



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA COMISIÓN  
PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PERECEDERAS  
CELEBRADA EL DÍA 10 DE JUNIO DE 2014**

**Presidente:**

Dña. Mercedes Gómez Álvarez,  
Directora de la División de Prospectiva y  
Tecnologías del Transporte. Ministerio  
de Fomento.

**Vicepresidentes:**

D. Benito Bermejo Palacios, Subdirector  
General de Gestión y Análisis de los  
Transportes por Carretera. Ministerio de  
Fomento

D. José Manuel Prieto Baño, Subdirector  
General de Calidad y Seguridad  
Industrial. Ministerio de Industria,  
Turismo y Comercio.

D. Federico C. Fernández Alonso,  
Subdirector General de Gestión de la  
Movilidad. Dirección General de  
Tráfico. Ministerio del Interior.

D. Juan Luis Muñoz de Laborde,  
Subdirector General de Relaciones  
Económicas Multilaterales y de  
Cooperación Aérea, Marítima Terrestre.  
Ministerio de Asuntos Exteriores y  
Cooperación.

Dña. Rosa Sanchidrián Fernández,  
Subdirectora General de Gestión de  
Riesgos Alimentarios. Agencia Española  
de Seguridad Alimentaria y Nutrición  
AESAN. Ministerio de Sanidad,  
Servicios Sociales e Igualdad.

D. Rafael E. Bolivar Raya, Subdirector  
General de Fomento Industrial e  
Innovación. Ministerio de Agricultura,  
Alimentación y Medio Ambiente.

En Madrid, a las 10:30 horas del día 10 de junio de 2014, en la Sala de Reuniones A-274 de la 2ª planta del Ministerio de Fomento, bajo la presidencia de Dña. Mercedes Gómez Álvarez, y con la asistencia de las personas que se relacionan al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas con el siguiente orden del día.

Punto 1.- Aprobación del acta de la reunión anterior.

Punto 2.- Aprobación de la Enmienda al ATP CN.1049.2013.TREATIES-XI.B.22

Punto 3.- Aprobación de la Enmienda al ATP CN.1.2014.TREATIES-XI.B.22.

Punto 4.- Puesta en común del concepto de 'Distribución Local'.

Punto 5.- Ruegos y preguntas.

Comprobada la existencia de quórum se pasa a tratar el punto 1 del orden del día.

**Punto 1.- Lectura y aprobación, en su caso, del Acta de la reunión celebrada el 7 de marzo de 2012.**

La Señora Presidenta propone que, para otras ocasiones, sería aconsejable el envío del acta a los pocos días de la reunión y hacer su aprobación por vía virtual sin esperar a la siguiente reunión de la comisión. .

A la pregunta de la Sra. Presidenta a los asistentes sobre la aprobación o no del acta, se aprueba esta por unanimidad de los asistentes con derecho a voto, presentes o representados.



<p><b>Excusaron su asistencia y delegaron su representación:</b></p> <p>D. Federico C. Fernández Alonso en D. José Luis Chica Moreu.</p> <p>D. Juan Luis Muñoz de Laborde en Dña. Carmen Pérez Rodríguez.</p> <p>.Dña. Rosa Sanchidrián Fernández en Dña. María Victoria Ruiz García.</p> <p><b>Ausencias:</b></p> <p>D. Rafael E. Bolivar Raya.</p> <p><b>Secretario:</b></p> <p>D. Román Mosquera Jimena, Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. Ministerio de Fomento.</p>	<p><b><u>Punto 2 Aprobación de la Enmienda al ATP CN.1049.2013.TREATIES-XLB.22</u></b></p> <p>La Sra. Presidenta, tras iniciar el Punto 2, cede la palabra al Sr. Secretario quien, tras informar sobre la gestión de las enmiendas desde el punto de vista del acuerdo ATP, procede al detalle de la misma.</p> <p>Inicia su intervención informando a los asistentes que les fue enviada una Nota Informativa al respecto en la que se dan los detalles del contenido de la enmienda.</p> <p>El objeto de incluir en la Comisión Permanente este punto del día es el de enviar el visto bueno favorable de la Comisión sobre la Enmienda ATP al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (MAEyC). Este, previa toma de conocimiento de la misma en el Consejo de Ministros, la publicará en el Boletín Oficial del Estado para su divulgación.</p>
---	--

En fecha 31/12/2013 el grupo de trabajo WP.11 envía al Secretario general de UNECE (Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas) la enmienda de referencia que este envía a las Partes Contratantes. Se establece, según el artículo 18 del ATP, un plazo de 6 meses para recibir comunicaciones de las partes.

