



**ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS CELEBRADA EL DIA 02 DE OCTUBRE DE 2019.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos de la 75ª sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP.11 que tendrá lugar en Ginebra los días 8 a 11 de octubre de 2019.**

**Asisten:**

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y Perecederas del Ministerio de Fomento Presidenta.

D<sup>a</sup> Ana Rodríguez Gallego, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Fomento, Secretaria.

D José Luis Figueroa Lorca, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

D. Eduardo Gómez Gómez, Jefe de Servicio de Mercancías Peligrosas y Perecederas de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Irene González Álvarez, Jefa de Sección de Mercancías Peligrosas y Perecederas de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid.

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

D<sup>a</sup> Cristina Ocerín Cañón, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

D. Dulsé Díaz Fresno, de la Asociación Española de Transportes de Mercancías en cisternas.

D. Jose Maria Martínez-Val, Director General del Laboratorio del Túnel del Frio.

D. Juan Manuel Sierra Sidera, de la Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).

D. José Manuel Sanjuán, de Transfrigoroute España.

D. Roberto González-Carpio Paredes, del Túnel de Ensayos de Ajalvir.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci, de DEUTRANSMER.

D. Jorge Golfín Salas, de la Ejecutiva Estatal de CC.OO. sector carreteras.

D. Juan Munera Carretero de CC.OO. sector salud laboral.

---

En Madrid a las 10:05 horas del día 2 de octubre de 2019, en el Salón de Actos de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Perecederas 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, del Acta de la reunión anterior (18 de diciembre de 2018).

3.- Estudio de los documentos de la 75<sup>a</sup> sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancía Perecederas del WP.11 que tendrá lugar en Ginebra los días 8 a 11 de octubre de 2019.

4.- Otros asuntos.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia 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 redacción del acta. Por ello invita a los presentes 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 Garcia comenta que, si no hay ninguna objeción al mismo (como es el caso), queda aprobado.

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

D<sup>a</sup> Silvia Garcia comenta que el acta de la reunión anterior quedó aprobada en su momento por procedimiento “on line” y, como no hay ningún inconveniente en relación al orden del día, da paso al punto tercero.

## **Punto 3.- Estudio de los documentos de la 75<sup>a</sup> sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP.11.**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia comenta que este punto del orden del día, contiene las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará en Ginebra en fecha ya mencionada, del Grupo de Trabajo WP11; como representación española asistirán una representante del Ministerio de Industria y otra del Ministerio de Fomento aquí presentes, dando paso a comentar cada una de las propuestas. En el acta se recogen exclusivamente los documentos que han sido objeto de comentarios u observaciones.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/1** (Secretariat) - Responses to the questionnaire on the implementation of the ATP.

Este documento contiene el resultado del cuestionario que anualmente envía Naciones Unidas a todos los países firmantes del ATP. España envió en su momento el cuestionario con los datos solicitados. Llama la atención que, por un lado, España es, junto con Hungría, uno de los países que más vehículos ATP certifica y por otro, el gran número de sanciones (un 80% de las inspecciones realizadas, esto es, de los vehículos parados) que se imponen en España a los vehículos de transporte de mercancías perecederas, lo cual significa que se está aplicando el ATP de manera poco rigurosa.

Comenta a este respecto D. José Maria Martínez-Val, del Túnel del Frio de Getafe, que ellos han puesto varias veces en conocimiento del Ministerio de Industria el hecho de que, cuando llegan los camiones a las instalaciones del Túnel del Frio, la documentación de los vehículos se encuentra bastante desfasada; incluso vehículos pertenecientes a grandes flotas de empresas presentan la pegatina caducada o deteriorada. Indica que las sanciones a las que se ha hecho referencia son sanciones relativas exclusivamente a documentación de modo que, reconoce, si se miraran otros aspectos técnicos, el volumen de sanciones sería prácticamente del 100%. El Sr. Martínez-Val sugiere la conveniencia de realizar alguna supervisión adicional de los organismos de control (además del examen de ENAC que se refiere en gran parte a temas de calidad). Se trataría de comprobar si, verdaderamente cumplen la función para la que fueron creados; también considera que el ATP contiene lagunas en relación a los organismos de control haciendo, en general, mayor referencia a las estaciones de ensayo que, comparativamente, se utilizan menos que los organismos de control (encargados de firmar los 50.000 certificados que se firman al año). Por ello, insiste en que habría que adecuar algún

