



Sistema de Gestión Integrado

“Manual para la Solución de Contingencias”

SC-ME-P-001

Fecha de Rev.01: 10-Jul-2019

CAMBIOS EN ESTA REVISIÓN RESPECTO DE LA ANTERIOR	
Apartado	Descripción
3.4.1	Procedimiento para la detección

 AUBASA <small>AUTOPISTAS DE BUENOS AIRES S.A.</small>	MANUAL PARA LA SOLUCION DE CONTINGENCIAS	Código SC-ME-P-001 Revisión 01 Fecha 10.Jul.2019 Página 2 de 49
---	--	--

INDICE GENERAL

1. TITULO PRELIMINAR

- 1.1 INTRODUCCION
- 1.2 OBJETO DEL MANUAL
- 1.3 ACTORES INVOLUCRADOS
- 1.4 GLOSARIO - TERMINOLOGIA

2. PROCEDIMIENTOS GENERALES

2.1 DEFINICIONES

- 2.1.1. Planificación para la prevención y capacitación
 - 2.1.1.1. Planificación para la prevención
 - 2.1.1.2. Planificación de la capacitación
- 2.1.2. Concepto de alerta y detección de la contingencia
- 2.1.3. Concepto de alarma de inicio del procedimiento particular

2.2. DELIMITACION DEL SECTOR DEL CAMINO

- 2.2.1. Zona de ocurrencia del siniestro
- 2.2.2. Perímetro de aislamiento
- 2.2.3. Perímetro de disuasión.

2.3. FUNCIONES DE LOS PRINCIPALES ACTORES

- 2.3.1. Centro de Atención de Emergencias
- 2.3.2. Comité de Crisis
- 2.3.3. Servicios de emergencias médicas y primeros auxilios
 - 2.3.3.1. Primeros auxilios
 - 2.3.3.2. Asistencia y traslado médico
 - 2.3.3.3. Equipamiento sanitario
- 2.3.4. Servicios de Bomberos y socorro
 - 2.3.4.1. Fatalidades
- 2.3.5. Servicios de seguridad vial y despeje del camino
- 2.3.6. Servicios de policía para seguridad y atención de siniestros
- 2.3.7. Servicios de policía para atención del tránsito
- 2.3.8. Servicios informativos en emergencias
 - 2.3.8.1. Designación de un vocero y/o corresponsal
 - 2.3.8.2. Transmisión de la información al puesto de mando
 - 2.3.8.3. Transmisión de la información a la prensa
 - 2.3.8.4. Nómina de víctimas y lugares de atención

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma		
Responsable de la Calidad	Jefe Asistencia Vial	Presidente

3. PROCEDIMIENTOS PARTICULARES

3.1. TIPOS DE CONTINGENCIAS POR NIVEL DE GRAVEDAD

3.1.1. Maniobra de “Cruce de Mediana”

3.2. PROCEDIMIENTOS PARA SOLUCION DE LAS CONTINGENCIAS

3.2.1. Procedimientos en caso de siniestros

3.2.2. Restablecimiento de la situación y evaluación

3.2.2.1. Restablecimiento de la situación

3.2.2.2. Evaluación de la situación

3.3. SINIESTROS CON SUSTANCIAS PELIGROSAS

3.3.1. Clasificación de sustancias peligrosas

3.3.2. Sistema de identificación de sustancias peligrosas

3.3.3. Sistema de identificación de productos fitosanitarios

3.3.4. Reconocimiento y evaluación inicial

3.3.5. Acciones iniciales

3.3.6. Otras acciones

3.4. PREVENCION DE SINIESTROS CAUSADOS POR REDUCCION DE LA VISIBILIDAD PRODUCTO DE LA NIEBLA O EL HUMO.

3.4.1. Procedimiento para la detección.

3.4.2. Acciones.

3.4.2.1. Aviso de niebla y/o humo a los usuarios.

3.4.2.2. Aviso a la autoridad con jurisdicción

3.4.2.3. Aviso de restricción de visibilidad a otros corredores viales.

3.4.2.4. Aviso a los medios de información

3.4.2.5. Factibilidad de desvío de tránsito

3.4.2.6. Distancia de seguridad tránsito pesado.

3.4.2.7 Corte de Ruta para vehículos pesados.

3.5 GESTION DE TRANSITO - PANELES DE MENSAJERIA VARIABLE

1. TITULO PRELIMINAR

1.1. INTRODUCCION

El presente Manual es reglamentario del régimen establecido en el Contrato de Concesión, Pliego de Bases y Condiciones Generales, Pliego de Condiciones Particulares y, Pliego Técnico Particular y sus Anexos, incluidas las circulares que hubiera expedido el Estado Provincial y los demás documentos integrantes del llamado a Concurso, por lo que ninguna de las disposiciones del presente Manual podrá tornar más ventajosos los derechos de la CONCESIONARIA ni más gravosas sus obligaciones, previstas por aquellas normas. En caso de que la interpretación de las normas de este Manual, condujere a mejorar los derechos de la CONCESIONARIA o a agravar sus obligaciones establecidas en el régimen contractual mencionado, se entenderá que prevalecen las normas de este último. Si alguna disposición del presente Manual generare ambigüedades ó contradicciones con aquellas normas, también deberá entenderse que prevalecen estas últimas.

Se establece así un modelo básico homogéneo de administración y respuesta ante las contingencias que pueden ocurrir en los caminos concesionados por la provincia de Buenos Aires a cargo de AUBASA (Autopistas de Buenos Aires SA), con el fin de asegurar la efectividad en las acciones.

En este documento se describen las funciones y responsabilidades de los principales actores involucrados en la solución de las contingencias, se determinan diferentes niveles de contingencia en orden a su gravedad y se determinan los procedimientos o acciones que deberán realizar los actores durante el proceso de gestión.

Incluye un glosario de palabras y frases utilizadas con mayor frecuencia en la solución de contingencias en la vía pública, con el fin de uniformizar y facilitar la comunicación entre los diferentes actores durante la emergencia.

El presente Manual de Procedimientos es un documento normativo dinámico que debe ser revisado y actualizado a intervalos regulares o bien cuando resulte necesario, para reflejar adecuadamente la organización vigente y la realidad de los distintos escenarios de crisis.

Además incluye un capítulo dedicado a procedimientos particulares para poder actuar de la manera más apropiada y segura en caso de siniestros donde se encuentren comprometidos elementos o sustancias peligrosas, describiendo las características y efectos más relevantes de los mismos.

1.2 OBJETO DEL MANUAL

El manejo de emergencias puede ser considerado como un servicio e interpretado como un sistema, que hace uso de otros sistemas. En este documento se identificarán características que pueden ser asociadas a uno u otro esquema dependiendo de cómo se enfrente. En todo caso, la diferencia entre uno y otro caso es analizar el manejo de Emergencias como Sistema. El énfasis se orienta hacia los aspectos tecnológicos, y cuando se analiza como servicio, la visión corresponde a cómo se aplica la tecnología en beneficio del servicio al usuario.

Así el objetivo principal es lograr que los colaboradores de AUBASA posean los conocimientos y habilidades específicas que ayuden a optimizar su desempeño frente a situaciones de contingencia, mejorando el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia (policía, ambulancia, bomberos, etc.) y de esta manera, contribuir a salvar vidas y reducir daños a la propiedad. Adicionalmente existe un objetivo asociado, el de disminuir la congestión del tránsito en el entorno del lugar donde existe una emergencia. De esta manera, se logra disminuir el tiempo de tránsito del resto de los vehículos, aumentando la seguridad de los mismos por cuanto se disminuye la probabilidad de accidentes secundarios en la zona de la emergencia.

Para lograr lo anterior, el esfuerzo estará centrado en dos aspectos fundamentales:

- ✓ Disminuir el tiempo que toma notificar de la ocurrencia a los servicios de emergencia.
- ✓ Disminuir el tiempo que les toma a los servicios de emergencia en llegar al lugar de la contingencia.

Como objetivo secundario se plantea el generar avisos oportunos hacia el resto de los vehículos que circulan en el entorno del sitio en donde se produjo la emergencia, a fin de evitar mayores accidentes y también, disminuir la congestión de tráfico que normalmente se produce al ocurrir un accidente, además de:

- ✓ Disminución del tiempo para avisar de una emergencia a la autoridad y/o servicio correspondiente.
- ✓ Disminución de accidentes en los que se ven involucrados vehículos de emergencia.
- ✓ Aumento en la seguridad de las personas (vehículos policiales que llegan en menor tiempo al lugar donde son necesarios, de igual manera para los servicios médicos en caso de accidentes graves).
- ✓ Aumento en la sensación de seguridad de las personas.
- ✓ Mejora en la comodidad de las personas en viaje.

1.3 AMBITO DE APLICACIÓN

El presente Manual es de aplicación a los tramos que componen la Autopista Buenos Aires – La Plata denominada Ricardo Balbín, concesionada a AUBASA, a saber:

AUTOPISTA RICARDO BALBÍN CALZADA TRONCAL		
Progresiva Inicio	Progresiva Fin	Longitud (Km)
Km 3, ⁰⁰⁰ – Fin AU 25 de Mayo (Ciudad Autónoma de Buenos Aires)	Km 52, ⁸⁰⁰ - Intersección Av. Domingo Mercante (Partido de La Plata)	49,800
RAMAL HUDSON - GUTIÉRREZ		
Progresiva Inicio	Progresiva Fin	Longitud (Km)
Km 32, ⁰⁰⁰ Hudson (Partido de Berazategui)	Km 39, ⁰⁰⁰ - Rotonda Juan María Gutiérrez (Partido de Berazategui)	7,000
RUTA PROVINCIAL N° 36		
Progresiva Inicio	Progresiva Fin	Longitud (Km)
Ramal Hudson – Gutiérrez Km 39, ⁰⁰⁰ (Partido de Berazategui)	Ruta Provincial n° 2 Km 41, ⁰⁰⁰ El Pato (Partido de Berazategui)	6,000

Las Estaciones de Peaje se encuentran ubicadas en:

Denominación	Progresiva (Km)	Calzada
Dock Sud	7, ⁰⁰⁰	Troncal
Bernal	17, ⁰⁰⁰	Troncal
Quilmes	20, ⁴⁰⁰	Troncal
Berazategui	26, ⁷⁰⁰	Troncal
Hudson	30, ⁰⁰⁰	Troncal
Gutiérrez	31, ⁸⁰⁰	Ramal Hudson - Gutiérrez

El Centro de Atención de Emergencias (CAE):

Denominación	Progresiva (Km)	Calzada
CAE – Hudson	30, ⁰⁰⁰	Troncal

Bases Operativas de Asistencia Vial y equipamiento operativo disponible:

Denominación	Progresiva (Km)	Calzada	Móviles			
			MAV	SAM	AUX	TRS
Dock Sud	7, ⁰⁰⁰	Troncal	1	1	1	
Quilmes	20, ⁴⁰⁰	Troncal	1		2	
Berazategui	26, ⁷⁰⁰	Troncal	1			
Hudson	30, ⁰⁰⁰	Troncal		1		
Base Hudson AV	32, ⁰⁰⁰	Ramal Hudson - Gutiérrez	1		2	1
Ing Allan	31, ⁸⁰⁰	RP 36	1			

Referencias:

- MAV: Móvil Asistencia Vial
SAM: Servicio de Asistencia Médica y Traslado Sanitario
AUX: Móvil de Auxilio Mecánico
TRS: Unidad de Traslado de Personas

Este documento describe entonces las funciones y responsabilidades de los principales actores involucrados en la solución de contingencias. Para ello se fijan diferentes “Niveles de Contingencia” en orden a su gravedad, y se determinan los procedimientos y acciones a realizar por los actores durante el proceso de gestión.

Este Manual de Procedimientos está integrado básicamente por:

- ✓ Procedimientos generales: Cubren aspectos generales comunes a toda contingencia de cierta gravedad, con referencia a la intervención que le corresponde al personal de la Concesionaria (servicios internos) y/o a la intervención de terceros (servicios externos).
- ✓ Procedimientos particulares: Se refieren con mayor detalle a las acciones y responsabilidades que les corresponde a los diferentes actores durante la intervención en un siniestro o emergencia.

