

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

**HERRIZAINGO SAILA**

Herrizaingo Sailburuordetza  
Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE INTERIOR**

Viceconsejería de Interior  
Dirección de Atención de Emergencias

# **PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIA ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO**



**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

**HERRIZAINGO SAILA**

**DEPARTAMENTO DE INTERIOR**

**Vitoria-Gasteiz, 2001**

**RESOLUCIÓN 10/2001, de 1 de agosto**, del Director de la Secretaria del gobierno y de relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Habiendo adoptado el Consejo de Gobierno, en su sesión celebrada el día 30 de julio de 2001, a propuesta del Consejero de Interior, el Acuerdo por el que se aprueba el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y a los efectos de darle publicidad debida,

**RESUELVO:**

*Artículo único.* Publicar en el Boletín Oficial del País Vasco el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que se contiene como anexo a la presente Resolución.

En Vitoria-Gasteiz, a 1 de agosto de 2001.

El Director de la Secretaría del Gobierno  
y de Relaciones con el Parlamento,  
**JOSÉ LUIS ERREKATXO LABANDIBAR.**

## ÍNDICE

- 1.– OBJETO DEL PLAN
  - 1.1.– MARCO LEGAL
- 2.– ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL
  - 2.1.– TRANSPORTE POR CARRETERA
  - 2.2.– TRANSPORTE POR FERROCARRIL
  - 2.3.– ACCIDENTABILIDAD
- 3.– ÁREAS DE ESPECIAL EXPOSICIÓN
  - 3.1.– CONSECUENCIAS
- 4.– ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN
  - 4.1.– DIRECTOR
  - 4.2.– COMITÉ DE DIRECCIÓN
  - 4.3.– CONSEJO ASESOR
  - 4.4.– GABINETE DE INFORMACIÓN
  - 4.5.– CECOP (Centro de Coordinación Operativa)
    - 4.5.1. Definición y funciones
    - 4.5.2. Constitución en CECOPI
    - 4.5.3. Ubicación
  - 4.6.– PUESTO DE MANDO AVANZADO
  - 4.7.– GRUPOS DE ACCIÓN
    - 4.7.1.– Grupo de Intervención
    - 4.7.2.– Grupo Sanitario
    - 4.7.3.– Grupo de Seguridad
    - 4.7.4.– Grupo Logístico
    - 4.7.5.– Grupo de Apoyo Técnico
- 5.– OPERATIVIDAD
  - 5.1.– NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES

## 5.2.– NIVELES DE ACTUACIÓN

5.2.1.– Valoración de la gravedad del accidente

5.2.2.– Niveles de actuación (fases o situaciones de la emergencia)

5.2.3.– Declaración formal de cada situación

## 5.3.– ACCIONES OPERATIVAS

5.3.1.– Control y neutralización del accidente

5.3.2.– Protección a la población

5.3.3.– Información a la población

## 5.4.– CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS

## 6.– PLANES DE ACTUACIÓN DE ÁMBITO LOCAL FRENTE A ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS

6.1.– OBJETO Y FUNCIONES BÁSICAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN LOCAL

6.2.– INTERRELACIÓN DE LOS PLANES DE ACTUACIÓN LOCAL Y EL PRESENTE PLAN

6.3.– IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN DE ACTUACIÓN

## 7.– IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN

### 7.1.– IMPLANTACIÓN

7.1.1.– Verificación de la infraestructura del Plan Especial

### 7.2.– MANTENIMIENTO

7.2.1.– Actualización y revisión

7.2.2.– Simulacros

7.2.3.– Formación permanente

7.2.4.– Estadística de emergencias producidas por accidentes

## 1.– OBJETO.

Por la Comunidad Autónoma del País Vasco transitaron más de 3,5 millones de toneladas de mercancías peligrosas a lo largo del año 1997. El origen y/o destino de estas mercancías no está exclusivamente en la propia Comunidad Autónoma, sino que dada su ubicación geográfica, nuestras carreteras y líneas ferroviarias se convierten en caminos de paso para un considerable volumen de mercancías peligrosas cuyo origen y/o destino se encuentra en el resto de la península ibérica.

Considerado el elevado volumen de transporte de mercancías peligrosas y a pesar de las restricciones que se aplican a este modo de transporte, se hace prácticamente inevitable la aparición de incidentes. En nuestra Comunidad Autónoma la cifra anual durante los últimos años ronda la centena, si bien en más del 90% de los casos no está implicada directamente la mercancía peligrosa ni su contenedor.

En la totalidad de estos accidentes los servicios ordinarios de emergencia de esta Comunidad resolvieron de forma ágil y eficaz las situaciones sobrevenidas, sin que en ninguno de los casos se puedan reseñar pérdidas más allá de las ocasionadas directamente por el accidente. Es decir, no ha sido preciso alterar la estructura organizativa ordinaria ante situaciones de emergencia.

El presente Plan de Emergencia cumple con lo exigido en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, y trata de adecuar la respuesta en aquellas situaciones en las que por la gravedad del accidente los servicios ordinarios de emergencias se vean desbordados, siendo preciso derivar funciones de dirección y coordinación hacia responsables de máxima autoridad en la estructura administrativa.

El objeto del presente Plan es el de organizar y definir los procedimientos de actuación de los servicios y autoridades intervinientes en el transcurso de los accidentes de gravedad en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril ocasionados dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, o que por su cercanía, pudiera afectar a zonas limítrofes de esta Comunidad.

Para ello, se deben definir los procedimientos de información a la población potencialmente afectada por un accidente, la catalogación de medios y recursos específicos destinados al fin de controlar y mitigar los efectos de un accidente, así como los procedimientos de coordinación con el Plan Estatal y la articulación con las organizaciones de las Administraciones locales.

### 1.1.– Marco Legal.

Los antecedentes legales que preceden a este Plan Comunitario corresponden a la normativa que regula el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, y a los esfuerzos que en materia de protección civil se han realizado para adecuarse a las exigencias de seguridad en la sociedad.

A continuación se relaciona la legislación referida:

#### A) Estado.

- Orden del Ministerio de Interior del 2 de noviembre de 1981, por la que se aprobó el plan de actuación para accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- Orden del Ministerio de Interior del 30 de noviembre de 1984, por la que se aprobó el plan de actuación para accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

- Real Decreto 2022/1986 sobre Riesgos Extraordinarios sobre Personas y Bienes.
- Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, que aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
- Real Decreto 1952/1995, de 1 de diciembre, que determina las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías peligrosas y regula la Comisión de Coordinación de dicho transporte
- Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE n.º 44 de 20 de febrero de 1996).
- 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.
- Resolución de 21 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control de riesgos inherentes al transporte de mercancías por carretera (BOE n.º 303 de 17 de diciembre de 1996).
- Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF), aprobado por Real Decreto 879/1989, de 2 de junio (última revisión publicada en BOE n.º 37 de 12 de febrero de 1997).
- Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, sobre derogación parcial del Reglamento TPC.
- Real Decreto 2225/1998, de 19 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (BOE n.º 262 de 2 de noviembre de 1998).
- Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) hecho en Berna el 1 de mayo de 1985. El último texto del Reglamento fue publicado en el Boletín Oficial del Estado de 14 de diciembre de 1998.
- Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), hecho en Ginebra. El último texto refundido de dicho Acuerdo fue publicado en el BOE de 16 de diciembre de 1998.
- Orden de 21 de septiembre de 1999 por la que se aprueban las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE de 8 de octubre de 1999).
- Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Resolución de 17 de abril de 2000, de la Dirección General de Protección Civil, por la que se hace pública la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE n.º 111, de 9 de mayo de 2000).

#### B) País Vasco.

- Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco.
- Decreto 34/1983, de 8 de marzo, de Creación de los Centros de Coordinación Operativa.
- Decreto 268/1983 de 5 de diciembre, por el que se crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas (BOPV de 7 de febrero de 1984).

– Decreto 335/1984 de 23 de octubre, por el que se modifica el Decreto 268/1983 que crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

– Ley 1/1996, de 3 de abril, de gestión de emergencias (BOPV n.º 77 de 22 de abril de 1996).

– Decreto 153/1997, de 24 de junio por el que se aprueba el Plan de Protección Civil de Euskadi, "Larrialdiei Aurregiteko Bidea-LABI" y se regulan los mecanismos de integración del sistema vasco de atención de emergencias (BOPV n.º 138 de 21 de julio de 1997).

– Decreto 190/1997 de 29 de julio de 1997, por el que se vuelve a modificar el Decreto 268/1983 que crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

## 2.- ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL

Los datos sobre flujo de mercancías peligrosas mencionados a lo largo de este Plan se referirán al año 1997 y proceden del estudio denominado 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV, elaborado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

La demanda global de transporte de mercancías peligrosas (MM.PP) por vía terrestre en la CAPV se elevó a 3.778.358 Tm durante el año 1997.

De esta cantidad, 3.514.457 Tm fueron transportadas por carretera, lo que supone el tránsito aproximadamente 175.000 unidades con mercancías peligrosas suponiendo cargas completas y una media de 20 Tm por unidad.

Las 263.901 Tm restantes fueron transportadas por ferrocarril.

En el anejo I se puede observar la representación cartográfica del flujo de mercancías peligrosas tramificado por intensidad anual en toneladas.

### 2.1.- TRANSPORTE POR CARRETERA.

Para determinar los flujos de mercancías peligrosas por carretera se ha recopilado información de 169 empresas productoras y consumidoras de MM.PP ubicadas en la CAPV. Por otra parte, se han reflejado los movimientos de mercancías en puertos y aeropuertos y, por último, los traslados autorizados de residuos peligrosos. De este modo quedaba caracterizado solamente el flujo de mercancías peligrosas cuyo origen o destino se encontraba en la Comunidad Autónoma o que transitaban por ésta a través de alguno de los puertos marítimos. Con el fin de conocer el tráfico de mercancías denominadas 'en tránsito' (cuyo origen y destino se encuentran fuera de la Comunidad Autónoma), se ha procedido a realizar encuestas a pie de carretera en diferentes puntos de la red de carreteras y posteriormente a extrapolar los datos al resto del año para poder asimilarlos a los datos provenientes de otras fuentes.

Posteriormente, se procede a implementar la información recopilada en una base de datos y a la representación geográfica de los mismos.

El análisis de la distribución de las cargas entre las carreteras de la Comunidad Autónoma muestra que las principales vías empleadas para el transporte de mercancías peligrosas son:

- Las autopistas A-8, A-68 y A-1, como ejes fundamentales de paso tanto para el tráfico de origen interno o externo como para el de tránsito. La A-8 a su paso por la Margen Izquierda del Nervión-Ibaizabal soporta los mayores tráficos, alcanzando en 1997 la cantidad de 1,8 millones de toneladas en el nudo de Gurutzeta.

