

TRANSCAM (2)



---

***DECRETO 159/2017, de 29 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM).***

## **5.- OPERATIVIDAD DEL PLAN**

Los procedimientos de actuación de los diferentes elementos de la estructura del Plan se fijan de acuerdo con las necesidades de intervención y son acordes con los tipos de accidentes y situaciones de emergencia que se definen a continuación.

### **5.1.- Situaciones para la gestión de emergencias**

#### **5.1.1.- Valoración de la gravedad de los accidentes**

La valoración de la gravedad de los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas permite el establecimiento de las situaciones para la gestión de las emergencias y actuaciones previstas.

Esta valoración se realizará teniendo en cuenta los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos otros que se prevea pueden producirse en función, por un lado, de las circunstancias que concurren en el accidente y por otro de las características y tipo del mismo.

Las circunstancias fundamentales a valorar son:

- ♦ Medio de transporte
- ♦ Naturaleza y peligrosidad de la mercancía transportada
- ♦ Cantidad de mercancía transportada
- ♦ Tipo, estado y previsible comportamiento del continente.
- ♦ Posibilidad de efecto en cadena.
- ♦ Lugar del accidente, estado de la vía y densidad de tráfico.
- ♦ Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.
- ♦ Entorno medioambiental.
- ♦ Condiciones meteorológicas
- ♦

Por emergencia se entiende toda situación peligrosa provocada por un accidente o incidente que requiere una intervención inmediata y urgente para prevenir, paliar o neutralizar las consecuencias que pudieran sufrir las personas, el medio ambiente, los bienes materiales, sistemas y servicios de la comunidad.

Los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, se clasifican en los siguientes tipos:

- Tipo 1.- Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.
- Tipo 2.- Como consecuencia de un accidente, el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.
- Tipo 3.- Como consecuencia de un accidente, el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido sin incendio
- Tipo 4.- Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.
- Tipo 5.- Como consecuencia de un accidente, se produce una explosión del contenido, destruyendo el continente.

Mediante la consideración de las circunstancias anteriores, el tipo de accidente y, en su caso, la utilización de modelos de análisis de hipótesis accidentales, pueden determinarse en cada caso las denominadas Zonas Objeto de Planificación, en concreto, zona de intervención y zona de alerta.

Se considera **ZONA DE INTERVENCIÓN** aquella en la que las consecuencias del accidente han producido o se prevé que pueden producir daños a las personas, bienes materiales y/o el medio ambiente que requieran la aplicación inmediata de medidas de protección.

Se considera **ZONA DE ALERTA** aquella en la que las consecuencias del accidente aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado pueda hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y puedan requerir medidas de protección específicas.

Los valores umbrales, relativos a las magnitudes de los fenómenos peligrosos asociados al accidente que se adoptan para la determinación de las Zonas Objeto de Planificación son concordantes con el estado del conocimiento científico sobre daños originados por accidentes y su relación con las variables físicas representativas de los mismos. Dichos valores umbrales son los mismos que los especificados en el Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de Protección Civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas. En el Anexo B de este Plan se recogen dichos criterios.

### 5.1.2.- Definición de las situaciones de emergencia

En función de las necesidades de intervención derivadas de las características del accidente y de sus consecuencias ya producidas o previsibles y de los medios de intervención disponibles, se establecen las situaciones de emergencia siguientes:

- Situación 0.- Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados con los medios disponibles y que, aún en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos de la propia red viaria en la que se ha producido el accidente.
- Situación 1.- Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes y/o medio ambiente que estén o que puedan verse afectados por los efectos derivados del accidente.

- Situación 2.- Referida a aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes y/o el medio ambiente se prevé el concurso de medios de intervención no asignados al Plan de la Comunidad de Madrid, a proporcionar por la organización del plan estatal.
- Situación 3.- Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.

## **5.2.- Activación del Plan**

TRANSCAM se activará por decisión del Director del Plan, determinando qué situación (1, 2, ó 3) decreta a partir de la información facilitada por el Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112 al producirse un accidente relacionado con el transporte de mercancías peligrosas dentro del territorio de la Comunidad de Madrid.

Según el tipo de accidente de los considerados en el apartado 5.1.1, la peligrosidad de materia transportada, la cantidad de materia involucrada, las circunstancias del suceso y las posibles consecuencias del mismo, se declararán las situaciones de emergencia mencionadas en el apartado 5.1.2. En el caso de que el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas, si por la naturaleza del suceso pueden derivarse riesgos para la población, los bienes o el medio ambiente, la Delegación del Gobierno, en caso de que haya recibido la notificación, lo comunicará inmediatamente al Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112. La autoridad militar ordenará la presencia en el lugar de los hechos de personal técnico dependiente de la misma que prestará todo el asesoramiento necesario para un eficaz desarrollo de las actuaciones de protección civil y se hará cargo de los vehículos y mercancías propiedad de las Fuerzas Armadas.

### **5.2.1.- Fase de alerta**

La fase de alerta se identifica con la existencia de informaciones procedentes de servicios de prevención y alerta o de los servicios ordinarios de intervención que, por evolución desfavorable de un determinado accidente en el que estén involucradas mercancías peligrosas, pudiesen ser generadoras de una emergencia.

Esta fase queda declarada de forma implícita ante la existencia de una situación 0, o la activación de un plan de ámbito municipal en fase de emergencia debido a las circunstancias antes descritas. Esta situación es habitual en accidentes de tipo 1 y/o 2 que normalmente no comportan la aplicación de medidas de protección a las personas, bienes o al medio ambiente.

En esta fase, si bien no existe director del plan por no estar éste activado, la dirección de las actuaciones recaerá en la jefatura del cuerpo de bomberos competente, quien deberá mantener puntualmente informado al director general con competencia en materia de emergencias.

### **5.2.2.- Activación: fase de emergencia**

La fase de emergencia, que supone la activación del TRANSCAM se origina en las situaciones 1, 2 y 3, en las que es necesario habilitar medidas de protección civil para la población, los bienes o el medio ambiente para hacer frente a la situación de riesgos producida, es decir con accidentes tipo 3, 4 y 5 o por evolución desfavorable de accidentes tipo 1 o 2.

Los criterios generales para la activación del Plan en fase de emergencia son:

- ♦ A solicitud del Director del Plan Territorial de Protección Civil del Municipio, si el Director de TRANSCAM lo considera procedente.
- ♦ Cuando no exista un plan de ámbito territorial inferior (Plan Territorial de Protección Civil del Municipio).

- ◊ Cuando la emergencia afecte a dos o más municipios.
- ◊ Cuando el Director de TRANSCAM lo considere oportuno ante una posible evolución desfavorable del accidente.
- ◊

La evolución de la situación de la emergencia o su desarrollo y consecuencias previsibles dará lugar a tres niveles de emergencia en función de la gravedad creciente y de la disponibilidad de medios de intervención en la zona en que se produzca el accidente.

