

Decreto 138/2011, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

El desarrollo económico hace necesaria la producción, consumo y tránsito de mercancías peligrosas por el territorio pudiendo tensionar en caso de accidente la organización y operatividad prevista para controlar y mitigar las consecuencias de emergencias que tienen menor potencial siniestral. El ámbito territorial de La Rioja se encuentra situado en el corredor del Ebro, que conecta la cornisa cantábrica y el noroeste peninsular con el Ebro medio y el litoral mediterráneo, y por él discurren relevantes tráficos de sustancias calificadas como peligrosas por lo que se estima necesario disponer de planificación específica de protección civil para acometer de manera adecuada la prevención del riesgo y situaciones de emergencia.

El riesgo derivado de circunstancias o actividades determinadas ha sido contemplado en el Real Decreto 407/1992, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil, que establece en su artículo 6 una relación de riesgos que pueden ser objeto de planes especiales, en aquellos ámbitos que lo requieran, encontrándose entre éstos el riesgo del transporte de mercancías peligrosas. En el artículo 8.2 de este Real Decreto se indica que las Comunidades Autónomas elaborarán y aprobarán los planes especiales cuyo ámbito territorial de aplicación no exceda del de la propia Comunidad Autónoma.

Por su parte el artículo 15 de la Ley 1/2011, de 7 de febrero, de Protección Civil y Atención de Emergencias de La Rioja, manifiesta que los planes especiales son el instrumento organizativo general de respuesta para hacer frente a riesgos concretos cuya naturaleza requiera una metodología técnico-científica específica. Estos planes, elaborados de acuerdo con las correspondientes directrices básicas de planificación, deben ser aprobados por el Gobierno de La Rioja, a propuesta del titular de la consejería competente en materia de protección civil y previo informe favorable de la Comisión Regional de Protección Civil de La Rioja.

En el artículo 35 de la misma Ley 1/2011, se establece en su apartado b) que corresponde al Gobierno de La Rioja aprobar y ejecutar los planes especiales de protección civil. El artículo 37, en su apartado b) expone que corresponde a la Consejería del Gobierno de La Rioja que tiene atribuida la competencia de protección civil la elaboración, implantación y aseguramiento de la difusión de los planes especiales.

De acuerdo con las obligaciones de protección civil se ha analizado el riesgo del transporte de mercancías peligrosas estructurándose una organización adaptable a distintas magnitudes siniestralas, disponiéndose el Plan Especial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (en adelante TRANSCAR) de acuerdo a las directrices para la elaboración de planes especiales que figuran en el Real Decreto 407/1992, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

El TRANSCAR se integra en el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de La Rioja, PLATERCAR, Plan Director que normaliza la planificación y la coherencia

operativa de los servicios y entidades intervinientes en las actividades de protección civil en el ámbito de La Rioja.

El presente texto se ha informado favorablemente por el Pleno de la Comisión Regional de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja el 31 de marzo del 2011.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Presidencia y Justicia, conforme con el Consejo Consultivo de La Rioja y previa deliberación del Consejo de Gobierno, en su reunión del día 5 de octubre de 2011, acuerda aprobar el siguiente,

Decreto

Artículo 1. Aprobación del Plan Especial de Protección Civil.

Aprobar la redacción del Plan Especial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (TRANSCAR), cuyo texto se inserta a continuación de este Decreto.

Disposición adicional única. Remisión del Plan Especial de Protección Civil aprobado a la Comisión Nacional de Protección Civil.

El Plan Especial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (TRANSCAR) se remitirá, para su homologación, a la Comisión Nacional de Protección Civil, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

Disposición final primera. Desarrollo normativo.

Se faculta al Consejero de Presidencia y Justicia para realizar cuantas actuaciones y dictar todas las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto.

Disposición final segunda. Homologación y entrada en vigor del Plan Especial de Protección Civil.

El Plan Especial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (TRANSCAR), tras su homologación por la Comisión Nacional de Protección Civil, entrará en vigor el día de la publicación de la resolución de homologación del mismo en el Boletín Oficial de La Rioja.

En Logroño, a 5 de octubre de 2011.- El Presidente, Pedro Sanz Alonso.- El Consejero de Presidencia y Justicia, Emilio del Río Sanz.

Nota.- El "Plan Especial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (TRANSCAR)" se publica como anexos a este Boletín Oficial de La Rioja nº 131 de 14 de octubre. El

anexo I consta de 1.331 páginas y el anexo 2, formado por la documentación cartográfica, consta de 283 páginas.

Resolución nº 5 de 29 de noviembre de 2011, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia y Justicia, por la que se da a conocer el Acuerdo de la Comisión Nacional de Protección Civil en el que se efectúa la homologación del Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (TRANSCAR)

El Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (TRANSCAR) fue aprobado por Decreto 138/2011, de 5 de octubre, y publicado en el Boletín Oficial de La Rioja de 14 de octubre de 2011.

La Comisión Nacional de Protección Civil, en reunión del Pleno, celebrada el 17 de noviembre de 2011, adoptó el acuerdo de homologación del citado plan.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia y Justicia, de cara a cumplir con las previsiones recogidas en el referido Decreto, y en uso de las atribuciones que legalmente tiene conferidas en el artículo 1.2.2. c) del Decreto 45/2011, de 6 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia y Justicia y sus funciones en desarrollo de la Ley 3/2003, de 3 de marzo, de organización del sector público de la Comunidad Autónoma de La Rioja, resuelve:

Publicar que la Comisión Nacional de Protección Civil, por acuerdo de 17 de noviembre de 2011, ha homologado el Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (TRANSCAR), aprobado por Decreto 138/2011, de 5 de octubre, entrando en vigor dicho Plan el día de la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de La Rioja.

En Logroño, a 29 de noviembre de 2011.- La Secretaria General Técnica, Elisa Torrecilla Flórez.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL -TRANSCAR-

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. PRINCIPIOS GENERALES.....	10
1.1.- Introducción.....	10
1.2.- Marco legal.	10
1.3.- Objeto.....	11
1.4.- Ámbito de aplicación.....	13
1.5.- Planeamiento territorial de ámbito municipal.	13
1.6.- Áreas de especial exposición y planes de autoprotección.....	14
CAPITULO 2. ANÁLISIS DEL RIESGO.	15
2.1.- Flujos de transporte.....	16
2.1.1.- Flujos por carretera.....	17
2.1.1.1.- Flujos globales por clases de materias.....	17
2.1.1.2.- Materias más transportadas.	18
2.1.1.3.- Flujos por municipios.	19
2.1.2.- Flujos por ferrocarril.	20
2.1.2.1.- Flujos globales por clases de materias.....	20
2.1.2.2.- Materias más transportadas.	21
2.1.2.3.- Flujos por municipios.	23
2.2.- Áreas de especial exposición.....	23
2.2.1.- Áreas de especial exposición en la red de carreteras.....	25
2.2.1.1.- Flujos intercomunitarios e intracomunitarios.	25
2.2.1.2.- Flujos de tránsito.....	26
2.2.2.- Áreas de especial exposición en la red de ferrocarriles.....	29
CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES.....	31
3.1.- Esquema estructural.....	31
3.2.- Estructura de dirección y coordinación.	33
3.2.- Estructura de dirección y coordinación.	34
3.2.1.- Director del Plan.....	34
3.2.2.- Consejo Asesor.....	35

3.2.3.- Gabinete de Información.....	36
3.2.4.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).....	37
a/ Los Jefes de Sala.....	38
b/ La teleoperación de Sala.....	38
c/ El Coordinador de Medios.....	39
d/ Los puestos de mando de los Jefes de los Grupos de Acción.....	39
e/ Los enlaces con el Gobierno de España.....	39
3.2.5.- Puesto de Mando Avanzado (P.M.A.).....	39
3.3.- Estructura operativa. Grupos de Acción.....	40
3.3.1.- Subgrupo de Primera Intervención.....	42
3.3.2.- Grupo de Intervención.....	43
3.3.3.- Grupo de Seguridad.....	45
3.3.4.- Grupo Sanitario.....	46
3.3.5.- Grupo Logístico.....	48
3.3.6.- Grupo de Apoyo Técnico.....	50
3.4.- Otras entidades integradas.....	51
3.4.1.- Titulares de las vías ferroviarias de comunicación o del tráfico ferroviario.....	51
3.4.2.- Entidades directamente relacionadas con el producto.....	51
CAPÍTULO 4. OPERATIVIDAD.....	52
CAPÍTULO 4. OPERATIVIDAD.....	53
4.1.- Valoración de la gravedad de los accidentes con mercancías peligrosas.....	53
4.2.- Zonificación.....	54
4.2.1.- Área de intervención.....	54
4.2.2.- Área de socorro.....	54
4.2.3.- Área base.....	54
4.3.- Niveles de actuación.....	55
4.3.1.- Nivel 0.....	55
4.3.2.- Nivel 1.....	56
4.3.3.- Nivel 2.....	56
4.3.4.- Nivel 3.....	57
4.4.- Fin de la emergencia.....	57

4.5.- Actuaciones en los distintos niveles.	58
4.5.1. - Nivel 0.	58
4.5.1.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 0.	58
4.5.1.1.1.- Dirección del Plan.....	58
4.5.1.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP).....	59
4.5.1.1.3.- Puesto de Mando Avanzado (PMA).....	60
4.5.1.1.4.- Grupo de Intervención.	60
4.5.1.1.5.- Grupo de Seguridad.....	61
4.5.1.1.6.- Grupo Sanitario.....	61
4.5.1.1.7.- Grupo Logístico.	61
4.5.1.1.8.- Grupo de Apoyo Técnico.	61
4.5.1.2.- Operatividad en el Nivel 0.....	62
4.5.1.2.1.- Aviso del siniestro y proceso de alarma.	62
4.5.1.2.2.- Evaluación del suceso.	62
4.5.1.2.3.- Ataque y control del suceso desencadenante de la emergencia.....	63
4.5.1.2.4.- Medidas de seguridad.	64
4.5.1.2.5.- Medidas sanitarias.....	64
4.5.1.2.6.- Medidas logísticas.....	64
4.5.1.2.7.- Medidas de apoyo técnico.....	65
4.5.1.2.8.- Medidas de protección del personal actuante.	65
4.5.1.2.9.- Medidas de protección a la población.....	65
4.5.1.2.10.- Medidas de protección al medio ambiente.	65
4.5.1.2.11.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables. ..	66
4.5.1.2.12.- Sistemas de coordinación.	66
4.5.1.3.- Medios y recursos aplicados en el Nivel 0.	66
4.5.2.- Nivel 1.	67
4.5.2.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 1.	68
4.5.2.1.1.- Dirección del Plan.....	68
4.5.2.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).....	69
4.5.2.1.3.- Puesto de Mando Avanzado (PMA).....	69
4.5.2.1.4.- Grupo de Intervención.	70
4.5.2.1.5.- Grupo de Seguridad.....	70

4.5.2.1.6.- Grupo Sanitario.....	70
4.5.2.1.7.- Grupo Logístico.	71
4.5.2.1.8.- Grupo de Apoyo Técnico.	71
4.5.2.2.- Operatividad en el Nivel 1.....	71
4.5.2.2.1.- Evaluación del siniestro.....	71
4.5.2.2.2.- Rescate, ataque y control del suceso.....	72
4.5.2.2.3.- Medidas de seguridad.....	72
4.5.2.2.4.- Medidas sanitarias.....	72
4.5.2.2.5.- Medidas logísticas.....	72
4.5.2.2.6.- Medidas de apoyo técnico.....	73
4.5.2.2.7.- Medidas de protección del personal actuante.....	73
4.5.2.2.8.- Medidas de protección a la población.....	73
4.5.2.2.9.- Medidas de protección al medio ambiente.....	74
4.5.2.2.10.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables. ..	74
4.5.2.2.11.- Sistemas de coordinación.	75
4.5.2.3.-Medios y recursos aplicados en el Nivel 1.	75
4.5.3.- Nivel 2.	76
4.5.3.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 2.	77
4.5.3.1.1.- Dirección del Plan.....	77
4.5.3.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrada (CECOPI).....	78
4.5.3.1.3.- Puesto de Mando Avanzado.	78
4.5.3.1.4.- Grupo de Intervención.	78
4.5.3.1.5.- Grupo de Seguridad.....	79
4.5.3.1.6.- Grupo Sanitario.....	79
4.5.3.1.7.- Grupo Logístico.	79
4.5.3.1.7.- Grupo de Apoyo Técnico.	79
4.5.3.2.- Operatividad en el Nivel 2.....	79
4.5.3.2.1.- Evaluación del siniestro y entorno.....	79
4.5.3.2.2.- Rescate, ataque y control.	80
4.5.3.2.3.- Medidas de seguridad.....	80
4.5.3.2.4.- Medidas sanitarias.....	80
4.5.3.2.5.- Medidas logísticas.....	80

4.5.3.2.6.- Medidas de apoyo técnico.....	81
4.5.3.2.7.- Medidas de protección del personal actuante.....	81
4.5.3.2.8.- Medidas de protección a la población.....	81
4.5.3.2.9.- Medidas de protección al medio ambiente.....	82
4.5.3.2.10.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables. ...	82
4.5.3.2.11.- Sistemas de coordinación.	83
4.5.3.3.- Medios y recursos aplicados en el Nivel 2.	83
4.5.4.- Nivel 3.	84
4.5.4.1.- Comité de Dirección.....	84
4.5.4.2.- Consejo Asesor.	85
4.5.4.3.- Gabinete de Información.	85
CAPÍTULO 5. IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN.....	86
5.1.- Implantación del Plan.	86
5.2.- Información y formación de las personas participantes en el Plan.	88
5.3.- Información y formación de la población.....	89
5.4.- Estadística de las emergencias producidas por accidentes.....	89
CAPÍTULO 6. CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS.....	91
ANEXO I.- Definiciones.....	93
ANEXO II.- Plan de Actuación Municipal ante Accidentes de Mercancías Peligrosas.....	96
ANEXO II.- Plan de Actuación Municipal ante Accidentes de Mercancías Peligrosas.....	97
ANEXO III.- Números de identificación de peligro.....	98
ANEXO III.- Números de identificación de peligro.....	99
ANEXO IV.- Catálogo de Medios y Recursos.....	102
ANEXO IV.- Catálogo de Medios y Recursos.....	103
ANEXO V.- Consejos a la población.....	109
ANEXO V.- Consejos a la población.....	110
ANEXO VI.- Fichas de comunicación de accidente.....	111
ANEXO VII.- Mapa del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril por La Rioja.....	118

CAPÍTULO 1. PRINCIPIOS GENERALES.

1.1.- Introducción.

La Norma Básica de Protección Civil, aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, como complemento y desarrollo de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, incluyó entre los riesgos susceptibles de originar una situación catastrófica, y que por ello debían ser objeto de planificación especial, el concerniente al transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, debido a la posibilidad de que un accidente de circulación o ferroviario en que, directa o indirectamente, se encuentren involucradas mercancías catalogadas como peligrosas por las características de los productos, pueda generar consecuencias desastrosas para la vida y la integridad física de las personas y para el conjunto de elementos vulnerables situados en el entorno de la vía en que tales hechos se produzcan.

Por su parte, el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de La Rioja (PLATERCAR), en el marco competencial que el ordenamiento jurídico atribuye a la Comunidad Autónoma, prevé específicamente la necesidad de elaborar un plan autonómico para hacer frente al riesgo derivado de posibles accidentes en el transporte de mercancías peligrosas dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja en el apartado 4 del Anexo 2.

La ubicación de La Rioja, centrada en el Norte de España y atravesada por las autovías AP-68 y las carreteras N-232, N-120 y N-111, la configura como territorio de tránsito de muchas de las mercancías peligrosas transferidas entre los polígonos industriales del norte de Castilla-León y las comunidades cantábricas y las del valle del Ebro y mediterráneas. No obstante, no existe en La Rioja concentración de empresas químicas, por lo cual no se requiere el transporte de un número importante de mercancías peligrosas con punto de origen o de destino en esta Comunidad Autónoma.

Por lo tanto el tránsito de mercancías peligrosas justifica principalmente la necesidad de disponer en la Comunidad Autónoma de La Rioja de un Plan Especial de Protección Civil sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, en adelante TRANSCAR, que asegure el análisis periódico del estado del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril y la intervención, eficaz y coordinada, de los recursos y medios disponibles, con el fin de limitar las consecuencias de posibles accidentes en dichos transporte sobre las personas, los bienes y el medio ambiente.

1.2.- Marco legal.

El presente Plan se ha elaborado teniendo en cuenta las normas y disposiciones vigentes en materia de Protección Civil y transporte de mercancías peligrosas que se citan a continuación:

- Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.
- Ley 1/2011, de 7 de febrero de 2011, de Protección Civil y Atención de Emergencias de La Rioja
- Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
- Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.
- Decreto 40/2004, de 9 de julio, por el que se aprueba el Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja – PLATERCAR-.
- Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).
- Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR).
- Así mismo, se han tenido en cuenta el siguiente Acuerdo:
- CERET, (Centro Español de Respuesta ante Emergencias durante el Transporte de Productos químicos peligrosos). Acuerdo marco de colaboración suscrito entre la Dirección General de Protección Civil – Ministerio del Interior – y la Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE), con el objetivo de contar con un mayor apoyo técnico en la gestión de emergencias provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.

1.3.- Objeto.

El TRANSCAR tiene por objeto conocer la circulación de mercancías peligrosas que existe en La Rioja, determinar el alcance del riesgo que pueda derivarse de ese tráfico y establecer la organización y los procedimientos de actuación y utilización de medios y recursos necesarios para hacer frente a una situación de emergencia ocasionada por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril que ocurran, o tengan consecuencias, en el ámbito de la CAR.

Los recursos y servicios contemplados en el TRANSCAR pueden ser titularidad de la Comunidad Autónoma, de otras Administraciones públicas y de entidades públicas y privadas.

El TRANSCAR se ha estructurado en las siguientes cuatro partes:

Una primera parte introductoria en la que se define el marco legal, el objeto del plan, su ámbito de aplicación y las directrices para el planeamiento municipal y los planes de autoprotección.

La segunda parte del Plan tiene por objeto realizar un estudio del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril asociado al territorio que aporte información significativa para acometer medidas y estrategias de prevención e intervención frente a las situaciones de emergencia producidas por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas.

Elaborado el estudio, éste define y utiliza los siguientes instrumentos básicos para el análisis: el mapa de flujos de mercancías peligrosas, el mapa de vulnerabilidad del territorio potencialmente afectado por tales flujos, el índice de peligrosidad de los productos y las probabilidades de que ocurran accidentes. El análisis del riesgo y la zonificación del territorio es el resultado de la puesta en relación de todos aquellos índices.

Los principales objetivos del estudio del transporte de mercancías peligrosas en La Rioja son los siguientes:

- a) Identificar los productos transportados.
- b) Conocer la cantidad transportada por cada producto.
- c) Determinar las rutas y modalidad de transporte para cada producto.
- d) Establecer áreas de especial exposición.
- e) Identificar los principales elementos vulnerables.
- f) Determinar valores de riesgo a efectos de planificación de Protección Civil.

La tercera parte del Plan tiene como objeto establecer la estructura y funciones organizativas para la dirección y coordinación de las actuaciones necesarias en situaciones de emergencia, determinando la operatividad y los procedimientos de movilización de recursos de acuerdo con la titularidad jurídica y las competencias de las distintas Administraciones Públicas.

La consecución de estos objetivos se alcanza a través del cumplimiento de las siguientes funciones básicas:

- a) Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, que puedan ocurrir dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- b) Prever los procedimientos de coordinación con el nivel estatal para garantizar su adecuada integración.
- c) Establecer los sistemas de articulación con las organizaciones de las Administraciones Locales y definir criterios para la elaboración de los planes de actuación de ámbito local de las mismas, si proceden.
- d) Precisar las modalidades de intervención más adecuadas según las características de las mercancías comprometidas en los posibles accidentes.
- e) Especificar los procedimientos de información a la población potencialmente afectada por una situación de emergencia.
- f) Catalogar los medios y recursos específicos a disposición de las actuaciones previstas.

La cuarta parte del TRANSCAR tiene por objeto definir las condiciones de implantación, mantenimiento, vigencia y revisión del propio Plan. En consecuencia, este cuarto apartado establece los criterios sobre los cuáles se proyecta la viabilidad y eficacia del TRANSCAR a lo largo del tiempo. A tal efecto se prevé el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- a) Establecer la periodicidad para la revisión y actualización del mapa de flujos de mercancías peligrosas y del mapa de vulnerabilidad.
- b) Establecer la periodicidad para revisar la determinación de los valores de riesgo a efectos de planificación de Protección Civil.
- c) Especificar los criterios para definir el programa de implantación del TRANSCAR, teniendo en cuenta las acciones básicas que al efecto deban llevarse a cabo.
- d) Definir herramientas para garantizar el mantenimiento de la operatividad del Plan y para la evaluación de su eficacia organizativa.
- e) Determinar las condiciones de vigencia y las modalidades de revisión del TRANSCAR.

1.4.- Ámbito de aplicación.

De acuerdo con lo previsto en el punto 2.1. de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de Accidentes en los transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, tendrán la consideración de sustancias peligrosas aquéllas cuyas condiciones de transporte se regulen por la legislación vigente sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril y por todos aquellos Acuerdos o Convenios, nacionales o internacionales que hayan sido aceptados y ratificados por España.

En consecuencia, se consideran situaciones objeto de aplicación del Plan aquellas emergencias de Protección Civil derivadas de un incidente o accidente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril.

A tal efecto se define la emergencia como la situación de peligro, que sobreviene ordinariamente de modo súbito, provocada por un incidente o accidente en el transporte de mercancías peligrosas que requiera la intervención urgente, inmediata y especializada para prevenir, reducir y controlar las consecuencias que pudieran derivarse para las personas, los bienes y el medio ambiente, según la tipología de accidentes establecida en este Plan.

Por lo tanto, el ámbito de aplicación del TRANSCAR se define en función del territorio, las mercancías peligrosas y la situación-nivel de la emergencia, siendo el ámbito espacial de aplicación del Plan el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, considerándose la colaboración o ayudas que se puedan aportar a otras administraciones públicas en esta materia.

1.5.- Planeamiento territorial de ámbito municipal.

Con carácter general, los municipios que redacten un plan de emergencia municipal, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 1 del PLATERCAR, y que dispongan de flujos globales de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril clasificados como “altos” o

“muy altos”, en virtud de lo dispuesto en los apartados 2.1.1.3 y 2.1.2.3 de este Plan, deberán aplicar en la elaboración de sus respectivos planes de emergencia municipal los criterios que se recogen en el Anexo II de este Plan.

Dichos criterios tendrán carácter orientador y serán de aplicación voluntaria para los municipios que dispongan de flujos globales de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril clasificados como “medios”.

1.6.- Áreas de especial exposición y planes de autoprotección.

La Directriz Básica ante el Riesgo de Accidentes en los Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, en su punto 4.3.C establece la necesidad de que los planes de ámbito autonómico definan áreas de especial exposición al riesgo en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes y el medio ambiente. Por ello, en función del análisis de riesgo efectuado en este Plan, se definen como áreas de especial exposición aquellas zonas que superan en el Índice de Riesgo Conjunto en base 100 el valor 3'00.

Las actividades, establecimientos o instalaciones que se hallen ubicados en un área de especial exposición, deberán prever en sus planes de autoprotección de manera específica el riesgo asociado al transporte de mercancías peligrosas, basándose en la información que al respecto les concierna de la contenida en el Anexo VII “Mapa de Riesgos del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril por La Rioja».

CAPITULO 2. ANÁLISIS DEL RIESGO.

La Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril establece que cada Comunidad Autónoma debe elaborar un plan en el que se recoja la organización y los procedimientos de actuación de los recursos y servicios disponibles, para poder hacer frente a las emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril que ocurran dentro de su ámbito territorial. Este plan debe estar basado en los datos aportados por el mapa de flujos de los transportes de mercancías peligrosas correspondiente a la comunidad, tanto por carretera como por ferrocarril.

Según se indica en la Directriz Básica, los mapas de flujos constituyen el análisis numérico y la expresión gráfica, en relación con un periodo de tiempo y un territorio determinado, de los transportes comprendidos en los ámbitos de aplicación de los Reales Decretos 551/2006 (sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera) y 412/2001 (sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril). Se consideran incluidos los transportes internacionales que requieran habilitación o autorización por la administración española, con detalle del número de transportes cuyo itinerario haya discurrido, en todo o en parte, por dicho territorio, y de las cantidades totales de materias peligrosas transportadas, agrupados estos datos según materias, clases de materias y tramos de las vías utilizadas para el transporte.

En función del ámbito territorial que abarquen los transportes, la Directriz Básica establece tres tipos diferentes de mapas de flujos:

- Mapa de flujos intracomunitario de la Comunidad Autónoma: tiene por objeto los transportes de mercancías peligrosas realizados con origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, siempre que los itinerarios seguidos no discurren fuera de ese ámbito territorial.
- Mapa de flujos supracomunitario: tiene por objeto los transportes de mercancías peligrosas cuyos itinerarios sobrepasen el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.
- Mapa nacional de flujos: es el resultado de la integración de los mapas intracomunitarios de cada Comunidad Autónoma y el mapa de flujos supracomunitarios.

Los objetivos que se persiguen mediante la elaboración de estos mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas son:

- Servir de base para la previsión de las medidas y estrategias de intervención a adoptar para paliar las consecuencias de un posible accidente.

- Delimitar las áreas que hayan de ser consideradas de especial relevancia a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes y el medio ambiente, teniendo en cuenta la cantidad, la frecuencia y características de las mercancías peligrosas que son transportadas, además de la información territorial sobre elementos vulnerables (población, elementos naturales o medioambientales, infraestructuras...). Estas áreas se denominan áreas de especial exposición.

Así pues, y de acuerdo con las exigencias de la Directriz Básica, se ha llevado a cabo, en primer lugar, la elaboración del mapa de flujos de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de La Rioja y, en segundo, se ha realizado el cálculo de las áreas de especial exposición.

2.1.- Flujos de transporte.

Se entiende por flujo un trayecto entre dos puntos. Dicho trayecto viene definido por la materia que se transporta, el origen de dicha mercancía (municipio y establecimiento) y destino (municipio y establecimiento), el itinerario o ruta que se sigue, la modalidad de transporte que puede ser unimodal (carretera o ferrocarril) o intermodal (carretera y ferrocarril) y el sentido del desplazamiento (expedición o recepción).

Se denominan flujos de transporte intracomunitarios a aquéllos en los que tanto el origen como el destino de la mercancía se encuentran ubicados dentro de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Se entenderá por flujos intercomunitarios de transporte a aquellos flujos en los que, o bien el origen de la mercancía o bien el destino (uno de ambos) se encuentran fuera de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Los flujos intracomunitarios e intercomunitarios pueden agruparse como flujos de no tránsito.

Finalmente, se denominan flujos de tránsito aquellos flujos en los que tanto el origen como el destino de la mercancía se encuentran fuera de La Rioja.

