

Informe de la 82.ª Sesión del Grupo de Trabajo sobre Transporte de Alimentos Perecederos (WP.11)

I. Estado e Implementación del Acuerdo ATP (Punto 4 de la Agenda)

- **Estado de Aplicación:** El número de Partes Contratantes del ATP se mantiene en 52.
- **Inspecciones** 24 países proporcionaron datos de inspecciones realizadas en 2024, con un total de 38.802 controles en carretera. La tasa de incumplimiento varió entre el 0% y el 22% con equipos defectuosos, siendo las violaciones de la documentación (particularmente en vehículos extranjeros) las más comunes.
- **Interpretación del ATP:**
 - **Capacidades de Enfriamiento (MTMC):** Se abordaron las prácticas inconsistentes en los certificados ATP para equipos multitemperatura y multicompartimento (MTMC). Se acordó que los certificados deberían presentar la capacidad nominal de toda la unidad y las capacidades individuales del evaporador.
 - **Responsabilidades en Tránsito:** Se aclaró que un país Contratante en tránsito tiene derecho a denegar la entrada a vehículos no conformes con el ATP, y que el acuerdo se aplica si los puntos de carga y descarga están en dos estados diferentes y el punto de descarga está en el territorio de una Parte Contratante del ATP.
 - **Contenedores Marítimos:** Se discutió la aplicación inconsistente del ATP a los contenedores marítimos, especialmente la regla de los 150 km, que requiere equipos conformes si la travesía marítima es inferior a 150 km, pero no si la supera.



II. Propuestas de Enmienda al ATP (Punto 5 de la Agenda)

Se debatieron varias propuestas de enmienda, muchas de las cuales se remitieron a grupos de trabajo informales para su posterior desarrollo:

- **Propuestas Pendientes:**
 - **Certificados Provisionales para Exportación:** La propuesta para clarificar la emisión de un certificado *provisional* (máximo 6 meses) para equipos exportados no alcanzó el consenso y se remitió a un grupo de trabajo informal.
 - **Paredes Divisorias Flexibles:** Se propuso definir y excluir las "paredes divisorias flexibles" en la certificación de equipos multitemperatura debido a preocupaciones de rigidez, aislamiento e higiene. La propuesta se remitió al grupo de trabajo sobre el sistema de aprobación.
 - **Indicación del Volumen de Aire:** Se propuso indicar explícitamente el volumen interno en los certificados (cuando exceda los 60 m³) para mejorar la claridad sobre las tasas de intercambio de aire. Se acordó establecer un grupo de trabajo informal para refinar la metodología.

- **Nuevas Propuestas:**

- **Volumen de Aislamiento en Informes de Prueba:** La propuesta de incluir el "volumen total de referencia del material aislante" en los informes de prueba **no fue respaldada** por preocupaciones de viabilidad y verificabilidad.
- **Registradores de Temperatura:** No se adoptó la propuesta para hacer obligatorios los registradores de temperatura a bordo, dada la existencia de sistemas digitales integrados y registradores portátiles certificados.
- **Tiempo Máximo para Pruebas de Efectividad:** No se adoptó la propuesta de establecer un tiempo máximo de seis horas para alcanzar la temperatura de clase durante las pruebas de efectividad.

III. Otros Asuntos

- **Etiquetado Energético y Refrigerantes:** Se destacó la creciente presión para eliminar gradualmente los refrigerantes con alto potencial de calentamiento global (PCG). Actualmente se utiliza R452A (PCG 2140) , y se está promoviendo R454A (PCG 239) como alternativa.
- **Digitalización del ATP:** Se propuso crear grupos de trabajo informales para explorar la digitalización de los certificados ATP y la verificación de las disposiciones de flujo de aire interno.

United Nations

ECE/TRANS/WP.11/255



Economic and Social Council

Distr.: General
5 December 2025

Original: English

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee