



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS CELEBRADA EL DIA 02 DE OCTUBRE DE 2018.

ASUNTO: Estudio de los documentos de la 74ª sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP.11 que tendrá lugar en Ginebra los días 8 a 12 de Octubre de 2018.

Asisten:

Dª Rocío Báguena Rodríguez, Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Fomento, Presidenta.

Dª Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y Perecederas del Ministerio de Fomento.

Dª Ana Rodríguez Gallego, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Fomento.

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

Dª Mª Irene González Álvarez, de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

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

Dª Carmen Pérez Rodríguez, del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y de Cooperación.

Dª Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D. Horacio Garcia Crespo, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Dª Victoria Ruiz Garcia, de la Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

D. Antoni Verger Martínez, de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Comunidad Autónoma de Baleares.

Dª Carmen Diges Mira, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

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

D. Jose Manuel Lara Sanz, Asociación Española de Transporte de Mercancías en cisterna (CETM).

D. Juan José Gil Panizo, Secretario General Técnico de la Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de España (FENADISMER).

D. Fernando Peña, miembro de la Junta Directiva de la Asociación de Lavaderos de Interiores de Cisternas (ANLIC).

D. Alberto Sánchez Ramírez, Director Técnico de la Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales (ASCATRAVI).

D. Salvador Núñez Bustos, de la Secretaria General de la Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales (ASCATRAVIA).

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

D. Manuel Zumaquero Moreno, de FRIGICOLL SA.

D. Teodoro Pinuela Pérez, Secretario General del Metro de Madrid de UGT.

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

En Madrid a las 10:05 horas del día 2 de Octubre de 2018, en el Salón de Actos de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Perecederas con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior (12 de febrero de 2013).
- 3.- Estudio de los documentos mencionados de la 74ª sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP.11.
- 4.- Otros asuntos.

Dª Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan; no obstante, al haber transcurrido tanto tiempo desde la reunión anterior de la Subcomisión, y al haber cambiado el equipo de Mercancías Perecederas del Ministerio de Fomento,

propone primero una presentación previa de todos los asistentes; asimismo, comenta los recientes cambios en el personal que forma parte de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, incluido el de la Directora de Estudios y Tecnología del Transporte de cuya Dirección depende esta Comisión, presentando a la nueva Directora D^a Rocío Báguena Rodríguez.

Una vez realizadas todas las presentaciones, toma la palabra de nuevo D^a Silvia Garcia, agradeciendo las presentaciones e indicando que la intención de esta Comisión es convocar con regularidad la Subcomisión, sobre todo antes de las reuniones internacionales, para poder recibir una información lo más completa posible de la problemática del sector en relación a las mercancías perecederas; en las convocatorias se expondrán las propuestas que van a ser debatidas en las citadas reuniones, como es el caso de la reunión de hoy, invitando a todos los asistentes a que intervengan activamente en estas propuestas; asimismo, comenta que la representante en la próxima reunión internacional va a ser D^a Ana Rodríguez Gallego en este acto presente.

A continuación da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

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

D^a Silvia Garcia comenta que, dado el tiempo que ha transcurrido desde la reunión anterior (febrero de 2013) y al tratarse de un tema meramente formal, si no tienen los presentes ningún inconveniente, podría darse por aprobada. El acta queda aprobada al no haber objeciones.

Punto 3.- Estudio de los documentos de la 74^a sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP.11.

D^a Silvia Garcia, comenta que este punto trata de las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará, en la fecha ya mencionada, por el grupo de trabajo WP11. Hace una breve descripción de lo que es el ATP y, sobre todo, sobre la forma en la que se adoptan los acuerdos; en la actualidad, al ser necesaria la unanimidad, el grupo es demasiado estático, siendo esta circunstancia uno de los puntos a debatir por el grupo de trabajo WP11. A continuación, expone cada una de las distintas propuestas:

1.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/1

D^a Silvia García interviene para indicar que se trata de un documento presentado por la Secretaría de UNECE con datos estadísticos recogidos a través de la encuesta que todos los años realiza Naciones Unidas a cada una de las partes contratantes en relación con el transporte de mercancías perecederas; en este documento se pueden ver, entre otros datos, las inspecciones realizadas, las sanciones impuestas, etc...por los distintos países. También constan las respuestas a dos preguntas relativas al procedimiento sancionador y a los Laboratorios de Ensayo en el país correspondiente. El documento “informal n^o 8”, presentado por Marruecos fuera de plazo, también contesta a las mismas preguntas y da la misma información que se pedía en su momento en la encuesta.

