

**ACTA DE LA REUNIÓN DEL 1 DE ABRIL DE 2008  
DE LA SUBCOMIÓIN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERECEDERAS**

<p><b>Asisten:</b></p> <p>D. Román Mosquera Jimena, Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, Ministerio de Fomento.</p> <p>D. José Eduardo Gómez Gómez, de la Dirección Gral. de Transportes por Carretera, Ministerio de Fomento.</p> <p>D<sup>a</sup> Laura Moreno Ramos, de la Dirección Gral. de Transportes por Carretera, Ministerio de Fomento.</p> <p>D. Iñigo Elorza Cavengt, de la Dirección Gral. de Desarrollo Industrial, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.</p> <p>D. José Ignacio Sánchez Carazo, de la Dirección Gral. de Desarrollo Industrial, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.</p> <p>D. José Luis Chica Moreu, de la Dirección Gral. de Tráfico, Ministerio del Interior.</p> <p>D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Luisa Aguilar Zambalenberri, de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria (AESAN), Ministerio de Sanidad y Consumo.</p> <p>D. Jesús López Tapia en sustitución de D. José Miguel Herrero Velasco, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.</p> <p>D<sup>a</sup>. Luz Elena Sánchez Fernández, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.</p> <p>D. Eduardo Muñoz Tomas, Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial, Laboratorio de Termotecnia.</p> <p>D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Fe Borrega Bahón, de la Dirección Gral. de Transportes de la Comunidad de Madrid.</p> <p>D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Dirección Gral. de Transportes de la Comunidad de Madrid.</p> <p>D. José Miguel Casasola Boyero, de la Dirección Gral. de Transportes, Junta de Andalucía.</p> <p>D. Germán Fernández Fernández, de la Dirección Gral. de Transportes, Principado de Asturias.</p> <p>D. Fernando Plaza Cañizares, de la Dirección Gral. de Transportes, Gobierno de Cantabria.</p> <p>D. Luis I. San Pedro Guerra, Técnico Facultativo de</p>	<p>En Madrid, a las 10:06 horas del día 1 de abril de 2008, 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.</p> <p>D. Román Mosquera, da la bienvenida a los asistentes e inicia la reunión con el primer punto del orden de día: Aprobación del acta de la reunión anterior de fecha 28 de junio de 2007.</p> <p>D. Iñigo Elorza, pide se cambie su respuesta a la pregunta formulada por D. Manuel Tolón sobre los vehículos construidos en kit. En la página 4 del acta la respuesta que figura de D. Iñigo Elorza es que están prohibidos cuando debería decir que lo están a nivel internacional, pero que en España se pueden utilizar, según lo especificado en el anejo 1, punto A, 2 del RD 237/2000 de 18 de febrero.</p> <p>D. Román Mosquera indica al Sr. Elorza como al resto de la sala la conveniencia de efectuar los cambios en tiempo y forma. El acta había sido enviada en septiembre de 2007.</p> <p>Por otro lado D. Javier de Mauricio pone de manifiesto el tiempo transcurrido desde la última reunión y también apunta su preocupación por la posible trascendencia que pueda tener el tema en caso de incumplimiento de la normativa y su aparición en los medios de comunicación.</p> <p>D. Román Mosquera le responde que la iniciativa para que se produzca una reunión de la Subcomisión debe partir de los integrantes de la misma.</p> <p>D. Enrique Boigues además de estar de acuerdo con el Sr. Mosquera, expresó el hecho de que la normativa vigente es de obligado cumplimiento.</p> <p>Modificada el acta de la reunión anterior en los términos expuestos, queda esta aprobada por unanimidad.</p> <p>El Sr. Mosquera pasa el punto nº 2 del orden día al final de la reunión, ya que es un tema que, si no quedara tiempo, lo enviará por correo electrónico. Cede la palabra al representante de AEUTRASMER, para que exponga el motivo del punto 3 del orden del día.</p> <p>D. Javier de Mauricio comienza su exposición manifestando la preocupación en el sector por el grado de cumplimiento de la normativa aplicable en cuanto a las autorizaciones de los centros de lavado, los</p>
--	---