Partiendo de la información obtenida de las empresas expedidoras, receptoras y transportistas encuestadas, del estudio estadístico realizado a los aforos a pie de carretera en el año 2008 y de la información recopilada de RENFE, se consiguen los siguientes resultados:

- Toneladas totales no tránsito carretera: 391.673 Tm/año
- Toneladas totales tránsito carretera: 1.921.000 Tm/año (1.854.000 ; 1.988.000)
- Toneladas totales ferrocarril: 205.843 Tm/año

Para el valor correspondiente al tránsito por carretera, se ha indicado entre paréntesis el intervalo de confianza y cabe resaltar que corresponde al 95% para la carga total media anual circulante por las carreteras de La Rioja.

Por tanto, se puede decir que, en un año, 2.518.516 toneladas circulan por las redes de transporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, de las cuales 2.312.673 toneladas circulan por carretera y 205.843 toneladas por ferrocarril.

Conviene mencionar que del tráfico global de no tránsito por carretera, un 55,76% corresponde al flujo de gasóleos y gasolinas (218.417 Tm). Por otro lado, los flujos por ferrocarril son íntegramente flujos de tránsito, pues en ningún caso existe expedición o recepción de mercancías peligrosas por ferrocarril en territorio de La Rioja. Asimismo hay que indicar que no han sido detectados flujos multimodales en territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

2.1.1.- Flujos por carretera.

Analizados los flujos intercomunitarios e intracomunitarios y los flujos de tránsito, se obtiene el flujo global por carretera. Como ya se ha mencionado el flujo global corresponde a 2.312.673 toneladas de mercancías peligrosas.

2.1.1.1.- Flujos globales por clases de materias.

A continuación, se incluye una tabla con los flujos globales de mercancías peligrosas transportadas por carretera, agrupados por clases de materias según el ADR del 2007. Los datos de partida corresponden a dos años naturales distintos (2007 y 2008).

Clases de materias	Toneladas	%
Clase 1. Materias y objetos explosivos	13.388	0,58
Clase 2. Gases	265.303	11,47
Clase 3. Líquidos inflamables	947.779	40,98
Clase 4.1. Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias sólidas explosivas desensibilizadas	26.035	1,13
Clase 4.2. Materias que pueden experimentar inflamación espontánea	13.389	0,58
Clase 4.3. Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables	27.635	1,19
Clase 5.1. Materias comburentes	70.179	3,03
Clase 5.2. Peróxidos orgánicos	3.079	0,13
Clase 6.1. Materias tóxicas	89.143	3,85
Clase 6.2. Materias infecciosas	68	0,00
Clase 7. Materias radiactivas	8.939	0,39
Clase 8. Materias corrosivas	577.727	24,98
Clase 9. Materias y objetos peligrosos diversos	270.009	11,68

Tabla 1. Flujos globales por clases de materias.

Observando la tabla, puede comprobarse que apenas existen tráficos de mercancías peligrosas de la clase 6.2 (materias infecciosas) en los flujos por la Comunidad Autónoma de La Rioja. Las mercancías pertenecientes a la clase 3 (líquidos inflamables) son, con gran diferencia, las que se transportan en mayor volumen por las carreteras de La Rioja y responde, casi exclusivamente, al transporte de gasolinas y gasóleos. Le siguen en importancia las mercancías de la clase 8 (corrosivos) y en menor cuantía las mercancías de la clase 2 (gases) y 9 (materias diversas).

Para el estudio del tránsito por la Comunidad Autónoma de La Rioja, de los datos obtenidos de los aforos a pie de carretera, únicamente se han podido considerar aquellos flujos que transitan por cada carretera completa, es decir desde el primer tramo analizado hasta el último, quedando reducido el estudio a la autopista AP-68 y a la carretera nacional N-111.

2.1.1.2.- Materias más transportadas.

Con respecto a las materias más transportadas, en la tabla 2, se recogen del total las diez mercancías peligrosas más transportadas

ONU	Materia	Clase	Tm	%
UN1202	Gasóleo	3	544.675	23,55
UN1824	Hidróxido sódico en solución	8	145.737	6,30
UN3257	Líquido transportado a temperatura elevada, n.e.p.	9	145.317	6,28
UN1830	Ácido sulfúrico	8	137.446	5,94
UN1263	Pinturas o productos para la pintura	3	74.577	3,22
UN1203	Gasolina	3	70.152	3,03
UN3264	Líquido inorgánico corrosivo, ácido, n.e.p.	8	69.106	2,99
UN1073	Oxígeno líquido refrigerado	2	64.511	2,79
UN3077	Materia sólida potencialmente peligrosa para el medio ambiente, n.e.p.	9	61.964	2,68
UN1866	Resina en solución	3	61.356	2,65

Tabla 2. Flujos globales de las diez mercancías peligrosas más transportadas por carretera.

La materia peligrosa más transportada por carretera por La Rioja es el gasóleo, con 544.675 toneladas al año, lo que supone casi un 24% del total. Las siguientes mercancías más transportadas son hidróxido sódico en solución con 145.737 toneladas, líquido transportado a temperatura elevada, n.e.p. con 145.317 toneladas y ácido sulfúrico con 137.446 toneladas.

2.1.1.3.- Flujos por municipios.

De acuerdo con los datos de los flujos intercomunitarios e intracomunitarios y los flujos de tránsito, teniendo en cuenta que éstos últimos se ha analizado en la autopista AP-68 y a la carretera nacional N-111, se indican a continuación los municipios de La Rioja que soportan flujos altos y muy altos:

- Haro
- Rodezno
- Ollauri
- Gimileo
- Briones
- San Asensio
- Cenicero
- Fuenmayor
- Navarrete
- Logroño
- Lardero
- Villamediana de Iregua
- Agoncillo
- Murillo de río Leza
- Galilea
- Ausejo
- Alcanadre

- Pradejón
- Calahorra
- Rincón de Soto
- Aldeanueva de Ebro
- Alfaro

2.1.2.- Flujos por ferrocarril.

La totalidad de las mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril en la Comunidad Autónoma de La Rioja durante el año 2006 son de tránsito, pues, según la información suministrada por RENFE, La Rioja no dispone de ningún punto expedidor o receptor de materias peligrosas por ferrocarril. El flujo global corresponde a 205.843 toneladas de mercancías peligrosas. De todas ellas un total de 169.844 toneladas atravesaron La Rioja a través de la vía Bilbao-Castejón, lo que supone un 85,5% del total de mercancías transportadas. Las 35.999 toneladas restantes, un 17,5% del total, se transportaron a través de la línea Alsasua-Zaragoza.

2.1.2.1.- Flujos globales por clases de materias.

Se incluye la tabla 3 con los flujos globales de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril, agrupados por clases de materias según el RID de 2007.

Clases de materias	Toneladas	%
Clase 1. Materias y objetos explosivos	-	-
Clase 2. Gases	51.313	24,9
Clase 3. Líquidos inflamables	47.481	23,1
Clase 4.1. Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias sólidas explosivas desensibilizadas	-	-
Clase 4.2. Materias que pueden experimentar inflamación espontánea	-	-
Clase 4.3. Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables	-	-
Clase 5.1. Materias comburentes	10.388	5,0
Clase 5.2. Peróxidos orgánicos	-	-
Clase 6.1. Materias tóxicas	11.041	5,4
Clase 6.2. Materias infecciosas	-	-
Clase 7. Materias radiactivas	-	-
Clase 8. Materias corrosivas	84.743	41,2
Clase 9. Materias y objetos peligrosos diversos	877	0,4

Tabla 3. Flujos globales por clases de materias.

Observando la tabla anterior puede comprobarse que no todas las clases de materias existentes se transportan a través de La Rioja, sino sólo seis de ellas (clases 2, 3, 5.1, 6.1, 8 y 9). Con respecto a las clases de materias no transportadas, las materias explosivas y las materias radiactivas (clases 1 y 7) no han sido transportadas a través de ferrocarril durante el año 2006 en ningún tramo de la red ferroviaria española.

Las mercancías pertenecientes a la clase 8, materias corrosivas, son las que se transportan en mayor volumen a través de ferrocarril dentro del territorio de La Rioja, con 84.743 toneladas. Dicha clase supone un 41,2% del conjunto total y corresponde principalmente a ácido sulfúrico en solución, hidróxido sódico, ácido sulfúrico fumante y fluoruro de hidrógeno anhidro.

Le siguen en importancia las mercancías de la clase 2, gases, con un total de 51.313 toneladas de materias transportadas. Esta cantidad supone casi 25% del total. Dentro de las materias correspondientes a esta clase, destaca como producto más transportado el cloruro de vinilo estabilizado.

El tercer lugar en volumen de mercancía transportada por ferrocarril lo ocupan los productos pertenecientes a la clase 3, líquidos inflamables, con 47.481 toneladas transportadas. Esto supone un 23,1% del volumen de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril y el principal producto que se transporta de esta clase es acrilonitrilo estabilizado.

La suma de estas tres clases supone 183.537 Tm/año, lo que corresponde a un 89,2% del total. El conjunto de todas las demás clases alcanza el 10,8%, es decir, 22.306 Tm/año.

2.1.2.2.- Materias más transportadas.

A continuación se detalla el conjunto de materias peligrosas más transportadas por ferrocarril a través de La Rioja, independientemente de la clase de materia a la que pertenezcan. Del total de materias peligrosas transportadas por RENFE, el Mapa Nacional de Flujos se ha centrado únicamente en las cuarenta más transportadas y de éstas por La Rioja sólo circulan las recogidas en la tabla 4. En dicha tabla se detalla, para cada materia, la clase, las toneladas transportadas así como el porcentaje sobre el total que corresponde a cada materia.

ONU	Materia	Clase	Tm	%
UN1830	Ácido sulfúrico (más del 51% de ácido)	8	41.040	19,9
UN1093	Acrilonitrilo estabilizado	3	38.570	18,7
UN1086	Cloruro de vinilo estabilizado	2	33.769	16,4
UN1824	Hidróxido sódico en solución	8	25.946	12,6
UN1010	Butadienos estabilizados	2	13.749	6,7
UN1547	Anilina	6.1	10.997	5,3
UN1831	Ácido sulfúrico fumante	8	10.579	5,1
UN1131	Disulfuro de carbono	3	7.891	3,8
UN2015	Peróxido de hidrógeno (más del 70%)	5.1	7.926	3,8
UN1052	Fluoruro de hidrógeno anhidro	8	6.019	2,9
UN1079	Dióxido de azufre	2	3.649	1,8
UN2014	Peróxido de hidrógeno (entre el 20% y el 60%)	5.1	1.496	0,7
UN1495	Clorato de sodio	5.1	966	0,5
UN2794	Acumuladores eléctrico de electrolito líquido ácido	8	928	0,4
UN3082	Materia líquida potencialmente peligrosa para medio ambiente	9	877	0,4
UN1993	Líquido inflamable n.e.p.	3	555	0,3
UN1866	Resina en solución inflamable	3	458	0,2
UN3267	Líquido orgánico corrosivo, básico, n.e.p.	8	131	0,06
UN2187	Dióxido de carbono líquido refrigerado	2	126	0,06
UN2735	Aminas líquidas corrosivas, n.e.p.	8	62	0,03
UN2078	Diisocianato de tolueno	6.1	44	0,02
UN3267	Líquido orgánico corrosivo, ácido, n.e.p.	8	38	0,02
UN1965	Hidrocarburos gaseosos licuados en mezcla	2	20	0,01
UN1170	Etanol	3	7	0,01

Tabla 4. Flujos globales por materias transportadas.

Las cuatro materias peligrosas más transportadas por ferrocarril a través de La Rioja son ácido sulfúrico con más del 51% de ácido con 41.040 toneladas, acrilonitrilo estabilizado con 38.570 toneladas, cloruro de vinilo estabilizado con 33.769 toneladas e hidróxido sódico en solución con 25.946 toneladas. Estas cuatro materias suponen un 67,6% de los flujos globales transportados por La Rioja en ferrocarril, mientras que las 20 materias restantes representan el 32,4% del total.

2.1.2.3.- Flujos por municipios.

De acuerdo con los datos de flujos de tránsito se indican a continuación los municipios de La Rioja que soportan flujos altos y muy altos:

- Haro
- Gimileo
- Briones
- San Asensio
- Torremontalbo
- Cenicero
- Fuenmayor
- Logroño
- Agoncillo
- Arrubal
- Alcanadre
- Pradejón
- Calahorra
- Rincón de Soto
- Aldeanueva de Ebro
- Alfaro

2.2.- Áreas de especial exposición.

Las áreas de especial exposición se definen como zonas de especial relevancia en las que es necesario prever medidas de protección a la población, los bienes y el medioambiente en el caso de que ocurra un accidente en el transporte de mercancías peligrosas. Para la determinación de estas áreas se parte del análisis sobre el tráfico de mercancías peligrosas en la Comunidad Autónoma por carretera y ferrocarril (mapa de flujos), considerando, además, la información territorial sobre elementos vulnerables potencialmente expuestos a los efectos de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas.

Para poder obtener estas áreas de especial exposición es necesario, en primer lugar, realizar una evaluación del riesgo intrínseco asociado al transporte de mercancías peligrosas.

La actividad del transporte presenta en sí misma unos riesgos genéricos, medidos estadísticamente cada cierto período de tiempo, por el número de accidentes que se producen o por el número de víctimas y daños que ocasionan y que permiten establecer comparaciones relativas con otras actividades humanas. En principio, el transporte de mercancías peligrosas presenta los mismos riesgos que la actividad genérica en la que se enmarca, esto es, la circulación de vehículos a través de la infraestructura de que se trate, carretera o ferrocarril.

Una segunda consideración proviene del análisis de la carga que transporta un determinado vehículo. Es evidente que si la mercancía a transportar es de tal naturaleza que, como consecuencia de sufrir algún tipo de incidente se pueden producir alteraciones que entrañen peligro, los riesgos se ven sensiblemente incrementados durante el proceso de transporte. Efectivamente, las consecuencias de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas se ven notablemente incrementadas respecto a cualquier otro tipo de transporte por las características de la carga.

Para analizar este incremento de peligrosidad, es necesario conocer las características de peligrosidad que, desde el punto de vista del transporte, tienen las mercancías transportadas. Ello permite establecer una clasificación de sustancias más peligrosas en sí mismas, según unos determinados índices de peligrosidad basados en sus características de riesgo: estado físico, inflamabilidad, toxicidad, corrosividad, reactividad, peligro de explosión, peligrosidad para el medio ambiente...

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se puede decir que para poder evaluar el riesgo global que el transporte de mercancías peligrosas supone para el entorno que puede verse afectado ante un accidente, es necesario considerar los factores que, interviniendo directa o indirectamente en el proceso de transporte, puedan agravar o aminorar dicho riesgo. Dichos factores son:

- El volumen de mercancías peligrosas objeto de transporte en la relación de tráfico considerada.
- La naturaleza de peligro de cada mercancía, expresada mediante el índice de peligrosidad correspondiente.
- Población que puede verse afectada por localizarse en un entorno suficientemente próximo al trazado por donde circulan vehículos que transportan mercancías peligrosas.

En el presente estudio el cálculo de las áreas de especial exposición se ha llevado a cabo desarrollando la metodología expuesta en el Anexo F del Anexo VII. Los índices de riesgo son:

- Índice de frecuencia de accidentes, If
- Índice de riesgo de la infraestructura, IRI
- Índice de riesgo de accidentes, I1
- Índice de impacto como consecuencia de un posible accidente, I2
- Índice de riesgo conjunto, IRC

Estos índices se calculan para cada uno de los tramos en los que se encuentran divididas las redes de comunicación de la comunidad. El resultado final es que los índices de riesgo conjunto (IRC) para cada tramo definirán aquellos puntos de mayor riesgo en toda la red de carreteras y ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Es decir, permitirán definir las “áreas de especial exposición” como aquellas en

las que el índice de riesgo conjunto esté entre los más elevados de todos los tramos de la red.

Conviene matizar que el cálculo de las áreas de especial exposición en la red de carreteras se ha llevado a cabo considerando los flujos intracomunitarios e intercomunitarios. Los flujos de tránsito son un caso especial y no han podido considerarse para el cálculo de estas áreas puesto que no existe suficiente información muestral como para aplicar el estudio estadístico a los diferentes tramos de las carreteras. Sin embargo, y para dar continuidad al trabajo realizado, se ha aplicado la metodología de evaluación del riesgo a los flujos de tránsito obtenidos en el estudio pormenorizado de la autopista AP-68 y de la carretera nacional N-111. Es necesario tener en cuenta que éste cálculo de los índices de riesgo es exclusivo para los flujos de tránsito del estudio pormenorizado y que, de ningún modo, pueden compararse o adicionarse a los resultados obtenidos con los que aparecen en el cálculo de áreas de especial exposición para flujos intracomunitarios e intercomunitarios.

2.2.1.- Áreas de especial exposición en la red de carreteras.

2.2.1.1.- Flujos intercomunitarios e intracomunitarios.

A partir de la asignación de tráfico de mercancías peligrosas en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han calculado los índices de riesgo que permiten determinar las áreas de especial exposición, considerando los flujos intracomunitarios e intercomunitarios.

Tras obtenerse los índices de riesgo en base 100, se han considerado como tramos más desfavorables, y por tanto se consideran como áreas de especial exposición de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja respecto a los flujos intracomunitarios e intercomunitarios, los que en el IRC en base 100 superan el valor 3'00. Además, en el Anexo F del Anexo VII, se recogen los valores por cada tramo con el IRC en base 100 y los restantes índices de riesgo considerando los flujos intracomunitarios e intercomunitarios.

	Carretera	Tramo	IRC	IRC base 100
1	LO-20	Travesía de Lardero --- A-13/LR-250	$1,66 \cdot 10^{-2}$	100,00
2	A-13	LO-20/LR-250 --- N-232	$1,42 \cdot 10^{-2}$	85,61
3	N-111	LR-254 --- AP-68 Salida 12/N-111 (Autovía)	$1,29 \cdot 10^{-2}$	77,50
4	A-13	N-232 --- LR-131 (Autovía)	$1,15 \cdot 10^{-2}$	68,98
5	N-111 (Autovía)	AP-68 Salida 12/N-111 --- LO-20	$8,31 \cdot 10^{-3}$	50,00
6	LO-20	N-111 (Autovía) --- Travesía de Lardero	$4,54 \cdot 10^{-3}$	27,34
7	AP-68	Salida 12 --- Salida 13	$3,73 \cdot 10^{-3}$	22,43
8	N-232	vial Polígono Las Tejerías --- LR-583	$2,69 \cdot 10^{-3}$	16,18
9	LR-131	N-111a/N-232a --- LR-131 (Autovía)	$2,31 \cdot 10^{-3}$	13,88
10	N-111a	N-232a/LR-131 --- LR-252	$2,08 \cdot 10^{-3}$	12,53
11	AP-68	Salida 15 --- Lím. Prov. Navarra	$2,04 \cdot 10^{-3}$	12,29
12	N-111a	LR-252 --- N-111	$1,18 \cdot 10^{-3}$	7,12
13	LR-134	LR-282 --- AP-68 Salida 15	$1,15 \cdot 10^{-3}$	6,93
14	N-232	LR-384 --- vial Polígono Las Tejerías	$9,66 \cdot 10^{-4}$	5,82
15	N-232	LO-20 --- A-13	$8,57 \cdot 10^{-4}$	5,15
16	LO-20	A-12/N-120 --- LR-541	$8,37 \cdot 10^{-4}$	5,04
17	N-232	Recajo --- LO-20	$8,17 \cdot 10^{-4}$	4,92
18	AP-68	Salida 14 --- Salida 15	$7,93 \cdot 10^{-4}$	4,77
19	LR-250	A-13/LO-20 --- LR-551	$6,67 \cdot 10^{-4}$	4,02
20	LO-20	LR-541 --- N-111 (Autovía)	$5,18 \cdot 10^{-4}$	3,12

Tabla 5. Áreas de especial exposición respecto a los flujos intracomunitarios e intercomunitarios.

2.2.1.2.- Flujos de tránsito.

Tal y como se ha comentado anteriormente, el estudio de las mercancías peligrosas que transitan por las carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja es un caso especial. Imposibilita el cálculo de las áreas de especial exposición, puesto que, por un lado, el estudio generalizado no permite identificar los flujos de mercancías peligrosas con los tramos de carreteras por los que circulan y, por otro, el estudio pormenorizado sólo ha permitido analizar la autopista AP-68 y la carretera nacional N-111, debido a la insuficiente información muestral que asegura una repetibilidad en el resto de carreteras. Además, el estudio pormenorizado sólo recoge aquellas mercancías de tránsito que no utilizan en su itinerario ninguna otra carretera de La Rioja que no sea la autopista AP-68 al completo o la carretera nacional N-111 al completo.

A pesar de estas limitaciones, se ha llevado a cabo el cálculo de los índices de riesgo conjunto para los flujos de tránsito que atraviesan la autopista AP-68 y la carretera nacional N 111, pero de forma independiente. Es por esto que estos valores no se pueden comparar con los índices obtenidos considerando los flujos intracomunitarios e intercomunitarios.

Así, a partir de la asignación de tráficos de tránsito de mercancías peligrosas a través de la autopista AP-68 y de la carretera nacional N-111, se ha aplicado la metodología para la evaluación del riesgo y se han calculado los índices de riesgo.

En la siguiente tabla, se presentan los valores del índice de riesgo conjunto para cada tramo considerado de la autopista AP-68 y de la carretera nacional N-111. Para poder establecer una escala comparativa entre dichos índices, se ha tomado el índice de riesgo conjunto para tránsito en base 100. Además, en el Anexo F del Anexo VII, se recogen los valores de los restantes índices de riesgo para la autopista AP 68 y para la carretera nacional N 111 considerando los flujos de tránsito.

Carretera	Tramo	Términos Municipales	IRC	IRC base 100	
AP-68	Lím. Prov. Burgos --- Salida 9/LR-111	--	--	--	
	Salida 9 --- Salida 10	Cuzcurritilla Ollauri San Asensio Cenicero	$9,70 \cdot 10^{-4}$	1,92	
	Salida 10 --- Salida 11	Fuenmayor	$3,57 \cdot 10^{-4}$	0,71	
	Salida 11 --- Salida 12	Lardero	$9,72 \cdot 10^{-4}$	1,92	
	Salida 12 --- Salida 13	Lardero Villamediana de Iregua Logroño Recajo Agoncillo	$2,98 \cdot 10^{-2}$	58,84	
	Salida 13 --- Salida 14	Agoncillo	$1,14 \cdot 10^{-4}$	0,23	
	Salida 14 --- Salida 15	Calahorra	$1,05 \cdot 10^{-3}$	2,07	
	Salida 15 --- Lím. Prov. Navarra	Calahorra Aldeanueva de Ebro	$2,91 \cdot 10^{-3}$	5,76	
	N-111	Lím. Prov. De Soria --- LR-250	--	--	--
		LR-250 --- LR-456	San Andrés	$3,04 \cdot 10^{-5}$	0,06
		LR-456 --- LR-333	Lumbreras	$1,14 \cdot 10^{-4}$	0,22
		LR-333 --- LR-455	--	--	--
		LR-455 --- LR-232	Villanueva de Cameros	$2,40 \cdot 10^{-5}$	0,05
		LR-232 --- Villanueva de Cameros	Villanueva de Cameros	$2,44 \cdot 10^{-6}$	0,00
Villanueva de Cameros --- LR-454		Villanueva de Cameros Pradillo	$4,26 \cdot 10^{-5}$	0,08	
LR-454 --- LR-253		Pradillo	$6,64 \cdot 10^{-5}$	0,13	
LR-253 --- LR-245		--	--	--	
LR-245 --- LR-330 [1]		--	--	--	
LR-330 [1] --- LR-486		--	--	--	
LR-486 --- LR-547		Torrecilla en Cameros	$1,71 \cdot 10^{-4}$	0,34	
LR-547 --- LR-330 [2]		Torrecilla en Cameros	$7,21 \cdot 10^{-5}$	0,14	
LR-330 [2] --- LR-447		--	--	--	
LR-447 --- Panzares		Panzares	$2,28 \cdot 10^{-5}$	0,05	
Panzares --- LR-446		Panzares Viguera	$2,12 \cdot 10^{-4}$	0,42	
LR-446 --- Islallana		Viguera Islallana	$2,72 \cdot 10^{-4}$	0,54	
Islallana --- LR-137		Islallana	$4,38 \cdot 10^{-5}$	0,09	
LR-137 --- LR-255		--	--	--	
LR-255 --- LR-256		--	--	--	
LR-256 --- Travesía de Lardero	--	--	--		
Travesía de Lardero --- LR-254	Lardero	$6,66 \cdot 10^{-4}$	1,32		
LR-254 --- AP-68 Salida 12/N-111 (Autovía)	Lardero Logroño	$5,06 \cdot 10^{-2}$	100,00		
N-111a --- A-13/ Lím. Prov. Navarra	--	--	--		
A-13/Lím. Prov. Navarra --- Lím. Prov. Navarra	--	--	--		

Tabla 6. Índice de riesgo conjunto para tránsito en cada tramo de la autopista AP-68 y la carretera nacional N-111 a su paso por La Rioja.

Se han seleccionado, como áreas de especial exposición de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja respecto a los flujos en tránsito los valores que en los índices de riesgo en base 100 superan el valor 3'00.

Carretera	Tramo	Términos Municipales	IRC	IRC base 100
N-111	LR-254 --- AP-68 Salida 12/N-111 (Autovía)	Lardero Logroño	$5,06 \cdot 10^{-2}$	100,00
AP-68	Salida 12 --- Salida 13	Lardero Villamediana de Iregua Logroño Recajo Agoncillo	$2,98 \cdot 10^{-2}$	58,84
AP-68	Salida 15 --- Lím. Prov. Navarra	Calahorra Aldeanueva de Ebro	$2,91 \cdot 10^{-3}$	5,76

Tabla 7. Áreas de especial exposición de la autopista AP-68 y la carretera nacional N-111 a su paso por La Rioja respecto a los flujos en tránsito.

2.2.2.- Áreas de especial exposición en la red de ferrocarriles.

A partir de la asignación de tráfico de mercancías peligrosas en la red de ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han calculado los índices de riesgo que permitirán determinar las áreas de especial exposición.

En la siguiente tabla se presentan los valores del índice de riesgo conjunto para cada tramo de la red de ferrocarriles de la comunidad. Al igual que en carreteras se presenta el valor del índice de riesgo conjunto en base 100 para poder establecer una comparativa. El resto de índices calculados para obtener el índice de riesgo conjunto se recogen en el Anexo F del Anexo VII.

Vía	Tramo	Término municipal	IRC	IRC base 100
Bilbao-Castejón	Lím. Burgos-Logroño	Haro Gimileo Briones San Asensio Torremontalbo Cenicero Fuenmayor Logroño	1,48	59
		Logroño Agoncillo Arrubal Alcanadre Pradejón Calahorra Aldeanueva de Ebro Rincón de Soto Alfaro		
Alsasua-Castejón	Alsasua-Castejón	Alfaro	0	0

Tabla 8. Áreas de especial exposición en la red de ferrocarriles.

