



**ACTA DE LA REUNIÓN DEL 12 DE FEBRERO DE 2013.
SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCACIAS PERECEDERAS**

Asisten:

Sra. Dña. Mercedes Gómez Álvarez, Presidenta de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas y directora de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte. Ministerio de Fomento.

Sr. D. Antonio Muñoz Molina. Coronel Coordinador entre la Dirección General de Transportes por Carretera y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Ministerio de Fomento

Sr. D. José Eduardo Gómez Gómez. Dirección Gral. de Transportes Terrestre. Ministerio de Fomento.

Sra. Dña. Laura Moreno. Dirección Gral. de Transportes Terrestre. Ministerio de Fomento.

Sr. D. José Ignacio Sánchez Carazo. Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial. Ministerio de Industria, Energía y Comercio.

Sr. D. Íñigo Elorza Cavengt. Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial. Ministerio de Industria, Energía y Comercio.

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

Sra. D^a. Victoria Ruiz García. Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Sra. D^a. Sara Gómez Troyano. Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Sra. D^a M^a Dolores Rollán Monedero. D. Gral. de Calidad y Evaluación Ambiental. M^o de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Sr. 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. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid.

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

En Madrid, a las 10:05 horas del día 12 de febrero de 2013, en el Salón de Actos 1 del edificio A, primera 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 21 de abril de 2010.

2.- Actualización de los temas suscitados en reuniones anteriores.

1. Metrología /CEM/Verificación de Termógrafos.
2. Resumen de la reunión de la Comisión Permanente de fecha 7 de marzo de 2012.
3. Definición de distribución local

3.- ATP Internacional. Cuestiones de interés:

1. Reunión del grupo WP11 en Ginebra (ATP, del 22 al 25 octubre 2012).
2. Vehículos especiales de temperaturas múltiples.
3. Reglamento de gases fluorados.
4. Vehículos importados. Túnel del frío

4.- ATP Nacional. Cuestiones de interés:

1. ATFRIE. Limpieza de vehículos, Palets de intercambio.
2. Vehículos especiales ATP con más de 21 años
3. FEDEPESCA. Empresarios detallistas de pescado.

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 uno de los puntos del orden del día.

Previo al inicio del orden del día, el Sr. Secretario presenta a la nueva presidenta de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, Dña. Mercedes Gómez Álvarez. La presidencia de la Comisión va ligada al cargo de directora de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte. El nombramiento fue hecho a finales del mes de octubre pasado.

Dña. Mercedes Gómez agradeció la asistencia a todos los



<p>Termotecnia. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid.</p> <p>Sra. Dña. Ainhoa Larroya Molero. Dirección Gral. de Transportes. Diputación General de Aragón.</p> <p>Sr. D. Fausto Morell Vivo. Inspección del Transporte Terrestre. Comunidad Autónoma del Gobierno de las Islas Baleares.</p> <p>Sr. D. Rodrigo Ramos González. Dirección Gral. de Industria. Gobierno de Cantabria.</p> <p>Sra. D^a. M^a Cristina Jiménez Padilla. Dirección Gral. de Transportes Terrestres. Generalitat de Catalunya.</p> <p>Sr. D. Francisco José García González. Dirección. Gral. De Transportes. Junta de Castilla y León.</p> <p>Sr. D. Teodoro Llamazares Redondo. Técnico facultativo ITV. Dirección Gral de Industria. Junta de Castilla y León</p> <p>Sr. D. José Luis Santiago de la Fuente. Técnico D. G. de Industria e Innovación Tecnológica. Junta de Castilla y León.</p> <p>Sr. D. Francisco Rodríguez Pérez. Dirección General de Ordenación y Planificación. Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha.</p> <p>Sr. D. Julián Vega Lobo. D. Gral de Transportes. Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha.</p> <p>Sr. D. José Antonio Rodríguez Llamazares. Servicios de Inspección. Junta de Extremadura.</p> <p>Sra. D^a Ángeles Montero Guerra. Inspección. Dirección Gral. de Transportes. Comunidad de Madrid.</p> <p>Sra. D^a Amparo de la Puerta Quesada. Inspección de Industria. Comunidad de Madrid.</p> <p>Sr. D. Manu Sánchez Jiménez. Logística, Formación y Mercancías Peligrosas. País Vasco.</p> <p>Sr. D. Marcos Badenes Gargallo. Gerente. Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España. (ALDEFE).</p> <p>Sra. Dña. Ana Ferrero Lobato. Secretaria General. Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España. (ALDEFE).</p> <p>D. José M^a Alonso. Asociación de Lavaderos de Interiores de Cisternas. (ANLIC)</p> <p>Sra. Dña. María Martine- Herrera. Responsable de Comunicación. Asociación española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados. (ASEDAS).</p> <p>Sr. D. Julio Viartola Molinero. Asociación Española de Fabricantes de Remolques. (ASFARES)</p> <p>Sr. D. Felipe Valiente Pablo. Asociación de Organismos de Control. (ASORCO)</p> <p>Sr. D. Antonio Pérez Millán. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. (ASTIC)</p>	<p>presentes al acto. El Sr. Secretario también presentó al nuevo Coronel coordinador entre la Dirección General de transportes terrestres y la Agrupación de tráfico de la Guardia Civil, D. Antonio Moral Molina que sustituye a D. Luis Escalada Sánchez.</p> <p style="text-align: center;">Punto 3.3</p> <p>3.03.00 Por motivos de agenda, se anticipa el punto 3.3 del orden del día y es presentada Dña. Dolores Rollán Mone-dero, perteneciente al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA).</p> <p>3.03.01 El Sr. Secretario hace un breve resumen de la gestión del MAGRAMA en cuanto a la revisión del reglamento CE 842/2006 sobre diversos gases fluorados de efecto invernadero:</p> <ul style="list-style-type: none">• El pasado 1 de diciembre el MAGRAMA, a través de la Subdirección General de calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial, reunió en el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación a todos los organismos competentes en la materia.• El objetivo de esa reunión era estudiar el Reglamento de Gases Fluorados para, posteriormente, enviar las propuestas y observaciones que se estimasen oportunas.• Esta documentación se envió en fecha 13 de diciembre a todos los integrantes miembros de la Subcomisión para que remitieran sus observaciones.• Una vez analizadas las respuestas, en fecha 21 de enero, se envió al MAGRAMA la única propuesta/observación remitida por parte de TRANSFRIGOROUTE (Sr. D. José Manuel San Juan). <p>3.03.02 Se da la palabra a la representante del MAGRAMA.</p> <p>Comienza Dña. Dolores Rollán informando:</p> <ul style="list-style-type: none">- Que la propuesta está aún en tramitación, afecta al transporte de mercancías y se ha introducido como novedad la definición tanto de camión como de remolque frigorífico.- También queda afectado por este reglamento el aire acondicionado móvil, por tanto, todo el personal que manipule o realice operaciones en los sistemas de refrigeración, deberá estar certificado.- Que todo lo que el nuevo Reglamento europeo exige, ya lo hacía una legislación nacional, el Real Decreto 795/2010, de 16 de junio, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan.- La novedad del reglamento europeo es el control de fugas para camiones. No se habla de carga del gas, sino de potencial de calentamiento atmosférico para vehículos de más de 500 Tn. de cota equivalente.- Deberá llevarse un registro para el control del gas utilizado en los equipos.- Se obligará a que los equipos importados vengan precargados y a reducir paulatinamente, mediante sistemas
---	--



