

Resolución de 23 de abril de 2026, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de abril de 2026, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 102, de 27 de abril de 2026
Referencia: BOE-A-2026-9161

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

El Consejo de Ministros, en su reunión de 21 de abril de 2026, ha aprobado, a propuesta del Ministro del Interior, el Acuerdo por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

El citado acuerdo dispone que producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

En su virtud, se procede a la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, que se inserta como anexo a la presente resolución.

Madrid, 23 de abril de 2026.–La Subsecretaria del Interior, Susana Crisóstomo Sanz.

ANEXO

Acuerdo por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas

El progresivo incremento de la complejidad, frecuencia e impacto potencial de los riesgos que afectan a la protección civil, unido a los efectos del cambio climático y a la creciente interdependencia territorial de las emergencias, exige la actualización y el refuerzo de los instrumentos de planificación que sustentan el Sistema Nacional de Protección Civil. La protección eficaz de las personas, los bienes y el medio ambiente requiere disponer de marcos normativos y técnicos que permitan anticipar, prevenir y gestionar situaciones de grave riesgo colectivo de manera coordinada, homogénea y basada en el conocimiento científico.

El Consejo Nacional de Protección Civil, como órgano superior de coordinación en esta materia, ha impulsado la elaboración y aprobación de un conjunto de cuatro Directrices Básicas de Planificación de Protección Civil, relativas a los principales riesgos de especial relevancia para la seguridad pública como son las inundaciones, incendios forestales,

fenómenos meteorológicos adversos y accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

En este sentido, la actualización conjunta de estas directrices constituye un avance decisivo en la modernización del Sistema Nacional de Protección Civil.

Estas directrices han sido aprobadas por unanimidad en sesión plenaria del Consejo Nacional de Protección Civil, en su reunión del 24 de marzo de 2026, tras un amplio proceso de trabajo técnico y consenso entre la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, las Ciudades con Estatuto de Autonomía y la Federación Española de Municipios y Provincias, reflejo del compromiso compartido con una gestión del riesgo cohesionada, solidaria y eficaz.

En concreto, esta Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, tiene por finalidad establecer los criterios mínimos comunes que han de seguir las distintas administraciones públicas en la elaboración de los correspondientes planes especiales de protección civil, dentro de sus respectivos ámbitos territoriales y competenciales. A tal efecto, define metodologías homogéneas de análisis del riesgo, criterios organizativos y operativos, sistemas de información y alerta, y los mecanismos necesarios para asegurar la coordinación, integración y actuación conjunta de los servicios implicados, reforzando la coherencia del sistema y la capacidad de respuesta ante emergencias de alto impacto.

La Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, dispone en su artículo 15 que el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas será objeto de planes especiales de protección civil, los cuales se han venido elaborando conforme a lo dispuesto en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, aprobada por el 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.

El Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil, con efectos desde 11 de julio de 2023, deroga expresamente el 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, y establece en su disposición final primera que las Directrices Básicas de Planificación vigentes a la entrada en vigor de la Norma Básica de Protección Civil, se adaptarán a lo dispuesto en la misma en el plazo máximo de cuatro años.

Asimismo, el artículo 5 de la Norma señala que las Directrices Básicas de Planificación son aprobadas por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del Ministerio del Interior, previo informe del Consejo Nacional de Protección Civil.

De igual forma, esta iniciativa se alinea con las competencias del Ministerio del Interior en materia de protección civil, como señala el artículo 1 del Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla su estructura orgánica básica.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, el Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de abril de 2026, acuerda:

Primero. *Aprobación de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.*

Se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas que se incluye como anexo a este acuerdo.

Segundo. *No incremento del gasto público.*

Las medidas incluidas en esta Directriz Básica no supondrán incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Tercero. *Habilitaciones.*

El Ministro del Interior dictará las disposiciones necesarias para la aplicación de lo dispuesto en esta Directriz Básica.

Cuarto. Entrada en vigor.

Este acuerdo producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

DIRECTRIZ BÁSICA DE PLANIFICACIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Fundamentos y objeto de la directriz básica

Antecedentes

El transporte de mercancías peligrosas constituye un riesgo colectivo que puede ocasionar daños a personas o bienes en determinadas situaciones, conforme a lo establecido en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil. En este sentido, se considera una emergencia de protección civil cuando se genera una situación de riesgo colectivo que pone en peligro inminente a personas o bienes, requiriendo una intervención urgente por parte de los poderes públicos para su adecuada gestión y mitigar los posibles daños, con el objetivo de evitar que la situación se convierta en una catástrofe.

En consecuencia, el transporte de mercancías peligrosas se reconoce como una actividad de riesgo que debe ser objeto de planificación en el ámbito de la protección civil, conforme a lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

Asimismo, y con el fin de justificar el contenido mínimo exigido, la Norma Básica de Protección Civil establece en su artículo 4.2 los elementos que deben integrar las Directrices Básicas de Planificación. A su vez, el artículo 7 determina la estructura y el contenido que deben adoptar los planes de protección civil, garantizando que se ajusten a un modelo común y adecuado para su correcta aplicación.

La propia Norma Básica dispone que las emergencias derivadas de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas deben abordarse mediante la elaboración de planes especiales, elaborados conforme a la correspondiente Directriz. Este tipo de emergencias puede generar situaciones de grave riesgo colectivo o incluso catástrofes, lo que hace necesario proteger a las personas, los bienes y el medio ambiente, así como asegurar una respuesta coordinada mediante la movilización de los medios y recursos de las administraciones públicas y, cuando proceda, de los particulares implicados.

La naturaleza de los riesgos asociados al transporte de mercancías peligrosas varía en función del medio utilizado, lo que hace necesario un tratamiento diferenciado según la modalidad de transporte: carretera, ferrocarril, vía aérea, vía marítima y canalizaciones (como gasoductos y oleoductos).

De entre estas modalidades, el transporte por carretera y ferrocarril presenta, con mayor frecuencia e impacto, situaciones de riesgo con incidencia significativa en el territorio nacional. Por ello, se considera prioritaria su regulación desde el ámbito de la planificación de protección civil, frente al resto de modalidades de transporte.

Funciones

Las funciones de esta directriz básica son, entre otras:

- Definir criterios y fijar requisitos mínimos que guíen la elaboración de los planes especiales estatales y autonómicos, los planes de autoprotección, así como la elaboración de los planes de ámbito local.
- Asegurar la necesaria homogeneidad entre todos los planes.
- Facilitar la integración en otros instrumentos de planificación de ámbito superior, así como, en su caso, la integración en ellos de otros planes de protección civil de ámbito inferior.

- Estandarizar procedimientos de relación entre organismos, operativos o de análisis del riesgo.
- Normalizar la interpretación de conceptos, términos y definiciones.
- Establecer un esquema orgánico-funcional genérico que asegure la coordinación entre organismos responsables y que facilite la respuesta del Sistema Nacional de Protección Civil (SNPC).

Definiciones

En el anexo III se desarrollan las definiciones correspondientes a este Riesgo.

Objeto y ámbito de la directriz básica

El objeto de la presente directriz básica es establecer los criterios mínimos que habrán de seguir las distintas administraciones públicas en la confección de los planes especiales de protección civil frente al riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, en el ámbito territorial y competencial que a cada una le corresponda. Todo ello con la finalidad de prever un sistema que haga posible, en su caso, la coordinación, integración y actuación conjunta de los distintos servicios y administraciones implicadas.

Se considerarán mercancías peligrosas a aquellas materias y objetos cuyo transporte por vía terrestre, es decir, por carretera o ferrocarril esté prohibido o sea autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR (Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera), en el RID (Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril) o en otras disposiciones específicas. Dentro de éstas, aquellas cuyo transporte, por carretera o ferrocarril, implique un riesgo para la población, los bienes y el medio ambiente en caso de accidente son las contempladas por la presente directriz básica.

Los planes especiales que se deriven de la presente directriz podrán estructurarse en:

- Plan Especial Estatal de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas.
- Planes Especiales Autonómicos de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas. Cada plan autonómico establecerá, dentro de su respectivo ámbito territorial y conforme a la zonificación basada en el nivel de riesgo, las directrices para la elaboración de los planes de actuación de ámbito local. Estos planes deberán desarrollarse en aquellos municipios identificados como prioritarios en el mapa de riesgos, garantizando su plena integración en la estructura organizativa del plan autonómico.

La presente directriz establece su ámbito de aplicación en las siguientes situaciones:

a) Los planes derivados de la presente directriz serán de aplicación ante accidentes durante el transporte terrestre de mercancías peligrosas, así como en las operaciones de carga y descarga de las mismas, en los casos en los que no exista una regulación específica en otras normativas aplicables.

b) En el caso de mercancías peligrosas que presenten riesgo químico, podrá justificarse la aplicación conjunta de los planes derivados de la presente directriz con aquellos vigentes en el ámbito territorial correspondiente y vinculados a la gestión de emergencias de origen químico. En tal supuesto, los niveles de respuesta establecidos en los planes de protección civil frente al riesgo de transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, así como en los planes frente al riesgo químico, podrán aplicarse simultáneamente o de manera secuencial.

c) En caso de transporte de mercancías de la Clase 7 (material radiactivo), la evaluación de las consecuencias radiológicas derivadas de un accidente o incidente durante una situación de emergencia podrá justificar la aplicación conjunta de los planes de protección civil establecidos en esta directriz con los planes de respuesta ante el Riesgo Radiológico. En tal supuesto, podrán aplicarse simultáneamente o de manera secuencial los niveles de respuesta establecidos en los planes de protección civil frente al riesgo de transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, así como en los planes de protección civil frente al riesgo radiológico.

d) En el caso de mercancías peligrosas incluidas en la Clase 6.2, categoría A (entendidas como materias infecciosas transportadas en una forma que, en caso de exposición, pueden causar incapacidad permanente o una enfermedad grave, potencialmente mortal, en personas o animales previamente sanos), podrá justificarse la aplicación conjunta de los planes que se deriven de la presente directriz con aquellos vigentes en el ámbito territorial correspondiente, vinculados a la gestión de emergencias de origen biológico. Esta aplicación podrá efectuarse de forma complementaria o secuencial, y deberá desarrollarse de manera coordinada, asegurando su integración con los planes y protocolos de actuación frente a riesgos biológicos establecidos por las autoridades competentes.

e) En caso de que el incidente derive de un acto ilícito, los planes especiales podrán ser activados en apoyo dentro del marco del plan o protocolo operativo de seguridad policial que sea de aplicación.

Marco legal de la directriz básica

El marco legal y reglamentario que sustenta esta directriz básica es el siguiente:

- a) Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- b) Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
- c) Plan Estatal General de Emergencias de Protección Civil (PLEGEM) vigente.
- d) Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) en vigor.
- e) Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) en vigor.
- f) 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.
- g) Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos.
- h) Real Decreto 1308/2011, de 26 de septiembre, sobre protección física de las instalaciones y los materiales nucleares, y de las fuentes radiactivas.
- i) Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español o posteriores modificaciones.
- j) Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.
- k) Instrucción IS-42 de 26 de julio de 2016, del Consejo de Seguridad Nuclear, por la que se establecen los criterios de notificación al Consejo de sucesos en el transporte de material radiactivo.
- l) Orden FOM/606/2018 del Ministerio de Fomento (BOE de 6 de junio de 2018).
- m) Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos Edición de 2018 (Normas de seguridad del OIEA para la protección de las personas y el medio ambiente). Requisitos de Seguridad Específicos. N.º SSR-6 (Rev. 1).
- n) Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o posteriores modificaciones.
- o) Orden PJC/1430/2024, de 16 de diciembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional de 15 de octubre de 2024, por el que se aprueba la Estrategia Nacional de Protección Civil.

Estructura del plan especial: Contenido mínimo del Plan de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas

Los distintos planes especiales ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, en su redacción responderán al siguiente contenido mínimo que se relaciona a continuación:

1. Fundamentos generales.
 - Objeto y ámbito.
 - Marco legal.
2. Elementos básicos de planificación.
 - Análisis de riesgos y su zonificación.
 - Sistemas de alerta e información.
 - Sistemas y procedimientos de información y notificación a otros órganos del Sistema Nacional de Protección Civil.
 - Sistemas de alerta temprana e información a la población.
 - Medidas de protección a la población.
 - Medidas de autoprotección.
 - Medidas de protección a los bienes, a los animales, al medio ambiente y al patrimonio histórico-artístico y cultural.
3. Órganos del plan.
4. Operatividad del plan.
5. Implantación y mantenimiento de los planes.
6. Evaluación y revisión de los planes.
7. Anexos.

Directrices para la elaboración del contenido mínimo de los Planes de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas

Fundamentos generales

Objeto y ámbito

Los planes reflejarán el objeto del plan, el ámbito competencial y el ámbito territorial de aplicación que le corresponda.

Marco legal

Los planes que se elaboren al amparo de la presente directriz básica se fundamentarán en el marco legal y normativo vigente que sustenta la planificación en materia de protección civil, garantizando su coherencia con el Sistema Nacional de Protección Civil y su adecuación al riesgo derivado de los accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Se tendrá en cuenta la normativa relevante aplicable a dicho riesgo, incluyendo, cuando proceda, la normativa europea, estatal, autonómica y local correspondiente.

En todo caso, se considerará como referencia mínima la siguiente normativa:

- a) Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- b) Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
- c) Resolución de 16 de diciembre de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020, que aprueba el Plan Estatal General de Emergencias de Protección Civil.
- d) Directriz Básica de Accidentes en el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas, que contiene y desarrolla el presente marco de planificación.

Podrá incorporarse, además, la normativa específica que se considere de interés en relación con el riesgo ante accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

En caso de que el listado de normas aplicables resulte extenso (por ejemplo, superior a diez disposiciones), este podrá incluirse en un anexo de legislación, con el fin de facilitar su consulta y actualización.

Elementos básicos de planificación

Análisis de riesgo y su zonificación

Los planes deberán conceptualizar el riesgo objeto de la presente directriz básica, definiéndolo y describiéndolo.

Para la elaboración del análisis detallado del riesgo, se desglosan los pasos necesarios que permiten su desarrollo, los cuales deberán incluir los aspectos detallados en los apartados siguientes.

Factores para considerar en el análisis del riesgo en accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Los factores clave para el análisis del riesgo de accidentes relacionados con el transporte terrestre de mercancías peligrosas incluyen:

a) El análisis de la peligrosidad a través de la elaboración de los mapas de peligrosidad para carretera y ferrocarril. Para ello, resulta fundamental disponer de los mapas de flujos correspondientes, en los que se consideren la cantidad de materia transportada, la tipología de dicha materia y las rutas utilizadas para su transporte.

b) El análisis de la exposición y la vulnerabilidad en los que se considera la presencia o no de elementos vulnerables en la zona de peligro, así como su tipología.

Análisis de peligrosidad.

Para elaborar el mapa de peligrosidad asociado al transporte de mercancías peligrosas se tendrán en cuenta los siguientes aspectos o factores:

- El mapa de flujos anual.
- Las características de la infraestructura.
- La siniestralidad asociada a diferentes tramos de infraestructura.
- La siniestralidad en el transporte de mercancías peligrosas.

Los planes que se deriven de la presente directriz deberán incorporar una estimación del índice de peligro, atendiendo al mayor número posible de factores descritos al inicio del presente apartado, en función de la información disponible.

