



**ACTA DE LA REUNIÓN DEL 25 DE JUNIO DE 2009  
DE LA SUBCOMISSION PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
PERECEDERAS**

**Asisten:**

D. Román Mosquera Jimena. Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. Ministerio de Fomento.

D. José Eduardo Gómez Gómez. Dirección Gral. de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento.

D. José Ignacio Sánchez Carazo. Dirección Gral. de Desarrollo Industrial. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D<sup>a</sup>. Victoria Ruiz García. Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición. Ministerio de Sanidad y Política Social.

D. Horacio García Crespo. Área de Industrias de Origen Vegetal. M<sup>o</sup> de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Dolores Rollán Monedero. D. Gral. de Calidad y evaluación Ambiental. M<sup>o</sup> de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

D. Juan Manuel González García. Director del Laboratorio de Registradores de Temperatura para el producto ultracongelado. Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial.

D. Eduardo Muñoz Tomas, Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial, Laboratorio de Termotecnia.

D. Fausto Morell Vivo. Inspección del Transporte Terrestre. CCAA del Gobierno de las Islas Baleares.

D. Rodrigo Ramos González. Dirección Gral. de Industria. Gobierno de Cantabria.

D<sup>a</sup>.M<sup>a</sup> Cristina Jiménez Padilla. Dirección Gral. de Transportes. Generalitat de Catalunya.

D. Luis I. San Pedro Guerra, Técnico Facultativo de I.T.V. Junta de Castilla y León.

D. Antonio Espadas Pozas, Técnico D. G. de Industria e Innovación Tecnológica. Junta de Castilla y León.

D<sup>a</sup> Elena Isabel Cifuentes García. Técnico. Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Fe Borrega Bahón. Dirección Gral. de

En Madrid, a las 10:15 horas del día 25 de junio de 2009, en el Salón de Actos 1 del edificio A, tercera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Perecederas, con asistencia de las personas que se relacionan al margen.

D. Román Mosquera, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los presentes e inicia un preámbulo en el que informa de que la reunión va a ser grabada para facilitar la realización del acta. Por ello les invita a que al iniciar sus intervenciones digan su nombre y la entidad que representan. Les comunica también que les fue enviada toda la información correspondiente a los puntos del orden del día.

1

Tal y como se indicó en la convocatoria de fecha 12 de junio, se comienza con la aprobación del acta de la reunión anterior de fecha 1 de abril de 2008. Comienza el Sr. Secretario informando sobre las alegaciones recibidas por D. Enrique Campos Leza a sus intervenciones en dicha reunión. El Sr. Secretario lee las dos alegaciones que son las siguientes:

**ALEGACIÓN N<sup>o</sup> 1**

**ACTA\_1\_04\_2008.-** *Los organismos de control realizan las inspecciones según lo que contenga el manual de procedimientos, por tanto si en este manual no está incluida la verificación de estos elementos, no se realizará.*

**CAMBIAR POR.-** *Si las verificaciones se realizaban en las estaciones ITV, tal y como el Sr. Tolón pedía, sería porque éstas actuaban como organismos autorizados de verificación, no como estaciones ITV. Además, las estaciones actúan siguiendo los criterios del Manual de Procedimiento de inspección al que se hace referencia en el artículo 12 del R.D. 2042/1994, por lo que si en éste no se indica nada al respecto en la inspección técnica de los vehículos no se realizará comprobación alguna sobre los registradores de temperatura. Si que se comprueba, por ejemplo, que el vehículo ATP disponga de certificado de conformidad en vigor.*

**ALEGACIÓN N<sup>o</sup> 2**

**ACTA\_1\_04\_2008.-** *D. Javier de Mauricio hace mención del RD 237/2000 de 18 de febrero en el que, según el artículo 5 apartado 6, los vehículos de las clases RRC,*



<p>Transportes. Comunidad de Madrid.</p> <p>D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra. Dirección Gral. de Transportes. Comunidad de Madrid.</p> <p>D<sup>a</sup> Amparo de la Puerta Quesada. Inspección de Industria. Comunidad de Madrid.</p> <p>D. Enrique Campos Leza. Dirección Gral. de Industria. Gobierno de La Rioja.</p> <p>D. Dulsé Díaz Fresno. Asociación española de Transporte de Mercancías en Cisternas.(CETM) (Cisternas)</p> <p>D. Enrique Boígues Noguera. Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC)</p> <p>D<sup>a</sup>. Lucia Páramo Rodríguez. Asociación Española de Usuarios de Transportes y Asimilados (AEUTRANSMER)</p> <p>D. José Manuel González Herrero. Federación Nacional de Asociaciones de Transportes de España (FENADISMER).</p> <p>D. José Manuel Sanjuán. Transfrigoroute España.</p> <p>D. Antonio López Pedrós. Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Julio Viartola Molinero. Asociación Española de Fabricantes de Remolques. (ASFARES)</p> <p>D. Javier de Mauricio García de Paadín. Asociación Española de Cargadores y Usuarios de Transportes de Mercancías (AEUTRANSMER)</p> <p>D. Juan Munera Carretero. Sindicato Comisiones obreras. CCOO</p> <p>D. Francisco José Vegas Rosado. Sindicato Comisiones obreras. CCOO</p> <p>D. Teodoro Piñuela Pérez, de la Unión General de Trabajadores (UGT).</p> <p>D<sup>a</sup>. María Martínez Herrera. Asociación Española de Distribuidores de Autoservicios y Supermercados.</p> <p>D. Marcos Badenes Gargallo. Asociación de Explotaciones frigoríficas, Logísticas y de Distribución de España. (ALDEFE).</p> <p>D<sup>a</sup>. Ana Ferrero Cobato. Asociación de Explotaciones frigoríficas, Logísticas y de Distribución de España. (ALDEFE).</p> <p>D. Felipe Valiente. Asociación de Organismos de Control. (ASORCO)</p> <p>D. Oscar Echegoyen. Asociación española de Grupos Empresariales de Inspección y Control (AEGIC)</p>	<p><i>FRC y FRF no estarán sujetos a la obligación de instalar un termógrafo cuando no realicen transporte de productos ultracongelados.</i></p> <p><i><b>AÑADIR.-</b> "No obstante lo anterior, en aplicación de lo dispuesto en la Orden de 2 de septiembre de 1996 que regula el control metrológico de los termógrafos, durante la inspección de los vehículos, se comprobará el cumplimiento de los plazos de verificación periódica de dichos dispositivos, cuando los vehículos los lleven incorporados."</i></p> <p>Preguntada a la sala por alguna alegación más o algo en contra de lo expresado anteriormente, el Sr. Secretario aprueba el acta de la reunión anterior y da paso al punto 2 del orden del día.</p> <p style="text-align: center;">_____ 2 _____</p> <p>Se les recuerda a los asistentes que les fue enviada documentación sobre este punto del orden del día en la que se informa sobre la situación actual de los temas tratados en la reunión anterior. Comienza por la Verificación de los registradores de temperatura.</p> <p>En la última sesión, a partir del escrito que D. Manuel Tolón envió a la Subcomisión al respecto, se reunió la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, en la que se aprobó por unanimidad enviar al Centro Español de Metrología (CEM), organismo competente en la materia que nos ocupa, un escrito en el que se manifestara la situación en la que se encontraba el sector del transporte en cuanto a que la administración le exigía un requisito administrativo que no podía cumplir al no existir Organismos de verificación aprobados por las Comunidades Autónomas al que pudieran acudir sus transportistas a efectuar la verificación de dichos registradores. Este envío se hizo con fecha 9 de julio de 2008.</p> <p>La respuesta del CEM, tras haberse reunido la Comisión de Metrología Legal del Consejo Superior de Metrología en sesión de 11 de noviembre, se obtuvo en fecha 20 de noviembre de 2008 y es la siguiente:</p> <p><b><i>“La Comisión ha acordado de manera unánime que os traslade que ha tratado y es consciente del problema y que los interesados deben dirigirse a los servicios competentes de las Comunidades Autónomas donde, en breve, recibirán respuesta adecuada a su problema.”</i></b></p> <p>Aprovecha el Sr. Secretario este punto para dar respuesta a D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Fe Borrega Bahón que en fecha 30 de abril se dirigió a esta Subcomisión pidiendo información sobre la situación actual de la verificación de los registradores de temperatura. El Sr. Secretario presenta a D Juan Manuel González de la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial que, en colaboración con la Comunidad de Madrid nos cuenta su experiencia como primer Laboratorio en España para hacer verificaciones de</p>
---	--



