

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

Nombre	Asistencia en calidad de	Asistencia
Sr. Juan Ubera	Gerente Centro-Sur (RE)	<input type="checkbox"/>
Sr. Jorge Veci	Gerente Gencat (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Marc Padrós	Gerente AP2/AP7 acesa (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. Isabel Marcilla	Gerente AP68 Ebro (RE)	<input type="checkbox"/>
Sra. Nuria Marqués	Gerente AP7 aumar (RE)	<input type="checkbox"/>
Sr. Manel Palahí	Gerente Mantenimiento Central (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. María Buil	Jefe COP Granollers (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Josep Ros	Jefe Gestión RRHH (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. Nuria García	Jefa Gestión RRHH Centro-Sur (RE)	<input type="checkbox"/>
Sr. Pedro José	Jefe Planificación y Seguimiento Conservación (RE)	<input type="checkbox"/>
Sr. Alberto Jiménez	Jefe SGI/SPM (RE)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Martí Laplana	Técnico SPM (Asesor)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Gonzalo Carro	Gerente Centro-Sur (RE, suplente)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Rubén Estéban	Técnico SPM	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Isidro Díez	Técnico SPM	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Roberto Fernández	Delegado Prevención CCOO AP2/AP7 acesa (RT)	<input type="checkbox"/>
Sr. César Blanco	Delegado Prevención CCOO AP68 Ebro (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. José Luis Herranz	Delegado Prevención CCOO Centro-Sur (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Pedro Carmona	Delegado Prevención CCOO AP7 aumar (RT)	<input type="checkbox"/>
Sr. Jorge García	Delegado Prevención CCOO Centro-Sur (RT)	<input type="checkbox"/>
Sr. Marcelino Torreño	Delegado LOLS CCOO Centro-Sur	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Pere Solanas	Delegado Prevención CCOO Gencat (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. María E. Pérez	Delegada sindical UGT AP2/AP7 acesa (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. Ana M <sup>a</sup> Aragón	Delegada Prevención UGT AP7 aumar (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. M. Gema Martín	Delegada Prevención UGT AP68 Ebro (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. José M <sup>a</sup> . Urizar	Delegado Prevención USO AP68 Ebro (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Alfons Aragón	Delegado Prevención USO Gencat (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Bernardino Ramón	Delegado Prevención CCOO AP2/AP7 acesa (RT, suplente)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. David Pérez	Delegado sindical CCOO Gencat	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Jordi García Torres	Delegado Prevención CCOO Gencat (RT)	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Eduard Heras	Delegado sindical CCOO AP2/AP7 acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sr. Salvador Rivera	Delegado sindical USO AP2/AP7 acesa	<input checked="" type="checkbox"/>
Sra. Maica Faro	Delegado sindical CCOO	<input checked="" type="checkbox"/>

Nombre	Asistencia en calidad de	Asistencia
--------	--------------------------	------------

SALA	DÍA	HORA INICIO	HORA FIN
Salas: Veox Granollers; Logroño; San Rafael; Sagunto; Valencia	30/11/2016	10:10	13:50

## ORDEN DEL DÍA

Descripción de los puntos a tratar
1. Accidentalidad y Absentismo. 2. Planificación de la Actividad Preventiva ( <i>Follow</i> ). 3. Propuesta de Calendario reuniones 2017 CSS-I 4. Planificación de Evaluaciones de Riesgos Psicosociales 2017-2021 5. Dispositivo de alarma móvil para peaje 6. Manual de Actuaciones en Pista MAP 4.0 7. Vigilancia de la Salud 8. Fichas de Conducción Segura 9. Estructuras con contenido de amianto 10. Maniobras vehículos prioritarios 11. Interfonos ACP

