



**ACTA DE LA REUNIÓN DEL 21 DE ABRIL DE 2010  
DE LA SUBCOMISSION PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
PERECEDERAS**

**Asisten:**

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. Íñigo Elorza Cavengt. Dirección Gral. de Desarrollo Industrial. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D<sup>a</sup> Luz Elena Sánchez Fernández. Subdirección General de Relaciones Económicas Multilaterales y de Cooperación Aérea, Marítima y Terrestre. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

D José Luis Chica Moreu. Dirección Gral. de Tráfico. Ministerio del Interior.

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

D<sup>a</sup>. Sara Gómez Troyano. 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 y 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 y Medio Rural y Marino.

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

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

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 Terrestres. Generalitat de Catalunya.

En Madrid, a las 10:10 horas del día 21 de abril de 2010, 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 y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del acta de la reunión anterior, de fecha 25 de junio de 2009.
- 2.- Actualización de los temas suscitados en reuniones anteriores.
  1. Real decreto de gases fluorados
  2. Metrología /CEM/Verificadores de Temperatura.
- 3.- ATP Internacional. Cuestiones de interés:
  1. Reunión del grupo WP11 en Ginebra (ATP, del 27 al 30 octubre 2009).
  2. Reunión Multilateral en París (Francia, Italia, Portugal y España). Vehículos especiales de temperaturas múltiples.
- 4.- ATP Nacional. Cuestiones de interés:
  1. ATFRIE. Cuestiones diversas sobre el transporte de alimentos
  2. FRIGICOLL S.A. Definición de 'Distribución' y la obligatoriedad de termógrafos. Sanciones.
- 5.- Ruegos y preguntas.

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 una nota informativa correspondiente a cada punto del orden del día.

\_\_\_\_\_ Punto 1 \_\_\_\_\_

Tal y como se indicó en la convocatoria de fecha 19 de marzo, se comienza con la aprobación del acta de la reunión anterior de fecha 25 de junio de 2009.

1.01 Dña. M<sup>a</sup> Ángeles Montero quiere matizar que en la anterior Subcomisión habían introducido, en el punto 4 punto 2, una propuesta sobre medidas de seguridad en papel de los certificados de conformidad ATP así como la solicitud de una base de datos, al menos administrativa, de emisión y titularidad de estos certificados. En el acta se indica que tan solo se pide información.



<p>D. Antonio Espadas Pozas, Técnico D. G. de Industria e Innovación Tecnológica. Junta de Castilla y León.</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<sup>a</sup> Carmen Diges Mira. Dir. Gral. De Transportes y Puertos. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.</p> <p>D. Manu Sánchez Jiménez. Logística, Formación y Mercancías Peligrosas. País Vasco.</p> <p>D. Antonio Beneroso Villacastín. Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC)</p> <p>D. Oscar Echegoyen. Asociación española de Grupos Empresariales de Inspección y Control (AEGIC)</p> <p>D. Juan José Padrino Mayo. Asociación Española de Usuarios de Transportes y Asimilados (AEUTRANSMER)</p> <p>D<sup>a</sup>. Ana Ferrero Lobato. Asociación de Explotaciones frigoríficas, Logísticas y de Distribución de España. (ALDEFE).</p> <p>D. Cesar Hernando Lucíañez. Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas. (ANIACAM)</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. Alberto Sánchez Ramirez. Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales. ASCATRAVI.</p> <p>D. Julio Viartola Molinero. Asociación Española de Fabricantes de Remolques. (ASFARES)</p> <p>D. Felipe Valiente Pablo. Asociación de Organismos de Control. (ASORCO)</p> <p>D. Ambrosio de Prada Lorenzo. Asociación de Organismos de Control (ASORCO)</p> <p>D. Juan Motos. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC</p> <p>D. José Manuel Pardo Vegezzi. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. ASTIC</p> <p>D. Antonio López Pedrós. Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Javier de Mauricio García de Paadin. Asociación</p>	<p>1.02 Don Juan Motos se refiere a la página 11 del acta en su apartado 5, párrafo 3º. No se trataba de los problemas que tenían los lavaderos y los cargadores a la hora de identificar los vehículos para el transporte de productos que fuesen o no de calidad alimentaria. Lo que quiso manifestar es que deberían de existir dos grupos: grupo A en los que estuviesen registrados los vehículos cisterna que estén dedicados al transporte de productos de calidad alimentaria y el grupo B en el que figuren el resto de vehículos que no estén autorizados para el transporte de productos de calidad alimentaria.</p> <p>Don Javier de Mauricio, director técnico de ATFRIE puntualiza que hoy día ya es obligatorio que los lavaderos dispongan de un certificado especial para Mercancías Peligrosas. Tiene su color azul y está admitido en la Unión Europea. Se está tratando de crear otro certificado para mercancías alimentarias de color verde, perfectamente identificado. En principio la Asociación española de lavaderos y cisternas, conjuntamente con la europea, lo que quiere es definir claramente el de mercancías alimentarias. Hay un tercero, evidentemente, para otro tipo de mercancía.</p> <p>Aclara Don Juan Motos que el certificado del que habla, en ningún caso es el certificado que expide una estación de lavado. Lo que está diciendo es que la cisterna tendría que estar en posesión de un certificado que no tiene nada que ver con la certificación del lavadero. Al igual que hay otro certificado de otras características técnicas como puede ser: IMDG, ATP o el ADR. Este sería un nuevo certificado que diga que la cisterna esta autorizada para el transporte de productos de calidad alimentaria. Cuando llegue al lavadero se podrá exigir que el producto transportado fuese de calidad alimentaria. No tiene nada que ver un certificado con el otro. El cargador habrá exigido una cisterna de calidad alimentaria y por lo tanto el agente le podrá solicitar el certificado que le autoriza para poder transportar productos de calidad alimentaria. Este es el certificado al que se está refiriendo.</p> <p>1.03 Don Eduardo Muñoz. Manifiesta que, en relación con la reunión de año pasado, intervino porque esta mesa le pidió que hiciese una presentación respecto a la bondad de los documentos que tenemos, no los que no tenemos, y quiere expresar su queja como representante del túnel del frío con respecto a la actuación de la señora de la Comunidad de Madrid hacia su persona.</p> <p>1.04 El Sr. Secretario, toda vez que no hay más peticiones de palabra, aprueba el acta de la reunión anterior con todas estas consideraciones.</p> <p style="text-align: right;">Punto 2 _____</p> <p style="text-align: right;">2.1. _____</p> <p>2.1.01 El Sr. Secretario hace un breve resumen de los temas suscitados el año anterior.</p>
--	--



<p>Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Francisco José Vegas Rosado. Sindicato Comisiones obreras. CCOO</p> <p>D. Juan Munera Carretero. Sindicato Comisiones obreras. CCOO</p> <p>D. Antonio Pérez Millán. Contenedores de Cisternas S.A. (CONCISA)</p> <p>D<sup>a</sup>. Encarnación Sánchez Maroto. CUALICONTROL ACI, SAU</p> <p>D. Héctor Martínez Pozo. Federación Nacional de Asociaciones de Transportes de España (FENADISMER).</p> <p>D. José Manuel Sanjuán. Transfrigoroute España.</p> <p>D. Carlos Pascual Quirós. Transfrigoroute España.</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><b><u>Invitados:</u></b></p> <p>D. José M<sup>a</sup> Arnedo Medina. Presidente de la Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Esteban Sánchez Bernabé. Vicepresidente de la Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>D. Juan José Arnedo Medina. Asesor de la Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p><b><u>Secretario:</u></b></p> <p>D. Román Mosquera Jimena. Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. Ministerio de Fomento.</p>	<p>Don José Manuel Sanjuán tuvo noticias de un borrador del R/D sobre gases fluorados. Doña M<sup>a</sup> Dolores Royan Monedero informa de la situación actual diciendo que está pendiente de la emisión del informe del Consejo de Estado por lo que se prevé que a lo largo de este semestre pueda estar aprobado En su exposición habló de la puesta al día de la normativa de gases fluorados que se aplica tanto a los gases fluorados de efecto invernadero como a los que agotan la capa de ozono. Dio el enlace donde se encuentra disponible la última versión del borrador del R/D.</p> <p>Continuó Doña M<sup>a</sup> Dolores diciendo que el ámbito de este R/D se aplica fundamentalmente a:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Certificación de los profesionales que trabajan con estos gases</li><li>• Requisitos en la distribución y utilización de los fluidos</li><li>• Requisitos en el etiquetado.</li></ul> <p>Se exige que todos los profesionales que realizan la instalación, el mantenimiento y la manipulación de estos gases deban ser personal certificado. Son las denominadas empresas habilitadas. Los requisitos de certificación que se exigen están también pensados para los equipos fijos, pues se ha incluido una especificación para este sector si se emplean equipos con menos de 3 Kg. de gases de refrigerantes fluorados. Esto está enfocado para los equipos que se encuentran en funcionamiento. Todavía no están definidos los órganos de certificación ni quien va a emitir estos certificados. Son las Comunidades Autónomas (CCAA) quienes van a definirlos. Esto afectaría a las empresas denominadas ‘habilitadas’ y en concreto son las que se van a encargar del mantenimiento de esos equipos de refrigeración. Existe un reglamento que lo regula.</p> <p>Continúa Dña. M<sup>a</sup> Dolores con la segunda parte del R/D que hace referencia a la distribución y utilización. La filosofía es intentar limitar la disponibilidad y uso de estos fluidos a personal que se encuentre certificado y a las empresas que se dediquen en concreto a esto. Por último, en cuanto al etiquetado, hay un reglamento europeo que especifica concretamente los requisitos de etiquetado. Son sencillos. Simplemente son unas notas que contienen la siguiente información: Especificar que sustancias tienen efecto invernadero, que cantidad, que carga tiene este aparato y que la nota sea visible.</p>
---	---



