Delegación del Gobierno en Madrid
PROTECCION CIVIL

RENFE
DIRECCION DE PROTECCION CIVIL

PLAN DE ACTUACION
PARA CASO DE ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD DE MADRID

ANEJO A

IDENTIFICACION DE RIESGOS

DICIEMBRE 1988

P L A N D E A C T U A C I O N

PARA EL CASO DE ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE

DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL

EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

PLAN DE ACTUACION PARA EL CASO DE ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL, EN LA COMUNIDAD DE MADRID

0.- ANTECEDENTES DEL PLAN

1.- INTRODUCCION A LAS MATERIAS PELIGROSAS

2.- CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

3.- SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD DE MADRID

A.- FLUJOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID
B.- ITINERARIOS FERROVIARIOS DE CIRCUNVALACION

4.- OBJETIVOS DEL PLAN

5.- ESTRUCTURA GENERAL DEL PLAN

5.1.- DIRECCION
5.2.- GABINETE DE INFORMACION
5.3.- CECOP
5.4.- COMITE ASESOR
5.5.- GRUPO DE INTERVENCION
5.6.- GRUPO SANITARIO
5.7.- GRUPO LOGISTICO
5.8.- GRUPO DE CONTROL

6.- EMERGENCIA

6.1.- TIPOS DE EMERGENCIA
6.2.- NOTIFICACION DE LA ALARMA
6.3.- AUTORIDADES QUE DEBEN SER INFORMADAS SEGUN EL TIPO DE EMERGENCIA
6.4.- INFORMACION A SUMINISTRAR POR RENFE

7.- OPERATIVIDAD

7.1.- MISIONES DEL DELEGADO DEL GOBIERNO
7.2.- MISIONES DE LA COMUNIDAD DE MADRID
7.3.- MISIONES DEL AYUNTAMIENTO(S)
7.4.- MISIONES DE LA GUARDIA CIVIL-TEDAX
7.5.- MISIONES DE LA POLICIA NACIONAL
7.6.- NORMAS PARA SOLICITUD DE COLABORACION DE LAS FUERZAS ARMADAS
7.7.- MISIONES DE ENTIDADES PRIVADAS
7.8.- MISIONES DE LA CRUZ ROJA
7.9.- MISIONES DE RENFE

8.- ANEXOS

RELACION DE ANEXOS

A.- IDENTIFICACION DE RIESGOS.

B.- MEDIOS DE INTERVENCION.

C.- CARTOGRAFIA.

D.- PUBLICACIONES COMPLEMENTARIAS.

INDICE DE ANEXOS

A.- IDENTIFICACION DE RIESGOS

1.- FLUJO DE MERCANCIAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS POR FERROCARRIL QUE ATRAVESARON LA COMUNIDAD DE MADRID EN 1987.

2.- INDUSTRIAS DE EXPLOSIVOS, PRODUCTOS PIROTECNICOS Y FOSFOROS.

3.- FABRICACION, ALMACENAMIENTO, TRANSPORTE Y SUMINISTRO DE GAS. GASEODUCTOS.

4.- ALMACENAMIENTO DE CARBURANTES Y COMBUSTIBLES LIQUIDOS. OLEODUCTOS.

5.- PLANO DE LAS LINEAS DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA DE 200, 138, 66 Y 45 kV., QUE ATRAVIESAN LA COMUNIDAD DE MADRID.

6.- RELACION DE CENTRALES ELECTRICAS, SUBESTACIONES Y LINEAS DE TRANSPORTE DE ENERGIA ELECTRICA.

B.- MEDIOS DE INTERVENCION

1.- FICHAS TECNICAS Y DE INTERVENCION DE MERCANCIAS PELIGROSAS

1.1.- Manual para la identificación, admisión al transporte, riesgos e intervención en caso de accidente de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril.
1.2.- Fichas de primera intervención de RENFE.
1.3.- Fichas toxicológicas de RENFE.
1.4.- Instrucciones de intervención para el caso de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

2.- FICHAS DE ACTUACION LOCALIZADA POR TRAYECTOS PARA EL CASO DE ACCIDENTE CON O SIN INTERCEPTACION DE LA VIA.

3.- RELACION DE PARQUES DE BOMBEROS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

4.- RELACION DE AMBULANCIAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

5.- RELACION DE SERVICIOS SANITARIOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

5.1.- Relación de Hospitales.
5.2.- Relación de Bancos de Sangre
5.3.- Relación de Puestos de Primeros Auxilios de la Cruz Roja.
5.4.- Medios sanitarios propios de RENFE.

6.- INVENTARIO DE MEDIOS LOCALMENTE DISPONIBLES EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

6.1.- Servicios Coordinados de Protección Civil (Guardia Civil, Policía Nacional, etc.).
6.2.- Empresas relacionadas con la elaboración, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.
6.3.- Empresas especializadas en el transporte de mercancías peligrosas:
6.3.1.- Por ferrocarril.
6.3.2.- Por carretera.
6.4.- Medios de los servicios ferroviarios (RENFE) de la Primera Zona. (Trenes taller, etc...).
6.5.- Relación de gruas.
6.6.- Relación de desguaces.
6.7.- Relación de autocares.

7.- INVENTARIO DE MEDIOS DISPONIBLES A NIVEL NACIONAL.

7.1.- Empresas que manipulan mercancías peligrosas adscritas al Pacto de Ayuda Mútua FEIQUE-RENFE, clasificadas por:
  7.1.1.- Orden alfabético del producto que fabrican.
  7.1.2.- Número de ONU del producto que fabrican.
7.2.- Empresas que manipulan mercancías peligrosas no adscritas al Pacto de Ayuda Mútua FEIQUE-RENFE, clasificadas por:
  7.2.1.- Orden alfabético del producto que fabrican.
  7.2.2.- Número de ONU del producto que fabrican.
  7.2.3.- Orden alfabético de la empresa.
7.3.- Relación de establecimientos sanitarios en las provincias limítrofes de la Comunidad de Madrid.
7.4.- Relación de gruas en las provincias limítrofes de la Comunidad de Madrid.

8.- RELACION DE CENTROS DE INFORMACION TOXICOLOGICA Y LABORATORIOS DE ANALISIS.

8.1.- Organismos y laboratorios oficiales.
8.2.- Entidades privadas.

C.- CARTOGRAFIA

1.- MAPAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID DEL SERVICIO CARTOGRAFICO DEL EJERCITO.

1.1.- Escala 1:200.000.
1.2.- Escala 1:100.000.
1.3.- Escala 1: 50.000.

2.- DETALLES DEL TRAZADO DE VIAS FERREAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

2.1.- Plano esquemático de los enlaces ferroviarios de Madrid, escala 1:57.000.
2.2.- Croquis de las vias férreas que atraviesan la Comunidad de Madrid, señalando las rutas de acceso y evacuación por carretera.
2.3.- Planos de las vías férreas que atraviesan la Comunidad de Madrid, señalando:
- Túneles.
- Puentes.
- Pasos superiores.
- Pasos inferiores.
- Pasos a nivel.
2.4.- Relación de:
2.4.1.- Túneles.
2.4.2.- Puentes.
2.4.3.- Pasos superiores.
2.4.4.- Pasos inferiores.
2.4.5.- Pasos a nivel.

D.- PUBLICACIONES COMPLEMENTARIAS.

1.- REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL.

2.- REGLAMENTO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL.

3.- INSTRUCCION GENERAL Nº 43 DE RENFE. (CONDICIONES GENERALES DE APLICACION AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL).

4.- ESPECIFICACIONES DE LOS EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL.

MEMORIA

PLAN DE ACTUACION PARA EL CASO DE ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL, EN LA COMUNIDAD DE MADRID

0.ANTECEDENTES DEL PLAN

El Ministerio del Interior aprobó, por Orden de 30 de Noviembre de 1984, el "Plan de Actuación para el Caso de Accidente en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril", el cual había sido elaborado por la Dirección General de Protección Civil, oída la Comisión Interministerial para el Transporte de Mercancías Peligrosas.

Dicho Plan articula las directrices básicas para la organización, coordinación y funcionamiento de los distintos Servicios intervinientes, de ahí que se deba adecuar a las circunstancias y características de cada provincia, tal y como se reconoce en el apartado 7 del anexo a la mencionada Orden al establecer que "los Gobernadores Civiles elaborarán el correspondiente Plan adaptado a las respectivas provincias".

A la vista de todo ello la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid, a través de su Servicio de Protección Civil, ha redactado el presente Plan de Actuación.

1.INTRODUCCION A LAS MATERIAS PELIGROSAS

Se puede definir como "materias peligrosas" aquellas materias, sustancias u objetos que, de alguna manera, ofrecen o presentan un riesgo para la seguridad de las personas o de las cosas, y, en definitiva para la conservación del medio ambiente

El Comité de Expertos de las Naciones Unidas ha clasificado unas 3.500 sustancias, aunque algunos manuales registran más de 12.000.

Las materias peligrosas son imprescindibles en la vida cotidiana. Evidentemente, las materias peligrosas no sólo hay que producirlas sino que, además, hay que distribuirlas, transportándolas bien como materias primas, productos intermedios o productos acabados.

En España se producen anualmente del orden de 58 millones de toneladas de materias peligrosas, de las que se consumen 50 millones y de las cuales se transportan por tráfico terrestre de largo recorrido (Ferrocarril y Carretera) aproximadamente 14 millones de toneladas.