<p>D. Cesar Hernando Lucíañez. Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas. (ANIACAM)</p> <p>D<sup>a</sup>. Encarnación Sánchez Maroto. CUALICONTROL ACI, SAU</p> <p>D. Miguel Pérez. Asociación de Lavaderos de Interiores de Cisternas. (ANLIC)</p> <p>D. José M<sup>a</sup> Alonso. Asociación de Lavaderos de Interiores de Cisternas. (ANLIC)</p> <p>D. Patrick Grube. PEUGEOT España</p> <p>D<sup>a</sup>. Ana Muñoz. Secretaria General. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC</p> <p>D. Juan Motos. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC</p> <p>D. Alberto Sánchez Ramirez. Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales. ASCATRAVI.</p> <p><b><u>Excusaron su asistencia:</u></b></p> <p>D<sup>a</sup>. Laura Moreno. Dirección Gral. de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento.</p> <p>D<sup>a</sup>. Luz Elena Sánchez Fernández. Servicio de Cooperación Terrestre. Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.</p> <p>D José Luis Chica Moreu. Dirección Gral. de Tráfico. Ministerio del Interior.</p> <p>D Rogelio Garrido Simón. Área de Inspección y Control Industrial. Comunidad de Madrid.</p> <p>D Manu Sánchez Jiménez. Normativa, Formación y Mercancías Peligrosas y Perecederas. País Vasco.</p> <p>D. Victoriano Castaños Vesga. FEVE.</p> <p>D. Antonio Pérez Millán. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC</p>	<p>registradores de temperatura.</p> <p>Comienza su intervención el Sr. González haciendo una reseña histórica de lo que ha sido la legislación sobre el control metrológico de los registradores de temperatura desde sus orígenes en 1992, cuando cada país europeo tenía su propia legislación, hasta el año 2000, en que la norma 12/830 unifica la legislación para Europa y aparecen las normas UNE. Es en el año 2004 en que la legislación (Reglamento 37/2005) habla del cumplimiento de la cadena del frío y no solo para el transporte sino también para los almacenes, así como del cumplimiento de las normas UNE aprobadas. En el año 2006 aparece el ORDEN ITC /3701/2006 que regula el control metrológico del Estado de los registradores de temperatura y termómetros para el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos, ya no para ultracongelados, sino para productos a temperatura controlada.</p> <p>Es importante, acentúa el Sr. González, establecer una interpretación de esta orden ITC/3701/2006 en cuanto a que en el ámbito europeo solo se exige el control metrológico a los registradores de los vehículos y almacenes de alimentos ultracongelados o congelados, mientras que la orden establece el control para productos a temperatura controlada.</p> <p>D. Juan Manuel González García continúa diciendo que la orden ITC/3701/2006 exige el cumplimiento de la norma UNE 12830 para registradores, la UNE 13845 para termómetros y la UNE 13846 para verificación periódica de registradores y termómetros.</p> <p>En el año 2007 se reunieron en la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid, tanto la Comunidad de Madrid como la asociación ATFRIE con el fin de realizar las gestiones para poder dar cumplimiento a esta legislación. Se encontraron con el siguiente problema: Los registradores miden tiempo y temperatura. La verificación de las temperaturas se realiza en 15 minutos mientras que la verificación del tiempo (según la norma UNE 13846) es de 8 a 16 horas, con el consiguiente trastorno para los transportistas.</p> <p>Esta misma norma establece que se puede permitir un método alternativo de verificación. El Sr. González, en contacto con los fabricantes de registradores, ha diseñado un método para la verificación del tiempo que dura cinco minutos. Este método consiste, básicamente, en verificar la frecuencia del registrador en lugar del tiempo, aprovechando la tecnología digital de los nuevos registradores.</p>
--	--

Este procedimiento está respaldado por la CEM. La Comunidad Autónoma de Madrid (CAM) autoriza este método de verificación.

La situación actual en la CAM es la de extender este 'Know-How' a las ITV de su territorio. Por otra parte la CEM va a ampliar cursos a otras Comunidades Autónomas con el fin de que los transportistas que sean usuarios de estos registradores de temperatura, tengan un lugar donde hacer sus verificaciones.



La propia ITC/3701/2006 establece que las verificaciones deben solicitarse a la Administración pública competente o al organismo de verificación, teniendo estos un mes de plazo para proceder a la misma. La Administración competente es la propia Comunidad Autónoma, es decir, el transportista no puede hacer la petición de las verificaciones de sus registradores de temperatura en otra Comunidad Autónoma diferente a la que pertenezcan.