## DOCUMENTACIÓN ENTREGADA

Código o referencia	Descripción
ANEXO I	Resumen Accidentalidad y Absentismo (enero - octubre 2016)
ANEXO II	Documento de la Planificación Actividad Preventiva ( <i>Follow</i> )
ANEXO III	Informe verificación disposiciones seguridad <i>Seat Cone</i>
ANEXO IV	Tarjeta inspección técnica vehículo <i>Seat Cone</i>
ANEXO V	Informe SPM (INT-025) análisis colocación conos desde vehículo adaptado
ANEXO VI	Presentación homogeneización señales y vehículos adaptados
ANEXO VII	Ficha de seguridad de la conducción segura versión simplificada
ANEXO VIII	Ficha de seguridad de la conducción segura versión completa
ANEXO IX	Noticia Intranet publicación fichas de conducción segura
ANEXO X	Informe: INT-026 Análisis radiaciones antenas ViaT/OBE: DSRC y RFID
ANEXO XI	Presentación dispositivo de alarma móvil para peaje

## TEMAS TRATADOS

### Desarrollo de la reunión

#### 1 Accidentalidad y Absentismo.

El pasado 23 de noviembre se envió por correo electrónico a los asistentes, el informe de accidentalidad y absentismo correspondiente al periodo enero - octubre de 2016 (Anexo I).

El índice de incidencia por accidentalidad alcanzó el valor de 21,47 con un total de accidentes con baja de 33 siendo el número de días perdidos de 851.

Por otro lado, el absentismo del conjunto de Autopistas fue de 7,77 %

Se responde a una pregunta formulada para incluir en el orden del día de esta reunión en la que se solicita qué se entiende por absentismo, siendo las causas nombradas a continuación las que se consideran actualmente:

 <b>autopistas</b> an Abertis company	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 3 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

### **Motivos Absentismo:**

- Accidente
- Enfermedad: Enfermedad y licencia por asistencia sanitaria
- Maternidad/Paternidad:
- Baja Maternidad
- Lactancia
- Maternidad/Paternidad convenio
- Nacimiento hijo
- Otros:
- Ausencia a descontar
- Matrimonio
- Matrimonio familiar
- Otras licencias
- Sanción
- Huelga
- Cambio domicilio
- Citación judicial
- Defunción familiar
- Días hecho causante
- Elecciones
- Enfermedad grave o asistencia con reposo hasta 2º grado

Finalmente cabe destacar el lamentable incidente por el que el trabajador Sr. José Casadesús falleció durante su jornada laboral en el peaje de La Roca (AP7 Norte acesa) el pasado 15 de Octubre y por lo que los miembros de este Comité expresan sus condolencias que trasladan a familia, amigos y compañeros.

## **2 Planificación de la Actividad Preventiva (Follow).**

Se adjunta el documento de Planificación de la Actividad Preventiva (Anexo II).

### **2.A Vestuario (5484)**

El pasado mes de octubre se inició un proceso de licitación para la compra de vestuario. Finalmente, el concurso lo ha ganado la empresa *Iturri* que con sede central en Sevilla, presente en 25 sedes internacionales, cuenta con 910 empleados.

El hecho de cambio de proveedor implica iniciar un proceso complejo que requiere asegurar mantener y si cabe mejorar, los estándares alcanzados hasta la fecha, todo ello con la máxima celeridad para poder suministrar a tiempo el próximo equipamiento de verano y sin variar el concepto del proyecto actual. Al mismo tiempo, debemos incorporar el reciente cambio de marca que implica por ejemplo, adaptar el nuevo logotipo, sustituir el color azul por el gris, etc.

En el documento de la Planificación de la Actividad Preventiva (*Follow*) se indican los pasos que se han realizado hasta la fecha así como los que se realizarán para ir mejorando algunos elementos comentados en la pasada reunión de este CSS-I.

Los temas que ya se han llevado a cabo son:

- Calzado de invierno: ha quedado unificado el calzado de invierno para ambos colectivos (peaje y mantenimiento) con la entrega realizada en la segunda quincena de octubre. No obstante, con el nuevo proveedor se validará el actual modelo de bota o se testarán otras opciones.

 <b>autopistas</b> <small>an Abertis company</small>	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 4 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

En este punto se hace referencia al tema del calzado para personal sensible, indicando que todavía están pendientes solicitudes a las cuales no se ha dado cumplimiento. En este sentido, se recuerda y ya se indicó en la reunión interior que se canalizaran estas peticiones directamente a través del Jefe SGI/SPM, el cual no ha recibido petición alguna a fecha de hoy. Por otro lado, se espera que con el nuevo proveedor se resuelvan de forma ágil solicitudes de esta naturaleza.