D. Jose M^a Martínez-Val toma la palabra para indicar que, observando los datos que aporta España todos los años a la UNECE, en las inspecciones realizadas por la Guardia Civil existe un incumplimiento del ATP en un 90% aplicando tan solo los 8 tipos que figuran en el baremo sancionador del Ministerio de Fomento y relativas a los documentos en papel; da a entender que estas infracciones podrían incrementarse si se aplicara de un modo más riguroso el ATP si la Guardia Civil tuviera una mejor formación. También comenta que las CCAA, que han asumido la potestad sancionadora, nunca han tenido contacto con el Túnel del Frio, a excepción de la Generalidad de Cataluña, quien les ha visitado una vez.

D^a Silvia García, comenta que le parecen también excesivo el porcentaje de transportes sancionados y, en cuanto al nivel de formación de la Guardia Civil, comenta que sí le consta la formación de ésta.

D^a Victoria Ruiz García, interviene para indicar que la Guardia Civil recibe formación en la Academia de Mérida, a través de los cursos que imparte la Agencia Española de Consumo, Seguridad Alimentaria y Nutrición; refiere que, este año, se ha impartido un curso en el mes de junio y que otro está previsto para el próximo mes de octubre. Indica la Sra. Ruiz que, desde su punto de vista, no se trata de un tema de formación sino de incumplimiento excesivo del ATP.

D^a Silvia García, manifiesta que actualmente se imparten dos cursos de formación de Mercancías Peligrosas y Perecederas con una duración de una semana para guardias veteranos y de un mes para guardias de nuevo ingreso, instando a D. Javier Rubio Bartolomé de la Inspección del Transporte Terrestre a confirmar este extremo. D. Javier Rubio así lo corrobora.

D. Jose M^a Martínez-Val, interviene para comentar que en su exposición no se refería a un tema de formación de la Guardia Civil, sino que éstos (los Agentes de la Guardia Civil) sólo pueden sancionar por los tipos que constan en el baremo sancionador en relación directa con el ATP y que se queda escaso. Sobre los Registradores de temperatura, el Sr. Martínez-Val indica que en el ATP no se contempla nada y destaca la propuesta de la Federación Rusa proponiendo su incorporación al ATP. Finaliza este punto D^a Silvia García Wolfrum comentando que se trabajará al respecto para incluirlos primero en el ATP y posteriormente en el Baremo Sancionador.

2.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/2

Se trata de un documento donde el Comité de Transporte Interior de Naciones Unidas aplaude la iniciativa de rescindir la regla de unanimidad que hay actualmente para la aprobación de las distintas propuestas de los países y así trabajar de una manera más efectiva y dinámica con el ATP. No hay comentarios.

3.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/3

Propuesta de enmienda presentada por la Federación Rusa en relación con las normas europeas EN 13486 y EN 12830. Se propone que el texto del ATP contenga también una referencia a las normas nacionales Rusas (GOST r 56941 y GOST r 56940). No hay comentarios.

4.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/4

Propuesta de enmienda presentada por la Federación Rusa, en relación con las perspectivas de desarrollo del ATP para que sea más dinámico. Se plantean cuestiones como la ampliación del ámbito de aplicación del ATP, la elaboración de un listado de productos y la necesidad de adaptar el Acuerdo a los diferentes climas estableciendo requisitos objetivos para las condiciones de temperatura en la que deben ser transportados los productos perecederos.