<p>Sr. D. Juan Sánchez. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. (ASTIC)</p> <p>Sr.D. José Manuel Pardo Vegezzi. Asociación del Transporte Internacional por Carretera. (ASTIC)</p> <p>Sr. D. Javier de Mauricio García de Paadin. Secretario general. Asociación Española de Empresarios de Transporte a Temperatura Dirigida (ATFRIE).</p> <p>Sr. D. Francisco José Vegas Rosado. Sindicato Comisiones obreras. (CCOO).</p> <p>Sr. D. Juan Munera Carretero. Sindicato Comisiones obreras. (CCOO).</p> <p>Sr. D. Dulcé Diaz Fresno. Asociacion española de Transporte de mercancías en cisterna. (CETM)</p> <p>Sr. D.- Baltasar Hernando Machín. Director técnico. CUALICONTROL- ACI S.A.U.</p> <p>Sra. Dña. Encarnación Sánchez Maroto. Inspectora. CUALICONTROL- ACI S.A.U.</p> <p>Sr. D. Juan José Gil panizo. Secretario Gral. Técnico. Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de España. FENADISMER..</p> <p>Sra. Dña. Desiré Paseiro Rodriguez. Asesora Técnica. Asociación Nacional de Transportistas Internacionales Discrecionales. ANTID.</p> <p>Sr. D. José Manuel Sanjuán. Asesor. Transfrigoroute España.</p> <p>Sr. D. Javier Pérez nuevo. Director Técnico. Eurocontrol- AEGIC.</p> <p>Sr. D. Alberto Sánchez Ramírez. Director técnico. ASCATRAVI.</p> <p>Sr. D. Victor Clar. Director técnico. SORIBÉRICA S. A.</p> <p>Sr. D. julio E. Ibiza. Oficina Técnica. SORIBÉRICA S. A.</p> <p>Sr. D. Javier del Mazo. Product Manager. SCHMITZ CARGOBULL.</p> <p>Secretario:</p> <p>Sr. D. Román Mosquera Jimena. Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Percederas. Ministerio de Fomento.</p>	<p>de cuotas, los HFC que se utilicen en el mercado. Acaba Dña. M^a Dolores informando que todavía se pueden enviar cometarios y que se pretende aprobar este Reglamento para el año 2015.</p> <p>3.03.03 A la pregunta que le hace el representante de Transfrigoroute, D. José Manuel Sanjuán, sobre quien tiene que dar la información: si el país de importación o el de exportación de vehículos, ya sea o no de la UE, Dña. M^a Dolores le responde que la información sobre el tipo de gases y su cantidad lo debe enviar tanto el país de origen como el de destinatario del vehículo.</p> <p>Acabada su intervención, el Sr. Secretario, con el permiso de la Sra. Presidenta, pasa al punto 1 de la orden del día.</p> <p style="text-align: center;">Punto 1</p> <p>Tal y como consta en el orden del día, se comienza con la aprobación del acta de la reunión anterior de fecha 21 de abril de 2010.</p> <p>1.01 Dña. M^a Ángeles Montero quiere matizar el concepto que, en el párrafo 4.2.13 del acta de la sesión anterior, no parece estar del todo claro: <i>‘Los registradores de temperatura solo tienen sentido en un largo recorrido, como dice la norma, en vehículos que transporten ultra congelados y en los tres vehículos preceptivos. En el reparto local no tendrían sentido registradores, pero sí la propuesta de los termómetros, junto con el autocontrol y el control de las Administraciones y de los propios consumidores.’</i></p> <p>1.02 Dña. Amparo de la Puerta abre una polémica sobre si cualquier organismo autorizado de verificación metrológica (en adelante OAVM) puede ser utilizado por cualquier usuario, independientemente de la Comunidad Autónoma de la que proceda. No parece estar de acuerdo Dña. Amparo con dicha prescripción. Su criterio es que cada Comunidad Autónoma (en adelante CCAA) tome la decisión de autorizar o no cualquier organismo OAVM, pese a estar autorizado por el Centro Español de Metrología (en adelante CEM).</p> <p>Interviene el Sr. Secretario constatando lo que el CEM, como órgano competente en la materia, dispone para la gestión de la verificación de los registradores de temperatura: <i>‘El usuario del registrador deberá dirigirse a la misma CCAA donde tenga su domicilio con el fin de presentar la solicitud de verificación. La CCAA emitirá la correspondiente certificación. Pero los ensayos de verificación podrán realizarse en cualquier punto de la geografía española.’</i></p> <p>1.03 Interviene D. Javier de Mauricio que, una vez que da la bienvenida a la nueva presidenta Dña. Mercedes Gómez, muestra su indignación ante lo escuchado por parte de la representante de la CCAA de Madrid. Expone que la asociación que representa (ATFRIE) es un ejemplo positivo de clara actividad económica en los tiempos que corren, citando unas cifras de inversión en vehículos cisterna de 50 millones de euros, de los que 30 han sido invertidos por su asociación. Cita varios ejemplos en los que: destaca el número de denuncias que</p>
---	---



impone la Guardia Civil a sus asociados relacionados con los registradores. También destaca la falta de coordinación entre las OAVM y las CCAA en referencia a que algunos de aquellos –pese a ser organismos de control autorizados por el CEM- no son admitidos por las CCAA si están en distinto territorio. Llama a la atención de la Subcomisión la situación de las administraciones en este aspecto. El sector no pide ayudas económicas en este momento, sigue diciendo D. Javier de Mauricio, pero sí una coordinación entre todas las administraciones para que la gestión -en este caso de la verificación de los registradores- se pueda realizar sin los contratiempos que están sucediéndose.