Dicha estimación se efectuará respecto de cada una de las zonas en que se divida el ámbito territorial afectado por el correspondiente plan. A tal efecto, se asignará un valor a cada tramo considerado, en atención al ámbito territorial y a los factores previamente indicados, con el objeto de posibilitar la estimación del índice de peligro en cada zona.

Mapa de flujos.

El mapa de flujos constituye una herramienta fundamental para el análisis de riesgos en el transporte terrestre de mercancías peligrosas. Este instrumento permite identificar el tipo de mercancías, su cantidad y las rutas empleadas durante su traslado. Los mapas de flujos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril constituyen una representación numérica y gráfica detallada que abarca tanto un período determinado como un territorio específico en cada uno de los modos de transporte.

Los mapas de flujos de transporte deberán representar de manera precisa y detallada el número total de transportes de mercancías peligrosas que hayan circulado, de forma total o parcial, por el territorio objeto de análisis. Asimismo, deberán incluir la cuantificación de las materias peligrosas transportadas, clasificadas según su tipo y distribuidas en función de los tramos de las vías utilizadas.

En el caso del transporte por carretera, los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, así como a las resoluciones anuales de la Dirección General de Tráfico o del órgano competente de la comunidad autónoma, que regulan las restricciones a la circulación de este tipo de vehículos. En particular, cuando los puntos de origen y destino de los desplazamientos se encuentren dentro de la Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP), la normativa establece su utilización obligatoria, accediendo a ella o abandonándola por las entradas o salidas más próximas. Estas consideraciones deberán reflejarse en la

elaboración del mapa anual de flujos, a fin de identificar correctamente las rutas en efecto utilizadas.

Información sobre mercancías peligrosas para la elaboración del mapa de flujos.

El aumento en el tránsito de mercancías peligrosas conlleva un incremento en la peligrosidad asociada al mismo. Esta peligrosidad varía dependiendo de la clase de las mercancías y de la cantidad transportada. En consecuencia, se torna indispensable la elaboración de mapas de flujos, uno para el transporte por carretera y otro para el ferroviario, los cuales servirán como base para la posterior obtención de los mapas de peligrosidad correspondientes.

Con el fin de obtener la información necesaria para la confección de estos mapas, se establece lo siguiente:

a) Responsabilidad en la provisión y comunicación de la información: Los expedidores de mercancías peligrosas, las empresas ferroviarias, los transportistas de mercancías por carretera y los destinatarios de las mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril deberán facilitar, a requerimiento de la Dirección General de Protección Civil y de los órganos competentes de las comunidades autónomas, toda la información necesaria para la elaboración de los mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas.

b) Información requerida: La información solicitada hará referencia a los siguientes aspectos:

- Denominación, número ONU, clase y cantidad de cada mercancía peligrosa expedida, transportada o recibida durante un periodo de tiempo determinado.
- Localidades de origen y destino de estos transportes, itinerarios seguidos y número de viajes realizados durante dicho periodo.

Esta información debe desglosarse según los itinerarios y las mercancías peligrosas transportadas, siempre que no se trate de datos considerados como información sensible conforme al Real Decreto, de 26 de septiembre, sobre la protección física de las instalaciones y los materiales nucleares, y de las fuentes radiactivas.

La información necesaria para la elaboración de los mapas de flujos podrá obtenerse, en su caso, además de mediante la información facilitada a requerimiento, a través de sistemas electrónicos de intercambio de información de transporte de mercancías, de conformidad con el Reglamento (UE) sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (eFTI).

La información puesta a disposición por los operadores a través de plataformas eFTI certificadas, accesible para las autoridades competentes mediante el eFTI Gate, podrá ser utilizada como fuente de datos estandarizados sobre las mercancías peligrosas transportadas, con respeto a la normativa aplicable en materia de protección de datos e información sensible.

Análisis de la exposición y vulnerabilidad.

Se considerarán elementos vulnerables aquellos que, dentro de un radio previamente determinado a lo largo de los tramos evaluados, contengan bienes o valores susceptibles de protección, incluyendo, entre otros: personas, animales, bienes materiales, el medio ambiente y el patrimonio histórico, artístico y cultural.

A efectos de esta directriz, los principales tipos genéricos de valores a proteger incluyen, sin carácter limitativo:

- Núcleos de población y edificaciones rurales aisladas.
- Zonas de ocio.
- Polígonos industriales.
- Patrimonio histórico-artístico.
- Zonas agropecuarias.
- Zonas protegidas por abastecimiento (agua potable).
- Espacios de singularidad ecológica.
- Patrimonio natural y biodiversidad.

La evaluación de los elementos vulnerables expuestos a un accidente en el transporte terrestre de mercancías peligrosas se realizará conforme a los criterios uniformes establecidos en cada plan de protección civil aplicable.

Mapas de riesgo de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

El análisis de la peligrosidad y de la vulnerabilidad dará lugar, respectivamente, a la elaboración de mapas de peligrosidad y de vulnerabilidad. La combinación de ambos generará los mapas de riesgo, en los que se identificarán las áreas de especial relevancia.

Las áreas de especial relevancia constituirán las zonas prioritarias a planificar ante un posible accidente relacionado con el transporte de mercancías peligrosas.

Los planes especiales deberán incorporar mapas de riesgo como herramienta fundamental para la toma de decisiones y para la planificación e implementación de actuaciones preventivas y de respuesta, orientando la determinación de los medios y recursos necesarios y su adecuada distribución territorial. Estos mapas deberán figurar como anexo al plan correspondiente.

Estos mapas categorizarán el riesgo en los siguientes cuatro niveles: muy alto, alto, medio, bajo.

En el plan se establecerá el órgano u órganos encargados de realizar los correspondientes mapas de riesgo.

A nivel autonómico dichos mapas tendrán en cuenta los transportes de mercancías peligrosas que se realicen:

- Dentro del territorio de la comunidad autónoma, cuando el origen y/o destino del transporte se encuentren en el mismo ámbito territorial.

- Aquellos transportes que, aunque su origen/destino sea en otra comunidad autónoma o bien de fuera del territorio nacional, transiten por su comunidad autónoma.

Asimismo, los mapas de riesgo estarán disponibles en formato digital e integrados en el Mapa Nacional de Riesgos de Protección Civil (MNR), dentro de la Red Nacional de Información sobre Protección Civil (RENAIN).

La Dirección General de Protección Civil y Emergencias promoverá la elaboración y publicación de una guía técnica orientada a facilitar la elaboración de los mapas de riesgos y a favorecer su homogeneidad, sin que su utilización tenga carácter obligatorio.

Escenarios de emergencia derivados del análisis del riesgo y su zonificación.

La planificación autonómica y local deberá identificar escenarios de emergencia a partir del análisis y la zonificación del riesgo, prestando especial atención a las áreas más relevantes del territorio. Esta identificación permitirá priorizar decisiones y definir las acciones de intervención adecuadas dentro del plan.

En el caso de accidentes relacionados con el transporte de mercancías peligrosas, la respuesta y la zonificación estarán condicionadas por la naturaleza de la carga. Los planes deberán incluir los escenarios más significativos vinculados a este tipo de transporte, tomando como base el análisis de riesgos y orientando la preparación de respuestas específicas.

Los escenarios para considerar se establecerán mediante criterios objetivos, como la frecuencia de los trayectos, el volumen y características de las mercancías transportadas y su nivel de peligrosidad, entre otros factores pertinentes.

Además, deberá preverse la inclusión de escenarios de emergencia específicos para aquellas mercancías peligrosas cuyo volumen no sea el factor determinante de su peligrosidad, así como para aquellas que, debido a su carácter sensible, no aparecen como relevantes en el análisis del riesgo, pero se tiene constancia de que circulan habitualmente por el territorio.

En el caso de aquellos escenarios accidentales que lleven asociados fenómenos peligrosos para los cuales la Directriz Básica de Protección Civil para el Control y Planificación ante el Riesgo de Accidentes Graves en los que Intervienen Sustancias Peligrosas establece valores umbral para el cálculo de las zonas de planificación, las simulaciones que se realicen deberán incorporar dichos valores como referencia, de conformidad con el conocimiento científico vigente sobre los daños derivados de accidentes

y su relación con las variables físicas de los fenómenos involucrados. Estos valores umbrales establecidos definen los criterios para la delimitación de las zonas de intervención y alerta.

En el caso de mercancías peligrosas con riesgo radiológico, para las simulaciones y establecimiento de la zonificación podrá utilizarse como referencia lo dispuesto en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil Ante el Riesgo Radiológico.

En el caso de mercancías peligrosas con riesgo biológico, para las simulaciones y establecimiento de la zonificación podrá usarse como referencia lo establecido en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante Accidentes en Instalaciones o Procesos en los que se Utilicen o Almacenen Sustancias Biológicas.

Con base en la información obtenida en las simulaciones de los escenarios, se delimitarán las zonas de intervención y alerta, las cuales, junto con la valoración del accidente, y el tipo de accidente, constituirán la referencia inicial para la adopción de medidas de respuesta, priorizando la protección de la población, los bienes y el medio ambiente hasta que se disponga de información adicional en la gestión de la emergencia.

Los planes especiales definirán, al menos, las siguientes zonas, que serán determinadas en cada caso por la Dirección del Plan o por la Dirección de la Emergencia:

- Zona de intervención.

Es la zona más cercana al lugar afectado, envolviendo a éste, donde se desarrollan las acciones del grupo de intervención, rescate de víctimas y evacuación de personas afectadas.

Esta zona se extenderá desde el foco del lugar afectado hasta donde se prevea que su alcance pueda afectar a la seguridad de la población o efectivos actuantes. En esta zona están limitados los accesos, permitiendo únicamente el paso de medios y recursos destinados al grupo de acción y a quienes designe la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia.

- Zona de socorro.

Es aquella zona donde se realizan funciones de atención, clasificación y evacuación sanitaria, funciones de control y supervisión técnica necesarias, así como atención a personas afectadas y organización de albergues provisionales. Esta zona se ubicará donde exista la certeza de que el alcance de la situación no afecte a la seguridad de las vidas de las personas actuantes o población y las condiciones medioambientales sean aceptables.

En esta área estarán limitados los accesos, permitiendo sólo el paso de medios y recursos implicados.

- Zona base.

Es la plataforma logística destinada a la recepción y distribución de los medios humanos y materiales que han sido solicitados.

Se ubicará donde mejor se facilite el desarrollo de sus funciones.

- Zona de alerta.

Es aquella zona en la que las consecuencias de los posibles efectos de las emergencias pueden provocar daños que, aunque perceptibles por la población, no justifican la intervención en esa zona, excepto para la población muy vulnerable y en todo caso sin carácter de urgencia. Como zona de afectación potencial, es necesario realizar un seguimiento de la situación para llevar a cabo las acciones de anticipación que se estimen necesarias.

En esta zona se pueden ubicar el Puesto de Mando Avanzado (PMA) y los centros de asistencia, gestión o logística con la excepción del centro de atención a los ciudadanos, salvo que sea imprescindible ubicarlo en esta zona por necesidades de la emergencia.

Ordenación territorial alrededor de las vías con transporte de mercancías peligrosas.

Tal como se recogía en los antecedentes, el transporte de mercancías peligrosas constituye un riesgo colectivo que puede ocasionar daños a las personas y/o bienes en determinadas situaciones. Por este motivo, las emergencias derivadas de accidentes en este tipo de transporte deben ser abordadas mediante la elaboración de planes especiales que

tengan en consideración aspectos como la planificación y prevención de este riesgo y las medidas de respuesta en caso de accidente.

De acuerdo con las políticas de prevención, resulta necesario identificar las zonas de mayor peligrosidad a fin de garantizar distancias de seguridad adecuadas entre las principales vías de transporte de mercancías peligrosas (por carretera o por ferrocarril), y las áreas de afluencia pública o de especial interés ambiental. Dicha necesidad se debería integrar en todas aquellas políticas que requieran la consideración del posible uso del territorio adyacente a estas vías.

Los criterios para definir estas distancias de seguridad y cuáles son las vías que las originan se podrán definir en base a diferentes métodos de evaluación, siempre a criterio de la autoridad competente.

Con carácter general, se establece el método basado en las consecuencias, que evalúa las que puedan derivarse de sucesos accidentales concebibles, sin cuantificar su probabilidad. No obstante, la autoridad competente podrá establecer el uso del método basado en la evaluación del riesgo, en el cual se realiza un análisis de las consecuencias de los accidentes potenciales y se estima la probabilidad que estos ocurran.

Sistemas de alerta e información

Los planes deberán establecer sistemas de alerta e información que permitan a los responsables de la gestión de emergencias de manera eficaz y oportuna emitir las alertas correspondientes a población y la activación de los planes correspondientes.

Los planes especiales deberán establecer los procedimientos de información y notificación al resto de órganos del Sistema Nacional de Protección Civil implicados, siendo los órganos de coordinación de emergencias de las comunidades autónomas los obligados a transmitir dicha información de las emergencias de protección civil tanto al Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias de Protección Civil (CENEM), como a quien corresponda en su caso.

Todos los planes especiales, deberán proporcionar los datos necesarios para el buen funcionamiento de la Red Nacional de Información, definiendo el acceso a la misma.

Sistemas y procedimientos de información y notificación a otros órganos del Sistema Nacional de Protección Civil

Notificación de accidentes e incidentes.

Principios generales.

En caso de accidente relacionado con el transporte de mercancías peligrosas, corresponde a los Centros de Coordinación de Emergencias 112, la notificación del suceso al Centro de Coordinación Operativa correspondiente.

Conforme al artículo 12.3 de la Ley del Sistema Nacional de Protección Civil, todos los organismos de las administraciones públicas que contribuyan a la detección, seguimiento y previsión de amenazas inminentes deberán comunicar inmediatamente cualquier situación de emergencia de protección civil al Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias, dependiente de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.

La notificación de accidentes o incidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril se realizará a través del medio más rápido posible e incluirá, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Localización del suceso.
- Estado del vehículo o tren implicado y características del suceso.
- Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
- Existencia de víctimas.
- Condiciones meteorológicas y otras circunstancias relevantes que puedan influir en los efectos del suceso sobre la seguridad y las posibilidades de intervención preventiva.

Para la recogida y comunicación de esta información entre las administraciones públicas, los servicios de intervención y otras entidades implicadas, los Centros de Coordinación

Operativa de las comunidades autónomas dispondrán de impresos normalizados, cuyo contenido mínimo se ajustará a los modelos establecidos en el anexo I de esta directriz básica.

Casos específicos.

– Transporte de carretera.

Sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente sobre el transporte por carreteras de mercancías peligrosas, en caso de accidente o incidente, el conductor del vehículo que transporta las mercancías peligrosas o la autoridad o agente que reciba la información inicial será responsable de comunicar urgentemente el incidente al número de emergencia 112. Asimismo, siempre que sea posible, se informará a la empresa transportista y a la empresa expedidora, identificadas en el documento de transporte correspondiente.

– Material radiactivo.

En el supuesto de que el suceso involucre material radiactivo y se valore la posibilidad de activar un plan de emergencia, además de aplicar el procedimiento anteriormente descrito, el 112 deberá notificarlo con la máxima celeridad a la Sala de Emergencias del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN), quien a su vez lo comunicará al Centro Nacional de Emergencias, para su difusión a las delegaciones y subdelegaciones del gobierno potencialmente afectadas.