En la tabla 8, se puede observar que el tramo de mayor riesgo global es el de Logroño-Lím. Navarra, de la línea Bilbao-Castejón, debido al elevado valor de población potencialmente afectada, porque el volumen de mercancías que soporta dicho tramo es el mismo que el del tramo Lím. Burgos-Logroño de la línea Bilbao-Castejón, ya que el tráfico de mercancías peligrosas por ferrocarril en La Rioja es sólo de tránsito.

Para el tramo Alsasua-Castejón no ha sido posible hallar el valor del índice de riesgo conjunto debido a que la parte de este tramo que atraviesa la Comunidad Autónoma de La Rioja no afecta a ninguna población.

CAPÍTULO 3. ESTRUCTURA, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES.

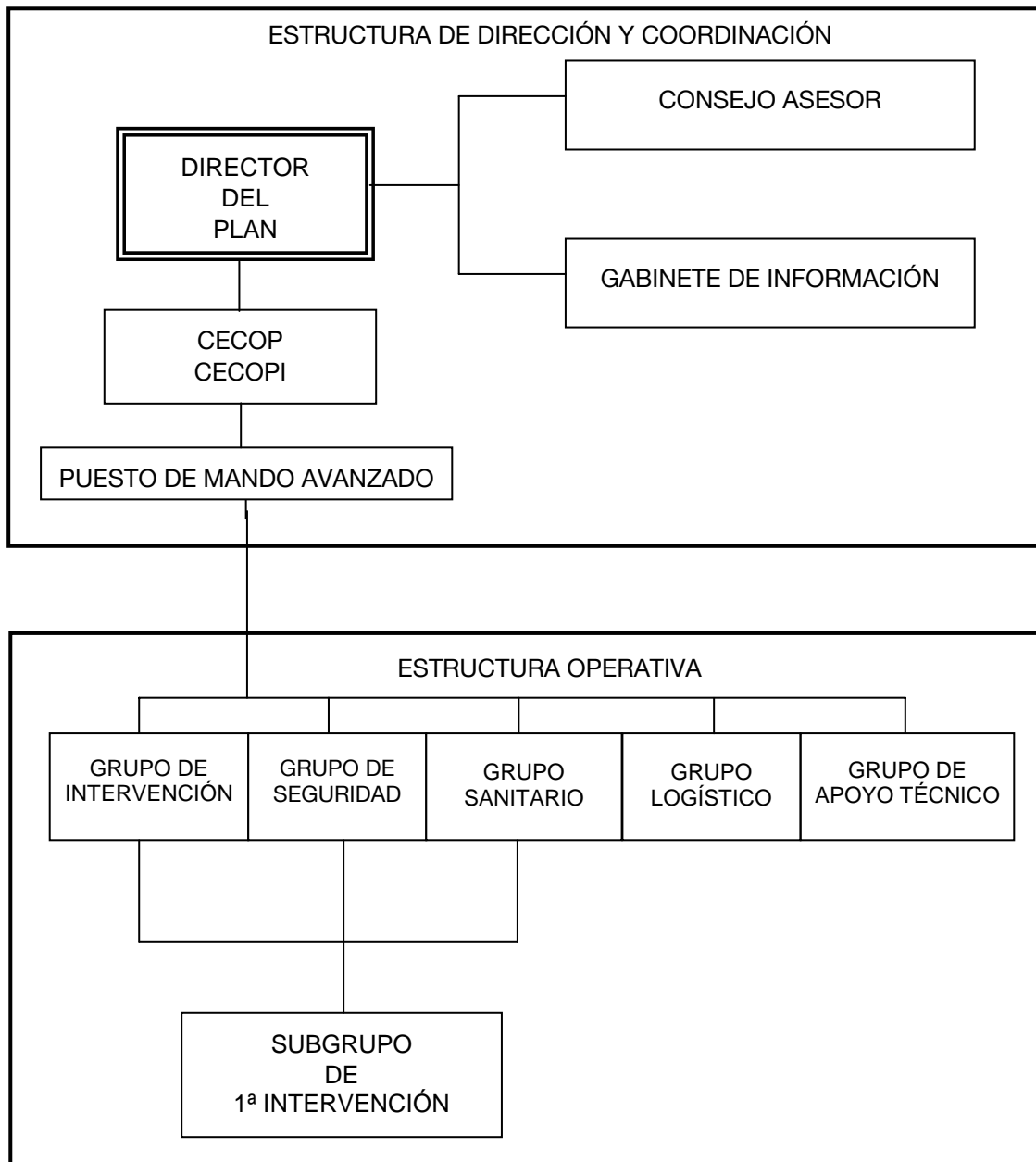
3.1.- Esquema estructural.

El esquema estructural del Plan se basa en dos conjuntos, vinculados e interrelacionados, con funciones específicas y que fundamentan su actuación solidaria en la coordinación leal y disposición favorable a la respuesta unida de los distintos elementos de la organización. Los dos conjuntos son la Estructura de Dirección y Coordinación y la Estructura Operativa.

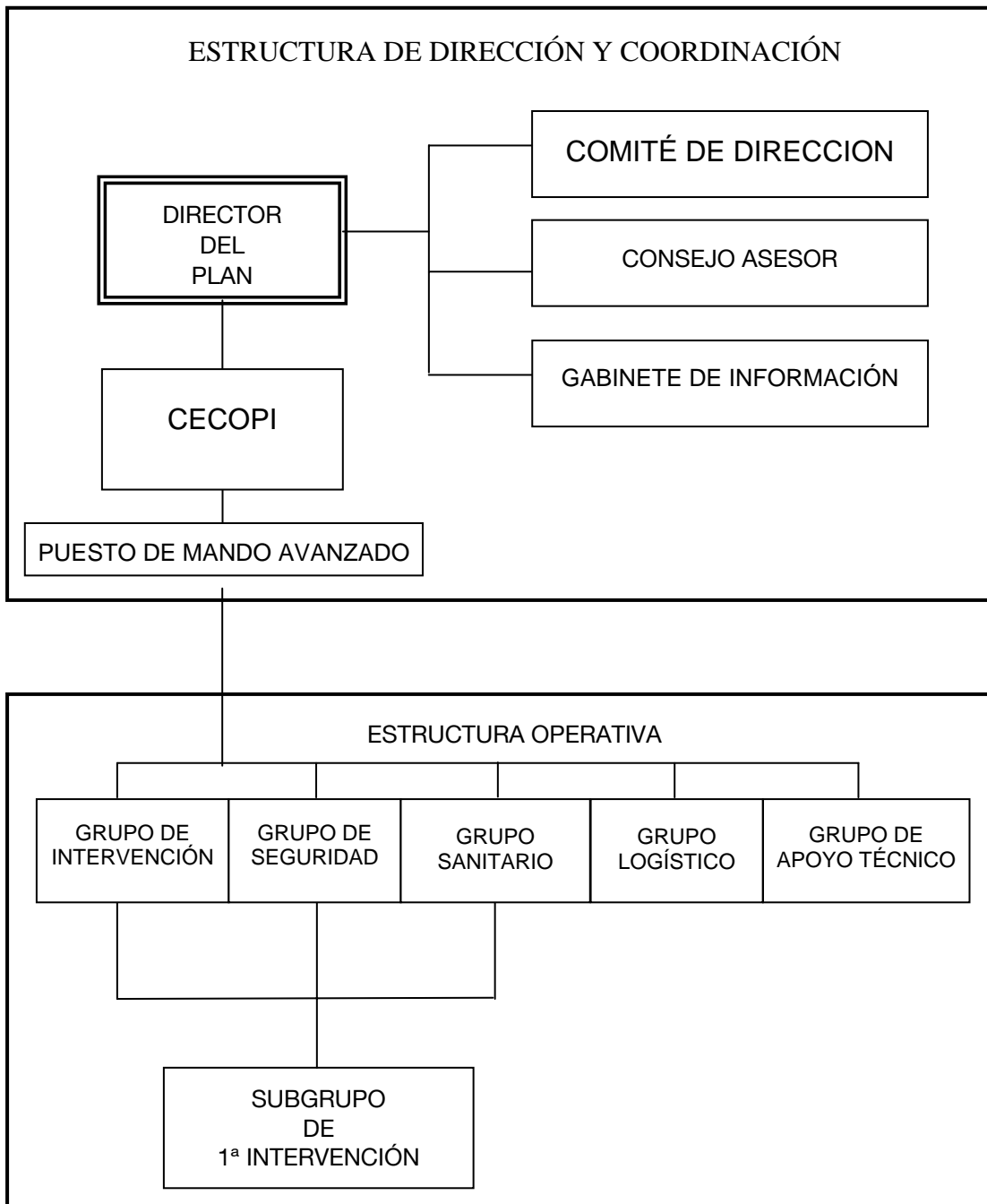
La Estructura de Dirección y Coordinación es la responsable del análisis de situación, la toma de decisiones y su transmisión a la Estructura Operativa. Está formado por el Director del Plan, el Consejo Asesor, el Gabinete de Información, el Director Técnico, el Centro de Coordinación Operativa (o el Centro de Coordinación Operativa Integrado, si procede) y el Puesto de Mando Avanzado.

La Estructura Operativa tiene la función de actuar directamente en el control y atención de la emergencia y sus consecuencias. Está compuesto por los Grupos de Acción siguientes: Intervención, Seguridad, Sanitario, Logístico y Apoyo Técnico. En caso de actuación de los elementos mínimos de los grupos de Intervención, Seguridad y Sanitario se articula el Subgrupo de Primera Intervención.

El esquema estructural del Plan es el siguiente:



El esquema estructural cuando está presente el interés nacional, es el siguiente:



3.2.- Estructura de dirección y coordinación.

3.2.1.- Director del Plan.

El órgano gestor del Plan el cual asegurará el mantenimiento de la eficacia del Plan, es el órgano de Protección Civil de la Consejería donde se enmarcan las competencias de Protección Civil del Gobierno de La Rioja.

La Dirección del Plan es la responsable máxima de las acciones a realizar desempeñándose como sigue:

- En el Nivel 0, la dirección la ostenta el Técnico de Protección Civil del Gobierno de La Rioja de guardia, si bien en ausencia de éste la ejerce el Jefe del Subgrupo de Primera Intervención de acuerdo con el apartado 3.3.1. del TRANSCAR.
- En el Nivel 1 la dirección la ostenta el Técnico de Protección Civil del Gobierno de La Rioja de guardia.
- En el Nivel 2 la dirección la ostenta el titular de la Consejería donde se encuadra la estructura de Protección Civil de la C.A.R., si bien en ausencia de éste, o por atribución, la ejerce el titular de la Dirección General donde se enmarca la Protección Civil de la C.A.R.
- En el Nivel 3 la dirección recaerá en la persona determinada por el Ministerio de Interior. Esta persona y el representante de la Comunidad Autónoma de La Rioja, el titular de la Consejería donde se encuadra el órgano con competencias en materia de Protección Civil de la administración autonómica, formarán el Comité de Dirección. El Centro de Coordinación Operativa (CECOP) actuará como Centro de Coordinación Operativa Integrada (CECOPI).

En situaciones de emergencia de Nivel 2, podrá formarse el Comité de Dirección, compuesto por un representante del Ministerio de Interior y el Consejero responsable del órgano de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja, al que le corresponde la dirección de operaciones.

El Director del Plan, en el nivel activado que le corresponda, ejerce la dirección y coordinación de todas las acciones a realizar manteniendo la unidad de acción de los concurrentes actuantes y asume las siguientes funciones:

- Asumir la activación y aplicación formal del Plan.
- Analizar y valorar las situaciones provocadas por la emergencia con toda la información posible.
- Declarar los niveles de emergencia establecidos en este Plan.
- Decidir la parte de la estructura organizativa que se activa en cada uno de los niveles.
- Decidir la estrategia general de las operaciones.

- Decidir la movilización suficiente de medios y recursos de titularidad municipal, autonómica y estatal, así como los privados, asignados o no asignados al TRANSCAR y al Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de la Rioja (PLATERCAR), y aquellos de apoyo complementario que sean necesarios.
- Determinar las actuaciones más adecuadas para combatir la causa que produce la emergencia y mitigar las consecuencias derivadas del suceso.
- Adoptar las medidas necesarias para evitar la evolución negativa de la situación.
- Determinar la operatividad de los organismos y grupos que intervienen en la resolución de la situación de riesgo o emergencia.
- Garantizar la asistencia y atención a los siniestrados y la protección del personal interviniente, de la población, de los bienes y del medio ambiente.
- Determinar la limitación o restricción por el tiempo necesario de la circulación y permanencia en vías o lugares públicos en situaciones de riesgo o emergencia.
- Determinar el acceso a la zona de intervención.
- Determinar y coordinar la información a la población, tanto la información destinada a adoptar medidas de protección como la información general sobre la emergencia.
- Transmitir información, o facilitar la transmisión de información, a autoridades y entidades concernidas.
- Informar al nivel de gestión superior, con la posibilidad de instar la declaración del nivel de emergencia superior. La instancia de elevación al Nivel 3 se realizará al Ministerio de Interior.
- Decidir la desmovilización de los medios y recursos desplazados ante una emergencia una vez cumplida su función.
- Declarar el fin de la emergencia y la vuelta a la normalidad.
- Garantizar el enlace con los Planes Estatales.

3.2.2.- Consejo Asesor.

Constituido para asesoramiento del Director en el Nivel en el que se esté, el Consejo Asesor se reunirá con todos sus miembros o parte de ellos, con arreglo a la convocatoria hecha por el Director del Plan en función de la situación y de las circunstancias del hecho, disponiendo del Centro de Coordinación Operativa (CECOP) o del Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI) como apoyo instrumental.

La composición del Consejo Asesor es la siguiente:

- Miembros de la Comisión Regional de Protección Civil.
- Representante de la Delegación de Gobierno.
- Representante/s del/de los Municipio/s afectado/s.
- Titular de la Dirección General con competencias en Protección Civil.
- Jefe del Centro Coordinación Operativa (CECOP).
- Jefe del Gabinete de Información.
- Jefes de los Grupos de Acción y del Subgrupo de Primera Intervención.
- Representantes de los órganos competentes en materia de calidad de las aguas.
- Representantes de los órganos competentes en materia de medio ambiente.
- Representante de organismos de meteorología.

- Representante de la Jefatura Provincial de Tráfico.
- Representantes de los organismos, servicios o empresas, públicas o privadas, que tengan una actuación decisiva en el desarrollo de las operaciones.
- Técnicos de Protección Civil.
- Expertos cuya presencia se estime necesaria en la gestión de la emergencia.

El Consejo Asesor puede reunirse en el escenario de la emergencia, en el Puesto de Mando Avanzado (PMA) o en el Centro de Coordinación Operativa, SOS Rioja, y sus funciones son:

- Analizar y valorar las situaciones existentes según la información que se disponga.
- Llevar a cabo la rápida evaluación de necesidades.
- Dar prioridad a las acciones que ha de llevar a cabo cada grupo.
- Proponer al Director del Plan el concurso de técnicos especialistas si fuera necesario.
- Asesorar al Director del Plan según las circunstancias cambiantes del hecho siniestral.

3.2.3.- Gabinete de Información.

Es prerrogativa del Director del Plan constituir el Gabinete de Información. El Gabinete de Información estará compuesto por el personal de los órganos del Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Rioja que tengan competencias en materia de comunicación y las funciones de información en esta materia serán ejercidas por este personal. El Gabinete de Información trabaja en colaboración directa con el Director del Plan. El Centro de Coordinación Operativa (CECOP)- SOS Rioja puede realizar cometidos de difusión de información.

Sus funciones son:

- Difundir las orientaciones y recomendaciones emanadas de la Dirección del Plan para la población afectada.
- Preparar y transmitir información sobre la emergencia a autoridades concernidas.
- Centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia y facilitarla a los medios de comunicación social, si así se considera.
- Informar sobre la emergencia a cuantas personas u organismos lo soliciten en los términos y con los contenidos que le sean ordenados.

El Jefe del Gabinete de Información es el Jefe del Gabinete de Prensa del Gobierno de La Rioja.

Cuando la emergencia sea declarada de Interés Nacional, podrán incorporarse a este Gabinete los miembros que al efecto designe el representante del Ministerio del Interior en el Comité de Dirección.

3.2.4.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).

El Centro de Coordinación Operativa del Gobierno de La Rioja, en adelante CECOP, que asume también la denominación SOS Rioja, es la unidad encargada de gestionar centralizadamente la resolución de incidencias y/o siniestros en los que resulten implicadas mercancías peligrosas. Realiza la movilización de medios, recursos y responsables, las acciones que favorezcan el trabajo conjunto y la optimización de la gestión de los recursos intervinientes.

Está ubicado en la c/ Prado Viejo 62 bis de Logroño. Estas instalaciones también albergarán el Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI) en caso de vinculación de varias administraciones a la gestión de la emergencia.

Recibe la información referente a las incidencias o emergencias en las que estén implicadas mercancías peligrosas que por su estado, su evolución o sus consecuencias puede necesitar la intervención de cuerpos o entidades que tienen entre sus funciones la resolución, control o mitigación del suceso, la realización de acciones para la vuelta a la normalidad previa o la rehabilitación de servicios.

Obtiene, centraliza y facilita la información relativa a posibles afectados, favoreciendo contactos familiares y la localización de personas.

El CECOP es el órgano de trabajo del Director del Plan para la coordinación entre planes, las acciones a ejecutar y gestión de equipos, medios y recursos.

El CECOP, dispone de los enlaces necesarios y debe tener previstas las prolongaciones de los sistemas de información a otros centros directivos y al Puesto de Mando Avanzado, desde los cuales, sin perder su apoyo instrumental, puede dirigir y coordinar las operaciones el Director del Plan.

El CECOP es un órgano permanente de información y, por tanto, en él se establecen los terminales de recepción de datos contaminantes, meteorológicos o de cualquier otro tipo, que permiten la auscultación permanente de estados de riesgo para activar, cuando proceda, mecanismos de alerta a intervinientes o a la población.

El CECOP es el centro receptor de alarmas y de todos los sistemas de información y bases de datos necesarios que ayudan al Director del Plan en la toma de decisiones y planificación de las actuaciones. Es el centro receptor de datos de afecciones

personales y consecuencias en infraestructuras, servicios y bienes derivadas de una situación de emergencia.

El CECOP empieza a funcionar como Centro de Coordinación Operativa Integrada (CECOPI) cuando se integran efectivos de diferentes Administraciones, tanto para la dirección y coordinación de la emergencia, para la transferencia de responsabilidades o para la cooperación operativa.

La jefatura del CECOP-CECOPI será desempeñada por el puesto administrativo de Jefe del CECOP - SOS Rioja, pudiendo atribuir en personal técnico del órgano de Protección Civil del Gobierno de La Rioja.

El Jefe del CECOP-SOS Rioja favorece la gestión de operaciones indicadas por el Director del Plan. Es colaborador del Director del Plan, tanto en el proceso de toma de decisiones, como en el traslado y materialización de las órdenes a cursar. Controla, por tanto, todo lo referente a la clasificación y proceso de la información recibida en relación con el suceso, su evolución, operaciones en marcha y demás circunstancias relacionadas con la emergencia, así como los medios que le permiten una fluida comunicación con todos los órganos intervinientes.

Para cumplir el CECOP/CECOPI su papel coordinador, se establecen en él:

a/ Los Jefes de Sala.

Son colaboradores directos del Jefe del CECOP –SOS Rioja y de los técnicos de Protección Civil. Llevan a cabo el seguimiento y evaluación siniestral, y de consecuencias, promoviendo la coordinación en situaciones de emergencia, siendo responsables de la aplicación de los procedimientos, instrucciones o afines que pudieran estar establecidos. Controlan las solicitudes de apoyo o necesidades diversas de los servicios actuantes que puede gestionar el Coordinador de Medios.

Les corresponde la supervisión del funcionamiento del CECOP, del personal de Sala o de los servicios coordinados presentes en el CECOP, de las instalaciones y del equipamiento técnico. Recaban los datos siniestrales y elaboran la información que puede emitirse desde el SOS Rioja, manteniendo informado, si procede, al Jefe del CECOP – SOS Rioja o al órgano de Protección Civil.

b/ La teleoperación de Sala.

El personal de teleoperación es el encargado de recibir las llamadas de emergencia, activar recursos de los Grupos de Acción, recabar y transmitir información sobre el suceso y recoger las demandas de los servicios intervinientes.

Se dimensionará adecuadamente de acuerdo con la magnitud de la emergencia que se gestione.

c/ El Coordinador de Medios.

Su actuación fundamental se centrará en controlar y asegurar que los medios, recursos, equipamientos y suministros tramitados por el CECOP-CECOPI sean aplicados a los Grupos de Acción a los que vayan asignados, o a las Entidades Locales que distribuyan los destinados a socorrer a la población.

Es responsable del óptimo estado y funcionamiento del Puesto de Mando Avanzado, de los equipos de respuesta inmediata y del material y recursos dependientes de SOS Rioja, o cedidos por éste, que pueden ser utilizados en la emergencia o en el apoyo logístico necesario para la resolución y/o mitigación del siniestro.

Asimismo el Coordinador de Medios participa en la determinación de equipamientos y suministros necesarios para atender a la población.

El procedimiento para la determinación de necesidades está basado, fundamentalmente, en la evaluación de los daños producidos en la catástrofe. A su vez esta evaluación está basada en la información recibida de los Grupos de Acción y en la previsión correspondiente a cada uno de los riesgos.

d/ Los puestos de mando de los Jefes de los Grupos de Acción.

En el CECOP se ubicarán los puestos de mando de los Jefes de los Grupos de Acción que se consideren necesarios. Éstos reciben apoyo permanente desde los órganos de su respectivo departamento. A este fin, el CECOP-CECOPI dispone de los medios de comunicación y sistemas de información adecuados.

e/ Los enlaces con el Gobierno de España.

La comunicación sobre sucesos, niveles de gravedad potencial y previsiones de riesgo que pueden derivarse para personas o bienes relevantes no implicados en las acciones de control o mitigación de la emergencia se transmitirán inicialmente a la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno, u otros organismos del Gobierno de España, través de modelos de boletines de notificación cumplimentados.

En caso de siniestro relevante el suceso se notificará por vía telefónica desde el CECOP al Jefe de la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno. En caso de imposibilidad para contactar se comunicará a la central telefónica de la propia Delegación del Gobierno.

A partir de la declaración de Nivel 1 personal de la Unidad de Protección Civil puede integrarse en el CECOP transmitiendo información sobre la incidencia a la estructura del Estado.

El CECOP dispondrá de enlace con la Sala de Coordinación Operativa (SACOP) de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior a efectos de transmisión de información y solicitud de medios y recursos.

3.2.5.- Puesto de Mando Avanzado (P.M.A.).

Como prolongación del CECOP-CECOPI podrá establecerse un Puesto de Mando Avanzado próximos al lugar de la emergencia, que puede ser utilizado por el Director del Plan para la gestión de la emergencia en el escenario siniestral.

Tiene como objeto lograr la unidad de acción de los cuerpos operativos ante la emergencia, transmitir las ordenes del Director del Plan o ser utilizado por éste para la gestión de la emergencia en el escenario siniestral, canalizar la información entre el lugar de la emergencia y el CECOP/CECOPI, analizar el siniestro y su evolución para apoyar in situ la toma de decisiones, coordinar las actuaciones de los Grupos de Acción, canalizar las demandas de éstos y distribuir los medios y recursos que acuden al lugar de intervención. Dependiendo de la evolución de la emergencia, preverá puntos de encuentro para evacuaciones, así como lugares de recogida de medios y recursos.

Se constituye por representantes de los Grupos de Acción, de aquellos organismos o entidades cuyas actuaciones sean decisivas para la consecución de los objetivos y por autoridades o representantes de municipios afectados presentes en el escenario operativo.

La jefatura del Puesto de Mando Avanzado la desempeñará un técnico de Protección Civil del Gobierno de La Rioja. El Coordinador de Medios supervisará la funcionalidad del P.M.A.

Establecimientos con ubicación apropiada pueden utilizarse como Puesto de Mando Avanzado si reúnen condiciones adecuadas.

3.3.- Estructura operativa. Grupos de Acción.

Debe entenderse el TRANSCAR, integrado en el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de la Rioja (PLATERCAR), como el marco en el que se integran, para una acción coordinada y bajo una dirección única, los servicios operativos ordinarios y colectivos diversos que pueden intervenir en la mayoría de incidencias y siniestros en los que estén implicadas mercancías peligrosas en los ámbitos de las redes viales y ferroviarias, constituidos con carácter permanente y funciones específicas.

Estos servicios son, entre otros:

- El CECOP-SOS Rioja.
- Los órganos de Protección Civil de las administraciones estatal, autonómica y local.

- Los Bomberos de Logroño y del Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento de la C.A.R. (C.E.I.S.).
- Los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y las Policías Locales.
- El Servicio Riojano de Salud (SERIS), Cruz Roja Española y otros servicios sanitarios de urgencia.
- La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, la Dirección General de Carreteras de la C.A.R., la AP-68 y empresas concesionarias de mantenimiento y obras en vías de comunicación.
- ADIF y RENFE.
- Las Agrupaciones de Voluntarios de Protección Civil.
- Los servicios de calidad medioambiental.
- Los servicios de sanidad ambiental.
- La Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE).
- La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)
- Los servicios de medio natural.
- Empresas de grúas y retirada de vehículos.
- Empresas gestoras de carga y residuos.
- Empresas de transportes.
- Organizaciones de productores de sustancias peligrosas.
- Organizaciones asistenciales y de voluntarios.

Estos servicios sirven de base para la organización de los Grupos de Acción que tienen como misión la aplicación, en tiempo y lugar oportuno, de las medidas de protección, intervención, socorro y reparadoras, pudiendo agregar otros servicios específicos dependientes de otras Administraciones Públicas o entidades públicas/privadas cuyo concurso sea necesario para hacer frente a las emergencias o realizar funciones de apoyo.

Asimismo, forman parte de los Grupos de Acción, los medios de otras Administraciones Públicas asignados previamente al Plan Territorial.

Los Grupos de Acción pueden intervenir desde los primeros momentos de la emergencia. No obstante, dependiendo de las necesidades derivadas de las diferentes situaciones de riesgo o emergencia y de su evolución su intervención suele ser progresiva en el espacio y en el tiempo.

Cada Grupo de Acción en el terreno tendrá un Jefe que coordina los cuerpos del Grupo y se encuadra en el Puesto de Mando Avanzado a las órdenes del Director del Plan, o si éste no se encuentra en el escenario operativo, a las órdenes del Jefe del Puesto de Mando Avanzado.

La estructura diseñada establece cinco Grupos de Acción:

- Grupo de Intervención.
- Grupo de Seguridad.

- Grupo Sanitario.
- Grupo Logístico.
- Grupo de Apoyo Técnico.

La organización de la estructura operativa en cinco grupos, obedece a la conveniencia de diseñar una estructura funcional, derivada mayormente de la prevista en el PLATERCAR.

En la implantación del Plan se avanzará en la concreción de las misiones y en la asignación a los Grupos de Acción de los medios humanos y materiales necesarios.

3.3.1.- Subgrupo de Primera Intervención.