Apunta el Sr. González la posibilidad de que, a través de esta Subcomisión se solicite a la CEM la posibilidad de que, al igual que con las ITV, las verificaciones se puedan realizar en cualquier parte del territorio por tratarse de vehículos itinerantes.

Pide la palabra D. Enrique Campos Leza, de la Dirección Gral. de Industria del Gobierno de La Rioja. Comienza diciendo que en la Rioja ya tienen un organismo de verificación autorizado, ENSATEC, que no ha realizado ninguna verificación hasta el momento, por no haberse recibido petición alguna. Le pregunta al Sr. González si está autorizado como organismo de verificación.

El Sr. González le responde que lo está desde el año 2007 y que, además, ENSATEC utiliza su método para hacer las verificaciones, es decir, que ha colaborado estrechamente con dicha empresa. Añade el Sr. González que, además de la Rioja, Asturias también tiene organismos de verificación y está empezando Andalucía.

D. Enrique Campos Leza le hace una proposición a D. Juan Manuel González García y es la de ofrecerse como organismo de verificación a otras Comunidades Autónomas. Así lo han hecho en La Rioja con otras empresas que no son de aquella Comunidad Autónoma. No hay que olvidar que el fin de la Administración no es otro que el poder facilitar la herramienta a los transportistas para que puedan proceder a la verificación.

D. Juan Manuel González García le contesta que no es fácil. Hay Comunidades Autónomas que tienen verdadero interés pero otras que, aún teniendo en su territorio unas flotas muy grandes, no dan respuesta a una solución tan fácil como la posibilidad de hacer verificaciones in situ, pues él tiene una tecnología muy desarrollada que permitiría hacer verificaciones a grandes flotas sin desplazamiento para estas.

D. Antonio López Pedrós de ATFRIE, que sustituye a D. Manuel Tolón, comienza diciendo que bajo su punto de vista, las Comunidades Autónomas son cautivas de su propio procedimiento administrativo con la que gestionan. La Comunidad Valenciana no ha dado respuesta a la gestión de las verificaciones debido a que tiene adjudicada una concesión a una sociedad hasta el año 2015 por la que esta efectuará todas las verificaciones en esa Comunidad Autónoma. Está de acuerdo en que se debe dar flexibilidad territorial para el tema de las verificaciones, tal y como apuntó D. Juan Manuel González García. Este último reitera que debe ser la Subcomisión la que debe informar de esta posibilidad al CEM.

D. Antonio López Pedrós, José Ignacio Sánchez Carazo y D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Fé Borrego intervienen en un debate en el que se le pide al Ministerio de Industria opinión sobre como cambiar la normativa ITC/3701/2006 elaborada por dicho Ministerio a fin de flexibilizar territorialmente la verificación de los termógrafos al ser estos equipos itinerantes. Se inicia una polémica al considerar el M<sup>o</sup> de Industria que no tienen competencias sobre el asunto. M<sup>a</sup> Fé Borrego alega que sí que la tienen respecto a la legislación, pues las Comunidades Autónomas son ejecutoras de la legislación que procede del Estado.

D. Javier de Mauricio, en relación con lo dicho para los vehículos itinerantes, manifiesta que no hay que olvidar que los depósitos de almacenamiento también tienen que proceder a la verificación de sus equipos según la normativa y que estos no son itinerantes. Debería buscarse una solución definitiva a quien y como hay que dirigirse para solucionar el problema.

Toma la palabra D. Enrique Campos Leza para hacer un comentario sobre la ITC/3701/2006. Comienza diciendo que el organismo competente es la Comunidad Autónoma donde tenga su domicilio fiscal tanto el vehículo itinerante como el almacén. Esto hay que tenerlo muy en cuenta si bien es la Comunidad Autónoma la que tiene que, según esta orden, o bien proceder a la verificación o bien autorizar a los organismos de verificación metrológica que procedan a realizarlo. Por otro lado destaca que en todo este tiempo solo ha recibido una llamada en este sentido. No hay, por tanto, una demanda sustancial de verificaciones. En cuanto al caso de Valencia manifestado por D. Antonio López, no ve problema alguno en que dicha sociedad concesionaria sea obligada por las condiciones de la concesión a efectuar las verificaciones. Termina D. Enrique manifestando que deben ser las Comunidades Autónomas las que autoricen las verificaciones o den el servicio a través de sus organismos de verificación.

Tras estas manifestaciones, el Sr. Secretario hace un breve resumen desde sus comienzos hasta llegar a la situación actual en la que queda claro que son las Comunidades Autónomas las que deben proceder, tanto por todo lo dicho anteriormente, como por la respuesta del CEM en su reunión de la Comisión de Metrología Legal del Consejo Superior de Metrología en sesión de 11 de noviembre transcrita al final de la página 2 de este acta.

Tras varias intervenciones de D<sup>a</sup>. Amparo de la Puerta, D. Juan Manuel González García y D. Enrique Boígues Noguera en referencia a donde dirigir las inquietudes del sector en cuanto al tema que nos ocupa, D. Enrique Campos Leza, como representante de la Comisión de Metrología Legal, dice que trasladará el problema a la Comisión en su próxima sesión.

El Sr. Secretario propone elevar, a través de la Subcomisión, un escrito a esa Comisión de Metrología Legal, con lo que se cierra el debate y continúa con otro aspecto de este punto del orden del día.



Otro tema suscitado en la reunión anterior fue la modificación del RD 237/2000 del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Al no llegar a ningún acuerdo en esta Subcomisión, dicho Ministerio tramitó la modificación por vía de urgencia. Se reunió la Comisión para la Coordinación del transporte de Mercancías Perecederas y se aprobó el trámite por unanimidad. El Sr. Secretario pregunta al representante del Ministerio de Industria por la situación actual de esta modificación.

El Sr. Sánchez Carazo contesta que toda la documentación se encuentra en la Secretaría General Técnica de su Ministerio pero que no tiene información de cuando saldrá en el BOE.

El Sr. Secretario informa también del punto 3 de la reunión anterior como era la necesidad de una normativa de limpieza interior y mantenimiento de los recipientes que transporten productos alimentarios. Reunida la Comisión Permanente se llegó a la conclusión de que, debido a lo complejo que resultaría la creación de una normativa que abarcara todos los productos, usos y transporte alimentario, se aconsejaba utilizar métodos de autocontrol y se editaran guías de buenas prácticas. Estas recomendaciones se trasladaron a la Asociación Nacional de Limpieza de Cisternas (ANLIC) en escrito de fecha 15 e julio de 2008.