Continúa diciendo que, en estos momentos, las exportaciones horto-frutícolas son un gran empuje económico y es de denuncia -y así quiere que conste en acta- que en uno de los pocos sectores en alza como es este, cada CCAA sea independiente y no asuma el ordenamiento que el CEM tiene establecido. Aboga por lograr una coordinación entre todas las administraciones. Está de acuerdo con el Sr. Secretario por la clarificación efectuada del CEM y dice, por último, estar dispuesto a denunciar tanto en Bruselas como en Estrasburgo estos hechos si no se llega a una armonización entre administraciones.

La presidenta Dña. Mercedes Gómez le interpela manifestando que el sentido común aboga por que haya una coordinación entre todas las administraciones y está dispuesta a interesarse por el tema.

1.04 D. Eduardo Gómez informa sobre el acta de la última reunión de la Comisión Permanente en la que el representante del CEM recalcó lo expresado antes por el Sr. Secretario y hace referencia al escrito del CEM de fecha 15/02/2010 en la que se encuentra todo el texto descrito. Se une, dice finalmente, a la opinión de que hay que pedir mayor coordinación con las CCAA y que, por tanto, el CEM clarifique esto como autoridad competente que es.

1.05 Interviene D. Dulcé Diez pidiendo que el CEM emita un escrito dirigido a las CCAA informándoles sobre el tema.

1.06 D. Juan Manuel González ratifica lo dicho por D. Javier de Mauricio en el sentido que alguna CCAA no acepta el acta de ensayo de alguna OAVM por estar situada en territorio diferente de aquella.

El Sr. Secretario cierra este punto manifestando que, para solucionar el tema, se enviará una carta al CEM informando de la situación y proponiéndoles:

1. Envíen un escrito a las CCAA recordándoles las instrucciones dadas en el escrito del CEM de fecha 15/02/2010.
2. Que este asunto forme parte del orden del día de la próxima reunión de la Comisión de Metrología Legal en la que se reúnen representantes de todas las CCAA.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, queda aprobada el acta de la reunión anterior.

Punto 2

El Sr. Secretario inicia el punto 2.1. del orden del día haciendo un breve resumen de la gestión efectuada por la Comisión en este punto:

- 4 de abril de 2008. Escrito de ATFRIE (Juan Manuel Tolón) expone el problema.
- 7 de julio de 2008. Primera convocatoria COMISIÓN. El Sr. Antonio Muñoz da las directrices de contacto del CEM. (Organismo responsable)
- 9 de Julio de 2008. Escrito al CEM exponiéndole problema.
- 15 de julio de 2008 envió de información a ATFRIE en la que se da cuenta de los pasos realizados hasta ese momento.
- 20 de noviembre. Respuesta del CEM en el que se dice que las CCAA son las encargadas de hacer la gestión
- 3 de diciembre de 2008. Contestación a ATFRIE de la respuesta del CEM
- 25 de junio de 2009. Estado del arte de los Organismos de Verificación. Ver acta de la reunión.
- 20 de octubre de 2009. Escrito al CEM con las observaciones efectuadas por el MITYC en relación a la modificación del RD 889/2006 de 26 de julio para adecuarlo a la directiva 2006/123/CE, relativas a los servicios del mercado interior (LEY OMNIBUS)
- 2 de febrero de 2010. Escrito de D. Benito Bermejo, Subdirector Gral. de Gestión y Análisis del transporte Terrestre por el que se pide al Mº de Industria y CEM solución al asunto.
- Respuestas del CEM de fechas 15 de febrero y 16 de marzo de 2010 facilitadas a toda la Subcomisión.
- Escrito de 17 de febrero de 2010 de D. Antonio Muñoz (MITYC) en el que cita la Ley Omnibus que modifica la Ley 3/1985 de 18 de marzo de metrología Art 7 punto 5 estableciendo:
'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 o, en su



caso, los de las Comunidades Autónomas.'

También comunica el Sr. Secretario que les ha enviado a los presentes el listado de los Órganos Autorizados de Verificación Metrológico (en adelante OAVM) vigente remitido por el Centro Español de Metrología (en adelante CEM).

2.01.01 Intervienen Dña. Cristina Jiménez Padilla, representante de la Generalitat de Cataluña y D. Juan Manuel González García del Laboratorio de Termotecnia. Los dos están de acuerdo en que la lista enviada de los OAVM no está completa. En algunos casos faltan organismos de verificación y en otros no parece que esté actualizada.

2.01.02 El Sr. Secretario, tras informar a los presentes que dichas listas están sacadas de la página web del CEM y que todas las personas y organismos interesados pueden acceder a ellas, propone que remitirá al CEM un escrito en el que haga constar las apreciaciones dadas anteriormente.

2.01.03 D. Javier de Mauricio ve con muy poco rigor el control del CEM sobre estos organismos y D. Eduardo Gómez dice desconocer los mecanismos de aprobación de un OAVM, pero lo que si es cierto es que las aprobaciones se publican en el BOE, normalmente en el apartado de las Comunidades Autónomas. Finalmente Dña. Amparo de la Puerta informa que las Comunidades Autónomas son las competentes para aprobar los OAVM y deben trasladar al CEM la relación de OAVM aprobados. No solo deben estar aprobados, sino que deben desarrollar la actividad para la que han sido aprobados y pasar una auditoría por ENAC. Hay casos en que la falta de actividad hace que estos Organismos no quieran renovar su inscripción.

Se da por cerrado este punto y se pasa al 2.2.