2.CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

La clasificación más utilizada entre las distintas clasificaciones existentes de las mercancías peligrosas, es la del Comité de Expertos de la ONU que ha servido de base, entre otras regulaciones, al RID (Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril), y por tanto al TPF (Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril).

El transporte de materias peligrosas por ferrocarril, se rige por las siguientes prescripciones:

a) Los transportes internacionales, por el Reglamento Internacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, en lo sucesivo denominado abreviadamente RID (1).

b) Los transportes nacionales, por el Reglamento Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, en lo sucesivo denominado TPF (2)

c) Por los Acuerdos Internacionales Bilaterales entre redes ferroviarias.

d) Cuando se trate de explosivos, cartucheria y artículos pirotécnicos, se estará además, a lo dispuesto en la Reglamentación de Explosivos.

Las materias peligrosas se clasifican según la Reglamentación de la siguiente forma:

	CLASE	TITULO
Limitativa	1a	Materias y objetos explosivos
Limitativa	1b	Objetos cargados con materias explosivas
Limitativa	1c	Inflamadores, piezas de artificio y mercancías similares
Limitativa	2.	Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión
No limitativa	3.	Materias líquidas inflamables
No limitativa	4..	Materias sólidas inflamables
Limitativa	4.!	Materias susceptibles de inflamación espontánea
Limitativa	4.}	Materias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables
No limitativa	5..	Materias comburentes
Limitativa	5.!	Peróxidos orgánicos
No limitativa	6..	Materias tóxicas
Limitativa	7.	Materias radiactivas
No limitativa	8.	Materias corrosivas

En las clases denominadas limitativas, sólo y exclusivamente se admiten al transporte las materias y objetos expresamente enumeradas por el TPF o RID como pertenecientes a cada una de ellas, y siempre que se cumplan las condiciones previstas en los mismos.

En las clases denominadas no limitativas se admiten al transporte las materias enumeradas por el TPF o RID como pertenecientes a cada una de ellas, o las incluidas en una de las rúbricas colectivas de su clase y siempre que se cumplan las condiciones previstas en los mismos. Las demás no se consideran materias peligrosas y no son, por tanto, objetos de estos reglamentos.

(1) Reglamento publicado en el B.O.E. nº del de de

(2) Real Decreto / del de publicado en el B.O.E.

(3) Real Decreto 2.114/1978 del 2 de marzo, publicado en el B.O.E. nº 214.

No serán admitidos al transporte las materias y objetos que estén expresamente excluidos en las notas insertas en las diferentes clases.

Las materias peligrosas pertenecientes a cada clase, son objeto, a su vez, de una clasificación en apartados numerados, que, en algunos casos, están subdivididos en párrafos mediante una o varias letras.

De acuerdo con este sistema, cualquier materia peligrosa tiene una designación codificada mediante su clase, el apartado de enumeración y, ocasionalmente, el párrafo a que pertenece.

Con independencia de la clasificación RID/TPF ciertas materias peligrosas se las identifica con los números siguientes:

A) Por el número de identificación de la materia, de cuatro cifras, establecido por un Comité de Expertos de las Naciones Unidas, que permite saber de que materia se trata.

B) Por su número de identificación de peligro, de dos o tres cifras, que permite saber la naturaleza del éste. La primera cifra indica el peligro principal y la segunda y/o tercera, los peligros subsidiarios.

Las cifras indican los peligros siguientes:

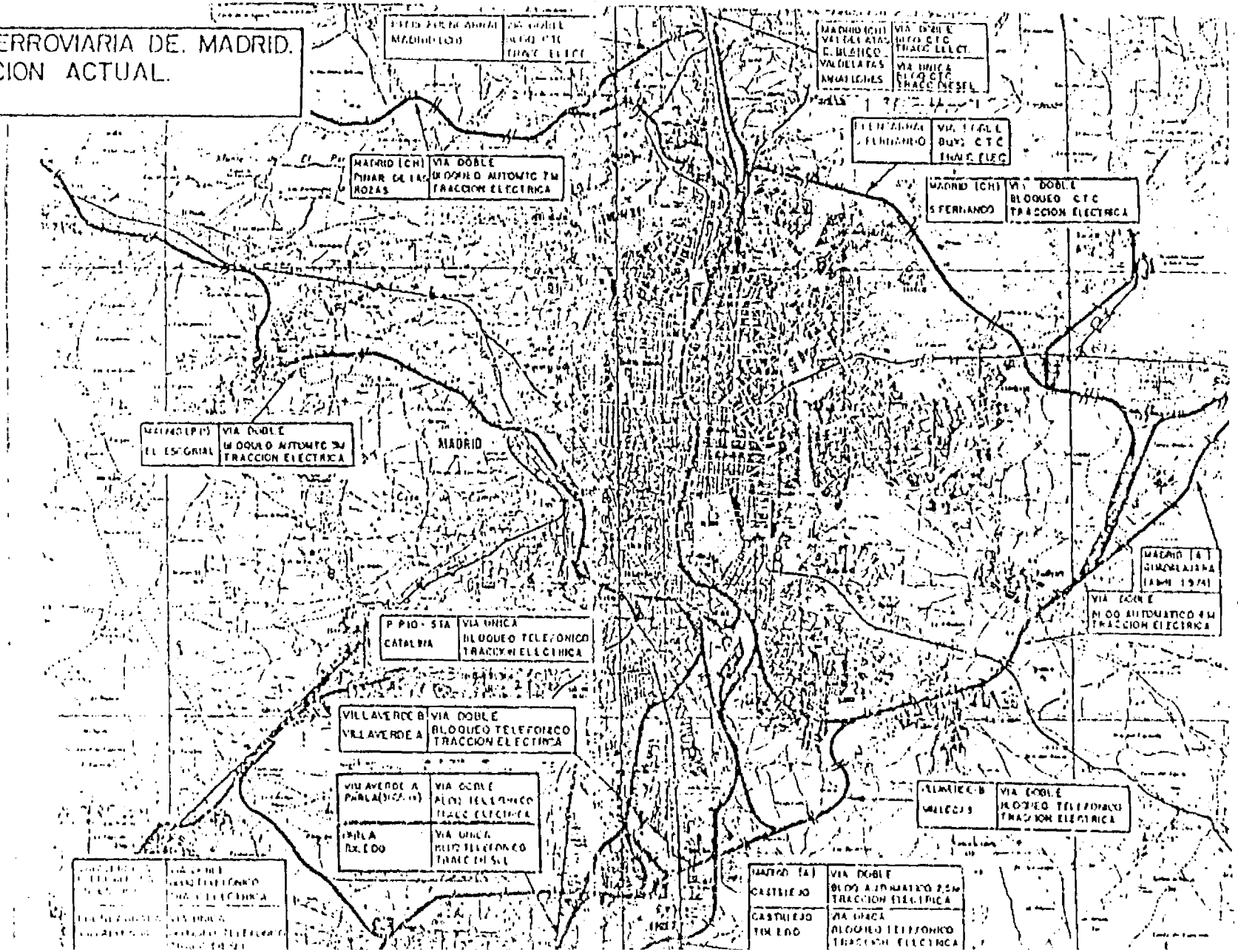
2. Emanaciones de gas, resultado de una presión o reacción química.
3. Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gas.
4. Inflamabilidad de materias sólidas.
5. Comburentes (favorecen el incendio).
6. Toxicidad.
8. Corrosividad.
9. Riesgo de reacción violenta espontánea.

a) Si dos cifras son iguales, esto indica, por lo general, una intensificación del peligro.
b) Cuando el peligro de una materia pueda estar indicado adecuadamente mediante una sola cifra se completa con un cero.
c) Las combinaciones de cifras siguientes tienen sin embargo, un significado especial:
   -22 Gas refrigerado.
   -X323 Materia líquida inflamable que reacciona peligrosamente con el agua, produciendo gases inflamables.
   -X333 Materia líquida espontaneamente inflamable que reacciona peligrosamente con el agua.
   -X423 Materia sólida inflamable que reacciona peligrosamente con el agua liberando gases inflamables.
   -44 Materia sólida inflamable que a una temperatura elevada se encuentra en estado fundido.
   -539 Peróxido orgánico inflamable.

d) Cuando el numero de identificacion de peligro está precedido por la letra "X", esto indica que la materia reacciona peligrosamente con el agua. Para tales materias, el agua solo puede utilizarse bajo la dirección de expertos.

Original en mal estado

RED FERROVIARIA DE. MADRID. SITUACION ACTUAL.



3. SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD DE MADRID

A) FLUJO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN LA COMUNIDAD

En España durante el año 1987, se han transportado por ferrocarril 3.473.278 toneladas de mercancías peligrosas.

La distribución de mercancías peligrosas transportadas a través de la Comunidad de Madrid se resume en las tablas y esquema que se adjuntan en el Anexo A.

B) ITINERARIOS FERROVIARIOS DE CIRCUNVALACION

De todas las líneas radiales y enlaces entre ellas, que constituyen la Red Ferroviaria de Madrid, tal y como se indica en el Plano que se adjunta, las que interesan al estudio por circular por ellas mercancías peligrosas son las siguientes, indicando sus características principales.