- Conjunto interior térmico: dado que el tema de las molestias referidas por las costuras interiores del conjunto ya se trasladó hace un tiempo, el proveedor saliente adquirió una nueva máquina para poder realizar costuras denominadas "planas" que evitan las molestias por la costura interior. Así, en la reciente entrega del vestuario de invierno 2016/17 ya se dispone de esta mejora a excepción de algún caso debido a la entrega de stock residual.

Se comentan más detalles sobre otras prendas, los cuales se especifican en el documento Follow:

- En relación con el conjunto interior térmico, se solicita que éste disponga de cierta elasticidad.
- La Sección Sindical de CCOO aporta dos modelos de guantes para su valoración.

## **2.B Manipulación Manual de Cargas (5485)**

El SPM ha analizado el tema de manipulación manual de cargas y cabe indicar diferentes aspectos:

- En general, la carga de material no debe superar, por parte de un solo individuo, el peso de 25 Kg en el caso de personal masculino y de 15 Kg en el caso de personal femenino. Por este motivo, es imprescindible adaptarse a dicha carga realizando, en caso necesario, tantos desplazamientos como sean precisos.
- En el caso concreto de la manipulación de cofres interaccionando con las VTP, la carga se limitó a 12 Kg por cofre, por aplicación de los correspondientes índices de reducción derivados de la forma en que se debe extraer el cofre de las VTP, en la situación más desfavorable.
- En cuanto al desplazamiento por el interior de túneles o galerías practicables, se está analizando dotar de un sistema que pueda adaptarse a nuestras instalaciones o galerías practicables donde sea conveniente su implantación. Una vez se identifiquen las galerías se seleccionará de ser posible, un modelo de transporte universal y cada Gerencia, en función de sus necesidades específicas, decidirá su implantación. Con este sistema se puede cubrir también, gran parte de los desplazamientos realizados por el Cobrador de Peaje, que tiene en algunas redes la función de reponer cofres de monedas y billetes.
- Por otro lado, para cubrir posibles necesidades en las funciones de reponer cambio en los hooper de las VTP, se está analizando qué elemento tipo mochila se podría utilizar. En cualquier caso, el tipo de mochila a utilizar podrá variar en función de los riesgos específicos de cada área de peaje por lo que deberá seleccionarse por parte de la Gerencia junto con la asistencia del Técnico de Prevención del SPM de la Red.

Así pues, definida la solución, se traslada el seguimiento de este tema a cada uno de los CSS de Gerencia.

## **2.C Distribución Interior Furgón Vialidad (5486)**

Se presenta en este Comité el proyecto relacionado con la colocación de conos a través de la adaptación de un vehículo (*Seat Cone*) donde el operario puede estar sentado en la caja del mismo, así como una furgoneta adaptada para la colocación semiautomática de conos (*Omega* en aucat).

Al mismo tiempo y relacionado con el punto del orden del día, se explica el proyecto centrado en la homogeneización de todos los tipos de señales y conos a utilizar en Autopistas. De este modo, toda nueva furgoneta de vialidad vendrá ya equipada con esta señalización y adaptada para asegurar la mejor y fácil operatividad.

Tanto el equipamiento como su distribución permiten importantes mejoras de operación.

 <b>autopistas</b> an Abertis company	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 5 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

Se intentará que para la próxima reunión presencial de marzo 2017, al finalizar la reunión se pueda hacer una demostración del funcionamiento de ambos modelos: *Seat Cone* y *Omega*.

Se adjunta al acta, el informe positivo de verificación de las disposiciones mínimas de seguridad de equipos de trabajo para la furgoneta adaptada *Seat Cone* (Anexo III) y su correspondiente tarjeta de inspección técnica (Anexo IV). Al mismo tiempo se adjunta el informe técnico del SPM (INT-025) sobre el análisis de la colocación de conos desde el vehículo adaptado (Anexo V).

Se adjunta la presentación realizada al respecto (Anexo VI).

Se solicita información acerca de si las máquinas coneadoras dispondrán de cámara trasera. Se informa que están en estudio dos técnicas distintas para satisfacer esta mejora y se espera tomar una decisión al respecto a principios del ejercicio siguiente.