2.02.01 El Sr. Secretario informa sobre la reunión de la Comisión Permanente celebrada el 7 de marzo de 2012, resumida en los siguientes puntos:

- Consulta del término 'Contenedor'. D. José Eduardo Gómez expone que la D. Gral de Transporte Terrestre no está de acuerdo con la definición que hace el M^a de Industria - Órgano Competente- del término 'contenedor' al tratarse con igual forma de gestión a una caja menor de 1m³ que a un semirremolque. En efecto, la D. Gral. de Seguridad Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa lo define como: '**todo recinto de forma de cajón o recipiente que se pueda transportar, coger, manipular o izar de distintas formas (por cantoneras o eslingas, manualmente o por cuerdas u horquillas o pinzas)**'. El ATP define vehículos especiales para el transporte de mercancías perecederas a: Vagones, camiones, remolques, semirremolques, contenedores y otros vehículos análogos. Según esta definición, las cajas o pequeños contenedores no son vehículos y, por tanto, no deben ser tratados con los mismos requisitos ni ser certificados unidad por unidad, sino por lotes. No parece apropiada esta interpretación. En Europa nadie tiene ese criterio y los certificados se dan por lotes, existiendo un solo certificado de conformidad para ese lote y no caja a caja, lo que produce el encarecimiento de estas unidades. Todo ello quedó reflejado en el acta de la Comisión Permanente este desacuerdo.
- Otro de los temas tratados en la Comisión Permanente fue la conveniencia de una definición de Distribución Local. El M^o de Sanidad, a través de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición, procedió a derogar la legislación nacional que ya estaba recogida en reglamentos europeos. Una de estas derogaciones es el RD 2483/1986 en la que se establecía una definición, si no de distribución local, si de autoventa y reparto. Tras un debate entre los asistentes a la reunión, se concluyó autorizar la derogación del citado Real Decreto con la condición de que, durante el trámite, se consultara con las CCAA la conveniencia o no de una definición de 'distribución local' al ser ellas los organismos competentes para la inspección. Toma la palabra la representante de AESAN, Dña. Victoria Ruiz quien informa que, tanto en la primera convocatoria de la reunión con CCAA de tipo técnico como, posteriormente, en la Comisión Institucional de la AESAN, se trasladó la preocupación de hacer una definición del término 'distribución local' al producirse la derogación total del RD 2483/1986. Esta se incluiría en un nuevo real decreto donde se recogerían todas las propuestas pendientes de toda la legislación derogada, incluida esta definición. Cuando se tenga la propuesta de este nuevo real decreto se iniciará la tramitación oficial y en el transcurso del trámite de audiencia se invitará a todos los organismos competentes a presentar las observaciones al respecto.



El Sr. Secretario hace referencia a la nota informativa enviada sobre el asunto y deja constancia de las consideraciones finales expresadas en ella:

Consideraciones.

- *Que todo vehículo, independientemente del tipo de recorrido o distribución que realice, deberá llevar incorporado un instrumento de registro para controlar la temperatura a la que están sometidos los alimentos ultra congelados.*
- *Que, para el caso de distribución local, el instrumento de medida podrá ser un termómetro colocado en lugar fácilmente visible.*
- *Que, sea cual sea el tipo de instrumento de registro que se lleve, se estará a lo dispuesto en la Orden ITC/3701/2006 de 2 de noviembre ya citado sobre el control metrológico del Estado de los registradores de temperatura y termómetros para el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos a temperatura controlada.*

Con ello el Sr. Secretario da por concluido el punto 2 del orden del día.

2.02.02 Se produce una polémica suscitada por D. Antonio Pérez Millán en la que se hace referencia a la creación de un grupo de trabajo sobre cisternas alimentarias y no alimentarias.

D. Eduardo Gómez contesta que el tema queda solucionado con el proyecto de real decreto nacional de mercancías peligrosas por carretera, en la que aparece un artículo en el que se prohíbe taxativamente la carga de mercancías alimentarias en vehículos de mercancías peligrosas y la carga de mercancías perecederas en vehículos de mercancías peligrosas a pesar del lavado intermedio entre cargas. Por otra parte, añade el Sr. Gómez, la reglamentación sanitaria también soluciona el problema al exigir uso exclusivo alimentario para los receptáculos que transporten alimentos.

El Sr. Gómez sigue exponiendo el tema de los alcoholes alimentarios. Son productos alimentarios, con una graduación mayor de 70º que, además, son inflamables, por lo que son considerados también mercancía peligrosa. El artículo citado anteriormente del nuevo proyecto de real decreto nacional contempla esa prohibición, excepto para estos alcoholes alimentarios. En un principio se solaparían los dos acuerdos y los vehículos para el transporte de estas mercancías tendrían que tener los dos certificados- ADR y ATP-.

2.02.03 Se suscita una polémica cuando D. Antonio Pérez Millán habla de mercancías que no son recomendables trasportarlas en vehículos alimentarios como las colas de los tableros. Es contestado por Dña. Victoria Ruiz recordándole el uso exclusivo de los vehículos de alimentos. Las colas de pegar no son alimentos y, por tanto, no se pueden trasportar en este tipo de vehículos. Además recuerda que la cisterna debe estar rotulada con USO EXCLUSIVO ALIMENTARIO.

2.02.04 D. Dulcé Diaz habla de los medicamentos como productos para el consumo humano. Dña. Victoria Ruiz aclara que los medicamentos no son alimentos y esta no es la vía por la que hay que ir.

El Sr. Secretario, aunque tenía este tema de los alcoholes alimentarios para ruegos y preguntas, lo desarrolla ahora y da paso a D. Eduardo Gómez que pasa a exponerlo.

2.02.05 Los alcoholes alimentarios no están catalogados en los anejos 2 y 3 del ATP. El Reglamento Sanitario 852/2004 requiere la exclusividad de uso alimentario para este tipo de mercancías. Por tanto estamos en el caso de una cisterna **no** ATP de uso alimentario. El requisito ATP de la cisterna es pedido por los cargadores para tener la garantía de que la cisterna no transporte mercancías peligrosas, al tener la exclusividad para uso alimentario.

Por otra parte, los alcoholes son, según el ADR, líquidos inflamables cuando tienen una graduación superior al 60%. Para este caso de alcoholes alimentarios, el ADR propone dos clasificaciones: ONU 11/70 y ONU 30/65, este segundo para bebidas alcohólicas. A su vez esta segunda clasificación requiere, según la graduación del alcohol, dos tipos de embalaje: Embalaje II para alcoholes con una graduación mayor del 70% y Embalaje III cuando la graduación es menor de esa cifra.

El problema se suscita cuando transportistas españoles tienen la necesidad de ir al sur de Francia para transportar un alcohol alimenticio con una concentración del 96% de alcohol para la fabricación de coñac y ron. Mientras que el cargador exige que la cisterna sea de uso exclusivo alimentario y con certificado ATP, el Ministerio de Industria español no expende certificados de embalaje II (>70º) sino de embalaje III (<70º), con lo que el transportista no puede llevar este producto cuya concentración en alcohol es más elevada.

2.02.06 D. Iñigo Elorza, representante del Ministerio de Industria informa que la respuesta a esa pregunta,



formulada a su Ministerio por la Directora de la División de Prospectiva y Tecnología del transporte Dña. Mercedes Gómez Álvarez, se encuentra en fase de contestación y habrá que esperar a recibirla. Añade D. Eduardo Gómez que el sector del transporte de este tipo de alcohol está parado por este motivo.