Por último, el Sr. Secretario recordó que en la reunión anterior se había enviado el último documento del ATP al Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento con el fin de divulgar la legislación sobre el transporte de Mercancías Perecederas, tal y como se dispone en el artículo 3.d) del RD 1010/2001 de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte. Pues bien, la publicación ya se encuentra disponible en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento.

---

3

El Sr. Secretario pospone el punto 3 del orden del día para el final de la sesión, al ser el punto 4 muy amplio. Pide brevedad en las exposiciones.

---

4

---

4.1

Comienza la exposición de este punto 4 del orden del día D. Antonio López Pedrós con un doble objetivo: Continuar con las líneas de trabajo que quedan pendientes de su antecesor, D. Manuel Tolón y hacer una llamada de atención sobre la crisis en el transporte.

En cuanto al primer punto, el Sr. López comienza hablando sobre la antigüedad de las cajas isotérmicas. Hace referencia a la presentación de D. Eduardo Muñoz el año pasado en la que decía que estas pierden su calidad a los 9 años. Se debate el tema de verificar la caja a los doce años. También hace referencia en este sentido a D. Íñigo Elorza que manifestó su intención de crear un grupo de trabajo sobre este aspecto. El Sr. López ve muy necesario crear este grupo de trabajo así como de crear medidas fiscales, aunque el Ministerio de Hacienda no esté integrado en la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

Siguiendo con las líneas de trabajo, el Sr. López continúa hablando sobre la higiene en los vehículos. En el año anterior se habló exclusivamente de las cisternas y se dejó de lado a los vehículos frigoríficos. Según el RD 2483/1986 se generalizan las condiciones higiénicas a todos los vehículos de transporte de productos alimentarios a temperatura controlada. También el Reglamento europeo CE 852/2004 no hace diferencias entre los vehículos de transporte de productos alimentarios sean o no a temperatura controlada en cuanto a las exigencias en las condiciones de higiene.

Por otra parte, continúa el Sr. López, pide que se limite el uso de vehículos no isotermos para el transporte de productos alimentarios. En este sentido, ve muy importante la propuesta que pretende llevar la Federación Rusa al grupo de trabajo WP11 sobre la inclusión de las frutas y las verduras en el acuerdo ATP.

Continúa, refiriéndose al uso de paletas intercambiables, que por estar fabricadas con materiales de difícil limpieza; de propiedad de expendedores, consignatarios y transportistas; almacenarse en campas, transportarse en paletas y por último por no saber que tipo de carga han transportado, puede interferir en la calidad e higiene de los alimentos, contaminándolos. Precisa que hay que eliminar todo foco de contaminación en los transportes y, por tanto, pide a la Subcomisión que se restrinja el uso de estas para el transporte de productos alimentarios cambiándolas por las paletas de alquiler. Este cambio resultaría beneficioso pues crea, además, flujos de transporte de logística inversa.

Enrique Boigues interviene para reforzar lo dicho por D. Antonio López en cuanto a la higiene en el transporte de alimentos y en cuanto a las paletas de alquiler.



D. Javier de Mauricio por su parte manifiesta que la problemática actual en cuanto a la higiene del transporte había que enfocarla desde otro punto de vista y es averiguar donde se está realizando la limpieza e higiene de los vehículos especiales. La mayoría de estos se higienizan y lavan en lavaderos de turismos sin garantía de higiene alguna. Se suma a lo dicho por D. Enrique Boigues en cuanto a la calidad de limpieza e higiene de las paletas de alquiler.

Toma la palabra D. Patrick Grube de PEUGEOT España para expresar su conformidad en cuanto a que los alimentos deben ser transportados en vehículos especiales adecuados. Por ello insta a las Comunidades Autónomas a que intervengan con sus policías ya que tanto en Mercamadrid como en Mercabarcelona se ven continuamente vehículos y furgonetas, sin siquiera revestimiento, transportar hacia bares y mercados productos perecederos. Por otra parte propone, en cuanto a la manifestación del Sr. López sobre los vehículos de 12 años, ser más exigente con los vehículos especiales, al igual que se hace, por ejemplo, con las ambulancias en las que se les fija un límite de vida de ocho años. Pide se exija cambiar el vehículo especial a los nueve en vez de a los doce, teniendo en cuenta, y ha quedado demostrado, que a los nueve años han quedado obsoletos

D. Julio Viartola por alusiones del Sr. López pide la palabra para hablar sobre la fiscalización para los vehículos de más de doce años. Piensa que el problema es técnico y no fiscal. Ha quedado claro en el informe del grupo de expertos del que habló el año anterior D. Eduardo Muñoz en el que los vehículos a partir del noveno año no eran rentables desde el punto de vista energético. El problema es de eficiencia y dinero. Apoya al M<sup>a</sup> de Industria para que apoye a Francia en su propuesta en Ginebra y se pueda ensayar la isoterminia y eficacia de los vehículos especiales. Esto repercutiría ante todo en una mayor seguridad alimentaria. Por otro lado también repercutiría en los transportistas que tendrían unos mejores equipos y por último en los fabricantes al saber que no es rentable un equipo con más de nueve años.

D. Enrique Boiges interviene hablando de la paleta de intercambio y del uso de las paletas. Desde AECOC se mira la eficiencia de los vehículos y el transportar la paleta no es rentable. Ahora bien hay países como Alemania en el que se usan mayoritariamente paletas de intercambio y no de alquiler. En Francia solo se usan las de alquiler en un 40%. Solo en Reino Unido y España se llega al 100% en el uso de paletas e alquiler.

En cuanto a los semirremolques considera que deben estar amortizados en seis años, con lo que alargarles la vida tanto resulta perjudicial, no sólo económicamente sino, como manifestó el D. Eduardo Muñoz el año anterior, perjudicial para el medio ambiente por las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera.

D. José Eduardo Gómez pide la palabra para hablar sobre las dos propuestas del Sr. López de ATFRIE. Sobre la primera propuesta (la utilización en exclusiva de vehículos especiales para transporte de alimentos) ha de decir que ya está regulado en el ATP. Si se refiere a que se estén transportando mercancías perecederas con otro tipo de vehículos, los Servicios de Inspección del Estado y las Comunidades Autónomas son los que resuelven. Los ratios de incidencias en la Inspección del transporte son conocidos por su Asociación. Si lo que se propone es la exigencia de vehículos a temperatura regulada para mercancía que no sea la del acuerdo ATP, se deberá tener en cuenta que se está hablando de ordenación del transporte y eso significa que habría otros sectores que se verían afectados. Además, debería tenerse en cuenta que los retornos en vacío no podrían ser suplidos por otro transporte que no fuese alimentario a temperatura regulada. No obstante, continúa el Sr. Gómez hay órganos de decisión que son los que tienen la palabra.