<p>I.T.V., Castilla y León.</p> <p>D. Antonio Espadas Pozas, Técnico D. G. de Industria e Innovación Tecnológica.</p> <p>D. José Francisco Rodríguez Pérez, de la Dirección Gral. de Transportes, Junta de Castilla La Mancha.</p> <p>D<sup>a</sup>. Ainoha Larroya Molero, de la Dirección Gral. de Transportes, Diputación General de Aragón.</p> <p>D. Oscar Suárez Almeida, de la Dirección Gral. de Transportes, Gobierno de Canarias.</p> <p>D. Rodrigo Ramos González, de la Dirección Gral de Industria del Gobierno de Cantabria.</p> <p>D. Julián Vega Lobo, de la Dirección Gral. de Transportes de la Junta de Extremadura.</p> <p>D. Juan José García Carretero, de la Dirección Gral. de Transportes de la Junta de Extremadura.</p> <p>D. Manuel Sánchez Jiménez, de la Dirección Gral. de Transportes del Gobierno Vasco.</p> <p>D. Enrique Campos Leza, de la Dirección Gral. de Industrial del Gobierno de La Rioja.</p> <p>D. José Manuel González Herrero, de la Federación Nacional de Asociaciones de Transportes de España (FENADISMER).</p> <p>D. Teodoro Piñuela Pérez, de la Unión General de Trabajadores (UGT).</p> <p>D<sup>a</sup>. Lucía Páramo Rodríguez, de la Asociación Española de Usuarios de Transportes y Asimilados (AEUTRANSMER)</p> <p>D. Javier de Mauricio García de Paadín, de la Asociación Española de Usuarios de Transportes y Asimilados (AEUTRANSMER)</p> <p>D. Manuel Tolón Jiménez, de la asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Enrique Boigues de la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC)</p> <p>D<sup>a</sup>. María Martínez Herrera, Asociación Española de Distribuidores de Autoservicios y Supermercados.</p> <p>D. José Manuel Sanjuán, Transfrigoroute España.</p> <p>D. Julio Viartola Molinero, ASFARES.</p> <p>D. Alberto Sánchez Ramirez, ASCATRAVI.</p>	<p>requisitos técnicos que deben de cumplir, los certificados de limpieza que se están emitiendo y la situación del sector con respecto a otros países. También resalta las malas prácticas y el continuo fraude en la utilización de cisternas para el transporte de mercancías perecederas. Todo está regulado en el Real Decreto 1728/2007, de 21 de diciembre sobre lavado de cisternas para el transporte de leche que entró en vigor el 17 de febrero de 2008.</p> <p>Toma la palabra el representante de ANLIC, diciendo que la regulación viene dada por el RD 1728/2007, pero solo para el sector lácteo. Que, al igual que los requisitos mínimos de los lavados en mercancías peligrosas se encuentran contenidos en el RD 948/2003, habría que llegar a una normativa única en mercancías perecederas. Añadió que deberíamos adaptarnos a la normativa europea y remarcó que la regulación debería ampliarse a todo producto perecedero y no solo al sector lácteo.</p> <p>El Sr. Mosquera toma la palabra para informar a los presentes el contenido del art. 18.2. del RD 1728/2007, en el que se atribuye a los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo la coordinación, en el ámbito de sus competencias, de las actuaciones en materia de control oficial de leche cruda de vaca. Así mismo el Sr. Mosquera, antes de leer el contenido del Anejo III de este RD referido al lavado de las cisternas de transporte, invita a los representantes de estos dos Ministerios al uso de la palabra.</p> <p>La representante de AESAN, Doña M<sup>a</sup> Luisa Aguilar, comenta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los vehículos de transporte alimentario son de uso exclusivo, según el Reglamento (CE) 852/2004, de aplicación desde el 1 de enero de 2006.</li> <li>▪ No existe ningún requisito establecido para las condiciones estrictas de lavado en la legislación comunitaria.</li> <li>▪ El operador económico es el que debe regular los requisitos de lavado. Por ello no se ha considerado la necesidad de regularlos. No obstante a nivel Nacional no habría inconveniente en hacer una normativa.</li> </ul> <p>D. Iñigo Elorza, interviene preguntando si el RD 1728/07 ha pasado por la Comisión Permanente, previo a su aprobación. También informa que, el art. 9.1.b de este RD, dispone que la leche contenida en la cisterna no se transportará a una temperatura superior a 10 °C, mientras que en el anejo 3 del ATP, la temperatura de transporte para la leche cruda no debe superar los 6° C en cualquier punto de la carga.</p> <p>Continúa diciendo que en el RD 948/2003 de 18 de julio, se establecen las condiciones que deben reunir las instalaciones de lavado interior de cisternas. Pero esta legislación es para mercancías peligrosas, por ello sería incompatible utilizar este tipo de lavaderos para las</p>
---	--