### **5.2.3.- Interfases de activación**

El TRANSCAM se activará a nivel autonómico para situaciones de emergencia 1 y 2 o se activará a nivel estatal para situaciones de emergencia 3, tal y como prevén las disposiciones vigentes en materia de Protección Civil y en virtud de las situaciones de emergencia definidas anteriormente.

La interfase entre la fase de emergencia de planificación local, con la fase de emergencia de planificación autonómica, se producirá en las siguientes circunstancias:

- ◆ En el momento en que la emergencia supere el ámbito territorial o los medios de intervención disponibles en el municipio en que se produzca.
- ◆ Cuando lo solicite el Director del Plan Territorial de Protección Civil del Municipio.
- ◆ Cuando las circunstancias del accidente lo aconsejen y el Director de TRANSCAM lo estime necesario.
- ◆ Cuando no exista ningún Plan Territorial de Protección Civil del Municipio que permita hacer frente a las emergencias que se produzcan en el transporte de mercancías peligrosas.

La interfase entre planificación autonómica (situaciones 1 y 2) y la planificación estatal (situación 3) se producirá en los supuestos siguientes:

- ◆ En el momento en que el Ministerio del Interior declare la emergencia de interés nacional.
- ◆ Cuando el Director de TRANSCAM lo solicite.

## **5.3.- Procedimientos de actuación**

Los procedimientos y actuaciones de cada uno de los miembros de la estructura del Plan están estructurados según las fases de activación contempladas en el apartado 5.2 y se concretan en los siguientes:

### **5.3.1.- Fase de alerta**

Esta fase es de suma importancia, puesto que permite establecer medidas de aviso o de preparación de recursos que, en caso de evolución desfavorable de la emergencia, se traducen en una respuesta más rápida y eficaz.

Tras la valoración de una situación 0 de riesgo (accidentes tipo 1 y 2) y su posible evolución o la activación de un Plan Territorial de Protección Civil del Municipio, quedará implícitamente declarada la fase de ALERTA, que supondrá informar al Director General competente en materia de emergencias.

Aquellos municipios que dispongan de Plan Territorial de Protección Civil homologado, activarán su plan con arreglo a lo establecido en el mismo, con la debida coordinación con el CECOP prevista en dicho Plan Territorial de Protección Civil del Municipio.

En función de la evolución de la emergencia, o bien se considerará superada la fase de Alerta o, si tuviese lugar una evolución desfavorable, se procederá a la activación del Plan ~~en~~ (fase de emergencia).

Superada la fase de alerta, se informará al director general competente en materia de emergencias.

Independientemente de la existencia o no de un Plan Territorial de Protección Civil del Municipio y de la cantidad de recursos disponibles en el municipio en que se produzca el accidente, estos recursos serán activados y puestos a disposición del Plan, sea cual sea el nivel de activación.

### 5.3.2.- Fase de emergencia

La fase de emergencia se identifica con aquellos accidentes definidos como tipo 3, 4 y 5 o bien con la evolución desfavorable de accidentes tipo 1 y 2, y que requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente.

#### 5.3.2.1. Activación de la fase de emergencia Situación 1 o Situación 2

El Plan se activará en Situación 1, cuando las consecuencias derivadas del accidente se puedan controlar con los medios y recursos asignados a dicho Plan. En esta situación 1, se entenderá delegada la dirección del plan en el titular de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112, delegación que tendrá efecto en tanto que el consejero competente en esa materia no la revoque expresamente.

El Plan se activará en Situación 2 cuando se requieran medios y recursos no asignados a dicho Plan. La activación del TRANSCAM en Situación 1 o 2 será declarada por el Director del Plan y supone la realización de las actuaciones recogidas a continuación:

#### A. Actuaciones del Director del Plan

- ◊ Constituir el Centro de Coordinación Operativa (CECOP), o el CECOPI en situación 2, y convocar al Director de Operaciones.
- ◊ Convocar al Gabinete de Información.
- ◊ Convocar a los miembros del Comité Asesor que considere necesarios, adecuados a la situación de emergencia y su posible evolución.
- ◊ Contactar con el Delegado del Gobierno de la Comunidad de Madrid e informar a los responsables de los municipios afectados, manteniendo la coordinación con todos ellos.
- ◊ Activar los Grupos de Acción asignados al plan en la proporción que requiera la gravedad de la emergencia.
- ◊ Aprobar la estrategia de actuación ante la emergencia, en función de la mercancía o mercancías peligrosas involucradas y del lugar del accidente.
- ◊ En el caso de que se prevea una posible afección a la población, ordenar las medidas de protección de la población (información, confinamiento o evacuación de la población) dependiendo del tipo de emergencia ocurrida.
- ◊ Mantener informado al Delegado del Gobierno de la Comunidad de Madrid de la evolución de la situación de emergencia.
- ◊ Aprobar todos los comunicados oficiales relacionados con la emergencia, previamente a su difusión.
- ◊ Si se considera necesario, notificar a la empresa transportista, fabricante, receptora o especializada en el producto de que se trate para que preste su colaboración y aporte los medios necesarios en el accidente.
- ◊ En Situación 2, solicitar la activación de medios y recursos de la Administración General del Estado o de otras Administraciones que no se encuentren adscritos al Plan.

**B. Actuaciones del Director de Operaciones**

- ◊ Asesorar al Director del Plan sobre las acciones a realizar en la emergencia.
- ◊ Establecer inicialmente las zonas objeto de planificación (zona de intervención y zona de alerta), con la ayuda de los escenarios planteados en el Anexo D de este plan.
- ◊ Realizar la evaluación técnica del accidente, indicando el alcance teórico del mismo, con indicación de las delimitaciones de las zonas de intervención y alerta.
- ◊ Ejecutar las instrucciones emitidas por el Director del Plan.
- ◊ Movilizar y activar el PMA
- ◊ Coordinar las actuaciones necesarias para la protección de las personas ajenas a los Grupos de Acción, en coordinación con el Jefe del PMA.
- ◊ Realizar tareas de coordinación entre el CECOP (CECOPI en Situación 2) y el PMA.
- ◊ Promover la puesta en marcha de procedimientos operativos de actuación concreta ante la situación de emergencia.
- ◊ Activar los medios y recursos necesarios a petición del Jefe de PMA.
- ◊ Proponer al Director del Plan la necesidad de adoptar medidas de protección para las personas, bienes o medio ambiente que puedan verse afectadas por la emergencia.
- ◊ Proponer al Director del Plan la activación de una situación superior de la emergencia, en el caso de que se considere que no es posible controlar la emergencia con los medios adscritos al plan
- ◊ Coordinar las actuaciones necesarias con otros Organismos, Instituciones o empresas públicas o privadas.
- ◊ Proponer al Director del Plan la desactivación del Plan una vez controlada la emergencia.