El mayor número de incidencias o siniestros con mercancías peligrosas que se producen en el territorio de la CAR no necesitan para su resolución de la estructura prevista para contingencias catastróficas por lo que es adecuado estructurar un Subgrupo de Primera Intervención, compuesto por los elementos necesarios, básicamente primeras salidas o equipos mínimos, del Grupo de Intervención (bomberos), del Grupo de Seguridad (Guardia Civil o policía local) y Grupo Sanitario (transporte sanitario proporcionado por el SERIS o Cruz Roja, y atención médica si es necesaria) que se base en los siguientes principios:

- Centralización de las llamadas ciudadanas de aviso de incidencia o siniestro en un destino único, el número único de urgencias y emergencias europeo 112.
- Recursos, acciones y movilización normalizada a través de los procedimientos del CECOP- SOS Rioja.
- Coordinación operativa ejercida desde el CECOP-SOS Rioja y recepción por este órgano de la información referente al suceso objeto de la actuación.
- Compatibilidad en las comunicaciones, coordinadas desde el CECOP-SOS Rioja.
- Eficacia y rapidez en la respuesta para acometer incidencias, siniestros y consecuencias en las que estén implicadas mercancías peligrosas tanto en ámbitos urbanos como rurales.
- Asistencia y previsión de refuerzos en caso de que el suceso no pueda ser atajado con los medios de las primeras salidas.

Miembros de Agrupaciones Municipales de Voluntarios de Protección Civil pueden ser encuadrados en este Subgrupo en ausencia de alguno de los cuerpos indicados, hasta la llegada de éstos al escenario de la intervención, o en su apoyo vinculados debidamente.

El mando del Subgrupo de Primera Intervención lo ostentará ordinariamente el mando de la salida del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento. En caso de no actuación de personal S.E.I.S. el mando lo ejercerá el responsable de las Fuerzas y

Cuerpos de Seguridad. Personal técnico de Protección Civil del Gobierno de La Rioja asume el mando a su llegada al Área de Intervención y conforma el Puesto de Mando Avanzado con los responsables de los recursos presentes.

El Subgrupo de Primera Intervención opera en situaciones de Nivel 0 por lo que puede llevarse a cabo la asunción de dirección por directores del TRANSCAR en sus distintos niveles tras evaluar la magnitud del siniestro.

Los elementos del Subgrupo de Primera Intervención se integrarán en los respectivos Grupos de Acción si la evolución o la magnitud del acontecimiento hicieran necesario un mayor aporte de medios y recursos o si así lo dispusiera el Director del Nivel correspondiente del TRANSCAR.

3.3.2.- Grupo de Intervención.

Este Grupo ejecuta las medidas de intervención que tienen por objeto eliminar, reducir o controlar las causas y efectos de la emergencia, combatiendo directamente los elementos que la producen, así como actuando sobre aquellos puntos críticos donde concurren circunstancias que agraven el suceso.

Este objetivo se lleva a cabo con la realización de las siguientes funciones:

- a/ Evaluación de la emergencia y/o sus consecuencias.
- b/ Control, reducción y neutralización de los efectos y daños producidos a las personas, los bienes y el medio ambiente.
- c/ Búsqueda, rescate y salvamento de víctimas.
- d/ Colaboración con los otros Grupos para la adopción de medidas de protección a la población, los bienes y el medio ambiente.
- e/ Apoyo en el Área de Intervención a los equipos de trabajo especializados requeridos por la Dirección del Plan o el Grupo Logístico, principalmente para la vuelta a la normalidad de la vía de comunicación, mitigar daños o recuperar servicios e infraestructuras.
- f/ Reconocimiento y evaluación de riesgos asociados (instalaciones de gas, electricidad, agua, etc.).
- g/ Vigilancia sobre riesgos latentes una vez controlada la emergencia.
- h/ Determinación del Área de Intervención.
- i/ Transmisión al CECOP-SOS Rioja de la información referente al suceso.
- j/ Emisión de informes, para la Dirección del Plan, sobre los daños producidos, o que pudieran producirse, y la viabilidad de las operaciones a realizar.

En general, para centrar las actuaciones de socorro debe tenerse en cuenta que las situaciones que representan una amenaza para la vida pueden agruparse en:

- Personas desaparecidas.
- Personas atrapadas, sepultadas, o aisladas.
- Personas heridas o contaminadas.

- Personas enfermas o con circunstancias que incrementan su riesgo personal debido a las condiciones del medio ambiente y de higiene.

Corresponde especialmente al Grupo de Intervención el socorro a las personas atrapadas, sepultadas y a las desaparecidas (dentro del Área de Intervención).

La Jefatura del Grupo de Intervención corresponde al Director Técnico del Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento (CEIS) con las sustituciones que se prevean, tanto dentro de la estructura contraincendios y salvamento como dependiendo de la especificidad de las acciones relevantes a realizar.

Dentro de estas sustituciones previstas se consideran:

- a/ En área de actuación ordinaria de Bomberos de CEIS, hasta la llegada del Director Técnico del CEIS la jefatura del Grupo será ejercida por el mando de mayor rango del cuerpo de bomberos actuante.
- b/ En área de actuación ordinaria de Bomberos de Logroño, con exclusión del municipio de Logroño, hasta la llegada del Director Técnico del CEIS la jefatura del Grupo será ejercida por el mando de mayor rango del cuerpo de bomberos preponderante de acuerdo con el personal y equipos desplazados.
- c/ En el municipio de Logroño, la Jefatura del Grupo le corresponde al mando de mayor rango de Bomberos de Logroño.
- d/ En actuaciones o fase de la emergencia en los que la intervención de personal y equipos específicos resulta preponderante, el Director del Plan puede designar la Jefatura del Grupo de Intervención en función de la naturaleza de las acciones a acometer y la cualificación profesional.

La composición del Grupo está basada en:

- Bomberos de Logroño y del Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento de la C.A.R. (C.E.I.S.).
- Servicios de extinción de incendios forestales.
- La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, la Dirección General de Carreteras de la C.A.R., la AP-68 y empresas concesionarias de mantenimiento y obras en vías de comunicación.
- ADIF y RENFE.
- Empresas de grúas y retirada de vehículos.
- Empresas gestoras de carga y residuos.
- Empresas de transportes.
- Agrupaciones Municipales de Voluntarios de Protección Civil.
- Servicios de calidad medioambiental
- La Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Organizaciones de productores de sustancias peligrosas.
- Brigadas de obras y servicios municipales.
- Empresas de obras públicas o constructoras en general.

Forma parte de este Grupo el personal técnico de Calidad Ambiental, Carreteras u otros departamentos de la C.A.R. que, con funciones propias de este Grupo de Acción, puedan ser requeridos para dirigir o asesorar equipos sobre el terreno afectado.

Asimismo, se encuadrarán en este Grupo equipos de búsqueda y rescate de personas que puedan ser requeridas por la Dirección del Plan.

En los casos en que los Planes Municipales se integran en el Plan Territorial, el Grupo de Intervención a nivel municipal pasa a formar parte de este Grupo.

3.3.3.- Grupo de Seguridad.

Este Grupo es el encargado de asegurar que las operaciones del Plan se realizan en las mejores condiciones de seguridad ciudadana y orden público.

Este objetivo se lleva a cabo con la realización de las funciones:

- a/ Valorar inicialmente el suceso en el lugar del siniestro.
- b/ Ordenar el tráfico y la vigilancia vial de acuerdo con la evolución de la emergencia.
- c/ Controlar accesos en la zona de operaciones y el cerramiento del Área de Intervención.
- d/ Localizar responsables de vehículos y cargas.
- e/ Evacuar o confinar con inmediatez a personas en peligro.
- i/ Apoyar a la difusión de avisos a la población.
- f/ Proteger los bienes, tanto públicos como privados, ante posibles actos antisociales o delictivos.
- d/ Garantizar la seguridad ciudadana y el control de multitudes.
- g/ Buscar víctimas en colaboración con el Grupo de Intervención para su rescate y salvamento.
- h/ Apoyar al sistema de comunicaciones.
- j/ Reconocer la zona de operaciones en apoyo a los otros grupos para la evaluación de daños y el seguimiento de las actuaciones.
- k/ Colaborar en la movilización de medios y recursos de titularidad pública o privada, y hacerla efectiva si se requiere por el Director del Plan.
- l/ Transmitir información referente al suceso al CECOP-SOS Rioja.
- ll/ Emitir informes para la Dirección del Plan.

Frente a los riesgos derivados de una emergencia en la que intervienen mercancías peligrosas será siempre necesario garantizar la seguridad ciudadana.

El control de accesos se establecerá para cumplir las órdenes de la Dirección del Plan referidas a la restricción de accesos, regulación del tráfico y conducción hacia sus objetivos de las unidades que se incorporan.

Independientemente de este control de accesos, será necesaria la regulación y/o reordenación del tráfico en aquellos casos y lugares donde, como consecuencia de la emergencia, se prevea un aumento considerable de circulación.

El Grupo de Seguridad está constituido por los medios propios de las Policías Locales y Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, pudiendo adscribirse personal voluntario de Protección Civil y personal de ADIF y RENFE.

En intervenciones en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con exclusión del término municipal de Logroño u otros municipios que cuenten con Policía Local, la Jefatura del Grupo de Seguridad corresponderá al mando de la Guardia Civil.

En caso de emergencia de nivel local, en municipios con Policía Local, la jefatura la ejerce el mando de la Policía Local. No obstante, la jefatura será asumida por el mando de la Guardia Civil cuando la emergencia supere el propio ámbito municipal o los efectivos actuantes de este Cuerpo sean superiores a los efectivos dispuestos por la Policía Local.

En intervenciones en el ámbito del término municipal de Logroño, la Jefatura del Grupo de Seguridad corresponderá al mando de la Policía Local si se efectúan preponderantemente acciones de control de tráfico, procediéndose al traspaso de la jefatura al mando del Cuerpo Nacional de Policía cuando sean preponderantes acciones de seguridad. En caso de indeterminación corresponde al Director del TRANSCAR en el nivel que se gestione la determinación de la Jefatura del Grupo de Seguridad.

Para emergencias que puedan afectar a varios términos municipales y en las que participen conjuntamente efectivos de Policías Locales, Cuerpo Nacional de Policía y/o Guardia Civil; la Delegación del Gobierno en La Rioja designará la jefatura única entre los mandos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

3.3.4.- Grupo Sanitario.

Este Grupo ejecuta las medidas de socorro referidas a primeros auxilios, clasificación, control y evacuación (transporte sanitario) de siniestrados y las medidas de protección a la población referentes a la asistencia sanitaria y la salud pública.

Este objetivo se consigue con la realización de las siguientes actuaciones:

- a/ Prestación de primeros auxilios a las víctimas.
- b/ Colaboración, en el salvamento a las víctimas, con el Grupo de Intervención.
- c/ Estabilización y clasificación de heridos.
- d/ Prestación de servicios preventivos a personal actuante.
- e/ Asistencia sanitaria primaria.
- f/ Evacuación sanitaria.
- g/ Asistencia médica en los centros hospitalarios asignados.
- h/ Identificación de cadáveres, a través de las instituciones médicas y judiciales correspondientes y de los Gabinetes de Identificación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- i/ Control y evaluación de la sanidad ambiental y el impacto sanitario de vertidos químicos u otros contaminantes consecuencia de la emergencia.
- j/ Participar en la evacuación de personas especialmente vulnerables.
- k/ Inspección sanitaria de la población evacuada a albergues de emergencia.
- l/ Suministro de productos farmacéuticos a la población afectada.
- ll/ Evaluación y propuesta a la Dirección del Plan de medidas sanitarias preventivas y, en su caso, ejecutarlas.
- m/ Colaboración con los otros Grupos en la adopción de las restantes medidas de protección a la población.
- n/ Determinación de las áreas de socorro y base, en colaboración con el Grupo Logístico.
- ñ/ Transmisión al SOS Rioja de la información referente al suceso.
- o/ Realización de informes para la Dirección y Dirección Técnica del Plan, sobre el estado de las víctimas producidas o las que pudieran producirse y la viabilidad de las operaciones a realizar.
- p/ Vigilancia sobre riesgos latentes que afecten a la salud y vida de la población, una vez controlada la emergencia.

En general, para centrar las operaciones de socorro, debe tenerse en cuenta que las situaciones que representan una amenaza para la vida puede agruparse en:

- Personas desaparecidas.
- Personas atrapadas, sepultadas o aisladas.
- Personas heridas o contaminadas.
- Personas enfermas o con circunstancias que incrementan su riesgo personal debido a las condiciones del medio ambiente y de higiene.

Corresponde especialmente al Grupo Sanitario el socorro de personas heridas, contaminadas enfermas o con circunstancias que incrementan su riesgo y colabora, con el Grupo de Intervención, prestando los primeros auxilios a las personas atrapadas, sepultadas o aisladas.

La Jefatura del Grupo Sanitario corresponde al responsable del Servicio de Urgencias Médicas que puede tener previstas sus delegaciones en función del Nivel declarado.

La composición del Grupo está basada en:

- Los servicios asistenciales y técnicos procedentes de la Consejería de Salud, Cruz Roja y otras organizaciones locales, que aseguren su actuación en la zona de operaciones.
- Los centros hospitalarios necesarios para asegurar la asistencia médica, teniendo en cuenta que puede ser previsible el tratamiento de un elevado número de afectados.
- Medios móviles procedentes de la Consejería de Salud, Cruz Roja, SOS Rioja y empresas privadas, que aseguren la atención y el transporte sanitario de un elevado número de víctimas.
- Servicios sanitarios del Gobierno de España.

En función de la gravedad del siniestro y de la disponibilidad de los recursos hospitalarios, el Jefe del Grupo Sanitario definirá el centro o centros de referencia para el traslado de los afectados.

En los casos en que los Planes Municipales se integran en el Plan Territorial, el Grupo Sanitario a nivel municipal pasa a formar parte de este Grupo.

3.3.5.- Grupo Logístico.

Este Grupo tiene como función la provisión de todos los equipamientos y suministros necesarios para las actividades de los Grupos de Acción y aquéllas otras que sean consecuencia de la evolución del suceso.

Son acciones de apoyo logístico el abastecimiento, suministro y transporte, en general, todo lo relacionado con el área logística y la disposición de los enlaces de comunicaciones entre la estructura operativa y la estructura de dirección y coordinación. Asimismo, se efectúan las medidas de protección a la población referidas a la evacuación, albergue de emergencia y avisos a colectivos afectados.

Los objetivos de este Grupo se consiguen con la realización de las actuaciones tendentes a:

- a/ Resolver los problemas de abastecimiento, carburantes y transportes de los Grupos de Acción, así como el avituallamiento y el alojamiento de los actuantes en la resolución de la emergencia.
- b/ Suministrar equipos de iluminación para trabajos nocturnos.
- c/ Garantizar con las medidas necesarias los adecuados enlaces entre los diferentes grupos de acción y la dirección-coordinación de las operaciones (el Puesto de Mando Avanzado y el Centro de Coordinación Operativa), ejerciendo, entre otras, las siguientes actuaciones: transmitir la información emitida por los grupos de acción y por la estructura de dirección-coordinación; establecer e implantar sistemas alternativos de transmisiones donde sea necesario.

- d/ Suministrar los productos necesarios para el abastecimiento y ayuda a la población afectada (alimentos, agua, ropa de abrigo, etc.).
- e/ Establecer en la zona de operaciones los centros de distribución que sean necesarios.
- f/ Proporcionar realojamiento o albergue de emergencia, saneamiento elemental, productos de primera necesidad y transporte a la población afectada, en caso de ser necesaria una evacuación.
- g/ Asistencia psicológica.
- h/ Establecer los puntos de reunión de los evacuados para organizar su traslado a casas particulares que acojan damnificados o a los albergues de emergencia.
- i/ Abastecer a la población evacuada en los albergues de emergencia o en las casas de acogida.
- j/ Determinar, en colaboración con el Grupo Sanitario, el Área de Socorro y el Área Base.
- k/ Evaluar, con rapidez, disponiendo de la colaboración del Coordinador de Medios, las necesidades para las operaciones y, de acuerdo con los daños producidos por la catástrofe, determinar los equipamientos y suministros necesarios para atender a la población.
- l/ Gestionar la incorporación de los equipos especiales de trabajo al Grupo de Intervención, incluyendo el establecimiento de redes provisionales de telecomunicaciones.
- ll/ Transmisión al SOS Rioja de la información referente al suceso.
- m/ Emitir informes al CECOP sobre las operaciones en curso y la viabilidad de los que se programen.

El órgano de Protección Civil del Gobierno de La Rioja organiza el Grupo Logístico, con la colaboración de la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno y/o departamentos de protección civil municipales en caso de que la magnitud del riesgo o la emergencia lo aconseje. La jefatura del Grupo Logístico se desempeña por personal técnico del departamento de Protección Civil del Gobierno de La Rioja, con delegaciones previstas en técnicos de Protección Civil de otras administraciones públicas.

Se integrarán en el Grupo Logístico:

- a/ Medios y recursos de titularidad estatal establecidos en la Comunidad Autónoma de la Rioja y otros, que ubicándose fuera de La Rioja, puedan coadyuvar a la resolución de la emergencia o sus consecuencias. Así mismo las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- b/ Personal, medios e instalaciones del Gobierno de La Rioja.
- c/ Personal, medios e instalaciones municipales, así mismo las Policías Locales.
- d/ Técnicos y equipos procedentes de otros organismos públicos.
- e/ Personal de empresas y/o particulares que puedan aportar medios y recursos necesarios, de empresas transportistas, expedidoras o destinatarias de productos peligrosos, RENFE o ADIF.
- e/ Equipos de voluntariado de Protección Civil, de Cruz Roja y otras Organizaciones No Gubernamentales -ONGs- y locales.

El Coordinador de Medios, establecido a nivel CECOP/CECOPI – SOS Rioja, actúa como apoyo instrumental a este Grupo.

En los casos en que los Planes Municipales se integran en el Plan Territorial, el Grupo Logístico, a nivel municipal, pasa a formar parte de este Grupo.

3.3.6.- Grupo de Apoyo Técnico.

Tiene como misión estudiar las medidas técnicas necesarias para hacer frente a los riesgos producidos por una emergencia en atención a las especiales características de las sustancias y mercancías peligrosas, aminorar sus efectos y prever las medidas de rehabilitación de servicios o infraestructuras esenciales.

Este grupo tendrá como principales funciones las siguientes:

- a/ Asesorar sobre la peligrosidad de los productos involucrados en el accidente.
- b/ Colaborar en la evaluación de la situación de emergencia.
- c/ Evaluar la expansión y repercusión del accidente en materia medioambiental.
- d/ Determinar las medidas técnicas necesarias para hacer frente a determinados tipos de riesgo o catástrofe, para controlar la causa que los produce o aminorar sus consecuencias y para rehabilitar los servicios e infraestructuras esenciales afectadas.
- e/ Gestionar y coordinar la eliminación, tratamiento, recuperación, reciclaje y reutilización de los residuos.
- f/ Controlar la contaminación atmosférica.
- g/ Gestionar y controlar la calidad de las aguas.
- h/ Recomendar las medidas de protección de la población, los grupos de acción, los bienes y el medio ambiente.
- i/ Transmisión al SOS Rioja de la información referente al suceso.
- j/ Emitir informes al CECOP sobre las operaciones en curso y la viabilidad de los que se programen.

Estará integrado por profesionales y facultativos capacitados en función del tipo de la emergencia y en particular por los siguientes:

- Responsables de Protección Civil de ADIF y RENFE en accidentes de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Responsables de empresas transportistas y empresas origen-destino concernidas y en su caso, técnicos asesores pertenecientes a empresas especialistas.
- Personal de calidad ambiental, sanidad ambiental, transportes u otras unidades del Gobierno de La Rioja.
- Servicio del SEPRONA de la Guardia Civil.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Servicios Municipales de Medio Ambiente.
- Personal de empresas o laboratorios homologados.
- Cualquier otro persona técnico cualificado a criterio del Director del Plan.

El Jefe del Grupo de Apoyo Técnico será el Jefe de Servicio de la Dirección General de Calidad Ambiental o la persona que designe el Director del Plan.

3.4.- Otras entidades integradas.

3.4.1.- Titulares de las vías ferroviarias de comunicación o del tráfico ferroviario.

Por la especialidad en las vías de comunicación y en los sistemas de control de tráfico y de mantenimiento y conservación de las mismas, los servicios de intervención y protección civil de ADIF, RENFE u otras empresas de tráfico son elementos esenciales en la estructura de actuación e intervención del presente Plan.

Por ello, se entiende que todos los planes de actuación e intervención propios de dichas entidades deben integrarse en la estructura general del Plan para conseguir la mayor coordinación y la más eficaz utilización de los recursos disponibles en la atención de una emergencia.

En consecuencia, dichos planes y medios de la entidad gestora de las vías ferroviarias y de las empresas de tráfico se integrarán con el presente Plan a través de los procedimientos correspondientes del CECOP-SOS Rioja.

3.4.2.- Entidades directamente relacionadas con el producto.

Los expedidores de mercancías peligrosas, en caso de accidente durante el transporte de las mismas, habrán de proporcionar al órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección de las actuaciones de emergencia, las informaciones que les sean requeridas acerca de la naturaleza, características y modo de manipulación de las mercancías peligrosas involucradas, que permitan o faciliten una valoración lo más precisa y rápida posible de los riesgos que del accidente puedan derivarse para las personas, bienes y el medio ambiente, y la adaptación, con la urgencia necesaria, de las medidas más adecuadas para prevenir o minimizar dichos riesgos. A estos efectos, el órgano de dirección de la emergencia podrá requerir la presencia de un representante del expedidor en el lugar del accidente.

En caso de accidente en un vehículo que transporta mercancías peligrosas por carretera, el transportista habrá de facilitar, en caso necesario y a requerimiento del órgano de dirección de la emergencia, los medios materiales y el personal adecuados para recuperar, trasvasar, custodiar y trasladar en las debidas condiciones de seguridad los productos que se hayan visto involucrados en el accidente.

Las empresas de transporte ferroviario habrán de disponer de la organización y medios necesarios para, en el caso de accidente en un convoy que transporte mercancías peligrosas, efectuar las actuaciones más urgentes de lucha contra el fuego y de salvamento y socorro de las posibles víctimas, disponer los transportes por tren que sean necesarios para el traslado de personal y equipos de intervención al lugar del accidente o la evacuación de las personas afectadas por el mismo; adoptar las medidas relativas al tráfico ferroviario que resulten adecuadas para evitar cualquier riesgo derivado de la interceptación de la vía; poner en práctica las medidas de explotación ferroviaria que faciliten las actuaciones de los servicios de intervención y disminuyan en lo posible los riesgos para el personal encargado de realizarlas; aportar los medios necesarios para la retirada o trasvase de las mercancías peligrosas involucradas en el accidente y para su transporte en las adecuadas condiciones de seguridad y efectuar cuantas operaciones sean necesarias para la rehabilitación del servicio ferroviario.

Las actuaciones habrán de realizarse de acuerdo con las directrices que en cada caso sean establecidas por el órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección y coordinación de la emergencia.

El expedidor y el transportista de mercancías peligrosas que resulten involucradas en un accidente durante el transporte, por carretera o ferrocarril, colaborarán con la dirección del Plan, en el Nivel que se gestione, en las labores necesarias para descontaminar el área afectada por el accidente, retirar los materiales contaminados y proceder al traslado de los mismos a un lugar apropiado para su acondicionamiento como residuos. Los expedidores y transportistas de mercancías peligrosas podrán desempeñar las actividades previstas en los puntos anteriores, mediante la organización y los medios puestos a su disposición en virtud de los acuerdos o pactos para actuaciones de ayuda mutua en caso de accidente y de colaboración con las autoridades competentes en tales circunstancias.

Los consejeros de seguridad de las empresas que transporten mercancías peligrosas o que sean responsables de las operaciones de carga y descarga vinculadas a dicho transporte colaborarán, cuando sean requeridos, con las autoridades competentes en aquellas materias objeto de su función, especialmente en lo relacionado con los accidentes, partes de accidente e informes de actividad.

CAPÍTULO 4. OPERATIVIDAD.

La operatividad de un Plan reúne el conjunto de acciones, procedimientos y medidas, planificadas previamente, que permitan su puesta en marcha dependiendo del ámbito, de la gravedad de la emergencia y de su progresión.

Implica la posibilidad de una aplicación flexible de estos procedimientos, considerando las características del siniestro y sus fenómenos asociados, que se traduce en la puesta en marcha o activación de las distintas estructuras organizativas que se prevén en el presente apartado. La aplicación flexible se debe utilizar para evitar el peligro de planteamientos excesivamente rígidos, difíciles de acoplar a realidades no exactamente previstas.

Esta planificación se basa en un estudio del tipo de accidentes y la determinación de los niveles de activación del Plan que se definen a continuación.

4.1.- Valoración de la gravedad de los accidentes con mercancías peligrosas.

La valoración de la gravedad de los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas permitirá la determinación del Nivel de activación del TRANSCAR.

Las circunstancias más importantes a valorar para determinar la gravedad de un accidente son:

- Medio de transporte utilizado.
- 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 del tráfico.
- Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.
- Entorno medioambiental.
- Condiciones meteorológicas.

De acuerdo con lo establecido en la Directriz Básica, 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 transportadas 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.

Tipo 4.-Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas en el contenido.

Tipo 5.-Explosión del contenido destruyendo el continente.

4.2.- Zonificación.

Ante un accidente con mercancías peligrosas, se delimitarán tres áreas de actuación en función de los posibles efectos.

4.2.1.- Área de intervención.

Es la zona en la que se ha producido el siniestro y en la que las consecuencias de los accidentes producen o pueden producir un nivel de riesgo o de daños que justifiquen la aplicación inmediata de medidas de protección. En esta zona tienen lugar, fundamentalmente, las actuaciones del Grupo de Intervención.

La extensión de la zona de intervención se definirá en cada caso en función de las consecuencias previsibles atendiendo a la toxicidad, los efectos de sobrepresión, la radiación térmica, la posibilidad de impactos por explosiones y la posibilidad de que se produzcan efectos en cadena («efecto dominó»). Es el área de máximo peligro y en la que primero hay que evaluar la pertinencia de confinamientos o evacuaciones. Debe hacerse un riguroso control de accesos.

4.2.2.- Área de socorro.

Inmediata al área de intervención y a su perímetro exterior, en la que no existe riesgo para las personas.

La distancia al punto del accidente vendrá dada por criterios de seguridad y operatividad, ya que en ella se organiza la asistencia sanitaria de urgencia y la clasificación de las personas afectadas procedentes del área de intervención.

En esta área se posicionan los medios que tienen a su cargo el apoyo inmediato a los equipos que se encuentran en el área de intervención.

4.2.3.- Área base.

Es la zona en la que se concentran y organizan los medios de apoyo, así como el personal de reserva que está a la espera de incorporarse a las áreas de intervención y de socorro. Es el lugar del despliegue de medios, desde la que se efectúa el apoyo logístico a los equipos de intervención directa y donde tienen lugar las concentraciones de personas y materiales que se efectúan de acuerdo con el movimiento en ambos sentidos (evacuados, refuerzos, etc.) respecto al área de intervención.

