

	Acta de Reunión CSS	FECHA: 28-novembre-14
		PÁGINA: 1 de 5
Comité de Seguridad y Salud Intercentros		Ref.: 5/14
Zona/Centro ---	Concesionaria acesa / invicat / aucat	Red AP7/AP2 acesa i Gencat

PERSONAS CONVOCADAS (Indicar su asistencia o no a la reunión)

Nombre	Asistencia en calidad de	Asistencia
Sr. Chesa Badía, Ramón	Gerente. Representante Empresa (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Padrós Gulart, Marc	Gerente. Representante Empresa (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Urgellés Casademunt, Albert	Relaciones Laborales (RE)	<input type="checkbox"/>
Sr. Romera Manzano, J. Antonio	Jefe de Peaje (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Martín Palacín, J. Manuel	Jefe Mantenimiento Red acesa (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Heras Soler, Eduard	Delegado Prevención. Representante Trabajadores (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Marcos Hidalgo, Marcos	Delegado Prevención (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Vega Jiménez, Javier	Delegado Prevención (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Romero Castillo, Sebastián	Delegado Prevención (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. López, Juan Carlos (en substitución de la Sra. Boix Porchas, Txell)	Delegado Prevención (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Atienza Martínez, Juan J.	Delegado Prevención (RT) acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Julio, Sergio (en substitució del Sr. Garcia Torres, Jordi)	Delegado Prevención (RT) aucat	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Laplana Pi, Martí	Servicio Prevención Mancomunado (SPM)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Triadó Soler, Joan	Servicio Prevención Mancomunado (SPM)	<input type="checkbox"/>
Sr. Fortes Serra, Carles	Servicio Prevención Mancomunado (SPM)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Badia, Victorià	Asesor de CCOO	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Selva, Jordi	Asesor de CCOO	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Rivera González, Salvador	Asesor de ÚSOC	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Pérez Limacher, Juan A.	Asesor de UGT	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. García, José Antonio	Asesor de UGT	<input checked="" type="checkbox"/>

SALA	DÍA	HORA INICIO	HORA FIN
Sala de Formación Área de Granollers	28/11/2014	11:15	14:00

ORDEN DEL DÍA

Descripción de los puntos a tratar
1. MAP v 3.0

DOCUMENTACIÓN ENTREGADA

Descripción de la documentación entregada	
ANEXO I	Aportacions al Manual d'Actuació a Pista Versió 3.0 (CCOO)
ANEXO II	Informe de Aportaciones al MAP v3.0 (UGT)

	Acta de Reunión CSS	FECHA: 28-novembre-14
		PÁGINA: 2 de 5
Comité de Seguridad y Salud Intercentros		Ref.: 5/14
Zona/Centro ---	Concesionaria acesa / invicat / aucat	Red AP7/AP2 acesa i Gencat

TEMAS TRATADOS

Desarrollo de la reunión

1. MAP v 3.0

Los RE agradecen a la Sección Sindical de CCOO las aportaciones al MAP 3.0 entregadas en la pasada reunión del 16 de octubre de 2014, del Comité de Seguridad y Salud Intercentros (**ANEXO I**).

Antes de abordar el orden del día, y como complemento al mismo, se hace referencia al primer Encuentro de Proveedores de la mano del Director General de abertis autopistas España, que se llevó a cabo la semana pasada, cuyo objetivo era transmitirles la importancia de aplicar y respetar los procedimientos de trabajo y medidas de prevención establecidos por la empresa. Se proyecta un video del citado encuentro con las palabras del Director General.

La Sección Sindical UGT entrega un informe de aportaciones al MAP v3.0 que se adjunta al acta como **ANEXO II**. A este documento se le dará respuesta en el primer CSS Intercentros de 2015.

Se han analizado estas aportaciones de la Sección Sindical de CCOO, teniendo en cuenta que el MAP, tal y como se indica en su Introducción, es un "... manual **de mínimos, que complementa** la Orden Ministerial de 31 de agosto de 1987, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado por las que se aprobó la Norma de Carreteras 8.3-IC "Señalización de Obras", modificada por el Real Decreto 208/1989 y las publicaciones efectuadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Manual de ejemplos de señalización de obras fijas y Señalización móvil de obra), recoge, desde un enfoque **práctico** y **sencillo**, las **mejores prácticas** a la hora de operar en condiciones de seguridad cuando se realizan trabajos en pista."