- Línea de Madrid-Príncipe Pío a El Escorial y Medina del Campo, con doble vía y circulación por la derecha, dotada de bloqueo automático.
- Línea de Madrid-Atocha a Alcazar de San Juan, vía Aranjuez, con doble vía y circulación por la derecha, dotada de bloqueo automático.
- Línea Madrid-Atocha a Badajoz vía Algodor y Ciudad Real; esta línea es común a la anterior hasta Villaverde Bajo, en donde se desvía hacia Villaverde Alto en vía doble y bloqueo telefónico, para a su vez aquí desdoblarse en dos líneas, la citada de Badajoz que sí soporta tráfico de mercancías peligrosas, y la de Valencia de Alcántara por Leganés, Villaluenga-Yuncler, Talavera de la Reina, Salamanca y Cáceres, que en la parte que corresponde a Madrid no tiene tráfico de mercancías peligrosas.
- La línea Madrid-Atocha a Guadalajara, con doble vía, circulación por la derecha y dotada de bloqueo automático.

Las líneas de enlace entre las anteriores por las que circulan mercancías peligrosas, son:

- Enlaces ferroviarios de Madrid (by-pass), entre la estación de Pitis y las estaciones de San Fernando y Vicálvaro Clasificación, en doble vía, circulación por la derecha y dotada de C.T.C. con mando local.
- Enlace de Madrid-Príncipe Pío con Madrid-Chamartín mediante el by-pass de las Rozas.
- Enlace Villaverde Bajo-Vallecas, con doble vía, circulación por la derecha, con una derivación en la bifurcación de Rebolledo hacia la estación de Sta. Catalina.
- Enlace Villaverde Bajo- Sta. Catalina Clasificación, en vía única.
- Enlace Príncipe Pío-Imperial-Delicias Mercancías, en vía única y con bifurcación desde Delicias hacia Sta. Catalina.

Los tres últimos enlaces citados se utilizan unicamente para circulaciones de mercancías, estando dotados de bloqueo telefónico.

Por lo que se refiere a estaciones que se ven implicadas en la circulación de composiciones con mercancías peligrosas, cabe destacar las siguientes, según líneas:

--- Línea Chamartín-San Fernando (Coslada)

Hortaleza: Estación de 4 vías, dos de circulación y dos de apartado de una de las cuales sale un ramal para servicio a los apartaderos, especialmente de Gas Madrid. Está situada en el p.k. 3,800, con bloqueo C.T.C., sistema de automatización de itinerarios, enclavamientos y señales eléctricas.

O'Donnell: Estación de 6 vías, incluida en el C.T.C. de Chamartín, de la que sale un ramal en vía única hacia Barajas y otro en vía doble hacia Vicálvaro Clasificación. Está situada en el p.k. 11 de la línea.

- Línea Atocha-San Fernando-Guadalajara

Vallecas(Est. y Clasificación): Estación compuesta de 3 vías, dos de circulación y una de apartado, además de las de cargadero y servicio a apartaderos. Está dotado de enclavamiento Bachmann y situado en el p.k. 6,900 de la línea. Tiene acceso en vía doble a la Clasificación de Vallecas, situada junto a la estación. Mediante esta clasificación se enlaza en vía doble con Atocha y con Villaverde Bajo.

Vicálvaro: Estación compuesta de 7 vías, además de las de maniobras y servicio de apartaderos, en particular cementos Portland Valderribas. Se encuentra en el p.k. 11,162 de la línea y está dotada de enclavamiento Bachmann.
Esta estación está conectada en doble vía, con incorporación a distinto nivel, a la estación de Clasificación de Vicálvaro. Mediante las vías de circulación de esta última estación se enlaza con la línea Chamartín-San Fernando entre las estaciones de O'Donnell y San Fernando, mediante un triángulo que permite el acceso en doble vía desde estas dos estaciones.

--- Líneas Atocha-Alcazar de S. Juan y Badajoz

Sta. Catalina: Estación compuesta basicamente por 3 haces de vías de recepción, formación y espera (estos dos últimos colaterales) compuestos por pinceles de 6, 18 y 8 vías respectivamente. Se encuentra ubicada en el p.k. 5,400 de la línea, con enclavamiento Bachmann.
Dispone además de las correspondientes vías de circulación, rodeo y maniobras.
Esta estación se comunica con Atocha-Villaverde Bajo y Delicias El Abroñigal, en vía única hasta la bifurcación de Rebolledo, en donde continúa en vía doble (enlace Vallecas-Villaverde Bajo).

Villaverde Bajo: Estación situada en el p.k. 7,200 de la línea y dotada de enclavamiento Bianchi-Servetoz. La estación cuenta con 7 vías además de un mango. En la misma se unen la doble vía de Vallecas, la doble vía de Atocha y la vía sencilla de Sta. Catalina Clasificación y se bifurcan las dobles de las líneas de Badajoz (hasta Villaverde Alto) y Alcazar de San Juan. De ella salen también un acceso al Taller de Material Fijo y otro a las vías de Clasificación de Villaverde y Salobral.

Villaverde Alto: Estación situada en el p.k. 10,105 de la línea, en la que se separan las dos vías únicas de Portugal por Valencia de Alcántara y Badajoz. Está compuesta por 6 vías, 5 de ellas de andén más dos vías de cargadero y un mango. La estación presta servicio a apartaderos particulares, en especial el de Butano y de ella sale un ramal en vía única a Villaverde-Orcasitas.

En el gráfico que se adjunta a continuación se esquematiza la red ferroviaria y estaciones del área de Madrid, señalándose las líneas, enlaces y estaciones que se ven implicados en el transporte de mercancías peligrosas.

Del conjunto de líneas y enlaces implicados, los que se ven más afectados por la circulación de M.P. son, por tramos y en orden de prioridad:

- Tramo Getafe (Alicante)- Villaverde Bajo

- Tramo Villaverde Bajo- Sta. Catalina

- Tramo Bifurcación Rebolledo-Vallecas-Vicálvaro Estación

- Tramo San Fernando- Torrejón de Ardoz

- Tramo Vicálvaro Estación- San Fernando

- Tramo Villaverde Bajo- Bifurcación Rebolledo

- Tramo Villaverde Bajo- Villaverde Alto- Getafe (Badajoz)

- Tramo O'Donnell-Hortaleza

- Tramo Vicálvaro Estación- Vicálvaro Clasificación-O'Donnell

- Tramo Pitis- Fuencarral- Hortaleza- O'Donnell

- Tramo Sta. Catalina- Delicias Empalme

- Tramo Delicias Empalme- Imperial- Madrid Principe Pío

- Tramo O'Donnell- San Fernando

4.OBJETIVOS DEL PLAN

Las graves consecuencias que se pueden originar a causa de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas, se pueden englobar en dos tipologías claramente diferenciadas:

- Fugas de líquidos corrosivos, líquidos tóxicos y líquidos criogénicos, donde los afectados serán los que estén en contacto directo con el producto.
- Fugas de líquidos inflamables, gases licuados y gases tóxicos, que no estén confinados al lugar del accidente, afectando a la población de la zona.

Los objetivos de este Plan son los de organizar adecuada y oportunamente el modo de proceder en caso de accidente en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, así como de servir de guía para que los Servicios Coordinados de Protección Civil se organicen entre sí y en colaboración con el personal de RENFE, de forma que se actúe eficazmente en cada caso y según las características de la mercancía.

Se establecen como objetivos generales de apoyo, coordinación y seguimiento los siguientes:

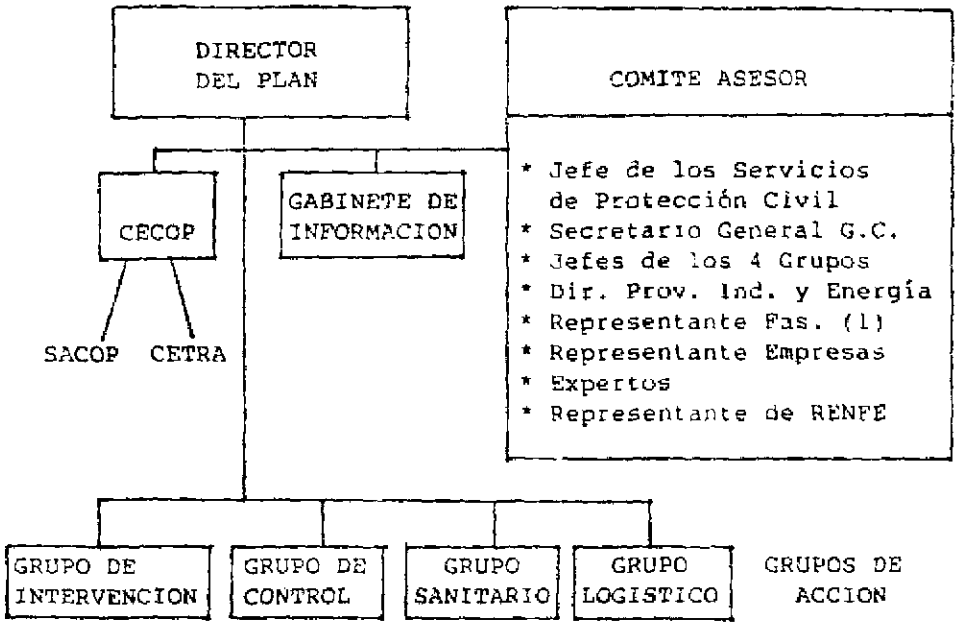
- Efectuar el rescate y primeros auxilios de heridos, así como identificación de las víctimas.
- Contener los efectos del accidente y llegar a su control.
- Atender a los damnificados.
- Evitar nuevos daños a personas, mercancías, ferrocarril y a la propiedad y medio ambiente.
- Asegurar la rehabilitación de la línea férrea e instalaciones afectadas.
- Obtener los elementos necesarios para determinar la causa del accidente y su análisis posterior.
- Proporcionar información autorizada o indicar las fuentes a los medios de comunicación social.

