



## **ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 17 DE NOVIEMBRE DE 2020.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión de Expertos del RID que se va a celebrar del 24 al 26 de Noviembre.**

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS, a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

### **Personas que participaron en la reunión:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF.

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D. Enrique Sánchez, disculpa su asistencia.

En Madrid a las 10:05 horas del día 17 de noviembre de 2020, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril 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.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la próxima Reunión de Expertos del RID que se va a celebrar del 24 al 26 de Noviembre.
- 4.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

#### **Punto 1.- Aprobación del Orden del Día**

D<sup>a</sup> Silvia García, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobada.

#### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede de la Actas de reunión anterior**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 8 de septiembre de 2020, y al no haber objeciones a las misma, queda aprobada.

#### **Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Expertos de Trabajo Permanente del RID, a celebrar del 24 al 26 de noviembre.**

La reunión se centra en el examen de los documentos que se van a presentar en la próxima Reunión del Grupo de Expertos de Trabajo Permanente del RID, a celebrar del 24 al 26 de noviembre. En esta reunión no hay posibilidad de participación presencial, solo va a ser online. Se han presentado 16 documentos formales y un documento informal. Debido a los pocos asistentes a la reunión, se propone estudiar solo aquellos documentos que se consideren más interesantes. Se acuerda hacerlo de este modo.

D. Luis del Prado indica que hay una serie de documentos sobre aprobación de vehículos, en concreto, sobre vagones cisterna que son los que más le han llamado la atención. Había algunas dudas que planteaba principalmente la UIP sobre cómo se realizaba este proceso. Quiere informar sobre cómo se hace este proceso en España y la situación con el nuevo paquete que se ha aprobado, el cuarto paquete ferroviario. Esperaba que hubiera algún representante de los explotadores de vagones, por si querían transmitir alguna inquietud sobre el nuevo proceso que se hace a partir de ahora, pero no hay ninguno de ellos conectados en esta reunión.

Pasa a comentar los documentos sobre aprobación de vehículos. La UIP planteaba algunas dudas sobre cómo era el proceso de aprobación de los vagones cisterna. En este momento, las autorizaciones de los vehículos las hace directamente la ERA, y no es como la que teníamos hasta ahora, se habla de una puesta en el mercado de los vehículos ferroviarios. Lo que pretende la ERA y con la legislación que se ha aprobado recientemente, era facilitar la entrada en servicio. La UIP tiene dudas que pueden retrasar este proceso para el caso de las mercancías peligrosas, al requerir unas comprobaciones que tienen que hacer otras autoridades competentes en las cisternas. Como autoridad ferroviaria no eran conscientes de esto y tienen bastante interés en conocerlo, por lo que les pudiera afectar.

En principio, lo que querían transmitir es que la intención de las autoridades internacionales y de la ERA, es la de facilitar la puesta en el mercado de estos vehículos.

En la reunión, estarán muy atentos sobre lo que plantea la UIP y la ERA, y el motivo por el cual ellos dicen que se pueden dar problemas cuando entren en servicio estos vehículos. En España, la experiencia que se tiene con los nuevos vehículos es poca porque, lamentablemente, no hay industria que se dedique a su fabricación. La labor que están haciendo como autoridad nacional de seguridad es la inscripción de los vagones que vienen a circular en nuestra red. Son vehículos que vienen con una autorización de otros países. La labor de inscripción es una labor que se va a dejar de hacer en breve porque en junio del 2021 todos los registros de inscripción de vehículos van a estar unificados en un registro europeo de vehículos. Vamos a inscribir vehículos, pero no va a ser algo exclusivo que se vaya a hacer desde aquí.

La UIP planteaba algunas dudas sobre sobre el reconocimiento mutuo entre países, es decir, si un vehículo autorizado en otro país, pueda circular libremente, sin ninguna comprobación, en nuestro país. En este tema, estamos un poco expectantes porque nuestra idea era todo lo contrario, no exigimos comprobaciones adicionales.

Posteriormente, D<sup>a</sup> Silvia García indica que el Documento 14 se refiere al control de temperatura de sustancias polimerizantes que puede ser de interés para D. Jesús Soriano

D. Jesús Soriano dice que cree que ya se trató en el Joint meeting.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que puede estar relacionado, pero es diferente, está presentado por Alemania que están trabajando en el tema de las sustancias polimerizantes. El último documento que se ha tratado, relacionado con este tema es uno de transportes de residuos de sustancias polimerizantes y está relacionado con el transporte de estas sustancias.