En paralelo, el CSN recibirá información del suceso a través del transportista o del expedidor en cumplimiento con la Instrucción del CSN, IS-42, de 26 de julio de 2016, por la que se establecen los criterios de notificación de sucesos en el transporte de material radiactivo.

Las comunicaciones entre el 112 y el CSN, y entre éste y el CENEM se llevarán a cabo en formatos previamente establecidos que incluyan la suficiente información para la evaluación preliminar del suceso.

– Vehículos de las Fuerzas Armadas.

Cuando el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, se informará al delegado/subdelegado del gobierno de la provincia y a la autoridad militar más próxima al lugar de los hechos. Si el suceso pudiera derivar riesgos para la población, los bienes o el medio ambiente, el delegado/subdelegado del gobierno notificará inmediatamente al centro de atención de emergencias a través del teléfono 112. La autoridad militar ordenará la presencia en el lugar del personal técnico dependiente de la misma para asesorar en las actuaciones de protección civil y se hará cargo de los vehículos y mercancías de las Fuerzas Armadas.

– Transporte ferroviario.

En el ámbito del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, en caso de accidente o incidente, se comunicará de manera urgente el incidente al número de emergencia 112, a través del Centro de Seguridad y Emergencias del Administrador de Infraestructura. En caso de que la empresa ferroviaria no pueda contactar con el Administrador de Infraestructura, esta lo comunicará directamente al 112, informando inmediatamente después, en cuanto sea posible, al Administrador de Infraestructura. Asimismo, siempre que sea posible, se informará a la empresa transportista y a la empresa expedidora, las cuales deben estar identificadas en el documento de transporte correspondiente.

Actuación en accidentes e incidentes.

La responsabilidad de informar y activar la respuesta operativa ante emergencias en el transporte de mercancías peligrosas requiere la intervención inmediata y coordinada de los primeros actuantes, quienes deberán seguir los protocolos establecidos para minimizar riesgos y proteger a la población, los bienes y el medio ambiente.

– Actuación de la tripulación del vehículo de carretera o tren.

En caso de emergencia, los miembros de la tripulación deberán aplicar las medidas previstas en las instrucciones escritas, conforme a lo establecido en el RID y en el ADR, para situaciones de accidente o incidente, siempre que las circunstancias lo permitan y no comprometan su integridad física. Asimismo, deberán facilitar a los servicios de emergencia toda la información disponible relativa al suceso y a las mercancías implicadas, pudiendo, en el ámbito ferroviario, suministrarse dicha información de forma directa o a través de los centros de seguridad y emergencias correspondientes. A tal efecto, el conductor deberá portar, junto con el documento de transporte, las instrucciones escritas a seguir en caso de emergencia.

- Intervención en caso de incapacidad de la tripulación.

Si los miembros de la tripulación no pueden ejecutar las acciones requeridas, la responsabilidad de informar y activar la respuesta operativa recaerá en la autoridad competente, el agente o el servicio de intervención que reciba la alerta inicial.

Valoración de la gravedad de accidentes/incidentes.

La valoración de la gravedad de los accidentes/incidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas se realiza a partir de las diferentes situaciones previstas en los planes de emergencia, para una correcta gestión de la emergencia. Esta valoración considera los efectos generados por el accidente sobre las personas, los bienes y el medio ambiente y patrimonio histórico-artístico y cultural, así como aquellos efectos potenciales que podrían producirse dependiendo de las circunstancias del accidente o incidente y sus características.

Las circunstancias clave para llevar a cabo la valoración de la gravedad pueden ser:

- Medio de transporte: Carretera o Ferrocarril.
- Naturaleza y peligrosidad de la mercancía transportada: Propiedades químicas, inflamables, etc. En el caso de mercancía clase 7, la forma física, su radiotoxicidad y la cantidad de actividad transportada. En caso de transporte biológico indicar si es de categoría A/B.
- Cantidad de mercancía transportada: Volumen o peso de la mercancía.
- Condiciones del contenedor o vehículo que transporta la mercancía y su previsible comportamiento.
- Posibilidad de efecto dominó: Riesgo de que el accidente afecte otras áreas o vehículos cercanos.
- Lugar del suceso, estado de la vía y densidad de tráfico: Impacto del entorno sobre la emergencia.
- Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes: Zonas habitadas o con infraestructuras críticas en proximidad.
- Entorno medioambiental: Posibles efectos sobre el ecosistema local y los cursos de agua.
- Condiciones meteorológicas: Clima y factores meteorológicos que podrían agravar la emergencia.

Clasificación de los accidentes/incidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

Los sucesos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas se clasifican conforme a los siguientes tipos:

a) Tipo 1. Suceso en el que el vehículo de carretera o el tren que transporta la mercancía peligrosa no puede continuar la marcha, pero el continente en el que se transporta la mercancía peligrosa no ha sufrido daños ni hay fuga o derrame de su contenido.

b) Tipo 2. Comprende las siguientes situaciones:

- Suceso en el que el continente en el que se transporta la mercancía peligrosa ha sufrido desperfectos o pérdida de bultos, sin que se haya producido fuga o derrame de su contenido.
- Vuelco de vehículo de carretera o descarrilamiento de vagón con mercancía peligrosa, sin que se haya producido fuga o derrame de esta.

– Suceso que, sin afectar al continente, requiera trasvase de la mercancía peligrosa transportada o del continente en el que se transporta, sin que se haya producido fuga o derrame de esta.

– Sucesos que, sin afectar al continente, puedan derivar en un tipo 3, 4 o 5.

c) Tipo 3. Toda fuga o derrame de la mercancía peligrosa transportada, sin que haya incendio.

d) Tipo 4. Comprende las siguientes situaciones:

– Fuga de la mercancía peligrosa transportada acompañada de llamas.

– Incendio que afecta al continente en el que se transporta la mercancía peligrosa.

e) Tipo 5. Explosión de la mercancía peligrosa transportada.

Colaboración de las partes implicadas en caso de accidente o incidente en el transporte de mercancías peligrosas.

En caso de un suceso en el transporte de mercancías peligrosas, ya sea por carretera o por ferrocarril, es fundamental la colaboración entre las partes implicadas (expedidores, transportistas, propietarios/explotadores de vagones, contenedores cisternas y cisternas portátiles, el administrador de infraestructura, etc.), junto con órgano competente en la gestión de emergencias.

Expedidores.

Los expedidores deberán proporcionar toda la información relevante sobre la naturaleza, características y manejo de las mercancías peligrosas involucradas, de manera que se pueda evaluar rápidamente el riesgo para las personas, los bienes y el medio ambiente. Además, el órgano encargado de la Dirección de la Emergencia podrá requerir la presencia de un representante del expedidor en el lugar del accidente.

El ADR establece que, en previsión de cualquier incidente o accidente que pudiera sobrevenir durante el transporte de material radiactivo, el expedidor de la mercancía deberá entregar al transportista, junto al documento de transporte, unas disposiciones a tomar en caso de emergencia, que incluyen actuaciones adaptadas a la naturaleza de los riesgos del material radiactivo a transportar. Esto no afecta a los envíos de bultos exceptuados, que son de muy bajo riesgo.

Transportistas por carretera.

En caso de accidente o incidente durante el transporte de mercancías peligrosas, el transportista estará obligado a disponer los medios materiales y el personal necesario para llevar a cabo, en condiciones de seguridad, las operaciones de recuperación, trasvase, custodia y traslado de las mercancías involucradas.

En conformidad con lo establecido en el Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), las empresas transportistas deberán proporcionar a la tripulación del vehículo las instrucciones escritas en el formato previsto en el ADR, asegurando su comprensión y disponibilidad para su correcta aplicación en situaciones de emergencia.

Empresas ferroviarias.

Las empresas de transporte ferroviario aplicarán los planes y procedimientos que tenga establecidos para este tipo de emergencias. Deberán contar con los medios y la organización necesarios para actuar de manera urgente en caso de accidente o incidente con mercancías peligrosas. Además, deberán proporcionar los recursos para la retirada o trasvase de las mercancías peligrosas y la rehabilitación del servicio, siguiendo las directrices del organismo encargado de coordinar la emergencia, en la parte que le compete.

Propietarios/explotadores de vagones y contenedores cisterna.

Aplicarán los planes y procedimientos que tengan establecidos para este tipo de emergencias. Deberán contar con los medios y la organización necesarios para actuar de manera urgente en caso de accidente o incidente con mercancías peligrosas. Realizarán tareas de intervención sobre la cisterna y sus dispositivos de servicio. Además, deberán

proporcionar los recursos para la retirada o trasvase de las mercancías peligrosas y la rehabilitación del servicio, siguiendo las directrices del organismo encargado de coordinar la emergencia, en la parte que le compete.

Administrador de infraestructura ferroviaria.

El administrador de la infraestructura aplicará los planes y procedimientos que tenga establecidos para este tipo de emergencias, garantizando la seguridad del tráfico ferroviario y el posterior restablecimiento del servicio.

Descontaminación.

Expedidores, transportistas y administradores de la infraestructura ferroviaria deberán colaborar con las autoridades en la descontaminación del área afectada, retirando los materiales contaminados y trasladándolos a lugares adecuados para su tratamiento.

Acuerdos de ayuda mutua.

Los acuerdos de colaboración son suscritos de forma voluntaria entre entidades, según los artículos 17 y 22 del Real Decreto 412/2001 y Real Decreto 97/2014, respectivamente o en modificaciones posteriores. Los órganos competentes estatales y autonómicos fomentarán estos pactos o acuerdos de colaboración y que los mismos servirán, si los hubiese, para cumplir con la colaboración de expedidores, propietarios/explotadores de vagones y contenedores cisterna, transportistas y administradores de la infraestructura en el caso de transporte por ferrocarril.

Sistemas de alerta temprana e información a la población

La información y los avisos a la población deberán efectuarse de forma que resulten accesibles para la población en general, y de manera suficientemente comprensible para las personas en situación de especial vulnerabilidad.

El objetivo de la información a la población es fomentar conductas de autoprotección y colaboración ciudadana, asegurando que la población conozca las acciones recomendadas y las medidas de protección que debe adoptar ante una situación de emergencia. Esta información contribuirá a reforzar la seguridad individual y colectiva y complementará la actuación de los medios y recursos de las administraciones públicas.

En caso de producirse un accidente, se informará, cuando proceda, a la población de las áreas potencialmente afectadas y a los usuarios de las vías cuya circulación pueda verse interrumpida o condicionada por este. Para ello, el órgano de Dirección del Plan dispondrá, además de los canales tradicionales (televisión y radio), de redes sociales, plataformas digitales, paneles informativos en carretera y otros medios que permitan una difusión ágil y efectiva de la información, ampliando la cobertura y mejorando los tiempos de respuesta.

Cuando sea necesario emitir una alerta para la adopción de medidas de autoprotección, los planes especiales deberán garantizar su transmisión a todas las personas situadas en la zona afectada, prestando especial atención a los grupos vulnerables, incluidos los colectivos con discapacidad. Se utilizarán los sistemas de alerta existentes, como el sistema ES-Alert, cuando sea preciso. Asimismo, se recomienda contar con mensajes predefinidos que permitan una comunicación inmediata y clara.

En los sistemas de alerta temprana e información se incluirá el ES-Alert, así como los medios de comunicación convencionales (prensa, radio, televisión, internet, megafonía, APP 1-1-2), redes sociales y cualquier otro medio que permita realizar estas funciones con eficacia y eficiencia. El Sistema ES-Alert es un componente de la Red de Alerta Nacional cuyo objetivo es enviar alertas relevantes a la población que se encuentre en zonas afectadas o que se prevea que pueda verse afectadas por situaciones de emergencia o catástrofe.

Todos los planes especiales deben contemplar el empleo y la conexión a la Red de Alerta Nacional (RAN).

Las acciones de comunicación se llevarán a cabo conforme a lo establecido en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, que regula la protección civil y la comunicación de emergencias.

Medidas de protección a la población

Las medidas de protección en los planes especiales están diseñadas para evitar o mitigar las consecuencias de los accidentes, tanto inmediatas como diferidas, en las personas, el personal de los grupos de acción, el medio ambiente, los animales y los bienes materiales. Estas medidas incluyen una combinación de procedimientos, actuaciones, medios y recursos estratégicamente organizados.

Para implementar adecuadamente estas medidas de protección, es esencial identificar los recursos humanos, las acciones de emergencia, la dependencia organizativa y los procedimientos de movilización, asegurando que todas las situaciones se gestionen de manera coordinada.

Cuando se planifican medidas de protección civil ante accidentes en el transporte de mercancías peligrosas (por carretera y ferrocarril), se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

a) Protocolos de actuación para colectivos vulnerables: los planes de emergencia deben incluir protocolos específicos para asistir a personas con discapacidad y otros grupos en situación de vulnerabilidad en cada fase de la emergencia. Estos protocolos deben abarcar procedimientos de información, comunicación, movilización y acción, de manera que todos los grupos afectados reciban la asistencia necesaria. La accesibilidad universal debe ser un componente central.

b) Programas de información preventiva: los planes deberán contemplar estrategias de divulgación que incluyan campañas informativas y sistemas de alerta preventiva, con el objetivo de que la población conozca los riesgos y sepa cómo actuar ante ellos. Estos programas deben diseñarse de forma accesible y comprensible para personas con discapacidad y otros colectivos vulnerables.

c) Formación específica para los servicios de intervención: los servicios de intervención en emergencias deben contar con formación especializada para atender a personas con discapacidad y otros grupos vulnerables, considerando sus características y necesidades específicas.

La planificación de protección civil tendrá en cuenta todas las actuaciones que, ante diferentes situaciones de peligro, puedan minimizar sus efectos. Las medidas que se exponen a continuación constituyen una referencia para su consideración, pudiendo ser ampliadas o ajustadas según las características del ámbito territorial y el marco competencial de cada plan. En todo caso, se deberán tener en cuenta las medidas de protección contempladas en el punto 8 Medidas de Protección del PLEGEM.

a) Control de accesos y regulación del tráfico: consiste en la restricción parcial o total del acceso a la zona afectada por una emergencia, con la finalidad de evitar la exposición de las personas inicialmente no afectadas por la emergencia, así como garantizar la seguridad de las personas y los vehículos que deben entrar y salir de la zona afectada, así como facilitar la puesta en práctica de otras medidas de protección.

b) Confinamiento: consiste en la permanencia de la población en sus domicilios o en otros edificios que se determinen, así como en las medidas complementarias de seguridad que deban adoptarse en los mismos para su protección.

c) Alejamiento: consiste en el traslado de la población desde lugares en los que las personas se encuentren expuestas a sufrir daños, a lugares seguros, generalmente poco distantes, utilizando sus propios medios.

d) Evacuación: es el traslado planificado de un grupo de personas afectadas por una emergencia o catástrofe, de un lugar amenazado a otro seguro.

e) Asistencia sanitaria: proveer atención médica de emergencia a los afectados, controlando posibles riesgos sanitarios, y particularmente protegiendo a grupos críticos o especialmente vulnerables.

f) Intervención de equipos de primera respuesta: actuación inmediata de los equipos de primera intervención para contener el daño y evitar mayores consecuencias.

g) Restablecimiento de vías de comunicación: reparación urgente de las infraestructuras afectadas para garantizar la movilidad y la conectividad.

h) Restablecimiento de servicios básicos: rehabilitar los servicios básicos como el agua, electricidad y telecomunicaciones que puedan haberse visto interrumpidos.