Con fecha 28/3/2014 se recibe notificación de Alemania, por lo que el plazo para presentar objeciones a la enmienda se amplía nueve meses más, finalizando el 31/3/2015.

La Nota Informativa incorpora el contenido de la enmienda traducida al español, realizada por la Oficina de Interpretación de Lenguas (OIL) del MAEyC. y que se transcribe a continuación:

### ***Propuestas de modificaciones al ATP***

**1. Anejo 1, párrafo 4**

*En la primera frase del párrafo 4, añadir el siguiente texto:*

*" -30° C para los vehículos caloríficos de la clase C;  
-40° C para los vehículos caloríficos de la clase D."*

*Modificar la última frase del párrafo 4 de la manera siguiente:*

*" El coeficiente K de los vehículos de las clases B, C y D debe ser obligatoriamente igual o inferior a 0,40 W/m<sup>2</sup>.K."*

**2. Anejo 1, apéndice 1, párrafo 3 b)**

*Modificar la última frase de la manera siguiente: "Este certificado se considerará válido provisionalmente, en caso necesario, durante un máximo de seis meses;"*

**3. Anejo 1, apéndice 1, párrafo 6 c) i)**



Al final, añadir el texto y la nota a pie de página siguientes:

" • Se podrán acordar modificaciones menores y limitadas a equipos interiores o exteriores añadidos o cambiados:\*

- si el volumen equivalente de material aislante acumulado de todas esas modificaciones es inferior a 1/100 del volumen total de material aislante de la célula isoterma; y
- si el coeficiente K del vehículo de referencia objeto de ensayo, corregido por un factor obtenido a partir de las pérdidas térmicas acumuladas es inferior o igual al límite de K para esa categoría de vehículos; y
- si dichas modificaciones de los equipos interiores se realizan utilizando la misma técnica, en particular en caso de equipos pegados.

El fabricante del equipo isoterma deberá realizar y aprobar todas las modificaciones.

\* Las presentes disposiciones relativas a las modificaciones menores y limitadas serán aplicables a todo equipo fabricado después de su entrada en vigor (fecha por añadir)."

#### **4. Anejo 1, apéndice 2**

En el párrafo 6.3, modificar el texto entre paréntesis de la manera siguiente:

"(22 K para la clase A, 32 K para la clase B, 42 K para la clase C, y 52 K para la clase D)"

#### **5. Anejo 1, apéndice 2**

Invertir el orden de las secciones 7 y 8 y volver a numerar en consecuencia.

#### **6. Anejo 1, apéndice 3A**

En el punto 3 del modelo de certificado, sustituir "número de serie de la caja isoterma" por: "Caja isoterma: MARCA, MODELO, NÚMERO DE SERIE, MES Y AÑO DE FABRICACIÓN"

Añadir la siguiente frase al principio de la nota a pie de página 15:

"Indicar la marca, el modelo, el número de serie del fabricante y el mes y el año de fabricación de la caja isoterma."

Añadir la medida transitoria siguiente:

"Los certificados de conformidad de los vehículos expedidos antes de la fecha de entrada en vigor de la modificación del punto 3 del modelo de certificado (fecha por añadir), seguirán siendo válidos hasta la fecha de caducidad prevista inicialmente."



**7. Anejo 1, apéndice 3A**

En la nota a pie de página 4 del modelo de formulario de certificado de conformidad, sustituir la primera frase por lo siguiente: "El procedimiento de ensayo para los nuevos vehículos de temperaturas múltiples figura en la sección 7 del apéndice 2 del anejo 1. No se ha definido aún el procedimiento de ensayo para los vehículos de temperaturas múltiples en servicio."

**8. Anejo 1, apéndices 3B y 4**

En el modelo de placa de certificación de conformidad y la marca de identificación, sustituir "02-2011" por "02-2020".