2.02.07 D. Antonio Pérez Millán insiste en la necesidad de hacer un registro de las cisternas para clasificarlas en alimentarias o peligrosas. D. Eduardo Gómez le contesta que la Administración no es la que exige al transportista el ATP o el ADR sino que es el cargador quien lo hace. Pone un ejemplo aclaratorio y es que el Corte Inglés exige a los vehículos que quieran transportar para él que rotulen el camión con determinados colores. El Mercado es el que, al final, regula todo esto y si él, transportista, quiere trabajar para el Corte Inglés, deberá tener un camión rotulado de determinada manera.

2.02.08 D. José M^a Alonso de ANLIC pide incorporar argumentos con base legal para poder realizar el registro de cisternas para uso alimentario o de transporte de mercancía peligrosa. D. Iñigo Elorza manifiesta lo ya dicho por Dña. Victoria Ruiz y D. Eduardo Gómez sobre el uso exclusivo de las cisternas alimentarias. Una cisterna no podrá nunca transportar mercancías peligrosas y perecederas.

2.02.09 El Sr. Secretario invita a presentar propuestas de estudio sobre el grupo de trabajo de Cisternas en cuanto a su registro, la limpieza,...etc. Estas propuestas se harán mediante escrito dirigidos al correo electrónico de la Comisión de Mercancías Perecederas.

El asistente D. Javier de Mauricio realiza dos preguntas que no le han quedado claras en relación a la primera parte de la reunión: una en relación a las cisternas alimentarias y otra en relación a la terminología de contenedor según el ADR, aclarándosele las dudas por parte del representante del Ministerio de Industria D. Iñigo Elorza quien contesta que estamos en el ámbito del ATP y no del ADR.

3

3.01.01 Se inicia el punto 3º del ATP Internacional, tomando la palabra el Secretario de la Subcomisión D. Román Mosquera, comentando que se ha mandado el reporte de la reunión de Ginebra, tanto en francés como en inglés a todos los presentes, destacando tres puntos de interés para hablar en esta reunión de Subcomisión: el primero sobre "Vehículos Especiales de temperaturas múltiples", el segundo sobre "Vehículos importados" y una información sobre el nuevo "Túnel de frío del Ministerio de Industria".

3,02.01 Toma la palabra el representante del Ministerio de Industria D. Iñigo Elorza, asistente a esa reunión de Ginebra, comentando que los dos primeros temas se trataron en reuniones anteriores del ATP. La primera celebrada en otoño de 2011, donde ya se tomó la decisión de que los Vehículos Especiales a temperaturas múltiples fueran considerados en el futuro, como vehículos ATP. En relación a esto comenta que a algunos países con un gran número de estos vehículos, y mediante una serie de pruebas y ensayos que no eran los que se realizan actualmente en el ATP, se les dio un certificado como vehículos ATP. Ahora estos vehículos no podrán ser transferidos de un país a otro. Sólo podrán ser transferidos los construidos a partir del 1.09.2013, que es cuando entrará en vigor esta medida en toda Europa.

3.02.02 Solicita una pregunta D. Víctor Clark miembro de CCT Management Internacional comentando que en las reuniones que tienen ellos en Bruselas hay unos cálculos teóricos que hacen los franceses y los Alemanes sobre vehículos multitemperatura para validarlos en el túnel del frío y que tenga rango a nivel de la Unión Europea. ¿Qué se sabe al respecto?. Se responde por parte del interlocutor D. Iñigo Elorza que en el ámbito europeo de tecnología del frío - que se encuentra en Paris, en el Instituto Internacional del Frío - se reúnen los responsables de los laboratorios y tienen constituido un grupo - con reuniones anteriores a la reunión del ATP- en la que estudian toda la tecnología, ensayos y aspectos del frío, siendo luego todo ello examinado por nuestro grupo WP.11. El representante español ha sido siempre el laboratorio oficial de Getafe, por tanto todo lo que se decide a nivel de Alemania y Francia es relativo. Lo válido es lo que se aprueba en la reunión del ATP.

3.04.01. Continúa el interlocutor hablando en relación al punto 3.4-vehículos de importación y Túnel del frío-, comentando, en relación al túnel del frío, que, hasta ahora, en España solo había un túnel con una sola línea que se encontraba en Getafe. Ahora hay otro túnel ATP porque el que había en Cataluña no tiene la categoría ATP sino TMP. El nuevo, con categoría ATP, está en Linares y está funcionando a pleno rendimiento con reservas de espera de 3 o 4 meses. Comenta que este túnel ha detectado errores en la verificación de coeficientes K con gran eficacia, estando a nivel de Portugal.



3.04.02. En cuanto a vehículos importados, se hace mención a unos planes elaborados durante año y medio -de julio de 2011 hasta diciembre de 2012-, cuyo procedimiento era muy objetivo e imparcial y en el que colaboraron las CCAA. Se hacía una preselección de vehículos extranjeros en función del número de vehículos nacionales, tanto antiguos como nuevos, que se verificarían en el túnel. Así se calculaba el porcentaje de vehículos importados. La preselección se hacía para que fuera una medida equilibrada, proporcional e igualitaria. Se está pensando en un nuevo procedimiento. Finaliza su intervención el Sr. Elorza dando unas estadísticas sobre los vehículos que han pasado por el túnel, comentando que en el próximo plan se tendrá en cuenta también hacer la selección por fabricantes, para que el procedimiento sea aún más proporcional e igualitario.

3.04.03. D. Julio Viartola de Asfares pregunta sobre el nuevo procedimiento de selección que se está desarrollando a partir del 1 de enero de este año. D. Iñigo Elorza le responde que se están estudiando los detalles y las formas de ejecución. Para el mes de marzo ya se comunicará, cuando las CCAA den su opinión y se haya informado al Mº de Fomento. El nuevo procedimiento entraría en vigor para la primavera. El número de vehículos extranjeros se estiman entre 20 y 30. No se quiere que sigan entrando este tipo de vehículos a nuestro país, ya que no llegan con éxito al valor correspondiente del coeficiente K. Dadas estas circunstancias, no se pueden adelantar más detalles.