En este documento se habla de que en ferrocarril está prohibido llevar sustancias con control de temperatura, y como hay párrafos que no existen en el RID por no estar permitido, ellos indican que hay algún párrafo un poco confuso, al no quedar las referencias bien hechas. Proponen hacer estos cambios para indicar, con mayor claridad, lo que está prohibido en el transporte por ferrocarril.

D. Jesús Soriano dice que conoce el documento del Joint Meeting. Sobre el documento del que se está hablando, no lo conoce por lo que no se puede posicionar.

D. Luis del Prado dice que hay otro documento que presenta el Secretariado de la OTIF, que tiene que ver con pequeñas contradicciones que se van detectando en el RID, y que tiene que ver con alineaciones que se han aprobado en reuniones internacionales en ámbitos superiores, como puede ser la Reunión Conjunta. En principio, estas propuestas se aceptarán al considerar que el Secretariado de la OTIF siempre está velando por la coherencia de todo el documento, salvo que alguien diga algo en contra, o que a nivel nacional digan algo distinto. Ha visto que hay algún documento, como puede ser el de Bélgica, donde, a pesar de haber una contradicción, la prefieren mantener.

#### **Punto 4.- Otros asuntos**

D. Jesús Soriano pregunta a D. Luis del Prado si está prevista la aprobación del Real Decreto nacional de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

D. Luis del Prado comenta que tiene un borrador muy avanzado y está pendiente de que se terminen de clarificar algunos puntos para continuar su tramitación. Al haber pasado tanto tiempo, tenían dudas de si todo ese proceso administrativo ya realizado es válido o no, tuvieron que realizar unas consultas y parece ser que sí que se podría tramitar tal y como estaba, y para el 2021 se podría aprobar.

D. Jesús Soriano indica que en la presentación de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos hay una descripción de las actividades de cada ministerio y ahí lo ha encontrado, y se cita expresamente el Real Decreto de mercancías peligrosas por ferrocarril, lo importante para ellos, es la mención que se hace para el tránsito y lo relativo a la mención que se hace a la reforma del Real Decreto de la Directriz Básica de accidentes de mercancías peligrosas, RD1196/2003. Cree que sigue siendo válido lo que propuso la Dirección General de Protección Civil, y el resto, entiende, que también lo es. Todo lo relativo al transporte por ferrocarril de mercancías tiene una clara

prioridad en su asociación europea, CEFIC; tienen una serie de grupos de trabajo y prioridades planteadas en los temas ferroviarios y creen que es muy importante que la Agencia impulse ese real decreto.

D. Luis del Prado dice que toma nota e indica que en la página web de la AESF puede encontrar cuales son las acciones dentro del Plan de acción que se iban a realizar para el año 2020. Se está elaborando el del año 2021 y seguramente la reforma del Real Decreto se incluirá otra vez.

Menciona que lo bueno de este Real Decreto es que están a un paso de aprobarlo porque ha pasado todos los trámites. Posiblemente hay otras necesidades que se podrían abordar posteriormente, y por eso están intentando ver si era viable aprobar éste, dado el tiempo transcurrido, y todo lo nuevo que se había introducido en él, pero parece ser que sí y espera que a lo largo del primer semestre del 2021 se pueda aprobar.

D. Jesús Soriano, aprovechando que hay tiempo, también quería hablar de otro tema, de la evaluación de riesgos durante el transporte, específicamente de las guidelines, del punto del 1.9 del RID/ADR.

Comenta que, a nivel europeo, tienen un grupo de trabajo y han dedicado bastante tiempo a analizar la aplicación de estas guías, cree que van a estar como una nota, cree que es la nota 2 de uno de los apartados del capítulo 1.9. pero eso va a ser para el ADR y RID, cree recordar que para el 2023, y no van a estar para el 2021.