**9. Anejo 1, apéndice 4**

Añadir el siguiente texto al final del cuadro:

<i>Vehículo</i>	<i>Marca de identificación</i>
...	...
"Vehículo calorífico reforzado de la clase C	CRC
Vehículo calorífico reforzado de la clase D	CRD"

Consultados los miembros de la Comisión sobre la aprobación de dicha enmienda, todos ellos informan favorablemente, con lo que esta Comisión Permanente acuerda emitir informe favorable.

**Punto 3.- Aprobación de la Enmienda al ATP CN.1.2014.TREATIES-XI.B.22**

El Sr. Secretario les recuerda a los asistentes la nota informativa enviada sobre este punto número 3 de la orden del día.

Se trata esta, de una corrección de errores, más que de una enmienda.

Continúa informando el Sr. Secretario que el procedimiento a seguir, en estos casos, es diferente. Conforme a la práctica establecida, toda objeción debe ser comunicada al Secretario general de UNECE (Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas) transcurridos 90 días. Si no hay notificaciones al respecto, el Secretario General dará la orden para corregir los errores.

Así, el 2/1/2014 el Secretario General manda a las partes Contratantes del Acuerdo conocimiento de dichos errores. Noventa días después, 2/4/2014, sin que se hubiesen producido modificaciones, el Secretario general da la orden de corrección mediante notificación CN.208.2014 de fecha 15 de abril.

En la Nota informativa se detallan, traducidos, los errores observados:

- 1. Anejo 1, apéndice 2, párrafo 2.1.4.  
Cambiar  $25^{\circ} C \pm 0,2 K$  por  $25^{\circ} C \pm 2 K$*
- 2. Anejo 1, apéndice 2,4.3.2 último párrafo.  
Cambiar ISO 971 por ISO 917*
- 3. Anejo 1, apéndice 3A, nota a pie de página.  
Cambiar carburante por refrigerante*



El objetivo de incluir en la Comisión Permanente este punto del día es el de enviar el visto bueno favorable de la Comisión sobre la Enmienda ATP al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (MAEyC). Este, previa toma de conocimiento de la misma en Consejo de Ministros, la publicará en el Boletín Oficial del Estado para su divulgación.

Esta Comisión Permanente acuerda emitir informe favorable a la corrección de errores detectados en el acuerdo ATP.

Seguidamente se añade a este punto del orden del día, una nueva enmienda que se iba a desarrollar en el apartado de Ruegos y Preguntas

### **Punto 3. bis.- Aprobación de la Enmienda al ATP CN.142.2013.TREATIES-XI.B.22**

Se distribuyen en la reunión copias en papel, de la enmienda de fecha octubre de 2012, fecha de la reunión del grupo WP-11 en Ginebra.

Con fecha 13/2/2013 el Secretario General recibe comunicación del grupo WP.11 y, a su vez, envía a los países que son Parte Contratante, las enmiendas recibidas.

Se establece un plazo de 6 meses para recibir comunicaciones por parte de estas.

Con fecha 25/4/2013 se recibe comunicación de Alemania, por lo que se amplía el plazo 9 meses más para la recepción de objeciones. Este plazo finalizó el pasado 13/5/2014 sin que ningún país formulara objeciones a la enmienda. La enmienda se considera aceptada y entrará en vigor seis meses después de la fecha de aceptación (13/11/2014).

El contenido de la enmienda es el siguiente:

#### ***1. Anejo 1, apéndice 1, párrafo 3.***

Reemplazar el texto existente por el siguiente:

- 3. La autoridad competente del país en que se matriculará y registrará la unidad expedirá un certificado de conformidad con las normas en un formulario ajustado al modelo reproducido en el Apéndice 3 del presente Anejo.***

*El certificado de conformidad deberá ser llevado en el vehículo durante el transporte y se presentará a instancia de los agentes encargados del control. Sin embargo, si existiese adosado al vehículo una placa de certificación de conformidad idéntica a la mostrada en el apéndice 3 del presente anexo, ésta será reconocida como equivalente a un certificado de conformidad. Una placa de certificación no podrá colocarse en la unidad más que cuando exista un certificado de conformidad válido. Las placas del certificación de conformidad se retirarán en cuanto el equipo deje de ajustarse a las normas establecidas en el presente anexo.*

