, por ejemplo, no seguir la “recomendación”. Este tema ha quedado pendiente para el año que bien en el que, junto con los transportistas y cargadores, se volverá a estudiar con más detenimiento.

D^a Silvia García está de acuerdo en que la no observancia de una recomendación podría acarrear problemas desde el punto de vista jurídico; para ello pone como ejemplo como, en caso de que hubiera un accidente, los seguros podrían interpretar el no hacer caso a una recomendación como un motivo para eludir sus responsabilidades como Seguro. Las publicaciones de un organismo público (cualquiera que sea su forma) tienen un cierto peso por la creencia de que esa recomendación se ha hecho por causas razonadas. En muchos sitios las recomendaciones se “exigen” lo cual puede llevar a error.

D. Pascual Sánchez indica que la determinación de los horarios de las horas punta ayudan a la seguridad jurídica a la que está sujeta esta resolución, y según ha indicado, en la anterior resolución ya lo había recogido el Servei.

D. Luis Serrano confirma que en la anterior resolución se determinaban los tramos donde había más problemas de congestión en Barcelona, mientras que en otras ciudades no lo habían puesto, al ser la problemática menor.

D. Pascual Sánchez apunta que también se podrían acoger a excepciones y así salvar el problema este año, indicando de manera taxativa tramos y horarios.

D^a Silvia García recuerda que el borrador que presenta D. Luis Serrano es el último de varios que se han venido redactando para el año 2020; en los primeros borradores en los que se ha trabajado para el año 2020 hubo controversia relativa a los párrafos que recogían los horarios ya que se solicitaba que se eliminara el horario definido como tal y que no se incluyera como restricción. La respuesta a esa demanda del sector, ha sido su inclusión como recomendación. Es un arma de doble filo: meter algo concreto aumenta la seguridad jurídica ya que todo el personal sabe a qué atenerse, sin embargo, es claramente más restrictivo; en anteriores borradores los movimientos de circulación hasta y por Barcelona había unos horarios para entrar y salir, obligando a los transportistas a quedarse un tiempo parados, con el consiguiente descontento.

D. José Manuel Prieto aporta sus experiencias pasadas reconociendo que en sus borradores solían incluir recomendaciones y ejemplos; sin embargo, en el último decreto que ha sido enviado para dictamen al Consejo de Estado, éste ha suprimido de los textos tanto las recomendaciones como los ejemplos. A juicio del Consejo de Estado, en un texto legal por técnica legislativa no se pueden incorporar recomendaciones o ejemplos. Así, surgió la idea de redactar guías no vinculantes en las que si se pudieran incorporar tanto recomendaciones como ejemplos.

D^a Silvia García sugiere incluir las recomendaciones en el calculador de rutas ya que, al no ser vinculante, se podrían sugerir que la entrada a determinadas horas en determinadas ciudades no sería recomendable. De este modo se evitaría incluir los horarios mencionados en el cuerpo de la resolución.

D. Luis Serrano recuerda que el calculador de rutas no es obligatorio utilizarlo, pero la ruta marcada por éste si lo es. Prosigue indicando que el calculador de ruta es muy útil cuando se quiere ir de un lugar a otro cuando esos lugares no están incluidos en la RIMP; en el calculador se obtiene el itinerario idóneo en base a unos criterios, como pueden ser: presencia de población, los tipos de travesías, el tipo de carretera.... Se dan pesos de vehículos e indica por donde se tiene que circular. El calculador de rutas va año a año mejorándose. Actualmente se dispone de una

herramienta que permite concretar cómo pueden ser los transportes de mercancías peligrosas más locales proporcionado la vía que se considera segura, en ese caso se permite transitar por ella y en transportes largos recorrido se manda circular por otra vía. El calculador se ha ido mejorando y el año que viene puede decir lo mismo que hay en la resolución de una forma más sencilla.