Por último Dña. M<sup>a</sup> Dolores habla de otro tema que se suscitó el año pasado: La recuperación de vehículos al final de su vida útil. Todo está en el reglamento CE 842/2006 en su artículo 4.3. Simplemente estos equipos móviles se recuperarán por personal certificado siempre y cuando sea viable técnicamente y no genere costes desproporcionados. En la legislación de residuos se ha encontrado algo sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil, pero no se ha especificado lo que se debe hacer con estas cajas de refrigeración. En este momento el reglamento europeo CE 842/2006 se encuentra en revisión y cabría la posibilidad de incluir algo relacionado con la recuperación. Antes de imponer algún tipo de requisito en lo que se refiere a la recuperación de estos equipos, se están encargando estudios para ver si al final de su vida útil hay una carga considerable y no resulta económicamente viable esta recuperación. El objetivo es gestionar la recuperación de estos vehículos para que no se produzcan unos costes desproporcionados con relación al efecto ambiental que puedan provocar. Ante la insistencia por parte de D. José Manuel Sanjuán de profundizar más en cuanto a las espumas contenidas en las carrocerías frigoríficas, Doña M<sup>a</sup> Dolores le contesta que esto no se ha contemplado en el nuevo RD al ser un tema más complejo que retrasaría su tramitación. Añade que se están estudiando los requisitos exigibles tanto para los equipos de refrigeración como para las espumas contenidas en las cajas isotermas. De momento no hay nada viable ni exigible.

---

## 2.2

2.2.01 El Sr. Secretario da paso al punto sobre la verificación de los registradores de temperatura. Hace una breve cronología de los hechos informando de lo siguiente:

- El 4 de abril del 2008, Don Manuel Tolón de ATFRIE, expone el problema en la reunión de la Subcomisión.
- En julio de 2008 se crea la Comisión Permanente para este asunto y D. Antonio Muñoz del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio da las directrices de contacto con el CEM que es el organismo competente para este tipo de asuntos.
- En julio del 2008 se hace una carta dirigida al CEM exponiendo el problema.
- En noviembre de 2008 se recibe la respuesta del CEM tras haber realizado esta una comisión al efecto. Responden que son las CCAA las encargadas para hacer la gestión de la verificación de la temperatura de los aparatos termógrafos.
- En diciembre de 2008 se le remite a ATFRIE la respuesta del CEM.
- El 25 de junio de 2009, en la Subcomisión de Mercancías Perecederas se vuelve a plantear el tema para comprobar que en las CCAA existían organismos de verificación acreditados.

Posteriormente han habido una serie de enlaces por carta entre CEM, el M<sup>o</sup> de Industria y el M<sup>o</sup> de Fomento, que Don Eduardo Gómez comienza a exponer.

2.2.02 Se recibieron escritos dirigidos a la Dirección General (DG) de Transporte Terrestre por parte de la Confederación Española de Transporte de Mercancías y por ATFRIE manifestando su preocupación por estar próximo a vencer el periodo transitorio (31 de diciembre de 2009). Según esto, se podían seguir utilizando los registradores de temperatura que no estuviesen verificados o fabricados de acuerdo a una determinada norma. La Dirección General se puso en contacto con el Ministerio de Industria, con la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial - Antonio Muñoz- y por otro lado con el CEM, interesándose por la situación actual de como se podían verificar estos registradores. En el seno de la Comisión de Metrología legal del Consejo Superior de Metrología se recomendaba a los afectados que se pusieran en contacto con las CCAA donde en breve recibirían respuestas adecuadas a su problema. Esto esta fechado el 20 de noviembre 2008 que es uno de los escritos que ha hecho referencia Don Román Mosquera. Posteriormente a esto, por parte de la DG y con fecha 2 de febrero, se enviaron oficios al Ministerio de Industria y al CEM. En una primera contestación fechada el 15 de febrero, se dice que las inspecciones pueden realizarse en cualquier lugar de la geografía española, independientemente donde radicara la sede social de la empresa propietaria del registrador (tal y como se sobreentendía al leer el RD 889/2006). Esta contestación se trasladó a la Comisión para su distribución entre todos los miembros de esta Subcomisión. De la misma manera se distribuyó la ampliación de esa carta en la que se clarificaba y ratificaba que se podían dirigir a las CCAA para que emitieran el correspondiente certificado de verificación.

Únicamente, por parte de la DG, queremos hacer hincapié en el punto 4, último párrafo, en el que algunas CCAA se manifestaron en el sentido de que en su ámbito territorial no se pasaría ningún certificado ATP si la caja no lleva instalado un registrador de temperatura evaluado o sometido a control metrológico. Ese párrafo nos ha llamado mucho la atención. Da la impresión de que asocian el certificado ATP a llevar registradores de temperatura, cuando, realmente, el registrador de temperatura va asociado a la mercancía ultra congelada. A la vista de los resultados que se manifesten en esta Subcomisión, se enviará oficio por segunda vez dirigido al CEM con el fin que aclare este último párrafo del punto 4.



Queda claro que los propietarios de los vehículos pueden dirigirse a cualquier CCAA que tenga organismos de verificación autorizados. Se emite un acta y con él, el certificado de validación lo emitirá la CCAA donde radique la sede social de la empresa, lo cual cumple tanto el RD 889/2006 como las condiciones de inspección y verificación.

2.2.03 Doña Amparo de la Puerta coincide en que la solicitud de verificación debe ser presentada en la CCAA donde tenga la sede fiscal la empresa propietaria del vehículo. Se emitirá el certificado de verificación basado en unos ensayos realizados por un organismo autorizado de verificación (OAV). Esta CCAA es la que debe decidir que organismos de verificación acepta. Se produce una polémica con respecto a este hecho y D. Javier de Mauricio interviene diciendo que, si bien está de acuerdo en que es a la CCAA donde hay que dirigir la solicitud, lo que supone un grave problema para el transportista es que luego no sea aceptado el OAV elegido por el transportista. En la polémica suscitada, Doña Amparo, a petición de ATFRIE, informó que los organismos autorizados de verificación están inscritos en un registro en el CEM, con lo que cualquier transportista podrá elegir el que más le convenga en territorio nacional.

2.2.04 Tanto Doña M<sup>a</sup> Ángeles Montero como Don Eduardo Gómez coinciden en que no se puede asociar un termógrafo al certificado ATP. Sólo deben llevar termógrafo los vehículos que transportan ultra congelados. En este caso serían los servicios de inspección, tanto del Estado como de las CCAA los que deben intervenir.

Don Eduardo Gómez recalca y subraya la aplicación del artículo 7.5 de la presente Ley 3/85 de 18 de marzo de Metrología: *'Se reconoce validez y eficacia en todo el territorio español a los actos que efectúen en aplicación de la presente Ley los órganos de la Administración General del Estado, en su caso, los de las Comunidades Autónomas'*. Por ello, si una empresa de transporte opta por verificar o ensayar un registrador en un OAV situado en lugar distinto del territorio de la CCAA correspondiente, tendrá esta última que aceptar esas actas.

2.2.05 Don José Manuel González se refiere a que la Orden Ministerial ITC 3701/2006 de 22 de noviembre del CEM es más amplia de lo que se está hablando aquí, pues regula el control metrológico de los registradores de temperatura en el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos a temperatura regulada. No solo se habla de ultra congelados.