D. Jesús Soriano dice que, desde su asociación, tienen una posición sobre la aplicación de estas guías y lo que van a hacer es informar de esta posición tanto a los responsables del MITMA como a los responsables de la Dirección General de Protección Civil.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si se refiere a las notas que hacen referencia a las Guías de Análisis de riesgo que se han elaborado por parte de la Unión Europea y D. Jesús Soriano responde afirmativamente.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que estas notas fueron aprobadas por la Reunión Conjunta del mes de septiembre del 2020, si todo fuera como es debido, se deberían de incorporar en el ADR 2023. Sin embargo, en la Reunión del WP15 de la semana pasada, hubo la misma discusión que en la Reunión Conjunta sobre la utilidad de poner ahí unas referencias que tienen unas ciertas dificultades en su aplicación porque no hay datos de partida, los métodos no están del todo depurados, no hay una aplicación que lo facilite. El WP 15 no ha tomado una decisión de momento, en cuanto a la incorporación de estas notas. Teóricamente, con la aprobación de la Reunión Conjunta pasaría directamente al ADR, sin mayores discusiones, pero no ha sido el caso. Hay un grupo de países que se opone a que se incluya esta referencia, y eso que realmente la referencia ha sido reformulada de tal manera que queda muy claro que es una referencia totalmente voluntaria. Está por ver si el RID también va a tener esta discusión ahora o la va a tener más adelante porque de momento, en los documentos del RID previstos, no hay ningún documento que

referencie los cambios que se han aprobados en la Reunión Conjunta. Entiende que, en el RID, esta discusión se va a llevar a la reunión de primavera o de noviembre del año que viene.

Para D. Jesús Soriano según lo que ha dicho, si esto es así, le parece una irregularidad, porque todo lo que se habla en el Joint Meeting, además al ser un tema transversal como éste, que habla de riesgo del transporte global, debería estar justificado cualquier desviación del criterio de la reunión conjunta.

D<sup>a</sup> Silvia García está de acuerdo, pero desde el punto de vista formal la Reunión Conjunta no tiene una fuerza legal, es un organismo de coordinación, que a todo el mundo nos ha parecido muy inteligente, y por ello, en general, el 99% de lo que viene en la Reunión Conjunta, el ADR y el RID lo aceptan sin más. El tema es que en la Reunión Conjunta hubo una discusión sobre si incluirlo o no, se tuvo que decidir por voto, con una mayoría no muy sobrada. El tema es que los países que perdieron la votación han visto la oportunidad de volver a abrir este tema en WP15, con una composición ligeramente diferente, e intentar forzar a que se vuelva a repetir la votación, de momento no se ha repetido y se ha decidido aplazar la discusión a la reunión del mes de mayo. El tomar ya acciones contando de manera definitiva que esto vaya a entrar en vigor en 2023, igual no es oportuno. Aunque no se incluya la referencia en el ADR y RID, las guías van a seguir ahí y siguen siendo la única referencia a nivel europeo que hay, con lo cual no es carente de utilidad.

D. Jesús Soriano pregunta para cuándo estará disponible el acta del WP15.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en el DOCUMENTO 15 de OTIF que está en francés, se recoge lo que se ha hecho en el ADR, en la sesión pasada. Ellos lo que hacen es que lo que se ha discutido en el ADR referente a temas conjuntos provenientes del RID/ADR, la OTIF referencia que se ha aprobado todo excepto el capítulo 1.2. En un trabajo que se ha hecho de actualización del capítulo 1.2. hay un par de puntos que todavía faltan y se esperan que se aprueben en la Reunión Conjunta del mes de marzo. El WP15 ha decidido esperar que estén también esas actualizaciones para aprobarlo de manera conjunta, y concretamente también lo de adjuntar una referencia, no obligatoria, a las directrices multimodales de la Unión Europea de análisis de riesgos que han discutido de nuevo a la siguiente sesión. No es, obviamente, el reporte del ADR, del WP15, pero este acta se espera que esté disponible en un par de semanas.

Una de las cosas que se discutieron en el WP15, es la diferencia que hay entre el ADR y el RID y el reglamento de la OIEA, debido a unos olvidos. La cuestión es que ni en el Libro Naranja, ni en el ADR, ni en el RID, ni en ningún reglamento modal están alineados con lo que es ahora el reglamento de la OIEA, con lo cual es un problema. Muy probablemente, España inicie un acuerdo multilateral para cubrir el período transitorio de dos años que no va a estar alineado. El ferrocarril tiene el mismo problema, pero en principio, este

transporte no se hace en España. Nosotros hemos comentado el tema en el ADR, pero no se va a hacer para el RID, de momento.

Por último, se comenta que la siguiente reunión de esta Subcomisión, sería en noviembre de 2021.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 10:50 horas.

Madrid, 17 de Noviembre de 2020

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por Ferrocarril

Secretaria de la Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por Ferrocarril