D^a Silvia Garcia, trae a colación el documento ECE/TRANS/WP.11/2018/17 que versa sobre el mismo tema y comenta que esta propuesta la introduce Luxemburgo en nombre del Grupo de Trabajo WP.11 para mejorar los métodos de trabajo del Grupo y para dinamizarlo en su desarrollo a nivel técnico.

Se recogen en el documento varios puntos que en principio hay que discutir, que son básicamente la inclusión de una definición clara del ámbito del ATP, de una lista independiente de cada tipo de mercancía (similar a la que hay en mercancías peligrosas) en las que figuren las condiciones específicas del transporte para cada producto y, por último, temas de procedimiento para adoptar decisiones. Se pretende establecer una serie de normas que pudieran ser revisadas y que se pudieran referenciar en el ATP.

Se pretende también aumentar el número de reuniones del Grupo a dos al año, pero sobre todo lo que se pretende es cambiar el sistema de la aprobación de las enmiendas, a fin de que no se precise la unanimidad. Se presentan dos textos alternativos: por un lado, si existiera una objeción a la enmienda del articulado del Acuerdo o tres objeciones a la enmienda de los anexos, ésta no se consideraría aceptada; la otra opción consistiría en que en el caso de que hubiera una objeción a la enmienda del texto del Acuerdo o la oposición de, al menos, la tercera parte de las partes contratantes o cinco de ellos si superara esta cifra a la enmienda de los anexos, tampoco se consideraría aceptada. Indica la Sra. García que la adopción de cualquiera de las opciones dinamizaría mucho la evolución del ATP.

D. Jose M^a Martínez-Val interviene apoyando estas iniciativas. D^a Silvia Garcia comenta que España ha colaborado en la redacción de los textos que se han presentado.

D. José Manuel Lara Sanz interviene también en este punto apoyándolas, y sobre todo en lo relativo a la propuesta de definición de “mercancía perecedera”; el Sr. Lara indica que confeccionar un listado del tipo de producto beneficiaría el transporte de los mismos.

5.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/5

Propuesta de enmienda presentada por el Reino Unido en relación con la medición de los flujos de aire que tienen que tener las unidades de transporte. En relación con este mismo tema se ha aportado un documento (informal nº 10) por parte de Finlandia, que se opone a esta propuesta, alegando que el flujo de aire en sí, no les parece garantía suficiente para conseguir una temperatura uniforme dentro de la unidad frigorífica.

A este respecto, interviene D. Jose María Martínez-Val, comentando que es una cuestión de rangos de temperatura, y que Gran Bretaña se ha ido al rango alto en lo que es la recirculación del aire dentro de la caja. A su juicio cualquier cambio de ese tipo puede afectar a las condiciones de fabricación y por tanto hay que ser muy cauto en ese aspecto; desde su punto de vista no es una cuestión crucial para el ATP.

6.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/6

Propuesta de enmienda presentada conjuntamente por Alemania y Reino Unido. Se trata de una modificación del ATP relacionada con la corrección de una serie de ecuaciones para que sean iguales a las de las normas CEN (Comité Europeo de Normalización). No hay comentarios.

7.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/7

Propuesta de enmienda presentada conjuntamente por Alemania y Reino Unido; esta propuesta está también relacionada con las normas CEN, y trata de corregir una errata que hay en el texto. No hay comentarios.

8.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/8

Propuesta de enmienda que presenta España. D^a Ana Rodríguez Gallego interviene para exponer que la enmienda se refiere a la incorporación de una Subsección en la estructura del texto del ATP. Examinando los apartados de los que consta el Acuerdo se ha observado que falta una subsección relativa a las “Unidades no autónomas” dentro de la Sección 6.2 del apéndice 2 del Anexo 1, que es la que se pretende incorporar. Se trata de un tema editorial como comenta D^a Silvia García. No hay comentarios.

9.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/9

Propuesta de enmienda que presenta Suiza. Se refiere a la incorporación al ATP de una serie de disposiciones especiales aplicables a los bultos, a los vehículos

y contenedores que contienen sustancias que presentan un riesgo de asfixia cuando se utilizan con fines de refrigeración o acondicionamiento como son la nieve carbónica, el hielo seco, el nitrógeno líquido y el Argón líquido refrigerado y que se utilizan mucho para el transporte de mercancías perecederas, transcribiendo para ello el texto del ADR relativo a dichas sustancias. No hay comentarios.