mecanismo para que las OCAs sean controladas, no solo desde el punto de vista de la calidad sino, sobre todo, desde el punto de vista de los contenidos.

Interviene también en este punto D. José Manuel Sanjuán, representante de Transfrigoroute, preguntando si el 80% de los vehículos que se sancionan lo son en controles rutinarios en carretera o si lo son por paradas técnicas de inspección.

Dña. Silvia García Wolfrum indica que las sanciones se imponen por incumplimientos en la documentación observados en inspecciones realizadas en carretera. Al tal efecto, da algunos ejemplos de cifras muy dispares en función del país del que se trate (por ejemplo, constan con un reducido número de sanciones países como Italia o Hungría).

Vuelve a intervenir D. Jose Maria Martínez-Val, para indicar que parece que cada país entiende una cosa diferente en la elaboración del cuestionario incorporando los datos que cada uno entiende que tiene que poner; en concreto, los datos proporcionados por España incluyen las paradas que realiza la Guardia Civil en territorio DGT sancionando de acuerdo con el baremo sancionador de Fomento y limitándose exclusivamente a este baremo.

Interviene también D<sup>a</sup> Ángeles Montero de la Inspección de Transportes de la Comunidad de Madrid, indicando que ella entiende que los datos se refieren a todas las inspecciones, tanto de la Guardia Civil como las realizadas por las Comunidades Autónomas por Policías autonómicas y por Policías Locales. D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum toma la palabra para indicar que no se está planteando ninguna queja en relación a los servicios de inspección, sino que se trata de un comentario en el que se llama la atención sobre el alto porcentaje de sanciones.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/2 (Germany) - Proposal to amend Annex 1, Section 2: Definition of Thermal Appliances**

Esta propuesta la presenta Alemania: se propone definir lo que son los dispositivos térmicos y distingue entre lo que son equipamientos y otros sistemas. Entiende que este tema es un poco complejo en caso de que tuviera que adaptarse a la versión española porque a lo que ellos denominan “equipamiento”, nosotros lo llamamos “unidades” y, por otro lado, lo que ellos denominan “unidades” nosotros lo consideramos “vehículos”. La propuesta trata de incorporar nuevas definiciones.

Interviene D. José Maria Martínez-Val, comentando que las 3 propuestas alemanas a nosotros no nos hacen ningún favor y que las definiciones dan lugar a confusiones.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/4 (Germany) - Proposal to amend Annex 1, Appendix 1, Section 6 (a) and (b): Validity of test reports for mechanical refrigeration units**

La propuesta de Alemania consiste en extender la validez del certificado de aprobación tipo, con inspecciones cada 3 años, validadas por la autoridad competente; se trata de que, si el vehículo se fabrica en Alemania u otro país en concreto, seguirá siendo esa misma autoridad competente la que tenga que dar por

bueno el nuevo tipo: si después de 6 años el tipo ya no es válido, tendrá que aprobar el nuevo tipo la misma autoridad competente.

D. Jose María Martínez-Val considera que se trata de un tema muy técnico y que él lo ha entendido al revés. A su juicio, la redacción de la propuesta es muy rebuscada lo cual puede significar que en Alemania lo que realmente se pretende es eliminar ensayos para su propio beneficio.