2.2.06 Doña M<sup>a</sup> Ángeles Montero señala que se estará sometido a control metrológico cuando se esté obligado a instalar un registrador de temperatura.

Interviene D. Antonio López solicitando información sobre las CCAA que vinculan la certificación ATP a la verificación de los termógrafos a fin de comunicárselo a sus socios. También pide una relación de CCAA que aceptan o no actas de organismos de verificación de fuera de esa CCAA.

Doña Amparo de la Puerta interviene para decir que su CCAA no denegará el certificado ATP por no tener verificado el registrador de temperatura, pero que sí comunicarán a los Organismos de Control la necesidad de que los registradores de temperatura deban estar sometidos a control metrológico.

Don Eduardo Gómez responde a D. Antonio López que desconoce si las CCAA vinculan el certificado ATP a la verificación del termógrafo. Él solo lee textualmente el segundo escrito del CEM.

El Sr. Secretario expone, por CCAA, los organismos autorizados de verificación (OAV) que le han ido suministrando las CCAA a petición de este. Contestaron 8 CCAA y disponen de OAV: Andalucía, Aragón, Cataluña, Madrid, La Rioja y País Vasco. Doña Amparo de la Puerta interviene para decir que se había autorizado recientemente otro organismo en su CCAA.

2.2.07 A partir de este momento intervienen varios de los asistentes con reflexiones, dudas y peticiones, que se pueden resumir en lo siguiente:

D. José Manuel Sanjuán aporta una reflexión. Si se piensa en la trazabilidad del producto alimentario, la implicación de los almacenes en todo el sistema es muy importante. No se puede culpar al transportista por no tener verificado el termógrafo, cuando el almacén A y el B no lo tienen siquiera.

Don Juan José Arnedo piensa que la realidad es que primero se crea la sanción y luego se crea la infraestructura. Dice no haber OAV suficientes para pasar las verificaciones. Añade que, al igual que las ITV en los coches, en las que sirve utilizar cualquiera de ellas en territorio nacional para pasar la inspección, debería pasar lo mismo con las OAV. Cualquier OAV debería satisfacer a una CCAA aunque el organismo estuviese situado en otro territorio. Pide que no se pongan más problemas administrativos aunque para ello tengan que subir las tasas.

El Secretario interviene para decir que estaba invitado un representante del CEM, pero que por motivos de agenda no han podido asistir. También y en repetidas ocasiones invita a las CCAA presentes a manifestarse en el tema.

Don Iñigo Elorza interviene con tres puntos: En primer lugar pide elevar a la Comisión Permanente estas dudas y preguntas, pues es la que tiene que tomar las decisiones. En segundo lugar habla de la Ley Ómnibus (Ley 25/2009 de 22 de diciembre) cuyo objetivo es relanzar el comercio y quitar trabas administrativas. Unifica un montón de otras leyes y



reglamentos. Es cierto que no ha habido tiempo suficiente a nivel reglamentario, pero hay que tomar decisiones en este punto y esto corresponde a la Comisión Permanente. Por último, está de acuerdo con ATFRIE en que debería servir cualquier OAV para pasar la verificación de los termógrafos.

El Secretario interviene para dejar patente que las CCAA no han recibido, a día de hoy, ninguna petición de verificación de termógrafos, cuando es la primera actuación administrativa que inicia la gestión de las OAV. Así, el hecho de que no haya un gran número de OAV es debido a la nula demanda por parte de las empresas de transporte.

Don Juan Arnedo alega que la falta de peticiones a las CCAA es debido a la falta de información, al desconocimiento por parte de las empresas de si es necesario el termógrafo o no y por último a que el tiempo de caducidad es muy reciente. Propone un nuevo período de carencia para que se aclaren todos estos puntos. Piensa que cuando se dice que el termógrafo va unido al certificado ATP, lo que se pretende es no pasar el ATP, lo que produciría una carga económica insostenible y más hoy en día.

Doña Amparo de la Puerta informa de que la Orden ITC 3701/2006 no tiene nada que ver con el Reglamento Europeo que es el que ha establecido que el 31 de diciembre de 2009 todos los instrumentos deben reunir unos requisitos esenciales, así como pasar unas verificaciones periódicas cada dos años. Estamos hablando del año 2006. Los instrumentos que ya estaban instalados antes del año 2008 ya han debido pasar la primera verificación y no se ha recibido ninguna solicitud en ninguna CCAA. No entiende, por tanto, el por qué del período de carencia.

Don Juan Arnedo dice haber del orden de 30.000 vehículos frigoríficos en España. Cree que 5 o 6 OAV no son suficientes.

Doña Amparo de la Puerta insiste en que la Orden ITC 3701/2006 entró en vigor en el año 2006. Que le da la razón a Don Juan Arnedo en cuanto que no hay OAV suficientes. Pero no es menos cierto que no se ha recibido desde el 2006 ninguna petición de verificación de termógrafos. Que la empresa de transportes tendría sus espaldas cubiertas solo con enviar la solicitud a la CCAA. Desde el momento de la solicitud, el instrumento está en servicio legalmente hasta que el OAV le conceda una cita para verificarlo.

Doña Victoria Ruiz aclara que el reglamento comunitario CE 37/2005 sí tiene que ver con la Orden ITC 3701/2006. No van cada una por su lado. La orden mencionada surge, y lo indica en su preámbulo, como consecuencia del reglamento comunitario antedicho, que es el que estableció el período transitorio para establecer que estos registradores cumplan las normas UNE y venció el 31 de diciembre de 2009.

D. José Manuel Sanjuán pregunta si por parte de los almacenistas y distribuidores de ultra congelados hay muchas peticiones en las CCAA. Añade que los transportistas no van a ir por iniciativa propia ni van a pedir nada hasta que alguien pare un vehículo y le sancionen.

Doña Victoria Ruiz le contesta que aunque el Reglamento CE 37/2005 es sobre medios de transporte locales de depósito y almacenamiento de alimentos a temperatura regulada, este no es el foro para hablar de almacenamiento. Esta es una comisión de transporte. En cuanto al desconocimiento sobre el tema, añade sorprenderse puesto que cuando se estaba proyectando este reglamento en Bruselas, se tuvieron reuniones con Asociaciones de transportistas a temperatura regulada, almacenistas... etc. Esto fue en el año 2004. Lo que sí pidieron estos fue que se luchara por un período transitorio (4 años), que fue lo que se hizo y se consiguió.

D. Juan Manuel González García añade a lo dicho por Doña Victoria Ruiz que, aunque la Orden ITC viene del año 2006, la historia de los registradores de temperatura es anterior. Parte de la directiva 92 y de una orden ministerial de 1996. Desea informar que los transportistas tienen una ventaja frente a los almacenistas, pues para estos apenas hay registradores que cumplan las normas UNE 2830. Para el transporte ya hay del orden de 10 equipos para elegir. Se trata de un tema de caja negra. En los registradores de almacenes la información se descarga en una hoja Excel y son manipulables, algo que la norma europea no permite.

D. Javier de Mauricio resume su intervención en tres asuntos: A) Si empieza todo el asunto de termógrafos en el año 2004 y estamos en el 2010, ¿Cuántos organismos había para llevar esto a cabo? B) Está exceptuando para el transporte local el uso de termógrafos y todavía la administración no ha definido lo que es transporte local. C) Hace un mes, en Zaragoza, dos miembros de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han parado a un vehículo perteneciente a ATFRIE que llevaba ultra congelados. Le pidieron la documentación relativa a la verificación del termógrafo y, al no tenerla en regla, le han multado con 2.100 euros. Lo primero que hay que definir es a quien hace falta o no y para ello es fundamental definir que es transporte local.

#### 2.2.08 Don Eduardo Gómez llega a una serie de conclusiones a todo lo expuesto:

- Cada CCAA está en su derecho de utilizar el procedimiento administrativo que estime oportuno y ahí no nos podemos meter.
- Un acta expedida por un OAV es válida en todo el territorio nacional.
- Que el certificado de verificación se ha de pedir a la CCAA donde radique la empresa propietaria del termógrafo.



- Según el escrito del CEM, si un vehículo lleva un termógrafo, este tiene que estar verificado en el momento de la inspección.
- La Inspección del transporte exigirá esa verificación y ese termógrafo exclusivamente cuando se transporte mercancía ultracongelada.