Cabe destacar que la confluencia entre las autopistas A-8 y A-68 se realiza a través de la carretera BI-625 entre Arrigorriaga y Basauri, que se convierte así en la carretera (no autovía, ni autopista) más demandada de la CAPV, superando en densidad de tráfico de mercancías peligrosas a muchos tramos de autopistas y autovías de la Comunidad. Uno de los motivos de esta singularidad es la prohibición del tránsito de materias explosivas y/o inflamables a través del túnel de Malmasín. Esta prohibición, en la práctica se ha extendido a la totalidad de las mercancías peligrosas, sin que exista señalización ni reglamentación específica que prohíba el tránsito del resto de mercancías peligrosas por este túnel. Otra de las razones que justifican la alta demanda de esta carretera es la falta de enlace directo entre las dos autopistas principales de la CAPV: la A-8 y la A-68.

En menor proporción, la A-15 también soporta un intenso tráfico, especialmente en tránsito y en transportes con origen o destino en Cataluña u otras Comunidades a las que se acceda a través de la autopista del Ebro.

- Otras vías principales pertenecientes a la Red Preferente, tales como la N-I, (se aprecia más carga en el tramo alavés que en el guipuzcoano), y la N-622 en la totalidad de su recorrido, soportan fuerte carga de MM.PP.

- En menor medida se encuentran:

- la BI-637, solicitada fundamentalmente para el reparto de las mercancías desde la A-8 por el puente de Rontegi hasta las empresas ubicadas en la ribera del Nervión-Ibaizabal en los municipios de Erandio y Barakaldo.

- la BI-636, que soporta una carga destacable en el trayecto entre Bilbao y Sodupe, por la presencia de una importante empresa química en la localidad de Alonsotegi.

- la N-240, que conduce un tráfico importante de mercancías peligrosas, tanto por el valle de Arratia como por la Llanada Alavesa, en sus accesos a los polígonos de Gojain y la carretera A-627.

Existen otras carreteras que no son utilizadas en todo su trayecto como vía principal, sino que se emplean únicamente en un pequeño recorrido, ya que son:

- Enlaces entre dos carreteras de mayor nivel, como por ejemplo la BI-625 que une las autopistas A-68 y la A-8.

- Vías de acceso a municipios ubicados en las cercanías de las autopistas, como:

- La N-634 en sus accesos a la A-8 desde Galdakao o Eibar.

- La BI-3748 de enlace entre la A-8 y las localidades de Trapaga y Ortuella.

- La GI-2132 de acceso entre la N-I y Hernani.

- Accesos a focos de industrias importantes, como:

- La BI-3794, que enlaza la refinería de Petronor con la A-8.

- La A-2122, salida de la zona de Lantarón donde se ubican un número considerable de industrias químicas.

- La N-644, de enlace del Puerto de Bilbao con la A-8.

- La N-639, enlace de Abanto y Zierbena con la mencionada N-644.



Por la red viaria de la Comunidad Autónoma Vasca se han detectado 287 mercancías peligrosas diferentes a lo largo de 1997. En el anexo II se presenta un listado de los nombres de estas mercancías con su número ONU correspondiente, cantidad, clasificación y código de peligro.

En la siguiente página se muestran las carreteras de la red vial coloreadas según la carga de MM.PP soportada, así como una tabla donde aparecen las cantidades transitadas por tramo durante el año 1997.

En la tabla adjunta se puede observar la relación de carreteras en las cuales transcurren más de 50.000 Tm/año en orden decreciente. Mientras que en el anexo III aparece la relación de carreteras cuyo flujo supera las 1.000 Tm/año, así como las plantas distribuidoras/consumidoras asociadas a las 18 mercancías más transportadas.

*Vía Trayecto Tm totales*

A-8 int. BI-636 - Cruces (int. N-634 y N-637) 1.800.000  
A-8 Bilbao (Sabino Arana) - int. BI-636 1.740.000  
A-68 Buia - Arrigorriaga 1.700.000  
A-8 Buia - Bilbao (Sabino Arana) 1.700.000  
A-8 Portugalete - int. N-644 (Puerto Santurtzi) 1.700.000  
A-8 Cruces (int. N-634 y N-637) - Portugalete (int. BI-3749) 1.650.000  
A-68 Altube (int. N-622) 1.100.000  
A-8 int. N-644 (Puerto Santurtzi) - Pobeña (N-634) 1.000.000  
BI-625 Arrigorriaga (int. A-68) - Basauri (A-8) 920.000  
N-644 int. A-8 - Puerto Santurtzi 880.000  
A-8 Galdakao - Basauri 800.000  
A-68 Altube - int. A-1 750.000  
A-8 Zornotza - Galdakao 725.000  
A-8 Durango - Zornotza 690.000  
N-639 Puerto Santurtzi - Zierbena 660.000  
A-1 L.T. Burgos - int. A-68 630.000  
A-8 Ermua - Durango 625.000  
A-8 Donostia - Aiete (int. N-1) 600.000  
A-8 Elgoibar - Ermua 580.000  
A-8 Oiartzun - Donostia 545.000

A-8 Zarautz - Elgoibar 530.000  
 A-8 Donostia oeste - Zarautz 515.000  
 A-8 Irún - Oiartzun 500.000  
 A-8 Aiete (int. N-1) - Donostia oeste 500.000  
 N-1 int. GI-2132 - int. A-8 (Aiete) 470.000  
 A-8 Behobia - Irún 417.000  
 N-1 Yurre (int. N-622) - Gamarra 410.000  
 N-1 Andoain - int. GI-2132 385.000  
 A-8 L.T. Francia - Behobia 375.000  
 N-622 Vitoria - Altube 330.000  
 N-1 int. A-2622 - Yurre (int. N-622) 290.000  
 A-2122 L.T. Burgos - Comuni3n (int. A-3312) 258.000  
 N-1 Armiñ3n - int. A-2622 245.000  
 N-1 Gamarra - int. N-104 240.000  
 N-1 int. N-104 - int. A-3110 225.000  
 BI-3794 int. A-8 - Muskiz 220.000  
 A-68 int. A-1 - L.T. La Rioja 205.000  
 N-1 int. A-3110 - int. A-3020 205.000  
 N-637 Cruces - La Campa (int. BI-637) 190.000  
 N-1 int. A-3020 - L.T. Nafarroa 170.000  
 A-2122 Comuni3n (int. A-3312) - Zubillaga 157.000

*Vía Trayecto Tm totales*

A-1 A-68 - int. N-1 147.000  
 N-1 L.T. Burgos/Araba - Armiñ3n 140.000  
 GI-2132 Hernani - int. GI-131 135.000  
 N-240 Gamarra - Durana 120.000  
 N-240 Durana - Miñano Mayor 117.500  
 N-1 int. GI-130 - Andoain 107.000  
 N-240 Miñano Mayor - int. A-4016 103.000

A-2122 Zubillaga - Salcedo - Caicedo 100.000  
 GI-131 int. GI-2132 - int. GI-3410 (Hernani) 100.000  
 N-240 int. 4016 - int. A-627 100.000  
 BI-636 Kastrexana - Sodupe 98.000  
 BI-637 Leioa - int. N-637 (La Campa) 90.000  
 BI-3749 Portugalete (int. A-8) - Ballonti (int. BI-3748) 88.000  
 N-1 int. GI-2131 - int. GI-130 88.000  
 BI-3748 Trapaga - int. BI-3749 76.000  
 BI-625 Basauri - Irubide (N-634) 75.000  
 N-240 int. A-627 - int. A-2620 75.000  
 N-637 La Campa (int. BI-637) - La Cadena (int. BI-3704) 72.000  
 N-240 Igorre - El Gallo (int. A-8) 70.000  
 N-1 int. GI-120 - int. GI-2131 70.000  
 GI-627 Bergara - int. N-634 65.000  
 N-634 Galdakao - Irubide 60.000  
 BI-637 int. BI-3703 (Salsidu) - Leioa 55.000  
 GI-3095 Aduna - Soravilla 55.000  
 N-240 int. A-2620 - Igorre 55.000  
 N-634 int. GI-627 - Eibar 55.000  
 N-1 L. T. Nafarroa - int. GI-120 55.000  
 GI-627 int. GI-632 - Bergara 53.000

En las próximas 2 tablas se relacionan las mercancías peligrosas más transportadas, y volumen de transporte según clase de materia.

18 mercancías más transportadas por carretera

N.º ONU Descripción de la mercancía Ton. año 97 %  
 1202 FUEL OIL N.º2 (GASOLEO). DIESEL (GASOIL, ETC) 1.271.584 36,18  
 1203 GASOLINAS 416.898 11,8  
 1830 ACIDO SULFURICO 276.955 7,88

3257	LÍQUIDO A TEMPERATURA ELEVADA, N.E.P.	250.862	7,13
1073	OXIGENO LIQUIDO REFRIGERADO	130.017	3,70
1824	HIDROXIDO DE SODIO (DISOLUCION)	88.143	2,50
1789	ACIDO CLORHIDRICO (DISOLUCION)	59.937	1,70
1977	NITROGENO LIQUIDO REFRIGERADO	53.154	1,51
1791	HIPOCLORITOS	42.905	1,22
1086	CLORURO DE VINILO	42.840	1,21
1230	ALCOHOL METILICO (METANOL)	42.045	1,19
1831	OLEUM (ACIDO SULFURICO FUMANTE)	41.980	1,19
1263	PINTURAS (P.I.<21_C)	31.378	0,89
1956	GAS COMPRIMIDO N.E.P.	26.220	0,74
3262	METASILICATO SODICO ANHIDRO	26.021	0,74
2067	ABONOS A BASE DE NITRATO AMONICO	22.814	0,65
1495	CLORATO DE SODIO (SOLIDO)	18.658	0,53
1052	ACIDO FLUORHIDRICO ANHIDRO	18.464	0,52
TOTAL		81,4	%

Resulta significativo que tan sólo 18 sustancias de las 287 detectadas supongan el 81,4 % del total transportado, así como que 4 de ellas representen el 63 % del volumen total.

Asimismo, resulta relevante que el 36 % del transporte efectuado por carretera corresponda al gasóleo, materia que supone un bajo riesgo dentro de la clasificación a la que pertenece.