10.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/10

Alemania en su propuesta de enmienda sugiere reemplazar los refrigerantes actuales por unos nuevos refrigerantes y propone el procedimiento para sustituirlos. Se trataría del procedimiento para sustituir los refrigerantes existentes por otros nuevos refrigerantes con un GWP más bajo proponiendo, asimismo, la documentación que debería entregarse en su caso. No hay comentarios.

11.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/11

Propuesta de enmienda de Alemania: consiste en que el ensayo que existe actualmente para medir la capacidad del refrigerante, habría que adaptarlo ligeramente para que sirva también para medir la capacidad calefactora y se hagan las dos mediciones de igual manera. No hay comentarios.

12.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/12

Propuesta de enmienda de Alemania que consiste en cambiar la referencia a una norma en concreto, para actualizarla, entendiendo que el contenido no ha variado significativamente. Se trata de reemplazar las normas ISO 5801:2008, AMCA 210:99 y AMCA 210-07 por las nuevas normas ISO 5801:2017 y AMCA 210-16. Se trata de temas que se podrían estudiar dentro de la creación de un grupo de trabajo a nivel técnico a fin de actualizar todo este tipo de normas en el sentido de si son o no, de utilidad para el ATP. No hay comentarios.

13.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/13

Alemania presenta esta propuesta de enmienda en relación a los certificados de prueba para unidades de refrigeración mecánica. Se propone prorrogar los certificados de prueba por un periodo de 3 años, siempre y cuando se haya comprobado que los vehículos se siguen ajustando al tipo de vehículo autorizado en la fabricación en su momento. No hay comentarios.

14.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/14

Propuesta de Alemania que consiste en eliminar el requisito de aislamiento de los calorímetros caja. En la actualidad en el texto del ATP existen 2 requisitos que piden para la caja del calorímetro: uno de ellos es que esté fuertemente aislada y el otro que el flujo de calor que venga del calorímetro sea menor de un cierto umbral (35%); la propuesta de Alemania incide en que se puede prescindir del requisito de que el calorímetro caja esté pesadamente aislado. No hay comentarios.

15.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/15

Propuesta de enmienda de Finlandia que viene complementada con el documento informal nº3 de la Federación Rusa. Se trata de definir donde se mide la temperatura final en el test de enfriamiento y si el valor es el inicial, el final o una media de todas las temperaturas.

Interviene D. Jose M^a Martínez-Val, comentando que no ve necesaria esta propuesta porque el nivel que se tiene de mantenimiento de las temperaturas del exterior de la caja o bien del interior del túnel del frío es muy extrema, tanto en grados como en tiempo y, por tanto, la variación que pudiera surgir sería mínima; comenta también que ya el ATP es muy estricto en esto y no da mucho margen. D^a Silvia Garcia comenta en este aspecto que es posible que no en todos los países se realice la prueba de una manera tan eficaz como se realiza en España, quizás la realicen en exterior o en otras condiciones, tanto técnicas como atmosféricas.

16.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/16

Propuesta de enmienda presentada por Italia a fin de corregir una diferencia que hay entre la versión francesa y la versión inglesa del ATP. En la versión Inglesa hay una referencia de $\pm 5^{\circ}$ Kelvin que en la versión Francesa no aparece en el mismo sitio (aunque si aparece en otra parte del texto). La propuesta italiana trata de eliminar la referencia a " $\pm 5^{\circ}$ Kelvin" en la versión Inglesa. No hay comentarios.

17.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/17

Propuesta de enmienda que ya se ha expuesto al mismo tiempo que la propuesta de enmienda número 4 ya que son similares y están enfocadas a dinamizar el ATP. No hay comentarios.

