



*El Consejo de Dirección aprobó en el mes de Julio del año 1997 el Plan de Emergencia para la Red de Metro de Madrid. Este documento constaba de dos volúmenes, Tomo I “MANUAL” y Tomo II “ANEXOS”, en donde se integraban todas las disposiciones y procedimientos que hasta la fecha se estaban aplicando.*

*En 1999 y en 2002 se realizaron sendas revisiones del mismo con el fin de recoger los cambios estructurales efectuados en la Empresa que afectaban a las definiciones de responsables del Mando ante la Emergencia, así como modificaciones en los Protocolos de actuación que facilitaban su aplicación e implantación, se actualizaron los teléfonos interiores de la empresa relacionados con la emergencia y los Protocolos de actuación referentes a Sistemas de Detección y Extinción de Incendios. Se incorporaron los procedimientos definidos dentro de la “Comisión Permanente de Evaluación y Seguimiento de Actuaciones en caso de Emergencia” contenidos en el Anexo 10 y se presentó la primera edición electrónica del Plan de Emergencia en formato HTML, que permite agilizar en gran medida su distribución e implantación respecto a la versión impresa.*

*En el momento actual con la apertura de la nueva línea Metrosur se amplía notablemente el ámbito territorial de la red extendiéndose por diversos términos municipales y se presentan a su vez nuevos cambios organizativos que afectan a la estructura del Plan por lo que se hace necesaria esta nueva revisión del mismo que se aborda bajo la denominación “Revisión 2004” e incluye las actualizaciones del Tomo I “MANUAL”, en el que se incorpora un nuevo capítulo, y de los “ANEXOS” del Tomo II correspondientes a normas de evacuación, salidas de emergencia, teléfonos, procedimientos y sistemas de P.C.I. fundamentalmente mediante la incorporación de nuevos anexos y adecuación de los ya existentes.*

*Esta revisión se continuará editando en versión impresa reducida a los ejemplares estrictamente necesarios potenciándose su edición electrónica en formato HTML que permite una mayor agilidad en su distribución e implantación, y en la que se han incorporado enlaces independientes al Manual y a cada uno de los Anexos en formato pdf, para facilitar su manejo e impresión en papel en su caso.*



# ÍNDICE

<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>1</b>
1. GENERALIDADES.....	1
1.1. INTRODUCCIÓN .....	1
1.2. OBJETO.....	2
1.3. ALCANCE .....	2
1.4. ESTRUCTURA Y DESARROLLO DEL PLAN .....	2
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>1</b>
2. DEFINICIONES.....	1
2.1. CATEGORÍAS DE ACCIDENTE .....	1
2.1.1 Accidente Tipo 1 .....	1
2.1.2 Accidente Tipo 2 .....	1
2.1.3 Accidente Tipo 3 .....	2
2.2. NIVELES DE EMERGENCIA .....	2
2.2.1 Prealarma .....	2
2.2.2 Alarma Amarilla.....	2
2.2.3 Alarma Roja .....	3
2.3. ESTACIÓN SINIESTRADA .....	3
2.4. ESTACIÓN CONTIGUA.....	4
2.5. TREN SINIESTRADO .....	4
2.6. TREN CONTIGUO .....	4



<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>1</b>
<b>3. ESTRUCTURA JERÁRQUICA DE MANDO ANTE LA EMERGENCIA. DEFINICIÓN, RESPONSABLES Y FUNCIONES.....</b>	<b>1</b>
3.1. JEFE DE LA EMERGENCIA .....	1
3.1.1 Funciones del Jefe de la Emergencia.....	2
3.2. MANDO OPERATIVO (M.O.).....	2
3.2.1 Funciones del Mando Operativo.....	3
3.2.2 Coordinador del Mando Operativo.....	3
3.2.3 Responsable del Puesto de Mando de Trenes (P.M.T.).....	5
3.2.4 Responsable del Puesto de Control de Seguridad (P.C.S.) .....	6
3.2.5 Responsable del Puesto de Control de Estaciones (P.C.E.) .....	7
3.3. JEFE LOCAL DE LA EMERGENCIA.....	7
3.4. PUESTO DE MANDO AVANZADO DE LA EMERGENCIA .....	9
<b>CAPÍTULO 4</b>	<b>1</b>
<b>4. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN ESTACIONES.....</b>	<b>1</b>
4.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA .....	1
4.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA .....	2
4.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA .....	3
4.4. ACTUACIONES A REALIZAR.....	5
4.4.1 Actuaciones en Prealarma .....	6
4.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla.....	6
4.4.3 Actuaciones en Alarma roja. ....	8



## CAPÍTULO 5

1

5. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN TRENES.....	1
5.1. INCIDENCIA DE TREN EN ESTACIÓN.....	1
5.1.1 CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA .....	1
5.1.2 VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	2
5.1.3 COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA .....	3
5.1.4 ACTUACIONES A REALIZAR.....	5
5.1.4.1 Actuaciones en Prealarma .....	5
5.1.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla .....	6
5.1.4.3 Actuaciones en Alarma roja .....	7
5.2. INCIDENCIA DE TREN EN TÚNEL .....	8
5.2.1 CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA .....	8
5.2.2 VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	9
5.2.3 COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA .....	10
5.2.4 ACTUACIONES A REALIZAR.....	11
5.2.4.1 Actuaciones en Prealarma .....	11
5.2.4.2 Actuaciones en Alarma amarilla.....	12
5.2.4.3 Actuaciones en Alarma roja .....	13



<b>CAPÍTULO 6</b>	<b>1</b>
<i>6. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL T.I.C.S. (TELEMANDO DE INSTALACIONES Y CONTROL DE SEGURIDAD) ANTE LA EMERGENCIA.....</i>	<i>1</i>
6.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA.....	2
6.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	2
6.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	3
6.4. ACTUACIONES A REALIZAR.....	5
6.4.1 Actuaciones en Prealarma.....	6
6.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla.....	6
6.4.3 Actuaciones en Alarma roja.....	7
<b>CAPÍTULO 7</b>	<b>1</b>
<i>7. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE MANDO DE TRENES ANTE LA EMERGENCIA.....</i>	<i>1</i>
7.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	1
7.2. ACTUACIONES A REALIZAR.....	8
7.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL.....	8
7.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO.....	11



<b>CAPÍTULO 8</b>	<b>1</b>
<i>8. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD ANTE LA EMERGENCIA.....</i>	<i>1</i>
8.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	1
8.2. ACTUACIONES A REALIZAR.....	8
8.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL .....	8
8.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO.....	18
8.2.3 ACTUACIONES DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE CONTRATA.....	19
 <b>CAPÍTULO 9</b>	 <b>1</b>
<i>9. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES ANTE LA EMERGENCIA.....</i>	<i>1</i>
9.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.....	1
9.2. ACTUACIONES A REALIZAR.....	6
9.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL .....	6
9.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO.....	9



## CAPÍTULO 10

1

<i>10. PLAN DE ACTUACIÓN MUNICIPAL EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE MADRID.</i> .....	1
10.1. CECOPAL .....	1
10.1.1 DIRECTOR DEL PLAN .....	2
10.1.2 COMITÉ ASESOR .....	2
10.1.3 GABINETE DE INFORMACIÓN .....	3
10.1.4 GRUPO DE INTERVENCIÓN .....	4
10.1.5 GRUPO SANITARIO .....	5
10.1.6 GRUPO DE SEGURIDAD .....	6
10.1.7 GRUPO DE APOYO LOGÍSTICO .....	6
10.1.8 PMA (PUESTO DE MANDO AVANZADO) .....	7
10.2. COMITÉ DE CRISIS DE METRO .....	7
10.3. ACTIVACION DEL PLAN .....	8



## CAPÍTULO 11

1

<i>11. PLAN DE ACTUACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID ANTE EMERGENCIAS RENFE/METRO.</i> .....	1
11.1. CECOP - CECOPI.....	1
11.1.1 COMITÉ DE DIRECCIÓN .....	2
11.1.2 COMITÉ ASESOR .....	2
11.1.3 GABINETE DE INFORMACIÓN .....	3
11.2. PUESTO DE MANDO AVANZADO Y GRUPOS DE ACCIÓN.....	3
11.2.1 GRUPO DE INTERVENCIÓN. ESTRUCTURA.....	4
11.2.2 GRUPO SANITARIO.....	4
11.2.3 GRUPO LOGÍSTICO Y DE APOYO.....	5
11.2.4 GRUPO DE SEGURIDAD Y CONTROL DE ACCESOS .....	5
11.3. OPERATIVIDAD.....	6
11.3.1 UBICACIÓN DEL CECOP-CECOPI.....	6
11.3.2 CRITERIOS DE NOTIFICACIÓN .....	6
11.3.3 ACTIVACIÓN DEL PLAN .....	7





## **CAPÍTULO 1**

### **1. GENERALIDADES**

#### **1.1. INTRODUCCIÓN**

#### **1.2. OBJETO**

#### **1.3. ALCANCE**

#### **1.4. ESTRUCTURA Y DESARROLLO DEL PLAN**



# CAPÍTULO

## 1

### 1. GENERALIDADES

La ley 2/1985, de 21 de Enero, sobre Protección Civil, en su artículo 1 establece que la acción permanente en materia de protección civil de los poderes públicos, se orientará al estudio y prevención de las situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública y a la protección y socorro de personas y bienes.

La Norma Básica de Protección Civil aprobada por Real Decreto 407/1992, de 24 de Abril, contiene las directrices esenciales para la elaboración de los Planes Territoriales y los Planes Especiales.

Entre los riesgos recogidos en el artículo 6 de la Norma Básica como objeto de Planes Especiales, no figuran los del transporte de viajeros.

La ley 31/1995, de 8 de Noviembre, de Prevención de riesgos Laborales establece en el capítulo III en su artículo 20 (Medidas de emergencia) que se deberán adoptar las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de trabajadores. Asimismo en el capítulo IV en su artículo 31 apartado 2(e) se establece que los servicios de prevención deberán estar en condiciones de proporcionar a la empresa “la prestación de primeros auxilios y planes de emergencia”.

#### 1.1. INTRODUCCIÓN

El presente “Plan de actuación ante las Emergencias” trata de establecer el conjunto general de normas y acciones que garanticen la seguridad de las personas y el patrimonio.

Con este plan se pretende cubrir el vacío existente en esta materia al no estar recogido dentro de la Norma Básica como objeto de Planes especiales el transporte de viajeros y los riesgos en que éstos pueden verse implicados. El fin último es, el de establecer los mecanismos de coordinación precisos para la eficaz actuación de los medios propios (humanos y materiales), así como los de las distintas administraciones públicas y entidades que intervienen en la emergencia.



## 1.2. OBJETO

Con este plan se persigue una planificación pragmática de modo y manera que ante las incidencias ordinarias o las eventuales de desastre o calamidad pública se recoja el repertorio de procedimientos y secuencias que resuelvan de modo operativo la gestión de la emergencia desde la detección del incidente a la resolución del mismo.

## 1.3. ALCANCE

Comprende todas las incidencias que tengan o que pudieran tener lugar dentro de las instalaciones de uso público en la red de Metro, refiriéndose en el mismo las actuaciones a seguir en caso de emergencia tanto de viajeros, personal de Metro o de contratistas. Y quedando excluidos, por tanto, los riesgos en instalaciones de uso propio (recintos, talleres, etc.) que son objeto de desarrollos diferentes.

## 1.4. ESTRUCTURA Y DESARROLLO DEL PLAN

El Plan de Emergencia se estructura acorde a tres categorías de accidentes (*Véase definiciones Capítulo 2, Accidentes Tipo 1, Tipo 2 y Tipo 3*) de forma que en el mismo se integran y desarrollan los procedimientos que con carácter ordinario o extraordinario puedan producirse.

Para ello se establecen tres estados de gravedad (Prealarma, Alarma Amarilla, Alarma Roja) que darán lugar a ocho procedimientos diferenciados de actuaciones (*Véase ANEXO 5 “Clasificación de los protocolos de activación en función de los estados de alarma, y niveles de emergencia”*).

Debido a la imposibilidad de establecer todas las situaciones de riesgo que puedan tener lugar, se establecen tres grupos de acciones referidas al personal en función de que tenga lugar la:

Incidencia en Estación

Incidencia de Tren en Estación

Incidencia de Tren en Túnel



de forma que cualquier situación de riesgo previsible sea susceptible de ser tratada con unos procedimientos de actuación genéricos en función de la gravedad del incidente.

Asimismo, se establecen los procedimientos de comunicación, solicitud de ayuda y actuación para el Mando Operativo (*Véase en capítulo 3 definición del Mando Operativo M.O.*) en la Emergencia compuesto por:

Puesto de Mando de Trenes

Puesto de Control de Seguridad

Puesto de Control de Estaciones

El plan se estructura en once capítulos de manera que cada uno sea susceptible de considerarse una unidad docente diferente tal que sólo sea necesario el conocimiento de las partes que afectan a cada colectivo, por ejemplo el personal que presta su servicio en una estación solo necesitará conocer los procedimientos establecidos para Incidencias en Estaciones. Con esto se pretende un doble objetivo, conseguir su implantación a través de un programa de formación y facilitar el aprendizaje de su contenido.

Todo el plan responde a una estructura lógica de desarrollo de las diferentes fases en la emergencia articulándose los capítulos de actuaciones del personal (capítulos 4 y 5) según una misma lógica procedimental:

- Conocimiento de la incidencia.
- Valoración de la emergencia.
- Comunicación.
- Procedimientos de actuación.
- Plan de evacuación.

El plan se complementa con un volumen de anexos en donde se recogen o irán añadiendo los diferentes procedimientos que se demanden en función de nuevas necesidades, variaciones en la explotación, o caracterización de nuevos riesgos.



## **CAPÍTULO 2**

### **2. DEFINICIONES**

- 2.1. CATEGORÍAS DE ACCIDENTE
- 2.2. NIVELES DE EMERGENCIA
- 2.3. ESTACIÓN SINIISTRADA
- 2.4. ESTACIÓN CONTIGUA
- 2.5. TREN SINIISTRADO
- 2.6. TREN CONTIGUO



## CAPÍTULO

### 2

#### 2. DEFINICIONES

##### 2.1. CATEGORÍAS DE ACCIDENTE

Dependiendo de la gravedad, naturaleza y envergadura del accidente, éste quedará clasificado en una de las siguientes categorías:

<i>Accidente</i>	<i>Tipo 1</i>
<i>Accidente</i>	<i>Tipo 2</i>
<i>Accidente</i>	<i>Tipo 3</i>

Dicha clasificación será determinada en función de la información disponible sobre la incidencia y del desarrollo de la misma.

En su inicio, mientras no se tenga una mayor información sobre el accidente, éste se considerará siempre de **Tipo 1**, siendo el Jefe de la Intervención del Cuerpo de Bomberos quien determine la consideración de **Tipo 2 ó 3**, si ésta se produce.

##### 2.1.1 Accidente Tipo 1

En esta categoría se incluyen las incidencias que puedan ser controladas con los medios internos de Metro, o que requieran una ayuda externa limitada.

##### 2.1.2 Accidente Tipo 2

Se incluyen en esta categoría aquellos accidentes que requieran un gran aporte de medios externos (Ayuntamiento, Insalud, Comunidad, etc.).

En este caso se pondrá en marcha la parte del “*Plan de actuación Municipal en situación de Emergencia en el transporte de viajeros por ferrocarril en el municipio de Madrid*” incluida en el capítulo 10, en el caso de que la emergencia se produzca en el término municipal de Madrid, o la parte del “*Plan de actuación de la Comunidad de Madrid ante las Emergencias Metro/Renfe*” incluida en el capítulo 11, en el caso de que la





emergencia se produzca en la región de la Comunidad excepto en el Municipio de Madrid.

### 2.1.3 Accidente Tipo 3

Se clasifican en esta categoría los accidentes que trasciendan la de **Tipo 2**, donde tanto los servicios a coordinar como las víctimas y daños materiales afectados sean graves y cuantiosos de modo que quede alterada la comunidad en su totalidad y afectado el interés nacional.

En este caso se pondrán en marcha ambos Planes: “*Plan de actuación Municipal en situación de Emergencia en el transporte de viajeros por ferrocarril en el municipio de Madrid*” incluida en el capítulo 10 y “*Plan de actuación de la Comunidad de Madrid ante las Emergencias Metro/Renfe*” incluida en el capítulo 11.