Cantidades transportadas para cada clase de materia, exceptuando la clase 7 (radiactivas) que se muestra en texto aparte

*Clase Descripción Ton./año %*

1	Materias y objetos explosivos	9.225	0,26
2	Gases	355.693	10,12
3	Materias líquidas inflamables	1.887.376	53,70
4.1	Materias sólidas inflamables	11.121	0,32
4.2	Materias susceptibles de inflamación espontánea	11.481	0,33
4.3	Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables	4.687	0,13
5.1	Materias comburentes	81.363	2,32

5.2 *Peróxidos orgánicos* 2.186 0,06

6.1 *Materias tóxicas* 175.632 5,00

8 *Materias corrosivas* 630.963 17,95

9 *Materias y objetos peligrosos diversos* 344.730 9, 81

**TOTAL** 3.514.457 100,00

Respecto a la clase 7, en el ámbito de la C.A.P.V. el transporte de isótopos radiactivos se suministra para diferentes usos:

- Usos medicinales
- Medicina Nuclear (diagnóstico y terapia)
  
- Radioterapia
- Usos industriales (aparatos de medición en papeleras, siderurgia, inspección de soldadura industrial, densidad de suelos, etc.)
- Instalaciones fijas
- Instalaciones móviles

Los radioisótopos más utilizados son los siguientes:

- Co-60: medición de espesores en acería, nivel de acero en lingoteras, gammágrafos (inspección de soldadura industrial), radioterapia (en desuso, a sustituir por aceleradores lineales de electrones).
  
- Am-241: medición de densidad y humedad de superficies, control de material de construcción.
- Kr-85: control de medida de gramage del papel.
- Cs-137: medición de espesores de tubos en caliente, medida de densidad y humedad de suelos, espesor de asfaltos, nivel de llenado en lingoteras, control de materiales de construcción
- Ni-63: localización y cuantificación de fugas en depósitos.
- Ir-192: gammágrafos
- Am-241: medida de espesores, de humedad en el control de material de construcción.
- I-131: tratamiento de tiroides
- I-123, Tl-201, Y-90, Sr-89: como trazadores en uso hospitalario.
- H-3, Cr-51, C-14, I-125, Co-57: en investigaciones biológicas.

A lo largo de 1999 han sido registrados más de 2.000 desplazamientos para el conjunto de estos radioisótopos. Se debe tener en cuenta que se trata de pequeñas cantidades incluidas dentro de

cápsulas o bultos de tipo homologado, cumpliendo un programa de pruebas riguroso que incluye caída libre, apilamiento, aspersión con agua, punzonado, ensayos térmicos y de inmersión.

## 2.2.– TRANSPORTE POR FERROCARRIL.

La mayor parte de las mercancías peligrosas se transportan vía RENFE. Concretamente en el año 1.997 fueron 262.020 toneladas las que emplearon este medio, frente a 1.882 toneladas transportadas por ferrocarriles FEVE. En la siguiente tabla se comprueba que el tramo que soportó el mayor tráfico de mercancías peligrosas fue el comprendido entre Alsasua e Irún. En el caso de FEVE, la carga transportada fue conducida por el trayecto Basauri-Aranguren-Cantabria, no utilizándose para el transporte de este tipo de mercancías la línea Aranguren-Balmaseda.

Estos datos son aportados por la Gerencia Operativa de RENFE en Miranda y por la Dirección General de Protección Civil.

Carga en toneladas soportadas por cada tramo de ferrocarril

Itinerario Tm/año

Alsasua-Zumárraga 156749

Zumarraga-Beasain 156749

Beasain-Tolosa 156749

Tolosa-Villabona 156749

Villabona-Andoain 156749

Andoain-Hernani 156749

Hernani-Donostia 156749

Donostia-Rentería 156749

Rentería-Irún 156749

Miranda-Júndiz 106486

Júndiz-Alsasua 100411

Arrigorriaga-Bilbao 96253

Miranda-Arrigorriaga 96029

Bilbao-Barakaldo 80321

Barakaldo-Santurtzi 41960

Ariz-Aranguren 1881,91

Aranguren-Cantabria 1881,91

Aranguren-Balmaseda 0

En la siguiente página aparece un mapa de la comunidad donde se muestra en diferentes intervalos de coloración la carga total de MM.PP soportada por cada una de las líneas de ferrocarril mencionadas.

Por la red de ferrocarriles de la CAPV han circulado 127 diferentes materias peligrosas durante 1997. La relación de las mismas se puede consultar en el anexo II. En las siguientes tablas se relacionan las 20 materias más transportadas y la agrupación de todas las mercancías por clases.

20 mercancías más transportadas por ferrocarril

*N.º ONU Descripción de la mercancía Ton. año 97 %*

*1086 CLORURO DE VINILO 69.036 26,16*

*1830 ACIDO SULFURICO 54.044 20,48*

*2067 ABONOS A BASE DE NITRATO AMONICO 42.165 15, 98*

*2785 4-TIOPENTANAL 14.060 5,33*

*1824 HIDROXIDO DE SODIO (DISOLUCION) 10.622 4,02*

*1202 FUEL OIL N.º2 (GASOLEO). DIESEL (GASOIL, ETC) 10.247 3,88*

*2215 ANHIDRIDO MALEICO 8.506 3,22*

*1017 CLORO 5.900 2,24*

*1965 MEZCLA DE HIDROCARBUROS GASEOSOS 5.862 2,22*

*1831 OLEUM (ACIDO SULFURICO FUMANTE) 4.971 1,88*

*1131 SULFURO DE CARBONO 4.378 1,66*

*1495 CLORATO DE SODIO (SOLIDO) 3.947 1,50*

*1005 AMONIACO 2.842 1,08*

*1052 ACIDO FLUORHIDRICO ANHIDRO 2.575 0,98*

*2795 ACUMULADORES ELÉCTRICOS DE ELECTROLITO LÍQUIDO ALCALINO 2.395 0,91*

*2023 EPICLORHIDRINA 1.619 0,61*

*2015 PEROXIDO DE HIDROGENO ESTABILIZADO (>60%) 1.568 0,59*

*1078 GASES REFRIGERANTES 1.159 0,44*

*3261 SOLIDO INORGANICO ACIDO N.E.O.P. 966 0,37*

*2796 ÁCIDO SULFÚRICO CON MENOS DEL 51% DE ÁCIDO // ELECTROLITO*

*ÁCIDO PARA BATERÍAS 863 0,33*

*TOTAL 93,88 %*

Destacan especialmente productos como el cloruro de vinilo con 69.036 Tm, el ácido sulfúrico (54.044 Tm) y los abonos a base de nitrato amónico (42.165 Tm). En el anexo III se observan los itinerarios más habituales para estas sustancias así como las industrias asociadas.

También es relevante el hecho de que 20 sustancias entre las 127 transportadas alcancen el 94 % del volumen total transportado por ferrocarril, mientras que 3 de ellas suponen el 62 % del total.

Mercancías transportadas por ferrocarril según clases establecidas en RID

*Clase Descripción Ton/Año Porcentaje*

*2 Gases 87592 33,19*

*3 Materias líquidas inflamables 18685 7,08*

*4.1 Materias sólidas inflamables 1363 0,5*

*4.2 Materias susceptibles de inflamación espontánea 172 0,06*

*4.3 Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables 165 0,06*

*5.1 Materias comburentes 48480 18,37*

*5.2 Peróxidos orgánicos 16 0,006*

*6.1 Materias tóxicas 18393 6,97*

*8 Materias corrosivas 87774 33,26*

*9 Materias y objetos peligrosos diversos 1261 0,004*

### 2.3.- ACCIDENTABILIDAD

A lo largo de las vías de comunicación terrestres de la CAPV circula un número superior a los 180.000 vehículos/año transportando mercancías peligrosas. A pesar de este elevado número de vehículos, el índice de accidentabilidad es muy inferior al observado en otros tipos de vehículos que transitan por nuestra red de comunicaciones.

De este modo, durante los años 1997 y 1998 se ha registrado un total de 113 y 143 incidentes respectivamente tal y como se puede apreciar en la tabla adjunta. En el 91% de estos incidentes no se ha visto afectada la materia peligrosa transportada ni el contenedor de la misma; es decir, el vehículo no puede continuar la marcha, pero no tiene por qué afectar gravemente al tráfico.

*Año TPC1/TPF1\* TPC2/TPF2\* TPC3/TPF3\* TPC4/TPF4\* TPC5/TPF5\* TOTAL*

*1997 95/4 3/0 4/7 0/0 0/0 113*

*1998 128/7 3/0 3/0 2/0 0/0 143*

*SUMA 234 6 14 2 0 256*

*\*Nota:*

*TPC1/TPF1.- El vehículo no puede continuar la marcha. Continente y contenido en perfecto estado.*

*TPC2/TPF2.- Desperfectos en el continente, pero sin fuga ni derrame del contenido*

*TPC3/TPF3.- Desperfectos en el continente y fuga o derrame del contenido.*

*TPC4/TPF4.- Daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.*



*TPC5/TPF5.– Explosión del contenido destruyendo el continente.*

Para los accidentes en los cuales ha sido afectado bien el contenedor o bien la carga transportada (nivel 2 a 5) se pueden consultar los datos que se ofrecen en la siguiente tabla:

*Fecha Territorio Carretera/Estación n.º ONU Producto Tipo (1-5) Pob.\* Evac.\**

*23/01/97 Bizkaia BI-3739 1202 Gasoil 3 No No*

*29/01/97 Araba A-68 2929 Líquido tóxico, inflama- 3 No No*  
*ble, orgánico, n.e.p.*

*02/03/97 Bizkaia N-639 1965 Mezcla de hidrocarburos 3 No No*  
*gaseosos licuados*

*12/05/97 Araba A-3012 1978 Propano 2 No No*

*13/10/97 Gipuzkoa N-1 1202 Gasoil 2 No No*

*17/12/97 Araba A-3136 1202 Gasoil 2 No No*

*20/03/97 Gipuzkoa Irún 2055 Estireno 3 No No*

*09/04/97 Bizkaia Puerto Santurtzi 2929 Líquido tóxico inflama- 3 No No*  
*ble orgánico, n.e.p.*

*10/07/97 Bizkaia Puerto Santurtzi 1991 Cloropreno inhibido 3 No No*

*27/07/97 Bizkaia Puerto Santurtzi 1307 Xilenos 2 No No*

*08/10/97 Bizkaia La Casilla 1202 Gasoil 3 No No*

*18/10/97 Bizkaia Burceña 1831 Oleum 3 No No*

*09/11/97 Gipuzkoa Irún 3092 1-Metoxi-2-propanol 3 No No*

*10/02/98 Araba núcleo urbano 1202 Gasoil 3 No No*

*06/06/98 Bizkaia A-8 1202 Gasoil 4 No No*

*27/07/98 Bizkaia N-639 1965 Mezcla de hidrocarburos 2 No No*  
*gaseosos licuados*

*01/09/98 Bizkaia BI-3794 1203 Gasolina 2 No No*

*11/09/98 Gipuzkoa GI-627 1965 Mezcla de hidrocarburos 4 Sí Sí*  
*gaseosos licuados*

*11/09/98 Bizkaia BI-625 1202 Gasoil - gasolina 2 No No*

*17/09/98 Bizkaia A-8 1203 Gasolina 3 No No*

*15/12/98 Araba A-2122 2913 Materiales radiactivos, 3 No No*  
*objetos contaminados*

*superficialmente*

*\*Pob.– ¿hubo o no afección a la población?*

*\*Evac.– ¿se procedió o no a evacuar a la población?*

### 3.– ÁREAS DE ESPECIAL EXPOSICIÓN.

En líneas generales, puede decirse que la especial orografía de gran parte de la CAPV unida a la diseminación de las empresas productoras y consumidoras de mercancías peligrosas (a las que en muchos casos no cabe sino acceder a través de redes básicas, comarcales y locales), provocan que sea inevitable el paso de estas mercancías por tramos de la red poco deseables y que, a la vez, sea prácticamente imposible ofrecer itinerarios alternativos a los ya existentes.

