



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE  
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL  
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE  
TRANSPORTE TERRESTRE

56H

Sra. D<sup>a</sup>. María Teresa Baquedano Martín  
Directora General de Política Energética y Minas  
Ministerio Industria, Energía y Turismo  
Paseo de la Castellana, 160  
28046 Madrid

Según nos ha informado, el Tribunal Supremo, mediante Sentencia del pasado 28 de marzo, ha anulado la autorización administrativa de la Planta de recepción, almacenamiento y regasificación de REGANOSA en Mugarodos que ya está construida y en funcionamiento.

En caso de no disponer de la planta de Reganosa, existe un riesgo serio de suministro a clientes domésticos e industriales, derivados de la capacidad logística de los camiones cisterna. Se ha planteado que, si esta capacidad logística lo permitiera, esta demanda debería ser atendida por otras plantas de regasificación, fundamentalmente la de Huelva y la de Bilbao, por proximidad geográfica a los puntos de consumo.

La distancia media ponderada recorrida por cada camión cisterna desde la planta de Reganosa es de aproximadamente 185 km. para las 7.000 cisternas que circulan en la actualidad. Para el caso citado, y bajo la hipótesis de suministrar 4.000 cisternas desde la planta de Huelva y 3.000 cisternas desde la planta de Bilbao, las distancias medias serían de aproximadamente 1.000 km. desde Huelva y de 500 km desde Bilbao.

No podemos olvidar que se trata de una mercancía peligrosa cuyo traslado presenta un riesgo potencial para la seguridad de las personas y de los bienes y para la conservación del medio ambiente. El transporte de estas materias ha de ser seguro, deben garantizarse las mercancías, las instalaciones del transporte, los bienes que entren en contacto con ellas, y, principalmente, las personas y el medio ambiente.

Las razones por las cuales, la Dirección General de Transporte Terrestre entiende que no resulta aconsejable la medida propuesta se exponen a continuación.

En primer lugar, indicar que a mayor número de kilómetros a realizar, mayor riesgo potencial en carretera.

La Dirección General de Transporte Terrestre estima que un aumento tan significativo del número de kilómetros a recorrer para la realización del transporte para el suministro de GNL supondría un incremento del riesgo inherente al transporte de dicha mercancía. Ello es debido tanto al incremento en la duración de los viajes como debido a los riesgos intrínsecos relativos a la seguridad vial.

Las carreteras que unen las plantas de Bilbao y de Huelva con Galicia, en caso de confirmarse dicha medida, tendrían un incremento considerable de vehículos transportando GNL con el consiguiente incremento del riesgo potencial.

Mº INDUSTRIA, ENERGÍA Y  
TURISMO - REGISTRO GENERAL  
ENTRADA  
Nº Reg: 00000225e1600011940  
Fecha: 23/05/2016 11:58:00

Pº DE LA CASTELLANA, 67.  
28071 MADRID  
TEL: 915978033  
FAX: 915978511



En segundo lugar, los camiones-cisterna deben cumplir los requisitos de diseño y construcción (robustez, estanqueidad, estabilidad, equipos auxiliares,...), correcto mantenimiento (inspecciones, revisiones de sus dispositivos e indicadores, reparación inmediata de averías, e inspección técnica oficial) y uso (carga y descarga correctas), y cumplir las normas de tráfico. Por tanto, este transporte ha de realizarse con unos vehículos especiales y debidamente homologados.

Así pues, los vehículos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas deben ser conformes, para su diseño, construcción y en su caso, su aprobación, con las disposiciones pertinentes contenidas en el ADR (parte 9).

Después de haber sido diseñada y construida, la cisterna prototipo será inspeccionada y puesta a prueba. Entonces se expedirá un certificado en el que se haga constar que es conforme y que, también, respeta todas las disposiciones del ADR. Seguidamente, la homologación del tipo será válida para las demás cisternas de la serie, en tanto que las mismas sean conformes al prototipo, pero cada cisterna deberá ser objeto de una inspección, un control y una prueba individual, antes de poder ser puesta en servicio. Una vez en servicio deberá ser inspeccionada y sometida a prueba nuevamente a intervalos regulares.

La flota de cisternas existente en España, aptas para el transporte de GNL, es de aproximadamente 220 cisternas y es una oferta que se podría considerar ajustada a la demanda existente en estos momentos.

Este incremento necesario que se produciría en el número y duración de los transportes podría conducir a la posible no satisfacción de la nueva demanda generada en el conjunto del territorio nacional. El mercado nacional de transporte de GNL no estaría preparado en la actualidad para atender esta nueva necesidad.

Por todo lo anteriormente expuesto, es imposible pensar en aumentar el número de cisternas adecuadas para realizar este el transporte de GNL a corto plazo, debido a que los plazos para su homologación y construcción son dilatados, además de la necesidad de realizar importantes inversiones económicas por parte de los empresarios del sector.

Por último, señalar que la conducción de vehículos que transporten materias peligrosas, cuando así lo requieran el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas (ADR) o de la Reglamentación española reguladora del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), queda sometida a la obtención de una autorización especial. En este caso, es necesario que los conductores de los vehículos adecuados para el transporte de GNL tengan esa autorización especial.

Aun cuando nos encontremos con un gran número de conductores que dispongan de ella, la posible falta de disponibilidad de estos conductores habilitados podría suponer un problema añadido para el traslado de esta mercancía desde Huelva o Bilbao a la zona de Mugardos.

Madrid, 17 de mayo de 2016  
El Director General de Transporte Terrestre,