Continúa su exposición diciendo que cualquier norma se aplica para la generalidad salvo si hay excepciones. En el caso del transporte local, al no venir definida esta acepción, su idea es aplicarla a todo el transporte. Añade que es imposible que una prórroga sea aceptada cuando la legislación marco en esta Comisión es el ATP y es imposible promover una enmienda variando esa fecha. Pregunta a Don Iñigo Elorza si estando todas las conclusiones claras sería necesario elevar ninguna consulta a la Comisión Permanente.

2.2.09 Don Iñigo Elorza cree que ha de llegar a la Comisión Permanente, pues tiene un escrito de Don Antonio Muñoz dirigida al Ministerio de Fomento en la que se pide que se convoque para tratar ese tema. El Secretario lee textualmente la parte de dicho escrito en el que Don Antonio Muñoz expresa: *'No obstante lo anterior, consideramos que sería conveniente que la Comisión Permanente para el Transporte de Mercancías Perecederas volviese a consultar al Centro español de Metrología a la vista del redactado de la ley 25/2009.'* El Secretario propone enviar dicha consulta al CEM por el camino más corto entre hacerle llegar el escrito como consulta por parte del Presidente de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas o convocar una Comisión Permanente para formular el escrito.

2.2.10 Don Juan José Arnedo pide la palabra para pedir a la Subcomisión una nota aclaratoria para que se proceda como en Europa, en el sentido de que solo puedan ser sancionados los vehículos que transporten ultra congelados. Alega que en España tanto lleves ultra congelado como fruta fresca puedes ser sancionado.

Don Eduardo Gómez le contesta que ha dejado muy claro en sus conclusiones que se exigirá el termógrafo cuando se lleve exclusivamente ultra congelado. Añade que para saber si un vehículo lleva o no ultra congelado hay que pararle y pedir el documento de control, pues no se sabe a priori la carga que lleva.

Don Javier de Mauricio corrige a Don Eduardo Gómez diciéndole que el transporte debe llevar ultra congelado para alimentación humana. Por otra parte, si la definición de distribución local no es exclusiva, la Comunidad de Madrid debería empezar a inspeccionar los vehículos de reparto que distribuyen ultra congelado.

2.2.11 Doña M<sup>a</sup> Ángeles Montero le contesta a Don Javier de Mauricio que la Comunidad de Madrid solamente exigirá registrador en los transportes de largo recorrido. En el reparto local, siempre que se demuestre que lo es, nunca se exigirá. Duda también de que alguna CCAA esté sancionando por carencia de registrador. Denunciado si, tramitado no cree.

2.2.12 Por último interviene en este punto Don Héctor Martínez Pozo. Nada funciona en el tema del transporte hasta que no llega la sanción: Pasó con los retrovisores y hasta que no empezaron a sancionar nadie resolvió. Después se empezaron a instalar en masa y se agotaron. Comenzaron las sanciones. Le da miedo que esto ocurra de nuevo con los registradores. Hace una petición formal desde las Asociaciones de Transporte para que se simplifiquen los trámites administrativos; que no haya que hacer la solicitud, que esta tenga que ser admitida, que se tenga que acudir a determinado lugar... Pide hacer las cosas más ágiles. Hay que hacer revisiones de tacógrafos, hay que poner limitadores, ahora el termógrafo... Están ya saturados de revisiones. Pide, en definitiva, simplificar mucho más los trámites.

Punto 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 y suscitar mucho interés.

Punto 4

4.1

El tema a desarrollar es la distribución local y sus consecuencias. Toma la palabra. D. José Manuel Sanjuán.

4.1.01 Un R/D de 14 de noviembre de 1986 (Reglamentación Técnico Sanitaria) sobre condiciones generales de transporte terrestre de alimentos y productos alimentarios a temperatura regulada, en su punto 3.6, procede a la definición de reparto y distribución de transporte de productos para la auto venta y reparto : *'Es el realizado fundamentalmente en núcleos urbanos mediante vehículos que retornan sistemáticamente a su base de origen en un plazo máximo de 24 H. Efectúan actos de venta y facturación a clientes( auto venta) o entregando mercancías a través de albaranes preestablecidos( reparto). El peso máximo autorizado no será superior a 8 toneladas y el recorrido inferior a 200 Km.'* Piensa que esta definición está obsoleta. La aplicación del termógrafo en transporte ultra congelado destinado a consumo humano exime de



su uso a la distribución. Hasta aquí ha llovido mucho tecnológicamente y debemos preguntarnos si hemos de multar o no hemos de multar; si es reparto no. Quizá debamos revisar si hay algo más reciente a esto. ¿Debe llevar la distribución un termógrafo si transporta ultra congelado para consumo humano? Evidentemente la norma dice que no.

4.1.02 Don José Eduardo Gómez responde que quien hace una Norma deberá definir a que se refiere, a que se aplica y cada elemento que interviene en esa Norma tendrá que estar definido y clarificado. Hay dos términos que no podemos separar: El primero distribución y el segundo local.

Para transportes, distribución podría ser cualquier envío. Esto no está recogido en ninguna norma de transporte. Entiende que será cualquier envío con varios destinatarios. En ese caso podemos encontrarnos desde un transporte de ámbito municipal a un transporte de ámbito internacional.

Segundo local. Como ha dicho antes Javier de Mauricio si estuvieran vigentes las tarjetas de transporte, sería muy fácil detectar la distribución local tomando 100 Km. de radio de acción a partir de la ubicación de la empresa propietaria del vehículo. Pero ya no tenemos ese concepto.

El legislador tendría que definir que entiende por local. Para nosotros, transporte de distribución es aquel en el que existen varios destinatarios. El aspecto de local lo dejamos abierto a cualquier especulación. Repito que el órgano competente para definirlo es el propio Ministerio que haya creado la norma.

4.1.03 Doña Victoria Ruiz. Creo que la Norma es del Mº de Sanidad. Es del año 86, o sea, que estará muy superada. De local, que yo sepa, no hay otra definición posterior. Desde luego en los Reglamentos no existe una definición de transporte local y no existe porque no se pudo llegar a establecerla. Hay cuestiones que han sido muy difíciles y no se han podido reglamentar. Probablemente esta es una de ellas, pero desde luego el R/D si que está en vigor.

4.1.04 D. José Manuel Sanjuán pone un ejemplo. Un señor que carga pizza ultra congelada producida en Teruel con dos puntos de destino: París y Hamburgo. Esto es distribución. Entonces podía argumentar que es también local al no intervenir la distancia en la definición.

4.1.05 D. Antonio López de Atfríe incorpora la definición de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Define al almacenista distribuidor como aquel que tiene un contrato de depósito y que tras la operación de ruptura de cargas procede al transporte de estas por medios propios o por medios subcontratados. Se entendería distribución como aquel transporte efectuado entre el acondicionamiento de las cargas para su destino final y este destino final.

4.1.06 Don José Eduardo Gómez dice que están los dos conceptos enlazados en la norma. En distribución, si vamos a la filosofía de lo que es la norma, de lo que es la realidad en el transporte, evidentemente en cuanto haya apertura de puertas en un ultra congelado la temperatura nos va a subir muchísimo, con lo cual las lecturas del termógrafo van a ser relativamente válidas. Yo me iría más por el concepto de distribución cuando intervengan varios destinatarios. Nos estamos dejando fuera al transporte internacional y al nacional de larga distancia. El concepto de local nos lleva al concepto de municipal que entiendo que sería el lógico y razonable. Pero en España tenemos unos municipios muy grandes y otros más pequeños, en los que un transporte ultra congelado puede durar 12 horas o media hora. La definición es complicada. Cree que se sale de este foro de la Subcomisión y tendrían que involucrarse cargos de más alto nivel. Mientras en la norma no se defina que es distribución local; o se aplica a todo o se deja al libre albedrío del Inspector o del agente regulador. No me es válida la propuesta de Frigicoll porque estoy con él en que es obsoleta y desde aquí tenemos dos salidas: o bien Sanidad que intente definir cual es el concepto desde el punto de vista de la seguridad alimentaria o bien elevarlo a la Comisión Permanente como órgano superior de interpretación de las normas y que ella decida. Pero dudo mucho que pueda decidir sobre este tema tan complejo.

4.1.07 Doña Victoria Ruiz. Hay una normativa tanto europea como nacional en cuanto a alimentos ultracongelados. Tienen que cumplir unas temperaturas. Es verdad que en el transporte se permite un margen de temperatura, pero en cualquier caso eso lo deberá cumplir quien realice tanto el almacenamiento como el transporte. Insiste en que tienen que cumplir esas temperaturas con esos márgenes. Para nosotros no es tan importante definir lo que es transporte local o no local. De lo que se trata es que el alimento se encuentre a la temperatura que tiene que estar.