Los titulares de centros, establecimientos y dependencias en los que se realicen actividades que puedan originar una emergencia de protección civil, están obligados a informar preventivamente a la ciudadanía potencialmente afectada acerca de los riesgos y de las medidas de prevención adoptadas, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de aplicación.

Medidas de autoprotección

Los planes deberán incluir medidas de autoprotección ciudadana, entendiéndolas como aquellas actuaciones, individuales o colectivas, fácilmente realizables por cualquier persona adulta o grupo social, que resultan de gran eficacia para garantizar la seguridad de las personas cuando se aplican correctamente. Estas medidas constituyen un complemento esencial de los planes de protección civil.

Los planes también establecerán las directrices necesarias para facilitar que personas y comunidades puedan aplicar sus propias medidas de autoprotección, fortaleciendo su capacidad de respuesta ante emergencias y aumentando su resiliencia.

Asimismo, en los planes de autoprotección que se encuentren en la zona de planificación prioritaria deben contemplar el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Medidas de protección a los bienes, a los animales, al medio ambiente y al patrimonio histórico-artístico y cultural

Medidas de protección a bienes.

El contenido del plan incluirá medidas orientadas a la protección de bienes materiales, considerando su relevancia tanto económica como social.

A tal efecto, el plan podrá identificar aquellos bienes que requieran protección, entre los que se podrán incluir:

- Cultivos y explotaciones agropecuarias.
- Edificaciones de uso residencial, industrial o institucional.
- Elementos de infraestructuras críticas o estratégicas.

Estas medidas podrán comprender, entre otras, acciones de confinamiento, aislamiento físico, apagado preventivo de suministros, sistemas de protección pasiva y procedimientos de descontaminación, en función del tipo de mercancía peligrosa y del bien afectado.

Para su implementación, se contemplará la coordinación con organismos responsables en materia de agricultura, infraestructuras y medio ambiente, así como la evaluación de daños durante la fase de recuperación.

Medidas de protección a animales.

Los planes de protección civil contendrán medidas de protección de los animales, de acuerdo con la normativa de aplicación vigente.

Medidas de protección al medio ambiente.

Las medidas para proteger el medio ambiente en los accidentes de transporte terrestre de mercancías peligrosas deben contemplar:

a) Control y seguimiento de la contaminación ambiental: Supervisión continua de los posibles efectos contaminantes, incluyendo la contaminación de aguas superficiales y subterráneas, suelos y aire en caso de que se considere oportuno.

b) Limpieza y saneamiento ambiental: Actividades de limpieza y descontaminación de la zona afectada, para reducir los efectos a largo plazo del accidente.

c) Gestión de productos tóxicos y peligrosos: Tratamiento adecuado de los productos peligrosos generados por el accidente, incluyendo su eliminación o reciclaje de acuerdo con las normativas ambientales.

Además, los planes deben establecer procedimientos para informar tanto a las autoridades competentes en materia medioambiental, como a los Organismos de cuenca en caso de afectación de recursos hídricos.

Las normativas de responsabilidad medioambiental y de contaminación de aguas deben ser consideradas en la gestión de estos incidentes, para asegurar que la responsabilidad sobre los daños al medio ambiente sea clara y se apliquen las medidas correctivas necesarias.

Medidas de protección al patrimonio histórico-artístico y cultural.

Las medidas básicas de protección del patrimonio histórico-artístico y cultural deberán garantizar la conservación y salvaguarda de los bienes muebles e inmuebles ante situaciones de emergencia mediante la inclusión del riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas en los planes de salvaguarda.

En el caso que se tengan que tomar medidas de protección al patrimonio histórico-artístico y cultural, los planes deben incluir procedimientos para informar a las autoridades con competencias en la materia, de la gravedad del accidente, extensión del área y bienes afectados. Y en la estabilización, las actividades de recuperación de la zona afectada que aportarían los técnicos capacitados en el tratamiento y restauración de los bienes.

Órganos del plan

Órganos del Plan Estatal de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas

Los órganos del Plan Estatal de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas son los determinados en el Plan Estatal General de Emergencias de Protección Civil, con las especificidades que se establecen a continuación.

No obstante, el plan estatal establecerá la organización y los procedimientos complementarios a los establecidos en el PLEGEM que permitan asegurar una respuesta eficaz de las administraciones públicas, en el caso de que la emergencia sea declarada de interés nacional, así como establecer los necesarios mecanismos de apoyo a los planes activados de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla que en cada caso lo requieran.

Órganos de dirección.

Dirección del Plan: Según se establece en PLEGEM.

Comité Estatal de Coordinación y Dirección (CECOD):

Además de los miembros previstos en el PLEGEM, se incorporarán al CECOD las personas representantes de los siguientes organismos según la tipología de la emergencia.

a) Secretaría General de Transporte Terrestre, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

b) Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

c) Dirección General de Salud Pública y Equidad en Salud.

d) Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial.

e) Dirección General de Política Energética y Minería.

f) Consejo de Seguridad Nuclear.

g) Cualquier otro representante de un organismo, que así considere la Dirección del Plan.

Dirección operativa de la emergencia: Según se establece en PLEGEM.

Gabinete de coordinación informativa: Según se establece en PLEGEM.

Comités de dirección territoriales: Según se establece en PLEGEM.

Órgano de asesoramiento científico-técnico:

El órgano de asesoramiento científico-técnico se crea para el estudio y análisis de las situaciones de riesgo que se produzcan tras un accidente con mercancías peligrosas.

Se constituye como órgano de consulta y asesoramiento científico ante los órganos de dirección del plan, y se regirá por las normas de funcionamiento que se detallarán en el plan.

En el plan se establecerá el órgano que ha de ejercer las funciones de asesoramiento científico-técnico del mismo en aquellos aspectos que son relevantes para la respuesta a la emergencia y para la protección de la población, el personal de intervención, así como a los animales, bienes, medioambiente y patrimonio histórico-artístico y cultural. El plan deberá definir sus funciones, identificar a sus integrantes y establecer los protocolos de convocatoria y funcionamiento adoptando la denominación genérica de Comité Científico-Técnico.

Tendrá, al menos, las siguientes funciones:

- Establecer la tipología de los posibles fenómenos precursores del riesgo.
- Establecer la metodología de vigilancia y seguimiento a aplicar, valorar los datos e informaciones que en dicho caso se obtengan y formular hipótesis acerca de su evolución.
- Garantizar el flujo de información valorando los datos que, en relación con dichos fenómenos, se obtengan por los medios previstos.
- Formular pronósticos sobre el posible desencadenamiento de la emergencia y sus implicaciones en el ámbito de la protección civil.
- Analizar y valorar la vulnerabilidad de las zonas de emergencia.
- Encontrar soluciones técnicas a las demandas de la emergencia.
- Proponer al Director del Plan medidas preventivas de protección de la población y medidas restrictivas de carácter general.
- Hacer el seguimiento de los daños y proponer la movilización de los recursos necesarios.
- Hacer el seguimiento de las tareas de rehabilitación de acuerdo con las prioridades establecidas por el Director del Plan y proponer dichas prioridades.

El órgano de asesoramiento científico-técnico estará formado por los representantes de los organismos implicados en la emergencia y coordinado por un representante designado en el plan.

Órganos de mando e intervención.

Mando Operativo Integrado (MOPI):

Independientemente de lo que para el Mando Operativo Integrado se establece en PLEGEM, debemos señalar que se trata de un órgano de integración entre la Administración General del Estado y los órganos de gobierno de las comunidades autónomas en el ámbito operativo, que se constituye exclusivamente en las Emergencias declaradas de Interés Nacional, para asegurar la unidad de mando en la emergencia y la respuesta integral e inmediata del Sistema Nacional de Protección Civil en la zona geográfica definida al efecto, coordinando, a su nivel, la actuación en el ámbito operativo de las administraciones públicas involucradas en la emergencia, supervisando el cumplimiento de los cometidos que asigne a cada PMA en su correspondiente sector y gestionando los medios de intervención y asistencia asignados a la emergencia agrupados en los diversos grupos de acción que se constituyan a su nivel.

El Mando Operativo Integrado tiene la consideración de órgano de mando e intervención, ejerciendo los cometidos de mando y coordinación operativa en el sector de responsabilidad geográfica definida como de Emergencia de Interés Nacional.

La determinación de la demarcación geográfica de la Zona de Emergencia de Interés Nacional es responsabilidad de la Dirección del Plan.

Con carácter general, se establecerá un solo MOPI en la zona declarada de Emergencia de Interés Nacional. No obstante, lo anterior, en el caso de que la zona de emergencia sea discontinua y entre sus áreas afectadas exista una distancia significativa, o si la extensión, gravedad o singularidad de la emergencia así lo aconseja, el Director Operativo de la Emergencia podrá decidir la subdivisión de la Zona de Emergencia en Áreas de Responsabilidad, constituyendo un MOPI en cada una de ellas.

Salvo que se establezca lo contrario, el MOPI será establecido en base a la Unidad Militar de Emergencias, con la integración del CECOPI en el mismo, así como de personal experto en gestión de emergencias de las comunidades autónomas y/o ciudades autónomas afectadas, de personal de las unidades de protección civil de las delegaciones del gobierno y

de responsables de los organismos que corresponda en función de las necesidades de la emergencia. Se integrarán igualmente en el MOPI los responsables operativos de los grupos de acción de su nivel.

La Jefatura del MOPI la ejercerá la persona designada al efecto por parte del Director Operativo de la Emergencia y tomará la denominación de Director del Mando Operativo Integrado.

Puestos de Mando Avanzados: Según se establece en PLEGEM.

Grupos de acción: Según se establece en PLEGEM.

Centros de recepción logística (CRL): Según se establece en PLEGEM.

Centro de recepción de medios (CRM): Se podrá constituir uno o varios centros de recepción de medios, los cuales se establecen en los puntos principales de acceso a la zona de emergencia, con el objeto de gestionar la entrada de los recursos y medios de intervención que se incorporan a la emergencia, coordinar los apoyos que requieren y asignarles zonas de despliegue y cometidos iniciales.

Centros de atención a los ciudadanos (CAC): Según se establece en PLEGEM.

Centros de Coordinación de Emergencias:

Los Centros de Coordinación de Emergencias son infraestructuras de apoyo técnico, comunicaciones y seguimiento, de carácter permanente o constituidas ex profeso para la gestión de una situación de emergencia o catástrofe.

Son Centros de Coordinación de Emergencias:

a) Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias.

El Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias (CENEM).

El Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (DGPCE) es el centro instrumental y de comunicaciones en todas las fases y situaciones de los planes estatales.

En las emergencias de interés nacional, actuará como Centro de Coordinación Operativa, integrando informativa y operativamente la información proporcionada por los Centros de Coordinación Operativa constituidos en las Comunidades y Ciudades Autónomas afectadas.

Órganos del Plan Autonómico de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas

Tal y como se establece en la Norma Básica de Protección Civil, el Marco Orgánico-funcional de los planes de protección civil, se estructurará en los siguientes niveles organizativos:

Órganos de dirección:

- Dirección del Plan.
- Dirección de la Emergencia.

Órganos de coordinación y asesoramiento:

- Comité Asesor.

Órganos de asesoramiento científico-técnico.

Órganos de comunicación pública:

- Gabinete de información.

Órganos de mando e intervención y grupos de acción:

- Puesto de Mando Avanzado.
- Grupos de acción:
 - a) Grupo de intervención, búsqueda y rescate.
 - b) Grupo de seguridad.
 - c) Grupo judicial y forense.
 - d) Grupo sanitario.

- e) Grupo de apoyo logístico y asistencia social.
- f) Grupo de apoyo técnico.

En función de la situación o característica de la emergencia, según criterio de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia, estos grupos se podrán dividir para una efectiva prestación de sus funciones en la gestión de la emergencia.

Centros de coordinación operativa:

- Centro de Coordinación Operativa (CECOP).
- Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).
- Centro de Coordinación Operativa Municipal (CECOPAL).

Centros de asistencia y gestión logística:

En los planes, se considerarán al menos, los siguientes centros:

- Centro de atención a los ciudadanos.
- Centro de recepción logística.
- Centro de recepción de medios.

En su terminología, denominación, integrantes y funciones, estos órganos se adaptarán a los recogidos en la Norma Básica y en el plan estatal correspondiente y garantizarán las funciones determinadas en esta directriz básica, aunque podrán incorporar órganos específicos o prescindir de algunos, dependiendo del ámbito territorial.

Los planes identificarán para cada uno de estos órganos la composición y sus titulares, concretarán sus funciones y les asignarán todas las capacidades adecuadas para posibilitar el ejercicio de estas funciones en situaciones de emergencia y catástrofe.

Órganos de dirección autonómicos.

Las actuaciones operativas de protección civil se rigen por el principio de dirección única, de acuerdo con el cual los servicios intervinientes y cualquier recurso adscrito al plan actúan bajo la dependencia funcional de las personas responsables de protección civil que ostenten la Dirección del Plan y en su caso de la emergencia.

Los planes concretarán los órganos de dirección autonómicos entre los que se deberá identificar la figura de la Dirección del Plan, a la que corresponde la superior dirección de todas las operaciones que deban realizarse al amparo del plan, así como, en su caso, la figura de la Dirección de la Emergencia, a la que corresponderá ejercer las funciones de naturaleza operativa que se desarrollen sobre el terreno.

Dirección del Plan.

Le corresponde la superior dirección de todas las operaciones que deban realizarse al amparo del plan en todas sus fases y situaciones operativas, correspondiéndole asimismo al Director del Plan el mando único del mismo. Le corresponde las activaciones y desactivaciones de los planes, así como tomar las medidas necesarias de protección a la población, al medio ambiente, a los bienes y al personal interviniente, de acuerdo con la evaluación del riesgo y las propuestas que realicen las personas responsables de protección civil dependientes de la Dirección del Plan, los órganos de coordinación y asesoramiento y los órganos de asesoramiento científico-técnico y con el apoyo de los centros de coordinación operativa y los órganos de comunicación pública.

En las emergencias de interés nacional el titular del Ministerio del Interior asumirá su dirección, que comprenderá la ordenación y coordinación de las actuaciones y la gestión de todos los recursos estatales, autonómicos y locales del ámbito territorial afectado, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley para los estados de alarma, excepción y sitio, y en la normativa específica sobre seguridad nacional.

Dirección de la Emergencia.

Será responsable de ejercer las funciones de naturaleza operativa, relativas al planeamiento, conducción y seguimiento de las operaciones sobre el terreno; la asignación de misiones a los servicios de intervención a través de los grupos de acción establecidos y la determinación de los ámbitos geográficos de actuación de cada uno; la solicitud a la

Dirección del Plan de los medios y recursos extraordinarios necesarios para la respuesta a la emergencia; y el establecimiento de las prioridades operativas de respuesta.

Esta figura del órgano de Dirección de la Emergencia podrá corresponder a la misma persona que ejerce la Dirección del Plan o a otra distinta que esta designe siempre que esté prevista en el plan. En cualquier caso, la persona que ostente la Dirección de la Emergencia debe estar adscrita a la administración titular del plan y disponer de competencias en materia de protección civil o de los servicios de emergencia intervinientes.