A nivel particular, cada Territorio Histórico presenta sus propias particularidades.

- Araba soporta el menor tráfico de mercancías peligrosas de toda la CAPV, pero se concentra en cuatro vías principales: A-68, N-I, N-240 y N-622.

Los puntos con mayor Índice de Accidentabilidad suelen ser los accesos de a las grandes vías desde carreteras de rango inferior, como el peaje de Llodio desde la A-625 a la A-68.

La afección de los elementos vulnerables se produce básicamente sobre los acuíferos o aguas subterráneas, sin olvidar la vulnerabilidad del embalse de Urrunaga ante el paso de mercancías por el puente de la N-240.

- Bizkaia presenta el mayor tráfico de mercancías peligrosas, tanto por las que se producen o consumen en las numerosas empresas del Territorio, como las que lo atraviesan aprovechando la conexión entre las autopistas A-8 y A-68.

La zona más conflictiva, sin lugar a dudas, es la Margen Izquierda del Nervión-Ibaizabal, especialmente entre el puente de Rontegi y el acceso a la A-68. En esta zona se conjugan las mayores cargas por tramo de toda la CAPV junto con una fuerte presencia de población en las proximidades.

- Gipuzkoa, con un tonelaje medio entre las cantidades soportadas por Bizkaia y Araba, no presenta un tipo de afección definida al entorno, sino que se conjugan la población y los acuíferos como principales elementos vulnerables.

Quizás la característica más destacada de Gipuzkoa sea la ausencia de itinerarios alternativos, ya que muchas de las empresas de este Territorio se ubican en los valles del Deba, Urola y Oria, que disponen de una única vía de comunicación.

Respecto al riesgo en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, los datos obtenidos indican que los trayectos que presentan mayor índice de riesgo por kilómetro son los que van de Bilbao a Santurtzi, ya que éstos incorporan los tramos que conjugan índices elevados de probabilidad de ocurrencia de accidentes con una carga elevada de mercancías peligrosas.

Cabe destacar que el riesgo del tramo que presenta el mayor índice de vulnerabilidad tiene un riesgo global muy bajo, ya que la carga que soporta es de las más bajas de toda la Comunidad Autónoma. Se trata del trayecto que va desde Ariz hasta Aranguren.

Ante esta situación, el estudio ‘Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV’ realiza las siguientes sugerencias :

- Se recomienda el desvío de la mercancías en tránsito desde el centro de la península a Francia por las autopistas A-8 y A-68.
- Se sugiere la posibilidad de circular desde Donostia a Vitoria-Gasteiz por la N-I una vez mejorada esta vía a su paso por el puerto de Etxegarate, para liberar el enlace de la carretera BI-625 entre las dos autopistas.
- Mejora de las condiciones de seguridad del enlace viario entre la A-68 y la A-8.
- Se debe apoyar la señalización actual que permite el paso de mercancías peligrosas no explosivas ni inflamables por los túneles de Malmasín, insistiendo en la conveniencia de hacer cumplir esta medida ya adoptada para liberar la carretera BI-625 que enlaza las dos autopistas.
- Se considera oportuno desviar todos los flujos procedentes de Donostia y alrededores con destino a Pamplona, Zaragoza y Barcelona por la A-15.
- Se estima conveniente prohibir la circulación por ciertos puertos de montaña, ya que se entiende que existen recorridos alternativos. Tal es el caso de los enclaves que a continuación se citan, sin menoscabo de que puedan añadirse otros de redes más secundarias.
  - El puerto de Azáceta frente al puerto de Opakua.
  - La A-68 frente al puerto de Herrera.
  - El puerto de Kanpazar frente al de Elgeta.
  - La autopista A-68 frente a los puertos de Barazar, Urkiola y Orduña.
  - La N-I y la A-15 frente a los puertos de Azpiroz y Lizarrusti.
- Se aconseja la colocación de señales giratorias o pórticos luminosos que restrinjan puntualmente la circulación de mercancías peligrosas en ciertos tramos con tendencia a sufrir nevadas y heladas, como la A-68 en su trazado alavés, la N-622, el puerto de Azáceta o la A-15.
- Se hace hincapié en las principales obras ya contempladas tanto en el Plan General de Carreteras como en los Planes Territoriales Sectoriales, en lo que respecta a:
  - Construcción de nuevos enlaces: BI-632 entre Elorrio y la N-634 sin atravesar Matiena.
  - Circunvalaciones de los principales núcleos de población.
  - Nuevos trazados de carreteras: autopista por el valle del Deba, corredor del Txorierrri (vital para liberar el riesgo asociado tanto a los tramos de la A-8 entre Rontegi y el acceso a la A-68 como el riesgo del enlace de la BI-625), etc.
  - Desdoblamientos: puerto de Etxegarate.

Como medidas complementarias a las que se detallan en el trabajo se recomiendan las siguientes:

- La restricción al paso de vehículos con mercancías peligrosas por los núcleos urbanos de aquellas localidades con circunvalaciones.
- La elección de la autopista frente a cualquier otra vía no desdoblada que sea paralela o alternativa.

- La prohibición de adelantamiento a vehículos pesados en túneles sin trayectos alternativos.
- La consideración de los valores obtenidos en el análisis del flujo de mercancías peligrosas en la planificación de las inversiones en materia de infraestructuras.

Los casos concretos de transportistas cuyo paso por una vía restringida sea inevitable, deberían resolverse mediante la expedición de permisos especiales basados en la justificación de la imposibilidad de respetar las restricciones impuestas.

Las medidas de señalización que se han indicado deberán ser desarrolladas a un nivel de proyecto de señalización, en una escala que permita concretar tanto sus características dimensionales y de materiales como su óptima ubicación en cada caso concreto.

El resto de medidas específicas para los diferentes tramos de la red viaria vasca se pueden consultar en el estudio 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV', realizado por el Dpto. de Transportes y Obras Públicas, concretamente en el Volumen IV: Plan de Encaminamientos.

### 3.1.- CONSECUENCIAS.

Las consecuencias de un incidente serán función de la naturaleza de la materia implicada, la cantidad, condiciones en que se encuentra (presión, temperatura, estanqueidad), vulnerabilidad del entorno (población, suelo, medio hídrico) y condiciones meteorológicas. Entre las magnitudes de los fenómenos peligrosos capaces de producir daño, se pueden elegir los valores umbrales definidos en la Directriz Básica para la Elaboración y Homologación de los Planes Especiales del Sector Químico.

Con el fin de evaluar dichas consecuencias, se podrá utilizar como herramienta de consulta las 'Fichas de intervención ante accidentes con materias peligrosas' editadas por la Dirección de Atención de Emergencias. Estas fichas se encuentran publicadas en soporte papel y CD-ROM, incluyéndose en este documento las fichas en formato CD-ROM como anexo V.

En estas fichas se describe el comportamiento del producto en caso de fuga o derrame y ante el riesgo de incendio o explosión, así como las medidas encaminadas a mitigar los daños. Asimismo, se pueden consultar los peligros asociados al producto, su volatilidad, el comportamiento de los vapores según su densidad, comportamiento ante el agua, el aire, la luz, la humedad, materias incompatibles, carga electrostática, productos de combustión y/o descomposición térmica. Así pues, en el caso de que el producto implicado posea un nivel de toxicidad y de volatilidad elevados se proponen distancias de protección en función de la magnitud del derrame y que en cualquier caso son un marco orientativo de cara a la aplicación de medidas de protección a la población y a los medios intervinientes.

En caso de ser necesario también se puede recurrir a otras fichas como son:

- Fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, aprobadas por Orden de 21 de septiembre de 1999 (publicadas en B.O.E. de 8 de octubre de 1999).
- "Ficha de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas". Dirección de Atención de Emergencias, 1996.
- "Guía Norteamericana de respuesta en caso de emergencia 1996". U.S. Department of Transportation (Fichas DOT).

- "Fichas de intervención en caso de accidente con mercancías peligrosas". Dirección de Protección Civil. RENFE, 1991

En cuanto a la afección sobre el medio hídrico cabe distinguir entre contaminación a aguas superficiales, y contaminación a aguas subterráneas.

Entre las primeras se incluyen las captaciones de agua superficial y las balsas de regadío registradas en el inventario de puntos de agua de la CAPV. Dado que la afección a una de estas captaciones puede originarse por vertidos a distancias considerables si estos se originan aguas arriba de la captación, se ofrece en el anexo VI un mapa a escala 1:150.000 donde se ubican las captaciones superficiales y las balsas de regadío. Posteriormente, se indican en forma de tabla los datos más relevantes de cada captación, tales como municipio, uso, titular, etc. En cuanto a los embalses, la información se puede consultar del mismo modo (anexo VI), considerando además, que algunas de las captaciones descritas anteriormente están asociadas a los embalses.