4.1.08 Don Manuel Sánchez del Gobierno Vasco dice estar totalmente de acuerdo con el Ministerio en que son dos conceptos los que hay que definir clarísimamente porque no lo podemos dejar al libre albedrío del Inspector. Cree imprescindible una definición y además cuanto antes.



Por otra parte, la distribución depende muchísimo del tipo y del ámbito. Hay almacenes reguladores a nivel europeo, a nivel provincial, a nivel nacional, comarcal...etc. Las tarjetas locales desaparecieron. Ahora son todas nacionales. Es un concepto complicado, trasnochado y de alguna forma había que definirlo de una forma urgente y necesaria para la seguridad del transportista y del propio Inspector de transportes.

4.1.09 El Sr. Secretario propone a la sala elevar a la Comisión Permanente la definición de distribución local y poner de manifiesto al CEM todo esto que se ha planteado sobre los verificadores de temperatura.

---

#### 4.2

El Sr. Secretario da paso a la otra parte de este punto del día como es el transporte de alimentos y da la palabra a ATFRIE.

4.2.01 Don Javier de Mauricio pone cinco temas sobre la mesa que se llevan arrastrando desde hace algún tiempo:

- Pide a la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN) que haga funcionar una inspección para asegurar la calidad alimentaria
- Está pendiente y, por tanto, plantea un grupo de trabajo sobre la Seguridad y la limpieza de las cajas isotérmicas
- En cuanto a la higiene en el transporte, habla de los palés de intercambio y su repercusión sobre la calidad en la cadena alimentaria en el eslabón correspondiente al transporte.
- Solicita que también estén presentes en la Comisión los representantes de trenes y vagones cisterna, ya que el acuerdo ATP está concebido para transporte terrestre y deben, por tanto, cumplir los requisitos de higiene alimentaria igual que el transporte por carretera.
- Por último pide una definición de funciones por parte de AESAN.

4.2.02 Doña Victoria Ruiz contesta que AESAN no tiene labor inspectora al estar transferida esta función a las CCAA y Ayuntamientos. No obstante hay inspectores en otras áreas como el transporte. Añade Dña. M<sup>a</sup> Victoria que quien crea que hay partes de la cadena alimentaria fuera de los reglamentos y que la función inspectora no hace nada, lo deben poner de manifiesto al organismo competente de la CCAA correspondiente. En cuanto a la definición no sabe si refiere a transporte local o a otra cosa.

4.2.03 Don Javier de Mauricio deja claro que la Agencia no inspecciona nada. Hace años determinadas personas de AESAN si acompañaban a la inspección. ¿Para que está la Agencia entonces? Esta es la pregunta.

4.2.04 Doña Victoria Ruiz le contesta que hay una Ley de creación de la Agencia y un R/D que lo desarrolla y ahí está todo lo que hace AESAN. En cuanto a si van inspectores de la Agencia, puede que acompañando a los inspectores de la Oficina Alimentaría Veterinaria. No hacen otras inspecciones.

4.2.05 Don Iñigo Elorza está de acuerdo en que deberían estar presentes las empresas o las asociaciones que realizan transporte por ferrocarril. Añade que le consta que las autoridades sanitarias hacen controles en los puertos a mercancías transportadas en contenedores a temperatura regulada, procediendo a la eliminación de las mercancías en mal estado.

4.2.06 Don José Eduardo Gómez quiere hacer hincapié en que, con respecto al transporte ferroviario y ya que representa a la Dirección General de Transporte Terrestre, desde la última Subcomisión -según las estadísticas que se manejan actualmente- en transporte ferroviario no se ha detectado transporte de alimentos a temperatura regulada. El único transporte de alimentos que se efectúa es el de leche ya manufacturada, no leche cruda que es la que figura en el ATP. Vagones frigoríficos, según las últimas estadísticas, no existen. Otra cosa es el transporte intermodal en contenedores que provienen del marítimo o aéreo. Actualmente no existe transporte de contenedores. Se deriva el 99% a la carretera. Yo no incidiría tanto en el tema ferroviario y ya lo hemos hablado, tanto con el Secretario de la Comisión como con el Director de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, que sería conveniente ampliar este foro a organismos de aéreo y marítimo. En el aéreo estamos encontrando bastantes transportes que pudieran estar afectados por la cadena de frío. Referente a los grupos de trabajo que Atfrie ha puesto de manifiesto, cuando se fundamenta un grupo de trabajo y existe un mandato de la Comisión hay que concretar unos fines para que sean desarrollados a posteriori por la Subcomisión y por los Ministerios implicados. Realmente grupos de trabajo podríamos montar cincuenta mil pero con un fin concreto. No se puede divagar. Un grupo podría reunirse para la definición de distribución local.

4.2.07 Don Juan José Arnedo manifiesta un sentimiento de desprotección al escuchar que la Agencia de Seguridad Alimentaría no interviene cuando hay cosas que se quedan fuera de control. Habla sobre la distribución local de los



hipermercados como el Corte Inglés, Carrefour y Mercadona. Si dentro de la compra se distribuye ultra congelado, posiblemente no se sabe si se ha mantenido o no la temperatura debido a que no es necesaria la instalación de un termógrafo para este tipo de distribución. Se pregunta ¿Quién puede controlar una furgoneta de reparto si no lleva propaganda? Es fácil, en definitiva que se rompa la cadena del frío. Por otra parte también puede haber problemas de contaminación al estar transportándose en el mismo habitáculo: congelado, lejías... etc. Por otra parte los almacenes no están regulados como aquí bien se reconoce.

4.2.08 Doña Victoria Ruiz insiste en que la labor inspectora está transferida a las CCAA. Son ellas las que realizan el control y la inspección. Si ustedes consideran que hay partes de la cadena de alimentos que quedan fuera y los inspectores no están haciendo su trabajo, por favor póngalo de manifiesto allí donde lo tienen que manifestar que son las CCAA, porque nosotros no tenemos capacidad inspectora. Eso está ya todo transferido. Considera que está todo legislado en los Reglamentos. Hay problemas en todas partes: en el transporte y donde no es transporte. Deja claro que los almacenamientos no están fuera de los Reglamentos sino dentro de la cadena de frío. Todo está reglamentado, desde la Granja a la mesa, desde que se produce el alimento hasta que se sirve en el restaurante.

4.2.9 Don Iñigo Elorza interviene de nuevo para apoyar a AESAN porque realmente el problema es de Industria en todo lo que sean cámaras frigoríficas e instalaciones, que es el elemento más importante en todo consumo de alimentos. Incluso en los depósitos intermedios, traslados...etc. Eso está regulado en parte por un Reglamento del año 69 de Cámaras e Instalaciones frigoríficas del Ministerio de Industria. Ese Reglamento se está haciendo nuevo y saldrá publicado próximamente. El Reglamento, después de 20 o 30 años ha cambiado y estamos en una situación que la que, evidentemente, hay otros responsables. Recuerda su trabajo en los años 80' en la Inspección de Industria como Jefe de Sección de Industria en Cádiz. Había un censo de instalaciones frigoríficas y se llevaba un libro por cámara. No sabe si se siguen haciendo estas inspecciones por parte de las CCAA. Le consta que muchas han dejado de hacerlo. Si eso no se realiza y no hay inspección de industria, no puede haber un registro de instalaciones industriales frigoríficas ni se puede controlar nada y luego vienen los problemas derivados del transporte como consecuencia.

4.2.10 Doña Victoria Ruiz quiere dejar bien claro la labor de la Agencia y como funciona la Higiene Alimentaria. La higiene de los establecimientos que producen, elaboran, manipulan, distribuyen... etc. alimentos se regula en los Reglamentos Comunitarios; los Reglamentos de Higiene Comunitarios. El CE 852/2004 que es de higiene general de todos los establecimientos. Ahí está el transporte de forma general. Luego está el Reglamento CE 853/2004 que es para productos de origen animal. El CE 854/2004 es para el control oficial sobre productos de origen animal y el CE 882/2004 que es el reglamento de control sobre todos los productos alimenticios. Estas labores de control oficial están transferidas a las CCAA. Todos ellos partieron de 1 reglamento CE 178/2002 que establece responsabilidades en cuanto a la higiene de los alimentos. Añade que el primer responsable legal es el operador económico, que es quien produce, comercializa, distribuye...etc.

Para que quede patente su responsabilidad, se establece un sistema de autocontrol denominado 'Análisis de Peligros y Puntos de Control Críticos (APPCC) para su establecimiento. Este autocontrol debe hacerse por escrito.

