



Nexotrans

08/05/17



Ponentes de la jornada de Asetravi.

Un centenar de profesionales participan en Bilbao en una jornada del ADR 2017

La sesión contó con transportistas, operadores logísticos, consejeros de seguridad y miembros de las fuerzas de seguridad, entre otros

Un centenar de profesionales participaron, el pasado 4 de mayo, en Bilbao en una jornada técnica celebrada con el propósito de dar a conocer, analizar y evaluar las novedades que incorpora el ADR 2017 con respecto a la versión del 2015. También **se abordaron otros aspectos vinculados al transporte de mercancías peligrosas** tales como la visión de los representantes del Sector sobre la legislación en esta materia, la formación específica de los conductores y las infraestructuras y servicios habilitados para estos tráficos. Esta cita profesional coincidió precisamente con la publicación en el BOE de la nueva normativa.

La cita profesional coincidió con la publicación en el BOE de la nueva normativa

La sesión, patrocinada por la Dirección de Planificación del Transporte del Departamento de Desarrollo e Infraestructuras del Gobierno Vasco y **organizada por la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya (Asetravi)**, contó con la asistencia de transportistas, operadores logísticos, consejeros de seguridad, **representantes de los cuerpos de inspección de diversas instituciones y miembros de las fuerzas de seguridad**, entre otros colectivos.

Janire Bijueska, directora de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco, tras destacar la **“privilegiada situación geográfica de Euskadi para la entrada y salida de mercancías”** (el volumen de actividad del transporte durante el año pasado se cifró en 152 millones de toneladas, con una cuota del 73,6 % atribuible al transporte por carretera) y la relevancia cuantitativa de la producción, el consumo y los flujos de las mercancías peligrosas en el territorio, ofreció diversos indicadores sobre el impacto del transporte en la economía vasca, que aportó en 2015 (último año del que se tienen datos) un 5,1 % del Valor Agregado Bruto (VAB), lo que equivale a 3.101 millones de euros.

A continuación, **Dulcé Díaz**, secretario general de la Asociación Española de Transporte de Cisternas (AETC), aludió a la incidencia que las mercancías peligrosas tienen en la calidad de vida de los ciudadanos de las sociedades desarrolladas (higiene, salud, agricultura, industria, etc.), a las altas cotas de seguridad de su transporte (**desde 1990 menos del 1 por 1.000 de las víctimas está relacionadas con esta especialidad**) y a las numerosas y poco razonables restricciones y regulaciones que sufren los operadores.

Cambiar la periodicidad

Después de analizar algunos datos estadísticos (de los 80 millones de toneladas de mercancías peligrosas que se producen anualmente en España, 20 millones son movidas por medios terrestres y, de esta cuota, el 80% lo hace la carretera) y describir la naturaleza y alcance de la normativa nacional en internacional y la tipología de vehículos y equipos destinados a estos tráficos, el representante de Cetm afirmó que modificar el ADR cada dos años es excesivo. **“Sería más sensato hacerlo cada cuatro o cinco años**. Así, los cambios serían más meditados y se evitarían lo vaivenes y rectificaciones que suelen producirse”, afirmó Díaz

Al igual que su predecesor en el uso de la palabra, para quien **“la formación parece dirigida a aprobar un examen en lugar de acreditar realmente unos conocimientos”**, **Antonio Gómez Trujillo**, formador y consultor en gestión de seguridad de mercancías peligrosas, también fue muy crítico en este aspecto porque, en su opinión, “los sistemas de evaluación teórica están basados en cuestionarios confusos y mal planteados”.

Este experto, integrante de la firma Mana, Formadores y Consultores, aclaró al principio de su intervención que las modificaciones más significativas de la nueva versión del ADR afectan a la lista de mercancías peligrosas (capítulo tres de los nueve de los que consta el documento), repasó las novedades más relevantes, planteó algunas consideraciones incorporadas a la legislación nacional y, como ha quedado reflejado anteriormente, se refirió también a la formación de los conductores y a los exámenes de la DGT. **La jornada técnica finalizó con un debate moderado por Iñaki Errasti, presidente de Asetravi.**