En cuanto a la segunda propuesta sobre las paletas de alquiler o las de intercambio, se supone que se trata de un tema de seguridad alimentaria y, por tanto, el organismo competente sería el Ministerio de Sanidad

D. Antonio López deja claro que en el tema del transporte de alimentos su principal preocupación es la limpieza e higiene del vehículo. Pone como ejemplo como se consiguen las condiciones higiénicas en la limpieza de un vehículo de lona que transporte alimentos. Por otro lado no parece que transportar lavadoras reste higiene a un vehículo que posteriormente transporte alimentos.

D<sup>a</sup>. Victoria Ruiz García. Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición habla de los reglamentos de higiene. Estos se aplican no solo para el transporte sino para toda la cadena alimentaria. Son reglamentos finalistas, no hablan de cómo deben limpiarse los vehículos de transporte, sino de los objetivos para lograr la seguridad alimentaria. En el caso de que haya que hacer una legislación al efecto, esta sería de ámbito nacional y hay que pensarse muy bien y no sería muy útil ser más restrictivo en las leyes nacionales que en los reglamentos de carácter comunitario. La Agencia no legislaría nada que fuese específico. Todo, en materia de transporte, se encuentra en los reglamentos CE 852/2004 y CE 853/2004.

---

#### 4.2

El Sr. Secretario pasa al siguiente tema de este punto 4 y es el correspondiente a la seguridad en los Certificados ATP. Comienza diciendo que la Comunidad de Madrid solicitó información sobre este tema debido a que en sus inspecciones se encuentran con expedientes sancionadores en los que existe un mismo certificado para varios vehículos. Por otra parte no tienen ningún procedimiento que permita validar los certificados que se presentan tanto por los vehículos como por las empresas al realizar sus labores de inspección. El Sr. Secretario explica que durante los años 2006 y 2007 se realizaron unas reuniones informales en Las Palmas del grupo WP11, organizadas por D. Íñigo Elorza y en las que se estudió el nuevo



modelo de Certificado ATP. Se introdujeron en el modelo, entre otros, los siguientes cambios a fin de hacer un certificado difícilmente falsificable. Estas medidas fueron: Impresión fluorescente en la esquina del certificado, sello de la autoridad competente impreso en relieve, principales líneas del certificado escritas en negrita y que en caso de pérdida, el nuevo certificado llevará un sello especial en rojo que pusiera FOTOCOPIA.

El Sr. Secretario da la palabra a D. Eduardo Muñoz que ha trabajado sobre este tema y nos presenta unas relaciones entre los documentos y las placas que debe llevar instaladas en el vehículo.

Comienza el Sr. Muñoz con los distintivos ATP que reflejan la clasificación del vehículo y que, según el acuerdo ATP solo deben llevar la marca de identificación en letras mayúsculas y debajo de estas la fecha; mes y año de expiración de la validez del certificado expedido. El acuerdo no dice más en este punto, con lo que el Sr. Muñoz cree que no debiera ponerse, como se está viendo últimamente, el nombre del organismo de control bajo el distintivo.

Se refiere al RD 237/2000 del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en el que están definidos tanto los procedimientos como los documentos necesarios. Por orden cronológico se refiere a la ficha de características, la Inspección inicial, el acta de ensayo y la conformidad de tipo. El fabricante pondrá a disposición del organismo de control una placa que deberá llevar obligatoriamente el vehículo y que será troquelada.

El primer contraste que se puede hacer es entre la placa del fabricante y la ficha de características, que deben contener la misma contraseña de tipo.

Otro contraste es entre el distintivo y la placa ATP. Deberán llevar ambas las mismas marcas de identificación. En cuanto a esto último solo decir que la placa ATP es opcional, siempre y cuando el vehículo lleve el certificado ATP en cabina.

El Sr. Muñoz hace un paréntesis para hablar brevemente sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y la difícil situación de España para llegar en el 2012 al compromiso del Protocolo de Kioto. Después de una refinada aportación de datos, llega a la conclusión de que el sector del transporte de alimentos perecederos puede aportar y bastante si consideramos los vehículos de más de doce años, cuyas emisiones se pueden evaluar de la siguiente manera:

El Sr. Muñoz aporta un dato fundamental. Por cada litro de gasoil quemado, se emiten 2,67 Kg. de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Los datos del año 2008 del Ministerio de Industria en cuanto a los certificados ATP emitidos en cuarto orden y siguientes para los vehículos especiales fueron 10.000, que son los vehículos con más de doce años. Si apartáramos de la circulación estos vehículos obsoletos y nada rentables económicamente, se dejarían de emitir a la atmósfera más de **quinientos millones de Kg. de CO<sub>2</sub>**.

Este breve paréntesis fue agradecido por D. Enrique Boigues, alentando al Sr. Muñoz a que en cada reunión continúe sacando temas de insostenibilidad tan importantes.

Continúa el Sr. Muñoz hablando de la Ficha de Características y del Certificado de Conformidad ATP, el cual deberá estar en dos idiomas. Al informar sobre la contraseña de tipo es interpelado por la representante de la Comunidad de Madrid D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Fé Borrego alegando que su petición de información en cuanto a la seguridad en los documentos ATP no se había comprendido. Todo lo desarrollado hasta ahora por el Sr. Muñoz son cosas sabidas por parte de la Inspección de Transportes de cualquier Comunidad Autónoma. Informa de que la Inspección de Transportes constata hechos, tanto en las labores de carretera como en las de empresa y que les es imposible verificar que los documentos que se presentan sean veraces. Ella aboga por una base de datos general, unas medidas de seguridad en los documentos tanto físicas como telemáticas que les apoyen en su trabajo.

El Sr. Muñoz le responde que hasta el momento no estaba respondiendo a ninguna pregunta y que estaba desarrollando un tema que le habían pedido desde el Ministerio de Fomento. De todos modos, continúa el Sr. Muñoz, pone a disposición de quien se lo pida los datos de los certificados que él posee. Incluso le ha propuesto al Ministerio de Industria la realización de una base de datos protegida de forma que, mediante usuario y contraseña dados por dicho Ministerio pueda acceder quien lo desee a esta información. Así pues, será dicho Ministerio como propietario del túnel quien lo tenga que hacer. Continúa el Sr. Muñoz diciendo que toda esta presentación respalda los controles que ha efectuado en la Comunidad de Madrid en vehículos estacionados. El 70% no pasaban estos controles.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Fé le responde que es cierto que siempre que ha necesitado la Comunidad de Madrid algún dato o información, siempre la ha obtenido por parte del túnel del frío. Además de que está de acuerdo con el Sr. Muñoz sobre los datos arrojados sobre su estudio en los vehículos analizados.