*En el caso de unidades trasladadas de otro país que sea Parte contratante del ATP, para que la autoridad competente del país en que se matriculará o registrará la unidad pueda expedir un certificado de conformidad, deberá ir acompañado de los siguientes documentos:*

- a) en todos los casos, el acta de ensayo de la propia unidad o, en el caso de unidades producidas en serie, de la unidad de referencia;***



- b) *en todos los casos, el certificado ATP expedido por la autoridad competente del país de fabricación o, para las unidades en servicio, por la autoridad competente del país de matriculación. Este certificado se considerará válido provisionalmente, en caso necesario, durante tres meses;*
- c) *en el caso de unidades producidas en serie, la especificación técnica de la unidad que se certifique; esta especificación deberá comprender los mismos conceptos que las páginas descriptivas relativas a la unidad que aparece en el acta de ensayo y deberá estar redactada en, al menos, una de las tres lenguas oficiales.*

*En el caso de unidades trasladadas después de su puesta en servicio, estas estarán sujetas a una inspección visual para verificar su conformidad antes de que la autoridad competente del país en que se matricularán o registrarán expida un certificado de conformidad.*

## **2. Anejo 2, apéndice 1.**

*Suprimir el quinto párrafo.*

El objetivo de incluir en la Comisión Permanente este punto del día es el de enviar el visto bueno favorable de la Comisión sobre la Enmienda ATP al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (MAEYC). Este, previa toma de conocimiento de la misma al Consejo de Ministros, la publicará en el Boletín Oficial del Estado para su divulgación.

Todos los miembros de la Comisión informan positivamente, con lo que esta Comisión Permanente acuerda emitir informe favorable a la aceptación de dichas enmiendas.

### **Punto 4.- Puesta en común del concepto de ‘Distribución Local’.**

La Presidenta introduce este punto del orden del día. En una gran parte de la reglamentación existente, tanto nacional como europea, se habla de Distribución Local sin que se haya definido este término. Esto da problemas en las labores de inspección. El objetivo de este punto del orden del día es la puesta en común del problema y la posibilidad de proporcionar una definición.

Preguntados los miembros de la Comisión Permanente sobre el tema, Doña María Victoria Ruiz García expone que, efectivamente, no hay definición en ninguna reglamentación ni nacional ni europea y sin embargo mucha de la legislación hace excepciones si el transporte se efectúa para este tipo de distribución. En Europa se llegó al acuerdo de que cada país considerara su definición debido a los problemas que llevaría dar una definición única para todos.

Por otra parte, prosigue Dña. María Victoria, en la última Comisión Permanente donde se debatió la derogación del RD 2483/1986, AESAN (Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición) se comprometió a que se reuniría con las Comunidades Autónomas con el fin de llegar a un consenso para conseguir realizar tal definición.

En efecto, en las Comisiones Institucionales de la Agencia se llegó al compromiso de una definición, en principio, parecida a la de ‘autoventa y reparto’ que existía en el R.D. ya derogado. En esta



definición se hablaba de un máximo de 200 km de recorrido en vehículos de menos de 8 Tn y en un tiempo máximo de 24 horas.

Las fechas de las reuniones de la Comisión Institucional de la Agencia donde se adoptaron como acuerdos definir "distribución local" a efectos del Reglamento (CE) nº 37/2005 y que esta se incluya, si procede, en el proyecto de Real decreto por el que se deroga el Real Decreto 640/2006, fueron el 27 de marzo de 2012 y el 17 de octubre de 2012.

El proyecto de real decreto por el que se deroga el RD 640/2006 pretende integrar, simplificar y adaptar la normativa nacional sobre higiene de los alimentos que se encuentra en diversos reales decretos, la mayoría de ellos anteriores a los Reglamentos de higiene con los objetivos de: recoger en un solo acto normativo todos los requisitos de higiene para facilitar su acceso, conocimiento y por lo tanto posterior aplicación a todas las partes afectadas por estas normas, desarrollar determinadas posibilidades que ofrecen los reglamentos de higiene a los Estados miembros, para que estos adapten la normativa a las necesidades específicas del país, incluyendo cuestiones de flexibilidad, y evitar la confusión que a veces suponen los requisitos de normas anteriores al paquete de higiene, que a veces son más restrictivos que la normativa comunitaria.