1.4 SISTEMA OPERATIVO

La Gerencia General es la responsable de la disponibilidad de los recursos necesarios, la coordinación de las acciones, y proporcionará a las diferentes áreas la asesoría e información que les soliciten ó juzgue conveniente comunicar respecto del tratamiento de contingencias.

1.4.1 ACTORES INVOLUCRADOS

- **DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES:** Organismo a cargo de la construcción y desarrollo de la red troncal de caminos de la provincia de Buenos Aires.
- **ORGANO DE CONTROL DE LA CONCESIÓN:** Subgerencia Concesiones de la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.
- **CONCESIONARIA:** Es la empresa concesionaria vial “AUBASA”.
- **AUTORIDAD DE APLICACIÓN:** A los efectos de la solución de contingencias, es el organismo particular del Estado que velará por el cumplimiento de determinada ley o administrará una situación particular. Se incluyen aquí entre otros a las fuerzas de Gendarmería Nacional, Policía Federal, Policía de la provincia de Buenos Aires y a todos los posibles Juzgados con jurisdicción, tanto Nacionales o Federales como Provinciales, quienes en cumplimiento de obligaciones que le son propias deben constituirse en el lugar.
- **AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:** La ANSV es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial.
- **DIRECCION PROVINCIAL DE POLITICA Y SEGURIDAD VIAL:** La DPPSV programa y coordina la ejecución de la política de Seguridad Vial en la provincia de Bs. As. e instrumenta mecanismos de control y sanción.
- **SERVICIOS DE EMERGENCIA:** Prestador de asistencia y servicio médico para la gestión de primeros auxilios y traslado a centros médicos de atención, personal de bomberos. Prestadores de remolque, auxilio mecánico y/o grúas para despeje de vehículos sobre la traza.

- **POLICIA DE SEGURIDAD VIAL:** Velar por la integridad física de las personas que circulen en los caminos, Rutas Provinciales y Nacionales que atraviesan el territorio de la Provincia. Colaborar en la asistencia sanitaria de primeros auxilios, en los casos de accidente o siniestros en el ámbito de su competencia. Implementar planes de educación y capacitación en temas viales. Cooperar con la Policía de Seguridad Departamental y la Policía de Investigaciones en Función Judicial, en todo aquello que se lo requiera dentro del ámbito de su competencia. Asistir al Ministerio Público y al Poder Judicial en todo aquello que se le requiera dentro del ámbito de su competencia. Recibir sugerencias de los Foros Departamentales de Seguridad, los Foros Municipales de Seguridad, los Foros Vecinales de Seguridad y los Defensores Municipales de Seguridad.

1.4.2 GLOSARIO - TERMINOLOGIA

Accidente vial: acontecimiento inesperado, no planeado, que implica una alteración en el estado normal de las personas, elementos o funciones, con repercusiones negativas, con potencial para causar lesiones o muerte en las personas y daños o perjuicios a bienes de los actores involucrados o de terceros.

Accidente vial secundario: Accidente que sucede como consecuencia de un accidente previo ocurrido en el mismo lugar.

Accidente vial grave: Accidente que constituye por sus características un problema de especial importancia, con el potencial de causar lesiones y hasta la muerte de personal e importantes daños a usuarios y/o a terceros. Entre las características determinantes figuran: víctima o víctimas fatales, número de víctimas elevado y en estado grave, casos de incendio o presencia de sustancias peligrosas que ponen en riesgo vidas humanas o daños a sus bienes, interrupción total de la calzada del camino concesionado y, en general, todo accidente o hechos de trascendencia pública notoria que puedan derivar en una cobertura de prensa. Supone acciones de respuesta complejas y puede requerir comunicaciones del Vocero de la empresa a los medios de prensa.

Acciones preventivas: Se trata de elementales acciones primarias de atenuación de riesgos, que resultan posibles de realizar por el operador de seguridad vial que tome contacto en primera instancia con el incidente, según los criterios establecidos por la Empresa.

Actor: Participe del sistema de gestión de incidentes con responsabilidad directa en alguna de las actividades comprendidas. Los actores podrán ser, básicamente:

- **Servicios Internos:** son aquellos que pertenecen a la Empresa Concesionaria y tienen su base de operaciones sobre la traza. Ejemplo: móviles de

Seguridad Vial, Móviles de Mantenimiento, etc.

- Servicios Externos, que trabajan sobre la calzada: Ejemplo: Prestador de Asistencia y Traslado Médico, Prestador de Servicios de Remolque y Mecánico, FFSS y otros prestadores de servicios de seguridad contratados por la Empresa.
- Servicios Externos con Base fuera de las áreas de circulación, convocados en función de las características de las contingencias: Ejemplo: Policía de la Provincia de Buenos Aires (Móvil de Jurisdicción), Bomberos, Móviles de Asistencia Médica, etc.

Administración de Riesgo - El proceso mediante el cual se evalúan las alternativas y se selecciona la acción de control más apropiada, integrando los resultados de la evaluación del riesgo con los datos de ingeniería y, las expectativas sociales y económicas.

Agua subterránea - Agua en una zona o formación saturada debajo de la superficie de la tierra. Hace referencia a la posible afectación de las napas de agua por la ocurrencia de alguna contingencia con capacidad de generar daños ambientales.

Animal suelto: Presencia de animales en la zona de camino. Generalmente se trata de animales que por su andar pueden generar condiciones de riesgo en el tránsito pasante.

Auxilio mecánico: Conjunto de acciones destinadas a determinar las causas que imposibilitan el traslado por sí mismo de un vehículo, su reparación de tratarse de una falla simple, o en su caso, el remolque del mismo a la salida más próxima.

Asistencia vial: Área de AUBASA responsable de la primera intervención y gestión in-situ de la contingencia mediante la asignación de los recursos necesarios y la adecuada atención de los usuarios en el ámbito de la concesión.

Centro de Atención de Emergencias (C.A.E.): Puesto centralizador de llamados y detección temprana de contingencias con tecnología de última generación que permite la visualización en tiempo real del 100% de la red operada, en permanente funcionamiento las 24 horas todos los días del año. Es el Órgano centralizador de la gestión de seguridad vial y de las emergencias sobre el área de concesión. Es el Órgano idóneo, capacitado y adiestrado para utilizar con eficiencia máxima los recursos humanos y materiales disponibles, en caso de una contingencia.

CCM (Centro de Control y Monitoreo): Es el responsable inicial y permanente en detectar, recibir y/o enviar los avisos de alerta y coordinar la atención inicial de los incidentes y/o accidentes, cualquiera sea su nivel de gravedad, así como registrar la información requerida por el sistema de gestión de incidentes y accidentes.

Caracterización del Incidente - El proceso de identificación de los recursos

involucrados materiales, equipos, personas o sustancias involucradas en el incidente, determinando las zonas de exposición y proyectando el efecto que tendrá sobre las personas, propiedades, fauna y flora, y la posible interrupción de servicios.

Clases de riesgo de materiales peligrosos - Numero de clases de riesgo o división que se encuentra en la parte superior de la placa, que permite categorizar la naturaleza peligrosa de los materiales peligrosos conforme las nueve clases existentes.

Comité de Crisis (Emergencias Graves): grupo interdisciplinario formado por personal de la Empresa, en el máximo nivel de decisión, que tiene como misión autorizar el uso de recursos extraordinarios para la atención de siniestros o emergencias graves, así como las medidas extraordinarias que resulten idóneas para solucionar la crisis, tomando a su cargo las comunicaciones al más alto nivel de las autoridades competentes y controlando la información suministrada a los medios.

Contaminación - Acumulación de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o de energía que puede causar efectos adversos en el hombre y el medio ambiente.

Contaminante - Una sustancia o mezcla de sustancias sólidas líquidas o gaseosas o energía que, liberadas en el medio ambiente, pueden alterar las características y condiciones del mismo.

Demora total producida por un incidente: Pérdida de tiempo experimentada por los usuarios de la Autopista como consecuencia de un incidente. Depende de la duración de este y de la capacidad de descarga del sitio una vez despejado el lugar.

Descontaminación - El proceso de remover contaminantes de individuos o equipos que se han utilizado para la intervención en un incidente con materiales peligrosos.

Desvío de tránsito: Itinerario alternativo que se aconseja a los usuarios, los que al desplazarse entre dos puntos encuentren restringida total ó parcialmente su circulación por el camino concesionado.

Detección: a) Conocimiento de la ocurrencia de una contingencia generadora de una acción de respuesta. B) Actividad dirigida a establecer que ha ocurrido un siniestro o emergencia, para generar la consiguiente acción de respuesta.

Emergencia médica: Suceso en el cual existe riesgo a la salud de las personas, si se demora la respuesta, el paciente corre riesgo (real o potencial) de perder la vida.

Emergencias ambientales - Incidentes que involucran el escape o derrame de sustancias o energías peligrosas, al medio ambiente y que puedan afectar las características del medio y/o las personas, lo cual requiere atención inmediata.

Emergencia climática: Evento de origen meteorológico que pueda implicar una restricción en la circulación vehicular, pudiendo ocasionar la reducción o corte de la vía de comunicación.

Estado de alerta: Es la expresión que utiliza el Centro de Control y Monitoreo para comunicar que el sistema está llegando a su punto de saturación.

Evaluación de peligro - El impacto o riesgo que un material peligroso posee con respecto a la salud pública y el medio ambiente.

Evaluación del Riesgo - El análisis de los hechos que permita definir los efectos que el incidente ocurrido pueda ocasionar a: personas, ambiente y bienes de la Empresa.

Gestión de contingencias: Actividades dirigidas a atenuar y controlar el efecto de los incidentes/accidentes . Se trata de restaurar las condiciones de seguridad y la capacidad de calzada en el sitio del incidente y minimizar la duración de este así como las molestias y riesgos que genera.

La gama de actividades comprende acciones de detección, respuesta, remoción, ordenamiento del tránsito y restauración de los recursos afectados y el suministro de información adecuada a los usuarios. En caso de accidentes con víctimas, comprende su auxilio y evacuación.

La gestión de incidentes requiere el empleo coordinado y planificado con antelación, de los recursos humanos y técnicos necesarios para restablecer la capacidad de calzada, controlar la circulación, proveer los servicios de emergencias que correspondan, realizar la restauración de los recursos afectados y para proporcionar información a los usuarios hasta que es subsanada la alteración y atendidas sus consecuencias.

Guardia de Contingencias: grupo formado por personal jerárquico de cada una de las gerencias de la empresa, con el concurso eventual de terceros, que se mantiene en escucha las 24 horas, para brindar apoyo y participar en la atención de los siniestros o emergencias.

Humo: el humo es una suspensión en el aire de pequeñas partículas sólidas que resultan de la combustión incompleta de un combustible.

Incidente: materialización de un riesgo en un suceso concreto de escasa o nula repercusión dañina, que puede ocasionar una reducción temporaria de la calzada o un incremento anormal de la demanda, que afecta la seguridad vial y que puede desencadenar en un accidente.

Las principales manifestaciones de los incidentes son:

- Los vehículos detenidos por desperfectos mecánicos fuera de calzada y banquina.
- Los objetos sobre la calzada.
- La presencia de animales en la zona de camino.
- La intervención de ambulancias, por enfermedad o descompensación de Usuarios.
- El vandalismo.
- La presencia de piquetes y /o manifestaciones.

Incidente con detención en banquina: vehículo que sufre un incidente en un carril de tránsito y puede desplazarse a la banquina. Generalmente no produce demora ni riesgos significativos si se procede al balizado correspondiente a tiempo y a su posterior remoción.

Información para los usuarios: Activación de los diversos medios disponibles para comunicar a los usuarios, en su carácter de conductores, las condiciones de tránsito en el sitio del incidente.

Intruso: Persona física cuya presencia dentro del área concesionada no se encuentra autorizada y que podría dar lugar a la ocurrencia de incidentes, generando una condición de riesgo para usuarios y/o personal de la Empresa Concesionaria.