**C. Actuaciones del Comité Asesor**

Los miembros del Comité Asesor son responsables, bajo las instrucciones de la Dirección del Plan, de los medios y recursos de su organización a efectos de asegurar su correcta integración en la estructura operativa del Plan.

- ◊ Los miembros designados en el Comité Asesor, a criterio del Director del Plan, se incorporarán al CECOP (CECOPI en Situación 2) al ser convocados.
- ◊ Asesorarán al Director del Plan en las materias de sus competencias.

**D. Actuaciones del Gabinete de Información**

- ◊ Difundir las medidas de prevención y protección a la población afectada, así como mantenerla informada de la evolución de la emergencia.
- ◊ Confeccionar y realizar la difusión de comunicados informativos a la población acerca de la situación existente.
- ◊ Organizar y estructurar la atención de los medios de información que requieran datos sobre la situación de emergencia.

**E. Actuaciones del Jefe del Puesto de Mando Avanzado**

- ◊ Constituir el PMA y determinar su ubicación en el lugar del accidente.
- ◊ Organizar los canales de comunicación e información.
- ◊ Mantener informado al CECOP (CECOPI en Situación 2) de la evolución de la emergencia.

- ◊ Completar con el máximo detalle posible la información sobre el accidente y remitirlas al CECOP (CECOPI en Situación 2):
  - ◆ Localización exacta del accidente
  - ◆ Propuesta de nuevos itinerarios recomendables.
  - ◆ Circunstancias más destacadas del mismo: incendio, fugas, derrames, heridos, situación del conductor, maquinista, vehículo, convoy...
  - ◆ Clase(s) de producto(s): datos del panel naranja, etiquetas de peligro, instrucciones escritas (fichas de seguridad), carta de porte, etc.
  - ◆ Nombres y datos del vehículo, tren, cisterna, vagones afectados...
  - ◆ Informaciones relativas al lugar: accesos posibles, desvíos de tráfico recomendables, existencia de lugares habitados, industriales, cursos de agua, etc.
  - ◆ Condiciones meteorológicas lo más exactas posible.
  - ◆ Cualquier otro dato que se considere de interés.
- ◊ Señalar objetivos y prioridades a los diferentes Grupos de Acción.
- ◊ Solicitar a través del CECOP (CECOPI en Situación 2) nuevos medios y recursos operativos.
- ◊ Establecer la zonificación de intervención de la emergencia, Cualquier otra actuación derivada de sus funciones.

#### F. Actuaciones de los Grupos de Acción

Antes de indicar las actuaciones concretas de cada grupo de acción, remarcar que el Responsable de cada Grupo de Acción deberá incorporarse al PMA a requerimiento del Jefe del mismo y deberá:

- ◊ Realizar las actuaciones necesarias, dentro de sus competencias, para el control de la emergencia.
- ◊ Mantener la comunicación de forma permanente con el Jefe del Puesto de Mando Avanzado.
- ◊ Informar al Jefe del Puesto de Mando Avanzado sobre los aspectos relevantes de la intervención.
- ◊ Velar por la seguridad de los intervinientes que están bajo su responsabilidad en la emergencia.
- ◊

Además, es importante destacar que las actuaciones de todos los recursos movilizados al lugar del accidente para contener y neutralizar las consecuencias han de seguir unas pautas organizadas y sistemáticas que vendrán condicionadas por:

- ◊ Análisis del accidente en sí mismo y clasificación según el tipo: avería o inmovilización, desperfectos en el vehículo o vagón, daños en el continente con derrame, fuga, incendio y/o explosión del contenido.
- ◊ Condiciones meteorológicas existentes: viento, lluvia, nieve, hielo, etc.
- ◊ Accesibilidad al lugar de los vehículos y recursos de intervención: en especial en accidentes en vías férreas.
- ◊ Daños posibles: existencias de núcleos urbanos, zonas vulnerables, instalaciones industriales, etc.
- ◊ Recursos disponibles: dotación de medios y formación adecuada de los intervinientes.

Asimismo, todas las actuaciones deben llevarse a cabo garantizando, en primer lugar, la seguridad de las personas que intervienen en el accidente y, posteriormente, asegurando la carga, el medio de



transporte, los posibles daños a instalaciones exteriores, vías de comunicación y medio ambiente. En concreto, prestarán especial atención a:

- ◊ Identificación de típicas fuentes de ignición: En accidentes con fuga de gases o derrames de líquidos inflamables, es estrictamente necesario por parte de los Servicios de Seguridad y de Intervención evitar causar la ignición del gas que se genera. Las fuentes de ignición pueden ser: llamas, fuentes de calor, cigarrillos, elementos de soldadura y corte, presencia de líneas de eléctricas (catenaria), fricciones, motores encendidos, chispas de encendido de motores, eléctricas o mecánicas, etc.
- ◊ Identificación de posibles efectos contaminantes del producto fugado o derramado: Utilización de los sistemas de análisis y tratamientos de neutralización adecuados, retención del derrame, aislamiento del charco formado, etc. Asegurar un trasvase y traslado seguro de los restos.
- ◊ Ayuda y tratamiento médico a las víctimas de accidentes con materiales peligrosos: Esta ayuda se realizará con precaución adecuada, teniendo en cuenta lo siguiente:
  - ◆ Recabar de los técnicos y personal especializado información clara de las características de riesgo de la materia de que se trate.
  - ◆ Actuación de estos servicios con los elementos de protección: trajes, equipos de respiración, casco, botas, guantes, etc. adecuados a las características del accidente y la materia de que se trate.
  - ◆ Mantenerse siempre en contacto con el Puesto de Mando Avanzado que les informará de la evolución posible del accidente y realizará el control de tiempos de intervención y rescate.
  - ◆ Realizar el rescate de víctimas y afectados con sumo cuidado, pues pueden estar contaminados externa e internamente. Hay que realizar una descontaminación externa efectiva evitando el traslado de la contaminación a otras áreas externas a la zona del accidente.
  - ◆ Realizar en un primer momento el tratamiento sanitario adecuado al producto de que se trate. Para ello deberán contar con las Fichas de Intervención de las mercancías y estar dotados de los medios de tratamiento urgente.

#### *F.1. Actuaciones del Grupo de Intervención*

Las actuaciones principales de los miembros del Grupo de Intervención son las siguientes:

- ◊ En una primera aproximación al lugar, recabar en las máximas condiciones de seguridad todos los datos acerca del accidente y sus posibles consecuencias, informando al CECOP (CECOPI en Situación 2) de ello.
- ◊ Efectuar la aproximación a ser posible siempre a favor del viento y con los equipos de protección adecuados a la materia y situación provocada. Prestar especial atención a la existencia de tendidos de catenaria, líneas eléctricas y telefónicas en el caso de gases o líquidos inflamables.
- ◊ Intervenir en base a las características del accidente y producto implicado: gas, líquido tóxico, inflamable o corrosivo, etc. En este sentido habrá que tener en cuenta las siguientes actuaciones:
  - ◆ En caso de incendio, refrigerar recipientes. Precaución en la utilización de agua con productos que pueden reaccionar violentamente con ella. En estos casos refrigerar solo si los recipientes no se han deteriorado.
  - ◆ Extinción de gases inflamados que se fuguen del recipiente. Sólo debe apagarse la llama si es posible obturar o cerrar la fuga inmediatamente. En caso contrario, dejar arder de forma controlada para evitar generar una nube inflamable que podría explosionar en contacto con alguna fuente de ignición.