El logro de los objetivos previstos estará en función del grado de participación y eficacia de las distintas dependencias y servicios que intervengan.

Según la disposición tercera de la Orden del Ministerio del Interior de 30 de Noviembre de 1984, este Plan de Actuación constituye norma de obligado cumplimiento para las Autoridades, Organismos, Servicios, Corporaciones, y Entidades Públicas o Privadas que, en su caso, deban intervenir o puedan colaborar en su aplicación, así como para el personal de las mismas que resulte afectado.

5.ESTRUCTURA GENERAL DEL PLAN

El esquema global de la estructura y organización del Plan se muestra en la figura siguiente:



(1) Ver Normas para solicitud de colaboración de las FAS.

5.1 DIRECCION

El Delegado del Gobierno en la Comunidad de Madrid, en cuanto responsable provincial de Protección Civil, es el Director del PLAN y, como tal, decidirá sobre las acciones a llevar a cabo durante la emergencia, en el marco de este Plan, y aquellas necesarias para mantener su operatividad y mejorar su eficacia. Así, sus funciones básicas son las siguientes:

- Declarar la activación del Plan.
- Decidir, en cada momento, las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y la aplicación de las medidas de protección, tanto a la población como al personal adscrito al Plan.
- Determinar y coordinar la información a la población, durante la emergencia, a través de los medios propios del Plan y de los de comunicación social. Se incluye aquí tanto la información destinada a adoptar medidas de protección, como la información general sobre el suceso.
- Solicitar, en su caso, ayuda exterior al Plan.
- Declarar el final de la situación de emergencia.

5.2 GABINETE DE INFORMACION

Dependiendo directamente del Director del Plan, se constituirá el Gabinete de Información, coordinado por el Jefe de la Oficina de Prensa del Gobierno Civil. A través de dicho Gabinete, se canalizará toda la información a la población durante la emergencia.

Sus misiones básicas son:

- Difundir las órdenes, consignas y recomendaciones, dictadas por el Director del Plan, a través de los medios de comunicación social o los que se designen a estos efectos.
- Centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia, de acuerdo con el Director del Plan, y facilitarla a los medios de comunicación social.
- Informar sobre la emergencia a cuantas personas u organismos lo soliciten.
- Obtener, centralizar y facilitar toda la información relativa a los posibles afectados, facilitando los contactos familiares y la localización de personas.

5.3 C.E.C.O.P. (CENTRO DE COORDINACION OPERATIVA).

Es el lugar desde donde se dirige y coordina la acción.

Composición:

- Sala de coordinación de operaciones (S.A.C.O.P.)
- Centro de transmisiones (C E.T.R.A.)

En el CECOP se recibe la notificación del accidente y se canalizan todas las llamadas a los grupos de acción y a los organismos afectados.

Está situado en el Gobierno Civil de la Provincia de Madrid (García de Paredes 65; teléfono 441.50.00).

5.4 COMITE ASESOR.

Para asistir al Director del Plan, en los distintos aspectos relacionados con el mismo, se establecerá un Comité Asesor compuesto, básicamente, por los siguientes cargos:

- Jefe de los Servicios Provinciales de Protección Civil.
- Secretario General del Gobierno Civil.
- Jefe del Grupo de Intervención.
- Jefe del Grupo de Control.
- Jefe del Grupo Sanitario.
- Jefe del Grupo Logístico.
- Director Provincial de Industria y Energía.
- Representante de las Fuerzas Armadas, a designar por la autoridad militar competente, si fuera necesaria su presencia.
- Representante de los Mucicipios afectados.
- Representante de FEIQUE.
- Representante de las Fuerzas de Orden Público (Guardia Civil).
- Representante de RENFE.
- Representante de las empresas químicas.

El Comité asesor podrá contar también con técnicos y funcionarios de las Administraciones Central y Autonómica u otras personas que el Director del Plan considere oportuno.

5.5 GRUPO DE INTERVENCION

El Grupo de Intervención es el responsable de hacer frente a la emergencia, utilizando los medios adecuados para prevenir y, en su caso, combatir el accidente que active el Plan. Así mismo, colaborará en la aplicación de las medidas de protección señaladas por el Director del Plan.

El Grupo de Intervención, tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Combatir y controlar el accidente que haya provocado la activación del Plan.
- Mitigar los daños producidos, tanto a las personas como a los bienes materiales y al medio ambiente.

Estructura:

- Servicio de Extinción de Incendios de la Comunidad de Madrid.
- Servicio de Extinción de Incendios del Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid.
- Servicios de RENFE.
- Brigada de Tropas de la Cruz Roja.
- Equipo de Seguridad de la Empresa expedidora/receptora del producto.
- Equipo de Seguridad de las Empresas adscritas al pacto FEIQUE-RENFE, si fueran necesarias o solicitadas.
- Equipo de Seguridad de la Empresa transportista.
- Equipo de Desactivación de Explosivos de la Guardia Civil (TEDAX).

Hasta la llegada de los miembros del Cuerpo de Bomberos, el responsable de las actuaciones será el representante de RENFE de mayor jerarquía, presente en el lugar del suceso, asesorado por los equipos de Seguridad de las Empresas expedidora /receptora y/o transportista del producto.

Para la organización de los servicios de auxilio, se establece, para el personal de RENFE, el siguiente orden de autoridad:

- Agente superior que se encuentre en el lugar del suceso.
- Jefe de estación colateral.
- Maquinista.
- Interventor en ruta.
- Otros agentes de servicio en el tren o en la vía según el orden de sus respectivas categorías profesionales.

Una vez que los miembros del Cuerpo de Bomberos se presenten en el lugar será el mando jerárquico de los mismos (en contacto permanente con el CECOP) el que asuma la dirección de las operaciones, con el asesoramiento de todos los técnicos presentes.

Una vez normalizada la situación serán los Servicios de RENFE los encargados de la rehabilitación de las vías y del tráfico ferroviario.

5.6 GRUPO SANITARIO

Funciones:

- Organizar el dispositivo médico-sanitario para la atención de las personas afectadas en una emergencia.
- Efectuar los salvamentos y rescates sanitarios que procedan, de acuerdo con las peticiones que le formule el Grupo de Primera Intervención.
- Organizar el tratamiento sanitario en el lugar del suceso, en términos de medicina de sostenimiento, clasificación y evacuación a centros hospitalarios.
- Tener preparada la estructura de recepción hospitalaria, tanto en términos de capacidad como de especialidades médico-quirúrgicas.
- Organizar y disponer las medidas de carácter profiláctico que procedan en prevención de focos epidémicos.
- Organizar el suministro de fármacos necesarios.
- Organizar, en colaboración con el Instituto Anatómico-Forense y el Gabinete de Identificación de la Dirección de la Seguridad del Estado, la identificación y traslado de las personas fallecidas con ocasión de la emergencia.

A la llegada de los miembros de la Cruz Roja serán éstos, en contacto permanente con el CECOP, los que se encargarán del auxilio y traslado de las víctimas a los Centros Sanitarios destinados al efecto notificando inmediatamente al CECOP el nombre de la víctima y del centro en el que se interna.

Si el número de víctimas es de consideración, o si existen heridos que precisen cuidados especiales, se avisará desde el CECOP al Director en Madrid del Instituto Nacional de la Salud, para que organice la estructura de recepción hospitalaria necesaria, asumiendo entonces la dirección de las actuaciones de los miembros del Grupo Sanitario.

Composición:

- Brigada de tropas de la Cruz Roja.
- Medios Sanitarios de RENFE.
- Instituciones Sanitarias de la Comunidad de Madrid (Hospitales, Clínicas, Casas de Socorro, etc.).

5.7 GRUPO LOGISTICO

Funciones:

- Facilitar al resto de los Grupos los medios y recursos necesarios que les permitan cumplir sus misiones en los casos en que con sus propios medios no estén en condiciones de afrontarlas y suministrarles otros servicios y medios que permitan la progresión eficaz de las acciones emprendidas.
- Realizar las evacuaciones que ordene el Director del Plan.

Estructura y clasificación:
Coordinador del Grupo: Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento en cuyo ámbito ocurre el accidente.

Composición:
- Guardia Civil.
- Medios de RENFE.
- Ayuntamiento afectado.
- Entidades y empresas que directa o indirectamente queden integradas en el Plan.

Clasificación de los medios logísticos:
Se pueden clasificar en tres tipos:

Comunicaciones:
Se deben establecer comunicaciones fiables y permanentes entre los Grupos de Acción y el CECOP. No hay que olvidar que todas las acciones serán coordinadas desde el CECOP como se establece en el Organigrama General del Plan.