En el siguiente eslabón del control están las Autoridades Competentes, en nuestro caso las Autoridades Sanitarias de la CCAA correspondiente. Si un operador económico transporta carne picada, yo no sé como tendrá que ser transportada, o como construir la caja en cuanto a su cumplimiento. Quien realiza el control oficial de ese transporte tiene que saber que tiene que ser seguro para los alimentos y el operador económico tiene que demostrar que es seguro; que va a la temperatura adecuada, que no va sufrir ningún tipo de contaminación...etc. Son así las cosas desde hace unos años. Así esta la Legislación. Son las CCAA quienes controlan si hay un eslabón que no está bien controlado. No depende de AESAN.

4.2.11 Don Juan José Arnedo piensa que hay puntos de la cadena donde serían necesarios mayores controles que, o bien no existen, o tienden a desaparecer. Es el caso de la posible contaminación por la utilización de los palés de intercambio. Esto preocupa mucho al transportista pues las mercancías son cargadas en un almacén y llevadas de origen a destino sin saber si los palés tienen residuos de otra naturaleza, pesticidas por ejemplo, que hacen que al contacto con el aire frío de la caja isoterma, puedan contaminar toda la carga. La responsabilidad del transportista, en este caso debería ser nula.

4.2.12 Manu Sánchez le pide a la representante de AESAN, debido a la complejidad del tema, toda la legislación tanto europea como nacional sobre higiene alimentaria. Por otra parte piensa que este es un tema que afecta a distintas partes de la Administración, lo cual añade aún más complejidad. Por una parte afecta a Sanidad, otra parte afecta a Industria, otra parte a transporte ATP. Informa de que en el ADR se hicieron una serie de incompatibilidades de vehículos ADR con vehículos ATP.



#### 4.2.13 Doña M<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra expone sus argumentos según dos líneas:

En primer lugar, corrobora lo dicho por la AESAN en cuanto a las responsabilidades que, desde el año 1995, son asumidas por las empresas del sector alimentario mediante el ejercicio del autocontrol basado en el APPCC.

En segundo lugar dice que no debe preocupar la distribución local o el reparto a domicilio aunque se le exima de un registrador de temperatura. Un ultra congelado nunca puede perder, en toda la cadena, sus -18° C. En el largo recorrido se da esta garantía mediante el registrador. En la distribución y reparto a domicilio interviene no tanto el registrador como la labor inspectora de la administración que velará para que, dentro de su obsolescencia, el vehículo cumpla con la normativa ATP. Ya velará el inspector porque el ultra congelado se lleve en un vehículo particular isoterma, que no garantizarían esa temperatura. No obstante, el usuario final, el consumidor es al que tiene la última palabra para denunciar esas malas prácticas, tal y como se hace con las denuncias efectuadas cada día.

4.2.14 Don Antonio Pérez sintetiza lo hasta ahora dicho por ATFRIE diciendo que, aunque está todo reglamentado y legislado, hay fisuras por las que se escapa la seguridad alimentaria. Lo que plantea ATFRIE con respecto a los palés de intercambio tiene sus antecedentes en lo que planteó CONCISA con el tema de las cisternas alimentarias. La normativa y las inspecciones de las CCAA no parecen dar garantía suficiente como para terminar de perfilar del todo la seguridad alimentaria. Son temas que entre lo que es la Administración Central, la Seguridad Alimentaria y las Inspecciones de la CCAA, se quedan cosas sin terminar de definir y convendría seguir avanzando. La experiencia que tuvo su organización en su momento es la de ser constructivos y seguir avanzando en el foro de la Subcomisión.

4.2.15 D. José Manuel Sanjuán se queja sobre la poca participación de las CCAA en esta Subcomisión, ya que tienen mucho que decir en este tema.

4.2.16 Don Manuel Sánchez insiste en que le parece un tema complejo que afecta a distintos organismos como es Sanidad, Industria, Transportes etc..... Mas luego algunas tenemos una complicación mas con la inspección, alta inspección etc.... Evidentemente el poder de convocatoria puede ser mejorable pero también entiendo que el transporte frigorífico es un transporte bastante especializado. Yo soy representante de la CCAA del País Vasco en la cual el transporte frigorífico es absolutamente minoritario. Sin embargo aquí tengo a la representante de Murcia en la que este transporte es muy importante. También en Valencia. Piensa que sería muy interesante que se hicieran subcomisiones donde estuvieran representados todos los organismos de las CCAA.

4.2.17 Doña Luz Elena Sánchez plantea si forman parte de las reuniones de la Subcomisión alguna asociación de usuarios y consumidores.

4.2.18 Sr. Secretario, a modo de conclusión, establece unas directrices a seguir sobre lo dicho hasta ahora.

- La Comisión para la Coordinación del transporte de Mercancías Perecederas está regulada y funciona en Comisiones, Subcomisiones y Grupos de trabajo. A las Subcomisiones son invitados todos los Organismos Competentes que tienen relación con este tipo de transporte: Los seis Ministerios por parte del Estado, las CCAA y las Empresas y Asociaciones del sector.
- En la convocatoria se envía, además del Orden del día, información sobre todo lo que se va a desarrollar en la sesión. Cada uno asume su responsabilidad de venir o no, según el grado de participación en los puntos del orden del día.
- En cuanto al número de sesiones, la demanda no parte del Secretario. Todos los componentes de la Subcomisión son posibles demandantes de reuniones con un fin concreto y establecido posteriormente en el orden del día.
- En cuanto a los grupos de trabajo, en las dos o tres anteriores Subcomisiones, se han ofrecido cinco temas a desarrollar en grupos de trabajo, que nadie, hasta el momento, ha suscrito.
- En el caso de la pregunta de Dña. Luz Elena sobre la invitación a la Subcomisión de algún representante de Asociaciones de Consumidores y Usuarios, baste decir que no suelen salir temas en los que pueda haber interés para este tipo de asociaciones. No obstante, cuando haya algún tema de interés para ellos, serán invitados.

Finaliza el Sr. Secretario dando información sobre la página web que se está configurando para la Comisión. Hasta ahora se ha pedido información sobre la legislación de los diferentes organismos competentes del Estado en este transporte para incorporarlo a dicha página.

4.2.19 D. José Manuel Sanjuán aplaude la iniciativa a la página web con una sugerencia práctica. Que tenga un buscador para que los centenares de páginas de reales decretos, directivas...etc. que no tenemos tiempo de leerlas, sean cómodas de buscar. Prefiere que llegue tarde a que se nos inunde con toda la legislación.



4.2.24 El Sr. Secretario da por terminado el punto 4 del orden del día.

---

Punto 3

---

3.01 El Sr. Secretario da paso al punto 3 de la orden del día, recordándoles a los asistentes la información enviada (Nota informativa N° 3) relativo a la 65ª reunión del WP.11 en Ginebra. Destaca un aspecto en la información dada. Se trata de los datos sobre el número de certificados ATP expedidos para los vehículos especiales de transporte. En el cuadro se dan los datos de algunos de los países que forman parte del ATP. Se dan el número de primeros certificados, segundo certificados, tercero y cuartos o más certificados. Son certificados ATP expedidos por los Organismos de Control Autorizados (OCAS). Lo que llama la atención es que España tiene 10.090 vehículos con tres o más certificados, cuando Francia no tiene ninguno, Dinamarca 22 y Polonia 51.

Por otra parte el Sr. Secretario invita a D. Iñigo Elorza a que informe sobre el acuerdo Multilateral con Portugal, Italia y Francia. Se trata de los vehículos de temperaturas múltiples. Él estuvo en la reunión de París en la que se trató de recoger un método de ensayo para este tipo de vehículos de temperatura múltiples con varios compartimentos y cada uno a una temperatura diferente. El ATP, si bien reconoce este tipo de vehículos, lo que no recoge es un método de ensayo para que estos puedan obtener su certificado de conformidad. Francia ha optado por un acuerdo multilateral en que España ha participado e Iñigo Elorza como representante nos puede decir algo más al respecto.