Por otro lado, se ha adaptado el calendario del 2020 a las restricciones en días especiales con movimientos masivos; mientras que el año pasado había 17 días concretos en el año en el que se restringían por motivos de coincidencia con movimientos masivos, este año se ha pasado a 13 días. Todo esto depende de cómo caigan las fiestas cada año.

También recuerda que el 1 de enero del 2020 finaliza la concesión de AUMAR. En el caso de Cataluña el límite entre Castellón y Salou quedará libre de peaje; existe un tramo en la N340 restringida al tráfico en la que hasta ahora se bonificaba el paso por la autopista, en este caso a partir de 1 de enero de 2020 el coste será cero, lo cual es una buena noticia para el sector.

PUNTO 6.- INFORMACIÓN SOBRE PROPUESTAS ESPAÑOLAS DE MODIFICACIÓN DE REGLAMENTACIÓN

D^a Silvia García quiere aprovechar esta reunión para presentar las propuestas de reglamentación que hay en marcha.

En lo referente al transporte marítimo, hay una solicitud española de incorporación de la dunita, que es un tipo de mineral que se excava solo en La Coruña y que hay que transportar al resto del mundo. España está intentando que esto se recoja en los códigos de transporte de mercancías peligrosas a granel por vía marítima.

En las reuniones del Libro Naranja, que son multimodales, existen varias propuestas pendientes. Una muy importante, iniciada a petición de la Dirección General de Transporte Terrestre, versa sobre la modificación de las etiquetas de peligro, porque algunas de ellas solo se diferencian en el número de la clase (que viene en la parte inferior de la etiqueta), y los cuerpos que tienen que intervenir en los accidentes tienen que aproximarse mucho para ser capaces de distinguir si es un gas inflamable o tóxico, o un sólido tóxico, o un líquido inflamable. Para ellos es importante porque su procedimiento de intervención es muy diferente y les puede suponer mucho trabajo. En estos momentos se está trabajando en ello en un grupo de trabajo internacional importante, con cierta polémica; la industria también está trabajando también no sin muchas controversias.

Otro grupo de propuestas se están redactando trabajando de manera multimodal para el transporte en caliente y de sustancias estabilizadas; respecto de éstas se han detectado unas incorrecciones, que se deben de incluir en la documentación de transporte. Normalmente cuando se presenta un texto hay que hacerlo varias veces, para ir mejorando el texto hasta que se da definitivamente el visto bueno.

Hay otras propuestas pendientes: una sobre el transporte de benceno y otra sobre el transporte de pólvora negra. Estas están en proceso de elaboración por lo que se presentarán en un futuro.

Por otro lado, se informa de que, en la reunión conjunta de carreteras, ferrocarril y vías navegables interiores, España va a presentar siete propuestas. Varias de ellas son el resultado de los trabajos que se han venido haciendo en los últimos años sobre una revisión concienzuda de todos los números ONU en castellano. Estos trabajos finalizaron en el mes de junio de este año, y Naciones Unidas ha dado el visto bueno a todos los cambios de modo que se incorporará en la edición 21 del Libro Naranja que en este momento se está imprimiendo. La versión española incorporará todos los cambios propuestos. También se han observado algunas incongruencias en nombres, no solamente entre los nombres en español, sino también en los nombres en inglés y en francés, y entre lo que viene en el Libro Naranja y lo que viene en el RID y el ADR. Todo ello se han hecho una serie de propuestas que incluyeran lo que habría que cambiar y corregir para unificar y así tener en todos los modos de transportes la misma denominación.

Hay otros temas puntuales: unos relacionados con el transporte de fertilizantes, otros relacionado con el transporte de retornos vacíos sin limpiar, donde hay un punto de contacto; también hay un tema relacionado con un tema de armonización de una disposición especial y del 5.5.3. respecto de los cuales ha pedido la inspección que se observe una incongruencia, que se ha detectado.