- ♦ Tratamiento de productos sólidos. En caso de productos sólidos, para la intervención hay que estar informado de su toxicidad, inflamabilidad, explosividad, peligrosidad para el medio ambiente... por medio de las fichas de seguridad del producto.
- ♦ Evitar que el agua de refrigeración o extinción, espuma, polvo, etc. alcancen cursos de agua por el peligro de contaminación que supone.
- ♦ Atender en todo momento a las recomendaciones de intervención, contención y extinción que se contemplan en la Ficha de Intervención de cada mercancía.
- ♦ Estar permanentemente en contacto con el Puesto de Mando Avanzado quien les informará de la evolución posible del accidente y de sus consecuencias. En este sentido, es de particular importancia conocer y valorar la información obtenida in situ sobre el tipo de accidente, ya que la evolución del accidente puede verse condicionada en los siguientes casos:
  - ♦ Si la mercancía peligrosa es líquida a temperatura ambiente y existe riesgo de verter hacia corrientes de agua o embalses.
  - ♦ Si se trata de gas o líquido vaporizable por encima de cierta temperatura y existe riesgo de ser arrastrado por el viento a lugares habitados o depositado en hondonadas del terreno, si su densidad es mayor que el aire.
  - ♦ Si el producto es susceptible de neutralizarse o reaccionar con la humedad del ambiente, niebla, agua sobre el terreno, lluvia, nieve, etc.
  - ♦ Si existe riesgo de incendio o explosión por fuentes de ignición, rayos, etc.
- ♦ Si fuera necesario y los miembros del Grupo de Seguridad no se encuentran en el lugar del accidente, señalarán la zona y vías de acceso, efectuando el corte del tráfico. Posteriormente, se realizarán los desvíos adecuados.

♦

Con carácter general, las medidas a tomar por parte del Grupo de Intervención (en colaboración con otros grupos o en solitario en los primeros instantes), serán según el tipo de accidente como sigue:

TIPO	CONTINENTE	CONTENIDO	MEDIDAS A TOMAR
Tipo 1: Avería o accidente*	Bien	Sin daños	1. Señalizar la zona 2. Trasladar el continente y el contenido a lugar seguro si es posible
Tipo 2: Daños en vehículo	Daños	Sin daños	1. Señalizar la zona 2. Establecer zonas objeto de planificación 3. Avisar a expedidor y transportista si procede** 4. Constituir retén de bomberos 5. Trasladar continente y contenido a lugar seguro si es posible
Tipo 3: Daños con fuga	Daños	Fuga o derrame	1. Cortar el tráfico 2. Establecer zonas objeto de planificación 3. Evacuar si es necesario 4. Aplicar las técnicas de intervención adecuadas en función de las características del producto 5. Trasladar continente y contenido a lugar seguro y sin habitar si es posible 6. Avisar a expedidor y transportista** 7. Constituir retén de bomberos 8. Evitar contaminación del medio ambiente 9. Seguir instrucciones según la ficha de seguridad del producto fugado
Tipo 4: Daños con incendio	Daños incendio	o Con encendida fuga	1. Cortar el tráfico 2. Establecer zonas objeto de planificación 3. Evacuar heridos a lugar seguro 4. Refrigerar cisterna si es posible 5. No usar agua si hay una X en el panel de identificación de peligro para extinción de incendio 6. Seguir instrucciones de Fichas de Seguridad para accidentes con fuga encendida según sustancia
Tipo 5: Explosión	Explosión	Explosión	1. Cortar el tráfico 2. Establecer zonas objeto de planificación 3. Auxiliar y evacuar heridos 4. Extinguir incendios provocados por la explosión 5. Inspeccionar instalaciones afectadas 6. Albergar a los afectados 7. Controlar efectos secundarios

\* Incluye vehículo averiado o accidentado

\*\* Requerimiento de solicitud de asesoramiento y/o ayuda por parte del Director del Plan

### F.2. Actuaciones del Grupo de Seguridad

Las actuaciones del Grupo de Seguridad irán encaminadas al aseguramiento y aislamiento del lugar del accidente, así como a la regulación de los accesos y desvíos de tráfico por las vías que se designen. En concreto, las actuaciones serán las siguientes:

- ♦ Establecer, con el asesoramiento del Jefe de Puesto de Mando Avanzado las zonas que deberán ser aisladas para impedir el acceso de personas no autorizadas y permitir el acceso de medios y personas autorizadas.
- ♦ Señalizar la zona y vías de acceso, efectuando el corte del tráfico. Posteriormente, se realizarán los desvíos adecuados.
- ♦ Habilitar en zonas seguras de aparcamiento, carga de ambulancias y vías de acceso preferentes al lugar.
- ♦ Ante sospecha de explosión o evolución negativa del accidente, se procederá a evacuar a la población de las zonas afectadas.

- ◊ Si los servicios sanitarios no han acudido todavía al área, evacuarán a los heridos e intoxicados de la zona, teniendo en cuenta las indicaciones de seguridad en el traslado de heridos, intoxicados y contaminados mencionados anteriormente.

- ◊ Cuantas tareas en la salvaguardia de personas y bienes les sean encomendadas.

◊

Para estas tareas, deberán contar con los elementos de protección personal adecuados a las características del accidente y de las materias involucradas.

### F.3. Actuaciones del Grupo Sanitario

Las actuaciones del Grupo Sanitario irán encaminadas a primeros auxilios, clasificación, estabilización, tratamiento, evacuación y traslado de las víctimas y heridos que se hayan producido como consecuencia del accidente. Para ello deberán estar dotados de los medios de protección personal adecuados a las características del accidente y de la materia involucrada y deberán poner especial cuidado en la atención y primer tratamiento de personas contaminadas, intoxicadas, quemadas, etc. Dichas actuaciones serán:

- ◊ Proporcionar ayuda y tratamiento médico a las víctimas de accidentes con materiales peligrosos. Para ello, los servicios sanitarios deberán tener en cuenta lo siguiente:
  - ◊ Recabar de los técnicos y personal especializado información clara de las características de riesgo de la materia de que se trate.
  - ◊ Mantenerse siempre en contacto con el Puesto de Mando Avanzado que les informará de la evolución posible del accidente y realizará el control de tiempos de intervención y rescate.
  - ◊ Realizar el tratamiento sanitario de acuerdo con las Fichas de Intervención de las mercancías
  - ◊ Efectuar la evacuación de personas afectadas a los centros hospitalarios. A este respecto, deberán tener en cuenta las características de los afectados, llevando a los quemados a aquellos hospitales que cuenten con los servicios adecuados.
- ◊ Contactar con los servicios de urgencias de hospitales y centros asistenciales de la llegada de personas afectadas para que se preparen los medios adecuados a la atención hospitalaria.
- ◊ Llevar el control sanitario del abastecimiento alimentario y de agua potable a la población.
- ◊ Dar pautas individuales y colectivas de conducta de autoprotección sanitaria adecuadas a la situación, tanto a los afectados como a los Grupos de Acción.
- ◊ Mantener, en lo posible, los servicios sanitarios mínimos asistenciales a la población, tanto médicos como hospitalarios y farmacéuticos, si se han visto afectados.