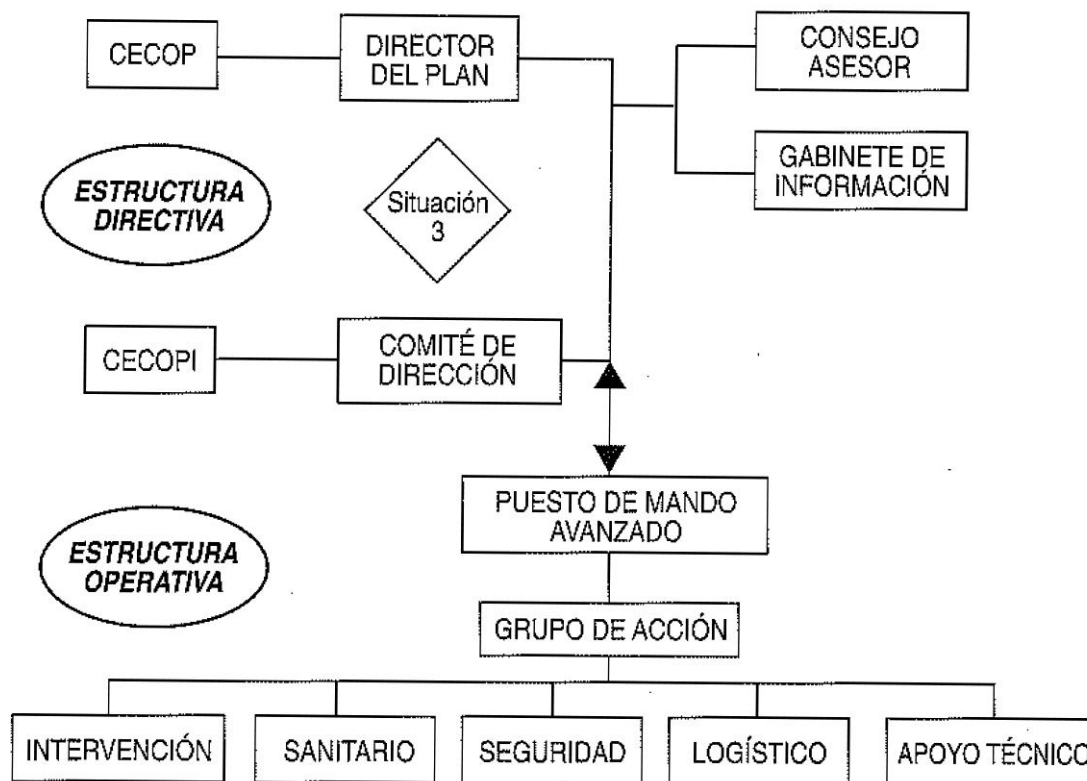
Respecto a las aguas subterráneas, los acuíferos se agrupan en unidades hidrogeológicas, definidas como área geográfica que incluye un conjunto de acuíferos, independientes o interrelacionados, y que constituye una unidad práctica de investigación y de gestión del recurso. Su vulnerabilidad a la contaminación es función de la movilidad del contaminante en condiciones ambientales, la permeabilidad del terreno, posición del vertido, pendiente, etc. Considerando estos factores ha sido elaborado un mapa de vulnerabilidad de aguas subterráneas que asigna diferentes niveles de vulnerabilidad (muy alta, alta, media, baja, muy baja y nula). Este mapa puede ser consultado en el 'Sistema de cartografía ambiental de la C.A.P.V.' elaborado por la Viceconsejería de Medio Ambiente, en soporte CD-ROM.

Con el fin de minimizar el alcance de los contaminantes en suelos, se debe contener el producto derramado y proceder a la inmediata retirada del producto, bien por bombeo o bien por absorción. En caso de que esta operación se retrase, debe cubrirse el material derramado (si es sólido) con un plástico u otro material compatible para evitar la dispersión del producto o que la lluvia acelere su infiltración en el suelo. Por último, la tierra contaminada debe ser retirada y tratada por una empresa gestora de residuos tóxicos y peligrosos autorizada. En el anexo VII aparece un listado de dichas empresas proporcionada por el Servicio de Residuos Tóxicos y Peligrosos de la Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

#### 4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN.

Este Plan constituye el instrumento organizativo general de respuesta ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. Para ello se configura como un conjunto de normas y procedimientos de actuación con la finalidad de obtener la máxima protección para las personas, sus bienes y el patrimonio colectivo afectado por dichas emergencias.

La estructura de dirección y operativa del presente Plan responde a lo establecido en el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi (LABI), con el siguiente esquema estructural:



#### 4.1.- DIRECTOR.

Corresponde al Consejero de Interior la dirección única y coordinación del presente Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco en todas las situaciones de gravedad en las que el Plan sea activado, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 21 de la LGE.

La Dirección de este Plan Especial estará asistida por un Consejo Asesor y será ejercida por el Director con las atribuciones y poderes que le otorga el artículo 19 de la LGE, proporcionadamente a la gravedad de la emergencia decretada.

Las funciones a desarrollar por el Director del Plan son las siguientes:

- a) nombrar a los miembros del Consejo Asesor, a los responsables de los Grupos de Acción y a los responsables del puesto de mando avanzado,
- b) convocar al Consejo Asesor en su totalidad o parcialmente según importancia, y al Gabinete de Información,
- c) declarar la activación y la aplicación formal del Plan,
- d) declarar las situaciones de emergencia establecidas en este Plan,
- e) determinar la parte de la estructura organizativa que se activa en cada una de las situaciones,
- f) determinar, en cada caso, las autoridades a las que es necesario notificar la existencia de sucesos que puedan producir daños a las personas y bienes, así como alteración grave del normal funcionamiento de la red vial,

- g) ordenar en cada momento, con asesoramiento del Consejo Asesor, las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y la aplicación de las medidas de protección a la población, patrimonio colectivo, a los bienes y al personal que interviene en la emergencia, así como medidas encaminadas a conseguir mayor fluidez en el tráfico rodado,
- h) coordinar todas las actividades de las personas públicas y privadas implicadas en la resolución del accidente,
- i) dictar, por sí o por delegación sus agentes, órdenes generales o particulares, disponiendo incluso de cualquier tipo de medidas coactivas proporcionales a la situación de necesidad,
- j) determinar y coordinar la información a la población durante la emergencia a través de los medios de comunicación social y otros medios a disposición de la Dirección del Plan,
- k) garantizar la información y el enlace con el Plan Estatal de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril,
- l) asegurar la implantación, el mantenimiento de la eficacia y actualización del Plan.
- m) declarar el fin de la situación de emergencia y vuelta a la normalidad, con la desactivación del Plan y la consiguiente desmovilización de los medios y recursos empleados durante la emergencia, una vez cumplidos sus objetivos,

La dirección del Consejero de Interior prevalece sobre el ejercicio de las funciones directivas de cualquier autoridad pública territorial u otros directores o coordinadores de planes en la Comunidad Autónoma, e implica la coordinación del ejercicio de las competencias del resto de autoridades y de directores de planes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en casos excepcionales de urgencia máxima, la activación del presente Plan podrá realizarse por el Viceconsejero de Interior o el Director de Atención de Emergencias, dando cuenta con la mayor inmediatez posible al Consejero de Interior.

#### 4.2.– COMITÉ DE DIRECCIÓN.

Cuando concurren las circunstancias que definen la situación 3 y en las situaciones en que el Director del Plan lo solicite, se constituirá el Comité de Dirección, integrado por el representante del Consejero de Interior y el representante del Ministerio del Interior.

#### 4.3.– CONSEJO ASESOR.

En función de la situación declarada, el Director del Plan, para su asesoramiento, análisis de las situaciones incidentales y de la evolución de la emergencia, reúne al Consejo Asesor.

Está constituido por las siguientes personas y autoridades:

- a) Departamento de Interior
  - Viceconsejero de Interior.
  - Viceconsejero de Seguridad.
  - Director de Atención de Emergencias.
  - Director de Tráfico.
- b) Departamento de Industria, Comercio y Turismo
  - Director de Administración Industrial.

c) Departamento de Sanidad

- Director de Salud Pública.
- Director de Emergencias de Osakidetza.

d) Departamento de Transportes y Obras Públicas

- Director de Transporte.
- Director de Aguas.

e) Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente

- Director de Calidad Ambiental.

f) Diputaciones afectadas

- Diputado de Presidencia (Secretario General del Diputado General de Alava si la emergencia se da en ese Territorio Histórico).
- Diputado competente en materia de obras públicas y transporte.

g) Ayuntamientos afectados

- Alcaldes.

h) Administración del Estado

- Subdelegado de Gobierno de cada Territorio Histórico.

i) Jefes de los Grupos de Acción y aquellos que sean convocados por el Consejero de Interior, como los miembros de la Comisión de Protección Civil de Euskadi u otros cuya presencia se estime necesaria. En caso de que la materia implicada en la emergencia pertenezca a la clase 7 (radiactivas), se requerirá la participación de un representante del Consejo de Seguridad Nuclear.

#### 4.4.– GABINETE DE INFORMACIÓN.

El Gabinete de información depende directamente de la Dirección del Plan y estará ubicado en el CECOP, siendo el único autorizado para emitir información oficial. Sus funciones son las siguientes:

- a) recoger información sobre el accidente y su evolución,
- b) difundir las órdenes, consignas y recomendaciones dictadas por el Director a través de los medios de comunicación,
- c) centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia y facilitarla a los medios de comunicación social,
- d) informar de la emergencia a los organismos que lo soliciten,
- e) suministrar información personal a los familiares de los ciudadanos personalmente afectados.

La responsabilidad del Gabinete de Información recae en el Director del Gabinete del Consejero del Departamento de Interior.



#### 4.5.– CECOP (Centro de Coordinación Operativa).

##### 4.5.1.– Definición y funciones.

El centro de coordinación operativa (CECOP) es el centro o lugar donde se realiza la dirección y coordinación de todas las operaciones propias de este Plan. Constituye el puesto de mando del Director del Plan, y para ello debe disponer de la capacidad y el equipamiento precisos para ejercer las funciones de comunicación, coordinación y centralización de la información a fin de evaluar la situación de emergencia y transmitir las decisiones a aplicar, así como para mantener en contacto directo al Director del Plan con otros centros de dirección o control.

La infraestructura del centro de coordinación operativa debe ser apropiada para que se ejerzan en el mismo las siguientes funciones:

- a) Servir como centro permanente de información; a tal fin el CECOP debe disponer de terminales de recepción de datos sobre hidrometeorología, así como información sobre materias peligrosas y establecimientos donde se manipulan, información sobre el estado de las vías de comunicación, que permitan la valoración continuada del estado de riesgo.
- b) Servir como centro receptor y emisor de las actuaciones y de gestión de todos los sistemas de información y bases de datos necesarios.
- c) Servir como instrumento de auxilio al Director en el proceso de toma de decisiones y en el traslado y materialización de órdenes, procediendo para ello al procesamiento de la información recibida en relación a la emergencia.
- d) Remitir a Delegación del Gobierno la notificación cuyo modelo se puede consultar en el Anexo X del presente Plan.

##### 4.5.2.– Constitución en CECOPI

En caso necesario el CECOP se constituirá en CECOPI mediante la incorporación de los mandos de la administración estatal, tanto para la dirección y coordinación de la emergencia, como para la transferencia de responsabilidades en los casos en que se declare el interés supraautonómico.

El CECOPI, en principio, se ubicará en el mismo lugar que el CECOP y comenzará a funcionar como tal en el momento en que así sea solicitado por el Director del Plan o en cualquier caso siempre que el accidente sea declarado emergencia de interés supraautonómico.

En el CECOPI se sitúa el Comité de Dirección junto al Consejo Asesor y el Gabinete de Información.

##### 4.5.3.– Ubicación.

El CECOP estará ubicado en los Centros de Coordinación de Emergencias (SOS-Deiak) del Departamento de Interior, utilizándose la infraestructura de los mismos para coordinar las emergencias que se puedan producir en el correspondiente Territorio.

El Director del Plan y su estructura de dirección se reunirá en el Centro de Coordinación de Emergencias que resultase, a juicio del Director, más adecuado a la emergencia. En caso de no constituirse físicamente en las instalaciones de SOS-DEIAK, el CECOP deberá disponer de los enlaces y las prolongaciones de los sistemas de información a otros centros directivos, desde los cuales pueda dirigir y coordinar las operaciones el Director del Plan.