<p>D. Sergio Sánchez Pinilla, ALDEFE.</p> <p>D<sup>a</sup>. Ana Ferrero Cobato, ALDEFE.</p> <p>D. Ambrosio de Prada Lorenzo, ASORCO</p> <p>D. Cesar Hernando Luciañez, ANIACAM</p> <p>D<sup>a</sup>. Encarnación Sánchez Maroto, CUALICONTROL ACI, SAU</p> <p>D. José Pérez, ANLIC</p> <p>D. José M<sup>a</sup> Alonso, ANLIC</p> <p>D. Antonio Sierra, ASCATRAVI</p> <p>D. Patrick Grube, PEUGEOT España</p> <p>D. Francisco Crespo, ASCATRAVI</p> <p>M<sup>a</sup> José Sánchez Requena, ASCATRAVI</p> <p>D. Fernando Ramírez Casarrubios, ASCATRAVI</p> <p><b><u>Excusaron su asistencia:</u></b></p> <p>D. Fausto Morell Vivo, de la Dirección General de Transportes, Comunidad Autónoma del Gobierno de las Illes Balears.</p> <p>D. José Romualdo Catany Ventayol, de la Dirección General de Transportes, Comunidad Autónoma del Gobierno de las Illes Balears.</p> <p>D. Francisco Javier Tomás Goyena, de la Asociación Española de empresas con Transporte Privado de mercancías de Grandes Usuarios del S.P. (TRANPRIME)</p> <p>D. Victoriano Castaños Vesga, FEVE.</p>	<p>cisternas de leche, por su posible contaminación.</p> <p>Toma la palabra D. José M<sup>a</sup> Alonso, insistiendo en la necesidad de establecer unas normas mínimas y controles oficiales, no solo para la limpieza de cisternas en el sector lácteo sino ampliada a todo producto perecedero.</p> <p>D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa Aguilar, no entiende que haya que regular nada puesto que los reglamentos de seguridad alimentaria lo hacen para todos los eslabones de la cadena alimentaria, incluido el transporte. También comenta que este RD no aporta más que los reglamentos comunitarios. No obstante dice que cualquier propuesta que se quiera hacer sobre el tema sería aceptada siempre que esté justificada.</p> <p>D. José M<sup>a</sup> Alonso, manifiesta que la propuesta de la orden del día tiene como objetivo hacer una normativa.</p> <p>El debate entra en una animada discusión en la que interviene, D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa Aguilar, D. José M<sup>a</sup> Alonso, D. Javier de Mauricio, D. José Pérez, D. José I. Sánchez Carazo y D. Jesús López Tapia.</p> <p>El Sr. Secretario interviene cerrando el debate y proponiendo los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Que conste en acta que este RD no pasó por la Comisión para el transporte de mercancías perecederas pues en su prólogo no aparece nada al respecto y, que de haberlo hecho, se hubiera detectado la diferencia de temperaturas máximas a alcanzar de la leche durante su transporte en las diferentes normativas.</li> <li>▪ Si ANLIC ve la necesidad de proponer una normativa para la regulación del sector de la limpieza de vehículos especiales de mercancías perecederas, puede tomar la iniciativa dirigiéndose a los dos Ministerios (Agricultura, Pesca y Alimentación y Sanidad y Consumo) que son las autoridades competentes que establece este RD en esta materia.</li> </ul> <p>D. J. Eduardo Gómez, informa que está puesto en conocimiento de la Dirección Gral. de Transportes y Energía de la Comisión Europea, esta diferencia normativa con el ATP.</p>
---	--

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa Aguilar, pide que conste en acta que las cisternas y contenedores para el transporte de productos alimentarios deben ser de uso exclusivo.

D. Román Mosquera, da por concluido el punto 3 del orden del día y presenta el punto 4, dando la palabra a los técnicos representantes del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D. Iñigo Elorza explica que este tema no es nuevo puesto que está recogido en el Anejo 1, apéndice 1, párrafo 2.c.i, que ha sido clarificado a los Organismos de Control Autorizados. Por tanto pide el máximo rigor para el cumplimiento del ATP.

D. Julio Viartola, discrepa en las formas y cree que el contenido es lo suficientemente complejo para tratarlo en una circular, proponiendo retirarla y tratarla en el punto 5 del orden del día.

D. Iñigo Elorza, accede a la consideración del Sr. Viartola y está dispuesto a tratarlo en el punto 5 del orden del día.

D. Luis San Pedro, se queja de la falta de información por parte del Ministerio de Industria y sugiere el envío de estas circulares a las Comunidades Autónomas.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> José Sánchez de ASCATRAVI, en la misma línea que D. José Luis San Pedro, solicita también el envío de esta información.

El Sr. Secretario, da por concluido el punto 4 del orden del día y da la palabra a los técnicos representantes del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que inician el punto 5.

D. Iñigo Elorza, comienza haciendo un breve resumen del Preámbulo que inicia el Proyecto de Orden Ministerial y continúa con su Punto 1: Anejo 1 Especialidades. En este punto hace referencia a las cajas construidas en kit y a la novedad en la exigencia de la verificación del coeficiente "k", según el párrafo 26 del ATP, insistiendo que esta no es tan costosa en tiempo y precio como el ensayo para la medición de dicho coeficiente. Añade además que el objetivo es aumentar el control de las cajas.

D. Julio Viartola, manifiesta que se debería clarificar, con relación a las cajas construidas en kit a nivel nacional, si el fabricante puede ser no nacional pero sí de un país miembro del ATP.

D. Iñigo Elorza, responde que según el RD 237/2000 se trata de kit de fabricación nacional.

D. Rodrigo Ramos, comienza informando a D. Iñigo Elorza que su organización no había recibido información sobre la circular enviada a los organismos de control tratada en el apartado 4 de la orden del día, siendo administración competente en la materia. Por otra parte, y en relación con la Nota Informativa que se está tratando de modificación del RD 237/2000, manifiesta su perplejidad en cuanto no se ha tenido en cuenta, para su elaboración, la Directiva 2007/46/CE que trata, precisamente de la homologación de los vehículos a motor, remolques y componentes. En esta directiva se utiliza una terminología que debería ser empleada en el nuevo Anejo 1. Especialidades que se está dando a conocer. Continúa el Sr. Ramos apuntando que resulta sorprendente que se esté elaborando una norma sin contar con esta directiva marco. Por último considera que las condiciones técnicas de los vehículos deberían tratarse en el lugar que le corresponde, que no es el M<sup>o</sup> de Fomento sino el de Industria, que es el órgano competente.

D. Iñigo Elorza, le responde que él, en todo momento, se refiere al recinto isotérmico pero en ningún caso a la parte tractora del vehículo. Añade que no tiene ningún inconveniente en revisar los términos empleados y adecuarlos a la citada directiva (montaje, furgoneta...).