Transportes:
- Servicio de ambulancias, en el caso de que existiesen víctimas.
- Transporte por tren de equipos de socorro de los Servicios Coordinados de Protección Civil y de empresas especializadas en el caso de que se considere conveniente, o que por carretera resultase impracticable.
- En caso necesario puede preverse la actuación de helicópteros de salvamento en lugares inaccesibles. Las helizonas correspondientes deberán estar ubicadas en áreas desprovistas de tendidos aéreos de cables a una distancia, como mínimo, del centro para la toma de tierra de 100m., y del lado de donde sopla el viento.En todo caso se estará a las normas de seguridad de vuelo que establezca el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Unidad de helicópteros de la Dirección General de la Policía Nacional y, en su caso, el Comandante de la aeronave.
- Organización de trenes de evacuación formado preferentemente por coches literas, si fuera impracticable el traslado de personas por carretera.

Otros medios:
Instalación de tiendas de campaña o caravanas transportables para los equipos de intervención y para asistencia a posibles víctimas. Se deberá prever asimismo la instalación de un hospital de campaña en aquellos casos en que fueran necesarios tratamientos locales de víctimas, clasificación y organización del transporte sanitario.

Igualmente debe preverse la organización de la oportuna intendencia para los medios intervinientes, así como el carburante para los vehículos operantes, con el fin de garantizar la prestación de sus servicios por todo el tiempo que duren las operaciones de socorro.

5.8 GRUPO DE CONTROL

Estructura:
Coordinador del Grupo: La dirección de las actuaciones del Grupo estará a cargo del mando de la Guardia Civil de mayor rango presente en el lugar.

Composición:
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (Guardia Civil, Policía Municipal y Nacional).
- Guardería Jurada de RENFE.

Funciones:
Mantener el orden público y el control del tráfico en las tareas de operación, además de velar para que se faciliten las actuaciones de los otros Grupos de Acción.

6.EMERGENCIA

A los efectos del presente Plan, denominamos emergencia a la situación provocada por una anormalidad en el transporte por ferrocarril de mercancías peligrosas, que requiere una intervención urgente, inmediata y especializada para prevenir, reducir y controlar las consecuencias que pudieran derivarse para las personas, la comunidad, los bienes, los sistemas o los servicios.

6.1. TIPOS DE EMERGENCIA

En la Orden Ministerial de 30 de Noviembre de 1984 se clasifican las emergencias en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril como consecuencia de un accidente, en los siguientes tipos:

Tipo 1.- Avería o incidente. El tren que transporta mercancías peligrosas no puede continuar la marcha. El vagón o vagones que las contienen están en perfecto estado y sin descarrilar.

Tipo 2.- El vagón o vagones han sufrido desperfectos pero no existe fuga o derrame del contenido.

Tipo 3.- El vagón o vagones han sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

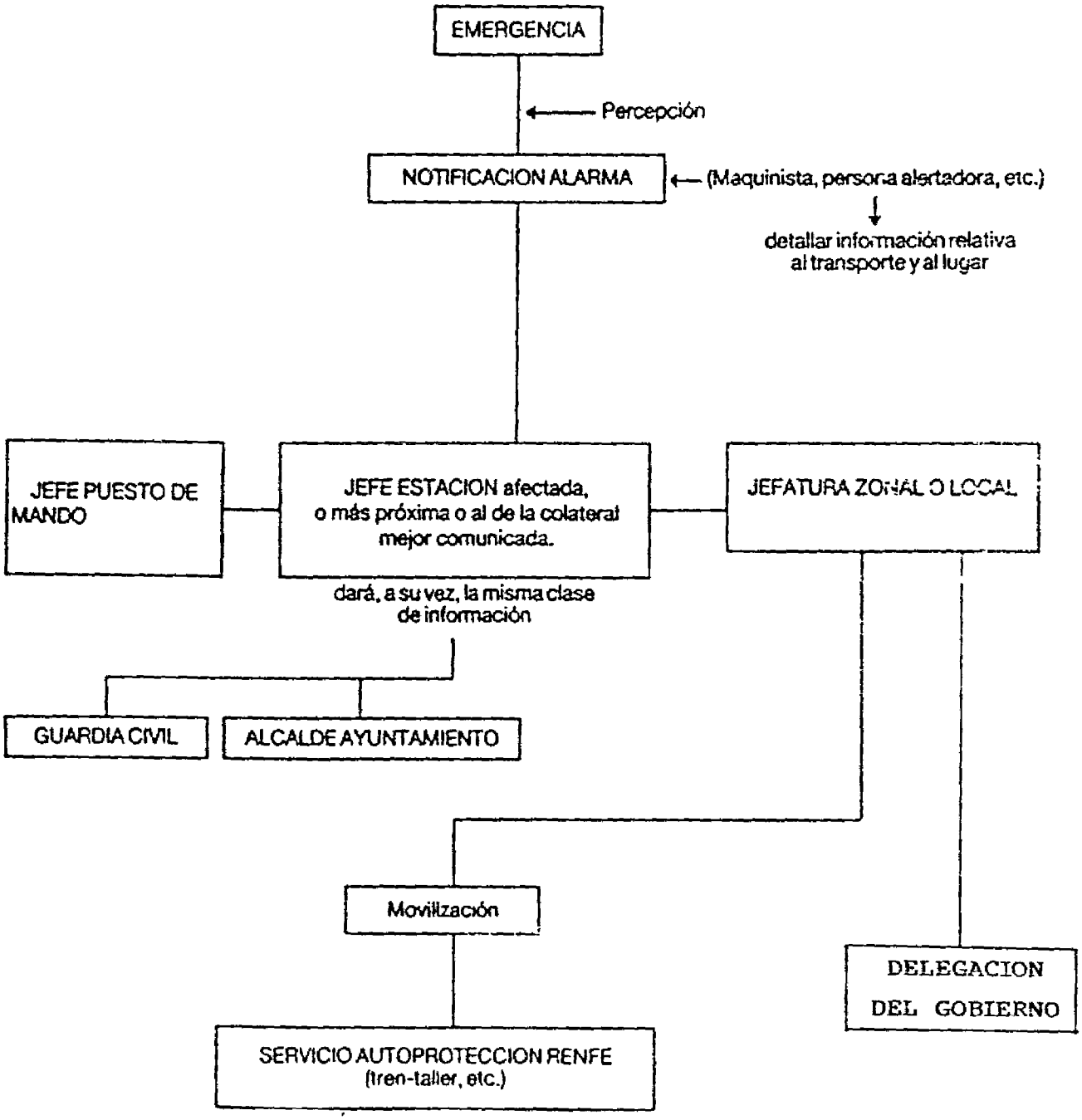
Tipo 4.- Existen daños e incendio en el vagón o vagones y fuga con llamas en el contenido.

Tipo 5.- El vagón o vagones y su contenido han hecho explosión.

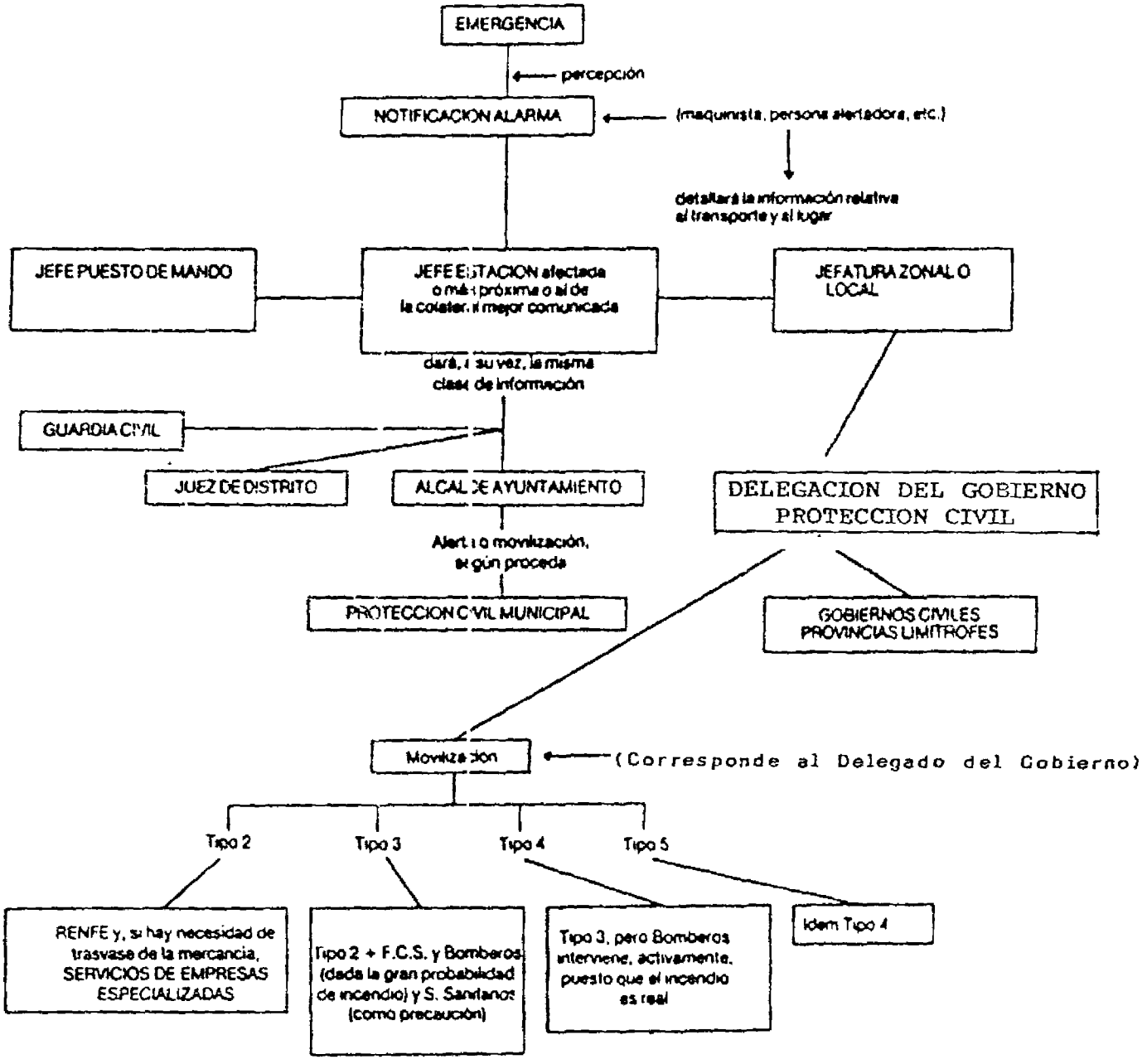
Para cada tipo hay que considerar con atención la existencia de víctimas (muertos y heridos) y el lugar en que se produce el accidente (accesos fáciles por carretera o no). Los Organismos a los que habrá que alertar y las actuaciones de los distintos grupos de acción serán diferentes en cada caso.