## 2.2. NIVELES DE EMERGENCIA

Con independencia de la tipificación por categorías que pueda resultar de un incidente en concreto, se establecen tres estados de gravedad diferenciados, con sus consecuentes protocolos de actuación, que se recogen en posteriores capítulos.

- **Prealarma**
- **Alarma amarilla**
- **Alarma roja**

### 2.2.1 Prealarma

Es una situación de estado de vigilancia y atención que se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro, o se haya producido una Alarma en una *estación contigua* o en un *tren siniestrado* en la interestación.

### 2.2.2 Alarma Amarilla

Esta situación se producirá siempre que se tenga conocimiento de la existencia de un siniestro sin conocer su alcance u otro incidente cuya importancia así lo aconseje y, de modo general, como un estado producido por una incidencia que aconseje el desalojo de viajeros en parte o en su totalidad.



- Se considerará siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones.

### 2.2.3 Alarma Roja

Esta situación se producirá siempre que se tenga constancia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

Se considerará siempre que:

- Se tenga conocimiento de la existencia de un incendio, cuya magnitud presenta un riesgo grave e inminente para las personas.
- Exista invasión de humo en la estación, o en el tren que obligue a la evacuación de los viajeros.
- A consecuencia del siniestro existe posibilidad de que se produzcan víctimas.

Haya que evacuar un tren o una estación por cualquier circunstancia derivada de un siniestro.

## 2.3. ESTACIÓN SINIESTRADA

Se define como estación siniestrada aquella en la que se produzca una incidencia que dé lugar a establecer una situación de *Alarma*, incluyéndose en este concepto las correspondencias si las hubiera.

Cuando la incidencia se produzca en el interior del túnel, se considerará como estación siniestrada aquella o aquellas que por su proximidad estén o pudieran estar afectadas.

Cuando en una estación siniestrada se encuentre un tren, éste adquirirá el mismo nivel de alarma que la estación.





## 2.4. ESTACIÓN CONTIGUA

Se define como **Estación Contigua** aquella que se encuentra inmediatamente anterior y/o posterior a una **Estación Siniestrada**.

## 2.5. TREN SINIISTRADO

Se define como **Tren Siniestrado**, aquel en el que se ha producido una incidencia que da lugar a establecer una situación de *Alarma*.

En esta situación se podrían dar los siguientes casos:

- **Tren siniestrado en estación.**
- **Tren siniestrado en túnel.**

Si se da el caso de que el tren siniestrado se encuentre en parte en la estación y en parte en el túnel, se considerará como tren siniestrado en estación.

Cuando se trate de un tren siniestrado en estación, se aplicará a ambos, tren y estación, el mismo nivel de alarma.

## 2.6. TREN CONTIGUO

Se define como **Tren Contiguo**, aquel que se encuentra próximo al tren siniestrado, pudiendo darse los siguientes casos:

- **Anterior y posterior por la misma vía.**
- **Anterior y posterior por vía contraria.**

En caso de que el tren cercano por vía contraria se encuentre detenido en el mismo lugar del túnel o en la misma estación que el tren siniestrado, se considerará a todos los efectos con el mismo nivel de Alarma que éste.



### **CAPÍTULO 3**

#### **3. ESTRUCTURA JERÁRQUICA DE MANDO ANTE LA EMERGENCIA. DEFINICIÓN, RESPONSABLES Y FUNCIONES.**

- 3.1. JEFE DE LA EMERGENCIA
- 3.2. MANDO OPERATIVO (M.O.)
- 3.3. JEFE LOCAL DE LA EMERGENCIA
- 3.4. PUESTO DE MANDO AVANZADO DE LA EMERGENCIA



## CAPÍTULO

### 3

#### **3. ESTRUCTURA JERÁRQUICA DE MANDO ANTE LA EMERGENCIA. DEFINICIÓN, RESPONSABLES Y FUNCIONES.**

##### **3.1. JEFE DE LA EMERGENCIA**

Es la autoridad única de quien depende la dirección y coordinación de las actuaciones en caso de Emergencia. Éste será el Gerente de Seguridad de Metro y, en su defecto, el técnico de guardia, o persona en quien delegue.

Cuando por la gravedad de la emergencia ésta se tipifique como accidente de Tipo 2, el Jefe de la Emergencia asumirá el mando directamente, pasando a ser el representante de Metro en el Comité Asesor del CECOPAL (Centro de Coordinación Operativo Local), dirigido por el Alcalde de Madrid en el caso de que la emergencia se produzca en el término municipal de Madrid, o del CECOP/CECOPI (Centro de Coordinación Operativa Integrado) dirigido por el Director General de Protección Ciudadana en coordinación con la Administración del Estado y las Autoridades Locales en el caso de que la emergencia se produzca en la región de la Comunidad excepto en el Municipio de Madrid.

Cuando por la gravedad de la emergencia ésta se tipifique como accidente de Tipo 3 será el representante de Metro en el CECOP/CECOPI (Centro de Coordinación Operativa Integrado) en esta ocasión dirigido por el Delegado del Gobierno en Madrid en coordinación con los organismos de la Comunidad Autónoma y Autoridades Locales.

El Jefe de la Emergencia podrá requerir información de los componentes del Mando Operativo, Jefes Locales de la Emergencia o de cualquier otro agente.

Todos los mandos jerárquicos superiores al Jefe de la Emergencia darán apoyo a éste, quien seguirá ostentando el mando de la emergencia, con independencia de las obligaciones de información y consulta que se establezcan por sus mandos superiores.



### 3.1.1 Funciones del Jefe de la Emergencia

- Será el máximo responsable en aquellos accidentes de categoría Tipo 1.
- Informará y canalizará la información sobre la emergencia a los estamentos competentes y/o afectados.
- Asumirá el mando directamente si la circunstancia lo exige.
- Se integrará como representante de Metro en el Comité asesor del CECOPAL, cuando por la evolución de la propia emergencia el accidente se tipifique de tipo 2 ó 3.
- Será miembro del Comité de Crisis de Metro y el enlace entre éste y el Comité Asesor.

### 3.2. MANDO OPERATIVO (M.O.)

Es el órgano encargado de organizar y establecer todas las acciones operativas y/o preventivas conducentes a la resolución de cualquier incidencia, existiendo un responsable último del mismo, denominado “Coordinador del Mando Operativo”, cuyas funciones se establecen en el apartado 3.2.2.

El M.O. está integrado por:

- Puesto de Mando de Trenes (P.M.T.)
- Puesto de Control de Seguridad (P.C.S.)
- Puesto de Control de Estaciones (P.C.E.)

Dichos puestos actúan de forma **coordinada y autónoma** en un reparto especializado de funciones, en base a sus competencias particulares, que de modo genérico son: para el P.M.T. todo lo que afecte a trenes (Material Móvil, Circulación, etc.), y para el P.C.S. y P.C.E. todas aquellas incidencias que se produzcan en instalaciones de Metro (estaciones, vestíbulos, andenes, cuartos técnicos, etc.).

La composición del "Mando Operativo" está integrada por el personal del P.M.T., P.C.S. y P.C.E. asignado para tales puestos en número y turnos que tenga establecido cada Gerencia.



### 3.2.1 Funciones del Mando Operativo

- Establecer las acciones de demanda de ayuda interna de:
  - La propia Gerencia
  - Gerencias afectadas
  
- Establecer las acciones de demanda de ayuda externa de:
  - Bomberos.
  - Asistencia Sanitaria.
  - Policía Municipal.
  - Policía Nacional.
  - Renfe (si hay correspondencias afectadas).
  
- Establecer y determinar las acciones a tomar en cada momento en base a las especiales circunstancias que concurran en cada caso.
  
- Canalizar y articular todas las comunicaciones y flujo de órdenes conducentes a paliar y/o resolver la emergencia.

### 3.2.2 Coordinador del Mando Operativo

Actuará como máxima autoridad delegada del Jefe de la Emergencia.

Esta función corresponderá al Coordinador de Sala del Puesto Central.



*Las funciones del coordinador del M.O. son:*

**RESPONSABILIZARSE** del mando de la emergencia, en tanto ésta no sea asumida directamente por el propio Jefe de la Emergencia.

**DIRIGIR** y **COORDINAR** las acciones correspondientes a los tres puestos integrantes del M.O.

**DECLARAR** la **ACTIVACIÓN** del Plan de Emergencia y **DEFINIR** los **NIVELES DE EMERGENCIA** acordes con el siguiente cuadro:

NIVELES DE EMERGENCIA EN ESTACIONES	
Estación Contigua	Estación Siniestrada
PREALARMA	PREALARMA
	ALARMA AMARILLA
	ALARMA ROJA

NIVELES DE EMERGENCIA EN TRENES	
Tren Contiguo	Tren Siniestrado
PREALARMA	PREALARMA
	ALARMA AMARILLA
	ALARMA ROJA

**DECLARAR** el **FIN** de la **EMERGENCIA**.

NOTA:

*Aunque el Coordinador del Mando Operativo tiene la potestad de declarar la activación del Plan de Emergencia, éste también podría ser activado por cualquiera de los responsables de sus puestos integrantes, según sus propias competencias y la gravedad estimada del incidente.*



### 3.2.3 Responsable del Puesto de Mando de Trenes (P.M.T.)

Es el responsable de adoptar todas las acciones necesarias en la Emergencia que afecten al Material Móvil y/o Tráfico de Trenes.

El responsable del Puesto de Mando de Trenes será el Inspector Jefe o la persona de mayor rango (categoría) con responsabilidad operativa que se encuentre en el mismo en ese momento.

*Las funciones del Puesto de Mando de Trenes (P.M.T.) son:*

**DIRIGIR y COORDINAR** las acciones que permitan solucionar las incidencias en trenes o que afecten a la circulación de los mismos.

**RECABAR** toda la información posible y **VALORAR** el tipo de amenaza o incidente.

**COMUNICAR la ACTIVACIÓN de los NIVELES DE EMERGENCIA** en trenes acorde con el siguiente cuadro:

NIVELES DE EMERGENCIA EN TRENES	
Tren Contiguo	Tren Siniestrado
	PREALARMA
PREALARMA	ALARMA AMARILLA
	ALARMA ROJA

**SOLICITAR** la **DEMANDA** de ayuda interna y externa, preferentemente a través del P.C.S. y P.C.E., (excepto la relativa a trenes).

**COMUNICAR** el **FIN DE LA EMERGENCIA** en trenes y **RESTABLECER** la prestación del servicio.



### 3.2.4 Responsable del Puesto de Control de Seguridad (P.C.S.).

Es el responsable de adoptar en coordinación con los demás puestos, todas las acciones necesarias en la Emergencia que no afecten directamente al Material Móvil y/o Tráfico de Trenes.

El responsable del P.C.S. será el Técnico Ayudante de Seguridad de turno nombrado, o la persona de mayor rango (categoría) con responsabilidad operativa que se encuentre en el P.C.S. en ese momento.

*Las funciones del Puesto de Control de Seguridad (P.C.S.) son:*

**DIRIGIR Y COORDINAR** las acciones que permitan solucionar las incidencias que no afecten directamente a trenes o a la circulación de los mismos.

**RECIBIR** información y **VALORAR** el tipo de amenaza o incidente.

**COMUNICAR la ACTIVACIÓN** de los **NIVELES DE EMERGENCIA** acorde con el siguiente cuadro:

NIVELES DE EMERGENCIA EN ESTACIONES	
Estación Contigua	Estación Siniestrada
PREALARMA	PREALARMA
	ALARMA AMARILLA
	ALARMA ROJA

**SOLICITAR** la **DEMANDA** de ayuda interna y/o externa.

**APORTAR** los datos sobre la emergencia de manera que el Sº de Extinción de Incendios, como responsable de los grupos operativos, estime la gravedad del incidente y **ACTIVE EL PLAN DE EMERGENCIA** para los accidentes de **CATEGORÍA 2 ó 3**, si es necesario.

**COMUNICAR** el **FIN DE LA EMERGENCIA** en los casos que le corresponda.





### 3.2.5 Responsable del Puesto de Control de Estaciones (P.C.E.)

Es el responsable de adoptar en coordinación con los demás puestos, todas las acciones necesarias en la Emergencia que afecten directamente a las estaciones.

El responsable del P.C.E. será el Técnico Ayudante de Control de Estaciones de turno nombrado o la persona de mayor rango (categoría) con responsabilidad operativa que se encuentre en el P.C.E. en ese momento.

*Las funciones del Puesto de Control de Estaciones (P.C.E.) son:*

**EJECUTAR** las acciones necesarias que permitan solucionar las incidencias que afecten a las estaciones.

**RECIBIR** información para **VALORAR** el tipo de amenaza o incidente.

**COMUNICAR** al personal de Estaciones el **NIVEL DE EMERGENCIA** declarado.

**SOLICITAR** la **DEMANDA** de ayuda interna.

**COMUNICAR** al personal de Estaciones la **FINALIZACIÓN DE LA EMERGENCIA**.

### 3.3. JEFE LOCAL DE LA EMERGENCIA

Es la persona que, encontrándose en el lugar de los hechos, asume la responsabilidad de las acciones a realizar en la incidencia.

*Las funciones del Jefe Local de Emergencia son:*

**ESTAR LOCALIZABLE** atendiendo a las instrucciones del Jefe de la Emergencia, y/o Mando Operativo.

**RECABAR** el mayor número de datos e **INFORMAR** de cuantos se dispongan sobre la emergencia.

**INFORMAR** y **RECIBIR** a los medios de ayuda interna o externa.

**REALIZAR** cuantas actuaciones se requieran, según se establecen en los protocolos de actuaciones correspondientes, para los **NIVELES DE EMERGENCIA** descritos en los capítulos 4 y 5.

En caso de que el accidente se tipifique como de categoría 2 ó 3, el Jefe Local de la Emergencia será el **Jefe de Guardia o Mando Jerárquico del Cuerpo de Bomberos**



que acuda a la emergencia, y en última instancia el Jefe del Departamento de Extinción de Incendios del Ayuntamiento de Madrid, de la Comunidad o del municipio correspondiente, según el término municipal donde se produzca la emergencia, el cual se constituirá en el coordinador de todos los grupos de acción en el lugar del accidente.

**NOTA:** *Las funciones y cometidos del Jefe Local de la Emergencia en este último caso, serán los determinados en los Planes de Actuación en situación de Emergencia para los accidentes de tipo 2 y 3. (Capítulos 10 y 11).*

Las funciones del Jefe Local de la Emergencia recaerán, según los casos en:

#### Jefe Local de la Emergencia en Tren

**EL CONDUCTOR** del tren siniestrado, salvo que se encuentre o se persone en el mismo cualquier otro agente de la Unidad Operativa con mayor categoría.

#### Jefe Local de la Emergencia en Estación

**EL JEFE DE VESTÍBULO** o **SUPERVISOR COMERCIAL** de la estación siniestrada, salvo que se encuentre o se haya personado en la misma otro agente de la Unidad Operativa con mayor categoría.

o, en su defecto, la persona que designe el Mando Operativo o el Jefe de la Emergencia.



### **3.4. PUESTO DE MANDO AVANZADO DE LA EMERGENCIA**

Es el lugar más próximo a la incidencia desde donde se coordinan todas las acciones de intervención necesarias para la resolución de la emergencia.

Desde este lugar se estará en comunicación permanente con el Mando Operativo, y servirá de nexo de unión entre éste y los medios de intervención.

Estará ubicado preferentemente en el P.C.L. más cercano al lugar de la incidencia, o en el C.C.I. en su caso.



## **CAPÍTULO 4**

### **4. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN ESTACIONES.**

- 4.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA
- 4.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA
- 4.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA
- 4.4. ACTUACIONES A REALIZAR



## CAPÍTULO

### 4

#### 4. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN ESTACIONES.

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar en caso de emergencia por el personal de Estaciones.