Se quiere refundir toda la legislación de Seguridad Alimentaria en un solo Real Decreto. Será en él donde esté la definición. Dicho R.D. será informado a la Comisión Permanente..

Mientras esto se consolida, Doña M<sup>a</sup> Victoria enviará una propuesta de definición a la Comisión para unificar criterios en cuanto a la distancia, tonelaje y tiempos de transporte en los vehículos que se destinen a Distribución Local.

Por otra parte, D. José Luis Chica Moreu comenta que los criterios que se están aplicando actualmente en la práctica por el M<sup>o</sup> del Interior, para considerar que se trata de distribución local son los siguientes:

- Con el empleo de los términos "distribución y reparto de mercancías", se hace referencia al reparto de las diferentes expediciones a sus respectivos destinatarios.
- La distribución lleva consigo la entrega individualizada de las mercancías a cada uno de los destinatarios en su domicilio o en un lugar indicado a tal efecto.
- La distribución de mercancías se realiza normalmente en el ámbito urbano o bien en radio de acción limitado.
- La mercancía viaja agrupada a un punto único de destino a partir del cual, y generalmente mediante el uso de vehículos más pequeños, se procede a su reparto-distribución a los diferentes destinatarios.

Se exponen otras ideas sobre el tema y se concluye que los criterios generales que debería incluir la definición deberían ser limitación de distancia y de tiempo. No se considera necesario establecer en la definición ningún criterio sobre el tonelaje de los vehículos.

Con estos comentarios, se cierra el presente punto del orden del día.

#### **Punto 5.- Ruegos y preguntas.**

A propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, la Sra. Presidenta introduce en el punto 5 del orden del día el siguiente tema:

#### **Consulta del término 'contenedor' según el acuerdo ATP.**

El Sr. Secretario inicia su exposición diciendo que en la última reunión de la Comisión Permanente se estableció un punto del orden del día sobre este tema.





Se puso de manifiesto el desacuerdo en la interpretación de contenedor según el Ministerio de Industria y el de Fomento a los efectos de las consecuencias que dicha definición acarrea al Sector del Transporte.

El Ministerio de Industria considera que un contenedor, sea cual sea el tamaño de este, deberá cumplir estrictamente los mismos requisitos que un remolque, camión, semirremolque o equipos análogos.

El motivo de traer a la Comisión este punto es el de consensuar la definición de contenedor con el fin de aminorar las consecuencias que esta causa a los usuarios de estas unidades.

Se recoge la parte del acta de la reunión de la Comisión Permanente de fecha 7 de marzo de 2012 donde se detalla el punto en el que se debatió el tema.

*El Sr. Secretario da la palabra a Don José Eduardo Gómez que plantea el tema 6 del orden del día.*

*Comienza D José. Eduardo con la definición de vehículo especial según el ATP y la reglamentación nacional (RD 237/2000 de 18 de febrero): 'Vagones, camiones, remolques, semirremolques, contenedores y otros equipos análogos.'*

*Continúa D. José Eduardo diciendo que el Ministerio de Industria considera que para el término contenedor no diferencia tamaño, de forma que trata por igual un contenedor marítimo de 40 pies que una caja de medidas reducidas de porespán.*

*Esta no es la misma interpretación que se hace desde el Ministerio de Fomento. En Transporte Terrestre, tanto en la normativa nacional como en la internacional ATP se habla de contenedores, cajas móviles y otros vehículos análogos. Una cajita no se considera un vehículo análogo desde el punto de vista de las consecuencias que con esta interpretación se desprenden.*

*Al considerar el contenedor como un vehículo, este tiene que cumplir con todos los requisitos exigibles para aquellos:*

- *Ensayar el prototipo en el túnel del frío para conseguir el certificado de conformidad*
- *Conseguir el certificado ATP por cada contenedor.*

*Verificar cada cierto tiempo el contenedor.*

*Todo esto encarece el producto y aquí en España no se fabrican.*

*En Europa nadie tiene ese criterio y se fabrican por lotes, existiendo un solo certificado de conformidad para ese lote pero no caja por caja. El problema de las importaciones es que el Ministerio de Industria exige en España el criterio dado.*