Interviene el Sr. Secretario diciendo que, como conocedor de la presentación del Sr. Muñoz, llegará la parte de información que contrasta los elementos que debe llevar el vehículo con la documentación correspondiente. Esto posibilita tener una herramienta por ahora necesaria aunque no suficiente para abordar el tema de la seguridad en los documentos.

Continúa el Sr. Muñoz hablando de la Marca de Identificación Complementaria 'X' cuyo significado es la no autonomía de la máquina de frío con respecto al motor del vehículo. En muchos casos no se cumple este requisito en los distintivos pues no hay tantos equipos autónomos.

El Sr. Muñoz facilita su correo electrónico para cualquier información o sugerencia que le deseen realizar (tuneldefrio@hotmail.com).



Pide la palabra D. Patrick Grube, PEUGEOT España. Habla de la posibilidad de, al igual que se hace con los tacógrafos digitales, colocar en las placas ATP una lectura electrónica mediante un código de barras único para cada vehículo. Resalta su importancia pues en España muchos carroceros trabajan con homologaciones cedidas, rebajando los precios en unos 3.000 euros y poniendo el mercado legal en peligro. Se puede poner fin a esto mediante una placa digital.

Continúa el Sr. Muñoz informando sobre los cruces de datos a realizar. Una es entre la Contraseña de Homologación y la Ficha de Características y otra entre la placa ATP y el Distintivo ATP.

En la Ficha de Características hay dos actas; una para el coeficiente global  $k$  y otro es la homologación del equipo frigorífico por el fabricante. Se da la circunstancia de que con un  $k = 0,41$  en la Ficha de Características el organismo de control otorga una marca de identificación FRC. El Sr. Muñoz se brinda a hacer unos controles estadísticos para analizar la realidad de estos casos.

Otro de los controles, continúa el Sr. Muñoz es con el Certificado ATP. En las transparencias que acompañan a su intervención refleja en colores la información a tener en cuenta para cotejar la información que, de idéntica forma, debe existir en ambos documentos. Este documento ATP deberá ir en dos idiomas; uno es el idioma del fabricante y otro es uno de los oficiales en el ATP que son el inglés, francés o ruso.

Añade que los organismos competentes son la Direcciones Generales de Industria de las Comunidades Autónomas. Recuerda que se envió un escrito remitido por la Dirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria en la que se les sugiere que todos los vehículos importados que entren en España con más de seis años deberán ser controlados por una estación de ensayos autorizada por la autoridad competente. Desde el año 1985 ni un solo vehículo importado ha sido enviado al túnel, machacándose, según el Sr. Muñoz a la industria española pues entran desde Francia con certificado en vigor y permanecen toda la vida en España.

D. José Eduardo Gómez Gómez toma la palabra para hacer dos comentarios. Cuando se colocan las placas, si las hay -pues no suelen encontrarse ni la del fabricante ni la ATP- nunca aparecen en el mismo lugar. Además, cuando se encuentran estas no suelen estar troqueladas. Alguien debería poner orden a este punto.

Si no se le facilita a la inspección una base de datos de estos certificados, los organismos de control, al menos, deberían tener herramientas para comprobarlos.

---

#### 4.3

El Sr. Secretario pasa a otro de los temas de este punto 4. TRANSFRIGORROUTE. Borrador de RD sobre comercialización y manipulación de gases fluorados y la certificación de profesionales.

D. José Manuel Sanjuán toma la palabra pidiendo si se encuentra en la sala algún representante del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y para decir que este borrador afecta en general a la industria frigorífica y a la Sociedad y en particular al transporte y a las instalaciones frigoríficas.

Tiene en cuenta, tanto los Reglamentos anteriores de referencia básica: Reglamento (CE) nº 2037/2000 y Reglamento (CE) nº 842/2006, como el de gases fluorados de efecto invernadero, que incluyen limitaciones y prohibiciones a su uso, así como medidas para fomentar la contención de las emisiones y la recuperación de estos gases una vez finalizados los usos permitidos.

No menciona a las carrocerías frigoríficas cuando pasan a la obsolescencia y que contienen gases CFC, HCFC o HFC y que crean el efecto invernadero.

El Sr. Sanjuán se pregunta que se va a hacer con todos estos vehículos especiales cuyos aislantes están construidos con espumas que contienen estos gases y que al final y durante su vida salen a la atmósfera.

El borrador tiene en cuenta también la certificación del personal involucrado en la Instalación, el Mantenimiento, el Control de Fugas y la recuperación de sistemas frigoríficos.

Como desarrollo de los artículos 12 y 13 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, se establecen una serie de limitaciones y requisitos de control e información a la venta y distribución de estos fluidos y la información necesaria para dar cumplimiento a las Obligaciones Internacionales en materia de información sobre emisiones.

Este real decreto tiene por objeto regular la distribución y puesta en el mercado de gases fluorados, así como su manipulación y la de los equipos basados en su empleo.

Establece asimismo los procedimientos de certificación del personal que realiza determinadas actividades, todo ello con el objetivo de evitar las emisiones a la atmósfera y dar cumplimiento a lo previsto en la normativa europea.

Será de aplicación a los distribuidores de gases fluorados y de equipos y productos basados en ellos, así como al personal que realice alguna de las actividades previstas en el artículo 3 y a titulares, comercializadores y empresas instaladoras y mantenedoras de los equipos mencionados en dicho artículo.

Hace las definiciones siguientes:





“Gases fluorados”: las sustancias enumeradas en los grupos I, II, III, VII, VIII y IX del anexo I del Reglamento (CE) nº 2037/2000, de 29 de junio de 2000, así como las enumeradas en el anexo I del Reglamento (CE) nº 842/2006, de 17 de mayo, incluyendo las mezclas de fluidos que las contengan

“Vehículos”: cualquier medio de transporte de personas o mercancías, exceptuando ferrocarriles, embarcaciones y aeronaves e incluyendo maquinaria móvil de uso agrario o industrial.

“Empresas autorizadas”: los Talleres de vehículos que cuenten con el personal especificado en el artículo 3.3., así como el personal de mantenimiento de otros equipos móviles no regulados por los anteriores reglamentos de seguridad industrial.