18.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/18

Propuesta de enmienda del Reino Unido que trata de modificar el modelo número 12 del Acta de ensayo. Consiste en permitir que en la casilla correspondiente al "Modo de accionamiento del compresor de refrigeración" aparezca la palabra "Otros" (para dejar paso a otras opciones disponibles sin tener que modificar la regulación). No hay comentarios.

19.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/19

Se trata de un documento de la Secretaría para subsanar una errata observada en el ATP. Se trata de incorporar la fecha del "6 de enero de 2018" en el apartado de Medidas Transitorias en el que ahora figura "fecha insertar" y no consta la fecha mencionada. Esta errata no aparece en la versión Española puesto que se tuvo en cuenta a la hora de editar el texto. No hay comentarios.

20.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/20

Propuesta de enmienda de la Federación Rusa. Consiste en cambiar unos conceptos estadísticos de cálculos de “margen de error” y de “grado de incertidumbre” que vienen asociados a una serie de fórmulas matemáticas muy amplias para su desarrollo.

Interviene D. Jose M^a Martínez-Val como representante de los Túneles del Frio, indicando que esta propuesta les afecta casi exclusivamente a ellos. Indica que lo que propone la Federación Rusa tiene relación con la técnica de 1998 de la norma ISO de modo que se deben acoger a ésta en todo su ámbito metodológico; por otro lado indica que la normativa ISO ha sido incapaz de implantarse en muchos países (esta norma ISO procede de prácticas anglosajonas). Comenta que en la reunión que mantuvieron las Estaciones de Ensayo del ATP hace un tiempo, se acordó preguntar al Centro Español de Metrología este tema, acordando que no había necesidad de cambiar la metodología existente en España; de hecho, indica, se maneja tanto el margen de error como el grado de incertidumbre expandida correspondiente.

21.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/21

Propuesta de enmienda de la Federación Rusa. Se propone incluir una serie de definiciones dentro del ATP que son: “equipos”, “equipo especial”, “contenedor”, “pequeño contenedor”, “aplicación térmica”, “equipos autónomos y no autónomos” “compartimento multitemperatura” y “partición”.

Interviene D. Jose M^a Martínez-Val, comentando que la mayoría de estas definiciones son aclaratorias aunque no así la de “compartimento multitemperatura” respecto de la que ve más complicada su definición; indica que, mientras que el ATP determina muy claramente, por ejemplo, donde hay que poner los termógrafos para registrar la temperatura y su evolución en las cajas o en las cisternas multicompartimentos, cuando las paredes de estas cisternas son móviles es más complicado determinar bien la K, que al ser un parámetro único e integrado.

22.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/22

Propuesta de la Federación Rusa (relacionado con el documento formal n^o 20 ya visto) sobre “margen de error” y de “grado de incertidumbre” pero en la parte del ATP correspondiente al Anejo 1, Apéndice 2 exclusivamente. No hay comentarios.

23.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/23

Propuesta de la Federación Rusa. Se trata de que se indique expresamente en el ATP que “no hay que tener en consideración toda la potencia de ventiladores que tiene instalado el equipo sino sólo la de los que se encuentran dentro de la caja en el ensayo térmico”.

Interviene D. José M^a Martínez Val comentando que como se realiza ahora esta prueba funciona perfectamente y no lo ve necesario.

24.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/24

Propuesta de la Federación Rusa. Se propone modificar el Artículo 3 del ATP que es el que define el rango de aplicación del Acuerdo, incluyendo una frase adicional donde se diga que si una de las partes contratantes no fuera ATP, debería aplicársele el Acuerdo para poder realizar el transporte correctamente. No hay comentarios.

25.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/25

Este documento es una corrección editorial pero solamente en la versión Rusa y no afecta al resto de las versiones. No hay comentarios.

26.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/26

Propuesta de la Federación Rusa. Consiste en que al equipo de refrigeración nuevo se le asigne una clase en concreto en su etapa de fabricación como se encuentran actualmente los equipos refrigerados, equipos refrigerados mecánicamente, equipos calentados y equipos mecánicamente refrigerados y calentados con la certificación correspondiente.