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum comenta que el texto propuesto es muy claro: “la verificación por parte de la autoridad competente puede ser prorrogada a intervalos de tres años” entendiendo que, si hay unidades mecánicas refrigeradas y no hay modificaciones relevantes para el ATP, y se ha aprobado un tipo previamente, la validez de la aprobación tipo puede ser extendida durante tres años más, verificando la autoridad competente que la unidad se siga fabricando de acuerdo con el tipo inicial.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/5** (Germany) - Proposal to amend Annex 1, Appendix 1, Section 3: Certificates of compliance for equipment that is not fitted with a thermal appliance until it has been transferred to another country.

La propuesta presentada por Alemania está relacionada con los certificados de conformidad de los equipos que no están equipados con un aparato térmico hasta que se transfiere a otro país quien es el que hace la inspección.

D. Julio Viartola, de la Asociación de fabricantes, toma la palabra para indicar que están a favor de esta propuesta porque es una práctica habitual en operaciones de importación y exportación que el equipo se integre en el país de destino. Indica que en estos momentos no existe un procedimiento claro puesto que en cada país se hace de distinta manera. Con la propuesta de Alemania se homogeneizaría el procedimiento al quedar reflejado en la norma.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/6** (Spain) - Degrees Celsius and Kelvin

Se trata de una propuesta que presenta España. La propuesta es comentada por D<sup>a</sup> Ana Rodríguez Gallego, que asistirá a la reunión del WP11. Indica que en el ATP se usan dos unidades de medida de temperatura: por un lado, los grados Kelvin que forman parte del sistema internacional de unidades cuya definición (no su valor) se ha modificado hace poco tiempo y, por otro lado, los grados Celsius que son una unidad derivada del sistema internacional de unidades. Refiere que hace unos meses, en concreto el día 16 de noviembre de 2018, se adoptó a nivel mundial una nueva definición de Kelvin en términos de un valor fijo de la constante de Boltzmann, que ha entrado en vigor oficialmente a partir del 20 de mayo de 2019. En el ATP ha habido ya algunos cambios en relación con el tema de los grados, habiéndose sustituido parcialmente algunas referencias a Kelvin por grados Celsius de modo que, en este momento, en el ATP sigue habiendo esa dualidad de medidas (actualmente en el texto del ATP las medidas se expresan parcialmente en K y parcialmente en grados Celsius). Por ello, el objetivo de la propuesta presentada por España es la de completar la revisión del ATP, incorporando la referencia a los

grados Celsius que sustituirían a los grados Kelvin. De esta forma se unificarían todas las medidas de temperatura y se evitaría la posibilidad de confusión con el coeficiente K utilizándose, además, una medida más familiar para todo el sector. Indica la Sra. Rodríguez que en la última reunión del WP 11, en octubre de 2018, España presentó esta propuesta en un documento informal (informal número 9) que ahora se presenta como documento formal.

Interviene D. Jose María Martínez-Val comentando que está totalmente de acuerdo con la propuesta, pero se le plantean dudas al final del documento ya que aparecen unas medidas confusas; D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum le indica que se trata de un problema de imprenta en el que algunas variables están tachadas no apreciándose muy bien en algunos de los párrafos.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/7** (France) - Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes

La propuesta presentada por Francia trata del modelo de ensayo nº 1; se pretende que figuren más datos en el acta de ensayo nº 1 en relación con las espumas que se han utilizado como aislante (básicamente se pretende que se indiquen los datos sobre densidad y sobre conductividad de las espumas que se utilizan).

Interviene D. Jose María Martínez-Val, comentando que no ve la necesidad de pedir más información sobre lo que hacen los distintos fabricantes; le da la sensación de que se trata de coartar la libertad del fabricante en su fabricación. Realmente, al realizar un acta de ensayo se debe dar el valor del coeficiente K sin que, a su juicio, sea necesario indagar sobre la calidad del material que utiliza un fabricante. Entiende que se trata de un tema privado del fabricante y que los ensayos deben realizarse "a ciegas" y sin ningún tipo de condicionante.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/10** (France) - Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon la section 4.3.4 de l'annexe 1, appendice 2 de l'ATP en date du 6 janvier 2018

Se trata de un documento presentado por Francia. El documento está relacionado con un apartado que se incluyó en el ATP hace unos meses para medir la circulación del aire que hay dentro de los vehículos; el párrafo originario constaba de dos partes: una parte se aprobó, pero la otra fue objeto de una objeción, de modo que el texto actual es un párrafo sin sentido. Se propone por ello eliminar la parte aprobada y volver al texto anterior hasta que se apruebe un texto conjunto.