Las funciones se ejercerán en dependencia directa de la Dirección del Plan y en concordancia con las medidas operativas y de protección de la población que ésta última determine. Asimismo, podrá proponer a la Dirección del Plan la zonificación de la emergencia en base a la información disponible y los parámetros definidos en el plan.

No obstante, en las emergencias de interés nacional, estas funciones de la Dirección de la Emergencia serán asumidas por el Director Operativo de la Emergencia (titular de la Unidad Militar de Emergencias) en el ámbito territorial afectado por la emergencia y para el que se haya declarado la Emergencia de Interés Nacional.

En las emergencias de protección civil declaradas, cuya situación afecte a dos o más comunidades limítrofes, deberá constituirse una dirección unificada con representantes de las comunidades autónomas afectadas por dicha emergencia.

Órganos de coordinación y asesoramiento.

Son órganos de coordinación y asesoramiento aquellos que se establecen entre administraciones públicas del mismo o distinto nivel y, en su caso, otros organismos, para coordinar la participación, contribución o apoyo de las mismas, en el ámbito de sus respectivas competencias, para la resolución de las emergencias, en apoyo a los Órganos de Dirección y en su caso, al Director Operativo de la Emergencia, en las Emergencias de Interés Nacional.

Los planes establecerán los órganos encargados de la coordinación y asesoramiento técnico durante las diferentes fases de la emergencia.

Estos órganos desarrollarán sus actuaciones bajo dependencia directa de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia. La Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia podrá asignar la coordinación de estos órganos a un responsable en materia de protección civil de la administración competente en la Dirección del Plan que estará determinado en este.

Entre los órganos de coordinación y asesoramiento figurará el Comité Asesor.

Comité Asesor.

Al objeto de asesorar a los Órganos de Dirección y en su caso a la Dirección Operativa de la Emergencia en aspectos asociados al riesgo principal que cause la emergencia y, en su caso, a los riesgos derivados, los planes contemplarán la constitución de órganos específicos de asesoramiento, información y análisis del riesgo, compuesto por expertos de las administraciones públicas y organismos e instituciones que se considere convenientes.

Este Comité será contemplado de forma específica en los planes, definiendo de forma genérica su composición.

El Comité Asesor será convocado por la Dirección del Plan en función de la situación y, en todo caso, siempre que se declare una Emergencia de Interés Nacional.

Son funciones del Comité Asesor, entre otras, las siguientes:

- Asegurar la coordinación de todos los organismos y administraciones implicadas en la emergencia.
- Proponer los recursos necesarios para la gestión de la emergencia.
- Analizar la conveniencia de adoptar medidas extraordinarias, así como analizar y evaluar periódicamente los resultados de la aplicación del plan.
- Recabar información del centro de coordinación.
- Analizar de forma continua las posibles necesidades de adecuación de la zonificación de la emergencia en especial la zona de intervención y alerta.

En este Comité Asesor, se integrarán representantes de las administraciones públicas involucradas en la emergencia, asimismo, a este Comité podrán asignarse representantes

de otros órganos en función de la tipología de la emergencia y de los recursos cuya movilización sea necesaria. La composición del Comité Asesor podrá incluir, entre otros, a los máximos responsables operativos y técnicos de los servicios que ejerzan la jefatura de los grupos de acción.

Ejercerá funciones de apoyo operativo y asesoramiento a los Órganos de Dirección, y en su caso al CECOP/CECOPI canalizando la conveniencia de adoptar medidas extraordinarias, así como para analizar y evaluar periódicamente los resultados de la aplicación del plan.

En este Comité se podrá integrar, cuando sea necesario, el Presidente/a de la Comisión Judicial de Crisis o su delegado.

Órgano de asesoramiento científico-técnico.

El órgano de asesoramiento científico-técnico se crea para el estudio y análisis ante las situaciones de riesgo que se produzcan.

Se constituye como órgano de consulta y asesoramiento científico ante los Órganos de Dirección, y se regirá por las normas de funcionamiento que se detallarán en el plan.

En el plan se establecerá el órgano que ha de ejercer las funciones de asesoramiento científico-técnico del mismo en aquellos aspectos que son relevantes para la respuesta a la emergencia y para la protección de la población, el personal de intervención, así como a los animales, bienes, medioambiente y patrimonio histórico-artístico y cultural. El plan deberá definir sus funciones, identificar a sus integrantes y establecer los protocolos de convocatoria y funcionamiento adoptando la denominación genérica de Comité Científico-Técnico.

Podrá ser convocado por la Dirección del Plan en función de la situación de la emergencia. Desarrollará sus actuaciones bajo dependencia directa de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia. La Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia podrá asignar su coordinación a un responsable de la administración que ostente la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia, lo que deberá quedar reflejado este.

Tendrá, al menos, las siguientes funciones:

- Evaluar el riesgo y establecer la tipología de los posibles fenómenos precursores del mismo.
- Establecer la metodología de vigilancia y seguimiento a aplicar en caso de riesgo, valorar los datos e informaciones que en dicho caso se obtengan y formular hipótesis acerca de su evolución.
- Garantizar el flujo de información valorando los datos que, en relación con dichos fenómenos, se obtengan por los medios previstos.
- Formular pronósticos sobre el posible desencadenamiento de la emergencia y sus implicaciones en el ámbito de la protección civil.
- Analizar y valorar la vulnerabilidad de las zonas de emergencia y establecer posibles criterios para la concreción de la zona de intervención y alerta.
- Encontrar soluciones técnicas a las demandas de la emergencia.
- Proponer a la Dirección del Plan o a la Dirección de la Emergencia medidas preventivas de protección de la población (bienes, animales...) y medidas restrictivas de carácter general.
- Hacer el seguimiento de los daños y proponer la movilización de los recursos necesarios.
- Hacer el seguimiento de las tareas de rehabilitación de acuerdo con las prioridades establecidas por la Dirección del Plan o por la Dirección de la Emergencia y proponer dichas prioridades.
- Dar apoyo operativo y técnico a los órganos de dirección (Dirección del Plan y Dirección de la Emergencia) así como al CECOP/CECOPI.
- Encontrar soluciones técnicas a las demandas del incidente o evento.

El órgano de asesoramiento científico-técnico estará formado por los representantes de los organismos implicados en la emergencia y en la gestión y conocimiento del riesgo.

Órgano de Comunicación Pública.

El órgano de Comunicación Pública se establece con el objeto de coordinar los asuntos relacionados con la política informativa. Para ello canalizan, supervisan y difunden toda la información que se suministra a los medios de comunicación social, redes sociales o cualquier otro medio, adoptando la denominación de Gabinete de información.

Gabinete de información.

Los planes, contemplarán en su redacción sus cometidos y funciones, así como en su caso, a criterio del Director del Plan, la jefatura y su composición.

Órganos de mando e intervención y grupos de acción.

Los planes definirán los órganos de mando e intervención, y los grupos de acción, así como sus responsables, integrantes, funciones y responsabilidades operativas, distinguiendo los siguientes:

- Jefatura del Puesto de Mando Avanzado y Puestos de Mando Avanzados.
- Grupos de acción.

Jefatura del Puesto de Mando Avanzado.

La Jefatura del PMA es el órgano de mando que coordina la ejecución de las actuaciones de los recursos intervinientes en el sector de responsabilidad que se le asigna dentro de la emergencia.

La designación del Jefe de PMA podrá estar prevista con antelación en los planes. En su defecto, será designado por la Dirección del Plan o por la Dirección de la Emergencia y en su caso, por el Director Operativo de la Emergencia, en las emergencias de Interés Nacional.

Para ello se designará un experto en gestión de emergencias del organismo que en cada caso corresponda, apoyado por el personal técnico y de coordinación que en cada momento de precise.

La Jefatura del PMA se ejercerá bajo la supervisión directa de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia.

La Jefatura del Puesto de Mando Avanzado materializa en instrucciones y órdenes a cursar las decisiones de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia. Bajo la coordinación de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia, clasifica y procesa la información recibida en relación con el suceso, su evolución, operaciones en marcha y demás circunstancias relacionadas con la situación, en fluida comunicación con los órganos intervinientes.

Son funciones de la Jefatura del PMA:

- Establecer la ubicación del PMA.
- Coordinar los distintos operativos en la zona de actuación y decidir sobre su movilización.
- Solicitar a la Dirección del Plan o a la Dirección de la Emergencia los medios y recursos necesarios y requeridos por las personas responsables de los grupos de acción.
- Gestionar y coordinar los medios y recursos necesarios para la resolución de la situación.
- Mantener informada periódicamente a la Dirección del Plan y a la Dirección de la Emergencia sobre el seguimiento y evolución de la situación.
- Ejecutar las labores y actuaciones necesarias para conseguir la recuperación de los servicios mínimos esenciales para la población.
- Puede determinar las medidas urgentes de protección a la población en la zona del sector que tiene asignado con la transmisión previa a los órganos de dirección.
- Por razón de urgencia, puede determinar la zona de intervención siguiendo los criterios establecidos en el plan previa comunicación a los órganos de dirección.
- Aquellas otras que le sean encomendadas por la Dirección del Plan y la Dirección de la Emergencia.

Puesto de Mando Avanzado (PMA).

Cuando se active el plan, se podrá establecer uno o varios PMA en función de las características de la situación, en las proximidades de la zona de Intervención y desde allí se

dirigirá y coordinará a los operativos intervinientes de los grupos de acción en las zonas afectadas. La Jefatura del PMA establecerá su ubicación. Cualquier cambio posterior en la ubicación deberá ser puesto en conocimiento de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia. El PMA deberá asegurar la comunicación permanente con la Dirección de la Emergencia.

El plan debe establecer los mecanismos que garanticen el contacto permanente entre el PMA y los órganos de dirección para la transmisión de información de forma ágil.

Se mantendrán reuniones periódicas para asegurar la coordinación entre los diferentes grupos de acción y para recibir las órdenes de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia y transmitir la situación a la misma.

Aunque su conformación dependerá de la situación, en esencia está compuesto por los responsables operativos de los grupos de acción que se hayan constituido en su sector de responsabilidad, dirigidos por la persona que designe la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia.

El PMA estará integrado por:

- a) Jefatura del PMA.
- b) Personal técnico de gestión de emergencias.
- c) Responsables de los grupos de acción o personas en quienes deleguen.
- d) Otras personas designadas por la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia.

Igualmente, cuando proceda podrá integrarse un miembro de la Carrera Judicial designado por el Presidente/a del Tribunal Superior de Justicia en el Puesto de Mando Avanzado del Plan de Protección Civil.

En situaciones de simultaneidad y afectación territorial generalizada por una emergencia que requieran establecer diversos Puestos de Mando Avanzados en diferentes sectores, deberá garantizarse siempre la unidad de mando en las actuaciones operativas sobre el terreno. Para ello, los Puestos de Mando Avanzados ejercerán las funciones que les encomiende la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia, a través de cada Jefe de PMA, y en su caso, por el Director Operativo de la Emergencia, en las emergencias de Interés Nacional. En estas situaciones, los máximos responsables operativos y técnicos de los servicios que ejerzan la jefatura de los grupos de acción deberán apoyar a la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia supervisando, en el marco del Comité Asesor y de las competencias propias, el cumplimiento de las prioridades operativas y las misiones asignadas por ésta.

Decretada una emergencia de Interés Nacional, los PMA que estén establecidos en la zona geográfica definida como tal, pasarán bajo dependencia operativa del MOPI. Igualmente conllevará la integración del CECOPI en el MOPI.

Grupos de acción.

Los grupos de acción son los equipos de intervinientes especializados en alguna de las funciones que deban desempeñarse para enfrentar la emergencia o catástrofe. Su actuación se regirá, en todo caso, bajo el principio de especialidad funcional.

Cada grupo de acción dispondrá de los medios humanos y materiales adecuados para cumplir las actuaciones previstas. La estructura básica se compondrá de una jefatura y unos servicios operativos adecuados a las funciones encomendadas. La designación de los jefes de grupo podrá estar prevista con antelación en los planes, en caso contrario será designado por la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia.

La Dirección del Plan o Dirección de la Emergencia podrá determinar los grupos de acción que se constituyan efectivamente, atendiendo a las necesidades de la situación, y que, entre otros que se determinen, podrán ser los siguientes:

- a) Grupo de intervención, búsqueda y rescate.

Encargado de las operaciones dirigidas a eliminar, reducir o controlar los efectos de la causa de la emergencia y realizar el salvamento y rescate de las víctimas y llevarlas hacia una zona segura y donde puedan ser atendidas.

En caso de urgencia, podrá proponer a la Jefatura del PMA, si estuviere constituido, o en su defecto al Director del Plan o Director de la Emergencia, la determinación o modificación de la zona de intervención y alerta.

b) Grupo de seguridad.

Es el grupo responsable de garantizar la seguridad ciudadana y el orden en las zonas afectadas, así como el control de accesos a las mismas.

c) Grupo judicial y forense.

Este grupo tiene como misión principal, la de auxiliar a la Administración de Justicia en el ámbito de sus disciplinas científicas y técnicas.

Interviene para la identificación de víctimas y la investigación de causas estando formado por varios equipos especializados.

Cuando proceda podrá integrarse un miembro de la Red Judicial de Expertos en Gestión de Emergencias y Catástrofes.

d) Grupo sanitario.

Es el grupo encargado de garantizar la asistencia sanitaria de urgencia a los afectados por la emergencia, incluyendo la asistencia psicológica si así se considera.

e) Grupo de apoyo logístico y asistencia social.

Es responsable de proveer de materiales, y equipamientos y suministros necesarios en la zona afectada. También se encargará de organizar los albergues o centros de acogida para atender a los desplazados, su control de filiación, abastecimiento de las necesidades mínimas de los mismos y su asistencia social con personal específico para ello. Prestará atención psicológica y social de los afectados por la emergencia y sus familiares, así como la atención psicológica de los intervinientes. Gestionará los centros de atención a los ciudadanos, los centros de recepción logística y de los centros de recepción de medios.

f) Grupo de apoyo técnico.

Estudia e identifica los daños producidos por la emergencia y determina las medidas técnicas necesarias (entre otras, de ingeniería civil, eléctrica, hidráulica, TIC, etc.) para la rehabilitación urgente de los servicios esenciales afectados por la emergencia y propone la priorización de las mismas. Asimismo, desarrolla sobre el terreno la recogida de datos necesarios para la evaluación de los efectos de la emergencia y su posible evolución que puedan necesitar los órganos de coordinación y asesoramiento y/o el Órgano de Asesoramiento Científico – Técnico, a criterio de la Dirección del Plan. También se integrará en este grupo cualquier otra función de apoyo a la emergencia que deba desarrollarse sobre el terreno.

Evalúa la situación y los equipos de trabajo necesarios para la resolución de la emergencia.

Mantiene permanentemente informada a la Dirección del Plan o a la Dirección de la Emergencia a través del PMA, de los resultados que se vayan obteniendo y de las necesidades que se presenten en la evolución de la emergencia.

En función de la situación o característica de la emergencia, según criterio de la Dirección del Plan o de la Dirección de la Emergencia, estos grupos se podrán dividir en otros para una efectiva prestación de sus funciones en la gestión de la emergencia.