Se expone que el objetivo del MAP no es describir todas las actividades, situaciones o casuísticas que puedan derivarse de los trabajos en pista, sino que es proporcionar pautas de actuación a los Operarios de Mantenimiento en particular, y a todo el personal de la empresa de forma general, así como a los contratistas, para que puedan realizar actividades en pista minimizando los riesgos derivados de la interacción del tráfico.

Se recuerda que el MAP contempla la posibilidad que aquellas operaciones no contempladas en el propio MAP deben cumplir con la Norma de referencia 8.3.IC y además en aquellas singularidades que puedan surgir en los trabajos que se desarrollan en pista, excepcionalmente y de forma justificada, se pueda solicitar autorización a la Dirección de Red o en quien ésta delegue, para poder aplicar otros procedimientos no contemplados en el presente manual, en cuyo caso, se deberán planificar y aplicar aquellas medidas adicionales que garanticen una seguridad de igual o superior eficacia a las descritas en el presente manual.

	Acta de Reunión CSS	FECHA: 28-novembre-14
		PÁGINA: 4 de 5
Comité de Seguridad y Salud Intercentros		Ref.: 5/14
Zona/Centro ---	Concesionaria acesa / invicat / aucat	Red AP7/AP2 acesa i Gencat

la velocidad de los vehículos y minimizará el riesgo de accidente en el vial. Asimismo, consideran que en todos los casos de actuaciones con cesta en ramales con invasión parcial de carril, debería haber siempre un señalista.

Los RE insisten de nuevo en que el manual es de mínimos y que se necesitará un señalista o no, según sea el trabajo a realizar, la visibilidad en el ramal, la tipología e intensidad de tráfico, etcétera. En cualquier caso, se deberán aplicar los medios necesarios para garantizar los niveles adecuados de seguridad.

- Los RE exponen al respecto a la aportación de la **FAP8** lo comentado anteriormente, referente a que el objetivo del MAP no es describir todas las actividades, situaciones o casuísticas que pueden derivarse de los trabajos en pista. De todas formas este manual es un documento "vivo" que sigue mejorando día a día y aumentando su contenido.
- Referente a la **FAP10**, los RE entregan copia del *Protocol Manteniment Vialitat Hivernal* (POVI) a la Sección Sindical de CCOO tal y como solicitó.
- En cuanto a la **FS1**, los RE indican que con el texto: "*El material de señalización restante se descargará en el arcén derecho .../...*", se quiere transmitir el concepto de que a medida que se avanza con el furgón, se irá descargando el material necesario. Se toma nota para estudiar si en una edición futura puede mejorarse el redactado para evitar interpretaciones erróneas.

En cuanto a la velocidad de 60 km/h es una velocidad para poder desactivar el aspa/flecha debido a una cuestión estructural y de resistencia al viento. Al margen de la velocidad de desplazamiento del furgón, los operarios/trabajadores deberán decidir en qué momento desactivan las luces prioritarias y la cascada direccional, según sea el estado del tráfico y otras variables que puedan darse. De todas formas, se toma nota para mejorar el redactado, si cabe, en la próxima edición del MAP.

- Referente a la **FS2**, los RE indican que los trabajos de señalización de arcén los puede hacer una persona sola tal y como lo realizan operarios/trabajadores que trabajan con un vehículo **FV1**. Lo importante es la pre-señalización colocada precediendo al vehículo, tal y como se ha demostrado en un último incidente donde el camión que invadía el arcén circulando, no vio al señalista y fue la señal que se encontraba precediendo al vehículo, la que, tras ser golpeada por el camión, alertó al conductor el cual tuvo tiempo de rectificar la trayectoria y evitar el impacto contra el furgón.