3.02 Don Iñigo Elorza informa sobre dicha jornada en París, con la intervención de otros países como Francia, Italia y Portugal. Se ha tratado la posibilidad de hacer un acuerdo multilateral sobre estos vehículos especiales que tienen dos o tres compartimentos aislados y a temperaturas diferentes, ya que en el acuerdo ATP faltaba el protocolo de ensayo que cumpla las exigencias del ATP y las normas de seguridad. Añade que los franceses tenían mucha experiencia desde el punto de vista de laboratorio y ya habían tratado esto con laboratorios alemanes, italianos e ingleses en grupos de trabajo durante los últimos años. El inicio de este acuerdo multilateral es debido a que había una propuesta que no conseguía aprobarse por el veto de Alemania. Como consecuencia de la última reunión, Alemania volvió a votar en contra del texto y Francia tuvo la iniciativa de iniciar este acuerdo multilateral para desbloquear el tema. Esto obliga a aplicar algo que no está en el ATP pero que se hace obligatorio a los países que lo firman. Interviene el Ministerio de Fomento en primer lugar y el Ministerio de Asuntos Exteriores que tendrá que dar el visto bueno a ese acuerdo. Cuando Francia nos lo comunique oficialmente, pues aún no lo ha comunicado, habrá un número de registro de este acuerdo multilateral impuesto por Naciones Unidas (Secretaría del Grupo de Trabajo WP11). Don Iñigo Elorza piensa que este acuerdo multilateral es una buena oportunidad para el sector de la construcción de vehículos. También para el sector de transportes para que existan realmente vehículos legales que cumplan el ATP y que los ensayos sean correctos. Este da la palabra a Don Eduardo Muñoz para que dé su punto de vista sobre el aspecto del protocolo de ensayos.

3.03 Don Eduardo Muñoz toma la palabra para manifestar que en París se habló del procedimiento que iban a tener los ensayos de equipos múltiples de temperatura. Nosotros que íbamos como técnicos, dijimos nuestra opinión y aprobamos aquel documento. Un compartimento está hasta -10° C, otro a 0° C otro hasta -20° C. Hay que hacer los distintos ensayos de temperatura múltiples estando uno cerrado, otro abierto. Todo a -10° C. Se hace la interpolación y se haría el ensayo a -20° C y a 0° C. Es de lo único que hemos hablado allí. Depende ahora de la delegación francesa que lo proponga a España para que se haga el protocolo de acuerdo multilateral y será el Estado quien lo apruebe, si lo estima conveniente. Nosotros como técnicos hemos dado nuestra opinión tanto a Fomento como a Industria pues les hemos dicho que desde el punto de vista de realización de los ensayos no hay nada que objetar. El Túnel del Frío que yo represento no está acreditado ni en España ni en ningún sitio para hacer ese tipo de ensayos. Los fabricantes que hay en el mundo son prácticamente dos: Thermo King y Carrier. Ellos optan por hacer los ensayos en Francia o en Alemania. Finaliza diciendo que hacer un ensayo cada seis años no compensa...

3.04 Don Iñigo Elorza añade que en el protocolo de ensayo general hay un anexo 3 que se refiere al dimensionamiento y certificación del vehículo conjunto con el equipo correspondiente. Eso si que corresponde hacerlo al Túnel. Los vehículos nuevos que se van a construir a múltiples temperaturas tendrían que ir, para la aprobación de tipo, al túnel para ser ensayados. Para la homologación no, pero para los equipos montados en el vehículo sí que tendrían que ir al túnel. Es lo que se llama la medida de la eficacia de dispositivo térmico. Si nos llega a nosotros un vehículo con 3 evaporadores y 3 compartimentos completamente separados uno de otro pondríamos todo a funcionar y comprobaríamos el ensayo. El que está a -10° C lo mantiene 12 horas o mas. El que está a -20° C igual y el que está a 0° C igual.



3.05 Don Julio Viartola hace dos comentarios: Uno al acuerdo multilateral y otro a la reunión del WP11. Resalta el problema de la unanimidad en las reuniones del WP.11, no permitiendo que temas esenciales salgan adelante. Es histórico que se haga un primer acuerdo multilateral de este tipo y queremos darle la importancia que tiene porque esto puede abrir el camino para que se desbloquee el ATP y que todas esas propuestas que han llevado Francia y España en común y no han podido salir, salgan adelante. Sobre el acuerdo concreto piensa, que una vez puestos de acuerdo los técnicos y habiéndose celebrado ya la reunión, el contenido es muy positivo para todas las partes: transportistas, fabricantes y para los usuarios. Cree que lo que habría que hacer es simplemente poner una condición para España. Este procedimiento en Francia se ha estado realizando durante muchos años y teme que si este acuerdo multilateral se firma sin condiciones, un montón de vehículos usados se introduzcan en España al ser reconocidos por este acuerdo multilateral. Aconseja poner la condición de que los vehículos usados, fabricados antes de la firma del acuerdo, no puedan ser introducidos en España. Incluso solicita un periodo de carencia de 5 años para que los vehículos usados fabricados a partir del acuerdo no puedan ser introducidos en España. Solicita también que, en tanto se reciba el documento francés, se dé traslado a la Comisión Permanente para que se autorice la firma lo antes posible.

Don Iñigo Elorza le contesta que en el borrador se ha introducido una cláusula en la que no se pueden importar ni transferir vehículos usados y solamente se aceptarán los nuevos a partir del momento de la firma.

Continúa Don Julio Viartola haciendo un último comentario sobre la reunión del WP11. Pide que la Subcomisión traslade a la Comisión Permanente el alarmante número de vehículos muy viejos que tenemos en España. Tenemos más de 30.000 vehículos con más de 12 años. Es igual a la suma de todos los países del resto de Europa. Piensa que es un problema nacional. Siempre se dijo que el problema era de ATP, pero no lo es porque todos estos países son firmantes del acuerdo y no tienen el problema. Sugiere que se traslade a la Comisión Permanente porque esto es un problema de coordinación interministerial que se puede resolver. Somos el único país que tiene de un 40 a un 50% del parque superior a 9 años. No se puede hablar de Seguridad Alimentaria, de eficiencia, de competitividad, de emisiones y de todo lo demás con un parque tan viejo de vehículos. Insiste en que el problema es nacional.

3.06 D. José Manuel Sanjuán dice estar confundido con las cifras, ya que en España hay una flota de 35.000 vehículos mientras hay 25.500 en Francia y 22.000 en Inglaterra. Además no está Italia como un país de referencia. Se pregunta si es un error estadístico. Le sorprende que un país como Francia, con más población que la nuestra y probablemente con una cantidad de vehículos frigoríficos quizá parecida a la nuestra, tengan menos vehículos -independientemente de la edad-.

Segunda reflexión. Los británicos ponen 97 vehículos de baja. ¿No hay ningún sitio en España para que se den de baja los vehículos? Haría esta reflexión. Esta estadística se había pedido en España hace años con el fin de saber quienes somos.

El Sr. Secretario le informa que este cuadro se refiere al año 2008 y son los certificados ATP del año 2008. Cuando dice que son 9.469 vehículos en primer certificado, quiere decir que hay 9.469 vehículos nuevos en ese año. A esos vehículos les tocará, dentro de 6 años, hacer el segundo certificado. (Son los 8.602 vehículos que aparecen en el año 2008). Posteriormente, a los tres años deberán pasar el tercer y siguientes certificados ATP (7.262 vehículos con tercer certificado en el año 2008)... y así sucesivamente. Eso quiere decir que esto no refleja la flota que tenemos. Los 9.469 vehículos no figurarán en ningún otro sitio hasta dentro de 6 años, que pasarán la segunda certificación. El significado de estos cuadros hay que tenerlos muy presentes para no caer en errores.

3.07 Don Iñigo Elorza da una explicación a la diferencia entre los datos ingleses y los españoles a los que se refería Don José Manuel Sanjuán. En Alemania, Francia y el Reino Unido existe un reglamento nacional general que no es el ATP y esta estadística se refiere solo a vehículos ATP. El ATP es prácticamente general y el número de los vehículos N es prácticamente irrelevante. Ahora hay algo más por el tema de las cajas KIT. Por eso aparecen tantos vehículos ATP. La estadística española considera como ATP a los vehículos viejos antiguos que ya desaparecieron debido a que hubo un R/D de retirada de los vehículos que tenían más de 20 años. Estos se retiraron obligatoriamente. Se retiraron en el año 2001 o 2003. Por eso aparecen mas vehículos españoles en está estadística anual que en otros países.

3.08 Don Eduardo Muñoz incide en los cuartos certificados. En España hay 10.090 vehículos de más de 12 años, mientras que en los demás países no existen esos vehículos porque hacen un control en el túnel obligatorio. Son los 600 que presenta Francia frente a los 10.000 que presenta España. Les exigen ir al túnel debido a los estudios de envejecimiento que se han realizado en todas las estaciones de ensayo y por los que se sabe que un vehículo de 12 años no sirve para transportar ni congelados ni ultracongelados, solamente fresco. Esta es la diferencia en la gestión entre Francia y España, independientemente de la flota que tenga cada uno.