◊

Además, el Grupo Sanitario cubrirá la atención psicosocial de la población afectada por el accidente y que no sean directamente heridos o afectados. Estas actuaciones serán:

- ◊ Establecer fuera de las zonas objeto de planificación un punto de atención e información a las personas y familiares de afectados.
- ◊ Identificar, atender y confortar a la población afectada, gestionando su traslado a los centros de acogida.
- ◊ Llevar el control sobre los datos, estado y ubicación de las personas afectadas.
- ◊ Organizar a la población afectada para su alejamiento o evacuación cuando sea necesaria.
- ◊ Organizar el voluntariado psicosocial que pueda incorporarse a la emergencia.
- ◊ Comunicar el suceso a las familias de los afectados.

#### *F.4. Actuaciones del Grupo de Apoyo Logístico*

Las acciones del Grupo de Apoyo Logístico irán encaminadas a facilitar el suministro al resto de los Grupos de Acción de todos los medios materiales y personales que necesiten para el desarrollo de sus funciones, así como de la revisión y rehabilitación de infraestructuras, servicios básicos, etc.

Las acciones serán:

- ◊ Diagnosticar el estado de afectación de infraestructuras, servicios, industrias y bienes: identificar los daños y los servicios que deben ser rehabilitados, así como determinar y llevar a cabo las medidas urgentes para la restauración de daños en aras a la seguridad y a su rehabilitación de urgencia, en especial al estado de las vías de comunicación, servicios básicos (agua, luz, teléfono...), vehículos, infraestructuras...
- ◊ Dirigir y realizar los trabajos y obras de desescombros, limpieza, apuntalamiento y rehabilitación de urgencia que determine el Director del Plan.
- ◊ Habilitar y poner en funcionamiento, con carácter de urgencia equipamientos que puedan requerir otros grupos de acción para el desarrollo de su labor.
- ◊ Coordinar y realizar el abastecimiento de los servicios de suministros esenciales. Gestionar el suministro de servicios esenciales a la población y a los servicios actuantes con medios provisionales, mientras éstos no puedan ser atendidos normalmente, con especial atención al suministro de agua potable a la población y de combustible a los Grupos de Acción.
- ◊ Gestionar y proporcionar medios de transporte de personas y materiales que requieran los Grupos de Acción bajo las directrices del Director del Plan.
- ◊ Atender al auxilio material y el socorro alimentario de la población afectada y de los integrantes de los Grupos de Acción.

#### **5.3.2.2. Activación de la fase de emergencia Situación 3**

TRANSCAM se activará en Situación 3 en aquellas situaciones de emergencia en las que se declare el interés nacional por concurrir alguna de las circunstancias contenidas en el capítulo I (apartado 1.2) de la Norma básica de protección civil, o cuando lo solicite la Comunidad Autónoma.

La declaración de esta situación de interés nacional corresponde al Ministro del Interior, bien a iniciativa propia o a instancia de la Comunidad de Madrid.

Declarada esta situación, se constituirá un Comité de Dirección que ejercerá las funciones de dirección y coordinación de la emergencia. Este Comité estará formado por el Delegado del Gobierno en la Comunidad de Madrid y el Consejero competente en materia de protección civil.

Corresponderá al Delegado del Gobierno la dirección de las actuaciones del conjunto de las Administraciones Públicas, conservando el consejero competente en materia de protección ciudadana o persona en quien delegue, el mando de los efectivos desplegados por la Comunidad de Madrid.

En caso de constituirse el Comité Estatal de Coordinación (CECO), éste habrá de mantenerse en contacto permanente con el CECOPI a través del Centro de Atención de Llamadas de Urgencias 112.

Esta situación finaliza cuando el Ministro de Interior declara el final de la emergencia o una situación de nivel inferior.

#### **5.4.- Aviso del accidente**

La activación del Plan en las distintas situaciones se desencadenará una vez recibido el aviso en el Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112. A ser posible la notificación la realizará el conductor, maquinista o persona autorizada por la empresa expedidora o transportista.

En el caso de accidente por ferrocarril, dicha notificación la realizará el maquinista al puesto de mando de RENFE que corresponda, según el lugar del accidente. Posteriormente, dicho puesto de mando realizará la llamada correspondiente al Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112.

*Aviso notificado por el conductor, transportista o maquinista:*

- ◊ Recuperar la documentación relativa a la carga.
- ◊ Notificar el aviso al Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112 o en su defecto a cualquier otro servicio de urgencias. En el caso de RENFE, notificación al puesto de mando correspondiente y posterior notificación del puesto de mando al Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112.
- ◊ Informar sobre:
  - ◆ Tipo de accidente, estado y situación de los continentes y contenidos: avería, inmovilización, daños, fuga, derrame, nube tóxica, incendio, explosión, etc.
  - ◆ Personas afectadas: víctimas mortales y heridos o afectados.
  - ◆ Materiales implicados: datos de panel naranja, clase de mercancía y etiquetas de peligro.
  - ◆ Cantidades transportadas.
  - ◆ Lugar del accidente: zona rural, urbana, industrial, punto kilométrico, sentido de circulación, estado de la vía, etc.
  - ◆ Entorno del accidente: morfología del terreno, accesos, existencia de zonas habitadas, cursos de agua, embalses, acequias, etc.
  - ◆ Condiciones meteorológicas ambientales: viento, lluvia, nubosidad, nieve, etc.
  - ◆ Identificación de la empresa transportista o número de tren.
  - ◆ Cualquier otro dato que considere relevante.
- ◊ En caso de accidente ferroviario, el maquinista o agente ferroviario, deberá realizar las siguientes acciones:
  - ◆ En vía doble, suspender la circulación por la otra vía.
  - ◆ Utilizar si es necesario los sistemas de extinción del tren.
  - ◆ Asegurar el estacionamiento del material, apretando frenos de mano.
  - ◆ Solicitar el corte de la tensión en catenaria para suspender la circulación o permitir la actuación de los Grupos de Acción.
  - ◆ Parar motores y desconectar sistemas eléctricos si hay gases o líquidos inflamables involucrados.
  - ◆ Aislar, si es posible los vagones afectados del resto del convoy.
  - ◆ Realizar el resto de acciones que se le ordenen desde el CECOP, Puesto de Mando, plan de actuación de RENFE o las instrucciones escritas en sus Fichas de Seguridad.