Las actividades están restringidas al personal en posesión de la certificación exigida para los equipos de refrigeración o climatización con sistemas frigoríficos de carga superior o igual a 3 Kg. Ó en relación con los equipos de refrigeración o climatización con sistemas frigoríficos de carga inferior a 3 Kg.

Las Comunidades Autónomas designarán el órgano competente para la expedición, suspensión y retirada de las certificaciones personales

Los distribuidores de gases fluorados deberán estar registrados y la venta o cesión de gases fluorados únicamente podrá ser realizada por distribuidores registrados

Los comercializadores de los equipos basados en gases fluorados que requieran ser instalados, se asegurarán de que dicha instalación la realice una empresa autorizada

La persona física o jurídica propietaria o beneficiaria de los equipos deberá contratar o encomendar la ejecución de las actividades enumeradas en dicho artículo a empresas autorizadas o personal certificado,

Los comercializadores de los equipos basados en gases fluorados deberán mantener debidamente actualizado el libro de registro correspondiente.

Hasta el 4 de julio de 2009 se considerará que disponen de la certificación necesaria para realizar las actividades enumeradas aquellas personas que hayan venido realizando dichas tareas con anterioridad al 4 de julio de 2008.

En lo que se refiere a otras actividades, se considerará debidamente certificado hasta el 4 de julio de 2010, al personal enumerado en el artículo 3.3. a y b, del Reglamento (CE) 307/2008 de 2 de abril.

El libro de registro contendrá: Registros –por equipo puesto en mercado -, Fecha de operación, Tipo aparato, Tipo gas, Cantidad de gas en gramos precargada, Cantidad total de gas admite del equipo, Potencia eléctrica, NIF comprador, Nombre comprador, CIF empresa instaladora, Nombre empresa instaladora, Dirección lugar instalación, Identificación instalación – código etiqueta- y Referencia factura o contrato.

Con esto concluye el Sr. Sanjuán lanzando la pregunta de por que no están incluidos en esta ley tanto el ferrocarril como los automóviles domésticos, pues estos últimos son los que tienen más fugas y, debido a su número, el problema medioambiental que provocan es mucho mayor en estos que en los transportes.

Toma la palabra D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Dolores Rollán Monedero de la D. Gral. de Calidad y Evaluación Ambiental del M<sup>o</sup>. de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, informando de la situación de este borrador. Se encuentra en la Secretaría General Técnica de su Ministerio y se prevé que en este año salga publicado en el BOE. En cuanto al borrador de Real Decreto, no es más que una trasposición para España del reglamento europeo CE 842/2006.

El que no estén los vehículos domésticos es debido a que se encuentran en diferentes sistemas de certificación. Es por ello que tanto los vehículos domésticos como los de transporte están incluidos en el real decreto.

Por último, añade la Sra. Rollán, una vez que se apruebe el real decreto, se ofrece para hacer una reunión específica en la que se comente el Real decreto con más rigor, dado que la Subcomisión es muy amplia

Toma la palabra el Sr. Sanjuán para comentar que el borrador está aún en trámite y, por tanto, sometido a debate. Quiere poner énfasis en las carrocerías frigoríficas y su alto contenido en gases de efecto invernadero, comparándolo con el equipo de frío. Si el equipo de frío de un vehículo de transporte especial lleva 6 Kg. de gas, la carrocería lleva del orden de 10 veces más. Sería conveniente, ya que para los electrodomésticos hay ya una legislación al efecto, moverse como sociedad a fin de crear una legislación para la retirada de las carrocerías de estos transportes especiales. La Sra. Rollán cree que el tema de la retirada de las carrocerías estaría incluido en la ley de Residuos, a lo que el Sr. Sanjuán le pide que informe a la Subcomisión sobre este punto.

Se entra en un debate por parte del D. Dulcé Díaz Fesno, La Sra. Rollán y el Sr. Sanjuán. Se trata del caso de si RENFE debe o no entrar dentro de esta legislación. Mientas que la Sra. Rollán cree que solo entra a efectos de certificación de personal y no para el control de fugas, el Sr. Sanjuán piensa que es una equivocación no someter a estos equipos de veinticinco a treinta años de antigüedad a la nueva ley como hacen Holanda y otros países.

---

#### 4.4

El Sr. Secretario pasa al último tema de este punto 4 sobre certificados, rotulaciones y responsabilidades en las cisternas para transporte de alimentos primero y después sobre el código FEDIOL.



D. José M<sup>a</sup> Alonso, Asociación de Lavaderos de Interiores de Cisternas. (ANLIC) toma la palabra resumiendo la legislación actual sobre el transporte de alimentos en cisternas: Exclusividad para el transporte alimentario, necesidad de llevar rotulado 'USO EXCLUSIVO ALIMENTARIO' y la obligación de lavar la cisterna en un lavadero cuando cambie la carga del producto alimentario.

En un primer punto quiere destacar la realidad del transporte en cisterna. Habitualmente la rotulación exigida por ley se transforma en una simple pegatina que retiran cuando les conviene.

En los lavaderos estos transportistas exigen certificados de lavado que no concuerdan con lo realmente realizado, produciéndose un punto crítico en la trazabilidad que exige la legislación alimentaria.

El Sr. Alonso lanza una pregunta sobre la responsabilidad de los hechos. Piensa que la responsabilidad civil subsidiaria la tendría el cargador, pues tiene en su mano la exigencia de que la cisterna sea de uso exclusivo y que el certificado de limpieza sea el real. Además, añade que una posible solución sería exigir los últimos certificados de lavado y no solo el último.

Otro de los temas a los que hace referencia es el código FEDIOL trasposición de la CE 852/2004 consensuada entre el Ministerio e Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y las asociaciones de transportistas. Los lavaderos de cisternas no fueron convocados a estas reuniones.

Las exigencias económicas que implica este código son muy costosas e imposibles de asumir para los lavaderos. El Sr. Alonso pregunta por que no fueron convocados a estas reuniones.

Pide la palabra D. Enrique Boigues para decir que la responsabilidad sobre la trazabilidad la tienen todos y que el lavadero no debe eximir las suyas.

El Sr. Alonso le responde que quien debe pedir la trazabilidad al transportista es el cargador. Una solución sería pedirle no solo el último certificado del lavadero sino varios.