Don Eduardo estima que la flota de vehículos ATP en España es del orden de 120.000, de los que, de 30 a 50 mil pueden tener mas de 12 años. Estos no son los que hacen transporte internacional, por supuesto. El propietario de la mercancía que



compra en Francia, Italia o Alemania no le va a permitir al transportista español que vaya con un vehículo de más de 9 años y con el termógrafo oxidado. Eso es lo único que querría aportar.

Añade Don Eduardo que no están todos los países en esta estadística porque algunos se esconden, no saben decir mentiras o no quieren decir la verdad. Hay otra tabla previa a ese documento que ha dado Mosquera sobre el número de infracciones. Si miramos las faltas y los defectos en documentos ATP, vemos que también somos campeones. Somos los que mas problemas tenemos dentro del país y fuera del país.

3.09 Don Juan representa a una empresa de transporte. Transportan mercancía alimentaría en camión frigorífico ATP- FRC y aprovechan para transportar a tres temperaturas: Una con congelado a  $-20^{\circ}$  C. Mediante separación física transportan a temperatura ambiente y refrigerado detrás a  $+4^{\circ}$  C. En una CCAA el Inspector les dijo que la separación física que llevan no es reglamentaria, que no está homologada. Están todos los días haciendo lo mismo y pide respuesta a su problema.

Don Iñigo Elorza le contesta que hay una normativa nacional de vehículos multicompartmentos .Es el RD 167 relativo a las especialidades nacionales. Multitemperatura no existe hasta ahora en el ATP. Eso es ilegal en este momento. Como el acuerdo multilateral que se va a firmar, lógicamente, va hacer referencia a los vehículos construidos a partir de la entrada en vigor del acuerdo multilateral, quiere decir que esos vehículos hoy son ilegales. Por tanto con una N nacional como vehículo ATP ese vehículo con dos temperaturas y varios compartimentos es ilegal.

3.11 Don Eduardo Muñoz precisa que no se puede transportar a varias temperaturas en España. No existe en el ATP vehículos multicompartmentos. Usted habla de que tiene un camión con unas siglas FRC. Eso quiere decir que todo lo que lleva dentro va a ir a  $-20^{\circ}$  C aunque usted halla puesto tres tabiques y haya puesto otros dos evaporadores que no están reconocidos por nadie. Ningún acta de ensayo lo soporta. Usted tiene un FRC que es de un compartimento. Yo puedo llevar mercancía hasta  $-20^{\circ}$  C pero también la puedo llevar a  $0^{\circ}$ C y a temperatura ambiente, pero en una unidad de carga con un certificado de isoterminia que se habrá efectuado por nosotros o por Francia, Italia o quien sea, y otro acta de ensayo para la eficacia del grupo frigorífico. Con la potencia frigorífica útil del grupo y solo a una temperatura usted puede tenerlo entre  $+2^{\circ}$  C y a  $-20^{\circ}$  C a la que quiera dentro de la clase C, pero en todo el compartimento. Don Iñigo Elorza añade a lo dicho que como N nacional, hay una posibilidad que contempla el R/D. Eso exige que el vehículo haya sido aprobado como nacional. Para eso, si ese vehículo ha sido transformado o ha sido importado debe tener el certificado correspondiente. Nosotros estamos rechazando a través de la CCAA los vehículos multicompartmentos. En todas las CCAA han habido vehículos multicompartmentos y los hemos rechazado. Si es un vehículo de ese tipo o un vehículo que no ha seguido el protocolo nacional como N, no como F, en ese caso, ese vehículo no puede ser multicompartmento y no lo será jamás.

3.12 Don Julio Viartola insiste que la necesidad de firmar el acuerdo es urgentísima. El producto en España no se puede comercializar y sin embargo hay una demanda importante de las empresas de transporte. Además, añadiendo a esto los comentarios de Don Iñigo Elorza sobre el tema de los usados, si el tema de las transferencia está resuelto, yo creo que es urgente que en el momento que haya un texto, se firme el acuerdo multilateral.

3.13 El Sr. Secretario da por concluido el punto 4 que correspondía al tema internacional. Queda por tanto el punto 5. .Antes de esto informa sobre las actuaciones del Departamento durante el año siguiente:

- Está pendiente de sacar la Página Web.
- Invitación para hacer grupos de trabajo con un objetivo concreto. En casi todas las Subcomisiones siempre se plantean los mismos temas que están ahí latentes:
  1. Seguridad en los documentos
  2. El envejecimiento de los vehículos especiales de transporte
  3. La ampliación de productos a transportar en el ATP (la Federación Rusa lo intenta con las frutas y verduras)
  4. La higiene y la limpieza de vehículos de transporte de alimentos y los palés de intercambio.
  5. Hace también una consideración. El ATP es Transporte Terrestre: ferrocarril y carretera pero, nacionalmente, se transporta mercancía precedera en avión y en barco. La intermodalidad es incipiente pero en cuanto el ferrocarril se empiece a desarrollar van a ser temas importantes. Quizá otro grupo de trabajo se pueda desarrollar en este sentido.
  6. Otro grupo de trabajo es el relacionado con la distribución local, planteado en esta reunión.
  7. Gestión de vehículos de transporte alimentario y no alimentario.

El Sr. Secretario abre el punto 5 sobre ruegos y preguntas.



5.01 Don Antonio Pérez Millán se sumaría al grupo de trabajo sobre la gestión de las cisternas alimentarias y cisternas no alimentarias. Piensa que las CCAA legislan y regulan con un control muy severo el transporte de agua en cisternas para el consumo humano. No ve la misma coherencia en la regulación y el control que existe para transportar aceite de oliva o zumo, dejando zonas sin cubrir en la gestión de higiene alimentaria.

5.02 Don Juan José Arnedo manifiesta su preocupación por el tema de la higiene alimentaria. Aspiramos a que la Administración encuentre en nosotros una mano tendida y de colaboración como nosotros pretendemos encontrarla en ella. Nuevamente decirle que cuenta con nosotros para participar en los Grupos de Trabajo.

5.03 Don José M<sup>a</sup> Alonso de ANLIC quiere sumarse a su propuesta de hacer un grupo de trabajo sobre la trazabilidad en el transporte. Como bien ha propuesto el Sr. Motos, una forma de controlarlo sería que existiera un listado a nivel nacional de cisternas alimentarias y de quien sería competencia. Creemos que se trata de clarificar si es posible hacer un listado o algún tipo de documento que sirva de referencia también para las Inspecciones. Tener claro que pueden o no pueden transportar, igual que pasa con el ADR. Tener claro también de quien es la competencia, realizar una página Web y una base de datos que se pueda consultar. Pide también que sea la Comisión quien debiera definir competencias y como se podría realizar todo esto.

5.04 Don José Eduardo Gómez participa a los representantes de ASFARES y ANFAC de una problemática surgida de un tiempo a esta parte con respecto a un fabricante de vehículos, SCANIA concretamente, que comercializa cabezas tractoras con capacidad en sus depósitos de combustible de 700 l + 700 l. Si se engancha esta cabeza a un semirremolque frigorífico cuyo depósito autónomo tiene una capacidad media de 250 l., superamos los 1500 l, límite de capacidad de combustible autorizado en la legislación de mercancías peligrosas, (ADR), lo que podría dar lugar a sanción por parte de la inspección de transportes. La marca SCANIA sabe la problemática.

5.05 Don Javier de Mauricio aporta otra información de las marcas MAN y DAF que comercializan cabezas tractoras con depósitos de 600 + 700 l. Comenta que no cree que esto sea motivo de sanción al estar al límite de las exigencias del ADR. Por otra parte, en vehículos ya usados hay quien aumenta el volumen de sus depósitos, requiriéndole en este caso la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico para que justifique la reforma de importancia. Las sanciones por este motivo alcanzan los 8.000 euros. Don Javier de Mauricio es interpelado por Don José Eduardo Gómez que quiere clarificar la diferencia entre las reformas de importancia efectuadas en vehículos y los volúmenes de los depósitos en vehículos nuevos, datos que aparecen con detalle en la ficha de características del vehículo. En todo caso, añade Don Eduardo, tanto con la reforma de importancia como con los depósitos de serie, las sanciones del ADR por sobrepasar el volumen de combustible pueden llegar hasta los 12.000 euros. Su intención es informar en este foro a los miembros en general y a las asociaciones en particular para que difundan la información a sus asociados.

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

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

Fdo: Román Mosquera Jimena.