3.04.04. Pregunta por parte del anterior interlocutor en relación al túnel de Linares, ¿Por qué este túnel no está acreditado para cisternas ATP?. ¿ Es una decisión propia del proyecto del túnel o ha sido un tema de acreditación?. D. Iñigo Elorza contesta diciendo que dicho túnel no está acreditado porque en principio no lo pidió y por las dificultades técnicas que se generan en este tipo de ensayos. No tienen los aparatos adecuados. Esto no implica que en un futuro esta carencia técnica sea resuelta, pero depende del túnel. También se pone el ejemplo de que en Francia se cambia el aislamiento de las cisternas cada 6 años y en cambio en España no se acepta esta fórmula tan drástica y se permite cada más tiempo.

3.04.05 D. Víctor Clark, Director Técnico de Soriver SA, expone que ellos en Alemania tienen una docena de prototipos para semirremolques. Cuando llegan a 100 unidades les obligan a cambiar de prototipo, algo no exigible a los fabricantes alemanas. Le contesta D. Iñigo Elorza que cada país tiene la competencia para hacer lo que crea conveniente en ese aspecto. El estudio se hace en función de la situación histórica de cada país, por el número de vehículos que tiene o por lo que les dicta el mercado y junto con los fabricantes que tienen para que los túneles sean viables y se puedan mantener. D. Víctor Clark vuelve a insistir diciendo que lo aplican en Alemania solo para vehículos importados, no a los grandes fabricantes alemanes, que en 1 semana fabrican más de 100 vehículos de un mismo prototipo. D. Iñigo Elorza contesta que la postura Alemana la conoce perfectamente por reuniones mantenidas con ellos y le informa que, en este punto del ATP, cada autoridad competente hace lo que cree oportuno. Si Alemania hace verificaciones de vehículos españoles, España también tiene que hacer verificaciones de vehículos alemanes. No por compensación, sino porque legalmente podemos hacerlo. Esto asegura la calidad y la seguridad de los vehículos fabricados.

3.04.06 El Sr. Secretario interviene haciendo el recordatorio en relación a las preguntas realizadas a la Subcomisión. Precisamente estas reuniones parten de la necesidad de aclarar todas estas dudas. No se ha recibido ninguna solicitud para algo nuevo o algo novedoso. En este caso el tema era vehículos importados. Aclara que cuando se tenga algo importante que pedir o informar, se manden las preguntas a la Subcomisión para que los interlocutores puedan preparar mejor las respuestas.

3.04.07 Antes de iniciarse el punto 4, D. Javier de Mauricio solicita al Sr. Secretario de la comisión una aclaración sobre normas de calidad de los productos agrícolas en relación a una reunión celebrada en octubre del grupo wp11, que trató de lo informado por el grupo WP.7. Pide información de este grupo así como de un tema pendiente de la federación Rusa ya hablado en otras reuniones de la Subcomisión en referencia al transporte de frutas y verduras. El S. Secretario le remite al acta de la citada reunión y le informa que no hay nada de especial relevancia en lo que se dijo. Comentar solamente que la Federación Rusa hace 3 años intentó incluir otro tipo de materias a transportar en el ATP que son las frutas y verduras, pero no están en el ATP. Había gran dificultad en informar sobre la temperatura de transporte de este tipo de mercancías, puesto que las características de cada producto requieren un trato diferente por el envasado, por la misma materia y por el clima de cada país. Unos países quieren evitar que se les congele este tipo de productos y otros, por el contrario, que no pierdan humedad debido a las altas temperaturas. Concluyó que el tema está muy en el aire y nadie quiere desarrollarlo, informándole que puede verlo en las actas que se mandan, que se encuentran en la página web del Ministerio de Fomento.



El secretario D. Román Mosquera inicia el punto 4 del ATP Nacional exponiendo la propuesta sobre Limpieza de vehículos y palés de intercambio.

4.01.01 Toma la palabra D. Javier de Mauricio exponiendo la problemática del sector frigorífico con los palés de intercambio, comentando que estos palés no sabemos de dónde vienen ni a donde van, no se sabe si con anterioridad han transportado pesticidas por poner un ejemplo, y por eso, su asociación, sigue en contra de los palés de intercambio. No es solo un tema de seguridad sino también de esfuerzo por parte de los conductores de los vehículos. Las autoridades deben de decir algo al respecto; sobre todo la Agencia Española de Alimentación por ser algo impuesto por la Administración. Los transportistas no tienen por que ir cargados con estos elementos. En cuanto a la limpieza de los vehículos, cada vez exigen más las cargadoras extranjeras: tanto cisternas como frigoríficos y no se percibe la limpieza igual por parte de todos. Por tanto, lo que se solicita es un certificado de limpieza o algo parecido a lo que se está dando fuera del país, que es el certificado verde.

4.01.02. Toma la palabra el Secretario D. Román Mosquera añadiendo a la exposición anterior que es partidario de hacer un grupo de trabajo al igual que se ha hecho con el grupo de trabajo recién creado de cisternas, pero que tiene que partir de aquí, de la Subcomisión. Deberán presentar la documentación correspondiente y habrá que intentar regular esta situación mediante alguna Ley o algún Reglamento y si no aplicar un código de buenas prácticas que es lo que se está haciendo hasta ahora.

4.01.03. Toma la palabra el interlocutor D. Iñigo Elorza, comentando que está de acuerdo en aplicar un código de buenas prácticas por la dificultad que supone hacer una normativa. Estas buenas prácticas, consensuadas, tendrían un valor técnico, no obligatorio total, pero casi de obligado cumplimiento por las responsabilidades que podrían concurrir si no se cumplieran. También las CCAA, a este respecto, pueden legislar y dar unas instrucciones más exigentes.

4.01.04 Interviene el Secretario D. Román Mosquera concretando que se formará un grupo de trabajo para estos dos temas (Limpieza de los vehículos y Palés de Intercambio), dando paso al punto siguiente de la orden del día en relación a los Vehículos Especiales ATP de más de 21 años de antigüedad y la gestión que va a hacer el Ministerio de Industria para retirarlos.

4.02.01. Toma la palabra nuevamente D. Iñigo Elorza donde se atiene literalmente a lo que dice el ATP que es el acuerdo que manda la pauta a seguir. En el Anejo 1 Apéndice 2 el ATP dice: '*Control isotérmico de los vehículos especiales en servicio. Para el control de estos vehículos se hará de la siguiente forma: o bien la autoridad competente puede aplicar métodos de ensayo diferentes en el túnel del frío o bien designar a expertos que tienen que tener en cuenta una serie de datos...*' y luego básicamente dice el texto que: '*...deben estudiar todas las observaciones de las posibilidades isotermas reales de esos vehículos, y con estos datos pueden ver si el vehículo puede o no seguir...*'. En principio se intentó elevar una propuesta al grupo de trabajo WP.11 con el fin de que se pudiera retirar del mercado los vehículos de 15 años o más. Se elevó esto a la Comisión Permanente, pero no se consiguió aprobarlo en el ATP. Lo que sí se consiguió, continúa diciendo el Sr. Elorza, es aprobar que los coeficientes de isotermia k deberían de ser siempre los que fija el acuerdo ATP, independientemente de la edad del vehículo.