Independientemente de lo anterior, los planes deberán contemplar los grupos de acción que, por defecto, se constituirán en caso de emergencia, las funciones a desempeñar y, si así pudiera preverse, los organismos que aportarán capacidades operativas en cada uno de ellos.

Asimismo, en el plan especial correspondiente, se tendrá previsto como coordinar y en su caso incorporar a un posible elevado número de ciudadanos voluntarios, que, de manera espontánea, se puedan prestar a colaborar ante la gravedad e intensidad de una emergencia.

A los grupos de acción se incorporarán todos los medios y recursos que la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia solicite y sean puestos a su disposición, con

independencia del organismo del que procedan. Éstos actuarán manteniendo su propia organización y bajo la dirección de sus mandos naturales.

En el caso de las Emergencias de Interés Nacional, conforme a lo establecido en la Ley 17/2015 del Sistema Nacional de Protección Civil, corresponde al ámbito estatal la gestión de todos los recursos estatales, autonómicos y locales del ámbito territorial afectado, puestos a disposición de la emergencia. Para ello, los grupos de acción que se hayan constituido en los niveles autonómicos se considerarán integrados en los de nivel estatal que se establezcan en cumplimiento de lo previsto en el plan estatal, sin que ello suponga, inicialmente, un cambio en su asignación al órgano de mando e intervención del que dependiesen o una interrupción en el cumplimiento de sus cometidos, salvo que la Dirección Operativa de la Emergencia estableciese lo contrario.

Centros de coordinación operativa.

Los planes tendrán prevista la creación de infraestructuras de apoyo técnico, comunicaciones y seguimiento, de carácter permanente o constituidas ex profeso para la gestión de una situación de emergencia o catástrofe. Estos serán los Centros de Coordinación de Emergencias:

a) Centro de Coordinación Operativa (CECOP).

Los Centros de Coordinación Operativa, además de estar constituidos por las infraestructuras de apoyo técnico, comunicaciones y seguimiento de los órganos del plan, se consideran a todos los efectos como un órgano del plan autonómico, integrando las funciones de dirección, coordinación de recursos, movilización de recursos extraordinarios, asesoramiento, transmisión de alertas y notificaciones, además de asegurar las comunicaciones con los medios que puedan verse implicados en la emergencia. Por lo tanto, el CECOP acoge los órganos del plan autonómico, excepto los de mando e intervención situados sobre el terreno.

Debe garantizarse la unidad de información en todas las fases y situaciones del plan a través del CECOP. A estos efectos, los servicios de intervención y el resto de los organismos del plan facilitarán de forma proactiva la información al CECOP y asimismo proveerán personal de enlace que se integrará físicamente en el CECOP en los casos que esté previsto por el plan o a petición de la Dirección del Plan una vez activada la fase de emergencia.

En las emergencias de interés nacional, así como en la fase de apoyo a otros sistemas nacionales si así se determina, se activarán los Centros de Coordinación Operativa previstos en el plan territorial o en los planes especiales de las comunidades y ciudades Autónomas afectadas, integrando informativa y operativamente la información que puedan proporcionar estos centros y que actuarán bajo la dependencia del Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias.

b) Centro de Coordinación Operativa Integrados (CECOPI).

Todo Centro de Coordinación Operativa pasará a denominarse y a funcionar como un Centro de Coordinación Operativa Integrado, cuando se integren los responsables de las diferentes administraciones públicas estatales, tanto para la dirección y coordinación de la emergencia en situaciones operativas 2, como para la necesaria transferencia de responsabilidades, en los supuestos de evolución de la emergencia a la situación operativa 3.

c) Centro de Coordinación Operativa Municipal (CECOPAL).

Los centros de coordinación operativa de ámbito municipal reciben la denominación de CECOPAL. En las comunidades autónomas insulares, podrán además constituirse órganos de coordinación insulares, que recibirán la denominación de Centro de Coordinación Operativa Insular (CECOPIN).

Los centros de coordinación operativa autonómicos mantendrán informado al CENEM de la situación y evolución de la emergencia declarada, al menos en las situaciones operativas 1 y 2.

Centros de asistencia y gestión logística.

Los planes especiales contemplarán el establecimiento de centros para la ejecución de actividades específicas en apoyo a la emergencia o a la población afectada, considerando su activación en función de la situación. Deberán contemplarse al menos los siguientes:

- Centro de recepción logística.
- Centro de recepción de medios.
- Centro de atención a los ciudadanos.

Centro de recepción logística (CRL).

Los centros de recepción logística son centros de recepción, control, almacenamiento y distribución de suministros, recursos materiales y equipamiento, necesarios para el apoyo a la intervención y en su caso, a la población afectada.

Centro de recepción de medios (CRM).

Se podrá constituir uno o varios centros de recepción de medios, los cuales se establecen en los puntos principales de acceso a la zona de emergencia, con el objeto de gestionar la entrada de los recursos y medios de intervención que se incorporan a la emergencia, coordinar los apoyos que requieren y asignarles zonas de despliegue y cometidos iniciales.

Centro de atención a los ciudadanos (CAC).

Los centros de atención a los ciudadanos son establecimientos o instalaciones destinadas a prestar ayuda asistencial a las personas afectadas por la emergencia o catástrofe, ejerciendo funciones como:

- Confeccionar listados de personas afectadas.
- Distribuir alimentos y enseres.
- Facilitar lugares de albergue y abastecimiento de productos esenciales.
- Prestar apoyo psicosocial.

En caso necesario, los CAC podrán servir de «ventanilla única» en la relación de la población con el conjunto de las administraciones públicas implicadas en la gestión de la emergencia.

Operatividad de los planes

Operatividad del plan estatal

La operatividad del Plan Estatal de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas es la establecida con carácter general por el PLEGEM.

El plan especial estatal al estar integrado como anexo en el PLEGEM, se activará automáticamente cuando el PLEGEM declare alguna de las situaciones operativas establecidas en su plan.

Operatividad del plan autonómico

Definición de fases y situaciones operativas.

Los planes definirán las diferentes fases y situaciones operativas que pueden ocurrir durante una emergencia, identificando el órgano competente para declarar cada una de ellas y concretando las condiciones para su establecimiento, de acuerdo con el esquema básico establecido en el artículo 7, apartado 1. d) 1.º de la Norma Básica de Protección Civil.

Fase de alerta y seguimiento o preemergencia.

Fase de alerta y seguimiento o de preemergencia, corresponde a la situación en la que no se han producido daños o estos son muy localizados o de carácter leve y que pueden ser controlados por los medios disponibles.

A esta fase corresponde la situación operativa 0, que constituye el modo ordinario de funcionamiento de los servicios oficiales de protección civil, y no requiere la movilización de recursos de intervención, o una mínima movilización para hacer frente a daños muy

localizados, y en la que, en ocasiones, puede precisarse la toma de medidas concretas para la protección y autoprotección de la población.

Fase de emergencia.

La fase de emergencia comienza cuando se tiene constancia de la posibilidad de repercusiones que requieran de la movilización de medios. Dentro de esta fase, se deberán definir, las diferentes situaciones operativas indicando el órgano competente para declarar cada una de ellas.

La activación por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla de sus planes de protección civil en las situaciones operativas 1 y 2 es, en todo caso, un aviso de emergencia de notificación obligatoria al Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias. En dicha comunicación se indicará el municipio de origen de la emergencia y una breve anotación de las circunstancias que concurren en la misma.

La notificación deberá incluir la información prevista en el punto 2.2.3.1 de esta directriz básica.

Cuando la emergencia traspase, de una comunidad autónoma a otra limítrofe, deberá constituirse una dirección unificada de la emergencia entre las comunidades autónomas afectadas.

En esta fase se distinguirán las siguientes situaciones operativas:

Situación operativa 1, en la que la intervención puede realizarse con medios propios de la Administración Pública responsable de la Dirección de la Emergencia, o asignados al plan.

La situación operativa 1 será declarada por la Dirección del Plan y conllevará la reunión o puesta en comunicación de la Dirección del Plan y los miembros del Comité Asesor para llevar a cabo, entre otras, las siguientes actuaciones:

- La constitución del Comité Asesor, en el caso de que fuera necesario.
- La comunicación entre el CECOP correspondiente y el CENEM.
- La comunicación con las autoridades de las administraciones locales en caso necesario, y la constitución de los correspondientes centros de coordinación operativa.
- La participación de la información a la población potencialmente afectada por la emergencia y a la ciudadanía en general, a través del Gabinete de información, cuando el Director del Plan lo considere necesario.

Situación operativa 2, que constituye el máximo nivel de las emergencias de dirección autonómica, en la que la respectiva comunidad autónoma, o ciudad dotada de Estatuto de Autonomía, puede requerir la asistencia de medios de otras administraciones públicas no asignados al plan, o movilizables por otras administraciones públicas, en particular por la Administración General del Estado.

La situación operativa 2 será declarada por la Dirección del Plan y conllevará, entre otras, las siguientes actuaciones:

- La puesta en funcionamiento de la estructura organizativa prevista en la planificación.
- La adopción de todas las medidas de protección previstas.
- La información a la población potencialmente afectada por la emergencia y a la ciudadanía en general.

Situación operativa 3, que se corresponde con las emergencias de interés nacional, declaradas por la persona titular del Ministerio del Interior de acuerdo con la ley. La Unidad Militar de Emergencias, en caso de emergencia de interés nacional, asumirá la dirección operativa de la misma, actuando bajo la dirección del Ministro del Interior.

El fin de la emergencia de interés nacional será acordado por la Dirección del Plan cuando hayan cesado las circunstancias que motivaron su declaración.

Fase de recuperación.

La fase de recuperación es consecutiva temporalmente a las de emergencia y se prolongará hasta que se restablezcan las condiciones mínimas para el retorno a la normalidad de las personas afectadas por la emergencia o catástrofe y para el restablecimiento de los servicios esenciales en la zona o zonas afectadas.

Esta fase se podrá superponer con la fase final de las operaciones de emergencia si las personas y los bienes afectados están en situación de protección.

La fase de recuperación finalizará cuando así lo declare la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia y podrá dar por finalizada la emergencia y desactivado el plan.

Normas de transición entre fases y situaciones operativas.

Los planes autonómicos dispondrán de un procedimiento formal para la declaración de las fases, con su correspondiente situación operativa 1 y 2 por parte de la Dirección del Plan especial de la comunidad autónoma. El plan estatal contendrá el procedimiento formal para la declaración de la situación operativa 3. En caso de tener que aplicarse contendrá las condiciones y medidas necesarias para la transferencia de las funciones de dirección y coordinación, de acuerdo con la información disponible sobre la emergencia y las condiciones imperantes.

Norma de integración con otros planes.

Los planes de protección civil se integran en un conjunto homogéneo y cohesionado para dar una respuesta eficaz a las emergencias, asegurando la transición ordenada de unos planes a otros y la consiguiente disposición por las autoridades competentes en cada caso de los medios necesarios para afrontar cada situación de emergencia.

La integración de los planes se realiza de acuerdo con las siguientes reglas:

- a) Los planes de ámbito local, provincial o insular se integran en los planes autonómicos.
- b) Los planes especiales de las comunidades autónomas y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla se integran en el plan territorial de ámbito autonómico, y en el correspondiente plan estatal.
- c) Los planes estatales especiales se integran en el PLEGEM.
- d) Los planes territoriales de las comunidades autónomas y de las Ciudades de Ceuta y Melilla se integran en el PLEGEM.
- e) Los planes de autoprotección deberán prever su integración en el plan territorial o especial correspondiente a su ámbito territorial.

Se entiende por integración al conjunto de procedimientos y órganos de coordinación y dirección que garantizan la transferencia y continuidad en la aplicación de actuaciones entre este plan y otros relacionados de aplicación consecutiva.

A efectos de facilitar esta integración, los planes territoriales y especiales de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla preverán la incorporación de representantes de la Administración General del Estado en sus órganos de dirección y gestión de las emergencias en las que se prevea que se activará la movilización de medios extraordinarios del Estado o movilizables por este.

Asimismo, los planes contemplarán la integración en el MOPI de su personal experto en gestión de emergencias de la comunidad autónoma y/o ciudad autónoma afectada, de responsables de los organismos que corresponda en función de las necesidades de la emergencia y de los responsables operativos de los grupos de acción de su nivel.

Coordinación de los planes y capacidades.

El Sistema Nacional de Protección Civil podrá disponer de todas las capacidades de las administraciones públicas para el ejercicio de sus funciones en las situaciones de emergencia y catástrofe, de acuerdo con lo dispuesto en las leyes y demás normativa de aplicación.

Igualmente, las autoridades competentes podrán disponer en las situaciones de emergencia y catástrofe, la colaboración obligatoria de la ciudadanía y de las personas jurídicas, previo requerimiento formulado por la autoridad competente y de acuerdo con lo dispuesto en las leyes.

Dentro del CECOP/CECOPI y, en su caso, del CECOPAL, donde están integrados los órganos de dirección, coordinación y seguimiento de la emergencia en curso de las diferentes administraciones públicas, se realizarán las medidas de coordinación de los diferentes planes activados según la naturaleza de la emergencia.

Los planes que se deriven de las Directrices Básicas podrán enumerar los medios y recursos disponibles, agrupándolos en un Catálogo de Capacidades.

Dentro de las capacidades debemos señalar que las Fuerzas Armadas (FAS), y especialmente la Unidad Militar de Emergencias (UME), tienen la consideración de medios extraordinarios del Estado y, en consecuencia, no pueden formar parte de las capacidades asignadas a los planes autonómicos y locales.

En cuanto a la coordinación de las entidades y los servicios de intervención y asistencia, se deberá tener en cuenta lo establecido en el CAPÍTULO VII de la Norma Básica de Protección Civil.

Mecanismos de movilización de capacidades.

Los planes deberán detallar los mecanismos para la movilización de recursos y capacidades necesarias en las diferentes situaciones operativas, de acuerdo con los principios de colaboración, cooperación, coordinación, solidaridad interterritorial, subsidiariedad, eficiencia, y participación. Si durante el desarrollo de una emergencia resulta necesario requerir medios de otras administraciones públicas no asignadas al plan, es preciso que haya sido activada la situación operativa 2 de emergencia del plan.

En cualquier caso, los planes autonómicos incluirán en sus mecanismos de movilización de capacidades, el procedimiento para la solicitud de activación de la Unidad Militar de Emergencias y los medios del Mecanismo Nacional de Respuesta según la Instrucción Técnica de Operación (ITO) correspondiente aprobada por el Consejo Nacional de Protección Civil (CNPC).

La movilización de capacidades del Sistema Nacional de Protección Civil incluye la solicitud, autorización y el despliegue de módulos y de cualquier otro medio o recurso para su utilización en las situaciones de emergencia o catástrofe, pertenecientes a una Administración Pública distinta de aquella que gestiona la situación.

Participación de otras organizaciones.

La participación en los planes de otras organizaciones y entidades sociales entre cuyos fines se encuentren los relacionados con la protección civil, se realiza mediante la aportación de medios y recursos susceptibles de ser utilizados en emergencias de protección civil y catástrofes, atendiendo al principio de especialidad funcional, y mediante los oportunos convenios o acuerdos, o a través de lo señalado en los mismos planes.

En función de la participación de estas organizaciones y entidades sociales, y atendiendo a las peculiaridades de la emergencia o catástrofe para la que se haya activado el plan, un representante de las mismas podrá integrarse en los órganos previstos en el mismo.