Si se ha producido una evacuación en el área base se organiza la primera recepción y control de los evacuados, antes de su distribución a otras localizaciones.

Según lo aconsejen las circunstancias, las áreas de socorro y base pueden superponerse.

4.3.- Niveles de actuación.

La valoración de la gravedad y el conocimiento del tipo de accidente, de acuerdo con los criterios establecidos en el apartado anterior, da lugar a la determinación del Nivel de actuación del Plan. Se definen distintos niveles de actuación, equivalentes a situaciones, que se determinan en función del ámbito territorial del suceso, de los recursos necesarios y de la capacidad para asumir las consecuencias del accidente.

En el presente Plan se establecen cuatro niveles: 0, 1, 2 y 3.

4.3.1.- Nivel 0.

El Nivel 0 corresponde a aquellas incidencias o accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para las personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria en la que se ha producido el accidente.

Se enmarca ordinariamente en la tipología Nivel 0 d) del Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLATERCAR).

En situaciones de Nivel 0 pueden estar activados planes de protección civil de ámbito municipal, respecto de los cuáles el CECOP-SOS Rioja realiza funciones de seguimiento y evaluación, y garantiza en su caso, la prestación de los apoyos correspondientes.

El Director del Plan, si lo estima oportuno, dará la orden de avisar a los equipos básicos que forman los grupos de acción que pudieran ser movilizados si la emergencia derivase a una situación de Nivel 1.

4.3.2.- Nivel 1.

Se activa el Nivel 1 cuando existan 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 o el medio ambiente que estén o puedan verse amenazadas por los efectos derivados del accidente.

La decisión de declarar el Nivel 1 corresponde al Director del Nivel 1 del TRANSCAR a requerimiento del Jefe del Subgrupo de Primera Intervención o por propia iniciativa.

En situaciones de Nivel 1, se constituyen el CECOP y el PMA. Así mismo, dependiendo del criterio del Director del Plan, podrán constituirse el Consejo Asesor y el Gabinete de Información. Es conveniente cursar aviso de alerta a medios o recursos que pueden ser activados en el Nivel 2.

4.3.3.- Nivel 2.

Se definen como situaciones de Nivel 2 aquellos accidentes que por su gravedad y/o extensión de riesgo y sus efectos requieren la plena movilización de la estructura organizativa del Plan y de todos los medios y recursos no asignados, a proporcionar por la Administración del Estado.

La decisión de declarar el Nivel 2 corresponde al Director del TRANSCAR a requerimiento del Técnico de Protección Civil que dirija la emergencia en el Nivel 1 o por propia iniciativa.

La declaración del Nivel 2 comporta la activación automática del Plan en el caso de que previamente no lo estuviese; así como la constitución del CECOP / CECOPI, el PMA, el Gabinete de Información y el Consejo Asesor, en el supuesto de que no se hubiesen constituido con anterioridad.

A la vista de la evolución de la emergencia, el Director del Plan podrá solicitar de la Delegación del Gobierno la constitución del Comité de Dirección previsto para el nivel 3, del que entrará a formar parte un representante del Ministerio del Interior.

Se procede a cursar aviso de alerta a la Delegación de Gobierno en La Rioja ante la posibilidad de declarar el Nivel 3.

4.3.4.- Nivel 3.

Este Nivel será declarado cuando se notifique un accidente en el que esté presente el interés nacional, con arreglo a los supuestos previstos en la Norma Básica, Capítulo I, apartado 1.2.

El Ministerio del Interior, conforme al punto 9.2 de la Norma Básica de Protección Civil declarará el Interés Nacional por propia iniciativa o a instancia del Consejero titular del órgano gestor de la protección civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja o del Delegado de Gobierno.

La dirección de este Nivel corresponderá al representante del Gobierno de España, pasando el Director del TRANSCAR del Nivel 2 a formar parte del Comité de Dirección.

En las situaciones de Nivel 3 se incorporarán al CECOP / CECOPI los miembros de la Administración General del Estado que designe el representante del Ministerio del Interior en el Comité de Dirección.

Cuando los factores desencadenantes de este Nivel desaparezcan, la desactivación del Interés Nacional corresponde al Ministro del Interior, pudiéndose declarar el Nivel 2 o la vuelta a la normalidad.

Cuando la emergencia de Nivel 3 afecte exclusivamente a la Comunidad de La Rioja y derive en situaciones de las recogidas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 4/1981, el Presidente del Gobierno de La Rioja en virtud de la habilitación prevista en el artículo 5 de la referida Ley podrá solicitar del Gobierno de la Nación la declaración del estado de alarma.

4.4.- Fin de la emergencia.

Sin perjuicio de lo establecido en los puntos anteriores respecto de la desactivación de los diferentes Niveles considerados, cuando la emergencia esté plenamente controlada el Director del Plan en cada supuesto podrá declarar el fin de la emergencia.

La declaración de fin de la emergencia no impide, sin embargo, que si es necesario continúe la vigilancia preventiva en el lugar o zona afectada por el accidente y se sigan realizando las tareas reparadoras y de rehabilitación.

Tanto la desactivación de un determinado nivel como la declaración del fin de la emergencia se comunicarán a las autoridades, organismos y servicios que se encontrasen movilizados, alertados o notificados en algún sentido.

Declarada la finalización de la emergencia, se procede a realizar las actividades siguientes:

- Información al CECOP-SOS Rioja.
- Disposición de medidas de vigilancia o preventivas.
- Retirada de equipos y medios.
- Evaluación del siniestro.
- Elaboración de informes y estadísticas.

4.5.- Actuaciones en los distintos niveles.

4.5.1. - Nivel 0.

El Nivel 0 se constata cuando SOS Rioja recibe un aviso de incidencia o siniestro en el que intervienen transportes con mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril y/o se inicia la salida hacia el siniestro de efectivos del primer recurso del Subgrupo de Primera Intervención o del Grupo de Intervención y termina cuando el siniestro queda controlado y se recupera la normalidad, o se determina el pase al Nivel 1.

En el Nivel 0 el fin de la emergencia se comunicará en el escenario operativo por el Director de Nivel 0 a los responsables de los servicios intervinientes. En los niveles 1, 2 y 3 se comunicará desde el CECOP a todos los elementos participantes.

El Nivel 0 supone la movilización de medios y recursos del presente Plan.

4.5.1.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 0.

4.5.1.1.1.- Dirección del Plan.

La ostenta el Técnico de Guardia de Protección Civil del Gobierno de La Rioja de guardia, si bien en ausencia de éste la ejerce el Jefe del Subgrupo de Primera Intervención.

De acuerdo con las funciones de dirección, principalmente realiza:

- La dirección y ejecución de las actuaciones.
- Control de los recursos operativos disponibles, a través de la coordinación, supervisión y seguimiento de sus acciones y responsabilidades, y optimización de su eficacia.
- Movilización de recursos complementarios.
- Información a SOS Rioja y responsables concernidos.

4.5.1.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP).

En SOS Rioja, donde se ubica el CECOP o el CECOPI, se realizan las gestiones ordinarias relacionadas con la obtención de información y con el envío de recursos destinados al control y mitigación del siniestro y sus consecuencias:

- Comunicación del suceso al servicio de bomberos de la zona correspondiente.
- Solicitudes de apoyo a cuerpos de bomberos complementarios.
- Comunicación a la Guardia Civil u otros cuerpos de seguridad.
- Envío de equipos de atención o evacuación sanitaria.
- Comunicación a servicios de conservación y mantenimiento de carreteras o ferrocarriles.
- Comunicación al Técnico de Protección Civil.
- Otras funciones que se requieran.

El CECOP puede colaborar en la localización de responsables de vehículos, cargas o establecimientos relacionados con la incidencia.

Si se percibe riesgo de afección a grupos de población o elementos medioambientales se traslada aviso preventivo a servicios de calidad o sanidad medioambiental.

Si la información que se recibe o la evolución del siniestro indican un agravamiento de la magnitud del episodio, así como si las circunstancias lo requieren, se traslada la información a los superiores administrativos correspondientes o autoridades concernidas.

Se cumplimenta el Boletín de Notificación de Accidentes y se cursa a la Delegación del Gobierno en La Rioja, entre otros cometidos de gestión.

El CECOP como órgano permanente de información puede tomar contacto con la Agencia Estatal de Meteorología solicitando aquellos datos o análisis necesarios para determinar escenarios favorables a acciones de control o características de propagación de elementos contaminantes, en función de los parámetros meteorológicos como temperaturas, viento, precipitación u otros parámetros meteorológicos que puedan ser necesarios.

SOS Rioja informa sobre el siniestro a través de su sección de noticias de la página web del Gobierno de La Rioja.

4.5.1.1.3.- Puesto de Mando Avanzado (PMA).

El Director del Nivel 0 constituye el Puesto de Mando Avanzado (PMA) en su relación con los jefes de los cuerpos que están interviniendo en el escenario de operaciones. En caso de presencia de representantes de empresas vinculadas al transporte o a la carga, relevantes en el desarrollo de las operaciones, el Director del Nivel 0 puede incorporarlos al PMA. El PMA puede también incorporar representantes municipales para facilitar la integración en el operativo de equipos municipales o transmisión de información.

De acuerdo con la magnitud del incendio puede normalizar el PMA solicitándolo al CECOP.

4.5.1.1.4.- Grupo de Intervención.

Dedicado propiamente a las labores de rescate de personas siniestradas, estabilización de vehículos y cargas, taponamiento y contención de fugas, y extinción de incendios. También acomete el acondicionamiento de la vía de comunicación para su vuelta a la normalidad, sea vía férrea, vial urbano o interurbano. Se incluyen asimismo los servicios de retirada de sustancias químicas y residuos.

Está formado por dotaciones de:

- Bomberos del Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento (C.E.I.S.) y del Ayto. de Logroño.
- La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, la Dirección General de Carreteras de la C.A.R., la AP-68 y empresas concesionarias de mantenimiento y obras en vías de comunicación.
- Brigadas de obras y servicios municipales.
- ADIF y RENFE.
- Empresas de grúas y retirada de vehículos.
- Empresas gestoras de carga y residuos.
- Empresas de transportes.
- Agrupaciones Municipales de Voluntarios de Protección Civil.

Forman parte de este Grupo, los medios de extinción propios del Municipio o Municipios afectados, si hubiere.

4.5.1.1.5.- Grupo de Seguridad.

Está constituido por efectivos de la Guardia Civil y/o Policía Local dedicados a asegurar el espacio donde desarrollan sus cometidos los grupos de acción, y el control y regulación del tráfico vial, gestionando la retirada de vehículos y cargas.

Localiza a familiares de siniestrados y responsables de vehículos, cargas y establecimientos relacionados.

Cumplimenta atestados y apoya las diligencias judiciales.

4.5.1.1.6.- Grupo Sanitario.

En esta situación el Grupo Sanitario se activa para atender a siniestrados o en servicio preventivo para atención a accidentados de los organismos actuantes.

Está compuesto por recursos del Servicio Riojano de Salud (SERIS), de Cruz Roja Española u otros medios sanitarios locales.

4.5.1.1.7.- Grupo Logístico.

Si es necesario se activa para atender los requerimientos y necesidades comunicadas por el Director del TRANSCAR directamente o a través del Puesto de Mando Avanzado.

Puede constituirse para garantizar la operatividad de las comunicaciones del Puesto de Mando Avanzado, las del CECOP/CECOPI con el mismo y las de los cuerpos intervinientes con los centros de mando y gestión.

Los equipos dependientes de SOS Rioja se supervisan funcionalmente por el Coordinador de Medios.

4.5.1.1.8.- Grupo de Apoyo Técnico.

Se constituye por actuación de técnicos especialistas en la gestión de las sustancias implicadas.

4.5.1.2.- Operatividad en el Nivel 0.

Las actuaciones que corresponden al Nivel 0, son las siguientes:

4.5.1.2.1.- Aviso del siniestro y proceso de alarma.

Personas implicadas en un incidente o accidente con transporte de mercancías peligrosas u otras personas próximas al escenario del suceso pueden comunicar el caso a SOS Rioja. En caso de recibirse la llamada por la Guardia Civil, Policías o Bomberos, éstos deberán notificar inmediatamente el caso a SOS Rioja para proceder a alertar y movilizar coordinadamente a recursos y responsables definidos en el Plan.

SOS Rioja recaba información, en la que se encuentra como mínimo:

- Localización.
- Características del suceso.
- Datos sobre el vehículo o convoy ferroviario implicado.
- Datos sobre las mercancías peligrosas implicadas.
- Existencia de víctimas.
- Bienes afectados.
- Condiciones meteorológicas u otras circunstancias que se considere de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente y, las posibilidades de intervención preventiva.

SOS Rioja tipifica el suceso y moviliza los recursos adecuados del Grupo de Intervención (bomberos y servicios de mantenimiento y conservación de la vía), Grupo de Seguridad (Guardia Civil y/o policías locales), Grupo Sanitario (SERIS y/o Cruz Roja) y notifica aviso a técnico de Protección Civil de guardia.

4.5.1.2.2.- Evaluación del suceso.

La primera evaluación del suceso y del riesgo potencial se realiza por el mando del Subgrupo de Primera Intervención al llegar al lugar de la incidencia, que:

- Verifica características de vehículos, convoy ferroviario y mercancías.
- Establece la autoprotección de intervinientes.
- Establece contacto con el conductor o maquinista para recabar la naturaleza de las sustancias transportadas, conseguir la Carta de Porte y las Fichas de Seguridad.
- Comunica la magnitud del siniestro a SOS Rioja, indicando:
- Daños personales y materiales producidos.
- Afección potencial a personas y bienes externos al siniestro.
- Datos básicos del continente y contenido.
- Necesidad o no de nuevos medios.

Si los trabajos en el escenario operativo se prolongan, el mando del Subgrupo de Primera Intervención:

- Realiza una evaluación permanente.
- Identifica recursos necesarios.
- Prioriza la movilización de recursos.
- Informa a SOS Rioja de cualquier anomalía que se produzca.

4.5.1.2.3.- Ataque y control del suceso desencadenante de la emergencia.

Es realizada por el Grupo de Intervención conforme a los procedimientos y técnicas establecidas para controlar fugas, extinguir incendios, prevenir contaminaciones, estabilizar vehículos, efectuar desescombros u otras acciones necesarias.

La primera intervención o pronto ataque la realiza la dotación de bomberos de la zona que corresponda más próxima al lugar del siniestro, dirigiendo las operaciones el mando natural del cuerpo de bomberos.

A la llegada del equipo de bomberos al lugar éstos deben obtener información sobre la localización y estado de los ocupantes del vehículo o vehículos implicados teniendo en cuenta las prevenciones operativas indicadas en las fichas de intervención ante accidentes con mercancías peligrosas.

En caso de encontrarse ocupantes dentro de vehículos el pronto ataque debe tener como objetivo la contención de los elementos que aportan peligro o riesgo a los ocupantes siniestrados y la excarcelación de los mismos.

Se debe tener continua vigilancia del estado de las mercancías peligrosas implicadas para detectar pérdida de estabilidad que implique riesgo. Se recabarán grúas para estabilizar y trasladar el vehículo, si se requiere y es posible, a zona segura donde efectuar trasvases de carga.

Fuerzas y Cuerpos de Seguridad localizarán, a responsables de los transportes, cargas o establecimientos afectados. SOS Rioja puede colaborar en este cometido.

El Director del Plan al que le corresponde supervisar las condiciones de seguridad del personal actuante, la aceptabilidad del ámbito de trabajo, el riesgo de afección en el entorno (incluida la vía de comunicación) o la evitación de persistencias que incidan en el bienestar de pobladores determinará las limitaciones de tráfico procedentes, o el

cierre de la vía de comunicación, que permitan condiciones adecuadas de trabajo de los intervinientes para lograr los fines de sus actuaciones.

Caso de insuficiencia de recursos para conseguir los objetivos se requerirán nuevos recursos y medios. Puede aumentar el tiempo inicialmente previsible de intervención. Deberá, entonces, diseñarse una estrategia para aplicar correctamente las técnicas que requieran la estabilización del elemento contenedor y el transporte a zona segura, la contención de las sustancias fugadas, la mayor complejidad de extinción de incendio, etc.

Rescatadas, auxiliadas y/o evacuadas las personas con afecciones y controlado el suceso el objetivo pasa a ser el restablecimiento del tráfico correspondiendo al Director del Plan favorecer las acciones de limpieza y acondicionamiento de calzada o vía férrea.

El Director del Plan, a través de los componentes del Puesto de Mando Avanzado, recabará información sobre las acciones y circunstancias que condicionen el socorro, el control y mitigación, la vialidad, la seguridad, la vuelta a la normalidad u otras finalidades vinculadas.

4.5.1.2.4.- Medidas de seguridad.

Las actuaciones que corresponden en este Nivel son:

- Regulación de tráfico.
- Establecimiento de vías alternativas.
- Cerramiento de las áreas de Intervención y de Socorro.
- Control de accesos.
- Seguridad ciudadana.
- Instrucción de diligencias.

4.5.1.2.5.- Medidas sanitarias.

Son actuaciones propias de este nivel:

- Primeros auxilios.
- Asistencia sanitaria.
- Clasificación y estabilización inicial.
- Asesoramiento sobre manipulación de siniestrados.
- Transporte sanitario.
- Prevención sanitaria.

4.5.1.2.6.- Medidas logísticas.

Pueden solicitarse recursos dependientes de los Equipos de Respuesta Inmediata (ERIES) de SOS Rioja para:

- Consolidar el PMA.
- Transporte de equipos o abastecimientos.
- Iluminación de las áreas de Intervención o de Socorro.
- Refuerzo de recursos sanitarios.
- Avituallamiento de intervinientes.
- Apoyo psicológico de afectados o sus allegados.

4.5.1.2.7.- Medidas de apoyo técnico.

Pueden incorporarse especialistas para asesorar, determinar medidas y/o dirigir equipos especializados:

- Frente a los riesgos de las sustancias peligrosas implicadas.
- Para la manipulación adecuada de los elementos de transporte siniestrados.

4.5.1.2.8.- Medidas de protección del personal actuante.

Cada persona actuante es responsable de su autoprotección y favorece la seguridad de sus compañeros. Los mandos de los servicios actuantes y los jefes de los grupos de acción, en sus respectivos escalones de control, supervisarán la aplicación de las medidas de seguridad pertinentes, que se basarán en la información de las Fichas de Intervención y en el estado de las mercancías en siniestro. Las Fichas de Intervención pueden solicitarse a SOS Rioja que las suministrará al PMA.

Así mismo para informar sobre la toxicidad de las sustancias involucradas en el accidente, se podrá requerir asesoramiento telefónico al Instituto Nacional de Toxicología, a través de SOS Rioja.

4.5.1.2.9.- Medidas de protección a la población.

En esta situación no se consideran afecciones a la población. Se tomarán las medidas que se estimen adecuadas para vigilar la deriva del riesgo hacia situaciones que puedan afectar a zonas habitadas.

4.5.1.2.10.- Medidas de protección al medio ambiente.

En esta situación no se consideran afecciones medioambientales relevantes. Se tomarán las medidas que se estimen adecuadas para vigilar la deriva del riesgo hacia situaciones que puedan afectar a la atmósfera, las aguas superficiales o subterráneas, el suelo o el medio biótico.

4.5.1.2.11.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables.

En esta situación no se consideran afecciones relevantes en redes de infraestructuras, independientemente de la red vial o ferroviaria directamente implicada, ni al patrimonio histórico o artístico. Se tomarán las medidas que se estimen adecuadas para vigilar la deriva del riesgo hacia situaciones que puedan afectar a redes de servicios públicos o patrimonio relevante.

4.5.1.2.12.- Sistemas de coordinación.

El Director del Nivel 0, el Jefe del Subgrupo de Primera Intervención, o el Técnico de Protección Civil si éste está presente, coordina las actuaciones de los Grupos de Acción recabando información y señalando objetivos y prioridades a los servicios actuantes a través de los mandos naturales vinculados y encuadrados en el Puesto de Mando Avanzado.

Si estima conveniente la consolidación de un Puesto de Mando Avanzado para mejorar la coordinación de efectivos lo solicitará a través de SOS Rioja.

Los responsables municipales que se personen en el escenario operativo se integrarán en el PMA. El Director de Plan coordina las actuaciones de recursos municipales y señala objetivos y tareas a grupos de apoyo municipal.

La coordinación con los organismos o entidades no presentes en el lugar del suceso se efectúa a través de SOS Rioja.

4.5.1.3.- Medios y recursos aplicados en el Nivel 0.

En esta situación, básicamente, los equipos empleados son medios propios del Grupo de Intervención para excarcelar, estabilizar vehículos, trasvasar mercancías, contener fugas, extinguir incendios y limpiar vías de comunicación.

El Grupo de Intervención utiliza los medios propios de las organizaciones que lo componen, tanto los presentes en la zona del siniestro como los que pueda solicitar a SOS Rioja. Estos medios, se complementan con los que pudieran aportar el municipio o municipios afectados.

El Grupo de Seguridad utiliza sus propios medios.

El Grupo Sanitario utiliza medios del Servicio Riojano de Salud (SERIS), de Cruz Roja Española o de SOS Rioja.

El Grupo Logístico utiliza principalmente medios de SOS Rioja.

El Grupo de Apoyo Técnico utiliza sus propios medios.

4.5.2.- Nivel 1.

Se declara el Nivel 1 cuando:

a/ El siniestro alcanza características o magnitudes indicadoras de riesgo para personas, bienes o medio ambiente y es necesario adoptar medidas de protección a las mismas.

b/ Los medios previstos para el Nivel 0 no son suficientes, debiendo movilizarse personal encuadrado en órganos de la estructura de dirección y coordinación del TRANSCAR o, dotaciones y equipo de un Grupo de Acción o de más de un Grupo de Acción, en cantidades de consideración, por lo que es conveniente garantizar la coordinación y unidad de acción de los organismos y cuerpos operativos intervinientes.

c/ Se han producido víctimas.

La declaración del Nivel I, la efectúa el Director del Nivel 1, el técnico de Protección Civil de la C.A.R., en función de su análisis de situación en el Nivel 0, o de las informaciones que reciba de otro Director del Plan en el Nivel 0 o que se transmitan desde el CECOP-SOS Rioja.

La declaración se puede realizar por propia iniciativa del Director del TRANSCAR en este Nivel o a petición de otro Director del TRANSCAR en el Nivel 0. La declaración de Nivel se transmite a los organismos relacionados o implicados a través de SOS Rioja.

En situaciones de Nivel 1, se constituyen el CECOP y el PMA. Así mismo, dependiendo del criterio del Director del Plan, podrá constituirse el Consejo Asesor y el Gabinete de Información. Es conveniente cursar aviso de alerta a medios o recursos que pueden ser activados en el Nivel 2.

Si el Director del Nivel 1 considera que la magnitud del siniestro lo requiere, alertará a la estructura prevista en el Nivel 2 por si fuera necesaria su activación.

El Nivel 1 termina cuando el Director del Nivel declara el fin de la emergencia, el pase al Nivel 0 o al Nivel 2.

El fin de la emergencia se comunicará en el escenario operativo por el Director del Nivel 0, si se encuentra presente, a los responsables de los servicios intervinientes y se comunicará desde el CECOP a todos los elementos participantes.

4.5.2.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 1.

4.5.2.1.1.- Dirección del Plan.

La asume el técnico de Protección Civil de la C.A.R.. El técnico de Protección Civil ejerce el mando bien por iniciativa propia o a petición de otro Director del TRANSCAR en el Nivel 0 de acuerdo con las informaciones o análisis de situación que este personal vaya aportando.

Se constituye el Comité Asesor, convocando a los miembros que se estimen necesarios, si lo considera oportuno el Director del Plan.

Se activará el Gabinete de Información si fuera necesario normalizar el canal de relación con los medios de comunicación.

El Director del Nivel 1 desempeña sus funciones bien desde el Puesto de Mando Avanzado, ubicado en las cercanías del siniestro, o bien desde el Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI), en adelante CECOP/CECOPI, sito en el SOS Rioja, de acuerdo con las circunstancias.

4.5.2.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).

El CECOP/CECOPI al tanto del siniestro desde el Nivel 0 pasa a Nivel 1, puede reforzarse con personal de Sala, Coordinador de Medios o personal técnico de Protección Civil.

Basándose en la información procedente de los Grupos de Acción es función del CECOP/CECOPI en este Nivel gestionar los medios que puedan reforzar la acción de los desplegados en el Nivel 0, centralizar datos de la estimación de áreas y población en riesgo o afectadas y transmitir los mismos a entidades o responsables concernidos a efectos de motivar, o facilitar, acciones preventivas u operativas.

Desde el CECOP/CECOPI se lleva a cabo la coordinación de los medios empleados y se gestiona tanto la incorporación o refuerzo como la retirada de medios y recursos empleados por los Grupos de Acción activados.

El CECOP/CECOPI de acuerdo con el estado de situación de la incidencia y su análisis determina y gestiona las medidas de protección a la población y bienes. Se recabarán los datos meteorológicos, hidrológicos o de cualquier otro tipo, que se consideren necesarios para la mejor resolución de la emergencia.

4.5.2.1.3.- Puesto de Mando Avanzado (PMA).

El Puesto de Mando Avanzado que se ha establecido en el Nivel 0 se normaliza. El Director del Nivel 1 puede dirigir desde el P.M.A. las operaciones. El análisis y táctica pueden realizarse desde el P.M.A. o pueden efectuarse en el CECOP/CECOPI de SOS Rioja.

Si el Director del Nivel 1 considera conveniente dirigir las operaciones desde el CECOP/CECOPI el Puesto de Mando Avanzado transmitirá a éste centro el estado y evolución siniestral, y, la situación y actuaciones de los Grupos de Acción.

Basándose en la información procedente de los Grupos de Acción es función del P.M.A. en este Nivel la estimación de áreas y población en riesgo o afectadas, el análisis permanente sobre el estado de la cuestión y progresiones siniestras posibles, las acciones de control que hay que poner en marcha para combatir el siniestro, el riesgo potencial y sus consecuencias, y para gestionar y aplicar en tiempo y lugar oportuno los medios que puedan reforzar la acción de los desplegados en el Nivel 0.

Funcionará de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.2.5.1.

En el Puesto de Mando Avanzado se integran el responsable del municipio o municipios afectado/s, los Jefes de los Grupos de Acción y responsables de otros cuerpos actuantes.

Cobra especial relevancia la atención de las comunicaciones con el CECOP/CECOPI y otros centros de transmisiones vinculados a la emergencia.

4.5.2.1.4.- Grupo de Intervención.

En el Nivel 1 continúan las mismas funciones del Grupo de Intervención que en el Nivel 0, aplicando sobre el terreno las tácticas de rescate, control y mitigación adecuadas y determinando misiones a los efectivos de los cuerpos movilizados.

Con riesgo o afecciones a ámbitos contiguos al escenario siniestral inicial pueden incorporarse efectivos de la Dirección General de Medio Natural, u otros cuerpos y equipos con funciones de control o mitigación de riesgos relacionados.

4.5.2.1.5.- Grupo de Seguridad.