El desarrollo genérico de la emergencia se articula en base a cuatro fases diferenciadas:

- Conocimiento
- Valoración
- Comunicación
- Actuaciones

##### 4.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA

Esta fase se refiere al momento en que se tiene conocimiento del incidente en su inicio y podrá darse habitualmente por:

- Percepción del propio agente de Metro.
- Comunicación del personal de seguridad.
- Comunicación de viajeros.
- Detección de sistemas de P.C.I. (Ver ANEXO 18).
- Visualización a través de las C.C.T.V. en los monitores de la estación.
- Detección de ambiente explosivo (sondas explosimétricas Aeropuerto). Ver ANEXO 23.
- Comunicación exterior (Policía Municipal, Policía Nacional, etc.).
- Llamada a través de interfonos.
- Comunicación desde el T.I.C.S. o desde el Mando Operativo.
- Otros.



## 4.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA

El objeto de esta fase es adquirir conciencia del riesgo implicado, recabando para ello toda la información posible sobre el incidente que permita valorar su magnitud y dimensión, para lo cual se intentará obtener, al menos, la información siguiente:

### VALORACIÓN DEL INCIDENTE

**Tipo de incidencia** (Incendio, Arrollamiento, Inundación, etc.).

**Situación** (Estación, Túnel, etc.).

**Localización** (Andén, Cuarto, P.C.L., C.C.I., etc.).

**Magnitud** (Tamaño del Fuego, extensión y dirección del humo, etc.).

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Actuación de sistemas de P.C.I.** (Alarmas de fuego, Disparo de Extinción, etc.).

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Paro de escaleras mecánicas (nº y localización)
- \* Estado de funcionamiento de los ventiladores

**Personal que se encuentra en la estación:**

- \* Agentes de Metro (Movimiento, Instalaciones Fijas, etc.)
- \* Personal de Seguridad
- \* Contratas
- \* Otros

**Nivel de ocupación de viajeros en la estación.**

**Primeras actuaciones realizadas** (uso de extintores, cierres de vestíbulo, desalojo de tren o estación, etc.).



#### 4.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA

En todos los casos se comunicará la incidencia y todos los datos obtenidos para su valoración a:

**PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD**

**PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES**

y se seguirán las instrucciones que éstos determinen.

La comunicación se realizará de la siguiente forma:

Se establecerá *preferentemente* desde el *teléfono del P.C.L.* o utilizando *el teléfono inalámbrico (en estaciones con C.C.I.)* siendo los números a utilizar:

**TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA**

**112**

En caso de que éste no se pudiera utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso de los siguientes:

**PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD**

**22136**

**22137**



## PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES

**130**

En caso de que éste no se pudiera utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso de los siguientes:

**22110**

**22111**

**22134**

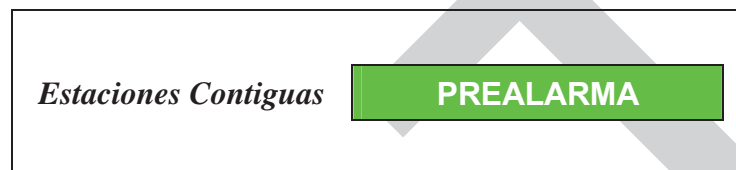
- \* **Radioteléfono de estaciones** (Jefe de Sector, Jefes de línea y Supervisores Comerciales) que comunica con PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES.
- \* **Teléfono selectivo** ubicado en los piñones (cualquier agente) que comunica con el PUESTO DE MANDO DE TRENES.
- \* **Radioteléfono de seguridad** directamente al PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD (en este caso será realizada por el personal de seguridad).
- \* **Radioteléfono del tren** en caso de que se encuentre éste en la estación, que comunica con el PUESTO DE MANDO DE TRENES (en este caso será realizada por el conductor del tren).





#### 4.4. ACTUACIONES A REALIZAR

Una vez activado el Plan de Emergencia por el Mando Operativo y determinada la misma, según los siguientes niveles:



**NOTA:** La comunicación de la activación de la Emergencia al personal de la estación se realizará desde el Puesto de Control de Estaciones.

Las actuaciones a realizar en cada caso serán las descritas a continuación:



#### 4.4.1 Actuaciones en Prealarma

Esta situación se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro o cuando haya una **Alarma en una estación contigua**, o en un **tren siniestrado** en la interestación.

Al ser éste un estado de vigilancia y atención se requiere que:

- **El personal de la estación esté permanentemente localizable en su puesto de trabajo.**
- **Esta situación se mantendrá en tanto no se indique el cambio a otro nivel de la emergencia o el fin de la misma.**
- **El personal de la estación deberá atender las instrucciones que se reciban.**
- **Si se recibe la orden de EVACUAR LA ESTACIÓN se realizará siguiendo el procedimiento descrito en las NORMAS DE EVACUACIÓN DE ESTACIONES (Anexo 1).**

#### 4.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla

Esta situación se producirá cuando se tenga conocimiento de la existencia de un siniestro sin conocer su alcance, u otro incidente que por su importancia así lo aconseje.

**IMPORTANTE:**

**Siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones, se considerará la estación en *Alarma Amarilla*.**



En este caso se procederá de la siguiente manera:

- **SUSPENDER LA VENTA E IMPEDIR LA ENTRADA DE VIAJEROS A LA ESTACIÓN O PARTE DE ÉSTA.**
- **ACCIONES SOBRE INSTALACIONES (SI LAS CIRCUNSTANCIAS ASÍ LO ACONSEJAN):**
  - \* **TORNIQUETES: PONER EN ANTIPÁNICO.**
  - \* **PORTONES: PONER EN EMERGENCIA EN TODOS LOS VESTÍBULOS.**
  - \* **LUZ DE TÚNEL: ENCENDER**
  - \* **ESCALERAS MECÁNICAS: PONER EN SENTIDO DE SALIDA DE LA ESTACIÓN (EN SUBIDA EN CASO NECESARIO)**
- **COMUNICAR A LOCALES COMERCIALES Y OTRAS DEPENDENCIAS NORMALMENTE OCUPADAS (personal de Metro, contratas, etc) la situación de ALARMA.**
- **Deberá permanecer una persona responsable (Jefe Local de Emergencia) en el P.C.L. o C.C.I. (Puesto de mando avanzado de emergencia).**
- **Vigilar la estación a través de los monitores de la estación, fijando la imagen si es posible en el lugar de la incidencia y seguir su evolución.**
- **Mantener informados a los viajeros de la situación mediante mensajes por megafonía.**
- **Atender los posibles avisos de la pantalla de alarma contraincendios en el P.C.L. o C.C.I., e informar de los mismos.**
- **Informar y atender la llegada de ayuda externa acudiendo al punto de encuentro determinado por el Mando Operativo.**
- **EVACUAR LA ESTACIÓN O PARTE DE ÉSTA conforme a las Normas de Evacuación de Estaciones (Anexo I) CUANDO:**
  - \* **Lo ordene el Mando Operativo**
  - \* **Por el desarrollo de los hechos sea necesario. En este caso la decisión corresponde a la persona de mayor categoría que se encuentre en la estación en ese momento, comunicándose inmediatamente al Mando Operativo.**



Cuando el incidente se produzca en una Estación con correspondencia, las actuaciones descritas serán extensivas a todas las líneas (andenes, pasillos y vestíbulos) de dicha estación, observándose además las siguientes:

- Dirigir el flujo de viajeros por un canal alternativo al lugar del incidente a través de los pasillos y vestíbulos correspondientes a otras líneas, si esto fuera posible.
- En caso de que por el desarrollo de los hechos no fuera posible la salida al exterior, o implicara un riesgo cierto para las personas, tratar de dirigir las hacia un andén de otra u otras líneas donde no exista riesgo.

**IMPORTANTE:**

Dependiendo de la naturaleza de la incidencia, geometría de la estación de correspondencia, u otras causas, el Mando Operativo podrá restringir la extensión de la alarma a la estación de la línea afectada exclusivamente.

Asimismo, las actuaciones a realizar podrán restringirse a la zona objeto de la Alarma Amarilla, siempre que ésta esté acotada y no implique riesgo para el resto de las zonas de la estación o estaciones de correspondencia.

#### 4.4.3 Actuaciones en Alarma roja.

Esta situación se producirá cuando se tenga constancia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

**IMPORTANTE:**

Entre los posibles casos, se considerará la estación en *Alarma Roja* siempre que:

- Se tenga conocimiento de la existencia de un incendio, cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en la estación u otra circunstancia que obligue a la evacuación de la misma.
- A consecuencia del siniestro se produzcan víctimas.



En esta situación las actuaciones a seguir serán las siguientes:

- **SUSPENDER LA VENTA E IMPEDIR LA ENTRADA DE VIAJEROS.**
- **ACCIONES SOBRE INSTALACIONES:**
  - \* **TORNIQUETES: PONER EN ANTIPÁNICO.**
  - \* **PORTONES: PONER EN EMERGENCIA EN TODOS LOS VESTÍBULO**
  - \* **LUZ DE TÚNEL: ENCENDER**
  - \* **ESCALERAS MECÁNICAS: PONER EN SENTIDO DE SALIDA DE LA ESTACIÓN (EN SUBIDA EN CASO NECESARIO).**
  - \* **ASCENSORES: DEJAR FUERA DE SERVICIO.**
- **COMUNICAR A LOCALES COMERCIALES Y OTRAS DEPENDENCIAS NORMALMENTE OCUPADAS (personal de Metro, contratadas, etc.) la situación de ALARMA.**
- **EVACUAR LA ESTACIÓN (Ver Normas de Evacuación de Estaciones) (Anexo 1).**
- **Siempre que sea posible permanecerá una persona responsable (Jefe Local de Emergencia) en el P.C.L. o C.C.I. (PUESTO DE MANDO AVANZADO DE EMERGENCIA). Si no es posible, se trasladará este puesto al lugar más idóneo, desde donde se puedan mantener las comunicaciones, requerir información y atender a los medios de ayuda.**
- **Mientras sea posible, vigilar especialmente la estación a través de los monitores de la estación y, en caso de que se pueda visualizar la situación del incidente, fijar un monitor en él y seguir su evolución.**
- **Mientras sea posible, en caso de incendio, vigilar los posibles avisos de la pantalla de alarma contraincendios en el P.C.L. o C.C.I. e informar de los mismos.**
- **Atender la llegada de la ayuda externa acudiendo al punto de encuentro determinado por el Mando Operativo y, si es accesible el P.C.L. o C.C.I., facilitarles los planos de la estación existentes en el armario USO EXCLUSIVO DE BOMBEROS, que contiene información técnica de medios de protección y características de la estación.**



Cuando el incidente se produzca en una estación con correspondencia, las actuaciones descritas serán extensibles a todas las líneas (andenes, pasillos y vestíbulos) de dicha estación, observándose además las siguientes:

- Dirigir el flujo de viajeros por un canal alternativo al lugar del incidente a través de los pasillos y vestíbulos correspondientes a otras líneas, si esto fuera posible.
- En caso de que por el desarrollo de los hechos no fuera posible la salida al exterior, o implicara un riesgo cierto para las personas, tratar de dirigirlos hacia un andén de otra u otras líneas donde no exista riesgo.



## **CAPÍTULO 5**

### **5. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN TRENES**

- 5.1. INCIDENCIA DE TREN EN ESTACIÓN**
- 5.2. INCIDENCIA DE TREN EN TÚNEL**



## CAPÍTULO

### 5

#### 5. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANTE LA EMERGENCIA EN TRENES

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar en caso de una emergencia que afecte a trenes o a su circulación.

Siempre que se produzca una emergencia en un tren se procurará que éste quede en su totalidad dentro de la estación. Dependiendo de esta circunstancia se distinguen dos procedimientos diferenciados de actuación:

*Incidencia de Tren en Estación*

*Incidencia de Tren en Túnel*

En caso de que el tren quede parte en el túnel y parte en la estación, se actuará como se indica en el caso de Incidencia de Tren en Estación.

El desarrollo genérico de la emergencia se articula en base a cuatro fases diferenciadas:

- Conocimiento
- Valoración
- Comunicación
- Actuaciones

#### 5.1. INCIDENCIA DE TREN EN ESTACIÓN

##### 5.1.1 CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA

Esta fase se refiere al momento en que se tiene conocimiento del incidente en su inicio, y podrá darse habitualmente por:

- Percepción del conductor del propio tren.
- Percepción de cualquier otro conductor o agente de Metro.
- Comunicación desde el P.M.T.
- Comunicación del personal de seguridad.





- Comunicación de viajeros.
- Visualización a través de las C.C.T.V. del tren o de andén.
- Otros.

### 5.1.2 VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA

El objeto de esta fase es adquirir conciencia del riesgo implicado, recabando para ello toda la información posible sobre el incidente que permita valorar su magnitud y dimensiones para lo cual se intentará obtener, al menos, la información siguiente:

#### VALORACIÓN DEL INCIDENTE

**Tipo de incidencia** (incendio, arrollamiento, inundación, etc.)

**Situación** (Estación, Túnel, etc.)

**Localización en el tren** (nº de coche, recinto de viajeros, cabina conducción, bajos del tren, hilo de trabajo, pantógrafos, etc.)

**Magnitud** (nº de coches afectados, existencia y dirección de humo, de agua, etc.)

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Estado del tren** (puertas abiertas o cerradas, anomalías técnicas, etc.)

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Corte de tracción

**Personal que se encuentra en el tren:**

- \* Agentes de Metro
- \* Personal de seguridad
- \* Otros

**Nivel de ocupación de viajeros del tren y andén.**

**Primeras actuaciones realizadas** (uso de extintores, desalojo del tren, etc.)



### 5.1.3 COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA

En todos los casos se comunicará la incidencia y todos los datos obtenidos para su valoración a:

**PUESTO DE MANDO DE TRENES**

y se seguirán las instrucciones que éste determine.

La comunicación se realizará de la siguiente forma:

A) **Personal de Trenes:**

**RADIOTELÉFONO DEL TREN**

**RADIOTELÉFONO PORTÁTIL**

En caso de que éste no se pudiera utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso del siguiente:

- **Teléfono selectivo** ubicado en los piñones, que comunica con el Puesto de Mando de Trenes.

En caso de que fuera necesario comunicar con el Puesto de Control de Seguridad se hará preferentemente por medio del:

**TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA**

**112**



En caso de que éste no se pudieran utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso de los siguientes:

- *Teléfono selectivo* ubicado en los piñones que comunica con el P.C.L. o T.I.C.S. en su caso.
- *Interfono* de andén que comunica con el P.C.L. o T.I.C.S. en su caso.

**B) Personal de Estaciones:**

Comunicación preferente:

TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA

**112**

**TELÉFONO SELECTIVO DE P.C.L. A P. MANDO DE TRENES**

**22104 - 22106**

**22105 - 22118**

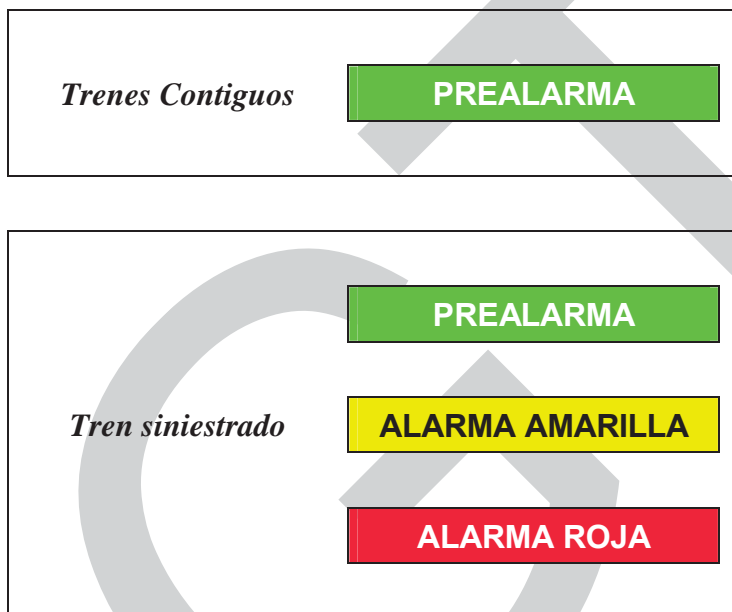
**IMPORTANTE:**

**Además de comunicar con el Puesto de Mando de Trenes se seguirá el procedimiento de comunicaciones correspondiente a las actuaciones ante la emergencia en estaciones descrito en el Capítulo 4.**



### 5.1.4 ACTUACIONES A REALIZAR

Una vez activado el Plan de Emergencia por el Mando Operativo, y determinado el nivel de la misma:



Las actuaciones a realizar en cada caso serán las descritas a continuación:

#### 5.1.4.1 Actuaciones en Prealarma

Esta situación se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro o cuando se encuentre próximo un tren en situación de Alarma.