#### 4.6.– PUESTO DE MANDO AVANZADO.

Según la naturaleza y gravedad de la emergencia, el Director de este Plan podrá establecer el puesto de mando avanzado (P.M.A.), desde donde se coordinan in situ los trabajos de los Grupos de Acción en el lugar de la emergencia, formado por los jefes o responsables de los Grupos de Acción y de aquellos organismos o entidades cuyas actuaciones sean decisivas para la consecución de los objetivos.

Tienen como fin dirigir y coordinar las actuaciones de los medios y recursos intervinientes en el lugar de la emergencia conforme a las instrucciones del Director del Plan, para lo cual remitirán a éste información exhaustiva sobre la evolución del accidente.

La dirección del P.M.A. corresponderá a quien determine el Director del presente Plan. En principio, esta función recae en el director de la táctica operativa activada en el momento de comunicación del accidente.

#### 4.7.– GRUPOS DE ACCIÓN.

Se consideran Grupos de Acción al conjunto de servicios y personas que intervienen en el lugar de la emergencia y ejecutan las actuaciones de protección, intervención, socorro, análisis y reparadoras previstas en este Plan de forma coordinada frente a la emergencia.

Constituyen la base para la organización de los Grupos de Acción los servicios operativos ordinarios comunes a todos los tipos de emergencias que contempla el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi.

Los servicios y personal de cualquier administración, así como los ciudadanos en general que operen directamente en la zona del incidente actuarán integrados en los Grupos de Acción que se estructuran en el presente Plan.

Se prevén cinco Grupos de Acción:

##### 4.7.1.– Grupo de Intervención.

Ejecuta las medidas de intervención que tienen por objeto eliminar, reducir y/o controlar los efectos del accidente, combatiendo directamente la causa que la produce, y evitando la evolución desfavorable o propagación de los mismos.

Sus funciones son:

- a) Controlar, reducir o neutralizar los efectos del siniestro y la causa del riesgo.
- b) Colaborar con los otros Grupos para la adopción de medidas de protección a la población.
- c) Realizar las tareas de trasvase del producto implicado, en caso de que dicho trasvase sea aconsejable, adoptando medidas de prevención durante la realización de éste.
- d) Reconocer y evaluar los riesgos asociados.
- e) Proponer la determinación del área de intervención.
- f) Vigilar los riesgos latentes una vez controlada la emergencia.
- g) Restablecer las condiciones básicas de seguridad en la infraestructura de comunicación.

h) Informar a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. sobre el riesgo, los daños y la viabilidad de las operaciones a realizar.

El Grupo de Intervención está compuesto por los siguientes servicios siempre que realicen algunas de las funciones básicas definidas para este Grupo:

- a) Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento, que contarán con los medios que se reflejan en el inventario del anexo IV.
- b) La empresa transportista, la empresa expedidora o receptora del producto implicado.
- c) Empresas colaboradoras a través de los compromisos asumidos entre FEIQUÉ, RENFE y la Dirección General de Protección Civil.
- d) Otras empresas transportistas. Se pueden consultar recursos en anexo VIII.
- e) Gestores de Residuos Tóxicos y Peligrosos relacionados en anejo VII.
- f) Servicios de grúas de gran tonelaje formarán parte de este Grupo de Acción.
- g) Servicios de RENFE de Protección Civil, de Seguridad en la Circulación y de Seguridad Corporativa de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro, que cuentan con los medios especificados en el ANEXO IV.
- h) Servicios de Obras Públicas de las Diputaciones Forales, Autopistas y de limpiezas industriales.

#### 4.7.2.- Grupo Sanitario.

Este Grupo presta asistencia sanitaria a los afectados por un accidente en el que haya implicadas mercancías peligrosas estabilizándolos hasta la llegada a un centro hospitalario, así como las medidas de protección y prevención en el ámbito de la salud pública.

Sus funciones son:

- a) Prestar asistencia sanitaria de urgencia a los heridos producidos en la zona de intervención.
- b) Proceder a la clasificación, estabilización y evacuación de aquellos heridos que así lo requieran.
- c) Coordinar el traslado de accidentados a los Centros Hospitalarios receptores y organización de la infraestructura de recepción hospitalaria.
- d) Colaborar en la identificación de cadáveres en colaboración con las autoridades judiciales y policiales competentes, así como identificación de otras víctimas y afectados.
- e) Determinar las áreas de socorro y base, en colaboración con el Grupo Logístico.
- f) Evaluación y control de las condiciones sanitarias en las zonas potencialmente afectadas por el accidente. Vigilancia sobre los riesgos latentes que afecten a la salud pública, una vez controlada la emergencia.
- g) Proponer medidas orientadas a la disminución de la exposición de la población a los fenómenos peligrosos que puedan producirse.
- h) Suministro de los elementos de protección y/o terapéuticos necesarios a la población afectada.

i) Informar de la situación real a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A.

El Grupo Sanitario está compuesto por:

- a) Servicios de asistencia sanitaria procedentes de Osakidetza y otras organizaciones convenidas, que aseguren su actuación en la zona de operaciones.
- b) Servicios de evacuación sanitaria de accidentados procedentes de Osakidetza, Cruz Roja, DYA y empresas privadas, que aseguren el transporte sanitario de un elevado número de víctimas.
- c) Dirección de Salud Pública del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco.

#### 4.7.3.– Grupo de Seguridad.

Este Grupo es el encargado de garantizar la seguridad ciudadana en las zonas de riesgo, así como regular el tráfico y colaborar en la identificación de las víctimas.

Sus funciones son:

- a) Garantizar la seguridad ciudadana.
- b) Control y restricción de accesos a la zona de emergencia.
- c) Regular el tráfico para facilitar las operaciones de emergencia y actuación, así como desviación del mismo para evitar grandes aglomeraciones y evitar en lo posible el impacto negativo sobre la red vial.
- d) Transmitir las informaciones emanadas del Gabinete de Información a la población afectada.
- e) Colaborar en la evacuación urgente y alejamiento de las personas en peligro.
- f) Proceder, en función de sus competencias, a la identificación de cadáveres y víctimas.
- g) Proteger los bienes ante posibles actos antisociales.
- h) Apoyar al Grupo de Intervención en el rescate y salvamento de víctimas.
- i) Apoyar la difusión de avisos a la población.
- j) Conducción de los integrantes de los Grupos de Acción a las zonas indicadas.
- k) Emitir informes a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A.
- l) Cualesquiera otras de su competencia.

Este Grupo se constituirá con los medios propios de la Ertzaintza y los procedentes de las Policías Locales.

#### 4.7.4.– Grupo Logístico.

Este Grupo tiene como función la provisión de todos los equipamientos y suministros necesarios para el desarrollo de las actividades de los Grupos de Acción y aquellas otras que sean consecuencia de la evolución del suceso. Sus funciones se concretan en los siguientes apartados:

- a) Gestionar la incorporación de los equipos especiales de trabajo al Grupo de Intervención que determine el propio Grupo de Intervención o el Grupo de Apoyo Técnico.
- b) Colaborar en la evaluación de necesidades para las intervenciones y para determinar los equipamientos y suministros necesarios para atender a la población.
- c) Gestionar el albergue de emergencia, sus abastecimientos y el transporte a la población afectada, así como los puntos de reunión, en caso de ser necesaria una evacuación.
- d) Información a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. de los resultados de las gestiones y tareas realizadas.

La composición de este Grupo se nutre de los equipos integrados en los Centros de Coordinación de Emergencias SOS-Deiak, incorporando otros equipos procedentes de otros Departamentos del Gobierno Vasco u otros entes e instituciones encargadas de áreas como transportes, obras públicas, comunicaciones, etc.

#### 4.7.5.– Grupo de Apoyo Técnico.

Este Grupo es un órgano instrumental a disposición de la Dirección del Plan cuyo fin es asesorar técnicamente sobre la posible evolución del escenario accidental, el alcance de sus afecciones, las medidas correctoras y de reparación, controlar la causa que los produce o aminorar sus consecuencias, así como para la rehabilitación de los servicios esenciales afectados.

A tal fin le corresponden las siguientes actuaciones:

- a) Evaluar las potenciales consecuencias del accidente: formación y propagación de nube tóxica, atmósferas explosivas, efectos sobre la salud o el medio ambiente.
- b) Asesorar acerca de la naturaleza, características y modo de manipulación de las materias peligrosas implicadas.
- c) Asesorar sobre los equipos especiales de trabajo y equipamiento necesarios para la aplicación de estas medidas.
- d) Efectuar el seguimiento técnico de la emergencia y de sus acciones.
- e) Informar a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. de los resultados obtenidos y de las necesidades que se presenten en la evolución de la emergencia.

Este Grupo estará compuesto por:

- a) Dirección de Atención de Emergencias.
- b) Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente.
- c) Dirección de Aguas del Departamento de Transportes y Obras Públicas.
- d) Consejo de Seguridad Nuclear, en caso de que el accidente implique materias de la categoría 7 - radiactivas.
- e) Dirección de Administración Industrial.
- f) Dirección de Tráfico.
- g) Dirección de Salud Pública.

h) Los consejeros de seguridad de las empresas de transporte de MM.PP, la empresa expedidora o receptora, industrias en cuyas instalaciones se manipulan o fabrican las sustancias involucradas en el accidente, otras empresas transportistas y los servicios de grúas de gran tonelaje. En el anexo VIII se refleja el modo de contacto, así como los recursos más adecuados con que cuentan las compañías de transporte de MM.PP más importantes con bases en la C.A.P.V. y proximidades. En anexo IX se puede consultar el SAMCAR, Sistema de Ayuda Mutua para caso de Accidente en el Transporte de MM.PP en RENFE donde se ofrece un listado de empresas ordenadas por productos químicos sobre los cuales pueden asesorar. En cuanto a la retirada de los residuos que permanezcan en el escenario del accidente, ésta se hará a través de gestores autorizados de residuos tóxicos y peligrosos. Se ofrece un listado de dichos gestores en el anexo VII.

## 5.- OPERATIVIDAD.

### 5.1.- NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES.

La comunicación de información relativa a accidentes en los transportes de mercancías peligrosas se efectuará al Centro de Coordinación Operativa (SOS-DEIAK) y los datos a recabar serán los siguientes:

Localización del suceso.

- Tipo de suceso (no puede seguir marcha, rotura contenedor, vuelco, fuga, derrame, incendio, explosión)
- Datos sobre las mercancías peligrosas implicadas y sobre el contenedor (clase de materia, identificación, cantidad, capacidad, tipo de contenedor)
- Existencia de víctimas (sintomatología).
- Condiciones meteorológicas y circunstancias que sirvan para valorar los efectos del suceso, así como su eficaz mitigación.
- Proximidad de elementos vulnerables: núcleos habitados, cauces de agua, vías de comunicación, sumideros ...