El mando del Grupo de Seguridad aumenta sus efectivos, si es necesario para cumplir las misiones que se detallan en la operatividad en este Nivel.

4.5.2.1.6.- Grupo Sanitario.

Se constituye el Grupo Sanitario como tal. La Jefatura es ejercida de acuerdo con el apartado 3.3.4. En caso de falta de designación o no incorporación operativa del Jefe del Grupo Sanitario, el responsable es el Jefe de los efectivos del Servicio Riojano de Salud –SERIS- o, en ausencia del anterior, el Jefe de los efectivos de Cruz Roja en el escenario operativo.

El Jefe del Grupo ordena las incorporaciones que procedan, tanto para el tratamiento de heridos y traumatizados como de intoxicados o quemados. El Jefe, o un representante de este Grupo, se incorpora al Puesto de Mando Avanzado.

Si la situación lo aconseja se alertarán preventivamente técnicos y centros hospitalarios.

4.5.2.1.7.- Grupo Logístico.

Si así lo demanda el Director del Plan, este Grupo amplía sus efectivos para cumplir con las funciones indicadas en el apartado 3.3.5. enviando representante a la zona de intervención, encargándose éste en el escenario siniestral de la gestión y distribución logística, y ubicándose el mismo en el Puesto de Mando Avanzado.

Desarrolla además las siguientes funciones:

- Transporte de medios y recursos no autosuficientes.
- Avituallamiento del personal.
- Alojamiento o acondicionamiento de pernocta.
- Subsanación de las deficiencias en comunicaciones.
- Activación de Equipos de Respuesta Inmediata (ERIES).
- En general, lo relacionado con el apoyo y la logística.

4.5.2.1.8.- Grupo de Apoyo Técnico.

Además de los especialistas relacionados con las materias peligrosas, con la manipulación de los elementos de transporte o con las vías de comunicación pueden mobilizarse técnicos que evalúen riesgos, daños o progresión potencial de afecciones a personas, bienes o medio ambiente. Se considerará la implicación de técnicos de calidad ambiental y sanidad ambiental.

Se puede requerir asistencia técnica sobre los productos implicados, su riesgo y medidas de control al SACOP-CERET de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, entidad que tiene un acuerdo de colaboración con la asociación de empresas químicas FEIQUE. El SACOP-CERET efectúa labores de apoyo a la gestión de la emergencia contactando con técnicos especialistas de la industria química que asesoran telefónicamente a los responsables o técnicos presentes en el escenario operativo.

4.5.2.2.- Operatividad en el Nivel 1.

4.5.2.2.1.- Evaluación del siniestro.

La evaluación del siniestro continúa permanentemente. Se vigilan y analizan las variables y circunstancias que influyen en la operatividad y medidas preventivas aplicadas. Adquieren especial relevancia las afecciones que se extienden desde la zona siniestral originaria y las medidas de control o mitigación que puedan determinarse.

En caso de riesgo en espacios habitados tienen que considerarse la potencialidad de la afección y la conveniencia de confinamiento o evacuación.

4.5.2.2.2.- Rescate, ataque y control del suceso.

En caso de múltiples afectados o complejidad de rescates se refuerzan los equipos de intervinientes necesarios. Se disponen medidas para controlar el siniestro y sus consecuencias, principalmente pueden acometerse medidas frente a fugas o incendios. Es fundamental la determinación por el Jefe de Intervención del momento y lugar de actuación de los efectivos que se vayan incorporando, asignándoles misiones concretas.

4.5.2.2.3.- Medidas de seguridad.

Las actuaciones, algunas iniciadas en el Nivel 0, que corresponden a este estadio son:

- Seguridad ciudadana.
- Control de accesos.
- Reconocimiento de zonas o ámbitos con riesgo.
- Atención, rescate y traslados de personas.
- Instrucción de diligencias.

4.5.2.2.4.- Medidas sanitarias.

En el Área de Intervención se presta la primera atención a accidentados y afectados, y el traslado a los centros sanitarios. Desde el CECOP/CECOPI se activan los centros hospitalarios de referencia y se atiende, fundamentalmente, a proveer los medios necesarios para los posibles traslados y la coordinación de los mismos.

4.5.2.2.5.- Medidas logísticas.

En este Nivel se continúan ejecutando las actividades logísticas que correspondan, teniendo en cuenta que, normalmente, las necesidades de abastecimiento y transporte están incrementadas por la incorporación de nuevos efectivos y por la duración temporal de las operaciones.

Puede ser necesario el refuerzo y atención de las transmisiones entre unidades actuantes con el PMA.

4.5.2.2.6.- Medidas de apoyo técnico.

El personal técnico que pueda requerirse cuenta con la posibilidad de asesoramiento telefónico sobre las materias implicadas por parte de especialistas de la industria química a través del SACOP-CERET de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio de Interior.

Además de las medidas consideradas en el Nivel 0 se tendrá en cuenta la determinación de medidas para la protección de la población, de las redes de servicios, del medio ambiente y de otros bienes susceptibles de afección frente a los riesgos derivados del siniestro situados más allá del escenario en el que se localiza el hecho desencadenante.

4.5.2.2.7.- Medidas de protección del personal actuante.

Continúan vigentes las medidas indicadas para el Nivel 0.

4.5.2.2.8.- Medidas de protección a la población.

En este Nivel puede ser necesario, además del control de accesos y avisos a la población, la adopción de medidas de protección, tales como:

- Avisos a la población. Principalmente indicarán la magnitud del riesgo, actuaciones a acometer y medidas sencillas para favorecer la autoprotección personal. Se emitirán a través de megafonía, bandos y comunicaciones a través de medios de comunicación social.
- Confinamiento. Consiste en el refugio de la población en sus propios domicilios, o en otros edificios, recintos o habitáculos próximos en el momento de anunciarse su adopción. Es la medida de protección general inmediata más sencilla de aplicar y

más recomendable, y debe complementarse con las medidas de autoprotección personal. La decisión de confinamiento de la población la tomará el Director del Plan, una vez analizadas las diversas posibilidades existentes. En el caso de una urgencia, la decisión podrá ser tomada por el Jefe del Subgrupo de Primera Intervención. La orden de confinamiento, dada por el Director del Plan, la ejecutará el Grupo de Seguridad.

- **Alejamientos:** Consiste en el traslado de la población desde posiciones expuestas a lugares seguros, generalmente poco distantes. La decisión será tomada por el Director del Plan.
- **Evacuación:** Consiste en el traslado masivo de la población que se encuentra en la zona de intervención hacia zonas alejadas de la misma. Se trata de una medida definitiva, que se justifica únicamente si el peligro al que está expuesta la población es grande. Considerándose que puede resultar contraproducente, sobre todo en caso de dispersión de gases o vapores tóxicos, siendo más aconsejable el confinamiento. La decisión de evacuación de la población la tomará el Director del Plan, una vez analizadas las diversas posibilidades existentes. En el caso de una urgencia, la decisión podrá ser tomada por el Jefe del Subgrupo de Primera Intervención. La orden de evacuación, dada por el Director del Plan, la ejecutará el Grupo de Seguridad.

Los planes municipales que contemplen el riesgo del transporte de mercancías peligrosas han de prever la determinación de las zonas pobladas más expuestas, su mecanismo de aviso, alerta o información, sus vías de evacuación y lugares adecuados de alojamiento.

4.5.2.2.9.- Medidas de protección al medio ambiente.

En el Nivel 1 pueden producirse afecciones medioambientales relevantes. En caso de emisión de contaminantes por los departamentos técnicos se tratará de determinar la afección, intensidad y ámbito espacial afectado, tomándose las medidas que se estimen adecuadas para evitar potenciales alteraciones graves que puedan afectar a la atmósfera, las aguas superficiales o subterráneas, el suelo o el medio biótico. Las medidas de protección deberán ser acordes con el tipo de emisión, la peligrosidad del producto y la cantidad del mismo.

4.5.2.2.10.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables.

En el Nivel 1 pueden resultar dañadas infraestructuras (puntuales o redes de servicios) que pueden afectar al bienestar social (agua, electricidad, gas, comunicaciones, etc.)

por lo que se activará a las entidades responsables para vigilancia o restablecimiento de servicios.

Asimismo el agua, la electricidad, el gas u otros elementos pueden interactuar con mercancías peligrosas o influir en el proceso siniestral por lo que puede requerirse el control de los mismos para facilitar la gestión de la emergencia o evitar daños asociados.

En caso de afección a bienes del patrimonio histórico o artístico, u otros socialmente relevantes, se activarán los departamentos o entidades competentes.

4.5.2.2.11.- Sistemas de coordinación.

El mando de los distintos organismos intervinientes encuadrados en los distintos Grupos de Acción se realiza por medio de los Jefes de los respectivos Grupos.

Los Jefes de los Grupos de Acción presentes en el lugar del siniestro se incorporan al Puesto de Mando Avanzado; los Grupos de Acción cuyo Jefe no se encuentre en el escenario siniestral incorporarán un representante al Puesto de Mando Avanzado.

En el CECOP/CECOPI se ubican los Jefes de los Grupos de Acción no presentes en la zona de intervención o representantes de los mismos. Puede incorporarse técnico o técnicos de la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno en La Rioja con funciones operativas o de información a la estructura del Estado.

El Director del Nivel 1 cuenta con el CECOP/CECOPI y el Puesto de Mando Avanzado para dirigir y gestionar las operaciones necesarias, disponiéndose los medios necesarios para favorecer transmisiones adecuadas.

4.5.2.3.-Medios y recursos aplicados en el Nivel 1.

Este Nivel está caracterizado por que el siniestro rebasa la capacidad ordinaria de contención, ataque y mitigación de los equipos de bomberos, es necesario reforzar la unidad de acción de los diversos equipos desplegados o, existe riesgo o daño en personas o bienes. Se utilizan los medios y recursos necesarios previstos en el Plan, y se movilizan los medios y recursos de titularidad privada que se estimen imprescindibles. Si fuera necesario activar todos los medios y recursos del TRANSCAR o la mayor parte de ellos se contemplará la elevación de la gravedad a Nivel 2, alertando a los equipos y organismos que pudieran concurrir.

Básicamente se amplían los desplegados en el Nivel 0 con aquellos necesarios para las acciones de extinción y control del incendio y, para la seguridad, apoyo sanitario, logístico y apoyo técnico.

Se adecua y normaliza el Puesto de Mando Avanzado (PMA) y, se canalizan y gestionan las ordenes y demandas a través del eje CECOP/CECOPI - PMA.

4.5.3.- Nivel 2.

Se realiza la declaración del Nivel 2 cuando:

- Está movilizada toda o la mayor parte de los medios y recursos previstos en el TRANSCAR y la gravedad o extensión del riesgo afectan de gran manera a poblaciones, infraestructuras, bienes o afines.
- Para el cumplimiento del objetivo del Plan, -control del siniestro y, eliminación o mitigación de sus consecuencias-, no son suficientes la totalidad de los medios previstos en el mismo, necesitándose el apoyo de la Administración General del Estado, para poner en marcha los mecanismos que tiene previstos para la aportación de medios y recursos de intervención en emergencias por emergencias en las que se encuentren involucradas mercancías peligrosas.
- Se trata de una situación que comporta consecuencias socioeconómicas importantes en el nivel de Comunidad Autónoma.
- Se prevé que pueda comportar una situación de emergencia en otra Comunidad Autónoma.
- Se hayan registrado, o puedan darse, daños mortales o de gravedad menor en la integridad física de las personas que afecten, o puedan afectar, a numerosas personas o colectivos sociales.
- Se puedan contemplar circunstancias que deriven hacia el Interés Nacional.

La declaración de Nivel 2, la efectúa el Director del Nivel 2, el titular de la Consejería a la que corresponde la dirección de la política de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja, o el titular de la Dirección General donde se enmarca la Protección Civil del Gobierno de La Rioja por ausencia del anterior o por atribución, en función de las informaciones que reciban del Director del Plan en el Nivel 1 o que se transmitan desde el CECOP-SOS Rioja.

La declaración se puede realizar por propia iniciativa del Director del TRANSCAR en este Nivel o a petición del Director del TRANSCAR en el Nivel 1. La declaración de Nivel se transmite a los organismos relacionados o implicados a través de SOS Rioja.

Si el Director del Nivel 2 considera que la magnitud del siniestro lo requiere, alertará a la estructura prevista en el Nivel 3 por si fuera necesaria su activación.

Este Nivel termina cuando el Director del Nivel 2 constata el final de la emergencia o la vuelta al Nivel 1, al desaparecer las circunstancias que motivaron el pase al Nivel 2; o cuando el Gobierno de España estima que está en juego el Interés Nacional y toma la decisión de pasar al Nivel 3.

Sin obviar la información que se aporte a la Delegación del Gobierno o a la Dirección General de Protección Civil en niveles de gravedad menores, en el Nivel 2 los representantes de la Administración General del Estado presentes en el CECOP/CECOPI mantendrán informado al Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En el Nivel 2 el fin de la emergencia se comunicará desde el CECOP a todos los elementos participantes.

4.5.3.1.- Estructura activada y funciones en el Nivel 2.

4.5.3.1.1.- Dirección del Plan.

La dirección del Plan la ejerce el titular de la Consejería con competencias en materia de Protección Civil, sin perjuicio de la delegación de esta función en el Director General de la Comunidad Autónoma de La Rioja con funciones en materia de Protección Civil.

Se constituye el Consejo Asesor de acuerdo con el punto 3.2.2. El Director del Nivel 1 se integra en el Consejo Asesor.

Se constituye el Gabinete de Información con la composición, jefatura y funciones indicadas en el punto 3.2.3.

En el Nivel 2, el Director del Plan, si lo estima necesario, puede solicitar de la Administración del Estado que la dirección y coordinación de la emergencia sean ejercidas dentro de un Comité de Dirección, constituido en el CECOPI, formado por:

- un representante del Gobierno de España
- el titular de la Consejería con competencias en materia de Protección Civil, como representante de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En este caso corresponderá al representante de la Comunidad Autónoma de La Rioja en el Comité de Dirección la dirección de las actuaciones para hacer frente a la situación de emergencia.

4.5.3.1.2.- Centro de Coordinación Operativa (CECOP) / Centro de Coordinación Operativa Integrada (CECOPI).

El CECOP/CECOPI, ubicado en SOS Rioja, amplía sus cometidos de acuerdo con el punto 3.2.4. y en él se sitúan de ordinario el Director del Plan, el Consejo Asesor y el Gabinete de Información si se considera oportuno. Sin embargo, si el Director estima conveniente ejercer la dirección desde el Puesto de Mando Avanzado el CECOP/CECOPI actuará ejerciendo sus funciones de acuerdo con las ordenes del Director del Plan.

Los mandos de los Grupos de Seguridad, Sanitario, Logístico y de Apoyo Técnico se incorporan al Consejo Asesor.

Son funciones del CECOP/CECOPI en este Nivel las acciones para combatir el siniestro, así como la gestión y aplicación en tiempo y lugar oportuno de los medios que refuerzan la acción de los desplegados en el Nivel 1.

4.5.3.1.3.- Puesto de Mando Avanzado.

El Puesto de Mando Avanzado establecido en el Nivel 1 se completa con la inclusión de mandos o representantes de los Grupos de Acción, cuerpos intervinientes y técnicos presentes en el escenario del siniestro.

4.5.3.1.4.- Grupo de Intervención.

En este Nivel con las funciones indicadas en el punto 3.3.2. se determinan sobre el terreno las misiones a realizar por los nuevos equipos que se vayan incorporando.

4.5.3.1.5.- Grupo de Seguridad.

Aumentará sus efectivos, si ello fuera necesario para cumplir las misiones indicadas en el punto 3.3.3. del Plan.

4.5.3.1.6.- Grupo Sanitario.

De acuerdo con las funciones, composición y jefatura indicados en el punto 3.3.4. se incorporarán al Grupo constituido en el Nivel 1 aquellos medios que sean necesarios por la dimensión y características de la emergencia.

4.5.3.1.7.- Grupo Logístico.

De acuerdo con las funciones, composición y jefatura indicados en el punto 3.3.5. se incorporarán al Grupo constituido en el Nivel 1 aquellos medios que sean necesarios por la dimensión y características de la emergencia.

4.5.3.1.7.- Grupo de Apoyo Técnico.

De acuerdo con las funciones, composición y jefatura indicados en el punto 3.3.6. se incorporarán al Grupo constituido en el Nivel 1 aquellos medios que sean necesarios por la dimensión y características de la emergencia.

4.5.3.2.- Operatividad en el Nivel 2.

4.5.3.2.1.- Evaluación del siniestro y entorno.

La evaluación del siniestro se realizará de forma permanente por el Jefe del Grupo de Intervención. La evaluación del entorno y las consecuencias del siniestro sobre personas, bienes, infraestructuras, medio ambiente y afines se realizará de forma permanente por el Grupo de Apoyo Técnico. Los Jefes de los grupos de acción de Intervención y de Apoyo Técnico son colaboradores necesarios. Ambos cometidos se llevarán a cabo con el asesoramiento y medios específicos que sean necesarios, se cotejarán resultados y conclusiones en el Puesto de Mando Avanzado, dando cuenta a través de este órgano al Director del Plan en este Nivel.

4.5.3.2.2.- Rescate, ataque y control.

Continúan las labores que tienen como objetivos el rescate de personas afectadas o en riesgo y el control siniestral. El Jefe del Grupo de Intervención asignará misiones concretas a los nuevos equipos que se incorporen.

4.5.3.2.3.- Medidas de seguridad.

Las medidas de seguridad que pueden acometerse en este Nivel son:

Seguridad ciudadana.

Control de accesos.

Conducción de los medios actuantes a la zona de operaciones. Deberá tenerse en cuenta que la conducción de los nuevos elementos que se incorporan a las zonas de intervención y de socorro adquiere mayor complejidad por el aumento de efectivos y por el desconocimiento del terreno que puede tener alguno de ellos, pudiendo ser necesarias medidas de señalización.

Cooperar con sus medios a los avisos a la población afectada.

Protección de bienes.

4.5.3.2.4.- Medidas sanitarias.

En este Nivel si fuera preciso se establecería "in situ" la clasificación y atención de víctimas. Aplicándose los planes sanitarios en caso de múltiples víctimas la estructura sanitaria puede tener que disponerse para atender a una superior demanda de servicios, tanto en auxilio, transporte sanitario, urgencias y hospitalización como en atención domiciliaria.

Se evaluarán las condiciones de sanidad ambiental comunicando las afecciones y zonificaciones críticas al CECOP-SOS Rioja.

La red sanitaria y hospitalaria puede requerir apoyo de recursos de otras Comunidades Autónomas.

4.5.3.2.5.- Medidas logísticas.

En este Nivel aumentan las dimensiones de los servicios logísticos de acuerdo con la magnitud de la incidencia, la complejidad y número de los medios actuantes y, las

consecuencias siniestralas para personas o bienes que demanden para su resolución o mitigación proporcionar suministros o servicios básicos.

Equipos y recursos pueden llegar desde fuera de la Comunidad Autónoma por lo que si se requiere se dispondrá una zona logística en la que se ubicarán las bases de servicios y material, favoreciéndose, en lo posible, la asistencia de entidades que tengan alta autonomía logística.

Puede ser necesario disponer de las instalaciones y servicios aeroportuarios.

4.5.3.2.6.- Medidas de apoyo técnico.

Puede requerirse asesoramiento sobre las materias implicadas por parte de especialistas de la industria química a través del SACOP-CERET de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio de Interior.

La magnitud del siniestro puede presentar afecciones más intensas o persistentes, o el aumento del espacio afectado, debiendo continuarse las medidas para la protección de la población, de las redes de servicios, del medio ambiente y de otros bienes susceptibles de afección frente a los riesgos derivados del siniestro situados más allá del escenario en el que se localiza el hecho desencadenante y la notificación correspondiente a organismos concernidos.

4.5.3.2.7.- Medidas de protección del personal actuante.

Continúan vigentes las medidas indicadas para el Nivel 0.

4.5.3.2.8.- Medidas de protección a la población.

En este Nivel pueden ser necesarias las siguientes medidas:

- Control de accesos.
- Avisos a la población.
- Confinamiento.
- Alejamiento
- Evacuación.

La situación es de mayor virulencia o persistencia que en Nivel 1 por lo que la complejidad operativa para llevarlas a cabo aumenta. Se analizarán las consecuencias de evacuaciones que impliquen a un gran número de personas o de larga duración, favoreciendo soluciones de acogimiento por vinculación familiar o allegados y evitando grandes concentraciones en la medida que lo permita la gestión logística.

Desde el CECOP/CECOPI se gestionarán las carencias accidentales que se produzcan y los problemas de realojamiento o albergue que no puedan ser asumidos por las estructuras familiares o los municipios.

Puede ser necesario que las Administraciones públicas, preferentemente la Administración pública subsidiariamente capaz de acuerdo con las circunstancias, establezcan oficinas de atención específica a afectados por el siniestro donde con atención personal se les informe del estado y progreso de la situación que les atañe, se recaben sus datos y daños, y se les ayude a gestionar servicios o ayudas que procedan.

Los medios de comunicación social emitirán los comunicados que disponga la dirección del TRANSCAR. El tratamiento de la información priorizará la objetividad y la ecuanimidad sobre la parcialidad y el sensacionalismo.

4.5.3.2.9.- Medidas de protección al medio ambiente.

En el Nivel 2 se incrementa la posibilidad de afección medioambiental relevante. En emisiones de contaminantes se tratará de determinar la afección, intensidad y ámbito espacial afectado por los departamentos técnicos, tomándose las medidas que se estimen adecuadas para evitar potenciales alteraciones graves que puedan afectar a la atmósfera, las aguas superficiales o subterráneas, el suelo o el medio biótico. Se analizarán y determinarán las posibles repercusiones que las alteraciones medioambientales o las medidas de control pueden tener para la población, sus bienes e infraestructuras de interés social.

4.5.3.2.10.- Medidas de protección de infraestructuras y bienes reseñables.

En el Nivel 2 aumenta el riesgo de daños y afección en infraestructuras (puntuales o redes de servicios) que pueden afectar al bienestar social (agua, electricidad, gas, comunicaciones, etc.) por lo que se activará a las entidades responsables para vigilancia o restablecimiento de servicios.

Los daños en infraestructuras y bienes de servicios alteran la normalidad social y económica por lo que resulta trascendente informar a la población sobre los daños y

afecciones que pueden afectarles, las consecuencias que les pueden ocasionar y su colaboración para minimizar riesgos asociados, las alternativas efectivas que se toman para mitigar las consecuencias y las medidas gestionadas para la vuelta a la normalidad. El Gabinete de Información gestionará el suministro de la información de interés social.

Puede ser necesaria la habilitación de dispositivos operativos para atender necesidades de colectivos de riesgo especial.

Controlado el hecho catastrófico o siniestral el Director del Plan convocará a los organismos oportunos, que determinarán las actuaciones imprescindibles para la reconstrucción o rehabilitación por los daños producidos y los mecanismos de información sectorial. Si la magnitud de la catástrofe lo requiere podrá crearse una comisión de rehabilitación que asumirá las tareas necesarias para la recuperación de la normalidad.

En caso de afección a bienes del patrimonio histórico o artístico, u otros socialmente relevantes, se activarán los departamentos o entidades competentes.

4.5.3.2.11.- Sistemas de coordinación.

El CECOP/CECOPI es el órgano de coordinación, tanto entre los planes de distinto nivel como de los distintos organismos actuantes, así como con los CECOPs/CECOPIs de las Comunidades Autónomas colindantes.

De acuerdo con la situación, magnitud y secuencia temporal de gestión de la emergencia puede disponerse la ubicación del PMA en dependencias de edificaciones que dispongan de las condiciones adecuadas, disponiéndose los vehículos PMA como apoyo complementario de transmisiones o ámbitos de reuniones de coordinación.

En caso de deficiencias en las transmisiones telefónicas se dispondrán alternativas de repetición por los operadores telefónicos. Las deficiencias de transmisiones radio en los grupos operativos puede hacer necesario el establecimiento de redes alternativas de transmisiones por parte de la Unidad de Protección Civil, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o la Unidad Militar de Emergencias.

4.5.3.3.- Medios y recursos aplicados en el Nivel 2.

Además de los actuantes en el Nivel 1, y los previstos en el apartado 3.3. del TRANSCAR, la Administración General del Estado puede aportar recursos de la Unidad

Militar de Emergencias, unidades especializadas de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y otros previstos para este tipo de situaciones.

En este Nivel adquieren especial relevancia la rapidez en el análisis de necesidades, la concreción de zonas o ámbitos críticos, la cantidad y especialidad de los recursos disponibles para actuar ante el siniestro, la celeridad con la que se incorporan los medios a las zonas críticas, la autonomía logística de los equipos aportados y la eficiencia técnica de los organismos y empresas de los que dependen las redes de servicios de interés social (agua, electricidad, gas, comunicaciones) vitales para que la comunidad mantenga o recupere la normalidad.

4.5.4.- Nivel 3.

Corresponde al Gobierno de España establecer los procedimientos organizativos necesarios para asegurar el ejercicio de la dirección y coordinación en situaciones de emergencia en las que estén implicadas mercancías peligrosas declaradas de Interés Nacional por el Ministerio de Interior.

Esta declaración la efectúa el Ministro de Interior como consecuencia de haberse considerado que está en juego el Interés Nacional y por haberse cumplido alguna de estas condiciones:

- Las que requieran para la protección de personas y bienes la aplicación de la Ley Orgánica 4/1.981 de 1 de Junio, reguladora de los estados de alarma, excepción y sitio.
- Aquellas en que sea necesario prever la coordinación de Administraciones diversas porque afecten a varias Comunidades Autónomas y exija exijan una aportación de recursos a nivel supraautonómico.
- Las que por sus dimensiones efectivas o previsibles requieran una dirección nacional de las Administraciones Públicas implicadas.

Cuando se produzca alguna de estas situaciones y sea declarado el Interés Nacional, las funciones de dirección y coordinación de la emergencia serán ejercidas dentro de un Comité de Dirección, a través del Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI), ubicado en SOS Rioja.

En el Nivel 3 el fin de la emergencia se comunicará desde el CECOPI a todos los elementos participantes.

4.5.4.1.- Comité de Dirección.

El Comité de Dirección estará formado por un representante del Gobierno de España y por el Consejero con competencias en materia de Protección Civil, como representante de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y contará para el desempeño de sus funciones con la asistencia de un Consejo Asesor y un Gabinete de Información.

El representante del Gobierno de España dirigirá las actuaciones del conjunto de las Administraciones Públicas.

Corresponderá al Consejero representante de la Comunidad Autónoma de La Rioja, titular del órgano administrativo donde esté encuadrada la Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja, el ejercicio de las funciones de coordinación sobre los efectivos desplegados por el Gobierno de La Rioja.

Si el siniestro afectase también a otra Comunidad Autónoma el Gobierno de España designará la dirección del conjunto de las acciones. En este caso, formará parte del Comité de Dirección un representante de cada una de las Comunidades afectadas.

Las circunstancias que motivaron la declaración de Interés Nacional desaparecerán por haber finalizado la emergencia o bien al determinar su paso al Nivel de Gravedad 2.