Al ser éste un estado de vigilancia y atención se requiere que:

- **El personal del tren atienda las instrucciones que se reciban.**
- **Si se recibe la orden de EVACUAR EL TREN se realizará siguiendo el procedimiento descrito en las NORMAS DE EVACUACIÓN DE TRENES (Anexo 2).**



### 5.1.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla

Esta situación se producirá cuando se tenga conocimiento de la existencia de un siniestro sin conocer su alcance u otro incidente que por su importancia así lo aconseje.

#### **IMPORTANTE:**

Siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones, se considerará el tren en *Alarma Amarilla*.

*En este caso el conductor del tren actuará de la siguiente manera:*

- **ABRIR LAS PUERTAS DE ANDÉN** si todo el tren está situado en la estación.
- **UTILIZAR LOS EXTINTORES** que estén más próximos (cabinas de conducción, recinto de viajeros o andenes), **SISTEMA DE EXTINCIÓN POR AGUA NEBULIZADA, SI LO HAY**, o cualquier otro medio disponible, *en caso de conato de incendio e intentar sofocarlo*.
- **Mantener informados a los viajeros de la situación mediante mensajes tranquilizadores por megafonía.**
- **Informar al Puesto de Mando de Trenes de los acontecimientos y permanecer atento a las instrucciones de éste.**
- **EVACUAR EL TREN** conforme a las Normas de Evacuación de Trenes (Anexo 2) **CUANDO:**
  - \* **Lo ordene el Puesto de Mando de Trenes.**
  - \* **Por el desarrollo de los acontecimientos sea necesario. En este caso la decisión corresponde al conductor, o al agente de mayor categoría de la Unidad Operativa que se encuentre en el tren o lugar del incidente en ese momento, comunicándolo inmediatamente al Puesto de Mando de Trenes.**

**NOTA:** El personal de Estaciones procederá según lo establecido en las actuaciones ante la Emergencia en Estaciones, descrita en el Capítulo 4.



### 5.1.4.3 Actuaciones en Alarma roja

Esta situación se producirá cuando se tenga constancia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

#### **IMPORTANTE:**

*Entre los posibles casos se considerará el tren en Alarma Roja siempre que:*

- Se tenga conocimiento de la existencia de un incendio cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en el tren u otra circunstancia que obligue a la evacuación del mismo.
- A consecuencia del siniestro se produzcan víctimas.

*En este caso las actuaciones del Conductor del Tren serán las siguientes:*

- **EVACUAR EL TREN** conforme a las Normas de Evacuación de Trenes (Anexo 2).
- **DEJAR EL TREN FUERA DE SERVICIO** en caso necesario, según las normas establecidas para la circulación de trenes.
- **Mantener informado dentro de lo posible al Puesto de Mando de Trenes y/o P.C.L. o T.I.C.S.** del desarrollo de los acontecimientos utilizando los medios de comunicación que se encuentren a su alcance.
- **Si es posible, permanecer a la espera de instrucciones del Puesto de Mando de Trenes.**
- **En caso necesario, integrarse en el grupo de intervención determinado por el Jefe de la Emergencia.**

**NOTA:** El personal de Estaciones procederá según lo establecido en las actuaciones ante la Emergencia en Estaciones descrita en el Capítulo 4.



## 5.2. INCIDENCIA DE TREN EN TÚNEL

Siempre que se tenga constancia de la existencia de fuego o humo, u otra situación de riesgo, el CONDUCTOR deberá:

**CONTINUAR LA MARCHA HASTA LA ESTACIÓN**  
(siempre que sea posible)  
**AVISANDO AL PUESTO DE MANDO DE TRENES**

Se pueden dar dos casos:

- a) QUE EL TREN LLEGUE A LA ESTACIÓN.

En este caso se procederá según lo establecido en INCIDENCIA DE TREN EN ESTACIÓN, descrito anteriormente.

- b) QUE EL TREN QUEDE DETENIDO EN EL TÚNEL.

Si las condiciones de la emergencia lo permiten, se intentará remolcar el tren hasta una estación contigua siguiendo las normas establecidas para la circulación de trenes. Si esto no fuera posible se procederá según se establece a continuación.

### 5.2.1 CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA

Esta fase se refiere al momento en que se tiene conocimiento del incidente, y podrá darse habitualmente por:

- Percepción del conductor del propio tren.
- Percepción de cualquier otro conductor o agente de Metro.
- Comunicación desde el P.M.T.
- Comunicación de los Vigilantes de Seguridad.
- Comunicación de viajero.
- Otros.



## 5.2.2 VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA

El objeto de esta fase es adquirir conciencia del riesgo implicado, recabando para ello toda la información posible sobre el incidente que permita valorar su magnitud y dimensiones para lo cual se intentará obtener, al menos, la información siguiente:

VALORACIÓN DEL INCIDENTE
<p><b>Tipo de incidencia</b> (incendio, arrollamiento, inundación, etc.).</p>
<p><b>Situación</b> (Vía, Punto Kilométrico, etc.).</p>
<p><b>Localización en el tren</b> (nº de coche, recinto de viajeros, cabina conducción, bajos del tren, hilo de trabajo, pantógrafos, etc.).</p>
<p><b>Magnitud</b> (nº de coches afectados, existencia y dirección de humo, de agua, etc.)</p>
<p><b>Posibles víctimas</b> y gravedad de las mismas.</p>
<p><b>Estado del tren</b> (cantidad de viajeros, anomalías técnicas, freno de emergencia, etc.).</p>
<p><b>Repercusión en instalaciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>* Fallo de Alumbrado</li><li>* Suspensión de circulación de trenes</li><li>* Tracción</li></ul>
<p><b>Personal que se encuentra en el tren:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>* Agentes de Metro</li><li>* Vigilantes de Seguridad.</li><li>* Otros</li></ul>
<p><b>Nivel de ocupación de viajeros del tren.</b></p>
<p><b>Primeras actuaciones realizadas</b> (uso de extintores, desalojo del tren, etc.).</p>

Si es posible se resolverá la incidencia con los medios propios destinados a tal fin.





### 5.2.3 COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA

En todos los casos se comunicará la incidencia y todos los datos obtenidos para su valoración a:

**PUESTO DE MANDO DE TRENES**

y se seguirán las instrucciones que éste determine.

La comunicación se realizará por:

**RADIOTELÉFONO DEL TREN**

**RADIOTELÉFONO PORTÁTIL**

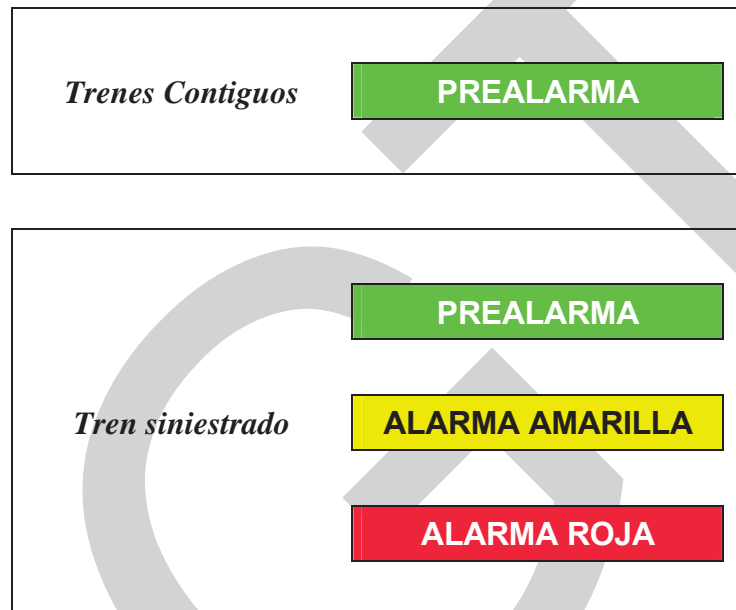
En los tramos de túnel único por cada vía se puede utilizar también:

**TELÉFONO SELECTIVO DE TÚNEL A  
PUESTO DE MANDO DE TRENES**



## 5.2.4 ACTUACIONES A REALIZAR

Una vez activado el Plan de Emergencia por el Mando Operativo, y determinado el nivel de la misma, según los siguientes niveles:



**NOTA:** *La comunicación de la activación de la Emergencia al personal del tren se realizará desde el Puesto de Mando de Trenes.*

las actuaciones a realizar en cada caso serán las descritas a continuación:

### 5.2.4.1 Actuaciones en Prealarma

Esta situación se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro o cuando se encuentre próximo un tren en situación de Alarma.

Al ser éste un estado de vigilancia y atención se requiere que:

- **El personal del tren atienda las instrucciones que se reciban.**
- **Si se recibe la orden de EVACUAR EL TREN se realizará siguiendo el procedimiento descrito en las NORMAS DE EVACUACIÓN DE TRENES (Anexo 2).**



#### 5.2.4.2 Actuaciones en Alarma amarilla

Esta situación se producirá cuando se tenga conocimiento de la existencia de un siniestro sin conocer su alcance, u otro incidente que por su importancia así lo aconseje.

##### **IMPORTANTE:**

Siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones, se considerará el tren en *Alarma Amarilla*.

*En este caso el conductor del tren actuará de la siguiente manera:*

- **UTILIZAR LOS EXTINTORES** que estén más próximos (cabinas de conducción, recinto de viajeros o andenes), **SISTEMA DE EXTINCIÓN POR AGUA NEBULIZADA, SI LO HAY**, o cualquier otro medio disponible, *en caso de conato de incendio e intentar sofocarlo*.
- **SEÑALIZAR** adecuadamente el tren detenido según las normas establecidas para la circulación de trenes.
- **Mantener informados a los viajeros de la situación mediante mensajes tranquilizadores por megafonía.**
- **Informar al Puesto de Mando de Trenes de los acontecimientos y permanecer atento a las instrucciones de éste.**
- **EVACUAR EL TREN** conforme a las Normas de Evacuación de Trenes (Anexo 2) **CUANDO:**
  - \* **Lo ordene el Puesto de Mando de Trenes.**
  - \* **Por el desarrollo de los acontecimientos sea necesario. En este caso la decisión corresponde al conductor, o al agente de mayor categoría de la Unidad Operativa que se encuentre en el tren o lugar del incidente en ese momento, comunicándolo inmediatamente al Puesto de Mando de Trenes.**



### 5.2.4.3 Actuaciones en Alarma roja

Esta situación se producirá cuando se tenga constancia de cualquier siniestro que presente un riesgo cierto para las personas.

#### **IMPORTANTE:**

Entre los posibles casos se considerará el tren en Alarma Roja siempre que:

- Se tenga conocimiento de la existencia de un incendio cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en el tren u otra circunstancia que obligue a la evacuación del mismo.
- A consecuencia del siniestro se produzcan víctimas.

*En este caso las actuaciones del Conductor del Tren serán las siguientes:*

- **EVACUAR EL TREN** conforme a las Normas de Evacuación de Trenes (Anexo 2).
- **BAJAR PANTÓGRAFOS**, y dejar frenado el tren con el freno de estacionamiento.
- **SEÑALIZAR** adecuadamente el tren detenido según las normas establecidas para la circulación de trenes.
- **Mantener informado dentro de lo posible al Puesto de Mando de Trenes del desarrollo de los acontecimientos utilizando los medios de comunicación que se encuentren a su alcance.**
- **Si es posible, permanecer a la espera de instrucciones del Puesto de Mando de Trenes.**
- **En caso necesario, pasar a integrarse en el grupo de intervención determinado por el Jefe de la Emergencia.**



## **CAPÍTULO 6**

### **6. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL T.I.C.S. (TELEMANDO DE INSTALACIONES Y CONTROL DE SEGURIDAD) ANTE LA EMERGENCIA.**

- 6.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA
- 6.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA
- 6.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA
- 6.4. ACTUACIONES A REALIZAR



## CAPÍTULO

### 6

#### **6. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL T.I.C.S. (TELEMANDO DE INSTALACIONES Y CONTROL DE SEGURIDAD) ANTE LA EMERGENCIA.**

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar por el personal del Centro de Telemando de Control de Instalaciones y Seguridad (T.I.C.S.), en caso de Emergencia.

Dadas las características de este Centro, al integrar la recepción de señales (alarmas, averías, etc.) de un conjunto determinado de estaciones, en caso de Emergencia tendrá fundamentalmente una función canalizadora de comunicaciones y actuaciones, tanto entre la estación y/o el tren afectados y el Puesto Central (Mando Operativo), como en sentido inverso.

El personal asignado a este centro, dependiendo de su cometido, actuará coordinadamente y de acuerdo con las descripciones establecidas en los capítulos correspondientes:

- Personal de Estaciones, según las actuaciones descritas en los Capítulos 4 y 9.
- Personal de Trenes, según las actuaciones descritas en los Capítulos 5 y 7.
- Personal de Seguridad, según las actuaciones descritas en el Capítulo 8.

El desarrollo genérico de la emergencia se articula en base a cuatro fases diferenciadas:

- Conocimiento
- Valoración
- Comunicación
- Actuaciones



## 6.1. CONOCIMIENTO DE LA INCIDENCIA

Esta fase se refiere al momento en que se tiene conocimiento del incidente en su inicio y podrá darse habitualmente por:

- Detección de sistemas de P.C.I. (Ver ANEXO 18).
- Visualización a través de las C.C.T.V. en los monitores.
- Detección de ambiente explosivo (sondas explosimétricas Aeropuerto). Ver Anexo 23.
- Llamada a través de interfonos.
- Comunicación desde el Mando Operativo.
- Otros.

## 6.2. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA

El objeto de esta fase es adquirir conciencia del riesgo implicado, recabando para ello toda la información posible sobre el incidente que permita valorar su magnitud y dimensión, para lo cual se intentará obtener, al menos, la información siguiente:

### VALORACIÓN DEL INCIDENTE

**Tipo de incidencia** (Incendio, Arrollamiento, Inundación, etc.).

**Situación** (Estación, Túnel, Tren, etc.).

**Localización** (Andén, Cuarto, P.C.L., etc.).

**Magnitud** (Tamaño del Fuego, extensión y dirección del humo, etc.).

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Actuación de sistemas de P.C.I.** (Alarmas de fuego, Disparo de Extinción, etc.).

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Paro de escaleras mecánicas (nº y localización)
- \* Estado de funcionamiento de los ventiladores

**Personal que se encuentra en la estación:**

- \* Agentes de Metro (Movimiento, Instalaciones Fijas, etc.)
- \* Personal de Seguridad
- \* Contratas
- \* Otros

**Nivel de ocupación de viajeros en la estación.**

**Primeras actuaciones realizadas** (uso de extintores, cierres de vestíbulo, desalojo de tren o estación, etc.).



### 6.3. COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA

En todos los casos se comunicará la incidencia y todos los datos obtenidos para su valoración a:

**PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD**

**PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES**

**PUESTO DE MANDO DE TRENES**

y se seguirán las instrucciones que éstos determinen.

La comunicación se realizará de la siguiente forma:

TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA

**112**

En caso de que éste no se pudiera utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso de los siguientes:

PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD

**22136**

**22137**





METRO DE MADRID, S.A.