Material peligroso: Sustancia o energía que, por sus características fisicoquímicas, capaz de producir un riesgo a la salud, a la seguridad y/o a la propiedad cuando es liberada. Se deberá tener en cuenta que, además de ser peligroso en sí mismo, se puede potenciar el riesgo si el material entra en contacto con otras sustancias o energías, aumentando así su peligrosidad.

Mitigación: Acciones tomadas para reducir la magnitud del daño.

Móvil de Asistencia Vial: Es el móvil que entra en acción ante una contingencia. En general será el más cercano al lugar del hecho.

Muestra ambiental: Porción representativa de los diferentes medios ambientales (aire, agua suelo) destinada al análisis de su composición.

Muestreo: La recolección de porciones representativas del universo con el objeto de analizar su composición y la variación con las características de referencia que se desean identificar. Ejemplo: la recolección de muestras de agua de un cuerpo contaminado.

Neblina: Suspensión en la atmósfera de gotas de agua microscópicas o de partículas higroscópicas húmedas que reducen la visibilidad en superficie. La misma permite una visibilidad de al menos 1000 metros.

Niebla: Suspensión de muy pequeñas gotas de agua en el aire que generalmente reducen la visibilidad en superficie, a menos de 1000 metros.

Ordenamiento del tránsito: Aplicación de medidas de control del tránsito en la zona del sitio del incidente y/o accidente, que incluyen: cierre y apertura de carriles, selección y operación de caminos alternativos o desvíos, balizado de vehículos detenidos y acciones destinadas a proporcionar seguridad a las víctimas de accidentes, conductores y personal de emergencias.

Panel de Mensajería Variables (PMV): Son paneles de señalización diseñados para alertar o informar al usuario sobre el estado de la vía, el mismo puede mostrar un ícono o mensajes escritos, los cuales pueden mostrarse alternativamente encendidos, apagados o intermitentes según sea necesario. Pueden ser fijos (**PMV**) o Paneles de Mensajería Variables Móviles (**PMVM**).

Peligro: Una circunstancia o condición que puede ser dañina. Los peligros se categorizan en cuatro grupos: biológicos, químicos, de radiación y físicos.

Peligro ambiental: Una condición capaz de presentar un riesgo al medio ambiente, a las personas y/o a bienes materiales.

Peligroso: Capaz de presentar un riesgo a la salud y la seguridad. Capaz de producir daños.

Plan de Seguridad para el Sitio: Criterios de seguridad escritos específicamente para las características del incidente producido que establecen requisitos para la protección de la salud y la seguridad de los que están presentes durante la acción de reacción llevadas a cabo durante el incidente.

Prestador de Servicios de Remolque y Auxilio Mecánico: Responsable de efectuar las tareas de auxilio mecánico y remolque de vehículos livianos y pesados en el área concesionada.

Prestador de Asistencia y Traslado Médico: Responsable de efectuar las tareas de asistencia médica de urgencia y transporte sanitario en el área concesionada.

Prioridad: Es la expresión que utiliza el CCM para comunicar a los móviles de servicio propios y de terceros, con el objeto que el personal a cargo acorte su tiempo de intervención.

Remoción Inmediata: Acciones tomadas para prevenir o mitigar riesgos inmediatos y significativos a la vida y salud humana o al medio ambiente.

Remoción Planificada: El retiro de los materiales peligrosos del medio para su adecuado tratamiento y disposición.

Remoción: Despeje de vehículos chocados, materiales esparcidos y otros elementos sobre la calzada o banquina para la restauración de la capacidad y la seguridad de la vía a la condición previa al incidente.

Remolque: Traslado de un vehículo imposibilitado de movilizarse sin auxilio mecánico, desde el sitio de la contingencia hasta una zona segura.

Respuesta: Acción tendiente a realizar la intervención o proveer el servicio que corresponda, para atender un incidente tan pronto como se tenga certeza razonable de estar frente a uno de ellos, mediante la activación, coordinación, despacho y conducción del personal, equipos, líneas de comunicación y medios de información a usuarios.

Sistema de Gestión de Contingencias: Procedimientos y recursos asignados para la atención de situaciones de crisis.

Tiempo de Acceso: Es el tiempo que tarda el solicitante en acceder al sistema de gestión de incidentes, desde que considera esa necesidad.

Tiempo de Atención o Servicio: Tiempo que transcurre desde que el móvil de emergencia arriba al lugar del incidente hasta que queda disponible.

Tiempo de Incidente: Es la suma del tiempo de respuesta más el tiempo de servicio.

Tiempo de Respuesta: Tiempo que transcurre desde que el CCM detecta o recibe la llamada de aviso de incidente hasta que el móvil de servicio arriba al lugar de la contingencia.

Toxicidad: La habilidad de una sustancia para producir daños una vez que alcanzó un sitio susceptible en las personas o en el medio ambiente.

Transporte sanitario: Operación destinada al traslado desde el área concesionada hasta un Centro Asistencial de una o más personas ante emergencias, urgencias y otras situaciones que requieran su internación o tratamiento específico.

Urgencia médica: Situación en la cual, si bien no existe riesgo inminente de muerte,

se requiere una rápida intervención médica para calmar el síntoma o para prevenir complicaciones mayores.

Usuario: Las personas físicas o jurídicas que hagan uso de las zonas comprendidas en la concesión y áreas de servicios.

Vehículo Liviano: Unidad cuyo peso no supera los 3500 kg.

Vehículo Pesado: Unidad cuyo peso supera los 3500 kg.

2. PROCEDIMIENTOS GENERALES

2.1 DEFINICIONES

2.1.1 Planificación para la prevención y capacitación

2.1.1.1. Planificación de la Prevención: Es la fase en la que se desarrollan las hipótesis de eventuales contingencias y se despliegan los planes que permitan reducir el riesgo de ocurrencia de un incidente o una emergencia.

Se deben analizar los distintos aspectos que gravitan en una contingencia y desarrollar los métodos y procedimientos más idóneos o recomendados para su aplicación en forma uniforme y sistemática, de manera de lograr una respuesta efectiva cuando ocurra el evento.

Esta fase incluye además tareas tales como: asegurar la efectividad de los planes de prevención y lucha contra incendios, disponer de los elementos e instalaciones de emergencia necesarios, efectuar contratos de prestación y ayuda mutua con terceros, desarrollar planes de capacitación y entrenamiento, sistematizar y desplegar los aspectos comunicacionales internos y externos; etc.

En función de esto, AUBASA mantiene capacitados a sus integrantes de acuerdo con la responsabilidad asignada dentro de sus funciones operativas contempladas en este Plan de Contingencias.

Los procedimientos y normas están orientados a prever situaciones de mayor probabilidad de ocurrencia de incidentes y/o emergencias en función de las características operativas del área concesionada, con las particularidades propias de las zonas que las mismas atraviesan.

A estos efectos, se debe:

- Establecer vínculos externos con entidades tales como:

- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.
- Policía de la Provincia de Buenos Aires.
- Defensa Civil.
- Organizaciones de Emergencias Médica y Hospitales en el área de Influencia).
- Empresas de Servicios Públicos.
- Prever planes específicos para atender eventos especiales (deportivos, culturales, de ocio) que resultan en volúmenes de transito inusualmente altos, limitaciones de capacidad o un desplazamiento importante de usuarios de la vía.
- Revisar el alcance y cobertura de los Seguros vigentes, según los riesgos probables.
- Analizar y evaluar los Riesgos Potenciales.
- Evaluar continuamente la conformidad de los planes con las normas vigentes.
- Evaluar y verificar la disponibilidad de recursos internos y externos.
- Mantener la infraestructura destinada a la atención al usuario.

2.1.1.2. Planificación de la Capacitación: AUBASA planifica e implementa planes de capacitación y entrenamiento para actuar en casos de contingencias, dirigidos a todo el personal y en particular a aquel que interviene en forma directa en su resolución.

El alcance de la capacitación según los casos varía desde ofrecer una información básica hasta una capacitación detallada y específica dirigida a todos los integrantes de la organización.

La capacitación incluye tanto aspectos teóricos como prácticos, (entrenamientos, simulacros, etc.), orientada a:

- Organización, roles, funciones y responsabilidades individuales.
- Información acerca de amenazas, riesgos y acciones de protección.
- Procedimientos de alerta, detección, comunicación y notificación.
- Procedimientos para conducir una situación de emergencia.
- Relaciones con la sociedad, los medios, las organizaciones de emergencia, etc.
- Procedimientos de respuesta, rescate y primeros auxilios en una contingencia.
- Procedimientos de evacuación, y desvíos de escape y señalización.
- Ubicación y uso de equipamientos y medios de emergencia.

Se mantiene capacitado al personal con relación a los materiales peligrosos y a los procedimientos de entrenamiento para solucionar este tipo de contingencias, informándoles sobre las normas de identificación de sustancias peligrosas, tóxicas o fitosanitarias de interés. De todos modos, el personal de Asistencia Vial que eventualmente le corresponda actuar en estos casos lo hará en forma inicial, hasta la llegada de los cuerpos especializados, con el fin de tomar medidas básicas de

prevención y delimitación de la zona.

Es esencial que el personal de Asistencia Vial, del área de Mantenimiento y conservación, y de los prestadores de servicios externos, cumplan rigurosamente con las normas vigentes de tránsito y con los procedimientos establecidos en el presente Manual. En este sentido, se debe hacer cumplir las siguientes indicaciones:

- Las personas que manejen deben poseer licencia de conducir actualizada para la categoría de vehículo a operar, usar cinturones de seguridad al circular y verificar que todos los ocupantes del vehículo también lo hacen, y respetar los límites de velocidad establecidos.
- Se encuentra terminantemente prohibido circular en la plataforma de carga de un camión o camioneta, así como viajar sobre la carga, los estribos, guardabarros o en el paragolpes del vehículo.
- Se admitirá viajar en la parte trasera de las camionetas o vehículos de transporte de materiales sólo si cuentan con la debida protección y asiento para pasajeros.
- Todos los vehículos estarán equipados con alarmas acústicas de retroceso con un nivel sonoro mínimo de 82dB.
- En caso de trabajos en la zona de camino concesionado, los choferes de vehículos y los operadores de equipos no deben iniciar maniobra alguna con personal dentro de la zona de seguridad del vehículo.

2.1.2. Concepto de alerta y detección de la contingencia

Definimos el concepto de alerta como la notificación y/o visualización de una contingencia al Centro de Control y Monitoreo (CCM) de AUBASA.

Dado que dicha notificación constituye la posible detección de un incidente o un accidente o una situación de crisis y el inicio de una respuesta de solución, es necesario contar con las inter fases necesarias para garantizar las comunicaciones inmediatas entre las partes actoras.

Nota: En general, el procedimiento de alerta se inicia de conformidad con el esquema indicado en la página siguiente.