D. Dulsé Díaz Fresno pide la palabra y manifiesta que, desde CTM Cisternas se está en contra de que se certifique algo en contra de la legalidad. Habla de las mercancías peligrosas y la legislación que allí existe para la limpieza. Respecto al código FEDIOL quiere matizar errores de concepto. AFOEX obliga a sus asociados a que apliquen el código FEDIOL. Esta asociación se puso en contacto con CTM Cisternas para que tradujese del inglés este código. Quede claro que CTM Cisternas no ha hecho las normas sino que se limitó exclusivamente a traducir este código. Lo que sí hizo CTM Cisternas fue mandar un escrito a fin de que se retrasara la entrada en vigor de este código puesto que era económicamente imposible ponerse al día, protegiendo así al sector. Se creó posteriormente un grupo de trabajo a fin de que no se someta a presiones a los lavaderos. Toda manifestación en este sentido sería tratado por este grupo de trabajo. Hasta el momento no se ha recibido ninguna información al respecto. El comunicado es de fecha 5 de diciembre de 2008. El Sr. Alonso desconocía ese comunicado.

---

3

El Sr. Secretario retoma el punto 3 que había quedado pendiente. Comienza recordando el envío de documentación sobre este punto del orden del día.

En el año 2008 se enviaron dos propuestas al grupo de trabajo WP11: Una sobre el prólogo del Manual ATP, que luego no llegó a salir y un documento informal sobre una propuesta de Francia que consistían en poder realizar unos test de isoterma y eficacia de los dispositivos de frío a los vehículos de menos de 12 años.

El Sr. Secretario con el fin de poder explicar mejor la propuesta francesa, comienza informando sobre los certificados ATP que deben llevar los vehículos especiales (al inicio, a los seis y posteriormente cada tres años) y da los datos del número de certificados ATP emitidos en España durante el año 2008 remitido por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y enviado al grupo WP11 en Ginebra. Se dieron en España 9.469 primeros certificados ATP a vehículos nuevos, 8.602 segundos certificados a los vehículos de seis años, 7.262 terceros certificados a los vehículos de 9 años y 10.090 cuartos y posteriores certificados a vehículos de más de doce años. Hace mención el Sr. Secretario del importante número de certificados emitidos a vehículos de más de 12 años.

Vuelve el Sr. Secretario al seguimiento de la propuesta francesa tras esta información exponiendo que dándose cuenta de que en la actualidad estos certificados se realizan según los párrafos 29 (isoterma de la caja) y 49 (eficacia del equipo de frío) y no según el Anejo 1 Apéndice 1 del ATP que les obliga a ir a una estación de ensayo aprobada por la autoridad competente; optan por realizar un control de isoterma y eficacia del equipo de frío a todos los vehículos de menos de doce años. Con ello, además, obtendrían datos durante la vida útil del vehículo de las variaciones del coeficiente k.

Esta propuesta no fue aceptada por España al considerar tan solo la eficacia del equipo y no la isoterma.

En este año 2009 la propuesta francesa se hará en la misma línea y España mandará una propuesta para que la isoterma también se recoja en el documento ATP.

Otra de las propuestas interesantes fue, en documento informal, el de la Federación Rusa en la que se quieren introducir las frutas y verduras en el anejo 3 del acuerdo ATP.



Sobre esto último AESAN interviene para manifestar que en los Reglamentos de Higiene no existen tablas de temperatura para frutas y verduras. Para los reglamentos europeos el responsable último es el operador económico y es quien tiene en su mano regular estas temperaturas. Insiste en que en los reglamentos de higiene no hay regulación de temperaturas para frutas y verduras. Además cree que estas variarán dependiendo de la gama y los tratamientos a los que son sometidos estos productos, por lo que ve difícil la uniformidad en las temperaturas de transporte de estos productos.

TRANSFRIGORROUTE también interviene para manifestar que ya hace tiempo que se intentó hacer esto. Es un tema escabroso y complejo a la vez. Se iniciaron estudios con el instituto de refrigeración de Francia y la conclusión fue que será el mercado quien tenga que regular esto, pues la temperatura depende, en gran medida del grado de humedad y del embalaje. No es lo mismo la temperatura de transporte para un producto recién salido del campo y que se transporta inmediatamente que el de un producto envasado al vacío o con un gas inerte.

El Sr. Secretario da las gracias por esta información y da por finalizado el punto tres de la orden del día.

---

5

El Sr. Secretario hace una propuesta a los presentes, en el sentido de organizar unos grupos de trabajo que dinamicen la Subcomisión y profundicen en temas que hay latentes. Propone estos:

- Seguridad en los documentos
- Envejecimiento de los vehículos y su tratamiento
- Ampliación de productos en el anejo 3 del ATP
- Limpieza de los vehículos especiales ATP.

D. Javier de Mauricio interviene hablando de la limpieza de los vehículos, el primero en cuanto a responsabilidades, añadiendo que las Comunidades Autónomas tienen mucho que decir, pues son estas las que otorgan las autorizaciones de estos lavaderos, existiendo algunos de estos sin depuradora que están realizando sus labores. Prosigue hablando de los lavaderos de cisternas en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Interviene también D. Dulcé Díaz Fresno para corroborar que no hay lavaderos en mercancías peligrosas a lo que el Sr. Secretario interviene para decirles que este no es el foro para hablar de esas mercancías. El Sr. Díaz también propone que se haga algo desde la Subcomisión en cuanto a la limpieza.

D. Juan Motos de ASTIC toma la palabra para dar una solución al problema de los cargadores y lavaderos y es el hacer dos tipos de certificados muy diferentes; uno para mercancías peligrosas y otro para perecederas. Con ello los transportes de alimentos no podrán cargar otra mercancía y viceversa.

AESAN en este sentido vuelve a reconfirmar la posición de la Agencia Alimentaria en cuanto a que los vehículos de transporte de alimentos son de uso exclusivo y deben llevar de forma visible e indeleble y en una o varias lenguas comunitarias el rótulo de 'uso exclusivo alimentario', por lo que una pegatina es, claramente, una ilegalidad. Recuerda también que la trazabilidad es para toda la cadena alimentaria y esto lo dicen todos los reglamentos.

D. José Manuel Sanjuán pide un blog para mercancías perecederas. El Sr. Alonso ofrece la página Web de su asociación ATFRIE y le parece una muy buena idea poner en común información, lo que dinamizaría los finiros grupos de trabajo.

El Sr. Secretario recuerda el correo electrónico corporativo [cctm.perecederas@fomento.es](mailto:cctm.perecederas@fomento.es), donde pueden hacer llegar cuantas ideas y propuestas crean oportunas.

No habiendo más asuntos que tratar, D. Román Mosquera levantó la sesión, a las 14,20 horas, agradeciendo la asistencia, colaboración e interés de los asistentes.

El Secretario de la Subcomisión para la Coordinación  
del Transporte de Mercancías Perecederas.

Fdo: Román Mosquera Jimena.