CAVANILLES, 58 – 28007 MADRID

## PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES

**130**

En caso de que éste no se pudiera utilizar o fuera necesario otro medio de comunicación se hará uso de los siguientes:

**22110**

**22111**

**22134**

## PUESTO DE MANDO DE TRENES

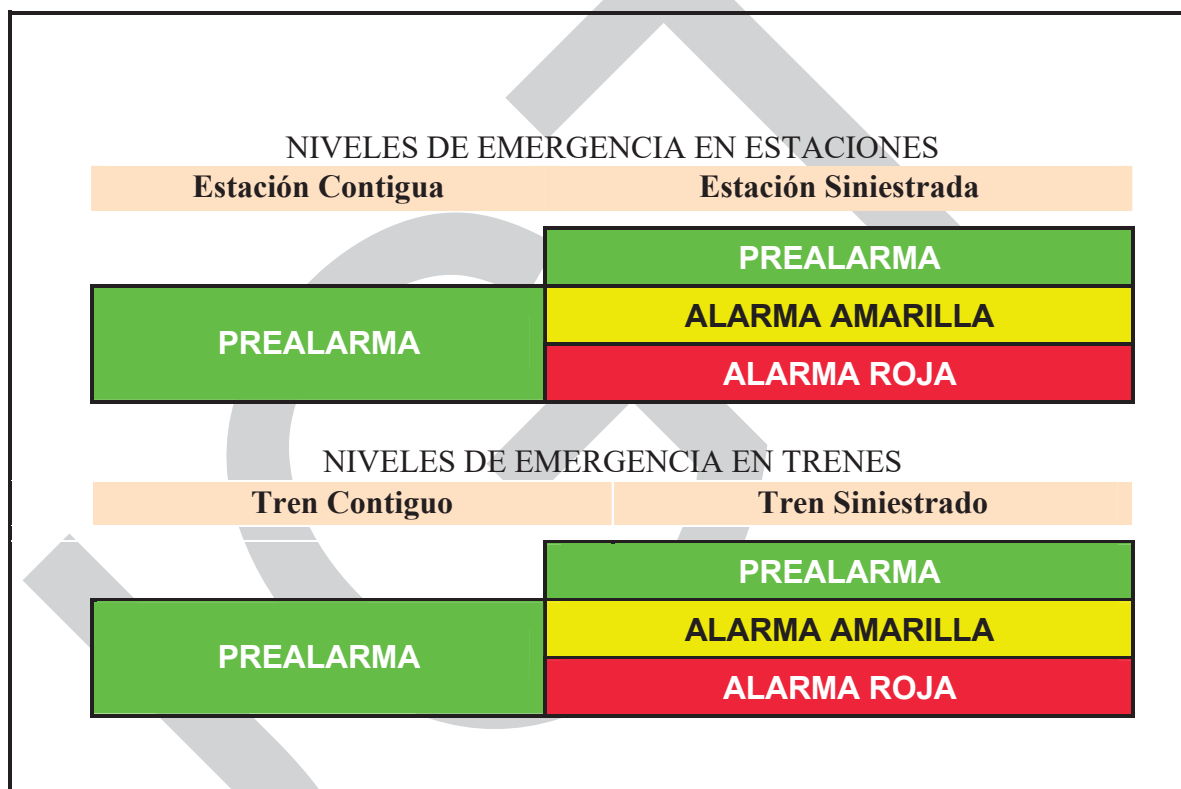
**22104 - 22106**

**22105 - 22118**



#### 6.4. ACTUACIONES A REALIZAR

Una vez activado el Plan de Emergencia por el Mando Operativo y determinada la misma, según los siguientes niveles:



las actuaciones a realizar en cada caso serán las descritas a continuación:



#### 6.4.1 Actuaciones en Prealarma

Esta situación se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro.

Al ser éste un estado de vigilancia y atención se requiere que:

- El personal del T.I.C.S. esté permanentemente localizable en su puesto de trabajo.
- Esta situación se mantendrá en tanto no se indique el cambio a otro nivel de la emergencia o el fin de la misma.

#### 6.4.2 Actuaciones en Alarma Amarilla

Esta situación se producirá cuando se tenga conocimiento de la existencia de un siniestro sin conocer su alcance, u otro incidente que por su importancia así lo aconseje.

##### **IMPORTANTE:**

Siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones, se considerará la estación o el tren en *Alarma Amarilla*.

En este caso se procederá de la siguiente manera:

- **ATENDER LAS INSTRUCCIONES DEL MANDO OPERATIVO**
- **Vigilar la estación a través de los monitores, fijando la imagen si es posible en el lugar de la incidencia y seguir su evolución.**
- **Atender los posibles avisos de la pantalla de alarma contra incendios, e informar de los mismos.**
- **En caso necesario, realizar las actuaciones correspondientes a Estaciones, Trenes y Seguridad, que sean posibles.**



### 6.4.3 Actuaciones en Alarma roja.

Esta situación se producirá cuando se tenga constancia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

#### **IMPORTANTE:**

Entre los posibles casos, se considerará la estación en *Alarma Roja* siempre que:

- Se tenga conocimiento de la existencia de un incendio, cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en la estación y/o el tren u otra circunstancia que obligue a la evacuación de la misma y/o el mismo.
- A consecuencia del siniestro se produzcan víctimas

En este caso se procederá de la siguiente manera:

- **ATENDER LAS INSTRUCCIONES DEL MANDO OPERATIVO**
- **Vigilar la estación a través de los monitores, fijando la imagen si es posible en el lugar de la incidencia y seguir su evolución.**
- **Atender los posibles avisos de la pantalla de alarma contraincendios, e informar de los mismos.**
- **En caso necesario, realizar las actuaciones correspondientes a Estaciones, Trenes y Seguridad, que sean posibles.**



## **CAPÍTULO 7**

### **7. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE MANDO DE TRENES ANTE LA EMERGENCIA.**

- 7.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA**
- 7.2. ACTUACIONES A REALIZAR**



## CAPÍTULO

### 7

#### **7. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE MANDO DE TRENES ANTE LA EMERGENCIA.**

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar por el personal del Puesto Mando de Trenes, en caso de Emergencia, con el objeto de dirigir y coordinar todos los recursos humanos y medios técnicos a su alcance, para evitar o minimizar las consecuencias que pudieran derivarse de cualquier situación de riesgo que se produzca en la Red de Metro.

##### **7.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA**

Una vez recibida cualquier comunicación sobre una posible incidencia, se deberá recabar la máxima información posible con objeto de realizar una valoración del alcance de la misma, a fin de establecer el Nivel de la Emergencia, y las actuaciones correspondientes.

Para determinar adecuadamente la magnitud y dimensión de la incidencia con la mayor fiabilidad, se deberán solicitar como mínimo los datos contenidos en el siguiente protocolo:



## INFORMACIÓN A RECABAR SOBRE LA INCIDENCIA

**Quién comunica la incidencia** (Conductor, Jefe de Circulación, Jefe de Línea, Coordinador, etc.)

**Desde dónde** (Radioteléfono, Teléfono selectivo, etc.)

**Hora de la incidencia**

**Tipo de incidencia** (Incendio, Arrollamiento, Inundación, etc.)

**Situación** (Estación, Túnel, etc.)

**Localización en el tren** (nº de coche, recinto de viajeros, cabina conducción, bajos del tren, hilo de trabajo, pantógrafos, etc.)

**Magnitud** (nº de coches afectados, existencia y dirección de humo, de agua, etc.)

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Estado del tren** (puertas abiertas o cerradas, anomalías técnicas, etc.).

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Corte de tracción

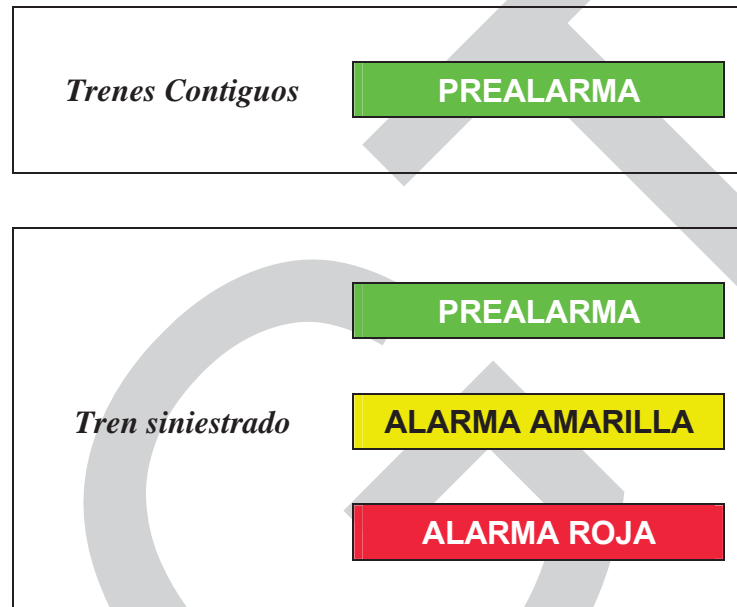
**Personal que se encuentra en el tren:**

- \* Agentes de Metro.
- \* Vigilantes de Seguridad.
- \* Otros.

**Nivel de ocupación de viajeros del tren y andén.**



Con la coordinación del Coordinador de Sala del Puesto Central, y en base a toda la información obtenida, se determinará el Nivel de la Emergencia de acuerdo con el siguiente criterio:



**Prealarma:**

Se define, de modo general como un estado de vigilancia y atención que se producirá normalmente cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro, o cuando se encuentre próximo un tren en situación de Alarma.

**Alarma Amarilla:**

Se define como el estado producido por la existencia de un siniestro sin conocer su alcance u otro incidente que por su importancia así lo aconseje y, de modo general, como un estado producido por una incidencia que aconseje el desalojo de viajeros del tren.

Entre los posibles casos, se considerará este estado siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones.





### Alarma Roja:

Se define como un estado producido por la existencia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

Entre los posibles casos se considerará este estado siempre que:

- Exista un incendio cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en el tren u otra circunstancia que obligue a la evacuación del mismo.
- Se produzcan víctimas a consecuencia del siniestro.

**NOTA:** *Debido a la imposibilidad de poder contemplar todas las situaciones posibles, las definiciones descritas de los Niveles de Emergencia, son de carácter general, quedando a criterio del personal de todos los puestos integrantes del Mando Operativo, en función de la experiencia derivada de la operativa diaria, la decisión última de determinar el Nivel de Emergencia en cada caso.*

En todos los casos, con independencia del nivel de la emergencia, se comunicará la incidencia a:

**COORDINADOR DE SALA DE PUESTO CENTRAL  
31327**



**PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD**

**112**  
**TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN  
DE EMERGENCIA preferente**

**22136 - 22137**  
**91 501 03 23**

**PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES**

**130**

**22110 - 22111 - 22134**  
**91 551 70 87**

**DESPACHO DE CARGAS**

**82772 - 84475**  
**91 447 04 30**

facilitando toda la información obtenida sobre la misma.

En caso de *Alarma Amarilla* se comunicará ésta a:

**TÉCNICO DE GUARDIA DE CIRCULACIÓN**

*Teléfono móvil*  
*Teléfono particular*

-----  
-----



**JEFE DE LA UNIDAD OPERATIVA**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38827 - 84359</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 08 - 62530</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 552 77 67</b>
<i>Teléfono particular</i>	<b>-----</b>

**GERENTE DE PUESTO CENTRAL**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>630036558</b>
<i>Teléfono particular</i>	<b>-----</b>

**TÉCNICO DE GUARDIA DE LA GERENCIA DE  
PUESTO CENTRAL**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>-----</b>
<i>Teléfono particular</i>	<b>-----</b>

**JEFE DE LA UNIDAD DEL PUESTO CENTRAL  
Y DESARROLLO TÉCNICO**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 08</b>
<i>Teléfono particular</i>	<b>-----</b>

Además, se comunicará siempre al **Jefe de la Emergencia**.

Esta comunicación se realizará preferentemente desde el Puesto de Control de Seguridad, no obstante si se considerase necesario se realizará desde el Mando Operativo, o por el Inspector Jefe.



### JEFE DE LA EMERGENCIA

<i>Teléfono interior</i>	<b>38853 - 38852</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 433 06 07</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 171 131</b>

### TÉCNICO DE GUARDIA DE PROTECCIÓN CIVIL

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----

### TÉCNICO DE GUARDIA DE SEGURIDAD

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----

En caso de **Alarma Roja** se comunicará, además de los referidos anteriormente, a:

### DIRECTOR DE OPERACIÓN

<i>Teléfono interior</i>	<b>38805</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 501 28 25</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 07</b>

NOTA:

*Las comunicaciones de una incidencia al Jefe de la Unidad Operativa, Jefe de la Unidad del Puesto Central y Desarrollo Técnico y al Director de Operación, estarán coordinadas por el Coordinador de Sala del Puesto Central, con el fin de evitar que se repitan las mismas llamadas desde diferentes lugares.*



Como norma general en todas las comunicaciones se informará de acuerdo con el siguiente guión:

1. Datos de la incidencia según lo especificado anteriormente en el cuadro del protocolo de comunicación.
2. Actuaciones de respuesta realizadas.
3. Demanda de ayuda interna realizada.
4. Demanda de ayuda externa realizada.

## 7.2. ACTUACIONES A REALIZAR

Las actuaciones a realizar, dependiendo en cada caso del Nivel de Emergencia declarado, serán las siguientes:

### 7.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL

- **Comunicar el Nivel de la Emergencia** al conductor del tren o trenes afectados.
- **Desplazar al lugar de la incidencia el personal y/o medios técnicos de apoyo necesarios, de la Unidad Operativa.**

La comunicación con éstos se realizará por:

**RADIOTELÉFONO DE TRENES**

En caso de que fuera necesario otro medio se utilizará preferentemente:

**TELÉFONO SELECTIVO**

o cualquier otro teléfono cercano



– Demandar la Ayuda Interna necesaria:

**UNIDAD DE MANTENIMIENTO INSTALACIONES**

**CONTROL DE AVISOS**

**82320 - 82321 - 38727**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

*Línea Aérea*  
*Energía*  
*Alumbrado*  
*Escaleras - Ascensores*  
*Señales*  
*Comunicaciones*

**UNIDAD DE MATERIAL MÓVIL**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

**UNIDAD DE OBRA CIVIL**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

*Vía*  
*Obras*



METRO DE MADRID, S.A.

CAVANILLES, 58 – 28007 MADRID

### GERENCIA DE PREVENCIÓN LABORAL

<i>Teléfono interior</i>	<b>84257 – 84290 – 38970 – 31313</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 379 89 70 - 91 379 13 13</b>

### TÉCNICO DE GUARDIA

<i>Teléfono móvil</i>	<b>649 98 39 07</b>
-----------------------	---------------------

### GERENCIA DE MEDICINA LABORAL

<i>Teléfono interior</i>	<b>38962</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 379 89 62</b>

### GERENCIA DE PROYECTOS Y OBRAS DE RENOVACIÓN Y MEJORA

#### TÉCNICO DE GUARDIA

(Llamar al teléfono móvil correspondiente)

### GERENCIA DE PUESTA EN SERVICIO DE INSTALACIONES

#### TÉCNICO DE GUARDIA

(Llamar al teléfono móvil correspondiente)



– **Demandar la Ayuda Externa necesaria:**

Esta se solicitará **preferentemente** por el Puesto de Control de Seguridad.

En caso de que fuera necesario demandarla desde el Puesto de Mando de Trenes se seguirá lo establecido en el apartado 8.2

- \* Bomberos
- \* Servicios Sanitarios
- \* Policía Nacional
- \* Policía Municipal
- \* Empresas de suministros
- \* Otros

## 7.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO

Debido a que el riesgo de incendio es una de las situaciones previsible que potencialmente puede representar mayor riesgo para las personas, se requiere valorar especialmente el riesgo existente, para lo cual se establece la mecánica procedimental específica para este caso, que se describe a continuación.

En función de la magnitud del incendio y de las condiciones del mismo, las actuaciones a realizar son las siguientes:

- Llamar a los Bomberos, según lo descrito en las ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL (7.2.1)
- Atender todas las peticiones efectuadas por los Bomberos referentes a tráfico de trenes, suspensión de servicio, y corte de tracción.
- Hacer uso del Catálogo de Recursos de que se dispone en el Puesto de Mando de Trenes, con el fin de obtener la información necesaria para evaluar el riesgo, así como facilitar la misma a los Bomberos.





– Ordenar evacuar la estación según lo establecido y obtener toda la información necesaria que pueda servir para facilitar la misma:

- \* Existencia de salidas de emergencia en la estación
- \* Existencia de más de un vestíbulo en la estación.
- \* Existencia de vías alternativas de evacuación.
- \* Existencia de correspondencia con otras líneas o Renfe.
- \* Profundidad de la estación, o estaciones por donde se vaya a evacuar.
- \* Situación de pozos de ventilación más cercanos y estado de los ventiladores.
- \* Estado del alumbrado de la estación y del túnel.
- \* Existencia de pintura fotoluminiscente en la estación.
- \* Etc...



## **CAPÍTULO 8**

### **8. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD ANTE LA EMERGENCIA**

- 8.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA**
- 8.2. ACTUACIONES A REALIZAR**



## CAPÍTULO 8

### **8. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD ANTE LA EMERGENCIA**

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar por el personal del Puesto de Control de Seguridad, en caso de Emergencia, con el objeto de dirigir y coordinar todos los recursos humanos y medios técnicos a su alcance, para evitar o minimizar las consecuencias que pudieran derivarse de cualquier situación de riesgo que se produzca en la Red de Metro.