Se consulta si el proyecto de estas coneadoras deberá ser homogéneo para todas las Redes o podrá particularizarse en cada una de ellas. Se indica que en principio se busca la máxima homogeneidad, si bien se tendrá en cuenta cualquier mejora que se aporte, debidamente justificada, centralizándola en Mantenimiento Central.

## **2.D Cursos Conducción Segura (5487)**

Desde hace varios años y en varias campañas en las diferentes sociedades o concesionarias que hoy forman parte de Autopistas, se han venido realizando cursos de conducción tanto en formato teórico como práctico.

Señalando elementos recientes, se identifica la confección de una ficha de seguridad respecto de la conducción segura (Anexos VII y VIII) que se está distribuyendo desde las diferentes Gerencias y que se ha publicado en la Intranet (Anexo IX) y a la que pueden acceder todos los empleados.

Durante los últimos meses se ha llevado a cabo formación dedicada al uso adecuado de los vehículos Pool.

También se han realizado sesiones de formación en materia de Seguridad Vial presencial a personal de mantenimiento de invicat, aucat y AP2 así como sesiones de conducción en condiciones meteorológicas adversas a cobradores de refuerzo de vialidad ordinaria e invernada de diferentes sociedades.

Se dispone en la intranet de un espacio dedicado a los temas de Seguridad Vial ("*Espacio de Trabajo ->Seguridad Vial*") entre los que se encuentra una serie de consejos prácticos y divulgativos a los que tiene acceso todo el personal así como los clientes a través de la Web de [www.autopistas.com](http://www.autopistas.com)

Cabe señalar también, el lanzamiento desde hace unos meses de la *APP* que se puede descargar en cualquier dispositivo móvil, en la que se indican consejos respecto a la conducción y que contiene un juego interactivo para los más pequeños, se puede descargar con el nombre de "*Autopistas en ruta*".

Actualmente se está realizando un curso en formato *e-learning* para todo el personal de Autopistas que no hubiera realizado el mismo en formato presencial y que hasta la fecha ya han realizado unos 300 empleados. Este despliegue continuará en los próximos meses incluyéndose por tanto, en el programa de formación del 2017.

Por último, se ha realizado un curso de conducción eficiente dirigido a personal que utiliza vehículos de flota donde han participado 31 empleados de aucat y 52 de invicat.

Por supuesto, en los planes de formación futuros se tendrá en cuenta este capítulo de información y formación en conducción segura. Por este motivo, se ha dado traslado al equipo de Desarrollo de Recursos Humanos la solicitud de ir ampliando el carácter formativo en Seguridad Vial para todo el personal.

 <b>autopistas</b> <small>an Abertis company</small>	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 6 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

## **2.E Avisador Acústico Vehículos FV2 (5488)**

Aunque en este punto se solicitó analizar la posibilidad de disponer de sistema acústico (sirena) en los vehículos de vialidad (FV2) para poder solicitar prioridad de circulación en la autopista en los casos que requieren dirigirse a un punto de incidencia o emergencia, no sólo se ha tenido en cuenta analizar esta petición, sino que además se ha considerado analizar el caso de los avisos acústicos para marcha atrás de las furgonetas y camiones.

Respecto al avisador acústico para marcha atrás, se han inventariado unos 44 vehículos entre furgones y camiones que no disponen de dicho sistema y por ello, se programa su instalación que se llevará a cabo en los próximos cuatro meses aproximadamente.

En cuanto a la petición que da origen a este punto (sirenas vehículos prioritarios), la legislación no permite que dispongamos para nuestros vehículos, sirenas o avisos acústicos de prioridad de paso.

Para el análisis de este tema, se debe acudir a diferentes normas que definen qué es un vehículo prioritario, así como otras características relacionadas con el tema y que se exponen a continuación.

Concretamente, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo cuya última modificación es del 18 de julio de 2015, indica:

Artículo 68. Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.