Implantación y mantenimiento de los planes

Implantación y mantenimiento del plan estatal

La implantación y el mantenimiento del Plan Estatal de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas se regirá por lo dispuesto a estos efectos en el PLEGEM con las especificidades que se detallan a continuación.

Ejercicios y simulacros.

Los ejercicios y simulacros del Plan Estatal ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas se realizarán en colaboración con las comunidades autónomas y se incorporarán al plan nacional anual de ejercicios y simulacros del Sistema Nacional de Protección Civil.

Implantación y mantenimiento de los planes autonómicos

Las actividades de implantación están dirigidas a mantener la operatividad del plan, para ello, todos los servicios del Sistema Nacional de Protección Civil asignados al plan deben asegurarse de la disponibilidad y operatividad de sus capacidades, de sus recursos y de los servicios de su titularidad o competencia que puedan ser requeridos en las activaciones del plan.

En las actividades de implantación se velará especialmente por el funcionamiento óptimo de las estructuras organizativas implicadas en el plan, por las actividades de carácter preventivo y las dirigidas a fomentar la resiliencia de la población frente a las emergencias y catástrofes y por la consolidación de una cultura de prevención y responsabilidad.

En particular, se desarrollarán actuaciones tendentes a la:

- Verificación y actualización de los directorios de comunicaciones de los integrantes de los órganos funcionales del plan especial.
- Actualización del catálogo de capacidades.
- Difusión del plan entre los integrantes de los diferentes órganos funcionales implicados en el mismo en cada una de las fases.
- Desarrollo de campañas de sensibilización a la población general de manera que se facilite el despliegue de las medidas de intervención y protección en caso necesario.

Las actividades de mantenimiento tienen como objetivo la comprobación y la mejora de la eficacia del plan, así como la incorporación de los avances científico-tecnológicos y operativos que puedan mejorar la gestión de las emergencias y de los sucesos catastróficos de protección civil.

Para la mejor realización de esta función, los órganos del Sistema Nacional de Protección Civil asignados al plan promoverán la colaboración de las universidades y de otros organismos de investigación, sociedades científicas, colegios profesionales, y el sector privado, incorporando a la gestión de las emergencias y catástrofes las técnicas y métodos más avanzados de la sociedad del conocimiento y las derivadas de la utilización masiva de datos y de la inteligencia artificial.

Las actividades de mantenimiento se dirigirán fundamentalmente a los siguientes campos:

- Análisis de riesgos de protección civil y de sus efectos directos.
- Análisis de los sistemas de información aplicables a la protección civil.
- Recogida de datos sobre emergencias y catástrofes para su tratamiento automatizado.
- Análisis y mejora de los sistemas logísticos de respuesta a las emergencias.

Los planes deben de establecer las acciones encaminadas a garantizar la actualización de la información contenida en plan. En función de la magnitud y repercusión de las modificaciones, se consideran dos procesos diferenciados:

- Las actualizaciones deberán ser anuales y recogerán los aspectos organizativos y operativos (nombramientos, capacidades, procedimientos, etc.).
- Las revisiones contemplarán cambios destacables en los contenidos motivados por causas técnicas o legislativas.

Determinación de los mecanismos adecuados para la información a la población afectada y al público en general.

Con objeto de que el plan sea conocido por la ciudadanía que se pueda ver afectada, se establecerán campañas periódicas de divulgación y sensibilización a la población, que, con la información adecuada tanto en el contenido como en el de canal de comunicación utilizado para cada grupo, indicarán las recomendaciones de actuación y medidas de autoprotección.

En estas campañas se especificarán los procedimientos de notificación, con indicación clara de las normas, formatos o canales donde efectuar el aviso; y se basarán en la divulgación de folletos descriptivos y en su caso con material audiovisual, publicaciones en medios tradicionales de comunicación, internet, redes sociales y cuantos se consideren adecuados, en los que se concreten las medidas de protección personal a adoptar.

El plan determinará los mecanismos adecuados para transmitir la información a la población afectada y al público en general. Esta información se regulará de forma que se realice tanto como medida preventiva, previa a la emergencia, en el momento de la emergencia o catástrofe y en fase de recuperación.

Programas de formación especializada de intervinientes.

La administración responsable de la redacción del plan especial promoverá la realización de programas de formación y capacitación, en colaboración con las otras administraciones del Sistema Nacional de Protección Civil dirigidos a los efectivos implicados directamente en la gestión de emergencias de protección civil.

También impartirá y promoverá la impartición de jornadas técnicas para analizar la operatividad de estos planes y sus posibles líneas de mejora y desarrollo futuro, dirigidas especialmente a los integrantes de los diferentes grupos de acción.

Para ello, los planes podrán indicar los contenidos de estos programas de formación especializada y definir a los receptores de esta formación.

Instrucciones y recomendaciones de autoprotección.

La administración responsable de la redacción del plan promoverá la realización de programas de formación y capacitación, en colaboración con las otras administraciones del Sistema Nacional de Protección Civil dirigidos tanto a la población en general como al personal interviniente. En este campo, se prestará una atención especial a las actuaciones en el marco del Sistema Educativo.

Estos programas irán dirigidos, entre otros, a profesionales de los medios de comunicación, en estos programas se incluirá formación específica para atender a los colectivos vulnerables teniendo en cuenta sus necesidades especiales.

La implantación y mantenimiento de los planes precisa que se realicen acciones para incluir en su contenido las medidas de autoprotección que pueda implementar la ciudadanía y divulgar estas instrucciones y recomendaciones de autoprotección.

La elaboración de guías técnicas de autoprotección ante el riesgo y su difusión permanente es una obligación esencial de los órganos de protección civil que debe recogerse en estos planes. Se editará material de divulgación y se transmitirá la información por los cauces y con las peculiaridades indicadas para la información a la población afectada y público en general.

Programa de ejercicios y simulacros.

Con la finalidad de mantener en permanente estado de plena operatividad todos los procedimientos, mecanismos y dispositivos de los planes, se realizarán regularmente ejercicios y simulacros, en colaboración con otras administraciones públicas, organismos, servicios integrantes del Sistema Nacional de Protección Civil y sector privado.

La administración responsable del plan especial, previo informe, aprobará un programa de ejercicios y simulacros, con la participación de las administraciones y departamentos implicados. Este programa deberá ser periódicamente actualizado.

Los ejercicios y simulacros se extenderán, de acuerdo con los respectivos programas anuales, a los diferentes instrumentos, mecanismos y procedimientos de estos planes, así como a los diferentes órganos, administraciones, organizaciones, grupos de acción, empresas y ciudadanía implicados y afectados por este riesgo.

Evaluación y revisión de los planes

Evaluación y revisión de los planes estatales

Sin perjuicio de la evaluación que realice la Dirección General de Protección Civil y Emergencias de las activaciones de este Plan Especial ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas, al ser este un anexo del PLEGEM estará sometido a un proceso de evaluación continua mediante el análisis crítico de las emergencias declaradas, así como de los resultados de los ejercicios y simulacros.

El Plan Estatal de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas será revisado por el gobierno de conformidad con lo establecido en el PLEGEM.

Sistemas de información estadística.

Según lo dispuesto en el artículo 9.2.e) de la Ley 17/2015, de 9 de julio, tiene que crearse un registro Nacional de Datos sobre Emergencias y Catástrofes donde se incorporaran todos los datos sobre pérdidas y daños de los eventos que se produzcan sobre

el territorio nacional. De esta manera se podrá disponer de información estadística con la que tener un mayor conocimiento sobre el tipo de evento que más daño genera y su distribución geográfica.

Desde la Dirección General de Protección Civil y Emergencias se pondrá a disposición de las administraciones una herramienta informática desarrollada para llevar a cabo esta recopilación.

En los planes se incluirán los criterios que permitan establecer los episodios significativos y que serán los que se incluyan en la aplicación. Una vez definido el episodio y dado de alta, se deberán recopilar los datos de las pérdidas y daños ocasionados según el procedimiento de recogida de estadísticas establecido por la DGPCE.

Estadística de la emergencia producidas por accidentes e incidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

El objetivo principal de la estadística de emergencias derivadas de accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas es registrar y analizar los datos más relevantes sobre estas emergencias. Esto incluye aspectos como:

- Localización del suceso: Identificación del lugar donde ocurrió el accidente.
- Características de las mercancías peligrosas involucradas: Información sobre las sustancias transportadas, su peligrosidad y cantidad.
- Tipo de accidente de protección civil: Clasificación del accidente de acuerdo con el apartado el apartado 2.2.3.3. (Clasificación de los accidentes/incidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas).
- Clasificación de la situación de emergencia: Determinación de la magnitud de la emergencia y las acciones de protección civil necesarias.
- Consecuencias para la población, bienes y medio ambiente: Impacto directo o potencial de la emergencia en la salud humana, las infraestructuras y el entorno natural.

El análisis de estos datos ayuda a perfeccionar la organización y operatividad de los planes de protección civil, además de proporcionar una base sólida para la planificación preventiva en el futuro.

La responsabilidad de elaborar las estadísticas se distribuye entre diferentes organismos dependiendo del ámbito territorial:

a) Estadísticas a nivel autonómico: Los órganos designados en los planes de protección civil de cada comunidad autónoma son responsables de elaborar las estadísticas de las emergencias producidas por accidentes en su territorio, con relación al transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril.

b) Estadísticas a nivel nacional: La Dirección General de Protección Civil se encarga de elaborar las estadísticas a nivel nacional, recopilando las emergencias ocurridas en el ámbito de todas las comunidades autónomas. Esta información estará a disposición del público general a través del portal institucional.

Una vez concluida la emergencia, los órganos competentes designados en los planes especiales de las comunidades autónomas deberán remitir, a la mayor brevedad posible, a las delegaciones del gobierno la información correspondiente a los sucesos clasificados como tipo 2, 3, 4 y 5, conforme a lo establecido en el apartado 2.2.3.3. (Clasificación de los accidentes/incidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas), siempre que dichos sucesos hayan tenido lugar en su ámbito territorial.

Las delegaciones del gobierno trasladarán dicha información a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

A efectos de recopilación y análisis de la información, se empleará el boletín estadístico previsto en el anexo II de la presente directriz básica que deberá cumplimentarse con el mayor nivel de detalle posible.

Asimismo, el anexo II podrá ser presentado por medios telemáticos mediante una aplicación específica a desarrollar por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, garantizando la integridad, autenticidad y trazabilidad de la información

remitida, conforme a la normativa vigente en materia de administración electrónica y protección de datos.

La finalidad de la recopilación de los datos estadísticos es mejorar la capacidad de respuesta ante emergencias, optimizar la planificación y ejecución de los planes de protección civil, y reforzar la eficacia de las medidas preventivas. Asimismo, estas estadísticas permitirán disponer de una visión integral de los accidentes y emergencias, facilitando la adopción de decisiones informadas por parte de las autoridades competentes.

Evaluación y revisión de los planes autonómicos

Órganos, procedimientos y alcance de las evaluaciones.

El plan especial estará sometido a un proceso de evaluación continua. Para ello incluirá un programa de evaluación basado en el análisis crítico de sus activaciones y de las emergencias declaradas, así como en el conocimiento y estado de la técnica y de los resultados de los ejercicios y simulacros realizados. Las actividades de evaluación tienen por objeto determinar las acciones de mejora del plan.

Las activaciones en las situaciones operativas 2 y 3 darán lugar a una evaluación específica de cada una de ellas, para ello la administración responsable de protección civil elaborará un informe de evaluación tras cada desactivación del plan especial en estas situaciones operativas.

Para la emisión del informe de evaluación, las administraciones públicas, los servicios técnicos, y las organizaciones y entidades que hayan participado en la gestión de la emergencia, deberán facilitar la información que obre en su poder.

Este informe será comunicado al resto de administraciones implicadas, y a otros órganos de la propia administración intervinientes en la emergencia, y será integrado en la Memoria Anual de Protección Civil que se elabore.

La finalidad de los informes de evaluación es la mejora de la operatividad del plan y del funcionamiento global del Sistema Nacional de Protección Civil, sin que en ningún caso determine conductas particulares ni asignación de responsabilidades.

El plan definirá los órganos, los procedimientos y el alcance de las evaluaciones especificando, en función de sus resultados, los criterios que pueden motivar la modificación o revisión del plan.

Sistemas de información estadística.

Según lo dispuesto en el apartado 2.6.1.1 referido al plan estatal.

Actualización y revisiones del plan y de sus anexos.

Los planes serán actualizados anualmente, y revisados al menos cada cinco años por la administración que los ha elaborado, o cuando concurren circunstancias variables en el tiempo que lo aconsejen para mantener su plena operatividad, entre otras circunstancias que se puedan definir, se revisarán por los motivos siguientes:

- Modificaciones importantes del riesgo por causas externas o sobrevenidas. Variación de la peligrosidad, vulnerabilidad o exposición.
- Como consecuencia de las evaluaciones críticas realizadas tras la activación de las situaciones operativas 2, 3, o las derivadas de los ejercicios y simulacros que hagan patente disfunciones en la operatividad o coordinación.
- Por modificación significativa de la operatividad o de las capacidades del plan.
- Por el plazo de vigencia del mismo previsto en el propio plan.

Para ello, los planes incluirán un esquema general, temporal y cualificado en el que se determinen los factores y causas que motivarán su revisión.

Los planes recogerán igualmente la obligación de redactar una memoria anual sobre su aplicación y funcionamiento, memoria que será remitida a los integrantes del Sistema Nacional de Protección Civil que intervienen en el plan en cualquiera de sus fases o situaciones operativas y podrá ser publicada en los portales de comunicación establecidos por los organismos competentes.

Elaboración de planes de ámbito local

Los planes municipales o de ámbito local, provincial o insular, son aprobados por el órgano competente de la respectiva entidad, según el procedimiento que establezca la normativa autonómica.

En el curso de una emergencia, las autoridades de protección civil de las administraciones locales deberán solicitar y canalizar las necesidades de capacidades a través de las autoridades de la comunidad autónoma.

Concepto

El plan municipal o de entidad local, establecerá la organización y procedimiento de actuación de los recursos y servicios cuya titularidad corresponda a la administración local de que se trate y los que puedan ser asignados al mismo por otras administraciones públicas o por otras entidades públicas o privadas, al objeto de hacer frente a la emergencia, dentro del ámbito territorial de aquella.

El plan de ámbito local deberá ser elaborado e implantado por el organismo competente en aquellos municipios ante el riesgo de accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas que así se determinen en el correspondiente plan de comunidad autónoma.

Contenido mínimo de los planes de actuación de ámbito local

El plan de ámbito local ante el riesgo de accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas y dentro de las directrices que se establezcan en los correspondientes planes de comunidad autónoma podrá reducir el contenido mínimo que se especifica en el punto 1.6 de esta directriz básica siempre que contenga, al menos:

- La estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en emergencias, dentro del territorio del municipio o entidad local que corresponda.
- El sistema de articulación con las organizaciones de otras Administraciones Locales incluidas en su entorno o ámbito territorial, según las previsiones del plan de comunidad autónoma en que se integran.
- La zonificación del territorio en función del mapa de riesgos y las posibles consecuencias, en concordancia con lo que establezca el correspondiente plan de comunidad autónoma, delimitando áreas según posibles requerimientos de prevención e intervención y despliegue de medios y recursos, así como localizando la infraestructura física a utilizar en operaciones de emergencia.
- Las medidas de información y formación a la población sobre el riesgo de accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, así como sobre las medidas de autoprotección a utilizar en caso de emergencia.
- El catálogo de medios y recursos específicos para la puesta en práctica de las actividades previstas.