#### **8.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA**

Una vez recibida cualquier comunicación sobre una posible incidencia, se deberá recabar la máxima información posible con objeto de realizar una valoración del alcance de la misma, a fin de establecer el Nivel de la Emergencia, y las actuaciones correspondientes.

Para determinar adecuadamente la magnitud y dimensión de la incidencia con la mayor fiabilidad, se deberán solicitar como mínimo los datos contenidos en el siguiente protocolo:



## INFORMACIÓN A RECABAR SOBRE LA INCIDENCIA

**Quién comunica la incidencia** (Jefe de Sector, Vigilante de Seguridad, Jefe de línea, Coordinador, ...)

**Desde dónde** (P.C.L., C.C.I., Radioteléfono, ...)

**Hora de la incidencia**

**Tipo de incidencia** (Incendio, Arrollamiento, Inundación, etc.)

**Situación** (Estación, Túnel, etc.)

**Localización** (Andén, Cuarto, P.C.L., C.C.I., etc.)

**Magnitud** (Tamaño del Fuego, extensión y dirección del humo, etc.)

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Actuaciones de sistemas de P.C.I.** (Alarmas de fuego, Disparo de Extinción, etc.)

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Paro de escaleras mecánicas (nº y localización)
- \* Estado de funcionamiento de los ventiladores
- \* Corte de tracción

**Personal que se encuentra en la estación:**

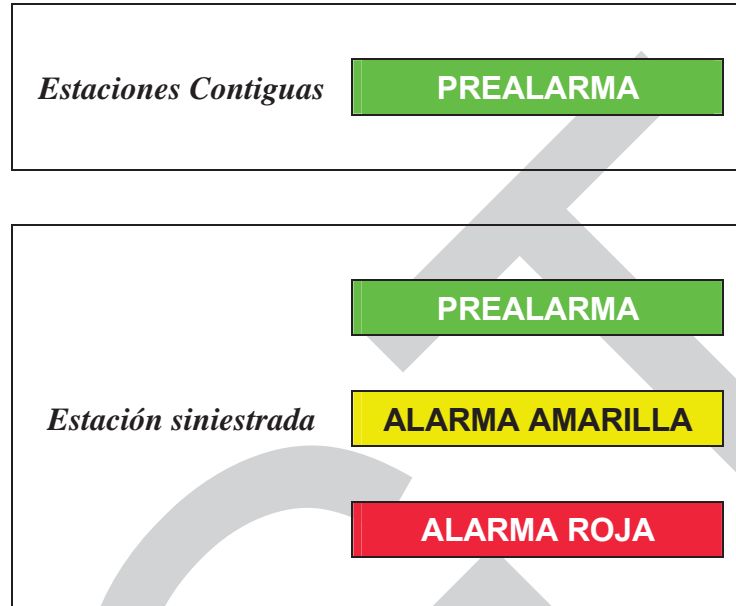
- \* Agentes de Metro (Estaciones, Trenes, Instalaciones Fijas, etc.)
- \* Vigilantes de Seguridad.
- \* Contratistas.
- \* Otros.

**Nivel de ocupación de viajeros en la estación.**

**Estado de la Estación** (Obras, Escaleras en revisión, desmontadas, obstáculos, etc.)

**Primeras actuaciones realizadas** (uso de extintores, cierres de vestíbulo, desalojo del tren o estación, etc.).

En colaboración con el Puesto de Mando de Trenes y el Puesto de Control de Estaciones; con la coordinación del Coordinador de Sala de Puesto Central, y en base a toda la información obtenida, se determinará el nivel de la Emergencia de acuerdo con el siguiente criterio:



### **Prealarma:**

Se define como un estado de Vigilancia y Atención, que se producirá cuando se tenga conocimiento de la posibilidad de un siniestro o cuando se encuentre en *Alarma* una estación adyacente, o un tren siniestrado en la interestación.

### **Alarma Amarilla:**

Se define como el estado producido por la existencia de un siniestro sin conocer su alcance u otro incidente que por su importancia así lo aconseje y, de modo general, como un estado producido por una incidencia que aconseje el desalojo de viajeros y/o el cierre parcial o total de la estación.

Entre los posibles casos se considerará este estado siempre que haya existencia de humo, o un incendio que no se haya podido controlar en las primeras actuaciones.

### **Alarma Roja:**



Se define como un estado producido por la existencia de cualquier siniestro que represente un riesgo cierto para las personas.

Entre los posibles casos se considerará este estado siempre que:

- Exista un incendio cuya magnitud presente un riesgo grave e inminente para las personas.
- Se produzca invasión de humo en la estación u otra circunstancia que obligue a la evacuación de la misma.
- Se produzcan víctimas a consecuencia del siniestro.

**NOTA:** *Debido a la imposibilidad de poder contemplar todas las situaciones posibles, las definiciones descritas de los Niveles de Emergencia, son de carácter general, quedando a criterio del personal de todos los puestos integrantes del Mando Operativo, en función de la experiencia derivada de la operativa diaria, la decisión última de determinar el Nivel de Emergencia en cada caso.*

En todos los casos se comunicará la incidencia a:

**COORDINADOR DE SALA DE PUESTO CENTRAL**

**31327**



**INSPECTOR JEFE PUESTO DE MANDO DE TRENES**

**22104 - 22106**

**22105 - 22118**

**91 433 85 90**

**91 433 80 93**

**PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES**

**130**

**22110 - 22111 - 22134**

**91 551 70 87**

facilitando toda la información obtenida sobre la misma.

**NOTA:** *La comunicación de la activación de la Emergencia al personal de la estación, se realizará preferentemente desde el Puesto Control de Estaciones.*

En caso de *Alarma Amarilla* se comunicará ésta a:

**JEFE DE LA EMERGENCIA**

**GERENTE DE SEGURIDAD**

*Teléfono interior* **38853 – 38852**

*Teléfono exterior* **91 433 06 07**

*Teléfono particular*

*Teléfono móvil* **609 171 131**



**TÉCNICO DE GUARDIA DE PROTECCIÓN CIVIL**

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----

**TÉCNICO DE GUARDIA DE SEGURIDAD**

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----

**JEFE DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38931</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>616 93 81 18 - 62579</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 379 8931</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----

**JEFE DE LA UNIDAD OPERATIVA**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38827 - 84359</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 08 - 62530</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 552 77 67</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----

**JEFE DE LA UNIDAD DEL PUESTO CENTRAL Y DESARROLLO TÉCNICO**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38830</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>62580</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----





En caso de *Alarma Roja* se comunicará, además de los referidos anteriormente, a:

<b>DIRECTOR DE OPERACIÓN</b>	
<i>Teléfono interior</i>	<b>38805</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 501 28 25</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 07</b>

**NOTA:** *Las comunicaciones de una incidencia al Jefe de la Unidad Operativa, Jefe de la Unidad del Puesto Central y Desarrollo Técnico y al Director de Operación, estarán coordinadas por el Coordinador de Sala del Puesto Central, con el fin de evitar que se repitan las mismas llamadas desde diferentes lugares.*

Como norma general en todas las comunicaciones se informará de acuerdo con el siguiente guión:

1. Datos de la incidencia según lo especificado anteriormente en el cuadro del protocolo de comunicación.
2. Actuaciones de respuesta realizadas.
3. Demanda de ayuda interna realizada.
4. Demanda de ayuda externa realizada.



## 8.2. ACTUACIONES A REALIZAR

Las actuaciones a realizar, dependiendo en cada caso del Nivel de Emergencia declarado, serán las siguientes:

### 8.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL

- **Comunicar el Nivel de la Emergencia** a la o las estaciones afectadas, en caso necesario.
- **Desplazar al lugar de la incidencia el personal necesario de Seguridad** (Vigilantes de Seguridad., Técnicos Ayudantes, Inspectores, etc.).

La comunicación con éstos se realizará por:

**RADIOTELÉFONO DE SEGURIDAD**

En caso de que fuera necesario otro medio se utilizará preferentemente:

**TELÉFONO DE P.C.L.**

o cualquier otro teléfono cercano

- **Demandar la Ayuda Interna necesaria:**

- Instalaciones Fijas
- Material Móvil
- Otros

Ésta se solicitará preferentemente por el Puesto de Mando de Trenes o por el Puesto de Control de Estaciones. En caso de que fuera necesario demandarla desde el Puesto de Control de Seguridad se seguirá lo establecido en cualquiera de los apartados 7.2 y 9.2



– **Demandar la Ayuda Externa necesaria:**

**•BOMBEROS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**

Se solicitará su intervención en los siguientes casos:

- Incendio
- Inundación
- Rescate de víctimas
- Colisión, alcance, arrollamiento
- Salvamento de personas
- Siempre que se considere necesario

EL TELÉFONO PREFERENTE A UTILIZAR SERÁ:

**TELÉFONO EXCLUSIVO  
DE LLAMADA  
A BOMBEROS**

Este teléfono se encuentra situado en la zona de operadores del Puesto de Control de Seguridad, identificado con una pegatina de color rojo en el auricular con el texto : TELEFONO DE BOMBEROS. . (Véase anexo 12)

En caso de no poder comunicar desde este terminal, se utilizará cualquier otro a su alcance y se efectuará llamada a los siguientes números en orden de preferencia:

**1º - 080**  
**2º - 91 454 90 00**  
**3º - 91 364 34 41**  
**4º - 91 532 32 32**

La llamada se efectuará siguiendo el guión establecido mas adelante y facilitando el máximo de información posible. Se omitirán aquellos puntos cuyos datos se desconozcan.



### •BOMBEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Se solicitará su intervención cuando se produzca una incidencia en un tramo de la red situado fuera del término Municipal del Ayuntamiento de Madrid, (véase Anexo 31) y se trate de alguno de los casos siguientes:

- Incendio
- Inundación
- Rescate de víctimas
- Colisión, alcance, arrollamiento
- Salvamento de personas
- Siempre que se considere necesario

#### TELÉFONO PREFERENTE

**112**

En caso de no poder comunicar con éste se utilizarán los siguientes:

**91 636 00 93**

**91 580 52 50**

Las llamadas a Bomberos en general se efectuarán siguiendo el guión establecido a continuación y facilitando el máximo de información posible. Se omitirán aquellos puntos cuyos datos se desconozcan.



## FICHA DE LLAMADA A BOMBEROS

### 1. IDENTIFICACIÓN

*“Soy, ..... del Puesto de Control de Seguridad de Metro de Madrid.”*

### 2. TIPO DE SINIESTRO

*“Se ha producido, un incendio, arrollamiento, una inundación, etc.”*

### 3. VÍCTIMAS

*“Hay.....personas atrapadas o ..... de víctimas”*

### 4. LUGAR

*“En la estación....., línea .....en el túnel entre las estaciones de....., en la escalera nº..... de la estación de....., etc.”*

### 5. PUNTO DE ENCUENTRO

*“Les espera D....., en el acceso de ..... en la puerta de ..... etc. El teléfono de contacto con METRO es 913 80 87 60.”  
(Para los Bomberos del Ayuntamiento de Madrid es 913 79 02 21)”*

Si se obtiene más información después de efectuada la primera llamada, se volverán a realizar otras, complementándolas con los nuevos datos.



## •SERVICIOS SANITARIOS

Se solicitará su intervención en los siguientes casos:

- Asistencia Sanitaria
- Evacuación y traslado de heridos
- Hospitalización de accidentados
- Siempre que se considere necesario

### TELÉFONOS PREFERENTES

Si la incidencia se produce en el término municipal de Madrid

<b>SAMUR</b>
<b>Emisora de Radio</b>
<b>91 588 50 03</b>
<b>91 588 50 04</b>
<b>91 588 46 00</b>

En caso de no poder comunicar con éstos la llamada se desvía automáticamente al:

Si la incidencia se produce fuera del término municipal de Madrid

**112**

**061**

La llamada se efectuará siguiendo el guión establecido a continuación, facilitando el máximo de información posible. Se omitirán aquellos puntos cuyos datos se desconozcan o no procedan.



### FICHA DE LLAMADA A SAMUR

**1. Ubicación exacta del suceso**

- Estación. \_\_\_\_\_
- Andén, Línea y sentido. \_\_\_\_\_
- Pasillo que va de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Escalera.
- Escalera que va de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_.
- Vestíbulo salida a calle \_\_\_\_\_.
- Interestación línea \_\_\_\_\_ Entre la estación de \_\_\_\_\_.
- y la de \_\_\_\_\_, más próxima a \_\_\_\_\_.

**2. Número de pacientes**

**3. Valoración somera de lesiones y/o patología que presenta/n:**

- a) Consciente/inconsciente (no responde)/confuso.
- b) Respira/no respira/respira con dificultad.
- c) Sangra por algunos puntos.
- d) Lesiones aparentes, deformidades/heridas.
- e) ¿Se queja de algo?.
- f) Edad (aproximada) y sexo.

**NOTA:** *Existe un procedimiento de actuación de SAMUR en METRO consensuado por ambas partes, que figura en el Anexo 13.*

En caso de obtenerse más información después de efectuar la primera llamada, se utilizará preferentemente la emisora de radio para comunicarse directamente con las unidades desplazadas.



## •POLICÍA NACIONAL

Se solicitará su intervención en los siguientes casos:

- Arrollamientos.
- Amenaza de bomba.
- Explosiones.
- Atentados.
- Control de accesos.
- Mantenimiento de Orden Público.
- Identificación de cadáveres.
- Siempre que se considere necesario.

### TELÉFONO PREFERENTE

**091**

Durante el período horario en que está establecida presencia de la Policía Nacional en el Puesto de Control de Seguridad, será el personal de dicho cuerpo el que realice la llamada de intervención, a través de los medios de comunicación propios destinados a tal fin (teléfono exterior y/o Emisora de Radio).

Excepcionalmente, si no se han podido utilizar los teléfonos preferentes, se efectuará la llamada a:

### JEFE DE SALA

**91 322 34 92**

**91 322 36 10**

Al efectuar la llamada se darán los siguientes datos:

1. Identificación.
2. Tipo de siniestro.
3. Víctimas.
4. Localización.
5. Punto de encuentro.

**NOTA:** *Para el caso de Amenaza de Bomba se seguirá el procedimiento de actuación descrito en el Anexo 14.*





### •POLICÍA MUNICIPAL

Se solicitará su intervención en los siguientes casos:

- Control de tráfico en la zona influenciada.
- Apoyo a otros grupos de ayuda externa.
- Siempre que se considere necesario.

### TELÉFONO A UTILIZAR

**092**

Al efectuar la llamada se darán los siguientes datos:

1. Identificación
2. Tipo de siniestro.
3. Víctimas.
4. Localización.
5. Punto de encuentro.

### •EMPRESAS DE SUMINISTROS

“GAS NATURAL”

“CANAL DE ISABEL II”

Se solicitará su intervención en casos de roturas de sus canalizaciones que afecten a las instalaciones de Metro.



**•RENFE**

Cuando la incidencia se produzca en una estación que tenga correspondencia con RENFE se efectuará llamada a:

**PUESTO DE MANDO**

**91 314 26 50**

**91 315 95 50**

En caso de no poder comunicar con éstos se utilizarán los siguientes:

**CES**

**(Centro de Seguridad 24 h.)**

**91 300 80 80**

**91 300 80 66**

**•AENA**

Cuando la incidencia se produzca en **las estaciones de Aeropuerto o Nuevos Ministerios** se efectuará llamada a:

**CECOA**

**91 393 65 69**

Véase anexo 30

**•IFEMA**



Cuando la incidencia se produzca en la estación de Campo de las Naciones se efectuará llamada a:

<b>PUESTO DE SEGURIDAD DEL PALACIO MUNICIPAL DE CONGRESOS</b>
<b>91 722 04 00</b>

Véase Anexo 27.