*2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.*

En el mismo Real Decreto, en el Título V, sobre Señales en los vehículos, el Artículo 173. Objeto, significado y clases define en el punto 2: *V-1. Vehículo prioritario. Indica que se trata de un vehículo de los servicios de policía, de extinción de incendios, protección civil y salvamento o de asistencia sanitaria, en servicio urgente, si se utiliza de forma simultánea con el aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.*

Además, el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos actualizado a través de diferentes órdenes, especifica en su Anexo XI, señales en los vehículos, V1 Vehículo Prioritario establece:


*1. La utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. La señal V-1 podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.*

*5. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios que se indican en el apartado 1*

Por otro lado, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, indica:

Sección 3ª Preferencia de paso. Artículo 27. Vehículos en servicio de urgencia.

*Tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Pueden circular por encima de los límites de*

 <b>autopistas</b> an Abertis company	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 7 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

*velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales, en los términos que reglamentariamente se determine.*

Finalmente indicar que el Real Decreto 1428/2003 mencionado inicialmente, en el mismo artículo 68 de facultades de los conductores de los vehículos prioritarios indica en su primer punto que:

*1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV<sup>1</sup>, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.*

*Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.*

En relación con todo lo expuesto, se plantean las siguientes dudas por parte de la Sección Sindical de CCOO:

- El cumplimiento del MAP y el hecho de que la responsabilidad pueda recaer en el conductor del vehículo, por lo que se pregunta si en caso de accidente la Empresa asumiría esta responsabilidad. Se responde al respecto que si el trabajador ha actuado como se espera de él y por tanto no ha habido negligencia por su parte, la Empresa asume la responsabilidad como viene haciendo hasta la fecha.
- Por otro lado, por la legislación expuesta, la circulación por el arcén debería limitarse a situaciones de incidencias en pista, por lo que al IE no debería pedírsele, salvo excepciones muy justificadas, que lo hiciera para una incidencia en peaje, como parece que ha sucedido. Se responde que este hecho no se ajusta al procedimiento esperado, por lo que se trasladará a las Gerencias.

## **2.F Consolas Vehículos Mantenimiento (5489)**

Desde que se ha tenido conocimiento de la preferencia sobre la maniobrabilidad de la consola "Antares" para el control remoto del dispositivo aspa/flecha, se ha incluido en el pliego técnico correspondiente para la adquisición de vehículos, por lo que mientras la legislación o normativa lo permita se dotarán a las mismas con dicho modelo. Se hace referencia a normativa dado que por ejemplo en Alemania, no se permite que este tipo de dispositivo se ponga en funcionamiento sin una pulsación continuada.

Así pues, ya existen vehículos dotados de este modelo de consola y todas las unidades que se reciban a partir de ahora vendrán dotadas con el dispositivo Antares.

## **2.G Evaluación Radiaciones OBE (5490)**

En la pasada reunión del CSS-I se solicitó la realización de una evaluación de riesgos de higiene referida a la radiación de las antenas utilizadas para la lectura de la VíaT (OBE).

El Servicio de Prevención, tras el análisis de las actuales antenas utilizadas en Autopistas para el telepeaje, llega a la conclusión de que no es preciso volver a realizar mediciones higiénicas debido a

<sup>1</sup> Título II: de la circulación de vehículos; Título III: otras normas de circulación; Título IV: de la señalización

que las frecuencias de emisión no han variado desde entonces y que las antenas instaladas cumplen con las normas establecidas.

Se adjunta el informe del SPM: "INT-026 Análisis radiaciones antenas ViaT/OBE: DSRC y RFID" (Anexo X) el cual incorpora dos anexos referentes a las evaluaciones higiénicas realizadas en 2003 y 2004 al respecto de este tema.

## 2.H Desfibriladores (5491)

Respecto de la solicitud para la instalación o dotación de equipos desfibriladores, la normativa actual no obliga a dotar a nuestras instalaciones de estos elementos, no obstante, tras el análisis de la petición realizada, la Dirección dotará a alguno de los centros de trabajo de estos equipamientos en base a criterios de ocupación relativa a la población normal durante la mayor parte del año.

El Real Decreto 365/2009, de 20 de marzo, por el que se establecen las condiciones y requisitos mínimos de seguridad y calidad en la utilización de desfibriladores automáticos y semiautomáticos externos fuera del ámbito sanitario generará nuevas obligaciones no existentes en la actualidad y deberán ser atendidas en base a la normativa de cada Comunidad Autónoma donde se ubiquen dado que la Sanidad es competencia de dichas CCAA y cada una de ellas tiene una normativa diferente en cuanto a su uso e instalación.

