



PLA D'ACTUACIÓ DEL PROCICAT

**per a emergències en el transport de
viatgers per ferrocarril**

Document principal

Homologació: CPCC 27-12-2009

Aprovació: ACORD GOV/29/2010, de 26 de febrer

Actualització: CPCC 27-07-2011

Actualització: CPCC 14-09-2016



ÍNDEX

1. Introducció: objectius i abast	4
1.1. Objectius.....	4
1.2. Abast	5
1.2.1. Territorial.....	5
1.2.2. Ferrocarril.....	5
1.2.3. Corporatiu	5
1.3. Marc legal.....	6
1.3.1. Normativa de referència.....	6
1.3.2. Plans d'Actuació del PROCICAT	8
1.4. Terminologia.....	8
1.4.1. Protecció Civil	8
1.4.2. Ferroviària	9
1.4.3. Altres	10
2. Anàlisi de risc.....	11
2.1. Introducció i conceptes previs	11
2.1.1. Terminologia associada a l'anàlisi de risc.....	11
2.1.2. Objectiu i abast de l'anàlisi de risc	11
2.2. Anàlisi de risc	12
2.2.1. Consideracions inicials.....	12
2.2.2. Dades de perill i vulnerabilitat: resum	13
2.2.3. Anàlisi històrica d'incidents i accidents: resum	23
2.2.4. Conclusions de l'anàlisi de risc	28
2.3. Actualització de l'anàlisi de risc	31
3. Estructura i organització	32
3.1. Estructura general de resposta.....	32
3.2. Comitè d'emergències	33
3.2.1. Direcció del Pla	33
3.2.2. CECAT	35
3.2.3. Consell Assessor	37
3.2.4. Gabinet d'Informació	39
3.3. Centres de Coordinació.....	39
3.3.1. Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT).....	39
3.3.2. Centres de Coordinació Operativa Municipal (CECOPALs)	40
3.3.3. Sala Conjunta de Barcelona	40
3.3.4. Centre de coordinació operativa integrat (CECOPI)	40
3.3.5. Centre de coordinació d'empreses ferroviàries.....	40
3.3.6. Centres de coordinació dels grups actuant.....	44
3.3.7. Centre de Comandament Avançat (CCA).....	44
3.4. Grups d'Actuació	45
3.4.1. Grup d'Intervenció	45
3.4.2. Grup d'Ordre	46
3.4.3. Grup de Medicina Legal i Forense	47
3.4.4. Grup Sanitari	48



3.4.5.	Grup Gestor Ferroviari	50
3.4.6.	Grup Logístic.....	50
3.4.7.	Coordinació dels grups actuants.....	52
3.5.	Estructura i organització de les entitats implicades	52
3.5.1.	Plans d'actuació de grup.....	52
3.5.2.	Plans d'actuació d'altres unitats de resposta a l'emergència.....	53
3.5.3.	Fitxes d'actuació	53
3.5.4.	Planificació municipal.....	53
3.5.5.	Plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries.....	58
4.	Operativitat	60
4.1.	Fases.....	60
4.1.1.	Avís de Pre-alerta	60
4.1.2.	Alerta.....	60
4.1.3.	Emergència – 1	61
4.1.4.	Emergència – 2	62
4.1.5.	Quadre resum	62
4.2.	Equivalències amb l'operativitat dels plans d'autoprotecció.....	65
4.3.	Procediment de comunicació d'incidents i activació del pla	65
4.3.1.	Centres de coordinació ferroviaris	65
4.3.2.	Comunicació inicial	65
4.3.3.	Comunicació i coordinació permanent.....	69
4.3.4.	Taula resum de comunicacions i coordinació	72
4.4.	Actuacions principals a cada fase operativa.....	75
4.4.1.	Avís de Pre-alerta	75
4.4.2.	Alerta.....	75
4.4.3.	Emergència – 1	77
4.4.4.	Emergència – 2	79
4.5.	Operatives específiques	79
4.5.1.	Operativa específica en cas de múltiples víctimes	79
4.5.2.	Operativa específica en cas de mesures de protecció a la població a infraestructures crítiques	81
4.6.	Interfase amb altres plans d'emergència.....	81
4.6.1.	Plans d'emergència especial de la Generalitat de Catalunya.....	81
4.6.2.	Altres plans	83
5.	Instal·lacions, mitjans i recursos adscrits als plans.....	86
5.1.	Equipaments i instal·lacions necessàries per a les activacions.....	86
5.2.	Mitjans i recursos específics per als grups actuants	86
5.3.	Plataformes tecnològiques i sistemes d'informació	86
6.	Implantació i manteniment.....	87
6.1.	Implantació del pla.....	87
6.2.	Manteniment del pla: actualitzacions i revisions.....	87