27.- Propuesta ECE/TRANS/WP.11/2018/27

Comenta D^a Silvia García a continuación el documento presentado por Transfrigoroute International que propone introducir un certificado temporal, limitado en el tiempo y limitado en el número de unidades, para el estudio de prototipos. Se trata de evitar cambios técnicos después del lanzamiento comercial. Se propone incorporar un certificado provisional de 12 meses de duración y válido para un máximo 50 vehículos.

A continuación D^a Silvia Garcia comenta todos los documentos informales que se han presentado hasta la fecha.

El primer documento (Inf. 2) es el acta de la reunión del grupo CERTE que tuvo lugar en Múnich en abril de este año. Este es un grupo que reúne a todos los laboratorios de ensayo, analizando lo que han sido las reuniones del grupo WP11 anteriores, en temas meramente técnicos y que pueden afectar al ATP.

El documento informal nº 3, de la Federación Rusa, ya se ha presentado junto con el documento formal nº15 de Finlandia sobre la temperatura final en el test de enfriamiento y si el valor es el inicial, el final o una media.

El documento siguiente es el informal nº 4, de Francia, en el que se propone un método de cálculo para fijar el valor del coeficiente K en las paredes interiores divisorias fijas.

El siguiente documento informal (Inf. 5) lo presenta Francia también en el que quieren incluir dentro de las actas de ensayo, en concreto los modelos 1A y 1B, las características de la espuma aislante utilizada, por si tuviera repercusión en el caso de tenerla que sustituir.

D. Jose M^a Martínez-Val, interviene discrepando de este documento puesto que las características de la espuma que tuviera la caja en cuestión no afecta en absoluto a la medición que se realiza en los Túneles de Ensayo.

D^a Silvia García, le indica que en el documento no se habla de sustituir ninguna medición sino de tener una información complementaria de estas espumas utilizadas, por si fuera necesario por cualquier otro motivo.

El documento informal siguiente (Inf. 6) está relacionado con los aparatos autómatas de fijación de temperatura y se refiere a la incorporación, dentro del acta de ensayo nº 12, la descripción, el modelo y la versión de software del ordenador que controla la fijación de esta temperatura, en estos aparatos.

El siguiente documento informal nº 7 es de España y lo presenta D^a Ana Rodríguez Gallego comentando que, examinando las versiones del ATP en los idiomas Francés, Inglés y Español, se ha observado que en la versión Francesa existe un error en el modelo nº 12 del Acta de Ensayo en relación con la “temperatura media alrededor de la caja”, ya que en la versión francesa sólo figura el término de “temperatura”; la propuesta consiste en adecuar las 3 versiones en relación al modelo nº 12 incorporando en la versión francesa la referencia a “temperatura media alrededor de la caja”.

Continúa D^a Silvia Garcia con el siguiente documento que es el informal nº 8 ya comentado anteriormente y que trata sobre la respuesta de Marruecos al cuestionario enviado sobre la aplicación del ATP.

El informal nº 9 vuelve a ser una propuesta de España y lo presenta D^a Ana Rodríguez. Consiste en cambiar los grados Kelvin por grados Celsius en todo el recorrido del ATP para así evitar la confusión con el resultado de la medida del coeficiente K. Esta propuesta, trata de unificar la denominación de los grados en los que se mide la temperatura puesto que en el ATP unas veces la referencia se hace a grados Kelvin y otras a grados Celsius. Anteriormente ya se han hecho cambios en este sentido de modo que ahora se trata de completar la referencia exclusiva a grados Celsius en todo el texto del ATP (salvo en las fórmulas matemáticas).

D^a Silvia Garcia comenta a continuación que el documento informal, el nº 10, que es del gobierno de Finlandia, está relacionado con el formal nº 5.

Punto 4.- Otros asuntos

A continuación, sin más documentos que comentar, D^a Silvia Garcia, pasa al siguiente orden del día “Otros asuntos”, donde en primer lugar interviene D. Juan Manuel Sierra comentando que va a exponer tres asuntos en concreto, que previamente se han tratado con la Secretaria General y con la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición, solicitando que conste en acta que no hay ningún representante en esta Subcomisión de la Dirección General de Tráfico mencionado la conveniencia de su presencia por los temas que se van a tratar.