#### **•AYUDA EXTERNA FUERA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID**

Cuando la incidencia se produzca en un lugar de la red situado fuera del término municipal de Madrid, para todas las peticiones de ayuda a:

- Bomberos de la Comunidad de Madrid
- Policía Nacional
- Policía Municipal
- Guardia Civil
- Asistencia sanitaria

se utilizará el Terminal de Atención y Seguimiento:

<b>TAS</b>
<b>112</b>

de acuerdo con el protocolo de comunicaciones establecido (Anexo 26)

## **8.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO**



- Debido a que el riesgo de incendio es una de las situaciones previsibles que potencialmente puede representar mayor riesgo para las personas, se requiere valorar especialmente el riesgo existente, para lo cual se establece la mecánica procedimental específica para este caso, que se describe a continuación.
- En función de la magnitud del incendio y de las condiciones del mismo, las actuaciones a realizar son las siguientes:
- Llamar a los Bomberos, según lo descrito en las ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL. (8.2.1).
- Transmitir al Coordinador de Sala de Puesto Central todas las peticiones efectuadas por los Bomberos referentes a tráfico de trenes, suspensión de servicio, corte de tracción, etc.
- Indicar a los Bomberos que disponen de un juego de planos de la estación, en el P.C.L. o C.C.I. y que incluyen.
  - \* Situación de accesos y pozos en superficie.
  - \* Ficha de características de la estación.
  - \* Vías de evacuación.
  - \* Situación de cuartos y elementos de P.C.I.
- Hacer uso del Catálogo de Recursos de que se dispone en el P.C.S. con el fin de obtener la información necesaria para evaluar el riesgo, así como facilitar la misma a los Bomberos. (Ver Anexo 4)
- Ordenar evacuar la estación según lo establecido y obtener toda la información necesaria que pueda servir para facilitar la misma:
  - \* Existencia de salidas de emergencia en la estación
  - \* Existencia de más de un vestíbulo en la estación.
  - \* Existencia de vías alternativas de evacuación.
  - \* Existencia de correspondencia con otras líneas o Renfe.
  - \* Profundidad de la estación, o estaciones por donde se vaya a evacuar.
  - \* Situación de pozos de ventilación más cercanos y estado de los ventiladores.
  - \* Estado del alumbrado de la estación, túnel.
  - \* Existencia de pintura fotoluminiscente en la estación.
  - \* Etc...



- Solicitar información de los mensajes recibidos en el P.C.L. o C.C.I. en cuanto a sistemas de P.C.I.

### 8.2.3 ACTUACIONES DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE CONTRATA.

Se describen a continuación las funciones principales que deberán realizar los vigilantes de seguridad en las situaciones de emergencia.

- Control de accesos de la estación.
- Acordonar la zona siniestrada.
- Recibir a los medios de Ayuda Externa en el punto de encuentro establecido, indicándoles el lugar del siniestro y proporcionarles todos los datos de que dispongan sobre la incidencia.
- Recabar toda la información posible sobre el siniestro e informar al Puesto de Control de Seguridad de los datos obtenidos y de cuantas novedades se produzcan.
- En caso de evacuación:
  - \* Colaborar con el personal de la estación, indicando a los viajeros la dirección de la salida.
  - \* Prestar ayuda a personas con impedimentos físicos.
  - \* Atender los puntos más conflictivos, como torniquetes, pasos enclavados, escaleras, etc.
  - \* Impedir la utilización de los ascensores, si los hubiera.
  - \* Comprobar que el lugar del siniestro ha sido evacuado en su totalidad.
  - \* Comprobar el estado en que se encuentran los sistemas de P.C.I.



## **CAPÍTULO 9**

### **9. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES ANTE LA EMERGENCIA**

- 9.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.
- 9.2. ACTUACIONES A REALIZAR



## CAPÍTULO 9

### **9. DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES DEL PUESTO DE CONTROL DE ESTACIONES ANTE LA EMERGENCIA**

El alcance de este capítulo comprende todas aquellas acciones y actuaciones a realizar por el personal del Puesto de Control de Estaciones, en caso de Emergencia, con el objeto de dirigir y coordinar todos los recursos humanos y medios técnicos a su alcance, para evitar o minimizar las consecuencias que pudieran derivarse de cualquier situación de riesgo que se produzca en la Red de Metro.

#### **9.1. CONOCIMIENTO, VALORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INCIDENCIA.**

Una vez recibida cualquier comunicación sobre una posible incidencia, se deberá recabar la máxima información posible con objeto de realizar una valoración del alcance de la misma, a fin de establecer el Nivel de la Emergencia, y las actuaciones correspondientes.

Para determinar adecuadamente la magnitud y dimensión de la incidencia con la mayor fiabilidad, se deberán solicitar como mínimo los datos contenidos en el siguiente protocolo:



## INFORMACIÓN A RECABAR SOBRE LA INCIDENCIA

**Quién comunica la incidencia** (Jefe de Sector, Jefe de Vestíbulo, Jefe de Línea, Coordinador, etc...)

**Desde dónde** (P.C.L., C.C.I., Radioteléfono, ...)

**Hora de la incidencia**

**Tipo de incidencia** (Incendio, Arrollamiento, Inundación, etc.)

**Situación** (Estación, Túnel, etc.)

**Localización** (Andén, Cuarto, P.C.L., C.C.I., etc.)

**Magnitud** (Tamaño del Fuego, extensión y dirección del humo, etc.)

**Posibles víctimas** y gravedad de las mismas.

**Actuaciones de sistemas de P.C.I.** (Alarmas de fuego, Disparo de Extinción, etc.)

**Repercusión en instalaciones:**

- \* Fallo de Alumbrado
- \* Suspensión de circulación de trenes
- \* Paro de escaleras mecánicas (nº y localización)
- \* Estado de funcionamiento de los ventiladores
- \* Corte de tracción

**Personal que se encuentra en la estación:**

- \* Agentes de Metro. (Estaciones, Trenes, Instalaciones Fijas, etc.)
- \* Vigilantes de seguridad.
- \* Contratas.
- \* Otros.

**Nivel de ocupación de viajeros en la estación.**

**Estado de la Estación** (Obras, Escaleras en revisión, desmontadas, obstáculos, etc.)

**Primeras actuaciones realizadas** (uso de extintores, cierres de vestíbulo, desalojo del tren o estación, etc.).





Se comunicará el nivel de Emergencia establecido por el Mando Operativo a todo el personal de las estaciones afectadas, contiguas al siniestro o siniestradas.

En todos los casos se comunicará la incidencia a:

**COORDINADOR DE SALA DE PUESTO CENTRAL**

**31327**

**INSPECTOR JEFE PUESTO DE MANDO DE TRENES**

**22104 - 22106**

**22105 - 22118**

**91 433 85 90**

**91 433 80 93**

**PUESTO DE CONTROL DE SEGURIDAD**

**112**

**TELÉFONO INTERIOR DE ATENCIÓN  
DE EMERGENCIA preferente**

**22136 - 22137**

**91 501 03 23**

facilitando toda la información obtenida sobre la misma.



En caso de *Alarma Amarilla* se comunicará ésta a:

**TÉCNICO DE GUARDIA DE VIAJEROS**

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----

**JEFE DE LA UNIDAD OPERATIVA**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38827 - 84359</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 08 - 62530</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 552 77 67</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----

**GERENTE DE PUESTO CENTRAL**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>630 03 65 58</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----

**TÉCNICO DE GUARDIA DE LA GERENCIA  
DE PUESTO CENTRAL**

<i>Teléfono móvil</i>	-----
<i>Teléfono particular</i>	-----



**JEFE DE LA UNIDAD DEL PUESTO CENTRAL  
Y DESARROLLO TÉCNICO**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 08</b>
<i>Teléfono particular</i>	-----

En caso de *Alarma Roja* se comunicará, además de los referidos anteriormente, a:

**DIRECTOR DE OPERACIÓN**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38805</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 501 28 25</b>
<i>Teléfono móvil</i>	<b>609 03 44 07</b>

**NOTA:** *Las comunicaciones de una incidencia al Jefe de la Unidad Operativa, Jefe de la Unidad del Puesto Central y Desarrollo Técnico y al Director de Operación, estarán coordinadas por el Coordinador de Sala del Puesto Central, con el fin de evitar que se repitan las mismas llamadas desde diferentes lugares.*

Como norma general en todas las comunicaciones se informará de acuerdo con el siguiente guión:

1. Datos de la incidencia según lo especificado anteriormente en el cuadro del punto 9.1
2. Actuaciones de respuesta realizadas.
3. Demanda de ayuda interna realizada.
4. Demanda de ayuda externa realizada.



## 9.2. ACTUACIONES A REALIZAR

Las actuaciones a realizar, dependiendo en cada caso del Nivel de Emergencia declarado, serán las siguientes:

### 9.2.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL

- **Comunicar el Nivel de la Emergencia** al personal de la/s estaciones afectadas.
- **Desplazar al lugar de la incidencia el personal** de apoyo necesario de la Unidad Operativa.

La comunicación con éstos se realizará por:

**RADIOTELÉFONO DE ESTACIONES**

En caso de que fuera necesario otro medio se utilizará preferentemente:

**TELÉFONO DE P.C.L.**

cualquier otro teléfono cercano.



– Demandar la Ayuda Interna necesaria:

**UNIDAD DE MANTENIMIENTO INSTALACIONES**

**CONTROL DE AVISOS**

**82320 - 82321 - 38727**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

*Línea Aérea*  
*Energía*  
*Alumbrado*  
*Escaleras - Ascensores*  
*Señales*  
*Comunicaciones*

**UNIDAD DE MATERIAL MÓVIL**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

**UNIDAD DE OBRA CIVIL**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

*Vía*  
*Obras*



**GERENCIA DE PREVENCIÓN LABORAL**

<i>Teléfono interior</i>	<b>84257 – 84290 – 38970 – 31313</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 379 89 70 - 91 379 13 13</b>

**TÉCNICO DE GUARDIA**

<i>Teléfono móvil</i>	<b>649 98 39 07</b>
-----------------------	---------------------

**GERENCIA DE MEDICINA LABORAL**

<i>Teléfono interior</i>	<b>38962</b>
<i>Teléfono exterior</i>	<b>91 379 89 62</b>

**GERENCIA DE PROYECTOS Y OBRAS DE RENOVACIÓN Y MEJORA**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**

**GERENCIA DE PUESTA EN SERVICIO DE INSTALACIONES**

**TÉCNICO DE GUARDIA**

**(Llamar al teléfono móvil correspondiente)**



## 9.2.2 ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN CASO DE INCENDIO

- Debido a que el riesgo de incendio es una de las situaciones previsibles que potencialmente puede representar mayor riesgo para las personas, se requiere valorar especialmente el riesgo existente, para lo cual se establece la mecánica procedimental específica para este caso, que se describe a continuación.
- En función de la magnitud del incendio y de las condiciones del mismo, las actuaciones a realizar son las siguientes:
  - Transmitir al Coordinador de Sala del Puesto Central todas las peticiones efectuadas por los Bomberos referentes a cierre de estaciones, accesos, suspensión de servicio, corte de tracción etc.
  - Indicar a los Bomberos que disponen de un juego de planos de la estación, en el P.C.L. o C.C.I. y que incluyen.
    - \* Situación de accesos y pozos en superficie.
    - \* Ficha de características de la estación.
    - \* Vías de evacuación.
    - \* Situación de cuartos y elementos de P.C.I.
  - Hacer uso del Catálogo de Recursos de que se dispone en el P.C.E. con el fin de obtener la información necesaria para evaluar el riesgo, así como facilitar la misma a los Bomberos. (Ver Anexo 4)
  - Comunicar la evacuación de la estación según lo establecido y obtener toda la información necesaria que pueda servir para facilitar la misma:
    - \* Existencia de salida de emergencia en la estación
    - \* Existencia de más de un vestíbulo en la estación.
    - \* Existencia de vías alternativas de evacuación.
    - \* Existencia de correspondencia con otras líneas o Renfe.
    - \* Profundidad de la estación, o estaciones por donde se vaya a evacuar.
    - \* Situación de pozos de ventilación más cercanos y estado de los ventiladores.
    - \* Estado del alumbrado de la estación, túnel.
    - \* Existencia de pintura fotoluminiscente en la estación.
    - \* Etc.
- Solicitar información de los mensajes recibidos en el P.C.L. o C.C.I. en cuanto a sistemas de P.C.I.



## **CAPÍTULO 10**

*10. PLAN DE ACTUACIÓN MUNICIPAL EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE MADRID.*

10.1. CECOPAL

10.2. COMITÉ DE CRISIS DE METRO

10.3. ACTIVACION DEL PLAN





## CAPÍTULO 10

### **10. PLAN DE ACTUACIÓN MUNICIPAL EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN EL MUNICIPIO DE MADRID.**

Este plan del Ayuntamiento de Madrid es parte integrante del PLAN DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIA RENFE-METRO, que fue promovido en Diciembre de 1992 por la Delegación de Gobierno en Madrid, y en el que se establece la colaboración necesaria entre las empresas de transporte RENFE y METRO y la coordinación entre las Administraciones Públicas (Delegación de Gobierno, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid).

Este plan de actuación está previsto en caso de que el siniestro se produzca en el término municipal de Madrid y esté catalogado como Accidente Tipo 2 ó 3. Su activación corresponderá a los Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, estableciéndose el Centro de Coordinación Operativo Local CECOPAL.

Al propio tiempo se constituirá el Comité de Crisis de Metro, que estará en comunicación y colaboración con el CECOPAL, a través de su representante en el Comité Asesor.

#### **10.1. CECOPAL**

Cuando el tipo y/o desarrollo de la incidencia lo requiera (*Véase capítulo 2*), se pondrá en marcha el Plan de Actuación Municipal de Emergencia, cuyo organigrama de mando está compuesto por un Director del Plan, el Comité Asesor y el Gabinete de información.

El Centro de Coordinación Operativo Local: CECOPAL es el lugar desde donde se dirige y coordina la actuación en la emergencia. Se ubicará en las dependencias municipales que el Director del Plan designe al efecto.



### 10.1.1 DIRECTOR DEL PLAN

La Dirección y Coordinación del Plan será ejercida por el Excmo. Sr. Alcalde, como máxima autoridad responsable de la protección ciudadana en el ámbito municipal, o persona en quien tenga delegada la función: Sr. Concejales del Área de Protección Civil. Como tal, asumirá la dirección y coordinación de las operaciones a practicar para alcanzar el control de la emergencia y la completa normalización de la situación en los accidentes de categoría 2.

Las funciones básicas del Director del Plan son:

- Declarar la activación del Plan.
- Decidir en cada momento y con el Consejo del Comité Asesor, las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y a las posibles consecuencias que de ella se deriven.
- Asegurar el mantenimiento de la operatividad del Plan.
- Informar a la Delegación del Gobierno y a la Comunidad Autónoma sobre la emergencia.
- Solicitar, en su caso, ayuda exterior al Plan.
- Declarar el final de la emergencia.

### 10.1.2 COMITÉ ASESOR

Es el equipo de asistencia al Director del Plan para procurar, en todo momento, su asesoramiento sobre los distintos aspectos relacionados con la emergencia, y obtener la respuesta, toma de decisión, más adecuada en cada circunstancia. De igual modo, auxiliará al Director del Plan en su tarea de coordinación de medios y recursos, humanos y materiales, en la operatividad de la gestión de la emergencia.

Estará compuesto por:

Concejal Presidente del Distrito en el que se sitúa la incidencia.

Director de Servicios de Protección Civil y Bomberos.



Director de Servicios de Sanidad.  
Director de Servicios de Policía Municipal.  
Director de Servicios de Obras.  
Director del Servicios del Gabinete de la Alcaldía Presidencia.  
Representante de la Delegación de Gobierno.  
Representante de la Comunidad Autónoma.  
Representante del Insalud.  
Jefe del Departamento de Prevención y Protección Civil.  
Jefe del Departamento de Extinción de Incendios.  
Jefe del Departamento de Servicios Médicos.  
Jefe del Departamento de Protección de la Edificación.  
Representante de Renfe (si procede).  
Representante de Metro

### 10.1.3 GABINETE DE INFORMACIÓN

En dependencia directa del Director del Plan, se constituirá el Gabinete de Información, coordinado por el Director de Servicios del Gabinete de la Alcaldía Presidencia. A través de dicho Gabinete se canalizará toda la información a la población durante la emergencia.

Sus misiones básicas son:

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



#### 10.1.4 GRUPO DE INTERVENCIÓN

Dentro de los Grupos de Acción, el Grupo de Intervención es el responsable material de hacer frente a la emergencia, utilizando los medios adecuados para combatir el accidente desencadenante de la activación del Plan.