Cuando el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, se informará al Delegado de Gobierno y a la autoridad militar de cualquiera de los tres Ejércitos más próxima al lugar del suceso.

Respecto a la recogida de datos sobre el accidente, se utilizará el modelo normalizado que figura en el anexo X. Dicho modelo tiene dos modalidades, según se trate de transporte por carretera o por ferrocarril.

### 5.2.- NIVELES DE ACTUACIÓN.

#### 5.2.1.- Valoración de la gravedad del accidente.

Esta valoración servirá para establecer las situaciones o niveles de actuación que se definen en el siguiente apartado. Se realizará en función de los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos que se prevean según las circunstancias que concurren en el accidente, las características del producto implicado y tipo de accidente.

Las circunstancias a considerar son las siguientes:

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

La clasificación de los accidentes se realiza atendiendo a los desperfectos sufridos por el vehículo, el continente y el contenido.

- 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 del contenido.
- Tipo 5. Explosión del contenido destruyendo el continente.

En función de las circunstancias señaladas anteriormente y el tipo de accidente se determinarán las zonas de intervención y alerta según las necesidades de atención a la población, los bienes o el medio ambiente.

Así pues, se define la zona de intervención como aquella en la que las consecuencias del accidente han producido o se prevé pueden producir a las personas, bienes y el medio ambiente, daños que requieran la aplicación inmediata de medidas de protección. Por otra parte, se considerará zona de alerta aquella en la que las consecuencias del accidente, aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información a aquélla, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado puede hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y que puedan requerir medidas de protección específicas.

La propuesta de valoración será realizada por el director del P.M.A.

#### 5.2.2.– Niveles de actuación (fases o situaciones de la emergencia)

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

Situación 0.– Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aún en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni riesgo severo para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria en la que se ha producido el accidente. Este tipo de situaciones serán coordinadas a través de las tácticas operativas que para el efecto ha confeccionado la Dirección de Atención de Emergencias.

Estas tácticas operativas son los protocolos de actuación que la Ley de Gestión de Emergencias contempla en su capítulo III sobre la gestión de las emergencias no calamitosas, cuyos criterios básicos de elaboración y aplicación son recogidos en su artículo 26.

Cada una de estas tácticas operativas es un plan sinóptico en el que se recogen los diferentes factores condicionantes del accidente y su situación (lluvias, viento, humedad, ...). En función de estos factores queda preestablecida la actuación de un conjunto de servicios (Grupos de Acción del Plan Especial) o su preaviso, así como los avisos a las personas y autoridades implicadas con el supuesto accidental al que la táctica pretende dar respuesta.

Los supuestos accidentales tipificados en el contexto de los accidentes con mercancías peligrosas, susceptibles de desarrollar táctica operativa como actuación previa a la posible activación formal del presente Plan Especial, son los que se han descrito en apartado 5.2.1. (Valoración de la gravedad del accidente) como de tipo 1 a 5. Así pues, el nombre que recibirán serán TPC ó TPF (según que la modalidad del transporte sea por carretera o ferrocarril, respectivamente) seguido de un número que irá de 1 a 5 según la descripción del apartado 5.2.1.

El director de la táctica operativa activada, en función de la gravedad del accidente y a través de los canales establecidos, pondrá en conocimiento de la autoridad competente del Dpto de Interior su valoración para que éste declara la situación operativa.

Situación 1.– Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente. La declaración de la situación le corresponde al Consejero de Interior de Gobierno Vasco, y ello supone la activación de este Plan.

Situación 2.– Referida a aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes o el medio ambiente se prevé el concurso de medios de intervención no asignados a este Plan, a proporcionar por la organización del Plan estatal.

Situación 3.– Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior. En esta situación el Consejero de Interior designará la autoridad que, junto a la correspondiente por parte de la Administración estatal, constituya el Comité de Dirección. El CECOP se constituye en CECOPI. Cuando los factores desencadenantes de esta situación desaparezcan, puede declararse el nivel 2 o la vuelta a la normalidad.

### 5.2.3.– Declaración formal de cada situación.

Cuando concurren las circunstancias que determinan la situación 1 o superiores de emergencia por accidente de mercancías peligrosas, se procederá a la declaración formal de la aplicación de este Plan Especial.



En el caso de que la emergencia sea clasificada como de situación 0, no supondrá la activación formal del presente Plan haciéndose frente a la misma a través de la activación de la correspondiente táctica operativa.

### 5.3.– ACCIONES OPERATIVAS.

#### 5.3.1.– Control y neutralización del accidente.

Con el fin de minimizar el alcance del accidente en las zonas afectadas o potencialmente afectadas, los Grupos de Acción ejecutarán medidas y acciones, instruidas a través de la Dirección del Plan tendentes a disminuir la severidad del accidente. Estas actuaciones son tendentes a estabilizar y contener las sustancias implicadas en caso de que se haya producido un derrame o éste pueda producirse. Dichas operaciones pueden ser de carácter físico o químico:

- a) Absorción mediante arenas, sepiolitas, etc.
- b) Cubrición, como medida temporal para evitar la infiltración en suelos por arrastre de lluvias.
- c) Dilución, disminuyendo así el riesgo a niveles seguros.
- d) Retención mediante diques y barreras.
- e) Dispersión para disminuir concentración de gases inflamables y/o tóxicos.
- f) Sobreempaquetamiento de envases pequeños en otros más grandes.
- g) Tapones y parches para obturar el paso a través de grietas o fisuras.
- h) Venteo, con el fin de despresurizar y evitar el estallido del continente.
- i) Supresión de vapor mediante espumas sobre un vertido líquido estático.
- j) Combustión controlada, para evitar la formación de atmósferas explosivas.
- k) Dispersión mediante agentes de superficie activa en vertidos a mar y ríos.
- l) Gelación, neutralización, polimerización y solidificación: medidas tendentes a reducir el riesgo intrínseco de algunas mercancías peligrosas.

#### 5.3.2.– Protección a la población.

Las medidas de protección para la población se concretan en la preparación previa de la misma mediante información sobre medidas de autoprotección, o bien, su aviso o puesta en marcha en caso de que preventivamente se decida el confinamiento o evacuación ante una posible evolución negativa de la emergencia.

Las medidas de protección a la población que contempla el Plan son las siguientes:

- Medidas de autoprotección personal: son aquellas medidas sencillas que puedan ser llevadas a cabo por la propia población.
- Confinamiento: esta medida consiste en el refugio de la población en sus propios domicilios, recintos o habitáculos próximos en el momento de adoptarse la adopción de la medida.
- Alejamiento y refugio: consiste en el traslado de la población desde posiciones expuestas a lugares seguros, generalmente poco distantes y utilizando sus propios medios.

- Control de accesos y mantenimiento del orden en las áreas afectadas.
- Control del uso de aguas de consumo y del acceso a aguas de baño en caso de contaminación de aguas en sus proximidades.
- Evacuación: consiste en el traslado de la población que se encuentra en la zona de mayor riesgo hacia zonas alejadas de la misma.
- Asistencia sanitaria: clasificación, control y evacuación de damnificados para asistencia primaria y urgente, así como el control de la salud pública.
- Albergue y abastecimiento de emergencia.

### 5.3.3.– Información a la población.

Con independencia de las campañas de divulgación e información a la población que se realicen sobre el riesgo objeto de este Plan, la operatividad de este Plan Especial contempla como acción prioritaria los avisos a la población. Estos avisos e información mediante mensajes de alarma y recomendaciones a seguir, constituye una medida de protección a la población fundamental, evitando la desprotección que implica la falta de una información veraz y completa.

La información que se transmite a la población emanará, en todo caso, de la Dirección del Plan que tras valorar y cribar la información existente de la emergencia, mediante su Consejo Asesor, emitirá los mensajes a difundir por el Gabinete de Información.

Estos sistemas de avisos tienen por finalidad informar sobre la actuación más conveniente en cada caso y sobre la aplicación de las principales acciones de protección que se deben adoptar: medidas de autoprotección, confinamiento, alejamiento, evacuación.

Los sistemas de avisos a la población que contempla el Plan son:

#### a) Avisos directos a través de los Planes de Emergencia Municipales.

Se realizan normalmente por megafonía local fija o móvil a través de los componentes del Grupo de Seguridad. Estos avisos permiten informar directamente a la población sobre las medidas de protección de aplicación más inminente.

#### b) Avisos a través de los medios de comunicación social.

Como ya se ha indicado, los mensajes a difundir son facilitados a los medios de comunicación social por el Gabinete de Información. Estos medios son entidades colaboradoras con el Director del Plan que, de conformidad con la legislación de Protección Civil, tienen la obligación de colaborar en la difusión de los mencionados mensajes.

En este sentido, el Plan de Protección Civil (LABI), en el que se integra el presente Plan Especial, promueve los protocolos, convenios o acuerdos con las principales sociedades concesionarias de televisión y/o radiodifusión, lo que garantiza la mayor difusión de los mensajes y avisos a la población.

Información a través de otros organismos e instituciones.

Los diferentes organismos e instituciones remitirán a través de sus canales de difusión la información emanada de la Dirección del Plan a través de su Gabinete de Información.

#### 5.4.– CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS.

Son medios y recursos movilizables en el presente Plan Especial los elementos humanos y materiales, y de éstos últimos los de cualquier naturaleza o titularidad, susceptibles de ser utilizados en casos de situación de riesgo o calamidad.

La movilización y utilización de medios y recursos de titularidad privada se efectuará según los criterios del artículo 20 de la L.G.E. y de conformidad con lo dispuesto en la legislación reguladora de los deberes ciudadanos ante situaciones de emergencia (Capítulo II de la Ley 2/1985, de 21 de enero).

El LABI dispone de su propio catálogo de medios y recursos, en el cual se integran todos los catálogos de medios y recursos creados y mantenidos por las diferentes administraciones locales o forales de la CAPV, así como los medios y recursos de otras administraciones que se adscriban al mismo. Corresponde a la D.A.E., mantenerlo permanentemente actualizado.

Los medios específicos a utilizar para efectuar las operaciones descritas en el apartado 5.3.1. serán los que aporten los diferentes servicios integrados en el Grupo de Intervención:

- Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento, que contarán con los medios que se reflejan en el inventario del anexo IV.
- Empresas transportistas de mercancías peligrosas. En el anexo VIII se encuentran recogidos los recursos de algunas de estas empresas.
- Empresa suministradora o manipuladora de la sustancia implicada en el accidente.
- Empresas colaboradoras que a través de los compromisos firmados entre FEIQUE y RENFE (SAMCAR) y entre FEIQUE y la Dirección General de Protección Civil, ofrecen diversos niveles de ayuda que van desde el asesoramiento técnico a la aportación de recursos al lugar del accidente.
- Gestores de Residuos Tóxicos y Peligrosos.
- Grúas de gran tonelaje.
- Servicios de Obras Públicas de las Diputaciones Forales.
- Compañías de limpiezas industriales.
- Servicios de Autopistas.