Por eso España acordó que fuese a los 21 años como mínimo por ser la 6ª inspección, que es cuando corresponde la renovación. Se sabe, por los organismos de control, que vehículos con coeficiente bajo, isotermos refrigerantes o con un espesor de pared muy grande, pueden pasar con bastantes posibilidades. En cambio, vehículos con coeficiente alto tendrán muchas dificultades para pasar. Aunque el ATP establece y habla de cálculo, nosotros nos basamos en la fórmula más flexible de verificación de la isotermia. El coste del ensayo es más económico y funciona bien. Otro motivo es que si no se hiciese verificación de isotermia en vehículos nacionales viejos, no se podrían verificar tampoco vehículos extranjeros. El problema que tiene España es el parque tan enorme de vehículos antiguos - en torno a 14.000 anualmente pendientes de verificación- y como hay inspecciones cada 3 años y se sabe que existe un estudio en el que se establece que estos vehículos tienen: mucho mayor consumo de combustible, mayor contaminación, mayor rendimiento de los equipos frigoríficos etc... España quiere reducir la antigüedad de los vehículos dado que, en Europa, hay un criterio en torno a los 12 años. Los 21 años son demasiados desde nuestro punto de vista.

4.02.02. Se realiza una pregunta por parte de D. Julio Viartola, relacionada con los certificados prorrogables



de los vehículos de más de 21 años. También realiza otra sobre los períodos de tiempo en los que se encontrarían parados los citados vehículos que están a la espera de renovar el certificado cuando deben, además, realizar el cambio de aislamiento en sus cisternas. En estos casos, los transportistas se ven obligados a no poder utilizar sus vehículos durante más de tres meses. El ponente D. Iñigo Elorza le manifiesta que se hacen ya certificados provisionales, pero también le dice que es el fabricante el que tiene que programar sus actividades para que estos tiempos sean los más cortos posibles.

4.02.03. El Sr. Secretario interviene para insistir a los asistentes en que este tipo de preguntas deberían haberse enviado previamente a la Comisión para que los ponentes puedan prepararlas y contestar más fácilmente a la Subcomisión.

4.02.04. Pregunta el Sr. Clark, en relación a los vehículos de más de 21 años de antigüedad y las verificaciones del túnel de frío si el Ministerio de Industria tiene algún plan para reducir la antigüedad de estos vehículos, contestando el Secretario de la Comisión D. Román Mosquera que ya está hablado sobradamente por los estudios que hay, que un vehículo a partir de los 9 años, su coeficiente K ya no cumple. El vehículo debería estar ya amortizado. En cuanto a los planes del Ministerio de Industria para reducir el número de vehículos de más de veintiún años, se le insta al Sr. Clark a derivar la consulta directamente al Ministerio.

4.03.01. Continúa el Secretario Román Mosquera exponiendo la problemática planteada por la Asociación FEDEPESCA (Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescado). Esta Asociación representa a Micropymes minoristas de productos de la pesca que transportan pescado fresco en pequeñas furgonetas isoterma. A veces llevan junto a aquel, pequeñas cantidades de productos ultracongelados. Distribuyen su productos en recorridos muy cortos y dentro del territorio nacional y se les está sancionando por llevar una pequeña cantidad de producto congelado en un vehículo isotermo. Esta Federación se dirige a esta Comisión para encontrar una solución a este problema. En principio esta Asociación cree que están bajo la jurisdicción del capítulo 8 de un Reglamento Europeo. El Ministerio de Sanidad les hace ver que no están bajo el amparo del citado Reglamento y se les da la posibilidad por parte del Ministerio de Sanidad y por el Ministerio de Industria de incluir dentro del vehículo isotermo una caja que pueda llevar producto congelado para transportar estas pequeñas cantidades de producto congelado. Se trata de incluir una caja con dispositivo térmico y en lugar de llevar certificado ATP llevar uno Nacional para abaratar trámites. Esto se eleva a la Comisión Permanente y se aprueba la solución adoptada. Se acuerda que la caja debe de ser del tipo RRC refrigerante, porque de lo que se trata es que no haya aportación de calor dentro del vehículo isotermo. Esta caja llevaría unas placas eutécticas independientes que se enfriarían fuera de la caja para introducir las una vez enfriadas. Estarían dentro de la reglamentación del ATP y esta sería la solución que se le comunicará a la citada Federación.

4.03.02. Pregunta Dña. Cristina Jiménez de la Dirección General de Transportes de Cataluña, si estas cajas o arcones necesitan certificado TMP. Responde el representante de Industria D. Iñigo Elorza que los vehículos que lleven esas cajas no tienen por qué ser isoterma. Podrían llevarlas cualquier otro vehículo siempre y cuando la caja tuviera certificado ATP, no hay problema que sea TMP dependiendo de la homologación que lleve N si es nacional o F.

Interviene el Secretario nuevamente D. Román Mosquera, comentando que se trata de un transporte nacional y para pequeñas distancias, a no ser que, excepcionalmente, se desarrolle en alguna localidad próxima a una frontera, lo que le convertiría en transporte internacional. Pero el fondo de la cuestión es que se trata de un transporte nacional y por eso no sería necesario que la caja fuera ATP.

Se organiza un pequeño debate entre el representante de Industria D. Iñigo Elorza y el asistente D. Eduardo Gómez responsable del ADR del Ministerio de Fomento en cuanto a certificar grandes cantidades de este tipo de cajas o una a una con el coste que supondría para cada elemento.

4.03.03. Toma la palabra el Secretario de la Comisión D. Román Mosquera, comentando que como tesis a esta problemática se ha tomado una solución amigable, legal y que al final el propio mercado terminará regulando esta situación.

4.03.04. Toma la palabra D. Eduardo Muñoz Tomás para hacer mención del tema de los pequeños contenedores, comentando que se corre el riesgo de que en estos contenedores RRC la caja envolvente externa sea ATP y la interna TMP o al revés, contestándole el Secretario que eso podría ser objeto de otro grupo de trabajo, asintiendo lo mismo D. José Manuel Sanjuán que le parece muy necesaria la creación de este grupo de trabajo, comentando también que los correos que se envíen por parte del secretario incluya el link del ministerio directamente, para que no haya que ir a buscarlo en la página web.