2.1.3. Concepto de alarma e inicio del procedimiento particular

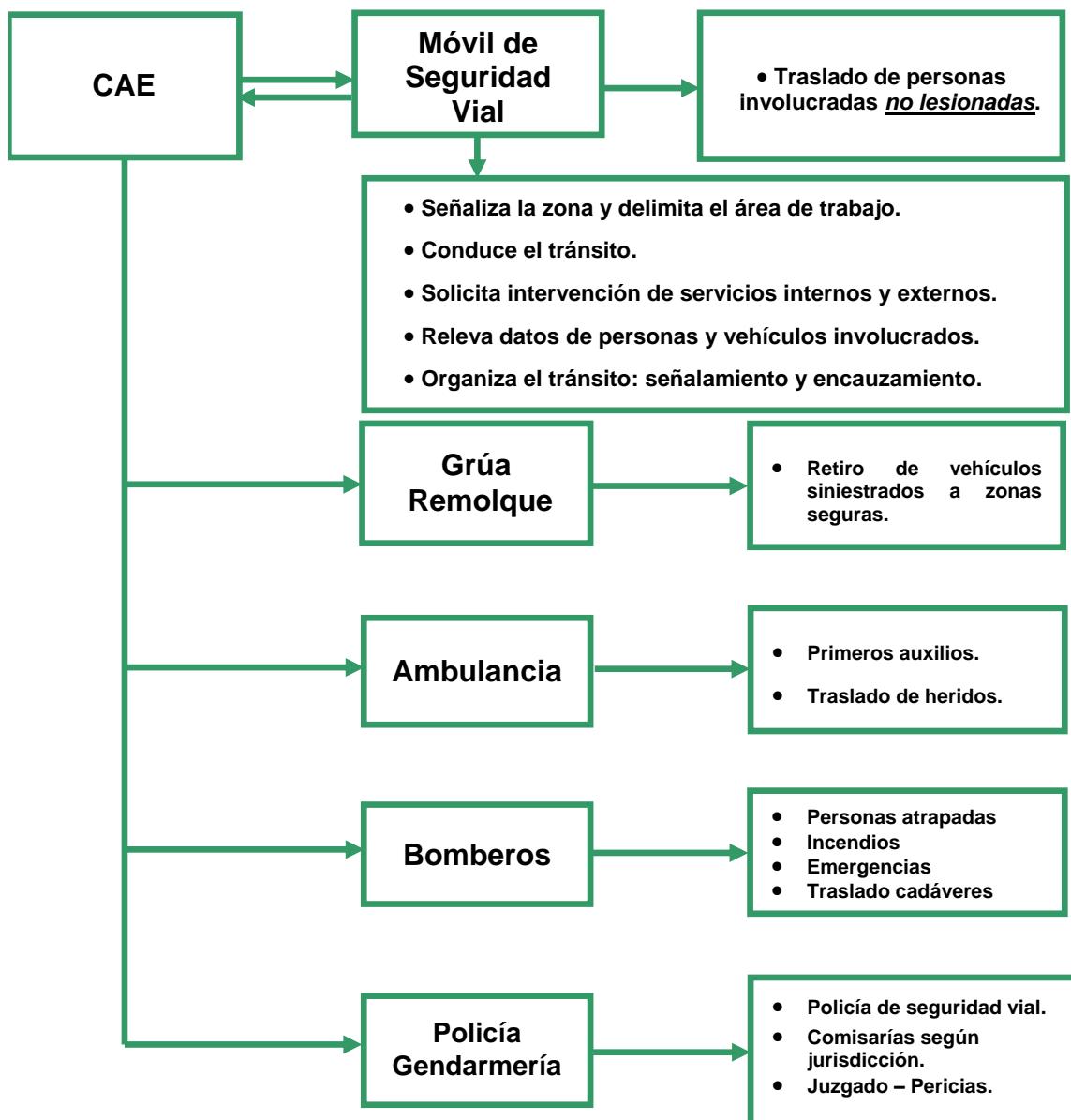
Después de la detección, el CCM procederá a verificar la existencia de una contingencia, la que confirmada dará inicio al proceso de alarma, procediendo a la inmediata comunicación al área Asistencia Vial y otros servicios propios o externos para que se aboquen a la atención de la contingencia, siendo necesario precisar los lugares más convenientes para acceder al lugar del hecho. Para ello, es necesario

contar con las interfaces necesarias para garantizar las comunicaciones inmediatas entre los actores.

Hasta la llegada del Supervisor o Coordinador de Asistencia Vial y/o de los servicios externos especializados, el primer Móvil de Asistencia Vial que arribe al lugar de la contingencia se convertirá en el Jefe del Incidente o Accidente y, por lo tanto, coordinará todos los servicios internos de la empresa, pudiendo tomar la decisión de cortar parcial o totalmente la calzada. El chofer del móvil de Asistencia Vial comunicará la información lo antes posible al CCM.

Los móviles de Asistencia Vial contaran con equipos de comunicación con baterías auxiliares u otras fuentes adicionales de energía lo que asegura su permanente funcionamiento durante todo el lapso que dure la contingencia.

Esquema de roles de emergencia.



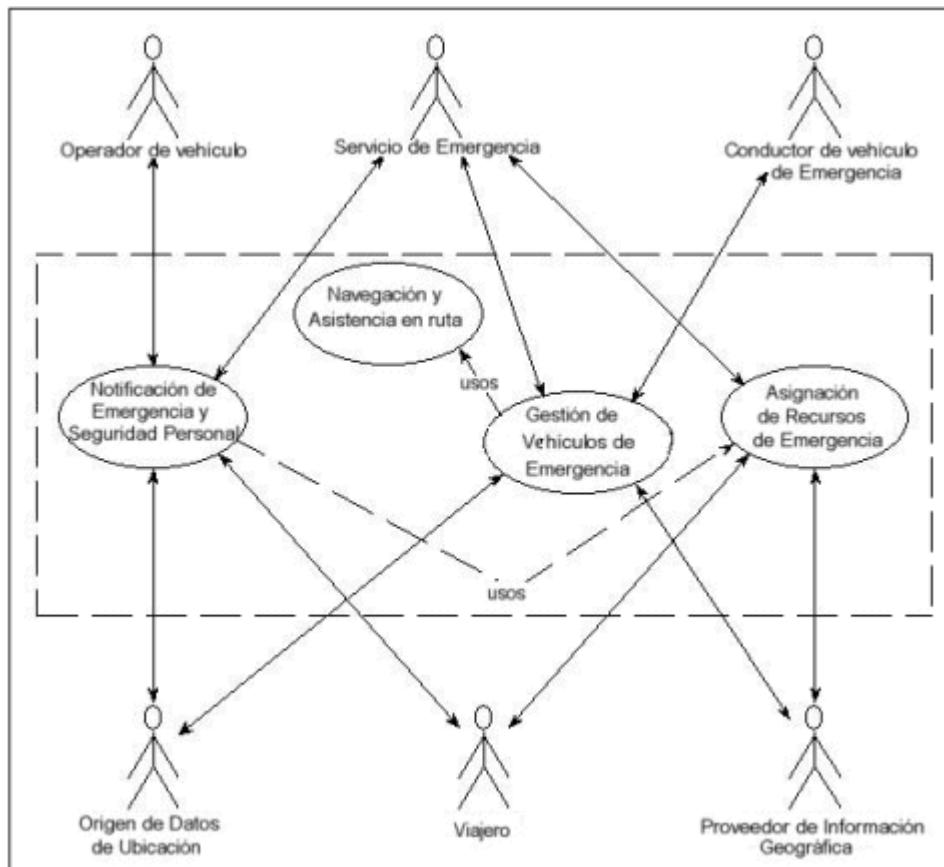


Figura 1
Esquema conceptual de funcionamiento del manejo de emergencias

2.2 DELIMITACION DEL SECTOR DEL CAMINO.

En caso que una contingencia obligue a la suspensión total ó parcial de la circulación, la Concesionaria colocará el señalamiento vial transitorio necesario para el desvío ó encauzamiento del tránsito mediante carteles reglamentarios, conos reflectivos, balizas luminosas, etc., de conformidad a lo dispuesto por el “Sistema de Señalización Vial Uniforme”. El balizamiento de arribo se realizará conforme los “Típicos de Desvío y Señalización”.

Cuando sin ser necesario suspender la circulación se presente una situación de riesgo que no pueda ser solucionada en forma rápida, la Concesionaria implementará medidas de señalización preventivas, una vez tomado conocimiento del hecho que ocasiona peligro.

La autoridad de aplicación actuante en caso de incidente o accidente grave debe establecer de inmediato diferentes perímetros y zonas en las que se limitará el acceso a personas ajenas a la resolución de la contingencia, a saber:

2.2.1 Zona de ocurrencia de la contingencia.

Esta zona incluye el lugar de la contingencia y sus adyacencias, además de las instalaciones que, a primera vista, corresponda preservar para el peritaje o como elemento de prueba en conformidad con lo que disponga la autoridad de aplicación.

Es recomendable que el Puesto de primeros auxilios temporario (mientras dure el evento) se ubique en el límite de la zona de contingencia, a fin de brindarle una salida en forma inmediata al móvil en el caso de existir un paciente trasladado.

2.2.2 Perímetro de aislamiento

Esta zona o anillo incluye la zona de la contingencia y el espacio adicional necesario para la acción de los servicios internos y externos de socorros. El objeto es el de permitirles trabajar con seguridad y comodidad, sin interferencias con terceros ajenos al procedimiento particular.

El Prestador de Asistencia Médica y Traslado Sanitario se ubicará en este perímetro. Siendo sólo los actores involucrados los que tendrán derecho a ingresar en él (móviles de Asistencia Vial – Móvil de Remolque y Auxilio Mecánico, Bomberos, Policía, Peritos del Ministerio Público Fiscal y otros especialistas autorizados).

La policía con jurisdicción o la GNA, en su caso, se encargarán de establecer y materializar las barreras para la delimitación de los distintos perímetros.

2.2.3 Perímetro de disuasión

Esta zona rodea e incluye la zona de la contingencia y el perímetro de aislamiento. La policía con jurisdicción y/o la GNA se encargarán de determinar los vehículos y personas autorizados a ingresar a este perímetro.

En cada ocasión se establecerá un puesto de entrada y uno de salida del perímetro de disuasión.

Nota: los perímetros de aislamiento y de disuasión pueden variar en función de las circunstancias, condiciones meteorológicas, posible presencia de materiales peligrosos o a pedido de los actores involucrados. La delimitación de las áreas será realizada por el personal policial o de GNA que se encuentren en el lugar. Los móviles de Asistencia Vial estarán a cargo de la señalización y encauzamiento del tránsito para evitar incidentes/accidentes secundarios,

utilizando los medios de señalización correspondientes.

2.3 FUNCIONES DE LOS PRINCIPALES ACTORES

2.3.1 Centro de Asistencia y Emergencias (CAE)

El CAE será el organismo encargado de la gestión general de las contingencias en todo el corredor. Utilizará con eficiencia máxima los recursos humanos y materiales disponibles, contando con el presente manual como guía de las principales acciones a ejecutar para la solución de una contingencia.

Ante una contingencia el CAE coordinara las acciones de gestión de las contingencias que ocurran en el área concesionada, centralizando la información producida por los medios de detección y coordinando la respuesta que la concesionaria realice.

Toda intervención por parte de personal de gestión de contingencias, ya sea propio o de servicios de terceros contratados, será realizada previa comunicación al C.C.M, autorizada por éste y siguiendo sus instrucciones, salvo situaciones excepcionales en que no resulte posible establecer dicha comunicación y las características de la contingencia o las razones de urgencia exigieran una acción inmediata.

El Centro de Atención de Emergencias contará con toda la información necesaria y con procedimientos adecuados para contactar los responsables de ejecutar las acciones de respuesta y el empleo de los medios disponibles. Ello incluye contar con información sobre los medios propios y la identificación y forma de comunicarse con los operadores de los recursos externos previstos: policía, servicios de emergencia médica, bomberos, remolques y grúas, así como defensa civil, hospitales, organismos viales, y concesionarios de otros caminos que enlazan con los propios.

El Centro de Atención de Emergencias obtendrá y registrara la información requerida por el sistema de información de gestión de contingencias, vinculada con su actuación, comunicando los hechos de inmediato al vocero autorizado para que este informe a los medios, cuando corresponda.

2.3.2 Comité de Crisis

Cuando el CAE determine que el nivel de gravedad de la contingencia así lo requiere, convocará la intervención del Comité de Crisis. Esta situación se dará para contingencias con Nivel de Gravedad 4 ó superior. El personal de la CONCESIONARIA que integra el Comité de Crisis se detalla en el anexo correspondiente.

Para situaciones de extrema gravedad es conveniente incorporar al Comité a otros miembros ajenos a la CONCESIONARIA, tales como:

- Personal designado por la Subgerencia Concesiones DVBA
- Asesores de prensa.
- Autoridad a cargo de la Seguridad Vial del camino concesionado.
- Jefes de Bomberos.
- Defensa Civil

Hasta tanto entre en funciones el Comité de Crisis, el CAE será el responsable del control y la resolución de los siniestros en el camino concesionado.

2.3.3 Servicios de Primeros Auxilios y Traslado Sanitario - Triage

stará a cargo del personal del prestador médico que convenie o contrate la concesionaria y tendrá las siguientes funciones:

- Arribará al lugar donde ocurrió la contingencia en un plazo razonable.
- Brindar la atención de primeros auxilios, así como transporte sanitario durante las 24hs del día durante todo el periodo de la concesión, a los usuarios del corredor.
- Trasladar a las personas que así los requieran hacia el centro de asistencia pública o de internación más cercano al lugar de la contingencia.