D. José I. Sánchez Carazo contesta a D. Julio Viartola que las cajas construidas en Kit provenientes de otros países deberán tener certificado ATP. Con respecto a lo expuesto por D. Rodrigo Ramos, que está de acuerdo que el documento puede ser mejorado.

D. Iñigo Elorza, sigue leyendo los párrafos B y C del punto 1 y continua por el punto 2, en el que se establece un nuevo anejo 4 del RD 237/2000, correspondiente a inspecciones, modificaciones y montajes. Este nuevo anejo contiene los requisitos que se establecen en el acuerdo ATP.

D. Rodrigo Ramos, pide la palabra para comentar que, en este nuevo punto, la directiva marco no habla de talleres de montaje, sino de fabricantes. Invita al Sr. Elorza a asistir a las reuniones de la planta 12 del Ministerio de Industria, lugar donde, desde hace más de un año, se vienen reuniendo grupos de trabajo formados por fabricantes, laboratorios, asociaciones...etc., con el fin de adecuar la terminología a la directiva mencionada.

D. Antonio Sierra es fabricante de cajas y habla de su experiencia en otros países europeos con relación a la venta y exportación de su producto. En países como Alemania y Bélgica no se le exigen los requisitos que se pretenden en España con este nuevo Real Decreto, en cuanto al montaje de la caja por un carroceros distinto a él.

D. Iñigo Elorza, responde a D. Antonio Sierra y se formula un debate que finaliza el Sr. Secretario, tomando la palabra y considerando la conveniencia de madurar esta normativa. El Sr. Secretario propone la creación de unos grupos de trabajo que tengan en cuenta al sector y que proporcione a la nueva normativa de un mayor consenso.

D. Julio Viartola, manifiesta estar de acuerdo con el Sr. Secretario, en que el documento debe estar más elaborado y aumentar su contenido en lo referente a los vehículos en servicio (punto 6 del orden del día). También añade que se debería escuchar al sector, aunque le parece buena la intención del Ministerio de Industria con esta nota informativa. También pide al Sr. Secretario que figure en acta que por parte de ASFARES:

- Hay mucho que debatir en esta nota informativa.
- Su Asociación quiere hacer propuestas por escrito; y
- Deben crearse grupos de trabajo en los que estén incluidos los fabricantes.

D. Iñigo Elorza, confiesa estar de acuerdo con todo lo dicho y continúa con su exposición, ante lo cual el Sr. Secretario le manifiesta no tener suficientemente elaborado ni consensuado este documento y por tanto cree que debe ser en otro foro donde deba madurarse el proyecto, no en esta Subcomisión.

D. Iñigo Elorza manifiesta al Sr. Secretario la falta de respeto hacia D. Antonio Muñoz, Subdirector General de Seguridad y Calidad Industrial del Ministerio de Industria, por cuanto que fue quien formuló la petición de que estos documentos se vieran en esta Subcomisión.

El Sr. Secretario niega de todo punto esa manifestación y le informa a D. Iñigo Elorza que resulta evidente la falta de consenso en el Proyecto de Orden Ministerial.

El Sr. Secretario pide a la sala que se manifieste sobre si continuar con la exposición o aplazarla hasta que se presente un documento más elaborado. La sala no se manifiesta en ningún sentido y por tanto el Sr. Secretario da la palabra, de nuevo, a los miembros presentes del Ministerio de Industria para que continúen con la exposición.

D. José I. Sánchez Carazo, toma la palabra y continúa con el punto 2 anejo 4.3. En la tabla 1 existente en ese párrafo expone abiertamente la posibilidad de trabajar más en mejorarla.

D. Julio Viartola, considera que no deben estar incluidos en dicha tabla todos los vehículos que figuran en el apartado 3 y reitera su idea de promover una reunión de trabajo para madurar esta nota informativa.