4.5.4.2.- Consejo Asesor.

En el Consejo Asesor se integrarán representantes de los órganos de las diferentes Administraciones, así como los técnicos y expertos que en cada caso considere necesario el Comité de Dirección.

4.5.4.3.- Gabinete de Información.

Dependiendo directamente del Comité de Dirección se constituirá un Gabinete de Información a través del cual se canalizará toda información durante la emergencia.

El Director del Nivel 3 designará al responsable del Gabinete de Información.

El resto de funciones, operatividad y medios empleados se corresponde con el Nivel 2.

CAPÍTULO 5. IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN.

5.1.- Implantación del Plan.

La implantación del Plan comprende el conjunto de acciones que deben llevarse a cabo para asegurar su correcta aplicación.

Estas acciones se desarrollan con arreglo a los trabajos de implantación del TRANSCAR que lleva a cabo Protección Civil del Gobierno de La Rioja, asumiéndose presupuestariamente por este órgano, con la colaboración de otros departamentos de Protección Civil cuando resulta adecuado.

Para que el Plan sea realmente operativo, será necesario que todos los actuantes previstos tengan un pleno conocimiento de los mecanismos y las actuaciones planificadas y asignadas. En concreto, para el TRANSCAR, la implantación comporta:

1. Concretar el procedimiento de coordinación operativa con la estructura necesaria de entidades y responsables concernidos para hacer frente a las emergencias que produzcan los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.
2. Asegurar el conocimiento del Plan por parte de todos los intervinientes para que éstos realicen correctamente sus cometidos.
3. Comprobar los sistemas para la activación de recursos y localización de responsables.
4. Comprobar la capacidad de cumplimiento de las misiones que se asignan a los organismos y entidades participantes.
5. Verificar la disponibilidad y funcionalidad de los medios que pueden ser activados por el Plan.
6. Evaluar e informar de las capacidades de los equipos personales y materiales de las entidades participantes.
7. Establecer procedimientos, convenios o acuerdos con organismos y entidades participantes.
8. Divulgar información dirigida a colectivos concernidos para conseguir de éstos respuestas adecuadas en diferentes situaciones.
9. Las que se consideren necesarias para mejorar los fines de este Plan.

Se realizarán simulacros parciales y ejercicios afectando esta parcialidad a los medios empleados o efectivos humanos.

Los simulacros parciales y ejercicios pueden versar sobre:

- Coordinación de organismos y efectivos y gestión operativa.
- Comunicaciones.
- Localización y respuesta de mandos y personal operativo.
- Movilización de medios.
- Comprobación de datos.
- Otros.

Asimismo, se pueden llevar a cabo simulacros generales con el objetivo de comprobar, además de las finalidades de los simulacros parciales:

- La eficacia del modelo implantado.
- El adiestramiento personal.
- La disponibilidad de medios.
- La experimentación de nuevos medios.

Una vez conseguida la implantación del Plan, y a lo largo del tiempo se procederá al mantenimiento de su operatividad.

Las acciones que corresponden al mantenimiento operativo se llevarán a cabo por el órgano de Protección Civil del Gobierno de La Rioja, con cargo a su presupuesto, y por los servicios concernidos en lo que atañe a sus cometidos, con cargo a sus presupuestos en lo que les es propio.

Asimismo cada persona o entidad, pública o privada, susceptible de intervenir con sus medios y recursos en la atención de emergencias derivadas de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas deberá realizar comprobaciones periódicas de sus equipos, medios y proveedores de servicios, tanto humanos como materiales, que puedan intervenir en caso de activación del Plan.

El órgano con competencias en materia de Protección Civil del Gobierno de La Rioja coordinará las acciones conjuntas de los organismos implicados en el mantenimiento e implantación del TRANSCAR.

Las acciones que corresponden al mantenimiento operativo del Plan, son:

- Revisiones extraordinarias.

- Revisiones periódicas.
- Jornadas técnicas y ejercicios de implicación del personal que puede tomar parte en la aplicación del Plan.
- Ejercicios de adiestramiento del SOS Rioja.
- Ejercicios de adiestramiento de los Grupos de Acción.
- Simulacros, parciales o generales.
- Información a grupos de interés.

Este Plan deberá de estar en revisión permanente para encajar las normales alteraciones correspondientes a las informaciones básicas del Plan, medios y personal actuante.

Asimismo deberá revisarse para introducir mejoras en el mismo como consecuencia de la experiencia adquirida en su desarrollo, o por aplicación de nuevas técnicas, o por cambios organizativos.

Por el hecho de que las circunstancias son variables en el tiempo, el TRANSCAR y su análisis de riesgos, deberán revisarse con una periodicidad máxima de 8 años, independientemente de las actualizaciones que ordinariamente pueden llevarse a cabo para adaptarlo a nuevas realidades administrativas, a cambios de flujos, a variaciones en los niveles de riesgo, a conclusiones de episodios siniestrales o a otras circunstancias relacionadas.

Las revisiones periódicas programadas no comportan modificaciones obligatorias en el Plan, sino su revisión y posibles adecuaciones o cambios que sean necesarios para mantener una operatividad óptima.

Las revisiones y actualizaciones se notificarán a la Comisión Regional de Protección Civil en la siguiente reunión que celebre este órgano para su información.

En general, en materia de implantación y mantenimiento de la operatividad, el TRANSCAR aplicará, en lo posible, lo expuesto en el capítulo 8 del Plan Territorial de Protección Civil de la C.A.R. (PLATERCAR).

5.2.- Información y formación de las personas participantes en el Plan.

El órgano con competencias en materia de Protección Civil del Gobierno de La Rioja informará a todos los responsables de los organismos que participan en el Plan acerca de su integración en el mismo, así como de las misiones encomendadas.

Se informará al personal de los órganos participantes acerca de las responsabilidades encargadas en el presente Plan, así como los procedimientos vinculados.

Se promoverán procesos de formación y capacitación para sus miembros mediante la programación de cursos, seminarios, ejercicios, simulacros, etc.

5.3.- Información y formación de la población.

El órgano con competencias en materia de Protección Civil del Gobierno de La Rioja, con la colaboración de departamentos y entidades competentes en tráfico, transportes e infraestructuras viales, programará y organizará la información a la población en caso de emergencia por accidente en el que se encuentren implicadas mercancías peligrosas y las medidas que deben seguir en situación de riesgo o emergencia.

La información y formación se realizará preferentemente a través de grupos de interés como: responsables municipales, transportistas, profesionales de medios de comunicación, poblaciones con nivel de riesgo, etc.

5.4.- Estadística de las emergencias producidas por accidentes.

Protección Civil del Gobierno de La Rioja mantendrá un registro estadístico de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, que contendrá como mínimo información sobre localización del suceso, características de las mercancías peligrosas involucradas, tipo de unidad de transporte, tipo de accidente, clasificación de la situación de emergencia, consecuencias para la población, los bienes y el medio ambiente, medidas adoptadas en el accidente y conclusiones obtenidas del desarrollo de la emergencia.

Este registro se crea con la finalidad de permitir estudiar y analizar las circunstancias en que se desarrollan este tipo de emergencias y, a la vista de los resultados obtenidos, establecer acciones tendentes a mejorar el cumplimiento de los objetivos del Plan.

Para el registro de cada uno de los accidentes que se produzcan en el ámbito territorial de La Rioja se tendrá en cuenta, además de la información recogida durante el desarrollo de la emergencia, el contenido del parte de accidente elaborado por los consejeros de seguridad. Este parte deberá ser remitido por la dirección de la empresa correspondiente a Protección Civil del Gobierno de La Rioja en un plazo inferior a treinta días desde la fecha del accidente.

El órgano de Protección Civil del Gobierno de La Rioja, comunicará anualmente a la Delegación del Gobierno en La Rioja los datos correspondientes a cada una de las emergencias producidas por los accidentes ocurridos en La Rioja, para facilitar la realización de la estadística nacional sobre este tipo de emergencias. Para ello utilizará el boletín estadístico normalizado de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en los Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril.

Las estadísticas de las emergencias que elabore la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior con la información sobre las emergencias para todo el ámbito nacional serán igualmente sometidas a estudio y análisis. Las conclusiones que se obtengan de las mismas serán tenidas igualmente en cuenta al objeto de adoptar cambios que mejoren la efectividad del Plan.

CAPÍTULO 6. CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS.

El catálogo de medios y recursos consiste en una base de datos en la que debe estar reunida toda la información disponible sobre los medios y recursos que pueden ser movilizables frente a una emergencia que se derive de un accidente en el que esté involucrado un transporte de mercancías peligrosas por carretera o por ferrocarril, tanto sean de titularidad pública como privada.

Este catálogo debe permitir el conocimiento, de forma rápida y lo más concisa posible, de los medios y recursos con los que se puede contar para resolver una emergencia, así como donde están ubicados y quien es la persona que debe activarlos.

Se definen los medios como cualquier elemento humano y material, en este último caso de carácter esencialmente móvil, que se incorporan a los grupos de acción.

Los recursos son todos los elementos naturales y artificiales, de carácter esencialmente estático, cuya disponibilidad hace posible o mejora las labores de los grupos de intervención.

El catálogo de medios y recursos del TRANSCAR se elaborará de acuerdo con los criterios definidos en el Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR) y en el apartado IV.3.h de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

En el PLATERCAR se recoge el catálogo general de medios y recursos movilizables en caso de declararse una emergencia, el cual está permanentemente actualizado en el CECOP - SOS Rioja.

Por lo tanto, sin perjuicio de que para la atención de una emergencia se pueda contar con cualquier medio y recurso disponible previsto en el PLATERCAR, el TRANSCAR dispone medios y recursos adscritos de las siguientes procedencias:

- Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de La Rioja.
- Servicios de extinción de incendios y salvamento, CEIS y Bomberos del Ayto. de Logroño.
- Ministerio de Interior.
- Ministerio de Fomento.
- Servicio Riojano de Salud.
- Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja.

- AP-68.
- ADIF.
- RENFE.
- Consejerías del Gobierno de La Rioja.
- Ayuntamientos.
- Otras Administraciones Públicas según la asignación que estas efectúen en función de sus disponibilidades y las necesidades detectadas en el presente Plan.
- Otras entidades públicas y privadas, incluidas las concesionarias de mantenimientos y servicios concernidos con los objetivos del Plan.

El TRANSCAR con carácter general dispondrá de los medios y recursos aportados por los organismos y empresas que a continuación se relacionan:

- Equipos propios de las empresas transportistas de mercancías peligrosas, así como de aquellas empresas ubicadas en al Comunidad Autónoma que reciben, fabrican o manipulan productos clasificados como peligrosos.
- Empresas colaboradoras que a través de compromisos firmados por FEIQUE y RENFE (SAMCAR) y entre FEIQUE y la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, ofrecen diversos niveles de ayuda que van desde el asesoramiento técnico a la aportación de recursos en el lugar del accidente.
- Gestores de residuos clasificados como tóxicos y peligrosos o especiales.
- Grúas de gran tonelaje.

En el CECOP SOS Rioja se dispone de los teléfonos necesarios para la correcta gestión de la emergencia, los cuales son chequeados periódicamente.

ANEXO I.- Definiciones.

ANEXO II.- Plan de Actuación Municipal ante Accidentes de Mercancías Peligrosas.

ANEXO III.- Números de identificación de peligro.

ANEXO IV.- Catálogo de Medios y Recursos.

ANEXO V.- Consejos a la población.

ANEXO VI.- Fichas de comunicación de accidente.

ANEXO VII.- Mapa de riesgos del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril por La Rioja.

ANEXO I.- Definiciones.

Con el fin de aclarar una serie de términos que van a ser utilizados en este documento se dan las siguientes definiciones aplicables a todas las modalidades de transporte.

Mercancías peligrosas:

Son todas aquellas materias y objetos que en caso de accidente durante su transporte por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente y que, por ello, sus condiciones de transporte se encuentran reguladas en el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), en el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y en el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y otras aplicables. Tendrán asimismo tal consideración aquellas sustancias cuyas condiciones de transporte se regulen por sucesivas modificaciones de los Reglamentos y Acuerdos Internacionales, anteriormente citados, ratificados por España.

Expedidor:

La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para lo cual contrata su transporte. Deberá poseer los conocimientos técnicos suficientes para firmar las certificaciones correspondientes a que hacen referencia los reglamentos y acuerdos.

Auxiliar del transporte:

La persona física o jurídica que presta servicios de intermediación en la contratación del transporte u otros servicios auxiliares o complementarios.

Transportista:

La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización.

Cargador-descargador :

La persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía objeto del transporte. Podrá firmar por delegación del expedidor la carta de porte, y deberá hacer constar en la misma o en una declaración aparte, que la mercancía transportada se admite al transporte y que su estado y

acondicionamiento, y en su caso el envase y etiquetaje, responden a las prescripciones de los reglamentos.

Mapa de flujos de transporte:

Es el análisis numérico y la expresión gráfica, en relación con un período de tiempo determinado y un territorio determinado, de la estadística de los transportes comprendidos en los ámbitos de aplicación de la ADR y RID, incluidos los transportes internacionales que requieran habilitación o autorización por la Administración española (estatal o autonómica), con detalle del número de transportes y de las cantidades totales de materias peligrosas transportadas; agrupados estos datos según materias, clases de materias y tramos de las vías utilizadas para el transporte.

Zonas de riesgo:

Zonas geográficas o puntos concretos de especial relevancia (puntos vulnerables, poblaciones, edificaciones, elementos naturales o medioambientales, infraestructuras, etc.) a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes o el medio ambiente, en caso de emergencia.

Vehículos:

Los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, definidos como tales en las normativas en materia de tráfico, con excepción de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas o que estén a las órdenes de dichas Fuerzas Armadas.

Transporte a granel:

El transporte de una materia sólida sin envase.

Contenedor:

Todo elemento para el transporte (cajas especiales, cisternas móviles u otros elementos análogos) que tienen carácter permanente, con la suficiente resistencia para permitir su reiterada utilización, especialmente concebido para facilitar el transporte de mercancías (sin operaciones intermedias de carga y descarga) por uno o varios modos de transporte, equipado con dispositivos que permitan su fácil manipulación, especialmente para el trasbordo de un modo de transporte a otro, concebido de forma que sea fácil de llenar y vaciar y con un volumen interior no menor de un metro cúbico.

Gran recipiente para granel. GRG:

Todo embalaje móvil, rígido, semirrígido o flexible con una capacidad no superior en ningún caso a tres metros cúbicos, diseñado para ser manipulado mecánicamente y que

pueda resistir los esfuerzos a que están sometidos durante su manipulación y el transporte, lo que deberá ser confirmado mediante las pruebas que se especifiquen.

Cisterna:

Todo elemento contenedor construido para mantener materias líquidas, gaseosas, pulverulentas o granulares, con capacidad superior a un metro cúbico, que puede ser fija, desmontable o una batería de recipientes. Las cisternas no se consideran como recipientes, puesto que estos últimos se toman en sentido restrictivo.

Emergencia:

Es cualquier situación peligrosa provocada por la inmovilización por accidente o avería, de un vehículo automóvil o sistema de transporte por ferrocarril con motivo del transporte de mercancías peligrosas, que requiere una intervención urgente, inmediata y especializada para prevenir, reducir y controlar las consecuencias que pudieran derivarse para las personas, los bienes y el medio ambiente.

Clases de mercancías peligrosas:

Cada una de las categorías en las que se dividen las materias peligrosas objeto de transporte. Son las siguientes :

Clase 1. Materias y objetos explosivos.

Clase 2. Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión.

Clase 3. Materias líquidas inflamables.

Clase 4.1. Materias sólidas inflamables.

Clase 4.2. Materias sometidas a inflamación espontánea.

Clase 4.3. Materias que al entrar en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 5.1. Materias comburentes.

Clase 5.2. Peróxidos orgánicos.

Clase 6.1. Materias tóxicas.

Clase 6.2. Materias infecciosas

Clase 7. Materias radiactivas.

Clase 8. Materias corrosivas.

Clase 9. Materias y objetos peligrosos diversos.

Clases limitativas:

Materias y objetos excluidos para el transporte a reserva de unas determinadas excepciones contempladas en ADR y RID. Son las correspondientes a las clases 1 y 7.

Clases no limitadas:

Materias y objetos de las restantes clases que se admiten al transporte en determinadas circunstancias o sin restricciones según se contempla en la ADR y RID.

Residuos:

Las materias, disoluciones, mezclas u objetos que no pueden ser utilizados como tal, pero que son transportados para ser retirados, depositados en un vertedero o eliminados por incineración o por otro método.

BLEVE:

Acrónimo de la expresión inglesa «Boiling Liquid Expanding Vapor Explosión». Estallido producido por calentamiento externo de un recipiente que contiene un líquido a presión, al perder la resistencia mecánica el material de la pared y estanqueidad bruscamente.

UVCE:

Acrónimo de «Unconfined Vapor Cloud Explosión». Deflagración explosiva de una nube de gas inflamable que se halla en un espacio amplio, cuya onda de presión alcanza una sobrepresión máxima del orden de 1 bar en la zona de ignición.

Consejero de seguridad:

Persona designada por la empresa que realice el transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas para desempeñar los cometidos y encargarse de las funciones y obligaciones que se definen en los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1566/1999 y que esté en posesión del certificado de formación que se regula en el artículo 5 del mismo Real Decreto.

ANEXO II.- Plan de Actuación Municipal ante Accidentes de Mercancías Peligrosas.

El Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLATERCAR) establece las directrices básicas para la planificación municipal que van a permitir a los municipios la redacción de sus propios Planes de emergencia municipal y su posterior integración en el Plan territorial.

Estas directrices contemplan los riesgos que inciden sobre un determinado municipio y la forma de combatir los accidentes derivados de aquéllos para lo cual conjugan los recursos humanos y materiales de los municipios, los aplican a paliar las consecuencias del accidente y establecen el organigrama de mando para el caso de emergencia.

Dentro de estos planes de emergencia municipal, los municipios que tengan niveles de flujos de mercancías peligrosas en los rangos alto o muy alto, según el análisis del riesgo reflejado en el apartado correspondiente del presente Plan, deberán introducir un apartado específico dedicado a la atención de posibles emergencias derivadas de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que ocurran en su término municipal.

Dicho capítulo específico debe cumplir las siguientes funciones:

- Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que sucedan dentro de su término municipal.
- Prever procedimientos de información y alerta a la población, poniendo especial atención en los elementos vulnerables situados en zonas de riesgo.
- Prever la organización necesaria para la puesta en práctica, en caso de accidente, de medidas orientadas a la disminución de la exposición de la población a los fenómenos peligrosos que puedan producirse. Esto implica la dirección y coordinación de la evacuación, el alejamiento, o el confinamiento de la población de acuerdo con las indicaciones del Director del Plan.
- Catalogar los medios y recursos específicos para la puesta en práctica de las actividades previstas.

Así mismo los municipios que tengan niveles de flujos de mercancías peligrosas en los rangos alto o muy alto, para prevenir y mitigar las consecuencias de un accidente, pueden realizar las siguientes actuaciones:

- Evaluar y determinar los elementos vulnerables en la zona de riesgo dentro de su ámbito de competencia y, en su caso, ampliar la delimitación territorial de las áreas de especial exposición.
- Determinar las instalaciones que, por su actividad y por su implantación en áreas de especial exposición, deben dotarse de un Plan de autoprotección.
- Ordenar y regular el tráfico de mercancías peligrosas en las vías urbanas y por el interior de las poblaciones.

Para la elaboración de este documento los municipios deberán tener en cuenta la información contenida en el Anexo “Mapa de riesgos del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril por La Rioja” que al respecto les concierna, y la considerarán para establecer las medidas de prevención y la adecuada organización de los medios y recursos disponibles para hacer frente a las emergencias asociadas al transporte de mercancías peligrosas que pudieran producirse en su ámbito territorial.

ANEXO III.- Números de identificación de peligro.

1.- Denominación.

Son un conjunto de dos o tres cifras que figuran en la parte superior de los paneles naranja que deben llevar los vehículos que transportan mercancías peligrosas y que identifican una serie de características de peligro de la materia de que se trate.

En general, las cifras indican los siguientes peligros:

- (2) Emanación de gas resultante de presión o de una reacción química.
- (3) Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gases o materias líquidas susceptibles de calentamiento.
- (4) Inflamabilidad de materias sólidas o materias sólidas susceptibles de calentamiento.
- (5) Comburente (favorece el incendio).
- (6) Toxicidad o peligro de infección.
- (7) Radiactividad.
- (8) Corrosividad.
- (9) Peligro de reacción violenta espontánea.

Para una mejor comprensión de los paneles informativos hay que hacer las siguientes consideraciones:

- Cuando la cifra figura dos veces es señal de una intensificación del peligro.
- Cuando el peligro de una sustancia se puede indicar de manera suficiente por medio de una sola cifra, se completa dicha cifra con un cero en segundo lugar.
- Hay combinaciones de dos o tres cifras que tienen un significado especial. Ver apartado 2.
- Cuando el número de identificación de peligro está precedido de una «X», significa que la sustancia reacciona de manera peligrosa con el agua. Para tales materias, no se podrá utilizar el agua más que con la autorización de los expertos.
- El peligro de reacción violenta espontánea en el sentido del punto 9 anterior comprende la posibilidad, de acuerdo con la naturaleza de la materia, de un peligro de explosión, de descomposición o de una reacción de polimerización debida a un desprendimiento de calor considerable o de gases inflamables y/o tóxicos.

2.-Conjuntos de números con su significado.

Los números de identificación de peligro que representan algún significado especial son los siguientes:

20 gas inerte

22 gas refrigerado
223 gas inflamable
225 gas comburente refrigerado (favorece el incendio)
23 gas inflamable
236 gas inflamable y tóxico
239 gas inflamable que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
25 gas comburente (favorece el incendio)
26 gas tóxico.
265 gas tóxico y comburente.
266 gas muy tóxico.
268 gas tóxico y corrosivo.
30 materia líquida (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos); o materia líquida inflamable, materia sólida en estado fundido, con un punto de inflamación superior a 61 °C, calentada a una temperatura igual o superior a su punto de inflamación o materia líquida susceptible de calentamiento.
323 materia líquida inflamable que reacciona con el agua emitiendo gases inflamables.
X323 líquido inflamable que reacciona peligrosamente con el agua emitiendo gases inflamables. No se deberá utilizar agua.
33 líquido muy inflamable (punto de inflamación inferior a 21 °C).
333 materia líquida pirofórica.
X333 materia líquida pirofórica que reacciona peligrosamente con el agua.
No se deberá utilizar agua.
336 líquido muy inflamable y tóxico.
338 líquido muy inflamable y corrosivo.
X338 líquido muy inflamable y corrosivo que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.
339 líquido muy inflamable, que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
36 materia líquida inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) que presente un grado menor de toxicidad o materia líquida con autocalentamiento y tóxica.
362 materia líquida inflamable, tóxica, que reacciona con el agua emitiendo gases inflamables.
X362 materia líquida inflamable, tóxica, que reacciona peligrosamente con el agua emitiendo gases inflamables.
38 materia líquida inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) que presenten un grado menor de corrosividad o materia líquida susceptible de autocalentamiento y corrosiva.
382 materia líquida inflamable, corrosiva que reacciona con agua emitiendo gases inflamables.
X382 materia líquida inflamable, corrosiva que reacciona peligrosamente con el agua emitiendo gases inflamables. No se deberá utilizar agua.
39 líquido inflamable, que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
40 materia sólida inflamable o susceptible de autocalentamiento.
423 materia sólida que reacciona con agua emitiendo gases inflamables.
X423 materia sólida que reacciona peligrosamente con agua emitiendo gases inflamables. No se deberá utilizar agua.
44 materia sólida inflamable que se funde a una temperatura elevada.
446 materia sólida inflamable y tóxica, que reacciona con agua emitiendo gases inflamables.
46 materia sólida inflamable o susceptible de autocalentamiento, y tóxica.

462 materia sólida tóxica, que reacciona con el agua emitiendo gases inflamables.
48 materia sólida inflamable o susceptible de autocalentamiento, corrosiva.
482 materia sólida corrosiva que reacciona con el agua emitiendo gases inflamables.
50 materia comburente (favorece el incendio).
539 peróxido orgánico inflamable.
55 materia muy comburente (favorece el incendio).
556 materia muy comburente (favorece el incendio) y tóxica.
558 materia muy comburente (favorece el incendio) y corrosiva.
559 materia muy comburente (favorece el incendio) que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
56 materia muy comburente (favorece el incendio) y tóxica.
568 materia muy comburente (favorece el incendio), tóxica y corrosiva.
58 materia comburente (favorece el incendio) y corrosiva.
59 materia comburente (favorece el incendio) que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
60 materia tóxica que presenta menor grado de toxicidad.
606 materia infecciosa.
623 materia tóxica líquida que reacciona con el agua, desprendiendo gases inflamables.
63 materia tóxica e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos).
638 materia tóxica e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) y corrosiva.
639 materia tóxica e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos), que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
64 materia tóxica sólida inflamable y susceptible de autocalentamiento.
642 materia tóxica sólida, que reacciona con el agua desprendiendo gases inflamables.
65 materia tóxica y comburente (favorece el incendio).
66 materia muy tóxica.
663 materia muy tóxica e inflamable (punto de inflamación que no sobrepase los 61 °C).
664 materia muy tóxica sólida inflamable y susceptible de autocalentamiento.
665 materia muy tóxica y comburente (facilita el incendio).
668 materia muy tóxica y corrosiva.
669 materia muy tóxica que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
68 materia tóxica y corrosiva.
69 materia tóxica que presenta menor grado de toxicidad y que puede producir espontáneamente una reacción violenta.
70 materia radiactiva.
72 gas radiactivo.
723 gas radiactivo e inflamable.
73 materia líquida radiactiva, inflamable (punto de inflamación igual o inferior a 61 °C).
74 materia sólida radiactiva e inflamable.
75 materia radiactiva, comburente (facilita el incendio).
76 materia radiactiva, tóxica.
78 materia radiactiva, corrosiva.
80 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad.
X80 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad, que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.
823 materia corrosiva líquida que reacciona con el agua desprendiendo gases inflamables.

83 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos).

X83 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.

836 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) y tóxica.

839 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) que puede producir espontáneamente una reacción violenta.

X839 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos) que puede producir espontáneamente una reacción violenta y que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.

84 materia corrosiva sólida, inflamable o susceptible de autocalentamiento.

842 materia corrosiva sólida, que reacciona con el agua desprendiendo gases inflamables.

85 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad y comburente (favorece el incendio).

856 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad y comburente (favorece el incendio) y tóxica.

86 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad y tóxica.

88 materia muy corrosiva.

X88 materia muy corrosiva que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.

883 materia muy corrosiva e inflamable (punto de inflamación de 23 °C a 61 °C valores límites comprendidos).

884 materia muy corrosiva sólida, inflamable o susceptible de autocalentamiento.

885 materia muy corrosiva y comburente (favorece el incendio).

886 materia muy corrosiva y tóxica.

X886 materia muy corrosiva y tóxica que reacciona peligrosamente con el agua. No se deberá utilizar agua.

89 materia corrosiva o que presenta un grado menor de corrosividad, que puede producir espontáneamente una reacción violenta.