ESQUEMA DE LA ALARMA PARA LA EMERGENCIA DE TIPO 1

Es aplicable para la de Tipo 2,
si no hay necesidad de trasvasar la mercancía.

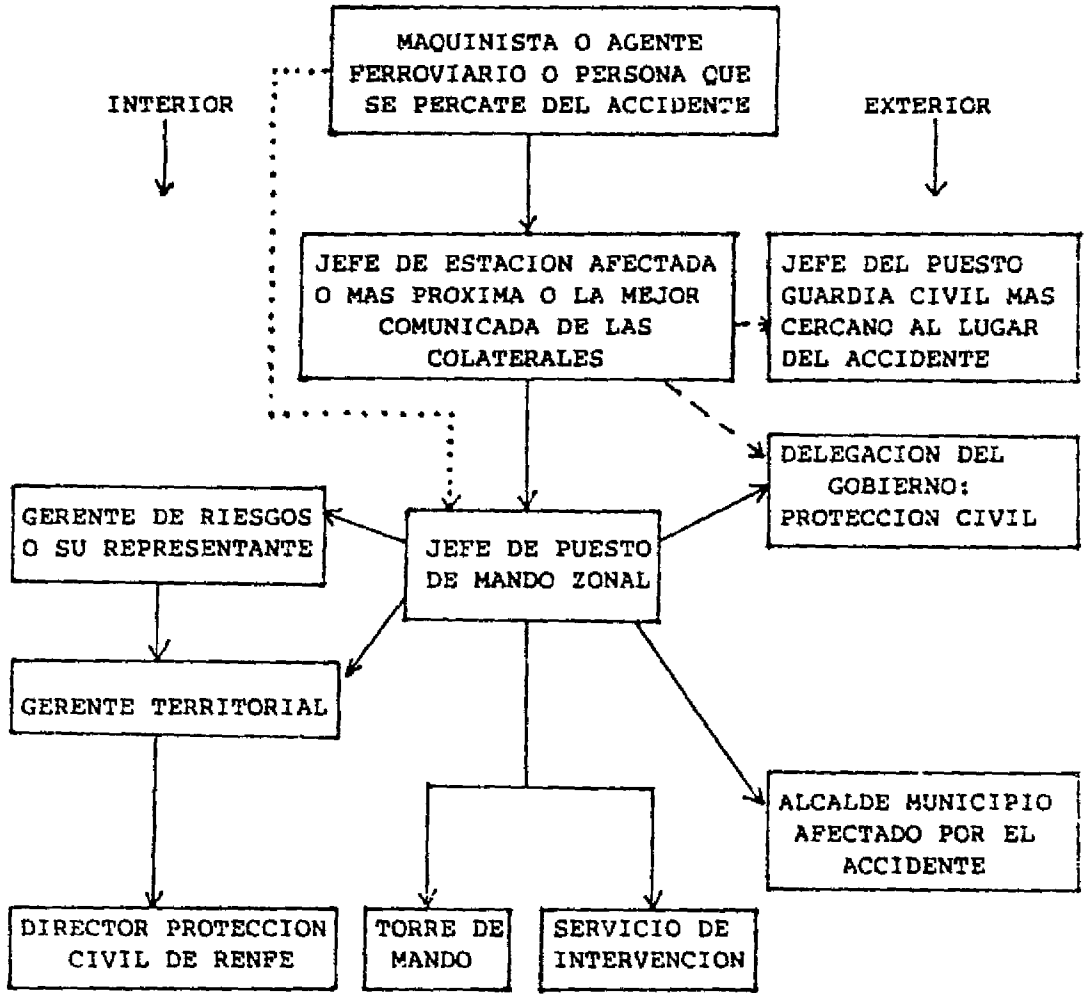


ESQUEMA DE LA ALARMA PARA LAS EMERGENCIAS DE TIPO 2, 3, 4 Y 5



F.C.S.: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

ESQUEMA DE NOTIFICACION DE LA ALARMA



– – – – –→SIEMPRE QUE DISPONGA DE MEDIOS ADECUADOS
·····COMUNICACION TREN-TIERRA

NOTAS:

- SI HAY VICTIMAS O DAÑOS MATERIALES AJENOS A RENFE, SE AVISARA AL JUEZ DE DISTRITO DE LA DEMARCACION CORRESPONDIENTE.

- SI ESTAN INVOLUCRADAS MERCANCIAS RADIACTIVAS, SE NOTIFICARA AL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR, SALA DE EMERGENCIAS (SALEM)

- EN LAS CONSIGNAS DE LOS PUESTOS DE MANDO Y ESTACIONES, FIGURARA EL LISTADO DE LOS TELEFONOS NECESARIOS Y DEBIDAMENTE ACTUALIZADOS.

6.2 NOTIFICACION DE LA ALARMA

De la rapidez, veracidad y contenido de la información con que se notifique la alarma dependerá en gran medida la eficacia de la actuación destinada a paliar los efectos del accidente.

CUANDO.- De forma inmediata si se produce una de las emergencias:

- Tipo 3, 4 ó 5.

- Tipo 1 ó 2 que origine una interrupción de la circulación que se prevea ha de durar tres horas o más.

- Tipo 2 si los desperfectos sufridos por el vagón o vagones son de consideración.

QUIEN.- El Jefe de tren o el propio maquinista, si es posible, y cualquier otro agente o persona que se percate del accidente.

A QUIEN.- Ver el esquema de notificación de la página anterior.

6.3 AUTORIDADES QUE DEBEN SER INFORMADAS SEGUN EL TIPO DE EMERGENCIA.

--- Accidentes tipo 2.

- Al Jefe del Puesto de la Guardia Civil o de la Comisaría de Policía más cercano.
- Al Alcalde del Ayuntamiento en cuyo término haya ocurrido la emergencia.

--- Accidentes tipo 3, 4 y 5.

- Delegado del Gobierno.
- Al Jefe del Puesto de la Guardia Civil o de la Comisaría de Policía más cercano.
- Al Alcalde del Ayuntamiento en cuyo término haya ocurrido el accidente.
- Al Juez de Distrito a cuya demarcación corresponda el lugar del suceso y, en su caso, al Juez Municipal, siempre que existan víctimas mortales.
- Al Consejo de Seguridad Nuclear, en el caso de mercancías radiactivas.

Hay que tener en cuenta la importancia de la información relativa al lugar, ya que sus características pueden condicionar la evolución del accidente.

- Corrientes o embalses de agua, si la mercancía es líquida.
- Posibilidad de ser arrastrada la nube tóxica por el viento a lugares habitados o depositarse en hondonadas del terreno, si su densidad es mayor que la del aire; cuando se trate de un gas o líquido facilmente volátil.
- Si el producto es susceptible de neutralizarse o reaccionar por efecto de la humedad, debida a la niebla, lluvia o nieve.
- Si en las proximidades existe riesgo de incendio o posibilidad de producirse una emergencia asociada.

Procedimiento para la notificación.

En las estaciones y Puestos de Mando, el Técnico que reciba la información telefónica, deberá solicitar los datos que se indican en la hoja, anotando la mayor cantidad posible de los mismos.

Debe tener presente que, si la rapidez con que se transmite la información es importante, lo es más el contenido y, aunque sea incompleto, la veracidad de los datos es fundamental.

Estas hojas de notificación serán distribuidas en todas las estaciones abiertas al tráfico y en aquellas dependencias que determinen los Gerentes de Riesgos. (1)

Para completar la información necesaria para el desarrollo del Plan, los Puestos de Mando y estaciones que se determinen, dispondrán de las fichas de seguridad para cada producto.

El maquinista llevará junto con la carta de porte, la hoja de notificación, así como las fichas de seguridad de las materias peligrosas que transporta.

Medios de transmisión de la alarma:

La alarma e información se dará a través de los medios ordinarios de transmisión. En caso de urgencia podrá hacerse a través de los sistemas de comunicación de la Guardia Civil e incluso de las patrullas rurales.

(1) Este formato servirá, también, para la distribución de la notificación de la alarma.