Finalmente, España ha organizado un grupo de trabajo relacionado con la prevención del fenómeno BLEVE; el informe de ese grupo de trabajo también constará como un documento español. Hace pocos días que se ha mandado el texto para su revisión por si tienen algo que comentar.

D. José Manuel Prieto pregunta si ha sido en este grupo donde se ha visto un invento de unas espirales.

D^a Silvia García informa que hay una empresa española que ha patentado un invento que, dicen, sirve para prevenir el fenómeno BLEVE; el invento consiste en meter dentro de una cisterna una especie de esponja de aleación de aluminio, bastante mallada, con muy poco peso y espesor; esta aleación distribuye la

temperatura y, como efecto secundario, la presión, de manera uniforme dentro de toda la cisterna.

D. José Luis Chica pregunta si se han hecho pruebas. D^a Silvia García contesta que sí, pero que han hecho las pruebas que les han parecido bien y las que les han pedido los potenciales compradores que tenían en ese momento. La empresa orienta este producto, sobre todo, a los países de Oriente Medio, donde los depósitos de los vehículos o los grandes tanques de gas pueden ser un objetivo terrorista. Se trata de un tema distinto al transporte de mercancías peligrosas, aunque las sustancias son las mismas.

D. José Manuel Prieto comenta que, además de pruebas, también se han reunido con ellos y han hecho campañas en su Departamento desde hace tiempo. Pero lo que ve difícil es que en una reglamentación se vaya a poder incluir un producto patentado.

D^a Silvia García considera que lo que es difícil es describir el producto, porque en estos productos las aleaciones son algo diferentes y funcionan peor, esto es complicado.

D. José Manuel Prieto reitera que, en el supuesto de que funcionara, sería de muy difícil reglamentación.

D^a Silvia considera que es interesante y ocupa, en su mayor parte, ese grupo de trabajo, pero cree que, en la siguiente Reunión Conjunta, que se ha solicitado se discuta expresamente, va a haber un acuerdo en ignorar esta tecnología. No obstante, es necesario un acuerdo formal para ignorarlo con argumentos y razonamientos.

D. José Manuel Prieto insiste en que no se discute si la tecnología es buena o no.

PUNTO 7.- INCORPORACIÓN DE NOMBRES ONU EN CASTELLANO EN LA NORMATIVA

D^a Silvia García comenta que esta incorporación se haría, en un principio, en el año 2021 y entraría en el ADR, RID, Código IMDG e Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea porque, aunque ya en el Libro Naranja más tarde ya que hay un desfase de dos años siempre. Informa D^a Silvia García que en este tema ha trabajado muchas personas de este Departamento, así como de la industria y del sector privado, y las Secretarías de Naciones Unidas que están introduciendo todos los cambios. Calcula que se han

podido enmendar de 500 a 600 números ONU. Ha sido un trabajo muy laborioso al tener que comprobar cada número ONU y corregirlo en cada sitio en el que se menciona. Lo que se acordó en su momento es que se corregiría en el Libro Naranja para que, más tarde, todos los demás lo corregirían de igual manera.

D. José Manuel Prieto quiere aprovechar la ocasión para agradecer y felicitar a la Comisión por el trabajo realizado no solamente en esta ocasión, sino también por la labor de coordinación que continuamente hacen en éste y en otros muchos temas.

PUNTO 8.- UNIFICACIÓN NOMBRES NÚMERO ONU EN CASTELLANO

Se reitera lo dicho anteriormente

PUNTO 9.- MODIFICACIÓN SISTEMA APROBACIÓN DE ACTAS.

D^a Rocío Báguena comenta que este punto ya se vio al principio de la esta reunión cuando se aprobaron las actas

PUNTO 10. OTROS ASUNTOS

Sin más asuntos que tratar y agradeciendo a los presentes su asistencia, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las 13:25 horas.

Madrid, 13 de diciembre de 2019

Rocío Báguena Rodríguez

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.