◊ Asistir con sus conocimientos e información al Director del Plan y los Grupos de Acción. Dicha información deberá hacerla llegar en forma tal que el vehículo o tren quede bajo vigilancia y control si fuera posible.

Toda esta información se recoge en los boletines de las figuras 12 y 13, dependiendo de si se trata de un accidente por carretera o ferrocarril.

*Alerta notificada por cualquier otra persona no especializada*

En este caso, la información será solicitada por el Centro de Atención de Llamadas de Urgencia 112. Dicha información será:

- ◊ El tipo de accidente: vuelco, inmovilización, fuga, derrame, incendio, explosión, etc.
- ◊ Descripción el lugar del accidente: zona rural, urbana, industrial, identificación de carretera, autovía, autopista o vía férrea, punto kilométrico y, sentido de circulación.
- ◊ Los números del panel naranja.
- ◊ Los símbolos de la cisterna o contenedor: etiquetas de peligrosidad.
- ◊ El estado del conductor o maquinista.
- ◊ Existencia de víctimas o heridos.
- ◊ La empresa transportista y matrícula del vehículo, si es posible.
- ◊ Las condiciones meteorológicas: viento, lluvia, nieve, hielo...
- ◊ Otras informaciones que consideren relevantes.
- ◊

Toda esta información se recoge en los boletines de las figuras 12 y 13, dependiendo de si se trata de un accidente por carretera o ferrocarril.

LOCALIZACIÓN DEL SUCESO	DATOS SOBRE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA
Día: <input type="text"/> Hora: <input type="text"/> Carretera: (1) <input type="text"/> P. km.: <input type="text"/> Sentido de la circulación: (2) <input type="text"/> Población más cercana: <input type="text"/> Término municipal: <input type="text"/> Provincia: <input type="text"/> Observaciones: <input type="text"/>	N° del panel naranja: <input type="text"/> N° de peligro (N° superior): <input type="text"/> N° de materia (N° ONU, n° inferior): <input type="text"/> Etiquetas de peligro: <input type="text"/> Productos: <input type="text"/> Empresa transportista: <input type="text"/> Tfno.: <input type="text"/> Empresa expedidora: <input type="text"/> Tfno.: <input type="text"/> Empresa destinataria: <input type="text"/> Tfno.: <input type="text"/> Observaciones: <input type="text"/>
CARACTERÍSTICAS DEL SUCESO	
Tipo de vehículo: Cisterna: <input type="checkbox"/> Camión caja: <input type="checkbox"/> Otro tipo: <input type="text"/> Avería: (3) <input type="checkbox"/> Accidente: <input type="checkbox"/> Vuelco: <input type="checkbox"/> Choque: <input type="checkbox"/> Salida calzada: <input type="checkbox"/> Caída carga: <input type="checkbox"/> Tipo envase/s: (4) <input type="text"/>	
CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE	DAÑOS HUMANOS
Fuga/derrame: <input type="checkbox"/> Tierra <input type="checkbox"/> Agua <input type="checkbox"/> Aire <input type="checkbox"/> Incendio vehículo: <input type="checkbox"/> Incendio carga: <input type="checkbox"/> Con explosión: <input type="checkbox"/> Situación del vehículo: (5) <input type="text"/> Corte de circulación: <input type="checkbox"/> Observaciones: <input type="text"/> Condiciones atmosféricas: Lluvia <input type="checkbox"/> Nieve <input type="checkbox"/> Viento <input type="checkbox"/> Hielo <input type="checkbox"/> Niebla <input type="checkbox"/> Otras: <input type="text"/>	Estado del conductor: <input type="checkbox"/> N° total de heridos: <input type="text"/> N° total de víctimas: <input type="text"/> Tipo aparente de lesiones (6): <input type="text"/>
	DATOS ADICIONALES
	Duración prevista de la inmovilización (horas): <input type="text"/> ¿Se considera necesario hacer un trasvase o traslado?: <input type="checkbox"/> Servicios presentes: <input type="text"/>

Persona que recibe el aviso:

Firma:

- Código vigente de carreteras.
- Especificar origen y destino.
- Avería o accidente en el que el vehículo de transporte no puede continuar la marcha, pero el contenido de las mercancías peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco.
- Especificar tipo de envase (bidones, bombonas), en caso de camión caja.
- Especificar la posición del vehículo tras el suceso (calzada, arcén).
- Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

**Figura 12.** Modelo de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera.



LOCALIZACIÓN DEL SUCESO	DATOS SOBRE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA
Día: <input type="text"/> Hora: <input type="text"/> P. km.: <input type="text"/>	Nº del panel naranja: <input type="text"/>
Estación o estaciones colaterales: (1) <input type="text"/>	Nº de peligro (Nº superior) <input type="text"/>
Población más cercana: <input type="text"/>	Nº de materia (Nº ONU, nº inferior) <input type="text"/>
Término municipal: <input type="text"/>	Etiquetas de peligro: <input type="text"/>
Provincia: <input type="text"/>	Productos: <input type="text"/>
Morfología del terreno: (2) <input type="text"/>	Empresa expedidora: <input type="text"/>
Accesos: <input type="text"/>	Tfno.: <input type="text"/>
<b>CARACTERÍSTICAS DEL SUCESO</b>	
Tipo de vehículo	Empresa destinataria: <input type="text"/>
Vagón cisterna: <input type="checkbox"/> Vagón mercancías: <input type="checkbox"/>	Tfno.: <input type="text"/>
Otro tipo: <input type="text"/>	Observaciones: <input type="text"/>
Avería: (3) <input type="checkbox"/>	<b>DAÑOS HUMANOS</b>
Accidente: Colisión: <input type="checkbox"/>	Emp. transportista Otros
Descarrilamiento: <input type="checkbox"/>	Nº total de heridos: <input type="text"/>
Otros: <input type="text"/>	Nº total de víctimas: <input type="text"/>
Tipo envase/s: (4) <input type="text"/>	Tipo aparente de lesiones (5): <input type="text"/>
Nº vagones/contenedores afectados: <input type="text"/>	<b>DAÑOS MATERIALES</b>
<b>CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE</b>	
Fuga/derrame: <input type="checkbox"/>	Deterioro infraestructuras: <input type="text"/>
Tierra <input type="checkbox"/> Agua <input type="checkbox"/> Aire <input type="checkbox"/>	Otros daños: <input type="text"/>
Incendio vehículo: <input type="checkbox"/>	<b>DATOS ADICIONALES</b>
Incendio carga: <input type="checkbox"/>	Duración prevista de la inmovilización (horas): <input type="text"/>
Con explosión: <input type="checkbox"/>	¿Se considera necesario hacer un trasvase o traslado?: <input type="checkbox"/>
Corte de circulación: <input type="checkbox"/>	Servicios presentes: <input type="text"/>
Observaciones: <input type="text"/>	
Condiciones atmosféricas:	
Lluvia <input type="checkbox"/> Nieve <input type="checkbox"/> Viento <input type="checkbox"/>	
Hielo <input type="checkbox"/> Niebla <input type="checkbox"/>	
Otras <input type="text"/>	