5.01.01. En el apartado de Ruegos y Preguntas, toma la palabra D. Eduardo Gómez, responsable de Mercancías Peligrosas de la Dirección General de Transportes del Ministerio, informando a los asistentes sobre dos temas que tendrían que haber ido en el Orden del día de esta reunión.

5.01.02. El primero de estos temas es en relación al volumen de los depósitos de combustible de los vehículos, que por la Normativa de Mercancías Peligrosas (MMPP en adelante) está limitado a 1500 litros de capacidad, comentando que hay fabricantes que sacan al mercado cabezas tractoras de más de 400 CV. de potencia con doble depósito de 700 litros de capacidad cada uno de ellos, surgiendo el problema cuando enganchan un frigorífico cuyo depósito oscila entre 100 y 300 litros de capacidad -según informan estos fabricantes-. Cuando sobrepasan esos 100 litros, automáticamente ya exceden, según la normativa de MMPP, el volumen de combustible permitido. Esto surgió hace 2 años. El Sr. Gómez tomó el compromiso de mandar una enmienda a la normativa de MMPP - acuerdo ADR en Ginebra- en el sentido de que se aumentasen a 1800 litros esta capacidad, cuando se tratase de una cabeza tractora y un semirremolque frigorífico. Esta enmienda no prosperó porque, a parte de un tema de seguridad, existía un tema fiscal, económico y de intereses por parte de Francia y Alemania. Se pretende, por parte de estos países, que el repostaje se haga en sus países respectivos para cobrar ellos el impuesto de combustible y no repostar en otros países limítrofes, aunque les saliera más barato a los transportistas.

5.01.03. Suiza lanzó una enmienda en el sentido de que cuando se transportase en un vehículo algún tipo de maquinaria que tuviese una determinada cantidad de combustible, se le eximiera del cumplimiento de la Normativa de MMPP, siempre que llevase alguna señalización. Esta consistiría en el rombo rojo típico de las mercancías de las cisternas que transportan combustible, en la que si la capacidad de esas máquinas transportadas estaba entre 60 y 450 litros tendrían que poner una etiqueta con un rombo de 10 x 10 en el depósito. Si se encontrase entre 450 y 1500 litros habría que poner 4 etiquetas en cada costado del depósito y si fuera superior a 1500 litros se pondría una etiqueta de 25 x 25 en los 4 costados del depósito. Cuando se aprobó esta enmienda el Sr. Gómez preguntó si los frigoríficos se consideraban maquinaria y la respuesta fue afirmativa, por lo que la solución sería poner una etiqueta de peligro en el depósito del compresor de los frigoríficos y ya no se les aplicaría la normativa de MMPP. Esto último no se recogió en ningún documento, se dijo de palabra. En una posterior enmienda se propuso que se interpretara como si esta maquinaria fuese una instalación fija en el vehículo. El grupo de trabajo confirmó la interpretación propuesta por el Gobierno de Suiza de que los vehículos que transportaran combustible líquido que no cumplieran las condiciones de exención de esos 1500 litros podrán ser eximidos del cumplimiento de MMPP según esa disposición especial aprobada en esa segunda enmienda. Suecia pidió que se aclarara que, si dicha maquinaria fuera cargada o estuviera fija permanentemente en el vehículo, también pudiera beneficiarse de esa disposición especial.

De todo lo dicho, se llega a la conclusión por parte del Sr. Gómez -representante de MMPP del Ministerio de Fomento junto con el Subdirector de Normativa de la Dirección General de Transportes- que la solución está en colocar, cuando se sobrepasen esos 1500 litros, una etiqueta de peligro en los depósitos del equipo de frío. Además, en el documento de transporte, hay que añadir que el transporte se realiza de acuerdo con la disposición 3.6.3 del ADR. Con esto no tendría que haber ningún problema con la inspección dado que esto es una interpretación que da Naciones Unidas y que se encuentra en el acta de esa reunión.

Se enviará, por parte de la Subcomisión, información con todos los documentos que hacen mención a estas enmiendas a todos los presentes, haciendo constar que esto es un acuerdo de interpretación aquí en España, pero que en el resto de países a lo mejor no actúan bajo esta misma interpretación. D. Eduardo Gómez finaliza diciendo que si hubiera algún tipo de denuncia se recurriría según el acta aprobada por Naciones Unidas, que además entró en vigor con el ADR 2013 a partir del 1 de Enero de este año.

5.01.04. Dña. M^a Ángeles Montero realiza un comentario a título informativo. Dice que se han observado camiones frigoríficos entrando desde Francia -IVECOS Mixtos Híbridos con gas butano- llevando las etiquetas de peligro en el depósito de gas Natural. Estos depósitos superan las cantidades mencionadas.

5.01.05. Le contesta el representante del Ministerio D. Eduardo Gómez, que, en este caso, no sabe si etiquetando solo el equipo de frío sería suficiente o habría que etiquetar los tres depósitos, al no saber cual de ellos es el que produce el exceso de combustible que sobrepasa la cantidad total. Él es partidario de etiquetar solo el depósito del equipo de frío.

5.01.06. El segundo tema a tratar es informar que en el ADR 2013 de MMPP, aparece una novedad que es la señalización de las entradas de carga a un vehículo que utilice algún material que esté compuesto por



gases asfixiantes, o tóxicos como por ejemplo: el hielo seco, el nitrógeno líquido etc... que se use con fines de refrigeración o acondicionamiento. Esto quiere decir que todas las puertas de acceso a la zona de carga de esos vehículos tienen que llevar una marca que aparece en el ADR capítulo 5.5.3 (Esta información se puede encontrar en el apartado del ADR de la página Web del Ministerio). Además, en el documento de transporte -documento de control- tendrá que indicar la fuente de refrigeración que se está utilizando. Esto entraría en vigor a partir del 1 de julio de este año una vez terminado el periodo transitorio determinado para ello. Así pues, a partir de esa fecha, todo vehículo que lleve: hielo seco, nitrógeno líquido o dióxido de carbono como fuente de refrigeración, deberá llevar las nuevas marcas mencionadas en cualquiera de las puertas del receptáculo de carga.

5.01.07. D. Javier de Mauricio agradece a D. José Eduardo Gómez la información facilitada y El Sr. Secretario da por terminada la reunión con el agradecimiento a los presentes por su asistencia.

Madrid a 12 de febrero de 2013.

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

Román Mosquera Jimena.