El primer tema está relacionado con la solicitud por parte de ATFRIE, asociación a la que representa, a la DGT y a la Generalidad de Cataluña, para que

el transporte de mercancías perecederas a temperatura dirigida, se asimile al del transporte de animales vivos en relación a las restricciones de tráfico puesto que estos no están restringidos; alega que las mercancías perecederas a temperatura dirigida, aunque la tecnología de las cisternas es cada vez mejor, a veces, si se demora su distribución, se pueden deteriorar. Indica que también sería conveniente adoptar esta medida para el transporte de medicamentos.

El segundo de los temas trata de los sabotajes que suceden en algunas campañas de exportación de frutas y hortalizas por parte de los agricultores franceses al paso de las mercancías españolas por su territorio. Indica que esta preocupación ya ha sido transmitida en las reuniones mantenidas con la Directora General de Transporte Terrestre y con la Subdirectora de Inspección e insta al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, de los que hay representación en esta Subcomisión, para que se impliquen en este grave problema. También comenta en este apartado la problemática en relación con la inmigración donde se originan así mismo importantes pérdidas para el sector de mercancías perecederas.

En tercer lugar solicita que se incorpore como orden del día para la próxima reunión de la Subcomisión un apartado dedicado a hablar de la problemática existente cuando se “impone”, por parte de los cargadores, la obligación de trasladar conjuntamente con las mercancías perecederas, mercancías que no lo son; se refiere en concreto los “palets” que, aparte de no cumplir con la salubridad ni con el tratamiento necesario para ir junto con las mercancías perecederas, ocupan una parte importante del peso total de la carga del vehículo la cual se debiera destinar totalmente para las mercancías perecederas. Indica que de este tema ya tiene conocimiento la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición. Por todo ello se muestra dispuesto a aportar en la próxima reunión más información y documentación a este respecto.

D^a Silvia García, responde a la intervención comentando que, si bien todos los temas expuestos son problemas que afectan al sector de transportes, muchos de ellos no se pueden resolver en el marco de ésta Subcomisión, como son el tema de los sabotajes y el de la inmigración. En relación al tema de las restricciones de tráfico, indica que si bien efectivamente están transferidas tanto a Cataluña como al País Vasco, todos los años un borrador de la propuesta se envía a la Comisión de Mercancías Peligrosas para que puedan dar su punto de vista. A veces, tanto la DGT como estas Comunidades tienen a bien incluir algunas propuestas del sector y, comenta la Sra. García, que si se tiene interés, se puede también convocar al sector de Mercancías Perecederas en coincidencia con el de Mercancías Peligrosas para analizar los mismos puntos del orden del día y ver las restricciones para el año siguiente.

Vuelve a intervenir D. Juan Manuel Sierra, dando las gracias por esta propuesta de convocatoria para que pueda también asistir el sector de mercancías perecederas, pero el fundamento final por parte de esta asociación iría encaminado sobre todo a la desaparición de estas restricciones en todo el territorio español.

A continuación D^a Silvia Garcia comenta que, próximamente, se confeccionará una lista en la que la inscripción será individual que se remitirá por correo electrónico a toda la Subcomisión para que ésta, a su vez, la divulgue a todas las personas que pudieran estar interesadas; de este modo se recibiría de manera individualizada toda la información de la que se disponga en relación con los cambios en la normativa de transporte de Mercancías Perecederas. Actualmente existe esa lista para los interesados en el transporte de Mercancías Peligrosas, en la que hay apuntadas alrededor de mil personas relacionadas con este sector (como son guardias civiles, consejeros de seguridad, miembros de asociaciones y todos ellos de manera particular no como colectivo).

Interviene a continuación D. Fernando Peña de ANLIC comentando que, después de ver las distintas propuestas, observa que prácticamente todas van dirigidas al transporte en vehículos frigoríficos y que no se ha hecho incidencia en la limpieza y desinfección de los mismos.