D. Manuel Tolón, manifiesta su conformidad con relación al punto 3, en cuanto a que sea el túnel del frío el organismo encargado de aplicar el procedimiento de verificación del coeficiente "k".

D. José I. Sánchez Carazo, continua con el punto 4, que es sustituido por el documento recibido en esta Secretaría el 27 de marzo y distribuido a la Subcomisión el día 28 "Propuesta para furgones y furgonetas" en cuanto a la consideración de fabricación comparable.

D. José Manuel Sanjuán, interviene comentando que sería conveniente y coherente hacer un grupo de trabajo y quiere reflejar que en el punto 3 del apéndice 13 hay una cierta carencia en lo que respecta a la medición de los vehículos, pues si bien se comprueban independiente cajas y vehículo motor, nadie comprueba que el conjunto este dentro de normativa, dándose el caso de que hay unidades circulando fuera de medidas. Termina su intervención añadiendo que el exceso de longitud va en detrimento de la seguridad y muestra su perplejidad al conocer que las Comunidades Autónomas no tengan información de documentos emitidos por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en relación con los Organismos de Control.

D. Patrick Grube, de PEUGEOT, agradece la clarificación efectuada sobre el término 'fabricación comparable' para el caso de furgones y furgonetas. En este sentido añade que su marca trabaja en conjunto con FIAT, CITROEN y OPEL en cuanto a la búsqueda de cajas con contraseña europea de fabricación. Que las únicas diferencias entre marcas y modelos se encuentran en el motor y caja de cambios, pero no en la caja, que es la misma para todas las marcas.

D. José I. Sánchez Carazo le manifiesta que solo se está tratando de los recintos de carga, por tanto se habla de similitud en cuanto al receptáculo. El Sr. Grube le contesta que lo tenga claro a la hora de legislar y así no transmitir las dudas a las ITV.

D. Cesar Hernando, reivindica una reunión de trabajo. Que hay una Directiva marco a la vuelta de la esquina que es necesario contemplar. Que la reunión debe ser urgente.

D. Javier de Mauricio, comenta que el tema "fabricación comparable" del apartado 4 de esta nueva normativa está clara desde el punto de vista de la inspección. Añade, con relación a la exposición del Sr. Grube, que los Organismos de Control deberían efectuar las mediciones y de esta manera se comprobaría la exactitud del

cuestionario y por tanto la comparación entre cajas. Finaliza diciendo que estas mediciones no se efectúan debido a la competencia existente entre los Organismos de Control.

Se establece un debate entre los Organismos de control asistentes y D. Javier de Mauricio, por la dificultad en efectuar las mediciones en cajas de dimensiones irregulares y redondeadas, añadiendo que ellos siguen el protocolo de actuación marcado por la autoridad competente.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> José Sánchez, en línea con los anteriores intervinientes propone la necesidad de crear grupos de trabajo para la elaboración del documento. Informa que, tras reunirse en el Ministerio de Industria el 12 de marzo con motivo de la circular a la que se ha hecho referencia en el punto 4 del orden del día, se llegó al acuerdo de que fueran enviadas unas propuestas a dicho Ministerio. Este acuerdo se rompió en el momento en que su asociación recibe la convocatoria de la reunión de la Subcomisión el día 17 de marzo tratando este mismo tema. Las propuestas, por tanto, no se enviaron a dicho Ministerio. Pide, además, quede sin efecto la nota aclaratoria sobre furgones y furgonetas enviada en su día.

D. Manuel Tolón afirma que la Subcomisión no es el lugar adecuado para trabajar sobre un documento que exige el consenso entre las partes. El Sr. Secretario manifiesta al Sr. Tolón que cuando pidió opinión a la sala sobre si continuar la exposición o dejarla hasta que el documento estuviese más elaborado, ningún asistente pidió la palabra.

El Sr. Secretario, oídas las manifestaciones de los representantes del Ministerio de Industria, da por terminado el punto 5. Cede la palabra a D. Eduardo Muñoz, para el inicio del punto 6 del orden del día.