Este documento está en conexión con el documento formal 17 propuesto por Gran Bretaña quien trata de incluir unos valores límite de la medida del flujo de aire

que tiene que haber (en el apartado 4.3.4). Francia considera que medir ese flujo de aire no tiene mucho sentido porque no hay valores con los que comparar esa medición; los valores comparativos que quieren en Gran Bretaña son los que vienen recogidos en el documento 17.

Interviene D. José Manuel Sanjuán, comentando, que el tema es muy complejo, y que las posiciones francesa e inglesa a su entender quedan poco documentadas; D. Jose María Martínez-Val indica que debería haber un acuerdo entre la postura de Francia y la de Reino Unido; lo que sí parece lógico es incluir el incremento de presión que sea medido por un determinado caudal pero también es cierto que los ingleses son más precisos en la redacción.

Interviene D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum comentando que, a su entender, los franceses estarían plenamente de acuerdo con la propuesta inglesa porque lo que apoyan es incorporar límites para el caudal de aire a medir, pero como esos datos de momento no están incluidos en el ATP y lo que sí está incluido es la obligación de medir el volumen de aire intercambiado, no tiene mucho sentido. En concreto, Francia considera que para qué vamos a medir el volumen de aire si luego no hay con que hay que compararlo, de modo que sería mejor eliminar esta parte del texto.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/13** (Suisse) - Proposition d'amendement à l'ATP visant à introduire des dispositions spéciales applicables aux colis et aux véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement (telles que la neige carbonique (No ONU 1845) ou l'azote liquide réfrigérée (No ONU 1977) ou l'argon liquide réfrigéré (No ONU 1951))

Esta propuesta la presenta Suiza y hace referencia a la concordancia entre la normativa sobre transporte de mercancías perecederas y la de mercancías peligrosas. Existen sustancias, en concreto los gases, que se utilizan para refrigerar en el transporte de mercancías perecederas y que son mercancías peligrosas porque entrañan un riesgo de asfixia. Se trata de sustancias que van emitiendo a lo largo del tiempo gases asfixiantes y esto puede llevar a que, si no se transporta de manera correcta, se ocasionen serios daños personales a las personas que trabajen con esto. El documento presentado por Suiza trata de incorporar parcialmente los textos que figuran en el ADR en relación a estos gases. Se presentan dos propuestas: la primera transcribe exactamente lo que figura en el ADR al ATP y la segunda varía en parte el texto, transcribiendo únicamente alguno de los puntos totalmente y referenciando en otros el ADR.

**Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/14** (Slovenia) - The role of measurement uncertainty in conformity assessment decisions in ATP

En esta propuesta, comenta D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, básicamente se justifica que se tenga en cuenta la incertidumbre dentro de todas las medidas que

aparecen en el ATP; para esto se aportan una serie de extractos de documentación de revistas técnicas donde esto se aplica. Se propone también incluir un punto al final del anejo 1 apéndice 2 comentando esta circunstancia.

A este respecto interviene D. José María Martínez-Val comentando que esta propuesta no es correcta, ya que incita a no hacer las cosas bien. A su juicio, la incertidumbre ya se tiene en consideración en todo el ATP y los ensayos que se hacen en los túneles tienen marcada ya la incertidumbre. En España se aplica la incertidumbre porque así lo dispone el centro español de metrología siguiendo una metrología internacional (DEPO). España cumple con estos criterios, sin embargo Eslovenia da por sentado que España pone el margen de error a ciegas.

Interviene D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum nuevamente, comentando que el ATP no contempla la incertidumbre, sino que lo que contempla es el margen de error que es un concepto diferente al de la incertidumbre.