La Sección Sindical de CCOO indica que en la medida de lo posible, al menos en trabajos de señalización, deberían ir dos operarios para que uno de ellos pueda

	Acta de Reunión CSS	FECHA: 28-novembre-14
		PÁGINA: 3 de 5
Comité de Seguridad y Salud Intercentros		Ref.: 5/14
Zona/Centro ---	Concesionaria acesa / invicat /aucat	Red AP7/AP2 acesa i Gencat

Efectuadas estas clarificaciones, se discuten las aportaciones realizadas:

- En cuanto a la aportación referente a la **FAP1**, se expone que no es conveniente que en una actuación de emergencia se indiquen distancias mínimas, ya que en función de la naturaleza de la emergencia el operario/trabajador debe decidir, tal y como se indica más adelante, dónde estacionar el vehículo en función de las características de la vía, tráfico, experiencia y formación. Lo que queda claro es que el señalista que advierte el tráfico debe de estar protegido, bien sea por el vehículo corporativo o bien detrás de la barrera de seguridad. En relación con el *safety car*, se indica que se necesitarán más o menos recursos internos y externos en función del tipo de vía y emergencia.

La Sección Sindical de CCOO insiste en que sería recomendable reflejar la distancia adecuada de seguridad entre la zona del incidente y el vehículo de la empresa, ya sea para mejorar la información en el MAP para los Operarios de Mantenimiento como para los Cobradores Itinerantes.

Los RE comentan que estas situaciones se solucionan mediante las múltiples formaciones que se están realizando. En cualquier caso, se toma nota de la propuesta para valorar si es posible mejorar el redactado de cara a una nueva edición del manual.

Se recuerda el texto que aparece en la FS0 al respecto de la distancia de seguridad:

"No permaneceremos justo delante de nuestro vehículo salvo que mantengamos una distancia prudencial que nos permita suficiente visibilidad y alejados en caso de alcance."

Por otro lado, también se recuerda la recomendación que se efectúa en las formaciones, de estacionar el vehículo en el arcén derecho con las ruedas giradas hacia la barrera de seguridad.

- Referente a la **FAP6**, se entiende suficiente la señalización correspondiente expuesta en la propia **FAP6**. El reductor de velocidad propuesto por los DP puede entrañar peligro para las motocicletas, y en general para viales con radio de curvatura pequeño. No hay que olvidar que el MAP es un manual de mínimos y que en función de las características del vial de salida o entrada se puede colocar un señalista aún cumpliendo las distancias expuestas en la propia ficha, así como estudiar otras medidas de seguridad contempladas en el manual, para intervenciones concretas, que ofrezcan igual o superior garantías de seguridad.

La Sección Sindical de CCOO reitera que la instalación de este reductor disminuirá

	Acta de Reunión CSS	FECHA: 28-novembre-14
		PÁGINA: 5 de 5
Comité de Seguridad y Salud Intercentros		Ref.: 5/14
Zona/Centro ---	Concesionaria acesa / invicat / aucat	Red AP7/AP2 acesa i Gencat

estar atento al tráfico y alertar al compañero en caso de trayectoria errática de algún vehículo. Es el caso reciente que se ha dado en la zona de Martorell y Maçanet en que se ha podido evitar un accidente gracias a la intervención del señalista.

Por todo lo demás referente a la planificación de los trabajos en función del tráfico, meteorología, etcétera, y caminos alternativos expuestos por la Sección Sindical de CCOO, los RE están de acuerdo con ello e indican que ya se está procediendo de esta manera.

- En cuanto a las fichas de tipología de vehículos, los RE toman nota de las aportaciones recogidas referentes a los botiquines en todos los vehículos corporativos, para su valoración.

En cuanto a los destellantes frontales, los RE indican que únicamente están dotados de ellos los **FV2** destinados a vialidad. Por otro lado, se desestima la propuesta de incorporar extintor en los **FV1**, y se hace hincapié en que todos los vehículos **FV3** y **FV4** llevan los extintores correspondientes.

Respecto a los **FV2** los RE comentan que todos los vehículos de vialidad de la flota corporativa tienen destellantes frontales, y que en dichos furgones se instalarán destellantes traseros, así como franjas de pintura de alta visibilidad. Se desestima la propuesta de colocación de bandas reflectantes tipo V23.

La Sección Sindical de CCOO solicita que se garantice que haya siempre un furgón de reserva con las mismas características que un furgón de vialidad a nivel de señalización luminosa y dotación.

Los RE indican al respecto que ya existen dos furgones de reserva, aunque en la actualidad se están utilizando debido a que están sustituyendo a otros dos averiados.

En cuanto a la propuesta de señalización con pintura de alta visibilidad de los vehículos **FV1** de nueva adquisición, se toma nota para estudiarla.