6.4 INFORMACION A SUMINISTRAR POR RENFE

HOJA DE NOTIFICACION - PRIMERA NOTICIA DE INDICENCIA

FECHA: HORA:

LUGAR DEL SUCESO
Línea:
Entre
Posibles accesos:

INFORMADOR:

VICTIMAS

HERIDOS SI
NO

MUERTOS SI
NO

PRODUCTO TRANSPORTADO
Nombre:
Graneles: Vagón-cisterna__
Contenedor-cisterna__

Detalle: Contenedor__
Bulto__
Bidón__
Otro (indicar)__

DATOS PANEL NARANJA (TPF o RID)

Código de peligro
nº ONU de materia

ETIQUETAS DE PELIGRO

DESCRIPCION DEL ACCIDENTE
Avería mecánica__
Colisión__
Descarrilo__
Otro tipo (indicar)__

TIPO DE ACCIDENTE
Fuga__
Vertido__
Incendio__
Explosión__

DATOS COMPLEMENTARIOS

DATOS DEL LUGAR
Condiciones metereológicas:
Nublado__ Sol__ Lluvia__ Niebla__ Viento__ Dirección viento__
Lugares habitados próximos: SI- NO- NO SE SABE
Cursos de agua o embalses proximos: SI- NO
Morfología del terreno: Llano__ Ladera__ Montaña__ Trinchera__
Accesos por carretera: SI- NO

DATOS DEL TREN
Número del tren:
Composición del tren: nº vagones__ nº toneladas__
Nº vagones afectados:
Nº toneladas afectadas:
Lugar de los vagones afectados en la colisión:

DORSO DE LA HOJA DE NOTIFICACION

OTROS PRODUCTOS TRANSPORTADOS

NOMBRE

Graneles: Vagón-cisterna__
Contenedor-cisterna__

DATOS PANEL NARANJA (TPF o RID)

Detalle: Contenedor__
Bulto__
Bidón__
Otro (indicar)__

Código de peligro
nº ONU de materia

ETIQUETAS PELIGRO

DISTANCIA AL PRODUCTO ORIGEN DEL ACCIDENTE

NOMBRE

Graneles: Vagón-cisterna__
Contenedor-cisterna__

DATOS PANEL NARANJA (TPF o RID)

Detalle: Contenedor__
Bulto__
Bidón__
Otro (indicar)__

Código de peligro
nº ONU de materia

ETIQUETAS PELIGRO

DISTANCIA AL PRODUCTO ORIGEN DEL ACCIDENTE

NOMBRE

Graneles: Vagón-cisterna__
Contenedor-cisterna__

DATOS PANEL NARANJA (TPF o RID)

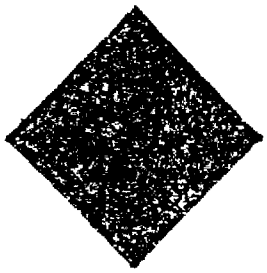
Detalle: Contenedor__
Bulto__
Bidón__
Otro (indicar)__

Código de peligro
nº ONU de materia

ETIQUETAS PELIGRO

DISTANCIA AL PRODUCTO ORIGEN DEL ACCIDENTE

EJEMPLO DE FICHA DE SEGURIDAD ELABORADA POR RENFE

RENFE FICHA DE SEGURIDAD	NUMERO DE PELIGRO 33
NATURALEZA DE LOS PELIGROS GASOLINA - LIQUIDO MUY INFLAMABLE - PELIGRO DE EXPLOSION DE LOS VAPORES AL CONTACTO CON EL AIRE - PELIGRO DE INTOXICACION POR INHALACION O INGESTION - PELIGRO DE IRRITACION POR CONTACTO CON LA PIEL, OJOS Y MUCOSAS - PELIGRO DE VAPORES NARCOTICOS	NUMERO DE LA MATERIA (VER EL DORSO) 1203 ETIQUETA SIMBOLO DE PELIGRO 

EN CASO DE	CONDUCTA A SEGUIR
FUGA O DERRAME	- UTILIZAR EQUIPO RESPIRATORIO AUTONOMO Y GUANTES DE PROTECCION - EVITAR LLAMAS O CHISPAS - PULVERIZAR CON AGUA PARA DISIPAR LOS VAPORES - EVITAR LA ENTRADA DEL PRODUCTO AL ALCANTARILLADO (EXPLOSION) Y RIOS. - ETC.
INCENDIO	- AGENTES EXTINTORES: POLVO, CO2 Y HALONES - PARA LOS PRODUCTOS MARCADOS CON ASTERISCOS ROJO (CONSULTAR LISTA AL DORSO). EL AGUA ES RECOMENDABLE. - REFRIGERAR EL RECIPIENTE CON AGUA, CUANDO ESTE EXPUESTO AL FUEGO. - PARA EL RESTO DE LOS PRODUCTOS EL AGUA PUEDE EXTENDER EL INCENDIO.
PRIMEROS AUXILIOS	- QUITAR LAS ROPAS IMPREGNADAS POR EL PRODUCTO - LAVAR CON ABUNDANTE AGUA LAS PARTES AFECTADAS - NO TOCAR LAS QUEMADURAS Y CUBRIR A LA VICTIMA - EN CASO DE INSUFICIENCIA RESPIRATORIA: INHALACION OXIGENO - EN CASO DE PARO RESPIRATORIO: RESPIRACION ARTIFICIAL, DE NO SABER HACERLA, LADEARLE LA CABEZA. - HOSPITALIZACION URGENTE
LLAMADAS DE URGENCIA	006: PROTECCION CIVIL C.A.M.P.S.A. OTROS

7.OPERATIVIDAD

Se describen en este apartado las funciones y actuaciones especificas del personal de las Entidades, Empresas y Organismos reflejados en cada uno de los Grupos de Acción.

Todas las operaciones se dirigirán desde el CECOP.

7.1 MISIONES DEL DELEGADO DEL GOBIERNO

Asumir la responsabilidad sobre el control general de la situación y dirigir todas las operaciones de los trabajos necesarios para solucionar el accidente.

Disponer la intervención inmediata de los Servicios de Orden y de Extinción de Incendios y Salvamento a que se refiere el Plan.

Asegurarse que en caso de un accidente que lo requiera serán llamados los servicios auxiliares externos (Cruz Roja, Hospitales, Médicos, Donantes de Sangre, Especialistas, etc.).

Ejercer el control sobre las áreas exteriores a la afectada directamente por el accidente.

Mantener una revisión continua especulativa sobre el posible desarrollo del accidente y determinar el curso más probable de su evolución.

Organizar la eventual evacuación de la población radicada en el área siniestrada.

Asegurarse que los heridos están recibiendo adecuada atención.

Establecer un registro cronológico del desarrollo del accidente y reunir los informes técnicos pertinentes.

Organizar el relevo del personal y disponer su abastecimiento cuando la emergencia sea prolongada.

Establecer contacto con los servicios de metereología para informarse sobre los cambios de condiciones meteorológicas en las emergencias prolongadas, en la que exista el riesgo de extensión del fuego o contaminación, así como establecer contacto con la Unidad Sanitaria del Ministerio de Sanidad y Consumo.

Establecer, asimismo, los contactos que fueren precisos con las empresas y transportistas relacionados con el producto, así como con las Asociaciones que tengan constituidos pactos de ayuda mútua concertados.

Decretar la movilización de los recursos humanos y materiales que sean necesarios para controlar el accidente, en las condiciones y mediante los procedimientos que legalmente proceda.

Solicitar la colaboración de las Fuerzas Armadas cuando sean necesarias en base a lo previsto en el Real Decreto 115/1976, de 8 de abril, sobre la colaboración de las Autoridades Militares con las gubernativas.

Proponer la declaración de estado de alarma oída la Comisión Provincial del Gobierno, cuando la importancia del accidente lo aconseje, en los términos previstos en el artículo 116.1 de la Constitución y la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, sobre los Estados de Alarma, Excepción y Sitio.

Disponer la intervención de los medios necesarios para la localización e identificación de las personas afectadas por el accidente.

Controlar la rehabilitación de las zonas dañadas por el accidente.

Informar a la opinión pública y a los medios de comunicación social sobre el suceso.

7.2 MISIONES DE LA COMUNIDAD DE MADRID

A) Mediante los Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento, y de Prevención y Protección Civil de la Dirección General de Protección Ciudadana, de la Consejería de Agricultura y Cooperación le corresponde:

1) La dirección técnica de los trabajos en la emergencia, en especial los ejecutados por su propio personal. El Director Técnico estará integrado en el Comité Asesor.
2) Organizar los retenes de vigilancia después del siniestro, si procede, correspondiendo al Director Técnico determinar el número y distribución de los retenes que han de vigilar la zona afectada.
3) El Mando del Servicio de Incendios que haya quedado en el lugar del siniestro, será el que, con autorización del mando único, dé por terminado el servicio de retén de vigilancia y lo comunicará a la Central de Comunicaciones, Ayuntamiento y Delegación del Gobierno.
4) El Jefe del Cuerpo de Bomberos actuante dirigirá a todos los miembros del Grupo de Primera Intervención.
   Los bomberos se desplazarán inmediatamente al lugar del suceso. La aproximación se hará a favor del viento, si es posible. Su actuación vendrá condicionada por la orografía del terreno y por la clasificación de la emergencia, siguiendo las instrucciones contenidas en las Fichas de Intervención.
   El mando jerárquico del Cuerpo de Bomberos presente en el lugar del suceso solicitará, a través del CECOP, los medios ajenos necesarios para el control total de la emergencia.