#### 6.– PLANES DE ACTUACIÓN DE ÁMBITO LOCAL FRENTE A ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS

El presente Plan Especial de la CAPV estima conveniente prever que los órganos competentes de los municipios o entidades locales, elaboren y aprueben planes de actuación específicos para el riesgo de accidentes con mercancías peligrosas (art. 17.2 de la LGE), por lo que se facilitan algunas directrices para la organización municipal de la Protección Civil orientadas a la prevención e intervención ante posibles accidentes, sin perjuicio de la necesaria elasticidad de interpretación y de actuación que las circunstancias en cada caso requieran, así como de la estructura operativa y directiva que el propio Plan Especial de Comunidad active.

Así, el presente capítulo constituye una guía básica para los Ayuntamientos y Entidades locales que por su situación en zonas de potencial riesgo de accidentes con mercancías peligrosas,

deseen realizar el plan de actuación ante este riesgo, especificándose sus funciones básicas y contenido.

#### 6.1.– OBJETO Y FUNCIONES BÁSICAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN LOCAL.

El objeto básico del plan de actuación local por riesgo en el transporte de mercancías peligrosas es que los ayuntamientos y la población de los municipios radicados en zonas potencialmente afectadas, se guíen por un dispositivo de actuación ante estas emergencias con capacidad de proteger a la población amenazada y, en lo posible, evitar y al menos reducir los daños que puedan producir a los bienes y servicios esenciales, de acuerdo con los medios y recursos locales disponibles plenamente integrados en la organización del Plan Especial.

Las actuaciones fundamentales que debe desarrollar el Plan Local ante las situaciones de emergencia por mercancías peligrosas son las siguientes:

- 1) Catalogación del territorio, de acuerdo con los riesgos que soporta e identificación de vulnerables.
- 2) Configuración de la estructura organizativa local, tanto ejecutiva como operativa, así como los procedimientos para la intervención en las emergencias por este riesgo en su ámbito local.
- 3) Disponer de una relación actualizada de los recursos y medios, municipales o privados, de los que se puede disponer para la evacuación, asistencia sanitaria, defensas, etc.

#### 6.2.– INTERRELACIÓN DE LOS PLANES DE ACTUACIÓN LOCAL Y EL PLAN ESPECIAL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MM.PP POR CARRETERA Y FERROCARRIL DE EUSKADI

Ante la puesta en marcha de un plan de actuación local frente a accidentes en el transporte de MM.PP la dirección del mismo notificará y verificará que dicha activación es conocida por el Director del presente Plan Especial, comunicándola a través de los centros SOS-Deiak. Se informará asimismo de la situación y desarrollo de las operaciones, confirmación de previsiones y alteraciones de la gravedad de la emergencia y la finalización de la misma.

Especialmente deben comunicar inmediatamente a través de SOS-Deiak la previsión o comprobación de la propia insuficiencia de capacidad de respuesta, la necesidad perentoria de recursos no disponibles, o un alcance más allá de su territorio de los mismos. En todo caso, las solicitudes de movilización de medios y recursos no dependientes del titular del plan, se efectuarán a través de SOS-Deiak.

La activación del Plan Especial ante accidentes en el transporte de MMPP de Euskadi y declarada la situación 2 de emergencia, supondrá la integración de estos Planes de Actuación Local, y su activación automática caso de que no lo estuviesen.

Activado el Plan Especial, por su parte se notificará a través del CECOP/CECOPI de forma inmediata a los municipios afectados cualquier declaración o comunicación formal de las autoridades autonómicas o estatales relativas a situaciones de alerta, alarma o activación del plan y sus finalizaciones, así como de cualquier circunstancia de riesgo que les pueda afectar.

### 6.3.– IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN DE ACTUACIÓN.

Los Planes de Actuación Municipal y de otras entidades locales por accidentes en el transporte de MMPP serán aprobados por los órganos de las respectivas corporaciones en cada caso competentes. Serán integrados dentro del Plan de Emergencia Municipal.

Todo Plan de Actuación deberá ser objeto de actualizaciones y revisiones que aseguren su eficacia, cuya comprobación se efectuará mediante la realización de simulacros y ejercicios y, en todo caso, después de la emergencia por accidentes de acuerdo con las experiencias obtenidas.

### 7.– IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN.

Una vez aprobado este Plan por la Comisión Vasca de Protección Civil y homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil, la Dirección del Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI) promoverá las actuaciones necesarias para la integración del presente Plan, comprendiendo así su implantación y mantenimiento posterior.

La Dirección de Atención de Emergencias, establecerá una planificación anual de las actividades de su implantación y mantenimiento que deban desarrollarse, tales como dotación de infraestructuras, divulgación y simulacros, actualización y revisión periódica de información sobre materias peligrosas y su transporte.

#### 7.1.– IMPLANTACIÓN.

Para asegurar la puesta en marcha del presente Plan es necesario que se lleven a cabo las siguientes actividades complementarias:

- Mantener permanentemente actualizada la designación de los componentes del Consejo Asesor y Gabinete de Información y modo de localización de los mismos.
- Mantener permanentemente actualizada la designación de los mandos (y sus sustitutos), componentes y medios que constituyen los Grupos de Acción y los sistemas para su movilización.
- Asegurar el conocimiento del Plan por parte de todos los intervinientes en la medida necesaria para que realicen correctamente sus cometidos.
- Actualizar el inventario de medios específicos disponibles por el Grupo de Intervención.
- Evaluar los medios necesarios para llevar a cabo las tareas propias del Grupo de Apoyo Técnico.
- Comprobar la eficacia del modelo implantado, el adiestramiento del personal y la disponibilidad de medios, mediante la realización de los simulacros que el Director considere necesarios.
- Establecimiento de los protocolos, convenios, acuerdos necesarios con los organismos y entidades participantes, tanto para clarificar actuaciones como para la asignación de medios y/o asistencia técnica.

La formación de las personas con responsabilidades en el Plan se inicia con el conocimiento del Plan por los mismos, mediante su difusión, total o parcial, adecuada a las acciones que a cada uno le competen.

#### 7.1.1.– Verificación de la infraestructura del Plan Especial

Se verificará la existencia e idoneidad de funcionalidad de las infraestructuras básicas para su funcionamiento, y en especial:

- red de transmisiones: sistemas de comunicación entre servicios
- dotación de medios necesarios al CECOP, Gabinete de Información y Grupos de Acción
- sistemas de avisos a la población (dotación a las fuerzas de orden y en especial a las policías locales y Grupos de Acción)

#### 7.2.– MANTENIMIENTO

Una vez implantado el Plan, y a lo largo de su vigencia, el Director de este Plan ha de tomar las medidas encaminadas a la plena operatividad de los procedimientos de actuación, así como su actualización y adecuación a modificaciones futuras.

##### 7.2.1.– Actualización y revisión.

La vigencia técnica y operativa del presente Plan será revisada y actualizada periódicamente con arreglo a un programa de mantenimiento. De esta forma, en la revisión anual del Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi se incluirá la del presente Plan Especial.

Para llevar a cabo esta tarea se contará con la información recabada a través del modelo normalizado de recogida de datos sobre accidentes en transporte de MM.PP por carretera y ferrocarril (anexo X) mencionados en el apartado 4.2. del presente Plan.

Asimismo, será susceptible de actualización el mapa de flujo de transporte de MM.PP tanto por carretera como por ferrocarril, a partir del cual se pueden deducir las variaciones ocurridas en el tráfico de MM.PP, así como los productos que con más frecuencia se van a ver implicados en este tipo de accidentes.

En cuanto a las fichas de intervención que componen el anexo V, cabe destacar la necesidad de ampliación con aquellas mercancías peligrosas que son detectadas al elaborar y actualizar el mapa de flujo de transporte de estas mercancías.

Los anexos IV, VII, VIII y IX también serán objeto de actualización en cuanto que los datos que contienen se refieren a los medios y recursos a utilizar en caso de aplicación del presente Plan. Como revisiones extraordinarias serán las derivadas de cambios normativos o en la organización, de nuevos y experiencias adquiridas en el tratamiento de este tipo de accidentes.

##### 7.2.2.– Simulacros.

Se llevará a cabo un programa de simulacros con el fin de determinar el grado de adecuación de la estructura del Plan a las necesidades impuestas por el escenario accidental. De este modo, podrán ser corregidas las carencias detectadas.

Este programa de simulacros podrá incluir activaciones parciales o totales del propio Plan, tras los cuales se procederá a modificar o mejorar aquellos aspectos que demuestren no ser eficaces.

### 7.2.3.– Formación permanente.

La formación del personal implicado, contemplada en la fase de implantación, debe ser una labor continuada ya que se trata de un documento vivo sujeto a constantes revisiones.

Los ejercicios de adiestramiento forman parte de la formación permanente y consisten en la movilización parcial de los recursos y medios asignados o no al Plan, a fin de familiarizar a los diferentes Grupos de Acción con los equipos y técnicas que deberán utilizar en caso de una emergencia real.

El responsable de los servicios actuantes debe preparar, de acuerdo con un programa de actividades, un ejercicio en el que los miembros del servicio deberán usar todos o parte de los recursos y medios necesarios en casos reales.

Tras el ejercicio se evaluará la eficacia de las actuaciones con el intercambio de experiencias, impresiones y sugerencias de todos los miembros del Grupo de Acción, a fin de mejorar la operatividad del Plan.

### 7.2.4.– Estadística de emergencias producidas por accidentes.

La estadística de las emergencias producidas por este tipo de accidentes tiene por objeto el registro y análisis de los datos más relevantes, como son la localización del suceso, las características de las mercancías peligrosas involucradas, la clasificación de la situación de emergencia y las consecuencias para la población, los bienes y el medio ambiente. Ello servirá para establecer pautas de perfeccionamiento en la organización y operatividad de este Plan y fundamentar actividades y medidas de carácter preventivo.

Estas estadísticas serán confeccionadas por la Dirección de Atención de Emergencias a partir de los datos recogidos en los modelos que aparecen en el anexo XI, tanto para los accidentes producidos en carretera como ferrocarril. Se contará para ello con la colaboración de la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco y de RENFE a través de la Gerencia Operativa de Miranda, según se trate de transporte por carretera o por ferrocarril.

En el apartado 2.3 (Accidentabilidad) de este documento pueden consultarse las cifras más significativas en lo que se refiere a incidentes en el transporte de mercancías peligrosas.

La Dirección de Atención de Emergencias deberá, asimismo, comunicar anualmente a la Delegación de Gobierno los datos correspondientes a cada una de las emergencias producidas por los accidentes ocurridos en su territorio, utilizando el boletín estadístico cuyo formato se incluye en el anexo XI.