La COMPOSICIÓN del grupo se integrará a partir de:

- Servicio de Extinción de Incendios del Ayuntamiento.
- Equipos de Metro asignados en sus Planes de Autoprotección respectivos.
- Equipos de Desactivación de Explosivos de la Policía Nacional (en supuestos de atentados terroristas).

Las FUNCIONES que tienen encomendadas son:

- Recibir en primera instancia la llamada de socorro o notificación de la emergencia.
- Evaluar y combatir el accidente, ejecutando el rescate y salvamento de las víctimas y evacuando a las personas afectadas fuera del área de la intervención desde los primeros instantes de la emergencia.
- Combatir las causas y manifestaciones de la emergencia eliminando, reduciendo y controlando sus efectos para mitigar los daños materiales producidos.
- Establecer junto al lugar del accidente el Puesto de Mando Avanzado desde el que se efectuará la coordinación operativo de los Grupos de Acción y la comunicación con el CECOPAL.

El Jefe de Guardia o mando jerárquico del Cuerpo de Bomberos que asista a la emergencia, en última instancia el Jefe del **Departamento de Extinción de Incendios, asumirá la Dirección del Grupo de Intervención** y se constituirá en Coordinador de todos los Grupos de Acción en el lugar del accidente y canalizará información entre el lugar de la intervención y el CECOPAL hasta alcanzar la normalización de la situación de emergencia.



### 10.1.5 GRUPO SANITARIO

Dentro de los Grupos de Acción es el responsable de la asistencia sanitaria a los accidentados de la emergencia.

La COMPOSICION del grupo se integrará a partir de:

- SAMUR.
- INSALUD.
- CRUZ ROJA.
- Cuerpo de Voluntarios "Villa de Madrid".
- Otras instituciones sanitarias.

Las FUNCIONES que tienen encomendadas son:

- Organizar el dispositivo médico sanitario para la atención de las personas afectadas en la emergencia.
- Prestar el auxilio y la asistencia sanitaria de urgencia a los heridos producidos en la zona de intervención.
- Proceder a la clasificación, estabilización y evacuación de aquellos heridos que, por su especial gravedad, así lo requieran.
- Coordinar el traslado de accidentados a los Centros Hospitalarios receptores.
- Organizar la infraestructura de recepción hospitalaria y demás aspectos relacionados con la actuación sanitaria.

Los mandos jerárquicos de los componentes de las distintas instituciones integrantes del Grupo Sanitario dirigirán sus propios medios de contacto con el Coordinador de los Grupos de Acción, así como con el CECOPAL. En última instancia corresponderá la Dirección del Grupo Sanitario al Director del Centro Coordinador de Emergencia del Insalud.



### 10.1.6 GRUPO DE SEGURIDAD

Dentro de los Grupos de Acción es responsable de la seguridad en el enclave del accidente.

La COMPOSICION del grupo se integrará a partir de:

- - Policía Nacional.
- - Policía Municipal.
- - Medios de Metro. (Vigilantes ...)
- Las FUNCIONES que tienen encomendadas son:
  - Establecer las previsiones necesarias en materia de seguridad ciudadana, control de accesos y protección de personas y bienes. (Policía Nacional).
  - Establecer el control del tráfico en las áreas de la operación, emitir avisos a la población, procurar el sistema de comunicaciones internas del Plan. (Policía Municipal).
  - Aquellos aspectos relacionados con la seguridad.

Los Jefes del grupo de seguridad serán los mandos jerárquicos de la Policía Nacional y de la Policía Municipal que dirigirán sus propios medios en contacto con el Coordinador de los Grupos de Acción, así como con el CECOPAL.

### 10.1.7 GRUPO DE APOYO LOGÍSTICO

Dentro de los Grupos de Acción se responsabilizará de la provisión de los medios y recursos que demanden tanto la Dirección del Plan como los distintos Grupos de Acción, al objeto de poder cumplir sus respectivas misiones.

La COMPOSICION del grupo se integrará a partir de:

- Medios municipales y de otras administraciones.
- Medios de Metro.



- Cuerpo de Voluntarios "Villa de Madrid".
- Jefe del Grupo Logístico. (Jefe de la Sección de Extinción de Incendios).
- Otros.

Las FUNCIONES que tienen encomendadas son:

En general, todos aquellos aspectos relacionados con la logística y el apoyo a los restantes grupos, facilitando los recursos que atienden a cuantas necesidades surjan en el curso de la emergencia potenciando la eficacia de la gestión de la misma.

#### **10.1.8 PMA (PUESTO DE MANDO AVANZADO)**

El PMA es el lugar próximo al lugar del accidente o área de la intervención, desde donde se efectúa la coordinación operativa de los Grupos de Acción y se establece el contacto permanente con el CECOPAL.

#### **10.2. COMITÉ DE CRISIS DE METRO**

Se constituirá de modo extraordinario en base a la gravedad de los acontecimientos.

Estará presidido por el Presidente de Metro y compuesto por:

- Director Gerente
- Consejo de Dirección
- Jefe de la Unidad Operativa
- Jefe de la Unidad del Puesto Central y Desarrollo Técnico
- Jefe de la Unidad de Material Móvil
- Jefe de la Unidad de Instalaciones Fijas
- Representante de Metro en el Comité Asesor del CECOPAL



Las funciones del Comité de Crisis son:

- Recibirá todas las informaciones de la crisis.
- Evaluará en base a los datos disponibles las acciones a tomar.
- Coordinará todas las acciones conducentes a facilitar los medios humanos y materiales dentro y fuera de Metro.

Colaborará con el Comité Asesor a través de su representante en el mismo.

### 10.3. ACTIVACION DEL PLAN

Por la propia característica del siniestro, no previsible en ningún caso, el Plan se preactiva desde el momento en que se recibe la llamada de socorro por parte del Puesto Central de Metro o, en su caso, persona que detecte el siniestro, en la Central de Comunicaciones del Departamento de Extinción del Ayuntamiento.

Una vez preactivado el Plan, pueden producirse dos situaciones en razón de la evaluación que del siniestro haga el Jefe de Guardia de Bomberos en correspondencia por la categoría del incidente:

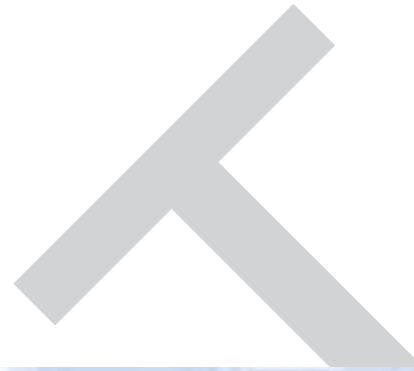
#### **CATEGORIA 1**

1º. Que la activación del Plan propiamente dicha no se lleve a efecto, toda vez que al valorarse la categoría del incidente se estime que éste no supera la categoría 1.

#### **CATEGORIAS 2 y 3**

2º. Que ante la descripción del comunicante de la llamada de socorro o por la evaluación del incidente que se practique -Categoría 2 / Categoría 3- proceda la activación del Plan de Actuación decretándose ésta por el Director del Plan.





## **CAPÍTULO 11**

### *11. PLAN DE ACTUACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID ANTE EMERGENCIAS RENFE/METRO.*

11.1. CECOP - CECOPI

11.2. PUESTO DE MANDO AVANZADO Y GRUPOS DE ACCIÓN.

11.3. OPERATIVIDAD



# CAPÍTULO 11

## **11. PLAN DE ACTUACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID ANTE EMERGENCIAS RENFE/METRO.**

Este plan es parte integrante del PLAN DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIA RENFE-METRO, que fue promovido en Diciembre de 1992 por la Delegación de Gobierno en Madrid y en el que se establece la colaboración necesaria entre las empresas de transporte RENFE y METRO y la coordinación entre las Administraciones Públicas (Delegación de Gobierno, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid).

Este plan de actuación está previsto en caso de que la categoría del siniestro fuera de Accidente Tipo 2 (en toda la región de la Comunidad excepto en el municipio de Madrid) ó Tipo 3.

Una vez activado el Plan se establecerá el CECOP - CECOPI.

### **11.1. CECOP - CECOPI**

Cuando el tipo y/o desarrollo de la incidencia lo requiera se constituirá el "Centro de Coordinación Operativa" CECOP o el CECOPI "Centro de Coordinación Operativa Integrado", cuyo organigrama de mando está compuesto por el Comité de Dirección, el Comité Asesor cuya composición se cita a continuación y el Gabinete de información que será nombrado por el Director del plan.



### 11.1.1 COMITÉ DE DIRECCIÓN

La dirección y coordinación del PLAN será ejercida dentro del Comité de Dirección constituido por un representante del Ministerio del Interior y un representante de la Comunidad Autónoma.

- Declarar la activación del PLAN.
- Decidir en cada momento con el Consejo del Comité Asesor las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y la aplicación de las medidas de protección en la población afectada, a los bienes y al personal adscrito al PLAN.
- Determinar y coordinar la información a la población afectada, a los bienes y al personal adscrito al PLAN.
- Determinar y coordinar la información a la población durante la emergencia a través de los medios propios del PLAN y los de comunicación social.
- Declarar el fin de la emergencia.
- Asegurar el mantenimiento de la operatividad del PLAN.

### 11.1.2 COMITÉ ASESOR

Para asistir al Comité de Dirección se establece el Comité Asesor.

Estará compuesto por:

- Jefe de la Unidad de Protección, Civil, Delegación del Gobierno en Madrid.
- Jefe del Grupo de Intervención.
- Jefe del Grupo Sanitario.
- Jefe del Grupo Logístico y de Apoyo.
- Jefe del Grupo de Seguridad y control de accesos.
- Un representante del municipio afectado.
- Representantes de Metro.
- Técnicos de Protección Civil.
- Otros expertos.



### 11.1.3 GABINETE DE INFORMACIÓN

Dependiendo directamente del Comité de Dirección, se constituirá el Gabinete de Información, a través del cual se canalizará toda la información a los medios de comunicación social durante la emergencia.

Sus misiones básicas serán:

- Centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia, de acuerdo con el Comité de Dirección del PLAN, y facilitarla a los medios de comunicación social.
- Informar de la emergencia a cuantas personas u organismos lo soliciten.
- Obtener, centralizar y facilitar toda la información relativa a los posibles afectados, facilitando los contactos familiares y la localización de personas.

### 11.2. PUESTO DE MANDO AVANZADO Y GRUPOS DE ACCIÓN.

Puesto de Mando Avanzado

Se constituirá el Puesto de Mando Avanzado como órgano coordinador de la emergencia “in situ”.

La Jefatura del mismo recaerá en el Jefe del Grupo de Intervención, que será el mando con mayor graduación del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento, siempre que éste esté actuando y deberá estar permanentemente en contacto con el Comité de Dirección.

El Puesto de Mando Avanzado estará constituido por:

- Jefe del Grupo de Intervención.
- Responsables del Grupo Sanitario.
- Responsable del Grupo Logístico y de Apoyo.
- Responsable de Metro.
- Responsable del Grupo de Seguridad y Control de Accesos.
- etc.



### 11.2.1 GRUPO DE INTERVENCIÓN. ESTRUCTURA

La composición del grupo será:

- Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento de la Comunidad de Madrid.
- Los medios humanos asignados a RENFE y/o METRO.
- Los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, constituidas por Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía y Policías Locales.

El Jefe del Grupo de Intervención será el jefe de la dotación del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento de la CAM que asista la emergencia.

Las Funciones serán:

- Recibir la notificación de la emergencia.
- Evaluar y combatir el accidente, auxiliar a las víctimas y aplicar las medidas de protección más urgentes, desde los primeros instantes de la emergencia.
- Establecer junto al lugar del accidente el Puesto de Mando Avanzado desde el que se efectuará la coordinación operativa de los Grupos de Acción.
- El Jefe del Grupo de Intervención se constituirá en Coordinador en el lugar del accidente en estrecha colaboración con el Comité de Dirección, y canalizará la información entre el lugar de la emergencia y el CECOPI.
- En esta fase inicial asumirá funciones y agrupará componentes de todos los Grupos de Acción.

### 11.2.2 GRUPO SANITARIO

El Jefe del Grupo Sanitario es el director del Centro Coordinador de Emergencias del Insalud.

Estará compuesto:

- Insalud
- Cruz Roja
- Asistencias Sanitarias Locales



Las funciones serán:

- Prestar asistencia sanitaria de urgencia a los heridos que eventualmente pudieran producirse en la zona de intervención.
- Proceder a la clasificación, estabilización y evacuación de aquellos heridos que, por su especial gravedad, así lo requieran.
- Coordinación del traslado de accidentados a los Centros Hospitalarios receptores.
- Organizar la infraestructura de recepción hospitalaria.

### 11.2.3 GRUPO LOGÍSTICO Y DE APOYO

El Jefe del Grupo de Apoyo Logístico será el Director General de Transportes de la CAM.

El Grupo logístico es el responsable de la provisión de los medios que el Comité de Dirección y los demás Grupos de Acción necesitan para cumplir con la finalidad global del Plan.

Estará compuesto por:

- Responsables del Plan de Autoprotección de RENFE y/o Metro.
- Consejería de Transportes de la CAM.

Sus funciones básicas son:

- Establecer las previsiones necesarias con el fin de atender cuantas necesidades surjan en relación con:
  - \* Transportes y evacuación de personas.
  - \* Equipos técnicos especiales de ayuda a la intervención.

### 11.2.4 GRUPO DE SEGURIDAD Y CONTROL DE ACCESOS

Los Jefes del Grupo de seguridad serán los mandos jerárquicos de la Policía Nacional y de la Guardia Civil, conforme a sus competencias territoriales.

Estará compuesto por los siguientes organismos:



- Cuerpos y Fuerzas de la Seguridad del Estado, compuestos de Policía Nacional y Guardia Civil.
- Policía Local.
- Vigilantes Jurados de la Red de RENFE y/o Metro.

Sus funciones serán:

- La seguridad ciudadana.
- El control de accesos y regulación del tráfico.
- Protección de bienes y personas.
- Avisos a la población.

### **11.3. OPERATIVIDAD**

#### **11.3.1 UBICACIÓN DEL CECOP-CECOPI**

El Centro de Coordinación Operativa, CECOP, está ubicado en la carretera N-VI. Km 22, Pinar de las Rozas, y en él se centralizan todas las llamadas de urgencia y se coordinan las órdenes de envío de dotaciones para la actuación requerida, otros medios y recursos.

En el caso de Accidente, categoría 2 y 3, la notificación deberá hacerse asimismo, al CECOP de la Delegación del Gobierno en Madrid, que se constituirá como CECOPI en el caso de accidente de categoría 3.

#### **11.3.2 CRITERIOS DE NOTIFICACIÓN**

Deben ser notificados por el Puesto de Mando de RENFE y/o METRO todos aquellos accidentes clasificados en categoría 2 y 3.

La notificación se dirigirá en primer lugar al Grupo de Intervención, y al CECOP, a través de los medios disponibles para ello, que figuran en el PLAN.

Se notificará asimismo, a los Ayuntamientos afectados.



### 11.3.3 ACTIVACIÓN DEL PLAN

En el Grupo de Intervención y en el CECOPI, se recibe la notificación procedente del Puesto Central de METRO.

En función de la categoría del accidente el Comité de Dirección procede a la activación del PLAN. Este se activará siempre que el accidente sea de categoría 2 ó 3.

El nivel de respuesta lo determinará el Comité de Dirección basándose en las características y evolución del accidente. Los accidentes de categoría 1 no justifican la activación del PLAN. En aquellas situaciones en que los efectos del accidente sean perceptibles por la población, la actuación del Plan se limitará a una labor de información.

El Plan de Emergencia se activará a partir del accidente de categoría 2. En lo posible, las llamadas se realizarán en paralelo al objeto de que la activación del PLAN y la constitución de los Grupos de Acción se haga lo más rápidamente posible.

Por parte del Puesto Central de Metro, se realizarán las llamadas a los siguientes organismos, en paralelo con la Central de Comunicaciones de Bomberos:

- Comité de Dirección.
- Policía Nacional.
- Guardia Civil.
- Policía Local.
- Insalud.
- Cruz Roja.
- Delegación del Gobierno en Madrid