90 materia peligrosa desde el punto de vista del medio ambiente, materias peligrosas diversas.

99 materias peligrosas diversas transportadas a temperatura elevada.

ANEXO IV.- Catálogo de Medios y Recursos.

Los medios y recursos adscritos al TRANSCAR proceden:

- De la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de La Rioja.
- De los servicios de extinción de incendios y salvamento, CEIS y Bomberos del Ayto. de Logroño.
- Del Ministerio de Interior.
- Del Ministerio de Fomento.
- Del Servicio Riojano de Salud.
- De la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja.
- De la Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja.
- De la AP-68.
- De ADIF.
- De RENFE.
- De las Consejerías del Gobierno de La Rioja.
- De los Ayuntamientos.
- De otras Administraciones Públicas según la asignación que estas efectúen en función de sus disponibilidades y las necesidades detectadas en el presente Plan.
- De otras entidades públicas y privadas.

Todos estos medios y recursos podrán ser movilizados en todos los casos en los que el TRANSCAR se activa parcial o totalmente.

El CECOP-SOS Rioja de acuerdo con el capítulo 7 del Plan Territorial de Protección Civil –PLATERCAR- dispone del catálogo general de medios y recursos el cual está permanentemente actualizado en lo que se refiere a recursos de intervención, seguridad, sanitarios, logísticos, apoyo técnico, servicios y autoridades.

Por tanto, y sin perjuicio de que para la atención de una emergencia se pueda contar con cualquier medio o recurso disponible previsto en el PLATERCAR, se relacionan a continuación los medios y recursos participantes en accidentes en carretera o ferrocarril en los que se encuentran involucradas mercancías peligrosas.

1.- Medios humanos.

1.1.- Personal propio o dependiente de la Dirección General de Justicia e Interior (SOS Rioja)

1.1.1.- técnicos de protección civil: 3

1.1.2.- jefes de sala: 7

1.1.3.- supervisor de teleoperación: 1

1.1.3.- teleoperadores: 24

- 1.1.4.- coordinador de medios: 1
- 1.1.5.- técnico de mantenimiento instalaciones: 1
- 1.1.6.- Personal Equipos de Respuesta Inmediata ante Emergencias –ERIES-: 50

1.2.- Personal operativo de servicios de extinción de incendios y salvamento

- 1.2.1.- CEIS: 76 bomberos
- 1.2.2.- Bomberos Ayto. Logroño: 64 bomberos

1.3.- Personal operativo de Guardia Civil de Tráfico: 137 guardias

1.4.- Personal operativo de policías locales

- 1.4.1.- Logroño: 232 policías
- 1.4.2.- Haro: 22 policías
- 1.4.3.- Sto. Domingo: 14 policías
- 1.4.4.- Nájera: 17 policías
- 1.4.5.- Lardero: 14 policías
- 1.4.6.- Calahorra: 49 policías
- 1.4.7.- Arnedo: 26 policías
- 1.4.8.- Alfaró: 16 policías

1.5.- Personal operativo del Servicio Riojano de Salud, Servicio de Urgencias Médicas 061

- 1.5.1.- coordinador: 1
- 1.5.2.- médicos: 25
- 1.5.3.- ATS: 18

1.6.- Personal operativo del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras de La Rioja

- 1.6.1.- Servicio de Conservación y Explotación: 4 técnicos
- 1.6.2.- Parque de maquinaria de Logroño: 15 operarios
- 1.6.3.- Sector LO-1 Rioja Alta: 22 operarios
- 1.6.4.- Sector LO-2 Rioja Baja: 14 operarios

1.7.- Personal operativo de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja

- 1.7.1.- Servicio de carreteras: 2 técnicos
- 1.7.2.- Logroño: 39 operarios
- 1.7.3.- Calahorra: 12 operarios

1.8.- Personal operativo de la AP-68, 3 zonas (Zaragoza-Calahorra, Calahorra-Cenicero, Cenicero-Zambrana)

- 1.8.1.- 6 técnicos
- 1.8.2.- 9 operarios mantenimiento
- 1.8.3.- personal empleado en el Centro de Control de la AP-68

- 1.9.- Personal operativo de ADIF
- 1.9.1.- 1 técnico de protección civil
- 1.9.2.- 1 supervisor de seguridad
- 1.9.3.- personal empleado en el Centro de Protección y Seguridad –CPS- de Irún
- 1.9.4.- personal empleado en la red convencional
- 1.9.5.- personal empleado en el puesto de regulación de tráfico

- 1.10.- Personal operativo de RENFE Operadora
- 1.10.1.- 1 consejero de seguridad de mercancías
- 1.10.2.- 1 técnico de protección civil
- 1.10.3.- personal empleado en el Centro 24 h.
- 1.10.4.- personal empleado en trenes taller

- 1.11.- Personal operativo de la Dirección General de Calidad Ambiental
- 1.11.1.- 6 técnicos

- 1.12.- Personal operativo de las Agrupaciones Municipales de Voluntarios de Protección Civil
- 1.12.1.- AMVPC Haro
- 1.12.2.- AMVPC Sto. Domingo
- 1.12.3.- AMVPC Nájera
- 1.12.4.- AMVPC Logroño
- 1.12.5.- AMVPC Villamediana de Iregua
- 1.12.6.- AMVPC Calahorra
- 1.12.7.- AMVPC Arnedo
- 1.12.8.- AMVPC Rincón de Soto
- 1.12.9.- AMVPC Aldeanueva de Ebro
- 1.12.10.- AMVPC Igea
- 1.12.11.- AMVPC Alfaro
- Total personal de las AAMMVVPC: 167

2.- Medios materiales.

- 2.1.- Medios de la Dirección General de Justicia e Interior (SOS Rioja).
- 2.1.1.- Vehículo todoterreno: 3
- 2.1.2.- Vehículos de coordinación –Puesto de Mando Avanzado-: 3
- 2.1.3.- Vehículo de transporte de carga ligero: 1
- 2.1.4.- Vehículo de transporte de carga pesado: 1
- 2.1.5.- Gabarra cisterna de 24.000 l.: 1
- 2.1.6.- Vehículo hospital móvil: 1
- 2.1.7.- Vehículo de avituallamiento: 1
- 2.1.8.- Vehículo de asistencia psicosocial: 1

- 2.1.9.- Vehículos de transporte sanitario de soporte vital básico: 3
- 2.1.10.- Tiendas de campaña autosoportadas: 3

2.2.- Medios de los Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento

2.2.1.- Bomberos Ayto. Logroño

- 2.2.1.1.- Autobombas urbanas pesadas: 2
- 2.2.1.2.- Autobomba urbana ligera: 1
- 2.2.1.3.- Autobomba forestal pesada: 1
 - 2.2.1.3.- Autobomba forestal ligera: 1
 - 2.2.1.4.- Autobomba nodriza 12000 l.: 1
 - 2.2.1.5.- Vehículo todoterreno mando: 1
- 2.2.1.6.- Vehículos de rescate y salvamento: 2
 - 2.2.1.7.- Vehículos de carga: 3
- 2.2.1.8.- Vehículo escala: 1
 - 2.2.1.9.- Vehículo brazo articulado: 1
- 2.2.1.10.- Vehículo brazo extensible: 1
 - 2.2.1.11.- Autobús de 16 plazas: 1

2.2.2.- CEIS

- 2.2.2.1.- CEIS Haro
 - 2.2.2.1.1.- Autobomba rural pesada: 1
 - 2.2.2.1.2.- Autobomba rural ligera: 1
 - 2.2.2.1.3.- Vehículo de salvamento: 1
 - 2.2.2.1.4.- Autobrazo articulado: 1
 - 2.2.2.1.5.- Vehículo todoterreno de transporte: 1
 - 2.2.2.1.6.- Vehículo mixto personal y transporte: 1
- 2.2.2.2.- CEIS Nájera
 - 2.2.2.2.1.- Autobomba urbana pesada: 1
 - 2.2.2.2.2.- Autobomba urbana ligera: 1
 - 2.2.2.2.3.- Autobomba forestal pesada: 1
 - 2.2.2.2.4.- Autobomba nodriza 12 000 l.: 1
 - 2.2.2.2.5.- Vehículo todoterreno de mando y transporte: 1
 - 2.2.2.2.6.- Vehículo todoterreno mando: 1
 - 2.2.2.2.7.- Vehículo autoescala: 1
 - 2.2.2.2.8.- Vehículo furgón de salvamentos varios: 1

- 2.2.2.3.- CEIS Calahorra
 - 2.2.2.3.1 Autobomba urbana pesada: 1
 - 2.2.2.3.2.- Autobomba forestal pesada: 1
 - 2.2.2.3.3.- Vehículo autobrazo articulado: 1
 - 2.2.2.3.4.- Vehículo furgón mixto de personal y transporte: 1
 - 2.2.2.3.5.- Vehículo de salvamentos varios: 1
 - 2.2.2.3.6.- Vehículo todoterreno de mando y transporte: 1
 - 2.2.2.3.7.- Vehículo todoterreno mando: 1

2.2.2.4.- CEIS Arnedo

- 2.2.2.4.1.- Autobomba urbana ligera: 1
- 2.2.2.4.2.- Autobomba rural pesada: 1
- 2.2.2.4.3.- Vehículos todoterreno de transporte: 2
- 2.2.2.4.4.- Vehículo todoterreno de mando y transporte: 1
- 2.2.2.4.2.- Vehículo autoescalera: 1
- 2.2.2.4.3.- Vehículo furgón de salvamentos varios: 1

- 2.2.2.5.- Servicios centrales
- 2.2.2.5.1.- Vehículo mando: 1
- 2.2.2.5.2.- Vehículo todoterreno de mando: 1

- 2.3.- Medios de Guardia Civil de Tráfico
- 2.3.1.- Motocicletas: 40
- 2.3.2.- Vehículos 4 ruedas: 20

- 2.4.- Medios de policías locales
- 2.4.1.- Logroño: 30 vehículos
- 2.4.2.- Haro: 3
- 2.4.3.- Sto. Domingo: 3
- 2.4.4.- Nájera: 2
- 2.4.5.- Lardero: 2
- 2.4.6.- Calahorra: 7
- 2.4.7.- Arnedo: 5
- 2.4.8.- Alfaró: 3

- 2.5.- Medios del Servicio Riojano de Salud, Servicio de Urgencias Médicas 061
- 2.5.1.- USVA: 3
- 2.5.2.- USVB: 8
- 2.5.3.- Ambulancias convencionales: 11

2.6.- Medios del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras de La Rioja

- 2.6.1.- Parque de maquinaria de Logroño
- 2.6.1.1.- Camiones: 3
- 2.6.1.2.- Vehículo furgón: 1
- 2.6.1.3.- Furgonetas: 4
- 2.6.2.- Sector LO-1 Rioja Alta
- 2.6.2.1.- Camiones: de 2 a 8
- 2.6.2.2.- Vehículo furgones mixtos personal carga: 2
- 2.6.2.3.- Furgonetas: 2
- 2.6.2.4.- Todoterrenos: 2
- 2.6.2.4.- Pickup: 1
- 2.6.2.5.- Retroexcavadora: 1

- 2.6.3.- Sector LO-2 Rioja Baja

- 2.6.3.1.- Camiones: de 2 a 6
- 2.6.3.2.- Vehículo mixto personal carga: 1
- 2.6.3.3.- Furgonetas: 2
- 2.6.3.4.- Todoterrenos: 2
- 2.6.3.5.- Retroexcavadora: 1

2.7.- Medios de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja

- 2.7.1.- Logroño:
 - 2.7.1.1.- Camiones: de 12 a 15
 - 2.7.1.2.- Pala cargadora: 1
 - 2.7.1.3.- Retroexcavadora: 2
 - 2.7.1.4.- Motoniveladora: 1

- 2.7.2.- Calahorra:
 - 2.7.2.1.- Camión: 1
 - 2.7.2.2.- Tractor: 1

2.8.- Medios de la AP-68, 3 zonas (Zaragoza-Calahorra, Calahorra-Cenicero, Cenicero-Zambrana)

- 2.8.1.- Camiones: 11
- 2.8.2.- Camión grúa: 1
- 2.8.3.- Vehículos todoterreno señalización: 6
- 2.8.4.- Vehículos ligeros portaseñales: 3
- 2.8.5.- Tractores con pala: 3
- 2.8.6.- Plataformas portavehículos ligeros: 3

2.9.- Medios de ADIF

- 2.9.1.- Equipo de red convencional

2.10.- Medios de RENFE Operadora

- 2.10.1.- Tren taller de mediana intervención Irún: 1
- 2.10.2.- Tren taller de gran intervención Miranda de Ebro: 1

2.11.- Medios de las Agrupaciones Municipales de Voluntarios de Protección Civil.

- 2.11.1.- AMVPC Haro
 - 2.11.1.1.- Vehículo todoterreno: 2
- 2.11.2.- AMVPC Sto. Domingo
 - 2.11.2.1.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.2.2.- Autobomba urbana ligera: 1
- 2.11.3.- AMVPC Nájera
 - 2.11.3.1.- Vehículo todoterreno:
 - 2.11.3.2.- Vehículo transporte colectivo: 1
- 2.11.4.- AMVPC Logroño
 - 2.11.4.1.- Vehículos ligeros de transporte de personal: 2

- 2.11.4.2.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.4.3.- Pick up extinción de incendios: 1
 - 2.11.4.4.- Furgoneta coordinación: 1
 - 2.11.4.5.- Motocicletas: 5
 - 2.11.5.- AMVPC Villamediana de Iregua
 - 2.11.5.1.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.6.- AMVPC Calahorra
 - 2.11.6.1.- Vehículo todoterreno: 2
 - 2.11.6.2.- Vehículo turismo polivalente: 1
 - 2.11.7.- AMVPC Arnedo
 - 2.11.7.1.- Vehículos todoterreno: 2
 - 2.11.7.2.- Furgoneta coordinación: 1
 - 2.11.7.3.- Motocicletas: 2
 - 2.11.8.- AMVPC Rincón de Soto
 - 2.11.8.1.- Vehículo transporte colectivo: 1
 - 2.11.9.- AMVPC Aldeanueva de Ebro
 - 2.11.9.1.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.10.- AMVPC Igea
 - 2.11.10.1.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.11.- AMVPC Alfaro
 - 2.11.11.1.- Vehículo todoterreno: 1
 - 2.11.11.2.- Pick up extinción de incendios: 1
 - 2.11.11.3.- Autobomba urbana ligero: 1
 - 2.11.11.4.- Motocicletas: 2
- 2.12.- Medios de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Transportes
- 2.12.1.- Nodrizas pesadas 12.000 l.: 1
 - 2.12.2.- Gabarra cisterna de 17.500 l.: 1
 - 2.12.3.- Cabeza tractora: 1

3.- Recursos.

- 3.1.- Gobierno de La Rioja
 - 3.1.1.- Centro de Coordinación Operativa de ámbito autonómico: 1
 - 3.1.2.- Puestos de mando avanzado: 3
- 3.2.- AP-68
 - 3.2.- Centro de Control de la AP-68: 1
- 3.3.- ADIF
 - 3.3.1.- Centro de Protección y Seguridad –CPS- Irún: 1
 - 3.3.2.- Puesto de Regulación de Tráfico Miranda de Ebro: 1
- 3.4.- RENFE Operadora:
 - 3.4.1.- Centro 24 horas seguridad Bilbao: 1

ANEXO V.- Consejos a la población.

Sí es usted una persona que detecta el accidente:

- Si el conductor del vehículo no ha resultado accidentado, seguirá las instrucciones o consejos que él le dé.
- Si el conductor del vehículo ha resultado accidentado avisará rápidamente al teléfono de emergencias 112 y procurará dar el mayor número de datos del accidente, especialmente:
 - Lugar del accidente.
 - Tipo de accidente (fuga, derrame, incendio o explosión).
 - Datos del panel naranja del vehículo.
 - Estado del conductor y número de heridos, si los hubiera.
 - Teléfono o modo de contacto posterior.
- En todo momento mantenga la calma.

Sí llega usted a las proximidades del accidente:

- No se acerque por ningún motivo al vehículo accidentado y aléjese inmediatamente del lugar del accidente.
- Si viaja en coche, aléjelo también.
- Respete los cordones de seguridad que establezcan los servicios de orden y siga sus instrucciones.
- Evite situarse en la dirección del viento, por si hubiera algún elemento en suspensión que pudiera afectar a su salud.
- En todo momento, mantenga la calma.

Sí esta usted en casa:

- Cierre todas las ventanas y puertas exteriores, baje las persianas y aléjese de la fachada del edificio. En ningún caso se quede asomado a balcones, ventanas ni mirando tras los cristales.
- Cierre la llave de paso del gas y dispare el automático de la luz.
- Evite el llamar por teléfono, a fin de evitar que se colapsen las líneas.
- No beba agua del grifo hasta que las autoridades sanitarias confirmen que no ha habido contaminación.
- Tenga un aparato de radio a pilas y siga las instrucciones transmitidas por las autoridades competentes.
- Esté atento a los posibles avisos que por megafonía puedan dar las fuerzas de orden y esté preparado para una posible evacuación (prepare su documentación y medicamentos de uso diario).
- En todo momento, mantenga la calma.

ANEXO VI.- Fichas de comunicación de accidente.

Modelo de boletines de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas

DATOS A RECABAR EN EL CASO DE AVISO DE EMERGENCIA EN UN TRANSPORTE **POR CARRETERA** DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

PERSONA QUE DA EL AVISO..... HORA-----/--
 ORGANISMO AL QUE PERTENECE.....

1.- LOCALIZACIÓN DEL SUCESO		3.- CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE	
DÍA:	HORA:	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"/>	
CARRETERA (1)	P.K.M.:		
SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN: (2)			
POBLACIÓN MÁS CERCANA:		SITUACIÓN DEL VEHÍCULO: (5) - CORTE DE CIRCULACIÓN: <input type="checkbox"/>	
TÉRMINO MUNICIPAL:			
PROVINCIA:			
OBSERVACIONES:		OBSERVACIONES: CONDICIONES ATMOSFÉRICAS: -LLUVIA <input type="checkbox"/> NIEVE <input type="checkbox"/> -VIENTO <input type="checkbox"/> -HIELO -NIEBLA <input type="checkbox"/> - OTRAS: <input type="text"/>	
2.- 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: - VUELCO <input type="checkbox"/> - COCHE: <input type="checkbox"/> - SALIDA CALZADA: <input type="checkbox"/> - CAÍDA CARGA: <input type="checkbox"/>		TIPO ENVASES (4)	

.../...

4.- DATOS SOBRE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA	5.- DAÑOS HUMANOS	
NÚMERO DEL PANEL NARANJA: - N° DE PELIGRO (N° Superior) <input type="text"/> <input type="text"/> - N° MATERIA (N° ONU n° inferior) <input type="text"/> <input type="text"/>	ESTADO DEL CONDUCTOR:	
	N° TOTAL DE HERIDOS:	
ETIQUETAS DE PELIGRO :	N° TOTAL DE VÍCTIMAS	
	TIPO APARENTE DE LAS LESIONES (6) :	
PRODUCTO/S:	6.- DATOS ADICIONALES	
	DURACIÓN PREVISTA DE LA INMOVILIZACIÓN (HORAS)	
EMPRESA TRANSPORTISTA:	¿SE CONSIDERA NECESARIO HACER UN TRASVASE O TRASLADO?	
EMPRESA EXPEDIDORA:		
EMPRESA DESTINATARIA:	SERVICIOS PRESENTES:	
OBSERVACIONES:		

PERSONA QUE RECIBE EL AVISO:

FIRMA

MODELO DE BOLETÍN DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROS POR **CARRETERA**
(Precisiones para su cumplimentación)

1. Código Vigente de carreteras.
2. Especificar origen y destino.
3. Avería o accidente en el que el vehículo de transporte no puede continuar la marcha, pero elcontinente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco.
4. Especificar tipo de envase/s (bidones, bombonas) en caso de camión caja.
5. Especificar la posición del vehículo tras el suceso (calzada, arcén).
6. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

En caso de incidencia o siniestro enviar cumplimentado a:

GOBIERNO DE LA RIOJA
CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA-SOS RIOJA
Prado Viejo nº 62-bis, 26071 LOGROÑO

Modelo de boletines de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas

DATOS A RECABAR EN EL CASO DE AVISO DE EMERGENCIA EN UN TRANSPORTE **POR
TERROCARRIL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

AGENTE..... HORA----/--
DEPENDENCIA

1. - LOCALIZACIÓN DEL SUCESO			3. - CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE		
DIA:	HORA:	P.KM.	FUGA DERRAME: <input type="checkbox"/>		
ESTACIÓN O ESTACIONES COLATERALES: (1)			- TIERRA	<input type="checkbox"/>	
POBLACIÓN MÁS CERCANA:			- AGUA	<input type="checkbox"/>	
TÉRMINO MUNICIPAL:			- AIRE	<input type="checkbox"/>	
PROVINCIA:			- INCENDIO VEHÍCULO:	<input type="checkbox"/>	
MORFOLOGÍA DEL TERRENO: (2)			- INCENDIO CARGA:	<input type="checkbox"/>	
ACCESOS:			- CON EXPLOSIÓN:	<input type="checkbox"/>	
2. - CARACTERÍSTICAS DEL SUCESO			CORTE DE CIRCULACIÓN: <input type="checkbox"/>		
TIPO DE VEHÍCULO:			OBSERVACIONES:		
- VAGÓN CISTERNA:	<input type="checkbox"/>				
- VAGÓN DE MERCANCÍAS:	<input type="checkbox"/>				
- OTROS:	<input type="text"/>				
AVERÍA: (3) <input type="checkbox"/>			CONDICIONES ATMOSFÉRICAS:		
ACCIDENTE:			-LLUVIA	<input type="checkbox"/>	- NIEVE
- COLISIÓN:	<input type="checkbox"/>		-HIELO	<input type="checkbox"/>	-NIEBLA
- DESCARRILAMIENTO:	<input type="checkbox"/>		- OTRAS:	<input type="text"/>	
- OTROS:	<input type="text"/>				
TIPO ENVASES :(4)					
Nº VAGONES/CONTENEDORES AFECTADOS:					

.../...

4.- DATOS SOBRE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA		5.- DAÑOS HUMANOS	
NÚMERO DEL PANEL NARANJA: - N° DE PELIGRO (N° Superior) <input type="text"/> <input type="text"/> - N° MATERIA (N° ONU n° inferior) <input type="text"/> <input type="text"/>		Emp.Transportista	Otros
	N° TOTAL HERIDOS		
	N° TOTAL		
	TIPO APARENTE DE LAS LESIONES (5) :		
ETIQUETAS DE PELIGRO :		6.- DAÑOS MATERIALES	
		DETERIORO INFRAESTRUCTURAS:	
		OTROS DAÑOS:	
PRODUCTO/S:		7. - DATOS ADICIONALES	
		DURACIÓN PREVISTA DE LA INMOVILIZACIÓN (HORAS)	
		¿SE CONSIDERA NECESARIO HACER UN TRASVASE O TRASLADO?	
EMPRESA EXPEDIDORA:		SERVICIOS PRESENTES:	
EMPRESA DESTINATARIA			
OBSERVACIONES:			

PERSONA QUE RECIBE EL AVISO:

FIRMA

MODELO DE BOLETÍN DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL
 (Precisiones para su cumplimentación)

- 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/s (bidones, botellas) cuando no sea cisterna o vagón-cisterna.
- 5 Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

En caso de incidencia o siniestro enviar cumplimentado a:

GOBIERNO DE LA RIOJA
 CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA-SOS RIOJA
 Prado Viejo nº 62-bis, 26071 LOGROÑO

Modelo de boletín estadístico de mercancías por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas

FECHA DEL INFORME		CARRETERA		FERROCARRIL	
--------------------------	--	------------------	--	--------------------	--

1. LOCALIZACIÓN DEL SUCESO

1.1 FECHA DEL ACCIDENTE_ ____ / ____ / ____ Hora ____ : ____

1.2 LUGAR DEL ACCIDENTE:

CARRETERA: P.K.M.:

ESTACIÓN O ESTACIONES COLATERALES: P.K.M.:

TÉRMINO MUNICIPAL: PROVINCIA:

2 DATOS SOBRE LA/S MERCANCIA/S TRANSPORTADAS:

1- NOMBRE QUÍMICO:			
	Nº DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO		
	Nº ONU		
	CANTIDAD (Kg./l)		

2- NOMBRE QUÍMICO:			
	Nº DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO		
	Nº ONU		
	CANTIDAD (Kg./l)		

3. - NOMBRE QUÍMICO:			
	Nº DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO		
	Nº ONU		
	CANTIDAD Kg./l)		

3 DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

3.1 TIPO DE UNIDAD DE TRANSPORTE:

CARRETERA				FERROCARRIL			
VEHÍCULO CAJA		CISTERNA		CONTENEDOR CISTERNA		VAGON-CISTERNA	
OTRO:							

3.2 TIPO DE ACCIDENTE (1)

TIPO 1	
TIPO 2	
TIPO 3	
TIPO 4	
TIPO 5	

4. CLASIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LA EMERGENCIA (2):

SITUACIÓN 0/NIVEL 0 (PLATERCAR)	
SITUACIÓN 1/NIVEL 1 (PLATERCAR)	
SITUACIÓN 2/NIVEL 2 (PLATERCAR)	
SITUACIÓN 3/ NIVEL 3 (PLATERCAR)	

5. NATURALEZA Y EXTENSIÓN DE LOS DAÑOS

5.1. DAÑOS HUMANOS

	POR LA PELIGROSIDAD DE LA MERCANCÍA	OTRAS CAUSAS	TOTALES:	T	Q	I
Nº HERIDOS LEVES						
Nº HERIDOS GRAVES						
Nº VÍCTIMAS MORTALES						

(Especificar dentro de "TOTALES" los datos parciales referidos a: "T": TRAUMATIZADOS; "Q": QUEMADOS; "I" INTOXICADOS"

5.2 DAÑOS MATERIALES

OTRO ACCIDENTE O INCIDENTE DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE	
DE OTRAS UNIDADES DE TRANSPORTE	
DE INFRAESTRUCTURAS	
DE INMUEBLES	

5.3 DAÑOS AMBIENTALES

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	
CONTAMINACIÓN HÍDRICA	
CONTAMINACIÓN DE SUELOS	

5.4 EXISTIÓ PELIGRO O RIESGO PARA LA POBLACIÓN

Nº TOTAL DE PERSONAS EXPUESTAS	

DESCRIPCIÓN DEL TIPO DE PELIGRO O RIESGO.....

5.5 EXISTIÓ NECESIDAD DE EVACUACIÓN

Nº TOTAL DE PERSONAS EVACUADAS	

6 MEDIDAS ADOPTADAS EN EL ACCIDENTE

6.1 MEDIDAS PARA MITIGAR LOS EFECTOS DEL ACCIDENTE

6.2 MEDIDAS DE PROTECCIÓN A LA POBLACIÓN

ANEXO VII.- Mapa del transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril por La Rioja.

El contenido de este anexo se encuentra en la web de SOS-Rioja en documento independiente.