Para desempeñar estas funciones, las ambulancias estarán debidamente equipadas y habilitadas. Además, contaran con personal especializado y certificado apto para realizar los primeros auxilios, brindando la asistencia y el traslado.

2.3.3.1. Primeros Auxilios: Desde la detección de una contingencia hasta la llegada de los servicios de socorro.

Triage

En el ámbito sanitario se entiende por “Triage” al método que permite organizar la atención de las personas según los recursos existentes y las necesidades de los individuos, clasificando a las víctimas según su gravedad.

Para esta clasificación se utilizan tarjetas con colores:

Categoría	Color	Acción
1		Requieren tratamiento o derivación inmediata.
2		Tratamiento diferido. Estas heridas podrán provocar la muerte, pero no ponen en peligro la vida en forma inmediata.
3		Estas personas no necesitan ser atendidas en el hospital, o se puede retrasar su transporte.
4		El color de esta tarjeta representa a “paciente crítico no recuperable”.
5		La tarjeta de color blanco identifica personas muertas en el accidente.

2.3.4. Servicios de Bomberos y Socorro.

En caso de una contingencia con presencia de personas atrapadas, peligro de incendio, derrame de sustancias potencialmente tóxicas o explosivas el personal de los móviles de seguridad que primero arribe al lugar deberá notificar de inmediato al CCM indicando la ubicación y el tipo de incendio (eléctrico, por sustancias combustibles, por elementos inflamables, etc.), para desde allí dar participación a los bomberos. Sin perjuicio de ello intentara extinguir el fuego o contener las llamas con los medios disponibles (extintores ubicados sobre los móviles).

A partir del arribo al lugar del Prestador de emergencias médicas (ambulancia), los Bomberos, la Policía que corresponda a la Jurisdicción, etc., el personal de la empresa presente en el lugar se pondrá a disposición de los especialistas y comunicará las medidas adoptadas al CAE y/o al Comité de Crisis, según los casos.

Las operaciones de socorro y salvamento estarán dirigidas por el oficial de los servicios externos de más alto nivel de especialidad en la crisis, quién se convertirá en el Jefe de la Emergencia. Este coordinará las operaciones de socorro y de salvamento en el lugar del siniestro, con la ayuda de los restantes servicios de socorro presentes y los que se integren. Además, coordinará el procedimiento de rescate de víctimas, si las hubiere.

Cada actor involucrado (servicios externos y servicios internos) deberá cumplir con las

instrucciones impartidas por el Jefe de la Emergencia.

Este será el quien deba decidir, si la situación así lo requiere, el corte total de la vía, delimitando los perímetros de seguridad y organizando junto al personal de Asistencia Vial el desvío del tránsito vehicular cuando sea posible. En este caso la circulación se restablecerá por fuera del perímetro de disuasión.

2.3.4.1. Fatalidades: Cuando un médico certifique el fallecimiento de una víctima causada por un accidente o emergencia ocurrido dentro de la jurisdicción de la Empresa (cualquiera que sea la razón u origen del siniestro) se deberá proceder de la siguiente manera:

El solo hecho de la certificación de una víctima fatal vuelve grave al siniestro, si no lo era hasta ese momento (Niveles 4, 5 o 6), activando de inmediato las comunicaciones que se establecen en el procedimiento para este tipo de casos.

Se brindará la colaboración al personal policial interviniente para asegurar el lugar donde ocurrió la fatalidad.

El traslado de las víctimas será ordenado por la autoridad que tome el mando de la situación, una vez cumplimentados los aspectos legales conforme lo establece la ley.

2.3.5. Servicios de seguridad vial y liberación de la traza

AUBASA tomará las medidas de precaución necesarias para evitar accidentes secundarios dentro de la zona de camino concesionada. Para ello, cuenta con medios eficaces para atender, en el menor plazo posible, las contingencias que se presenten, implementando el balizamiento preventivo de arribo necesario, alertando además de inmediato a los usuarios de la vía, a través de la red de Paneles de Mensajería Variable (PMV) y aplicaciones de información de tránsito colaborativas

Detectada la ocurrencia de un incidente o accidente, AUBASA activa el protocolo de asistencia, cuya primera acción consiste en el envío de uno o más móviles de seguridad vial al lugar identificado ó denunciado por quien realizó el llamado de alerta en función de las características y descripción de los hechos que se informen en el CCM. El operador CCM a cargo despacha el/los móvil/es identificando aquellos que garanticen el menor tiempo de arribo.

En caso de que deba suspender total o parcialmente la circulación de vehículos, por el camino concesionado el personal de Asistencia Vial colocará el señalamiento necesario para el desvío o el encauzamiento del tránsito de conformidad con los "Típicos de Señalamiento y Desvíos" y el Manual de Señalamiento Vial Transitorio de la DVBA. Estos elementos se colocarán con la debida antelación al lugar en que se encuentra la causa de la restricción, siempre de acuerdo a las normas precitadas. Adicionalmente se informa a los usuarios conforme el esquema de aviso a aplicar mediante la red de PMV.

A los efectos de afrontar con eficacia la solución de una contingencia, los móviles de seguridad vial se encuentran equipados con los elementos necesarios. A su vez todos los móviles que puedan ser afectados a una contingencia son controlados conforme el esquema fijado por AUBASA en sus procedimientos específicos, a fin de asegurar la permanente disponibilidad en cantidad y funcionamiento de los elementos antes mencionados.

Finalizadas las tareas preliminares, evacuación y traslado de los accidentados, y de resultar necesario, finalizadas las pericias, se velará por el rápido restablecimiento del tránsito a su condición normal, procediendo rápidamente a la limpieza, remoción de obstáculos sobre la traza y reparación de los elementos de seguridad vial del camino que pudieran haber sido dañados.

2.3.6. Servicios de policía para seguridad y atención de contingencias

El poder de policía con fines de seguridad será ejercida por la Autoridad de Aplicación con jurisdicción. Ante una contingencia en la zona del camino concesionado, el oficial de la Policía Jurisdiccional y/o de la Gendarmería de más alto rango presente en el lugar será quien esté a cargo del operativo, constituyéndose como la Autoridad de Aplicación.

La Autoridad de Aplicación decidirá, en función del lugar y las características del siniestro, los perímetros de aislamiento y de disuasión, así como la prohibición de acceso a las personas no autorizadas y la identificación de las víctimas, en la medida que corresponda, de acuerdo a las circunstancias.

Ante la ausencia de agentes públicos que lleven a cabo la actividad que les compete, el Personal de Asistencia Vial de AUBASA adoptará las medidas de prevención necesarias para la delimitación de los perímetros de aislamiento y de disuasión, así como el ordenamiento del tránsito, denunciando estas acciones a la autoridad Policial de la Jurisdicción a la vez de requerir su presencia inmediata en el lugar. El CCM, en caso que tome conocimiento de alguna eventualidad que requiera la intervención de las FFSS, dará aviso a las fuerzas por un medio fehaciente.

2.3.7. Servicio de policía para atención del tránsito

El CCM, en caso de ocurrir una contingencia que conlleve una perturbación seria del tránsito, podrá solicitar el apoyo de las fuerzas de seguridad vial con jurisdicción en el área de ocurrencia, a los efectos de agilizar y encauzar la circulación del tránsito. Dicha comunicación se realizará vía radiofrecuencia (handys) y/o correo electrónico conforme donde se origine el aviso.

 AUBASA <small>AUTOPISTAS DE BUENOS AIRES S.A.</small>	MANUAL PARA LA SOLUCION DE CONTINGENCIAS	Código SC-ME-P-001 Revisión 01 Fecha 10.Jul.2019 Página 28 de 49
---	--	---

En toda contingencia con afectación total ó parcial de calzada y/o banquina, el área de Asistencia Vial aplicará el esquema de balizamiento necesario, utilizando para ello elementos de señalamiento vial transitorio (defensas, conos, destelladores, barreras, etc.), para el día y/o la noche según el caso, sin perjuicio además de adoptar las medidas que resulten necesarias para desviar o encauzar el tránsito por vías o caminos alternativos, previa autorización de la autoridad de aplicación y el conforme de la Gerencia General de AUBASA.

2.3.8 Información Específica sobre una Contingencia a Terceros.

AUBASA sólo a través de su área prensa y/o los voceros autorizados que defina según el caso, brindará información sobre una contingencia que tenga entidad para recibir cobertura de la prensa, dirigiéndose a los diversos medios de comunicación. La información estará limitada a la exposición de lo ocurrido sin brindar datos filiatorios ni de los vehículos involucrados.

2.3.8.1 Vocero autorizado

El Vocero será el responsable de representar a la Concesionaria ante la comunidad y los medios de comunicación. Será la única persona autorizada a hablar ante los medios de prensa.

El personal de asistencia vial que arribe al lugar de los hechos deberá recabar los siguientes datos:

- Lugar y hora de ocurrido el hecho
- Descripción del hecho.
- Vehículos involucrados: cantidad y tipo. Nunca deberá suministrarse la matrícula de los vehículos siniestrados.
- Afectación de la transitabilidad de la calzada. Cuando corresponda mencionar los desvíos que sufrirá el tránsito.
- Fuerzas con intervención en el siniestro: Comisarías ó Cuerpo de Policía, Bomberos, Fiscalías, Juzgados, etc.
- Cantidad de heridos y muertos, si los hubiere.
- Dónde fueron derivados y quien intervino en la asistencia médica y traslado de heridos.
- Horario de llegada de los distintos servicios de emergencia, especialmente de las ambulancias.

2.3.8.2. Transmisión de la información al CCM

En casos de contingencias Nivel 4 o superior, el personal de Asistencia Vial actuante en el lugar se comunicará, en cuanto arribe y se imponga de lo sucedido, con el Centro de Control y Monitoreo.

El CCM impondrá de esta información a:

- Comité de Crisis.
- Supervisión de la subgerencia de concesiones viales de la DVBA asignada a la concesión.
- Vocero designado por AUBASA.

2.3.8.3. Transmisión de la información a la prensa

La prensa será informada de los hechos solamente a través de los Voceros autorizados por AUBASA y/o el área RRII.

En caso de encontrarse personal policial afectado a la contingencia, será este el encargado de brindar toda la información referida a la contingencia en el lugar de los hechos.

En lo posible, dicha información deberá comprender:

- Lugar del suceso con indicación de fecha y hora de ocurrencia
- Descripción del hecho y/o de la magnitud apreciable del siniestro, con especial referencia a los vehículos comprometidos.
- Afectación de la transitabilidad de la calzada y medidas tomadas para desviar o encauzar el tránsito, indicando el recorrido o las vías alternativas que tendrán disponibles los vehículos, en forma transitoria.
- Cantidad de heridos y/o fallecidos si los hubiere

Nota: Se recomienda no informar las posibles causas de la contingencia hasta contar con los informes de las pericias realizadas por los especialistas involucrados actuantes.

2.3.8.4. Nómina de víctimas y lugares de atención

La Empresa podrá proporcionar, a través de su Vocero, únicamente, una nómina de los heridos y de las víctimas fatales, si las hubiere, siempre y cuando los Servicios Médicos que hayan intervenido en el siniestro la proporcionen con absoluta seguridad. En caso de ser posible, se pueden especificar los diagnósticos, así como los lugares de derivación de los heridos.

En general, se recomienda que toda la información referida a heridos o muertos en

un accidente sea notificada en el lugar de los hechos por el personal policial o judicial actuante.