Existen dos tipos de legislaciones: A) sobre qué personas pueden usar un desfibrilador y B) sobre qué entidades están obligadas a disponer de un desfibrilador.

Durante el 2017 se iniciará el proceso de instalación en las siguientes 33 ubicaciones:

- Alagón (ACP&Peaje)
- Algemés (Of&ACP&Peaje)
- Arenys
- Areta (Of&ACP&Peaje Bilbao&Llodio)
- Ametlla (Área)
- Bujaraloz (Área)
- Castellón (Área)
- Figueres (Área)
- Frontera
- Granollers (Of&COP&Mto)
- La Roca
- Las Cabezas (Of&Peaje&Mto)
- Las Cabezas Tronco (Peaje)
- Lleida (Of&ACP&Mto)
- Logroño (Of&ACP&Peaje&Mto)
- Maçanet (Of&ACP&Peaje&Mto)
- Martorell (Of&Mto)
- Martorell Tronco (Peaje&ACP)
- Mollet
- Montblanc (Área)
- Premià (Of&ACP&Mto&Peaje)
- Sagunto (Of&ACP&Peaje)
- San Rafael (Of&ACP&COP&Mto)
- San Rafael Tronco (Peaje)
- Tudela (Área)
- Valencia (Of)
- Vallcarca (Of&ACP&Peaje&Mto)
- Vendrell (Área)
- Vilassar
- Villadangos (Of&Peaje&Mto)
- Villajoyosa (Área)
- Vinaros (Área)
- Zambrana (Área)

En relación con este tema, se solicita que el personal que todavía no haya recibido formación en Primeros Auxilios, la reciba. Se toma nota de la propuesta.

## 3 Propuesta de Calendario reuniones 2017 CSS-I

Se presenta la propuesta de calendario de reuniones del CSS-I para el próximo año 2017:

1ª reunión	2ª reunión	3ª reunión	4ª reunión
<b>15 de Marzo</b>	<b>14 de Junio</b>	<b>20 de Septiembre</b>	<b>29 de Noviembre</b>
Presencial	Vídeo Conferencia	Presencial	Vídeo Conferencia



#### 4 Planificación Evaluaciones de Riesgos Psicosociales 2017-2021

Se presenta la planificación de las Evaluaciones de Riesgos Psicosociales a realizar entre los años 2017 y 2021 cumpliendo con los compromisos adquiridos de llevar a cabo los estudios en las diferentes sociedades cada cinco años:

Sociedad	2012	2013	2014	2015	2016
Abertis Autopistas España					X
Acesa		GN			X
Aucat					X
Invicat				X	
Aumar				X	
Iberpistas			X		
Aulesa	X				
Avasa	X				

Sociedad	2017	2018	2019	2020	2021
Abertis Autopistas España					X
Acesa					X
Aucat					X
Invicat				X	
Aumar				X	
Iberpistas			X		
Aulesa	X				
Avasa	X				


#### 5 Dispositivo de alarma móvil para peaje

Se lleva a cabo una presentación de un dispositivo de alarma móvil para peaje (Anexo XI).

Se trata de un dispositivo GPS portátil diseñado para la localización de personas que permite el envío de señales de alarma y que se enmarca en el proyecto del Plan Director de Seguridad.

Está destinado al personal de peaje que trabaja en horario nocturno y en desplazamiento por las instalaciones de peaje.

El portador del terminal solo lo utilizará cuando, ante una situación de peligro directo y personal, no pueda comunicar con la ACP ni con el COP de ninguna otra manera (p.e. llamada telefónica).

 <b>autopistas</b> an Abertis company	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 10 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

En caso de PULSACIÓN, la señal llega a la CRA que geo localizará el terminal y, previa verificación mediante sistemas CCTV u otros, lo pondrán en conocimiento del Coordinador Jefe quien en caso necesario contactará con los Cuerpos Policiales competentes en dicho territorio.