Interviene en este punto también D. José Manuel Sanjuán, comentando, que una vez aceptada la diferencia entre margen de error y la incertidumbre, sería bueno que Eslovenia, explicara técnicamente qué ventajas tendríamos los firmantes del ATP si se aplicara el modelo que proponen.

#### **Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2019/18 (United Kingdom) - Amendment to Annex 1**

Esta propuesta la presenta el Reino Unido; la propuesta consiste en la reducción del coeficiente K para las unidades refrigeradas con aislamiento normal. Se justifica indicando que el flujo total de calor en una situación extrema para un vehículo con aislamiento normal sería mayor que para el vehículo que tiene un aislamiento reforzado y se pretende reducir el factor K a 0'65 o 0'60.

Interviene en esta propuesta D. Julio Viartola comentando que los fabricantes no están de acuerdo con esta propuesta porque, aunque en teoría esto podría parecer positivo para el sector, adoptar la propuesta tendría un gran impacto – negativo- para los vehículos en servicio. Indica que, en la mayoría de los países, se están reclasificando vehículos, de modo que los vehículos con una serie de años tendrían que pasar al 0'6 o 0'65 de factor K que proponen. Según datos facilitados por el Túnel del frío de Getafe hace unos años, se estima que un vehículo reforzado (0,4) al cabo de 4 años, pasaría a 0'61 por lo que realmente, estaríamos impidiendo reclasificar los vehículos. Estos vehículos pasarían de ser vehículos reforzados a no poderse reutilizar de otro modo; además, el hecho de que tengan 2'60 de anchura, supondría que no valdrían ni siguiera como furgones. Todo ello supondría un gran impacto en los vehículos de los transportistas. El punto 7 de la propuesta indica que la aplicación de esta propuesta tendría una gran implicación, pero no explica cual, de modo que sigue pensando que sería muy restrictivo.

D.Dulsé Díaz Fresno comenta en este punto que coincide plenamente con lo comentado por D. Julio Viertola indicando que, además, la medida transitoria se volvería en nuestra contra cuando pasaran cinco o seis años con las nuevas medidas. El Sr. Viertola muestra su total oposición a la propuesta.



Al finalizar el examen de los documentos, D<sup>a</sup> Silvia García comenta a los presentes que ha habido un pequeño cambio en el funcionamiento del ATP que consiste en que a partir del año que viene habrá dos reuniones internacionales en lugar de una como hasta ahora (tres reuniones en un periodo de dos años); por otro lado, comenta que, como no se ha logrado por el momento modificar el sistema de voto actual, las propuestas deben seguir siendo aprobarlas por unanimidad.

La próxima reunión tendrá lugar a finales de año y se tratará, como el año pasado, el tema de las restricciones de circulación para el año próximo. Esta reunión se celebrará conjuntamente con la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas. En el mes de abril de 2.020 habrá una reunión específica del ATP puesto que como se ha comentado se ha modificado el sistema de reuniones.

A continuación, interviene D. Eduardo Gómez Gómez, Jefe de Servicio de Mercancías Peligrosas y Perecederas de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, comentando la importancia de que se vigile el troquelado de la chapa del ATP con la nueva fecha de caducidad, cuando se pasan las inspecciones. Se menciona este extremo porque se están encontrando vehículos que no llevan el certificado en papel (pueden no llevarlo en el vehículo) pero que tienen que llevar la chapa troquelada. Por este motivo se está sancionando a estos vehículos. Este comentario está expresamente dirigido a los organismos de control, sin embargo, al no haber representantes de los mismos en esta reunión, quiere que quede reflejado en el acta.