En relación a las cisternas observa que no hay ninguna propuesta a presentar acerca de las correctas prácticas de la limpieza de las mismas para evitar contaminaciones. En su opinión se debería legislar de una manera clara y concisa indicando las estaciones de lavado que pueden llevar a cabo este tipo de trabajos de limpieza.

Así mismo refiere que los certificados que se emiten actualmente, están hechos a mano, sin ninguna oficialidad tanto para sólidos como para líquidos, sin ninguna garantía de su correcta limpieza y desinfección y que además los vertidos de estos residuos no están controlados.

En el caso del transporte de leche, las cisternas se limpian en circuito cerrado en ciclo CIP y las presiones de los productos químicos que se emplean y el agua, no son suficientes para eliminar la grasa de este producto; además, indica que con el certificado que se emite se podría transportar cualquier otro producto diferente sin la suficiente desinfección de la cisterna.

También hay productos susceptibles de deflagración, en caso de producirse cualquier alteración en su manipulación por falta de una equipación adecuada, como el cacao o la harina.

D. Fernando Peña, presenta unas fotografías, de las condiciones en las que se encuentran muchas cisternas con una suciedad extrema.

Comenta que un ejemplo de empresa de buenas prácticas en relación a la limpieza de contenedores y cisternas es la empresa Transportes Lara aquí representada. Estos lavaderos (Transportes Lara) están profundamente comprometidos con la realidad del sector y tienen evaluaciones periódicas, llevan a cabo importantes reformas, con el coste de inversión que supone la adecuación a las demandas de la Industria, mientras que otras empresas con una simple limpieza de agua emiten certificados igualmente válidos.

Por todo lo expuesto anteriormente, demandan de la Administración:

- Que se legisle o regule la duración del periodo de validez de los certificados.
- Que se legisle o regule el uso de los ciclos CIP.

- Que se legisle para que todos los lavaderos superen evaluaciones específicas del sector.
- Que se garantice que se compita en igualdad de condiciones por parte de todas las empresas del sector y se cumpla con las normativas vigentes en cuanto a la depuración de vertidos de aguas residuales, gestión de estos residuos, procesos de trabajo, seguridad en los propios centros de trabajo, seguridad alimentaria y calidad de los lavados, todo ello para minimizar al máximo, el posible riesgo de contaminación.
- Regular a través de un Real Decreto, similar al existente en Mercancías Peligrosas, los equipos necesarios para llevar a cabo esta actividad.

D^a Silvia Garcia le responde que se trabajara en relación a este tema y en la forma de solucionar los problemas planteados.

Sin más asuntos pendientes a tratar, agradece a los presentes su asistencia e indica que se volverá a convocar una nueva reunión de la Subcomisión en el mes de diciembre sin concretar la fecha exacta, con la esperanza de que la reunión celebrada en el día de hoy, haya sido el principio de una larga relación para trabajar conjuntamente para mejorar el transporte de Mercancías Perecederas. Se levanta la sesión a las 12:30 horas del día de la fecha.

Madrid a 2 de Octubre de 2018

En la reunión de la Subcomisión para la Coordinación de Mercancías Perecederas celebrada el día 18 de diciembre de 2018, D.^a Ángeles Montero, de la Inspección de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid, indica que quiere que conste en acta el siguiente comentario adicional al acta de la reunión de fecha 2 de octubre:

Aclaración al comentario realizado por D. José María Martínez-Val en nombre del Túnel del Frío de Getafe: *“...que las CCAA, que han asumido la potestad sancionadora, nunca han tenido contacto con el Túnel del Frío, a excepción de la Generalidad de Cataluña, quien les ha visitado una vez”*.

“Desde el Área de Inspección de Transportes de la C.A. Madrid se quiere manifestar que esta Comunidad Autónoma ha asistido en varias ocasiones a la Estación de Ensayo del Túnel del Frío de Getafe habiendo incluso recibido formación por parte del anterior Director, D. Eduardo Muñoz”.

La Secretaria de la Comisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Perecederas

Dña. Ana Rodríguez Gallego