B) Serán misiones de la Consejería de Salud, a través de su Dirección General de la Salud:

1) En función de sus posibilidades, aportará todos los medios materiales y humanos de que disponga para hacer frente a las necesidades sanitarias derivadas de la emergencia, en especial ambulancias, equipos de primeros auxilios y plasma sanguíneo.

2) Adoptará todas cuantas medidas sean precisas para evacuar a las víctimas del siniestro, siguiendo un orden prioritario de la evacuación en función de la gravedad de sus heridas.
3) Trasladará a las víctimas a los Centros Hospitalarios más idóneos,dependiendo del carácter de sus heridas.
4) Controlará los posibles efectos secundarios que sobre la salud de la población puedan generar las consecuencias de la emergencia.

7.3 MISIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS

El Alcalde-Presidente del Ayuntamiento en cuyo ámbito Municipal se produce el accidente, como coordinador del Grupo de Apoyo Logístico, suministrará a los miembros de los otros Grupos de Acción los medios necesarios disponibles en el Municipio; o bien solicitará, a través del CECOP, aquellos otros que el coordinador del Grupo de Primera Intervención le indique.

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Municipales formarán parte del Grupo de Control.

7.4 MISIONES DE LA GUARDIA CIVIL

Una vez que se reciba la llamada en el CECOP confirmando el accidente se notificará a la Comandancia de la Guardia Civil y al Puesto de la Guardia Civil más cercano al lugar del suceso, al objeto de que se monte el dispositivo de control más adecuado al tipo de siniestro.

Como responsables del Grupo de Control, procederán:

Si el accidente se produce en las proximidades de una población, procederán a vigilar y acordonar la zona en un radio que delimitarán los técnicos conforme a las características del accidente.

Si el accidente ocurre en plena vía, la protección se ejercerá por cada lado del tren a las distancias recomendadas por los técnicos, siguiendo la dirección de la vía férrea y extendiendo la vigilancia por ambos sentidos de circulación, ya que ha de asegurarse la posible llegada de socorros por este medio.

En los puntos de conexión de la carretera y el ferrocarril y en aquellos que se fijen para estacionamiento o maniobras de vehículos de auxilio, organizarán la oportuna regulación de la circulación y montarán los dispositivos necesarios para el control del tráfico y los desvíos que se establezcan.

Misiones del TEDAX.

En el caso de amenaza de bomba o riesgo de explosión en el convoy se alertará al Equipo de Desactivación de Explosivos de la Guardia Civil (TEDAX), actuando todos los miembros de los Grupos de Acción siguiendo las recomendaciones del mando de dicho Equipo presente en el lugar del suceso.

7.5 MISIONES DE LA POLICIA NACIONAL

Informar de los hechos.

Protección del ferrocarril evitando cualquier manipulación en el mismo de personas no autorizadas.

Cooperar con el personal de Protección Civil y los demás Organismos concurrentes, y en especial con el Cuerpo Superior de Policía en las labores de identificación de cadáveres y protección de pruebas materiales que puedan ser necesarias para el esclarecimiento del hecho y con la Guardia Civil y Policía Municipal en las labores de regulación del tráfico y de evacuación de la población si fuera necesario.

7.6 NORMAS PARA SOLICITUD DE COLABORACION DE LAS FUERZAS ARMADAS

El Ejercito dentro de sus propias normas, organizará las Unidades de Ayuda que estime necesarias para su colaboración de este tipo de siniestros.

La colaboración de las Fuerzas Armadas solo podrá ser solicitada para aquellas emergencias que por su magnitud o sus especiales características requieran tal ayuda a juicio del Centro de Coordinación Operativa.

Las peticiones de colaboración deberán ser formuladas al Delegado del Gobierno por el Centro de Coordinación Operativa para que aquél a su vez las dirija al Capitán General de la Región Militar Centro.

En la solicitud de colaboración deberá concretarse las acciones a realizar, así como los medios precisos (helicópteros para salvamento de personas, vehículos pesados, equipos especiales, etc.).

Cuando en aplicación de este Plan, el Ministro de Defensa, o en su caso, la Autoridad Militar competente decida la colaboración de unidades militares, se incorporará al Centro de Coordinación Cooperativa, un representante de las Fuerzas Armadas.

7.7 MISIONES DE ENTIDADES PRIVADAS

Su presencia, así como su asesoramiento de carácter técnico (químico, radiactivo, biológico, tóxico, etc) podrá ser solicitada por la Delegación del Gobierno, en especial de aquellas Entidades o Empresas que guarden alguna conexión con el vehículo accidentado o su carga, en virtud de su condición de fabricantes, consignatarios, transportistas o destinatarios. Dichas Entidades estarán obligadas a prestar el asesoramiento solicitado.

Los medios y recursos en posesión de estas Empresas y Entidades podrán ser movilizados y en su caso requisados temporalmente cuando sean precisos para el control de la emergencia.

A la llegada de los Equipos de Seguridad de estas empresas al lugar del accidente se pondrán a disposición del mando jerárquico de los Bomberos presente en el lugar.

7.8 MISIONES DE LA CRUZ ROJA

En contacto permanente con el CECOP; acudirá al lugar del siniestro, aportando todos los medios humanos y materiales que le sean requeridos.

Prestará los primeros auxilios a los afectados y colaborará en el rescate de las víctimas.

Evacuará a las víctimas del siniestro, trasladándolas a los Centros Hospitalarios idóneos.

Realizará todas cuantas acciones contribuyan a paliar los efectos del siniestro y le sean ordenadas por el CECOP siempre dentro de sus competencias.

7.9 MISIONES DE RENFE

El Coordinador de todas las actuaciones del personal de RENFE es el Gerente Territorial, asesorado tecnicamente por el Gerente de Riesgos.

El personal de RENFE participa en los Grupos:
- de Primera Intervención.
- Sanitario.
- de Apoyo Logístico.
- de Control.

Actuación del Jefe de Puesto de Mando Zonal.

Será el encargado de comunicar la alarma a la Delegación del Gobierno y al Alcalde del Municipio afectado por el accidente. Asi mismo notificará la alarma a los distintos servicios de RENFE.

Actuación del maquinista del tren y de los agentes ferroviarios presentes.

Dar la alarma, conforme a lo establecido en el apartado 6.

En vía doble, solicitar la suspensión de la circulación por la otra vía.

Salvamento de víctimas.

Utilización de extintores adecuados.

Refrigeración con agua de bultos, contenedores o cisternas expuestas el calor (si lo indican las fichas de intervención).

Aislamiento de vehículo o vehículos de la composición en la proximidad de un fuego.

Asegurar el estacionamiento del material, apretando los frenos de mano.

Solicitar el corte de la tensión en catenaria, bien para suspender la circulación o para permitir la actuación de los Bomberos.

Parar los motores, si hay gases inflamables.

Asesorar con sus conocimientos a los Servicios de Protección Civil que se presenten en el lugar del accidente.

Actuación del Jefe de Estación.

Si el accidente ocurre en una estación:

Informar inmediatamente al Puesto de Mando Zonal de RENFE.

Tomar las medidas oportunas, en contacto con dicho Puesto de Mando, para evitar que se agraven las consecuencias del accidente y para facilitar la actuación de los Grupos de Acción, como son:

- Apartado de otros trenes o composiciones.
- Cierre de las señales de entrada a la estación.
- Corte de la tensión en la catenaria.
- Situación del tren-taller.
- Despeje de los accesos a la estación para facilitar la llegada de los Servicios Exteriores que se movilicen.
- Asesorar a los Grupos de Acción sobre los aspectos ferroviarios.

Si el accidente ocurre en plena vía los Jefes de las Estaciones colaterales estarán preparados para realizar las operaciones que les indique el Puesto de Mando de RENFE.

Actuación del Personal Sanitario:

Los Médicos y A.T.S. del Sector (Madrid), cuando reciban aviso del siniestro, se trasladarán inmediatamente al lugar del accidente con los medios de cura precisos para una primera asistencia.

Los A.T.S. que atiendan a los heridos en el lugar del accidente deberán recoger los siguientes datos de los mismos: nombre y dos apellidos, residencia y domicilio habitual, edad, diagnóstico y sitio donde se evacúa para su asistencia y hospitalización si procede. Con estos datos se elaborará un listado único que, con el VºBº del Médico del Sector, se remitirá al médico Jefe de la Zona.

El traslado de los heridos a los Centros Hospitalarios será organizado por los miembros de la Cruz Roja y Servicios Sanitarios de la Comunidad de Madrid y el INSALUD, que se presenten en el lugar del suceso, dirigidos en todo momento desde el CECOP.

Actuación de la Guardería Jurada.

Se pondrán a disposición de la Guardia Civil para mantener el control del tráfico en las áreas de operación, y velar para que se faciliten las actuaciones de todos los Grupos de Acción.

La comunicación telefónica de todos los Grupos con el CECOP se mantendrá hasta que los vagones que contenían las materias peligrosas hayan sido remolcados nuevamente o apartados, con las necesarias garantías de seguridad, por las brigadas del tren-taller movilizado. En el supuesto de tener que dejarlos apartados, serán los miembros del Grupo de Control los encargados de su custodia hasta su definitivo traslado o hasta que la empresa expedidora-receptora del producto garantice la absoluta inocuidad del mismo.