1. Especificar la estación, para el caso de producirse la emergencia en una estación concreta, o las estaciones colaterales, en caso de producirse la emergencia en el trayecto entre dos estaciones.
2. Morfología del terreno. Especificar trincheras, laderas, barrancos, embalses.
3. Avería o accidente en el que el convoy de transporte no puede

- continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido descarrilamiento.
4. Especificar tipo de envase (bidones, bombonas), cuando no sea cisterna o vagón-cisterna.
5. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

**Figura 13.** Modelo de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril.

El CECOP remitirá, a la mayor brevedad posible, a la Delegación del Gobierno la notificación del accidente conforme a los modelos descritos cuando el accidente corresponda a los tipos 2, 3, 4 o 5, informando sobre la evolución del suceso y las actuaciones de emergencias, al menos desde el momento en que haya sido declarada la situación de emergencia 2.

### **5.5.- Medios específicos de los Grupos de Acción**

Los Grupos de Acción, y en especial el Grupo de Intervención, precisan de los medios de protección adecuados para hacer frente a los fenómenos peligrosos que se deriven de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas. Las características de estos medios deben ser tales que permitan una intervención eficaz y segura para el personal que la realice.

Los miembros de cada uno de los Grupos de Acción precisarán de una serie de medios materiales específicos para el desempeño de las labores que les son encomendadas en este Plan.

Los responsables de cada uno de los equipos de emergencia tendrán sus medios revisados y operativos, para asegurar una total disponibilidad en caso de accidente.

### **5.6.- Medidas de protección para la población en general**

Uno de los principios básicos de TRANSCAM es el de proteger a la población que pudiera resultar afectada por las consecuencias del accidente así como a los miembros de los Grupos de Acción que intervienen en el lugar del accidente.

Son medidas de protección a la población:, información y avisos a la población, confinamiento, alejamiento y evacuación.

#### **5.6.1.- Información y avisos a la población**

La información a la población es una medida de protección de importancia trascendental dadas las consecuencias que pueden tener determinadas conductas sociales debidas a la desinformación o desconocimiento en situaciones de emergencia. El objetivo de la información es conseguir que la población asuma actitudes adecuadas y pautas de conductas de autoprotección.

El Gabinete de Información, bajo la dirección del Director del Plan, trasladará a los medios de comunicación información general sobre el incidente para informar a la población.

Asimismo, gestionará los avisos a la población potencialmente afectada mediante comunicados a Ayuntamientos y Organismos, utilización de redes sociales, llamadas telefónicas masivas, megafonía y cualquier otro medio que se estime necesario para difundir los avisos sobre el riesgo presente y sobre las medidas de autoprotección que se deben tomar. En lo que respecta al contenido y la forma, la información deberá ser rápida, creíble, oportuna y veraz.

Según lo requiera la duración de la emergencia, los medios para transmitir mensajes a la población serán los siguientes:

- ♦ Medios de comunicación social y la aplicación My112.
- ♦ Emisoras de radio locales y aquéllas de mayor audiencia en la zona afectada.
- ♦ Emisoras de televisión.
- ♦ Sistemas de megafonía fija y móvil.
- ♦ Paneles y carteles anunciadores.
- ♦

Los miembros del Grupo de Seguridad, preferentemente, informarán a la población, señalarán la zona afectada y aislarán el área en el lugar del accidente. Utilizarán para ello los sistemas de megafonía móvil de que dispongan en sus vehículos. Paralelamente, el responsable del Gabinete de Información informará pormenorizadamente de todas las circunstancias que rodean al incidente y de las medidas de intervención y protección que se han tomado y que haya que tomar.

El Centro de Coordinación Operativa tendrá previstos los medios y sistemas de enlace inmediato con las emisoras de radio y televisión que se considere puedan informar mejor y a la mayor población posible en el área del accidente.

### **5.6.2.- Confinamiento**

El confinamiento consiste en la permanencia de la población potencialmente afectada en sus domicilios y puestos de trabajo con el conocimiento del riesgo al que se enfrenta y de las medidas de autoprotección que debe tomar.

Debido al carácter limitado en el espacio y el tiempo a que pueden dar lugar las emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, es el método más adecuado de protección a la población siempre y cuando no se encuentre dentro de la zona de intervención o muy cerca del área de protección delimitada y que la duración de la emergencia sea tal que supere el tiempo de autosuficiencia doméstica, en cuyo caso, la medida más adecuada sería el alejamiento y evacuación de la zona.

El confinamiento puede ser un medio eficaz para la protección a la población de los efectos tóxicos de una nube de gas contaminante y de otros efectos como incendios, detonaciones, etc. y para evitar la exposición externa a una nube radiactiva y del material depositado en el suelo y la exposición interna por inhalación de las sustancias radiactivas.

Los edificios en los que se aconseja el confinamiento son aquéllos situados de donde viene el viento.

Además esta medida es útil, tanto en la zona de alerta como en la de intervención, cuando se pueda producir un BLEVE de forma inminente, pues el alejamiento de la población de la zona de intervención sería muy arriesgado.

En este caso, toda la población dentro de la zona de intervención buscará refugio en sus propios domicilios, o en otros edificios, recintos o habitáculos próximos en el momento de anunciarse la adopción de esta medida. El desplazamiento hacia los edificios debe realizarse a pie y en dirección transversal al viento.

A pesar de su sencillez, el confinamiento es de gran eficacia, ya que en el interior de los recintos, se reduce en gran medida los efectos de las sobrepresiones, de la radiación y de las concentraciones de gases tóxicos.

El Grupo de Seguridad comunicará a la población mediante sistemas de megafonía, la orden de confinamiento e informará de las medidas de autoprotección que deberá tomar para mejorar la estanqueidad, así como el tiempo que se prevé que va a durar la situación.

El Gabinete de Información transmitirá dichas recomendaciones a través de los medios de comunicación pertinentes.

### **5.6.3.- Alejamiento**

El alejamiento consiste en el traslado de la población potencialmente afectada desde posiciones expuestas a lugares seguros, utilizando sus propios medios. En el caso de fugas de sustancias inflamables sin incendio, se debe evitar el uso de automóviles, motocicletas u otros vehículos de motor.