Interviene nuevamente D. Juan Manuel Sierra Sidera de ATFRIE, agradeciendo en primer lugar a la Jefatura de Área de esta Subcomisión de Transporte de Mercancías Perecederas la participación activa en el Congreso celebrado por esta Asociación Nacional de Transporte que tuvo lugar a finales de septiembre. Expresa su deseo de que conste en acta este agradecimiento. Por otro lado, sugiere la posibilidad de que la próxima reunión que se celebrará conjuntamente con la Subcomisión de Mercancías Peligrosas en relación a la presentación de las Resoluciones de las restricciones de circulación, pueda celebrarse antes de lo que viene siendo habitual. Comenta D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum que la reunión a la que se refiere no es posible celebrarla antes ya que la Comisión depende del calendario de festivos aprobados nacionalmente y, por ello, hasta que no se aprueba el mismo, la Dirección General de Tráfico no puede presentar su correspondiente una propuesta.

D. Juan Manuel Sierra Sidera comenta que es consciente de esta imposibilidad, pero sugiere que esa reunión podía ser no sea meramente informativa, sino consultiva a fin de ayudar a los organismos reguladores a que tengan conocimiento por parte del sector del transporte y poder realizar modificaciones en la manera de lo posible de estas restricciones.

Comenta D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, que la reunión no es informativa exclusivamente, porque como resultado de la Subcomisión, se trasladan los comentarios tanto a la DGT, como al País Vasco y a Cataluña quienes a veces toman en consideración las observaciones mientras que otras no es posible adecuarlas. Lo que sí es seguro es que la Comisión siempre envía un escrito con los comentarios recogidos. Por otro lado, indica que la DGT suele mantener reuniones previas con algunos sectores intentando que el borrador sea lo más consensuado entre las partes. Todos los años se intenta celebrar durante la mañana del día señalado la reunión de las Subcomisiones, convocando por la tarde ese mismo día a la Comisión Permanente dándole traslado por escrito de todo lo tratado durante la mañana.

Vuelve a intervenir D. Juan Manuel Sierra, agradeciendo la claridad con la que se ha expuesto el funcionamiento de la Comisión Permanente.

Interviene D. Dulsé Díaz, comentando que otro organismo con el que tráfico consulta estas resoluciones es con el Comité Nacional de Transportes por Carretera en el cual están integradas ambas organizaciones y efectivamente corrobora la imposibilidad de adelantar la reunión por lo expuesto anteriormente por D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum. Dirigiéndose a D. Juan Manuel Sierra Sidera le comenta que le puede enviar, si así lo desea, un correo con todas las alegaciones de los últimos 25 años presentadas a la DGT, con pequeños matices y siente indicar que el caso que se les hace es escaso. Por otro lado, en el caso de Cataluña, indica, muchas veces depende de connotaciones políticas.

Se abre un pequeño debate entre D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum y D. Dulsé Díaz, en relación a este tema de si se tienen en cuenta o no las alegaciones que presenta la CETM en las resoluciones, comentando D. Dulsé Díaz que este año las expondrá al principio de la reunión para que consten en acta.

Comenta D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, en relación con la sugerencia de adelantar la próxima reunión, que tratará de convocarla en el menor plazo posible.

Interviene D. José Manuel Sanjuán para poner en conocimiento de los miembros de la Subcomisión que forma parte de un Comité Internacional que depende de la Unión Internacional de Transportes Públicos, en un programa financiado llamado CEUS, para vehículos eléctricos de transporte de personas; indica que se trata de un gran desafío para el ahorro energético y que en algunas partes de Europa los centros de ensayos están coparticipando en estos análisis para dar a conocer a los usuarios compradores de vehículos eléctricos, qué coeficiente K tienen los vehículos. De este modo se trata de mejorar los servicios públicos en general a nivel de España y de Europa.

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum comenta que es una noticia positiva agradeciendo a todos los presentes su asistencia a esta Subcomisión, informando que se mandará el acta por correo electrónico dando un periodo de tiempo para su aprobación emplazando la próxima reunión para diciembre y se levanta la sesión a las 12:30 horas del día de la fecha.

En Madrid a 2 de octubre de 2019

La Presidenta

La Secretaria

Fdo. Silvia Garcia Wolfrum

Fdo. Ana Rodríguez Gallego