## 6 Manual de Actuaciones en Pista MAP 4.0

Este noviembre de 2016, tras muchas semanas dedicadas a mejorar el Manual de Actuaciones en Pista, hemos podido publicar el MAP 4.0 en el que se han tenido en cuenta aportaciones recibidas con diversos orígenes: representantes de los trabajadores, operarios de mantenimiento y vialidad, responsables de pista, gerencias, mantenimiento, centros de operaciones, etcétera.

El principal motivo de esta nueva versión ha sido intentar mejorar temas relativos a evitar interpretaciones del uso del MAP. No se trata de una versión con cambios relevantes, los cambios más significativos tienen relación con incorporar temas que ya se han trabajado en los últimos meses como por ejemplo la adaptación de vehículos FV2 para la colocación de conos con personal dentro del mismo, incorporar una tabla a modo de guía para asegurar el cumplimiento legal de las reformas de los diferentes tipos de vehículos en función de los equipamientos instalados (aspa/flecha, por ejemplo), así como la mejora en la redacción, simplificación de expresiones así como todo lo relativo a la imagen y esquemas.

Así, los cambios más relevantes se pueden resumir en:


- Nuevo capítulo al inicio titulado "Conceptos de Interés" donde se relacionan cuestiones comunes a todas las fichas y, en especial, se dan consignas para definir elementos que deben evitar interpretaciones erróneas de la implantación del MAP.
- Nuevo capítulo que le sigue al anterior titulado "Principios Básicos de Seguridad en Pista" donde se resumen aquellas cuestiones más relevantes o significativas que deben ser consideradas durante cualquier actividad a realizar en la autopista.
- Se simplifica el índice manteniendo uno únicamente.
- En general, todas las fichas mejoran su descripción, se revisan las fichas de señalización que deben ser incluidas en las fichas de actuación, se clarifican operaciones y se refuerzan mensajes de seguridad cuando han sido necesarios.
- Se sustituye la ficha FAP8 que pasa de "Barridos" a "Túneles".
- Desaparece la ficha FS0 por no aportar nada.
- Se intercambian o transponen las fichas FS1/FS2 para darle una coherencia o lógica más operativa.
- Quedan mejoradas las descripciones de las fichas de vehículos y se incluyen tablas para identificar el cumplimiento de las reformas/itv

Durante las primeras semanas de 2017 se iniciará una serie de sesiones con las personas vinculadas a la aplicación del MAP para compartir y reforzar temas relacionados con el manual.

## 7 Vigilancia de la Salud

Recientemente se ha cerrado un proceso para la licitación del Servicio de Prevención Ajeno para la Vigilancia de la Salud. El nuevo proveedor, que entrará a dar servicio para todas las sociedades de Autopistas a partir del 1 de enero de 2017 es *NorPrevención*.

Antes de iniciar el año 2017 y con el fin de asegurar que los empleados conocen el nuevo proveedor, se publicará la operativa y centros de atención para concertar los exámenes de salud en función de los riesgos del puesto de trabajo.

 <b>autopistas</b> <small>an Abertis company</small>	<b>Acta de Reunión CSS-I</b>	<b>FECHA: 30-noviembre-2016</b>
		<b>PÁGINA: 11 de 11</b>
<b>Comité de Seguridad y Salud Interempresas</b>		<b>Ref.: 3/16</b>

## 8 Fichas de Conducción Segura

Se hace referencia a un curso de conducción impartido en Iberpistas, en el que se les indicaron ciertas pautas y en concreto una de ellas relativa a que el conductor realizara pausas de 20-30 min cada 2 horas. En relación a ello, se indica que ciertas tareas no permiten cumplir con esta pauta.

## 9 Estructuras con contenido de amianto

Se solicita un listado de aquellas instalaciones de la Empresa que contengan en su composición fibras de amianto.

## 10 Maniobras vehículos prioritarios

Este punto ha quedado clarificado en esta reunión, habiéndose reflejado en el punto 2E. del acta.

## 11 Interfonos ACP

Se inicia que con carácter global, en algunos casos se recibe un choque acústico en el auricular del cobrador de ACP al atender la llamada del cliente. Se solicita se estudie el tema para su resolución.

La RE toma nota de los puntos del 8 al 11 para su valoración y respuesta.

Sin otros temas a tratar se cierra la reunión cuando son las 13:50 horas.