D. Eduardo Muñoz inicia su exposición en la creencia de que el ATP en España está en su peor momento, ya que el 75% de los vehículos ATP con más de 12 años están circulando con certificados irregulares, al no cumplir con el coeficiente "k" exigido. El 100% de los vehículos que se controlaron a petición del Ministerio de Industria, no superaban los ensayos. Por tanto las emisiones de CO<sub>2</sub> están aumentando en un 50% por los vehículos de más de 12 años. Comentó la diferencia del coeficiente 'k' al inicio de su vida útil en los vehículos especiales fabricados hace unos años y los actuales debido a los materiales aislantes utilizados. Si antes un vehículo especial podía iniciar su vida útil con un coeficiente inicial  $k = 0,27$  con un poliuretano expandido con Freón 11, con los materiales actuales se consigue un coeficiente de origen muy cercano al 0,37 (Poliuretano con Ciclopentano). Teniendo en cuenta además que el envejecimiento en los primeros años es superior al 5% anual, se llega a la conclusión de que cada vez se infringe antes el ATP puesto que la gran mayoría de los vehículos especiales que circulan no cumplen con el valor exigido del coeficiente 'k' por el que han sido clasificados.

Habló también de dos bandos en estas reuniones, la Administración que está muy preocupada por hacer cumplir las reglamentaciones y normativa existente, y los grupos de empresas del sector que, y todo según su opinión, ponen trabas para que estas no se cumplan en su totalidad. Puso como dato que, en el año 2007, de 9.000 vehículos que se fabricaron, ni el 1% fue controlado en el túnel.

Con relación a los organismos de control informó, que de los 18 certificados de características recibidos durante el presente año, 15 tuvieron que ser remitidos de nuevo a dichos organismos para su modificación por encontrarse deficiencias.

Continuó diciendo que el Ministerio de Industria hace propuestas constructivas. España aplica lo mínimo del ATP. Las Comunidades Autónomas deberían coordinarse para evitar el uso arbitrario de las certificaciones y actas de ensayo.

También añadió que con 23 años haciendo ensayos, le es imposible saber el valor del coeficiente de transmisión térmica de los vehículos que circulan, ni la historia de los coeficientes 'k' para diferentes materiales aislantes. Por último, y en su opinión, todos los vehículos con más de 12 años deberían pasar por el túnel del frío.

D. Julio Viartola, comenta que le parece buena la iniciativa del Ministerio de Industria de hacer una Orden Ministerial. En ella se podría incluir la verificación del coeficiente "k" para los vehículos con antigüedad superior a los 12 años, con ello saldría beneficiado todo el conjunto, pues:

- Disminuiría la importación de vehículos ATP usados.
- Se frenaría la competencia desleal entre transportistas.
- El túnel tendría información completa sobre el aislante de los vehículos en servicio.
- Se ganaría en la industria en general y en particular en la seguridad alimentaria.

D<sup>a</sup>. Encarnación Sánchez contesta a D. Eduardo Muñoz que los Organismos de control no son los que legislan, que efectúan las mediciones y que los precios los pone el mercado. Además cada técnico del Organismo de control, cumple rigurosamente el RD 237/2000.

D. Eduardo Muñoz le contesta que se ratifica en que remitió a los Organismos de control el 99% de los certificados de características que le llegaron porque contenían errores. Les invitó a que colaboraran pues estamos tratando un tema tan importante como la salud pública.

D. Iñigo Elorza interviene hablando sobre los vehículos con antigüedad superior a los 12 años. Informa que el ATP no especifica nada concreto al respecto. Que se ha intentado tratar el tema en Ginebra pero hay países que han bloqueado el texto. Añadió que está dispuesto a hacer un grupo de trabajo en un plazo corto y con proyectos concretos.