2.4 Competencia y Capacitación

2.4.1 Encargados del Centro de Atención de Emergencias

Los operadores del CAE serán los encargados de centralizar todas las comunicaciones de detección y dar aviso de la contingencia a las demás bases operativas, disparando así el sistema de alerta y procedimientos generales para la solución de contingencias. Para ello recibirá la siguiente capacitación considerada esencial para el desempeño del puesto:

- Proceder ante la detección de una posible contingencia.
- Iniciar el proceso de solución de la contingencia.
- Asignar un nivel de gravedad a la contingencia y actuar en consecuencia.
- Disponer la utilización de recursos propios o subcontratados.
- Coordinar tareas con los servicios externos especializados.
- Dar por concluida la contingencia.
- Sistema de alerta e información a usuarios mediante red de PMV.
- Registrar la información requerida.
- Informar al Vocero actuante
- Informar a la Subgerencia Concesiones DVBA

2.4.2 Personal de Móviles de Asistencia Vial

El personal destacado en los móviles de Asistencia Vial será el que acuda al lugar de los hechos, instruyéndoselo para:

- Conducción segura para la emergencia.
- Acudir a una contingencia, condiciones de arribo y posicionamiento del móvil.
- Utilizar elementos de seguridad vial y efectuar el señalamiento transitorio.
- Mantener informado al CAE según corresponda.
- Interactuar con otros servicios internos y externos.

3. PROCEDIMIENTOS PARTICULARES

En todos los casos en que se deban efectuar maniobras sobre calzada y zona de camino, se deberán contemplar los métodos y recursos indicados en el **ANEXO A**.

3.1 TIPOS DE CONTINGENCIAS POR NIVEL DE GRAVEDAD

Las contingencias sobre el ámbito de la concesión se dividirán en seis niveles, a los

efectos estadísticos y para sistematizar los procedimientos de solución de las mismas, de acuerdo a la gravedad de los hechos ocurridos, a saber:

NIVEL 1	
Siniestro que afecta vehículos, sin víctimas y sin corte de la Ruta ó el camino concesionado.	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes sin corte de ruta, sin víctimas. • Incidentes con animales sueltos.
NIVEL 2	
Siniestro que afecta vehículos, con víctimas leves y sin corte de la Ruta ó camino concesionado.	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes sin corte de ruta, aunque con víctimas leves. • Accidente provocado por animales sueltos con víctimas leves.
NIVEL 3	
Siniestro que afecta vehículos, con víctimas leves ó sin víctimas, pero que produce el corte temporario de la Ruta ó camino concesionado.	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes de dos o más vehículos, con corte de ruta o camino, con o sin víctimas. • Accidente provocado por animales sueltos con corte temporario de Ruta ó camino concesionado. • Derrames de combustible sobre el pavimento. • Derrame de aceite sobre el pavimento. • Caída objetos sobre el pavimento (carteles, postes, torres de telecomunicación, árboles, etc.). • Caída de cables, torres alta tensión, etc. • Rotura parcial ó total de un tramo de la calzada que implique un riesgo de seguridad vial.
NIVEL 4	
Siniestro que afecta vehículos, con víctimas graves y/o fatales, con ó sin corte de la traza, cuya característica es el estado de conmoción pública que generan.	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes con víctimas graves y/o fatales múltiples, con ó sin corte parcial o total de la ruta ó camino concesionado. • Catástrofes como incendios ó inundaciones en asentamientos, barrios ó campos adyacentes que impliquen ocupación parcial ó total de la traza. • Incendio de vehículo/s sobre la calzada ó banquina, en el área de las casillas de peaje ó en el área de servicios, con ó sin corte de traza y con ó sin víctimas.

	<ul style="list-style-type: none"> Asaltos y/o persecuciones de delincuentes con intervención de personal de seguridad, incluyendo el empleo de pintura, clavos “miguelitos”, rotura de parabrisas, accidente simulado, bloques de cemento en el pavimento, etc. Actos de terrorismo, secuestros o asaltos de personalidades públicas. Operativos policiales o judiciales en curso. Traslado de “barras bravas”. Cortes de ruta ó caminos concesionados por manifestaciones de “piqueteros”. Emergencia Médica (parto, infarto, etc.), con traza obstruida y tránsito bloqueado.
	NIVEL 5
Siniestro que afecta vehículos, con ó sin víctimas, pero cuya característica es el corte total de la ruta ó camino concesionado y la afectación de pobladores y/o el medio ambiente circundante.	<ul style="list-style-type: none"> Derrame de productos químicos y/o tóxicos. Derrame de productos radioactivos. Accidentes en los que se encuentren involucrados camiones transportando sustancias peligrosas, gases inflamables ó tóxicos, combustibles, explosivos, etc.
	NIVEL 6
Siniestro causado por fenómenos meteorológicos extraordinarios u otros fenómenos o desastres causados por el hombre o la naturaleza.	<ul style="list-style-type: none"> Rotura de conductos por los que circula gas, hidrocarburos, agua, etc., con o sin explosiones. Conductores eléctricos de media y/o alta tensión sobre calzada ó a alturas que afecten la seguridad vial. Fenómenos meteorológicos, previsibles ó imprevisibles, que afectan la ruta ó camino concesionado: lluvias de fuerte intensidad, granizo, inundaciones, tornados y desborde de ríos. Reducción de la visibilidad a causa de niebla y/o humo. Caída ó Aterrizaje de emergencia de una aeronave ó de una torre ó cables de alta tensión. Catástrofes naturales como hundimientos del subsuelo, aluviones, desmoronamientos, etc. Caída de puentes y alcantarillas.

3.1.1.- Maniobra de “Cruce de Mediana”

El desvío del tránsito a través de un cruce de mediana es una herramienta a utilizar cuando resulte necesario generar un retorno hacia la mano contraria. Esta maniobra solo podrá ser realizada en caso de emergencia con previa autorización del personal jerárquico, debiendo contar siempre con asistencia policial.

La operatoria que se desarrolla a continuación, será coordinada desde el CCM, y por el personal jerárquico de AV presente en el lugar del hecho, y conforme los siguientes pasos:

- El personal de AV se ubicará en el paso de mediana a utilizar, con la flecha del móvil AV en posición, balizado y con las precauciones del caso.
- Ingresar a pie en el carril 1 en sentido contrario y materializar el cierre del carril con su correspondiente área de transición hacia carril 2, de tal forma que los vehículos que circulan por carril 1 sean encausados hacia carril 2. Esto permitirá que el tránsito derivado pueda realizar el giro dentro de una zona segura, previendo también una división entre los carriles 1 y 2 generando así un tramo libre de aceleración hasta alcanzar la velocidad indicada para ese sector.
- El móvil de Asistencia Vial, para iniciar la maniobra se ubicará en forma paralela en la calzada a reducir y al inicio del señalamiento con la flecha luminosa en forma direccional y con el banderillero advirtiendo dicha maniobra.
- El personal asistencia vial habilitará el ingreso del tránsito que deberá girar en U, junto al personal policial.

3.2 PROCEDIMIENTOS PARA SOLUCION DE LAS CONTINGENCIAS

3.2.1 Procedimientos en caso de siniestros

Ante una contingencia y con independencia de su nivel de gravedad, luego de producido el incidente o accidente, se procederá de la siguiente manera:

- Luego de detectar y/o recibir el alerta de una contingencia, se confirmara a través de las cámaras del CCM y/o mediante el inmediato despacho de un móvil de Asistencia Vial al lugar del hecho.
- El CCM conforme las características de la contingencia, pondrá en funcionamiento el esquema de alerta e información PMV correspondiente.
- Al llegar el lugar el móvil de Asistencia vial comunicará al CCM las

características del incidente o accidente, luego de tomar las acciones preventivas primarias de atenuación de riesgos que correspondan al caso, destacando especialmente en su informe lo siguiente:

1. La gravedad del evento y los vehículos involucrados.
 2. Ubicación (lo más precisa posible) del lugar del hecho.
 3. Presencia y cantidad de personas comprometidas o heridas.
 4. Presencia de materiales peligrosos involucrados.
 5. Grado de afectación de la calzada (libre, parcial o totalmente obstruida).
 6. Posibilidad de complicación del siniestro.
 7. Vías de acceso posibles para llegar o bien, desviar el tránsito.
- El CAE pondrá en funcionamiento el procedimiento de alerta al usuario que se indica en la ITAU/04/04.
- El personal del móvil de seguridad vial debe comenzar las tareas de señalización y delimitación del sector donde ocurrió el siniestro, para solicitar de inmediato los recursos que a su juicio resulten necesarios para superar la contingencia. Como guía puede utilizarse la siguiente lista no taxativa:
- Otros móviles de seguridad vial
 - El concurso de la policía
 - Una o más ambulancias
 - La presencia de Bomberos
 - La presencia de grúas livianas o pesadas
 - La presencia en el lugar de personal y equipo de mantenimiento vial o para remover objetos de la calzada

De inmediato, el CAE planificará la manera en que deben proveerse los recursos propios o externos necesarios para responder a la contingencia en función de la primera evaluación, dando las instrucciones del caso a través de los medios de comunicación a los actores que corresponda involucrar en función de las características y niveles de gravedad que presente la contingencia.

A fin de que los Servicios de Emergencias Médicas, Bomberos, Seguridad Vial, y Policía (mencionados en los puntos 2.3.3., 2.3.4., 2.3.5., 2.3.6., 2.3.7.) y demás móviles de auxilio lleguen al lugar en el menor tiempo posible, el CCM deberá coordinar con estos móviles AV, de acuerdo a la ubicación del hecho, el acceso a la autopista por el recorrido más conveniente conforme el caso, considerando para ello la posición relativa entre el sitio de la contingencia y las ramas de ingreso y egreso disponibles.

Importante: El personal actuante a cargo del procedimiento por parte de la CONCESIONARIA permanecerá en el lugar hasta que se haya despejado la calzada,

liberándola luego al uso público.

Las obligaciones de la AUBASA son:

- Garantizar la seguridad vial en el área de la Contingencia
- Auxiliar a las personas involucradas en la contingencia.
- Procurar que los bienes y las personas no involucradas no sufran daños
- Evacuar, de ser necesario, a las personas comprometidas y curiosos, delimitando las áreas involucradas
- Preservar las características del lugar y los elementos involucrados en el siniestro
- Averiguar las causas de los hechos ocurridos
- Evacuar los posibles riesgos remanentes
- Efectuar las notificaciones que correspondan.
- Determinar el impacto sobre los usuarios
- Confeccionar un inventario y clasificación de daños, incluyendo costos
- Contactar e iniciar acciones conjuntas con el agente de seguros de la Empresa, de ser necesario y corresponder
- Registrar en forma detallada y cronológica los eventos, acciones y decisiones que constituyan contingencias, en cualquiera de los niveles de gravedad previstos en la clasificación
- Documentar los hechos por medio de fotografías
- Procurar las acciones correctivas que merezca el caso

Estas acciones serán ejecutadas por el personal propio de la empresa presente en el lugar o por el personal de los servicios de terceros contratados para tal fin.

3.2.2 Restablecimiento de la situación

En esta fase se restablecen las condiciones de circulación a “Normal”, devolviendo también el estado de la organización a la normalidad, para así retornar gradualmente a las actividades de rutina.

3.3. SINIESTRO CON SUSTANCIAS PELIGROSAS

3.3.1 Clasificación e identificación de sustancias peligrosas

3.3.1.1 Clasificación

Clase 1: Sustancias y objetos explosivos

Corresponden a esta clase todas las sustancias explosivas, excepto las que son demasiado peligrosas para ser transportadas y aquellas cuyo principal

riesgo corresponde a otra clase.

Se los identifica con una bomba explotando, en color negro, ubicada en la mitad superior del elemento identificatorio, mientras que en la mitad inferior se encuentra el número de clase y división, el fondo del elemento es de color naranja.



MATERIALES EXPLOSIVOS
1.3 Riesgo de explosión en toda la masa.
1.4 Sólo riesgo de proyección
1.5 Incendio y pequeñas



MATERIALES EXPLOSIVOS
1.1 Leve riesgo en caso de ignición
1.2 Bajo riesgo de explosión en masa

Clase 2: Gases comprimidos, licuados, disueltos a presión ó criogénicos

Pertenecen a esta Clase:

Pueden ser gases permanentes (que no se licúan a las temperaturas ambientes), licuados (son líquidos presión y temperatura ambiente), disueltos (disueltos a presión en un disolvente) o criogénicos (gases que en fase líquida tienen un punto de ebullición inferior a -90°C a la presión atmosférica como el argón, nitrógeno, oxígeno, etc. en fase líquida). Los gases a su vez pueden ser inflamables (gas propano, gas licuado, etc) o no. Se los identifica con un botellón de gas en color negro o blanco, centrado en la mitad superior del elemento de identificación. Si el gas no es inflamable, el fondo es de color verde. Si el gas es inflamable el fondo es de color rojo.