*D. José Eduardo lee una consulta realizada al Ministerio de Industria sobre el término contenedor: 'comprende todo recinto de forma de cajón o recipiente que se pueda transportar, coger, manipular o izar de distintas formas (por cantoneras o eslingas o, manualmente, o por cuerdas u horquillas o pinzas' y por tanto 'debe cumplir las mismas especificaciones que un camión frigorífico que una furgoneta isotermezada con equipos frigoríficos o no.'*

*El objetivo de traerlo a la Comisión Permanente es para que se recoja en el acta el desacuerdo total y absoluto de esta interpretación por los Ministerios aquí representados.*

El Sr. Secretario, con el fin de que las partes lleguen a un consenso, lee el anejo del ATP en el que se desarrollan los métodos y procedimientos a utilizar para el control del certificado de conformidad con las normas. (Tres últimos párrafos del ATP, Anejo 1, apéndice 1, punto 3)

*En el caso de unidades trasladadas después de su puesta en servicio, estas estarán sujetas a una inspección visual para verificar su conformidad antes de que la autoridad competente del país en que se matricularán o registrarán expida un certificado de conformidad. El certificado o una fotocopia compulsada del mismo deberá encontrarse a bordo de la unidad durante la operación de transporte y será presentado ante cualquier requerimiento a los agentes*





*encargados del control. Por el contrario, si la placa de certificación de conformidad que se reproduce en el Apéndice 3 del presente Anejo está fijada a la unidad, dicha placa deberá ser aceptada como si fuera el certificado ATP. Estas placas ATP deberán ser retiradas cuando la unidad deje de ser conforme a las normas prescritas en el presente Anejo.*

*En el caso de un lote de unidades (contenedores) isoterma idénticas, producidas en serie y cuyo volumen interior sea inferior a 2 m<sup>3</sup>, la autoridad competente podrá expedir un certificado de conformidad para la totalidad del lote y los números de identificación de todas las unidades isoterma o, al menos, el primer y último número deberán figurar en el certificado de conformidad en el lugar y espacio destinado para los números de serie. En ese caso, las unidades isoterma que figuren en el certificado, deberán llevar una placa de certificación de conformidad como la que se describe en el Apéndice 3B del Anejo 1 expedida por la autoridad competente.*

*En caso de transferencia de estas unidades (contenedores) isoterma a otro país que sea Parte contratante en el presente Acuerdo, a los fines de registro, la autoridad competente del país donde las unidades sean nuevamente registradas podrá expedir un certificado individual de conformidad fundamentado en el certificado de conformidad inicial expedido para el conjunto del lote.*

Una vez leído, los representantes del Ministerio de Industria indican que para la legalización de contenedores aprobados en España, no hay problema en utilizar el sistema por lotes. No obstante, añaden que cada contenedor deberá llevar su placa.

En todo caso, en el supuesto de contenedores trasladados desde otros países ATP, la Comunidad Autónoma donde radique el domicilio del solicitante debe proceder a la tramitación de los expedientes correspondientes, tal y como se establece en el Real Decreto 380/2001, de 6 de abril, por el que se modifica el apartado 4 del artículo 9 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

Además de lo anterior, con independencia del método seguido en la legalización de estas unidades, debe aclararse explícitamente que tienen la obligación de pasar las inspecciones periódicas correspondientes, en los mismos plazos establecidos en la legislación para cualesquiera otras unidades que transportan mercancías perecederas.

Invitan a las asociaciones de fabricantes interesados a ponerse en contacto con el Ministerio con el fin de mejorar la gestión y, por tanto, reducir los costes de fabricación.

El Sr. Secretario se pondrá en contacto con la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de empresarios detallistas de pescados y productos congelados (FEDEPESCA) para informar sobre las gestiones llevadas a cabo para la incorporación en los vehículos isotermos de sus representados de un contenedor tipo RRC para transportar mercancía ultracongelada.

No habiendo ninguna petición de palabra en este punto, se da por finalizado este último punto del orden del día.



Sin más asuntos que tratar, la Sra. Presidenta levanta la sesión de la Comisión Permanente siendo las 11:30 h y agradeciendo la colaboración e interés de los asistentes.

Madrid, 10 de junio de 2014.

Vº. Bº.

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN PERMANENTE  
PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIO DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA COORDINACIÓN  
DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERECEDERAS

Mercedes Gómez Álvarez

Román Mosquera Jimena