El Sr. Secretario, oídas las partes, da por finalizado el punto 6 y pasa al punto 2 del orden del día, resolviendo que, dado el tiempo transcurrido, enviará esta información por correo electrónico. Da paso el punto 7 ruegos y preguntas.

D. Manuel Tolón, comienza disculpándose por utilizar el apartado ruegos y preguntas del orden del día para el desarrollo de esta cuestión. La materia a tratar es la regulación periódica de registradores de temperatura, que viene regulado en la ITC/3701/2006, de 22 de noviembre. Según esta Instrucción el Organismo competente deberá verificar cada 2 años estos registradores de temperatura, teniendo un plazo de 30 días para otorgar el correspondiente certificado de verificación. El problema es que se incumple la normativa porque solo hay dos Comunidades Autónomas - Madrid y Cataluña -, que disponen de organismos de verificación. Por otra parte sería muy conveniente que esta verificación se pudiera realizar en los mismos organismos de control donde se pasan otras inspecciones técnicas. Continuó informando que el problema es más grave en los transportes internacionales, pues los vehículos son sancionados por no tener este certificado de verificación.

El Sr. Secretario toma la palabra para decirle que esta petición debería haberla formulado como un punto más del orden del día y no en ruegos y preguntas. Le pide que envíe a esta Subcomisión un informe con la petición propuesta para incluirlo en la próxima reunión de la Comisión Permanente para su traslado al Ministerio competente. También invita a los representantes de las Comunidades Autónomas allí presentes a que pidan la palabra para arrojar más luz al tema en cuestión.

El Sr. Tolón pide a la Subcomisión que gestione a través de las Comunidades Autónomas, el establecimiento de organismos de control para el cumplimiento de esta normativa y que estos expidan el correspondiente certificado de verificación.

D. Enrique Campos, dice que es un tema de Metrología, ámbito que pertenece al Ministerio de Industria, en La Rioja han tratado el tema con los Organismos de control y la respuesta no fue negativa pero tampoco satisfactoria. El tema es importante y requiere el cumplimiento de la legislación vigente. Estas verificaciones solo se harán para transporte de ultracongelados. 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.

D. Eduardo Gómez contesta al Sr. Tolón que la Subcomisión no es quien debe decidir, sino coordinar. Será la Comisión Permanente la que lo traslade al Ministerio correspondiente para que actúe a través de la Dirección General competente. Añade que los termógrafos solo se utilizan para el transporte de ultracongelados, en el caso de que un vehículo especial de perecederas no lleve ultracongelados se le exime del uso del termógrafo, es el caso del transporte de flores frescas, en el que ese dispositivo no tiene porque estar verificado.

D. Manuel Tolón, dice que tiene que ser un tema operativo y dar traslado a quien proceda lo antes posible.

D. Eduardo Gómez, apoya al Sr. Secretario en cuanto al envío de un informe por parte del Sr. Tolón para su posterior traslado a la Comisión Permanente. Esta enviará al Ministerio de Industria la petición solicitada para su posterior gestión con las Comunidades Autónomas. Hay que tener especial cuidado con la exigencia de los termógrafos en los vehículos para transporte de ultracongelados cuando estos transportan otro tipo de carga. Será la inspección del transporte quien lo controle.

Se produce una discusión por parte de algunos intervinientes: D. Enrique Campos, D. José Manuel Sanjuán, D. Ambrosio de Prada, D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa Aguilar. Aportan diferentes puntos de vista sobre el transporte de

ultracongelados, su almacenamiento y la utilización de termógrafos. La representante de AESAN termina informado sobre la normativa existente y expone:

- Se exige el termógrafo para el almacenamiento y transporte de productos ultracongelados.
- El operador económico debe garantizar la cadena del frío. Los termógrafos a utilizar deberán estar homologados y se deberá verificar su funcionamiento.

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, FRC y FRF no estarán sujetos a la obligación de instalar un termógrafo cuando no realicen transporte de productos ultracongelados.

D. Manuel Tolón, insiste en lo dicho en la primera parte de su intervención.

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.