Clase 3: Líquidos inflamables

Son los líquidos, mezclas de líquidos o líquidos con sustancias sólidas en solución o suspensión (pinturas, barnices, lacas, etc.), que no se encuentren incluidas en otras Clases por sus características peligrosas.

Son ejemplos de líquidos inflamables Aldehídos, Cetonas, Aminas, Éteres, Hidrocarburos asfálticos, Hidrocarburos aromáticos, Alcoholes, Nitro asfálticos.

Se los identifica con una llama en color negro o blanco centrado en la mitad superior del elemento de identificación. El fondo es de color rojo.

**Clase 4: Sólidos****Inflamables**

Son sustancias que presentan riesgos de combustión espontánea o sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Esta clase comprende sustancias no clasificadas como explosivos que, en condiciones normales de transporte, entran en combustión con facilidad o pueden provocar incendios.

Son ejemplos de sólidos inflamables Potasio, Sodio, Litio, Fósforo, Polvo de magnesio.

Se los identifica con una llama de color negro, centrada en la mitad superior del elemento y el fondo es de color blanco, con bandas verticales rojas.

Para materiales espontáneamente inflamables el signo convencional es una llama de color negro, centrada en la mitad superior del elemento y el fondo es en la mitad superior del elemento de color blanco y en la mitad inferior de color rojo.

Para materiales que al contacto con el agua emiten gases inflamables el signo convencional es una llama de color negro y el fondo es de color azul.

**Clase 5: Sustancias Comburentes**

Son aquellas sustancias que, pueden causar o facilitar la combustión de otros, por lo general liberando oxígeno.

Se los identifica con una llama por arriba de un círculo de color negro. En la mitad inferior se coloca el número de clase y la división. El fondo es de color amarillo.



Clase 6: Sustancias Venenosas (tóxicas) y Sustancias Infecciosas

Materiales tóxicos son aquellos que pueden causar la muerte o producir serios daños a la salud si se ingieren, inhalan o entra en contacto con la piel.

Materiales infecciosos son aquéllos que contienen microorganismos patógenos.

Se los identifica con una calavera con dos tibias de color negro, centrada en la mitad de superior del elemento. En la mitad inferior se inscriben la leyenda “TOXICO” y el número de clase y división. El fondo es de color blanco.



Clase 7: Sustancias Radiactivas

Son todas aquellas sustancias capaces de emitir radiaciones (radiación electromagnética o de partículas sub atómicas) en cantidades tales que pueden afectar a los seres humanos, animales o medio ambiente.

Son ejemplos de sustancias radioactivas los desechos de combustible nuclear de las centrales atómicas, los radio isotopos y partes de equipos electro-médicos (componentes de equipos de rayos x, de tomógrafos, etc.) Se los identifica con un trébol de color negro centrado en la

mitad superior del elemento. El fondo es de color blanco y lleva la palabra “RADIOACTIVO” en negro.



Clase 8: Sustancias Corrosivas

Son las sustancias que, por su acción química, pueden causar lesiones graves a los tejidos vivos con que entran en contacto o que, si se produce un escape del recipiente que las contienen, pueden causar daños de consideración a otras sustancias o mercaderías o a los medios de transporte o incluso para destruirlos pudiendo, asimismo, provocar otros riesgos a personas o al medio.

Son ejemplos de corrosivos:

Halógenos: Oxígeno, Bromo, Cloro, Flúor, Yodo

Ácidos: Acido acético, Acido hidroclórico, Acido hidrofluorhídrico, Acido nítrico, Acido sulfúrico.

Cáusticos: Hidróxido de potasio, Hidróxido de sodio.

Se los identifica con una mitad superior de fondo blanco en la que dos probetas vierten líquido atacando una mano y un trozo de metal de color negro



Clase 9: Sustancias Peligrosas Varias

**MANUAL
PARA LA
SOLUCION DE CONTINGENCIAS**

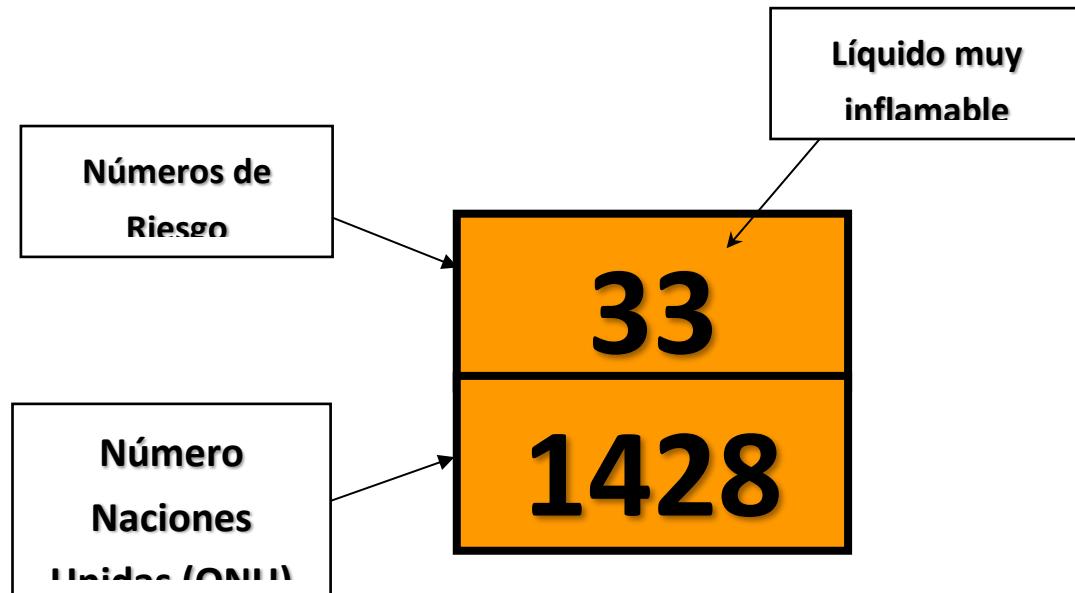
Código	SC-ME-P-001
Revisión	01
Fecha	10.Jul.2019
Página	40 de 49

Son sustancias que presentan un riesgo distinto de los correspondientes a las demás clases. Se los identifica con un elemento que tiene rayas negras en la mitad superior sobre fondo blanco.

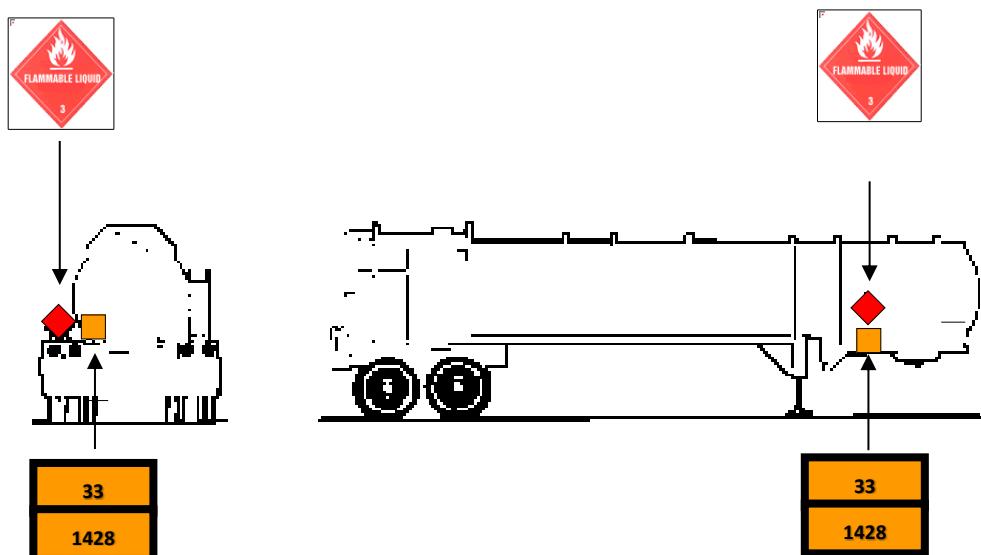


3.3.2 Sistema de identificación de sustancias peligrosas

Se identifica mediante un rectángulo naranja con recuadro y números en color negro y la significación siguiente:



Posición de los carteles indicadores sobre vehículo tipo



REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

3.3.3 Productos Fitosanitarios - Sistema de Identificación.

Categoría de TOXICIDAD		Formulación Líquida		Formulación Sólida	
		DL50 Aguda Oral	DL50 Aguda Dérmica	DL50 Aguda Oral	DL50 Aguda Dérmica
A	Extremadamente Tóxico	< 20	< 40	< 5	<10
B	Muy Tóxico	21 a 200	41 a 400	6 a 50	11 a 100
C	Moderadamente Tóxico	201 a 2000	401 a 4000	51 a 500	101 a 1000
D	Levemente Tóxico	>2001	>4001	>501	>1001

Esta clasificación está realizada en concordancia con la Clasificación de plaguicidas, recomendada por Organización Mundial de la Salud.

Banda de color de las etiquetas de Productos Fitosanitarios según la categoría toxicológica

A continuación se indican los colores y frases de advertencia que, según la Clase Toxicológica de cada producto fitosanitario, deben llevar en la parte inferior todas las etiquetas o marbetes de todos los principios activos o productos formulados registrados ante el SENASA en la República Argentina.

Color de la banda	Clasificación de la OMS según los riesgos	Clasificación del peligro
Rojo (PMS 199 C)	I a – Producto Sumamente Peligroso	MUY TOXICO
Rojo (PMS 199 C)	I b – Producto Muy Peligroso	TOXICO
Amarillo (PMS Amarillo C)	II – Producto Moderadamente Peligroso	NOCIVO
Azul (PMS 293 C)	III – Producto Poco Peligroso	CUIDADO
Verde (PMS 347 C)	Productos que Normalmente no Ofrecen Peligro	CUIDADO

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

3.3.4 RECONOCIMIENTO Y EVALUACION INICIAL

Una contingencia con sustancias peligrosas es una situación en la cual las mismas pueden liberarse y tomar contacto con las personas y/o el ambiente en su área de influencia. Además, una sustancia peligrosa es una amenaza potencial debido a sus características físicas y químicas. El impacto real dependerá de la localización del escape o derrame, de las condiciones climáticas y de otras condiciones específicas del lugar.

Los incidentes con sustancias peligrosas varían considerablemente de acuerdo a las características de los productos químicos, las cantidades involucradas, los tipos de peligro y los esfuerzos de respuesta requeridos. Puede que se requieran medidas de control inmediato (emergencias) o actividades de limpieza a largo plazo para restaurar el sitio del siniestro a condiciones aceptables (mitigación).

El reconocer el tipo y grado del peligro presente es, por lo general, uno de los primeros pasos para poder tomar las medidas que permitan la solución de una contingencia que involucra sustancias peligrosas. Por ello, se debe identificar la sustancia involucrada, a partir de lo cual se pueden determinar las propiedades químicas y físicas que la definen como peligrosa.

El reconocimiento se facilita dado que todos los vehículos que transportan sustancias peligrosas deben llevar una placa o cartel que permite identificar rápidamente su contenido y provee la información básica referida a la sustancia. La evaluación es la determinación de sus efectos o impacto potencial en la salud pública, propiedades y medio ambiente. La placa o cartel que poseen estos vehículos debe estar en sus laterales y en la parte trasera. Tratar de identificar el material o sustancia leyendo el número de las Naciones Unidas (que es siempre de cuatro dígitos y se encuentra en la mitad inferior del panel naranja). Obtenido el número remitirse a la “Guía de Respuesta a Emergencias con Materiales Peligrosos” del Centro de Información Química para Emergencias.

Además, el material peligroso debería coincidir con el descrito en el documento de embarque, donde también se encuentran los datos del dador de carga.

Finalmente, el transportista está obligado a portar la siguiente documentación:

- Carta de porte donde se agregarán los números de fichas de intervención y de Naciones Unidas de todos los productos transportados.
- En el vehículo: carteles con la identificación de los productos transportados.