Disposición final primera.

De conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.k) de la Norma Básica de Protección Civil, todos los planes de protección civil se adaptarán a la estructura y contenido establecido en esta directriz básica en el plazo de cuatro años desde su entrada en vigor.

Una vez aprobados, los contenidos serán publicados y accesibles al público.

ANEXO I

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

Incluye las siguientes tablas:

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Tabla 1. Información requerida ante un aviso de emergencia en un TTMMMP por ferrocarril

LOCALIZACIÓN DEL SUCESO			DATOS SOBRE LA MERCANCIA TRANSPORTADA			
DÍA:	HORA:	P. KM:	PANEL NARANJA:			
UTM:	Línea:		Número de identificación de peligro			
Estación/es colaterales: (1)			Número de identificación de la materia (número ONU)			
Población más cercana:	Término municipal:		Etiquetas de peligro:			
Provincia:			Producto/s:			
Morfología del terreno: (2)			Cantidad transportada (kg/l):			
Accesos:			Empresas implicadas:			
CARACTERÍSTICAS DEL SUCESO			Observaciones: (5), (6), (7)			
Forma del transporte:	Granel	<input type="checkbox"/>	DAÑOS HUMANOS			
	Cisterna	<input type="checkbox"/>				
	Bulto (3)		Afectado por mercancía	Otros		
	N.º de vagones/contenedores afectados:		N.º Total de heridos			
			N.º Total de fallecidos			
TIPO DE ACCIDENTE:	Tipo 1	<input type="checkbox"/>	Tipo aparente de las lesiones: (4)			
	Tipo 2	<input type="checkbox"/>				
	Tipo 3	<input type="checkbox"/>	DAÑOS MATERIALES			
	Tipo 4	<input type="checkbox"/>	Deterioro infraestructuras:			
	Tipo 5	<input type="checkbox"/>				
CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE			Otros daños:			
FUGA/ DERRAME <input type="checkbox"/>	Cantidad involucrada o fugada (kg/l):		DAÑOS ADICIONALES			
	Afectación de Suelo	<input type="checkbox"/>	Duración prevista de la inmovilización (horas)			
	Afectación de Agua	<input type="checkbox"/>	¿Se considera necesario hacer un trasvase o traslado?		<input type="checkbox"/>	
	Afectación de Aire	<input type="checkbox"/>	Servicios presentes:			
INCENDIO	Vehículo	<input type="checkbox"/>	CONDICIONES ATMOSFÉRICAS			
	Carga	<input type="checkbox"/>	Lluvia	<input type="checkbox"/>	Viento	<input type="checkbox"/>
EXPLOSIÓN		<input type="checkbox"/>	Nieve	<input type="checkbox"/>	Hielo	<input type="checkbox"/>
CORTE CIRCULACIÓN		<input type="checkbox"/>	Niebla	<input type="checkbox"/>		
OBSERVACIONES:						

Indicaciones para su correcta cumplimentación.

1. Especificar la estación para el caso de producirse una 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. Especificar tipo de bultos (bidones, botellas).
4. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.
5. En caso de transporte radiológico indicar la forma física, su radiotoxicidad y la cantidad de actividad transportada.
6. En caso de transporte biológico indicar si es A /B.
7. En caso de N.º ONU genérico indicar lo expresado en el documento de transporte.

Tabla 2. Información requerida ante un aviso de emergencia en un TTMMMP por carretera

LOCALIZACIÓN DEL SUCESO			MERCANCIA TRANSPORTADA			
DIA:		HORA:	PANEL NARANJA:			
Carretera: (1)		PK:	Número de identificación de peligro			
Sentido de la circulación (2)			Número de identificación de la materia (UN)			
Población más cercana:			Etiquetas de peligro:			
Término municipal:			Producto/s:			
Provincia:			Cantidad transportada (kg/l):			
Observaciones:			Observaciones: (6), (7), (8)			
CARACTERÍSTICAS DEL SUCESO			Empresa expedidora			
FORMA DEL TRANSPORTE:	Granel	<input type="checkbox"/>	Empresa transportista:			
	Cisterna	<input type="checkbox"/>	DAÑOS HUMANOS			
	Bulto (3)	<input type="checkbox"/>		Por mercancía	Otros	
TIPO DE ACCIDENTE	No puede continuar marcha/sin afectación del continente:	<input type="checkbox"/>	N.º Total de heridos			
	Vuelco	<input type="checkbox"/>	N.º Total de fallecidos			
	Colisión	<input type="checkbox"/>	Tipo aparente de las lesiones: (5)			
	Salida calzada	<input type="checkbox"/>	DAÑOS MATERIALES			
	Caída carga	<input type="checkbox"/>	Deterioro infraestructuras:			
Causa probable			Otros daños:			
CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE			DAÑOS ADICIONALES			
FUGA/ DERRAME	Cantidad fugada (kg/l)		Duración prevista de la inmovilización (horas):			
	Afectación de Suelo	<input type="checkbox"/>	¿Se considera necesario hacer un trasvase o traslado?	<input type="checkbox"/>		
	Afectación de Agua	<input type="checkbox"/>	Servicios presentes:			
	Afectación de Aire	<input type="checkbox"/>				
INCENDIO	Vehículo	<input type="checkbox"/>	CONDICIONES ATMOSFÉRICAS			
	Carga	<input type="checkbox"/>	Lluvia	<input type="checkbox"/>	Viento	<input type="checkbox"/>
EXPLOSIÓN		<input type="checkbox"/>	Nieve	<input type="checkbox"/>	Hielo	<input type="checkbox"/>
SITUACIÓN DEL VEHÍCULO (4)		<input type="checkbox"/>	Niebla	<input type="checkbox"/>		
CORTE CIRCULACIÓN		<input type="checkbox"/>				
OBSERVACIONES:						

Indicaciones para su correcta cumplimentación.

1. Código vigente de carreteras.
2. Especificar origen y destino.
3. Especificar tipo de bultos (bidones, bombonas...).
4. Especificar la posición del vehículo tras el suceso (calzada, arcén).
5. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicación...
6. En caso de transporte radiológico indicar la forma física, su radiotoxicidad y la cantidad de actividad transportada.
7. En caso de transporte biológico indicar si es A /B.
8. En caso de N.º ONU genérico indicar lo expresado en el documento de transporte.

ANEXO II

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

a) Datos Generales.

Fecha del Informe:			
Modo de transporte	Carretera		<input type="checkbox"/>
	Ferrocarril		<input type="checkbox"/>

b) Localización del Suceso.

Fecha del Accidente.	
Hora.	
Lugar del Accidente.	
Término municipal.	
Provincia.	

Modo de transporte			
Modo de transporte carretera		Modo de transporte ferrocarril	
Carretera		Estación/es colaterales	
PK			
RIMP	<input type="checkbox"/>		PK

c) Mercancías Transportadas.

Nombre Mercancía	N.º Peligro	N.º ONU	Cantidad Involucrada (kg/l)
------------------	-------------	---------	-----------------------------

d) Descripción del suceso.

1.º Forma del transporte:

Forma del transporte	
Granel.	<input type="checkbox"/>
Cisterna.	<input type="checkbox"/>
Bulto.	<input type="checkbox"/>

2.º Tipo de accidente: (Según el punto 2.3.2.3. Clasificación de los accidentes/incidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas).

Tipo 2.	<input type="checkbox"/>
Tipo 3.	<input type="checkbox"/>
Tipo 4.	<input type="checkbox"/>
Tipo 5.	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

e) Clasificación de la situación de la emergencia: (Según el punto 2.7.1. Definición de Fases y Situaciones Operativas).

Situación 0.	<input type="checkbox"/>
Situación 1.	<input type="checkbox"/>
Situación 2.	<input type="checkbox"/>
Situación 3.	<input type="checkbox"/>

f) Causas del accidente:

Error del conductor.	<input type="checkbox"/>
Causas externas.	<input type="checkbox"/>
Problemas cabeza tractora/plataforma.	<input type="checkbox"/>
Fallo en el contenedor.	<input type="checkbox"/>
Mal acondicionamiento de la carga.	<input type="checkbox"/>
Desconocidas.	<input type="checkbox"/>
Otras.	

g) Naturaleza y extensión de los daños.

1.º Daños humanos.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

	Por la mercancía	Otras causas	Total	T	Q	I
N.º heridos leves.						
N.º heridos graves.						
N.º víctimas mortales.						

2.º Daños materiales.

Otro accidente o incidente	<input type="checkbox"/>
De la unidad de transporte	<input type="checkbox"/>
De otras unidades de transporte	<input type="checkbox"/>
De infraestructuras	<input type="checkbox"/>
De inmuebles	<input type="checkbox"/>

3.º Daños ambientales.

Contaminación atmosférica	<input type="checkbox"/>
Contaminación hídrica	<input type="checkbox"/>
Contaminación de suelos	<input type="checkbox"/>

4.º Afectación a la población.

i. Número de personas expuestas:

ii. Descripción de la afectación:

5.º Necesidad de evacuación.

i. Número de personas expuestas:

h) Medidas adoptadas en el accidente.

1.º Medidas para mitigar los efectos del accidente.

Contención.	<input type="checkbox"/>
Corte de tráfico.	<input type="checkbox"/>
Dilución.	<input type="checkbox"/>
Limpieza.	<input type="checkbox"/>
Trasvase.	<input type="checkbox"/>
Otros.	

Observaciones:

2.º Medidas de protección a la población.

Alejamiento.	<input type="checkbox"/>
Confinamiento.	<input type="checkbox"/>
Evacuación.	<input type="checkbox"/>
Otros.	

Observaciones:

3.º Servicios de intervención presentes.

Guardia civil de tráfico.	<input type="checkbox"/>
Servicios de extinción de incendios.	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento de carreteras.	<input type="checkbox"/>
Técnicos de protección civil.	<input type="checkbox"/>
SEPRONA.	<input type="checkbox"/>
Policía nacional.	<input type="checkbox"/>
Policía autonómica.	<input type="checkbox"/>
Policía local.	<input type="checkbox"/>
Servicios sanitarios.	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>

	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

ANEXO III

Definiciones

A los efectos de la presente regulación, se establecen las siguientes definiciones:

Accidente: Suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Actividad (A): Magnitud física que mide la tasa de desintegración de un radionucleido, correspondiente a una cantidad de dicho radionucleido en un determinado estado energético en un momento dado.

Administrador de infraestructura: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que establezca el Ministerio de Fomento dentro del marco de su política general de desarrollo y financiación de infraestructuras.

ADR: Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

Afectados: Personas que resultan perjudicadas, directa o indirectamente, por un suceso peligroso. Se consideran directamente afectados a aquellos que han sufrido lesiones, enfermedades u otros efectos en la salud; los que han sido evacuados, desplazados, reubicados o han padecido daños directos en sus medios de vida o sus bienes económicos, físicos, sociales, culturales y ambientales. Se consideran indirectamente afectados los que han sufrido consecuencias, distintas o añadidas a los efectos directos, al cabo del tiempo debido a interrupciones o cambios en la economía, las infraestructuras vitales, los servicios básicos, el comercio o el trabajo, o consecuencias sociales, sanitarias y psicológicas.

Albergue: Puesta a disposición de un lugar para residir temporalmente las personas evacuadas en una emergencia o catástrofe, hasta tanto puedan regresar a sus domicilios o a residencias estables.

Alejamiento: Traslado de la población desde lugares en los que las personas se encuentren expuestas a sufrir daños, a lugares seguros, generalmente poco distantes, utilizando sus propios medios.

Bultos: (ADR, Cap. 1.2.1 y RID, Capítulo 1.2.1): Conjunto constituido por el embalaje o recipiente y su contenido, preparado para el transporte. Incluye embalajes simples, combinados, sobreembalajes, recipientes a presión pequeños (botellas, latas, bidones), objetos que por sí solos cumplen con las condiciones para ser considerados bultos, etc.

Cisternas: (ADR, Cap. 1.2.1): Recipiente permanente, desmontable o incorporado a un vehículo, destinado al transporte de líquidos, gases o materias sólidas a granel. Incluye cisternas móviles, cisternas portátiles, contenedores cisterna, etc. En RID (Capítulo 1.2.1) recipiente destinado al transporte de líquidos, gases o sólidos en estado pulverulento o granular, formando parte de un vehículo ferroviario o contenedor cisterna.

Confinamiento: Permanencia de la población en sus domicilios o en otros edificios que se determinen, así como en las medidas complementarias de seguridad que deban adoptarse en los mismos para su protección.

Daño: La pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales, los perjuicios materiales y el deterioro grave del medio ambiente, como resultado directo o indirecto, inmediato o diferido de las propiedades tóxicas, inflamables, explosivas, oxidantes, o de otra naturaleza, de las sustancias peligrosas y a otros efectos fisicoquímicos consecuencia del desarrollo de las actividades industriales.

Emergencia de protección civil: situación de riesgo colectivo definida en el artículo 2.5 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.

Empresa ferroviaria: son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Evacuación: Traslado temporal de personas y bienes a lugares más seguros antes, durante o después de un suceso peligroso con el fin de protegerlos.

Exposición: Situación en que se encuentran las personas, las infraestructuras, las viviendas, las capacidades de producción y otros activos humanos tangibles situados en zonas expuestas a amenazas.

Gestión de emergencias: La organización y la gestión de los recursos y las responsabilidades para abordar todos los aspectos de las emergencias, especialmente la preparación, la respuesta y los pasos iniciales de la rehabilitación.

Granel (ADR, Cap. 1.2.1): Transporte de materias sólidas sin embalaje, directamente en el compartimento del vehículo o en contenedores/graneleros especiales, en forma de polvo, gránulos o piezas. En el RID (Capítulo 1.2.1), transporte de materias sólidas sin embalaje, directamente cargadas en vagones o contenedores especiales para granel.

Incidente: Cualquier suceso, distinto de un accidente, que impide continuar la marcha, afectando o pudiendo afectar a la seguridad del modo de transporte por el que se circula.

Mercancías peligrosas: aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera o ferrocarril esté prohibido o sea autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR/RID o en otras disposiciones específicas. Siendo aquellas cuyo transporte, por carretera o ferrocarril, implique un riesgo para la población, los bienes y el medio ambiente en caso de accidente las que contempla la presente directriz básica.

Plan de Autoprotección: Es el instrumento de previsión que establece el marco orgánico y funcional previsto para un centro, establecimiento, espacio, instalación o dependencia en el que se valoran las actividades propias que puedan dar origen a situaciones de emergencia, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia en la zona bajo responsabilidad del titular de la actividad, garantizando la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.

RID: Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.

Riesgo: Combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas.

Suceso: En el contexto de esta directriz, cualquier accidente o incidente.

Vulnerabilidad: Condiciones determinadas por factores o procesos físicos, sociales, económicos y ambientales que aumentan la susceptibilidad de una persona, una comunidad, los bienes o los sistemas a los efectos de las amenazas.

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.