Esta medida es aconsejable también cuando se produzca una fuga tóxica y se aplicará a la población situada en el interior de la zona de intervención y en la dirección transversal al viento predominante. También es aconsejable cuando se pueda producir un BLEVE y se aplicará para la población situada en la zona de intervención. En caso de no existir riesgo de que se produzca el BLEVE, la zona de alejamiento puede reducirse al alcance del accidente inmediatamente inferior.

Se deben controlar las vías de alejamiento para canalizar el tráfico y evitar un caos circulatorio. Dicha misión la realizará el Grupo de Seguridad.

Esta medida tiene la ventaja sobre la evacuación en que la población trasladada es inferior, y este traslado se realiza con los propios medios de la población, por lo que las necesidades logísticas son menores, pudiéndose aplicar con mayor celeridad.

Sin embargo puede resultar contraproducente cuando se ha producido una fuga importante de sustancia inflamable, que pueda dar lugar a una explosión de vapor no confinada (UVCE), pues parte de la población puede desobedecer las instrucciones y utilizar los automóviles, lo que aumenta el riesgo de explosión de la nube.

En todo caso, el alejamiento se efectuará siempre en dirección transversal y/u opuesta a la dirección del viento en el momento de la fuga.

El Grupo de Seguridad informará a la población afectada por esta medida mediante megafonía la orden de alejamiento e informará de las medidas de autoprotección más adecuadas. En todo caso, el alejamiento deberá realizarse de forma ordenada y siempre bajo la supervisión del responsable del Grupo de Seguridad para no crear mayor alarma entre la población.

El Gabinete de Información transmitirá las recomendaciones de alejamiento para aquellas personas afectadas por la medida utilizando los medios de comunicación necesarios.

#### 5.6.4.- Evacuación

La evacuación es la acción de traslado planificado de un grupo de personas afectadas por una emergencia, de un lugar a otro protegido y provisional y establecido de acuerdo con la disponibilidad física y la estructura complementaria para la asistencia y recepción de los afectados. Esta medida se aplicará cuando el alejamiento sea insuficiente o deba establecerse por un tiempo prolongado.

La evacuación ha de ser, en principio, una medida de protección a la población ante un riesgo inevitable. Entraña en sí misma suficientes riesgos como para que previamente deba ser valorada en profundidad. Dado el previsible alcance de los efectos de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas, es probable que esta medida no sea de aplicación en la mayor parte de los casos, pero cabe la posibilidad de que en algún caso especialmente grave deba tenerse en cuenta, como puede ser en el caso de una nube radiactiva.

La decisión de la evacuación deberá ser tomada siempre por el Director del Plan, previo asesoramiento con los responsables de los Grupos de Seguridad, Sanitario y autoridades locales. La evacuación se efectuará para aquellas personas especialmente afectadas por el accidente o que presenten problemas respiratorios o de otra índole y no puedan alejarse por sus propios medios.

#### 5.6.5.- Medidas de autoprotección

Se entiende por autoprotección un conjunto de actuaciones y medidas, generalmente al alcance de cualquier ciudadano, con el fin de contrarrestar los efectos adversos de un eventual accidente. Las principales medidas de autoprotección, son las siguientes:

- ◊ Posibilidad de nube tóxica

- ♦ La población que se encuentre en la calle y dentro de la zona de intervención o en sus proximidades y en el sector barrido por el viento, se alejará inmediatamente de la zona utilizando medios propios u otros disponibles siempre en dirección transversal al viento. No se deberán utilizar vehículos a motor.
- ♦ El resto de la población permanecerá en el interior de los edificios con las ventanas y accesos cerrados lo más herméticamente posible o se alejará ordenadamente en las direcciones de alejamiento anteriormente indicadas. En cualquier caso siempre en dirección transversal y/o contraria a la dirección del viento.
- ♦ Si se observa el avance de la nube tóxica, alejarse rápidamente en las direcciones ya indicadas.

♦ Posibilidad de explosión no confinada: UVCE

- ♦ La población situada en el interior de la zona de intervención o en la zona de alerta en el sector situado a sotavento de la fuga se alejará inmediatamente, sin utilizar ningún tipo de vehículo motorizado.

El resto de la población dentro de la zona de intervención deberá:

- ♦ Permanecer en el interior de los edificios, cerrando ventanas y cualquier entrada de aire del exterior (como pueden ser chimeneas, aire acondicionado, etc.). Se puede mejorar la hermeticidad colocando trapos húmedos en las rendijas.
- ♦ Alejarse de las partes acristaladas de la vivienda, de tabiques y de objetos que puedan ser proyectados.
- ♦ No producir chispa alguna, abstenerse de fumar y parar los motores de los vehículos.
- ♦ Si se encuentra en un descampado correr en busca de refugio.
- ♦ Si se observa el avance de la nube de gas, alejarse rápidamente en dirección transversal a la del viento. En el caso de que sea una nube de Gas Natural no se verá.

♦ Posibilidad de explosión de cisterna o BLEVE

- ♦ La población dentro de la zona de intervención debe abandonar sus casas a la mayor rapidez posible, si el BLEVE es previsible.
- ♦ Si el BLEVE es inminente (incendio prolongado bajo cisterna o retrasos en la intervención contraincendios) guarecerse dentro de construcciones sólidas, lejos de partes acristaladas, tabiques y objetos que pudiesen ser lanzados como proyectiles, o tenderse en el suelo, a ser posible ocupando una hondonada.

♦ Posibilidad de fuga o derrame importante sin ignición inmediata:

- ♦ La población situada en el interior de la zona de intervención o en la zona de alerta en el sector situado a sotavento de la fuga debe alejarse inmediatamente, sin utilizar ningún tipo de vehículo.

♦ Posibilidad de contaminación de agua

- ♦ No utilizar ni beber agua corriente hasta que no se hayan recibido las indicaciones de que se puede usar sin ningún riesgo.
- ♦ Proveerse de agua embotellada para el suministro de emergencia.

♦

En todo caso, las medidas de autoprotección deberán ser difundidas por el Gabinete de Información y los Grupos de Acción a la población potencialmente afectada.

**5.7.- Fin de la Emergencia**

El Director del Plan declarará el fin de la emergencia una vez comprobado e informado por el Jefe del PMA que han desaparecido o se han reducido suficientemente las causas que provocaron la activación del Plan y que se han restablecido los niveles normales de seguridad y los servicios mínimos a la población.

Este acto comporta la vuelta a la normalidad estructural y funcional de los servicios actuantes.

Para la declaración de fin de la emergencia por parte del Director del Plan, se deberá tener en cuenta que la vuelta a la normalidad comporta lo siguiente:

- ◊ Que los niveles de contaminación ambiental producidos como consecuencia del accidente han vuelto a los valores normales.
- ◊ Que no existe riesgo de posibles efectos secundarios como incendios, fugas o derrames posteriores.
- ◊ Que las vías de comunicación han quedado restauradas para su utilización segura por los medios de transporte.