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

- Cartillas de emergencia específicas de cada producto (propiedades, riesgos, protección personal, acciones en derrames, acciones en incendios, medidas a tomar cuando la unidad no puede continuar su viaje por desperfectos, etc.)

Los resultados del reconocimiento y evaluación inicial serán informados al CCM, y este a su vez procederá a dar aviso a las Autoridades Competentes y al Dador de la Carga.

3.3.5 ACCIONES INICIALES

Una vez realizada una evaluación inicial es preciso iniciar acciones preliminares de control. Estas tareas estarán a cargo del primero en arribar al lugar del siniestro. Por otra parte, desde el CCM se activarán los PMV que correspondan, a fin de dar cuenta del suceso a los usuarios y además, se realizarán los contactos necesarios para que personal especializado acuda al lugar del incidente o en su defecto colabore brindando el asesoramiento necesario para tratar de neutralizar la contingencia.

Algunas recomendaciones a tener en cuenta se mencionan a continuación:

- Aislar la zona del siniestro, delimitar el perímetro de disuasión, evitando que toda persona que no intervenga directamente en la solución de la crisis ingrese al mismo.
- Mantener una distancia de seguridad libre de 50 metros, deteniendo el tránsito a no menos de 100 metros del lugar del siniestro.
- Desviar el tránsito por vías alternativas toda vez que esto sea posible.
- Si se trata de un derrame, tratar de bloquearlo adecuadamente. Tener en cuenta la dirección del viento.
- Siempre que sea posible, se tratará de dejar un carril despejado para que puedan llegar por esa vía los móviles de seguridad, los prestadores de servicios de emergencias o, eventualmente, puedan salir las ambulancias u otros vehículos involucrados en el siniestro.
- En caso de peligro de incendio o explosión, mantener alejadas a las personas de las fuentes de ignición, hacer parar los motores y prohibir fumar aún fuera del perímetro de disuasión.
- Avisar a todos del peligro de explosión, evacuar la zona ordenadamente.
- Organizar en una zona contigua el sistema de lucha contra el fuego o contra las emanaciones de sustancias tóxicas o peligrosas.

Excepto las tareas iniciales, el resto de las acciones deben estar a cargo de personal especializado en el manejo de sustancias peligrosas, recurriendo por lo general a los bomberos.

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

En caso de dudas, se recomienda llamar al: CIQUIME "CENTRO DE INFORMACIÓN QUÍMICA PARA EMERGENCIAS" o al CIPET "CENTRO DE INFORMACIÓN DE EMERGENCIAS EN EL TRANSPORTE" .

3.3.6 OTRAS ACCIONES.

En caso de ocurrir un escape ó derrame, este generará consecuentemente contaminación y es entendido en la legislación de la provincia de Buenos Aires como residuo, si las características del producto derramado son considerados como peligrosos, constituirá un " Residuo Especial " que se encontrará enmarcado en los alcances de la Ley 11.720 de Residuos Especiales.

Teniendo en cuenta lo anterior, el dueño de la carga deberá : Hacerse cargo del retiro y tratamiento adecuado de los residuos especiales generados, documentar claramente las actividades llevadas a cabo y en el término de un mes inscribirse como generador eventual ante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS)

En el caso de rutas y caminos concesionados, la obligación del concesionario consistirá en informar al propietario de la carga que ha generado el derrame que existen leyes que regulan los aspectos que hacen al tratamiento de los residuos generados y que se debe dar cumplimiento a las mismas, no obstante ello y con la intervención de la Policía actuante en el siniestro, solicitará se labren las actuaciones correspondientes y se dará intervención al juzgado que corresponda y se caratularán las actuaciones como "Averiguación Infracción a la Ley 11.720".

Se debe tener presente que se insiste en la documentación clara y efectiva de las tareas técnico – administrativas desarrolladas por el propietario de la carga, en la remediación del cuerpo contaminado ya que en caso de no proceder de esta forma, será muy difícil demostrar ante la justicia la modalidad de control adoptada y será pasible de penalidades establecidas en los cuerpos normativos que correspondan.

La operatoria específica sobre el control y seguimiento de derrames de sustancias se incluye en el Plan de Manejo Ambiental para la Operación.

3.4 PREVENCIÓN DE SINIESTROS CAUSADOS POR REDUCCIÓN DE LA VISIBILIDAD PRODUCTO DE NIEBLA Y/O HUMO.

AUBASA adoptará todas las medidas conducentes a su alcance para preservar la seguridad de los usuarios ante contingencias producidas por la ocurrencia de niebla y/o presencia de humo que puedan afectar al tránsito mediante reducción de la visibilidad en el tramo por ella operado.

El CCM activará el esquema previsto para reducción de visibilidad en los PMV con el objeto de alertar a los usuarios e informar medidas de conducción seguras.

3.4.1 PROCEDIMIENTO PARA LA DETECCION

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

Se contemplan las siguientes vías de comunicación y detección:

ACTIVAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AUBASA monitorea a través del CCM las condiciones de visibilidad, utilizando como fuente de detección el sistema de cámaras y los relevamientos de rutina realizados por los móviles de asistencia vial y mantenimiento de la traza. ▪ Mediante la suscripción de partes y alertas meteorológicas emitidos por el Servicio Meteorológico Nacional. ▪ Relevamiento de posibles puntos de generación de humo sobre la traza, asociados fundamentalmente a instalaciones fijas tales como: plantas industriales, basurales a cielo abierto, etc., a fin de considerar la exposición a posibles contingencias. Se elaborará un cuadro donde se registrarán los datos de los responsables de sitio y teléfonos de contacto, el que se mantendrá actualizado.
REACTIVAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avisos emitidos por otras concesionarias en el área del fenómeno. ▪ Reporte de los usuarios a través del CAE (línea gratuita de atención al usuario (140), ó en vías de cobro de estaciones de peaje.

3.4.2 ACCIONES

A fin de determinar los rangos de visibilidad para los cuales se disparan acciones específicas, se ha considerado lo estipulado en el Anexo al Art. 22, Anexo L “Sistema de señalización Vial Uniforme”, del Decreto nº 779/95 reglamentario de la Ley nº 24.449 – Ley nacional de Tránsito; en específico el punto H.18 Señalamiento Horizontal para Niebla.

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

RANGOS DE VISIBILIDAD	200 m > Vis > 80 m	80 m > Vis > 40 m	Vis < 40 m
ACCIONES	<p>Aviso de niebla / humo a usuarios.</p> <p>Aviso a autoridad jurisdicción</p> <p>Aviso de restricción de visibilidad a otros corredores viales.</p> <p>Aviso a medios de información.</p>	<p>Aviso de niebla / humo a usuarios.</p> <p>Aviso autoridad jurisdicción</p> <p>Aviso de restricción de visibilidad a otros corredores viales.</p> <p>Aviso a medios de información.</p> <p>Se evalúa la posibilidad de tránsito asistido.</p> <p>Separación entre vehículos pesados.</p>	Cierre al tránsito

3.4.2.1 Aviso de niebla y/o humo a los usuarios.

El mismo se realizará de la siguiente forma:

- Aviso verbal en cabina de cobro.
- Mediante cartelería vertical informativa ubicada en los accesos a las vías de cobro en estaciones de peaje.
- Mediante la red de Paneles de Mensajería Variable.
- Boletines de último momento en el sitio Web.

3.4.2.2 Aviso a autoridad de jurisdicción

Preventivamente el CCM dará aviso a la autoridad con jurisdicción en la zona donde se detecte el fenómeno. (Policía, gendarmería).

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma Responsable de la Calidad	Firma Jefe Asistencia Vial	Firma Presidente

 <small>AUTOPISTAS DE BUENOS AIRES S.A.</small>	MANUAL PARA LA SOLUCION DE CONTINGENCIAS	Código SC-ME-P-001 Revisión 01 Fecha 10.Jul.2019 Página 48 de 49
---	--	---

3.4.2.3 Aviso de restricción de visibilidad a otros corredores viales.

El Centro de Control y Monitoreo (CCM) a través de los PMV emitirá un aviso de restricción de visibilidad, informando el fenómeno causante (niebla ó humo) y progresivas afectadas, como así también condiciones de transitabilidad de la AU, a los corredores viales que comparten la zona de influencia, a fin de que este aviso sea transmitido a todos los usuarios.

El C.C.M mantendrá actualizados los datos del responsable de seguridad vial como así también sus números telefónicos, a fin de asegurar la efectividad y rapidez de la comunicación

3.4.2.4 Aviso a medios de información.

Ante la ocurrencia de niebla ó presencia de humo se dará aviso a medios de información que permitan enterar a la mayor cantidad de usuarios. Para ello el CCM informará al área prensa de AUBASA. comunicando el fenómeno causante de la restricción de visibilidad (niebla ó humo) y progresivas afectadas, como así también condiciones de transitabilidad, para que este proceda en consecuencia.

Una vez restablecida la condición normal de operación procederá de igual manera.

3.4.2.5 Factibilidad de desvío de tránsito.

Cuando la intensidad del fenómeno obligue al corte de la vía, el CCM debe informar a los usuarios de la demora estimada del corte y de las posibilidades de desvíos para continuar transitando, indicando de ser posible recorridos alternativos. A su vez notificará a la DVBA de tal situación y la autoridad de aplicación tomará todas las medidas necesarias.

3.4.2.6 Corte total de la vía.

Cuando la transitabilidad del tramo se viera afectada por ocurrencia de niebla y/o presencia de humo con visibilidad restringida menor a 40 metros, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios, el CAE acordará con la Gendarmería Nacional y/o autoridad policial de la jurisdicción, con conocimiento de DVBA, los mecanismos para llevar a cabo el corte de la vía. Todas las notificaciones se realizarán vía telefónica y por mail.

Se procederá de la siguiente forma:

Se emitirán de inmediato los siguientes avisos:

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma <small>Responsable de la Calidad</small>	Firma <small>Jefe Asistencia Vial</small>	Firma <small>Presidente</small>

 <small>AUTOPISTAS DE BUENOS AIRES S.A.</small>	MANUAL PARA LA SOLUCION DE CONTINGENCIAS	Código SC-ME-P-001 Revisión 01 Fecha 10.Jul.2019 Página 49 de 49
---	--	---

- A la policía y/o Gendarmería Nacional con jurisdicción sobre el área donde se está desarrollando el fenómeno (vía telefónica y por nota).
- A la Sub Gerencia de Concesiones de DVBA. (vía telefónica y por correo electrónico).
- A los usuarios por medio de los PMV.

Se registrará el aviso dado en el “Libro Digital de Intervención y Novedades”, consignando fecha, hora, nombre y cargo del personal de la fuerza de seguridad que recibió el Aviso de Alerta.

Una vez decidido el corte de la vía dispuesto por la autoridad de aplicación presente en el lugar, se procederá al mismo, brindando la concesionaria todo el apoyo logístico a su alcance a la Policía y/o Gendarmería.

Cuando sea posible se procederá al desvío del tránsito a otras rutas en función de la disponibilidad de recibir tránsito al momento de la contingencia.

Transcurrido un tiempo prudencial desde la notificación, y no habiéndose recibido asistencia por parte de las fuerzas de seguridad, la Concesionaria procederá a solucionar la contingencia de la manera más segura a su alcance.

El corte de la vía no crea responsabilidades, ni exime al conductor de las que le pudieren corresponder.

3.5 GESTION DE TRANSITO - PANELES DE MENSAJERIA VARIABLE

La Gestión del tránsito mediante la utilización de la red de PMV (Paneles de Mensajería Variable) se desarrolla en el Anexo 1 de la ITAU/04/07. En aquellos casos que amerite la utilización de los PMV, los mismos se activarán según corresponda y acorde a su localización geográfica. Asimismo se podrán utilizar los PMVM (Paneles de Mensajería Variable Móvil) con la misma metodología, en los casos en que no se cuente con PMV emplazados en las cercanías del evento (zona “Dentro”).

REDACCIÓN - REVISIÓN	APROBACIÓN	LIBERACIÓN
Firma <small>Responsable de la Calidad</small>	Firma <small>Jefe Asistencia Vial</small>	Firma <small>Presidente</small>