1. INTRODUCCIÓ: OBJECTIUS I ABAST

1.1. Objectius

El PROCICAT és el Pla Territorial de Protecció Civil de Catalunya¹ i és una eina bàsica en la gestió d'emergències de la Protecció Civil a Catalunya. Com a pla territorial recull la previsió de resposta a les emergències produïdes per a tots els riscos no contemplats als plans d'emergència especials elaborats per la Generalitat de Catalunya. Aquesta resposta inclou tant els possibles nivells d'activació com l'estructura de resposta i l'operativa aplicable en la gestió de l'emergència. En aquest context, el PROCICAT és el pla que s'empra actualment per a la gestió d'emergències que es puguin produir en l'àmbit del transport convencional de viatgers per ferrocarril, com ara:

- Col·lisions entre trens, descarrilaments o altres emergències de gran nivell
- Necessitats d'evacuació de passatgers per accident o altres emergències.
- Aldarulls i altres situacions similars de risc greu.
- Presència de persones a les vies.
- Aturades perllongades dels serveis.
- Impacte social i/o mediàtic de les incidències i/o emergències.
- Altres derivades del servei de transport de viatgers per ferrocarril

D'altra banda, els serveis de transport de viatgers per ferrocarril són cada vegada més una eina fonamental de l'activitat laboral i quotidiana per al ciutadà, especialment pel que fa als serveis de rodalies amb origen o destinació a l'àrea metropolitana de Barcelona i els seus voltants. És per aquest i altres motius, que els serveis de transport de passatgers per ferrocarril són cada vegada més objecte d'especial atenció social i mediàtica, tot sol·licitant per part del ciutadà uns nivells de qualitat elevats en aquests serveis i en la gestió de les incidències i emergències que es puguin derivar.

Per tant, i en atenció als aspectes abans exposats, l'objectiu d'aquest document és definir l'estructura de resposta, l'operativa i els procediments per a la gestió de les emergències associades al transport ferroviari de viatgers al territori de Catalunya, mitjançant un Pla d'Actuació del PROCICAT, que tingui com a objectiu la protecció de les persones, els béns i infraestructures i el medi ambient. Es prioritzaran les operatives associades als accidents que comportin la presència de múltiples víctimes i per tant necessitats operatives extraordinàries per motiu de la presència de víctimes. Alhora, es contemplen les actuacions de seguiment i contenció dels incidents que puguin derivar en accidents o emergències.

Per a la definició dels aspectes anteriors, en aquest pla d'actuació s'establiran els llinars d'activació per a la gestió de les emergències, sempre en el context del pla d'emergència PROCICAT, i derivats de l'anàlisi de risc en el transport de viatgers per ferrocarril a Catalunya. Aquesta anàlisi de risc es realitza amb major o menor profunditat en funció de la disponibilitat de dades dels serveis de transport ferroviari de viatgers (fluxos a cada línia, densitats d'ocupació dels serveis ferroviaris, distribució temporal i territorial d'aquests fluxos,

¹ Informat favorablement per la Comissió de Protecció Civil de Catalunya el 22.12.94, homologat per la "Comisión Nacional de Protección Civil" el 23.02.95 i aprovat pel Consell Executiu en data de 16.05.95.



densitats, estat i antiguitat de la infraestructura, històric d'incidències, ...). El Pla d'Actuació també tindrà en compte la gestió d'emergències associades a les obres i actuacions de millora i desenvolupament dels serveis de transport de viatgers per ferrocarril.

1.2. Abast

1.2.1. Territorial

L'abast territorial d'aquest pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril és tot el territori de Catalunya, entenent que les actuacions previstes queden circumscrites al transport de viatgers per ferrocarril i a les possibles afectacions al territori de les emergències associades a aquesta activitat, tant pel que fa al servei prestat com a l'execució d'obres associades a aquest servei.

1.2.2. Ferrocarril

Es considerarà de l'àmbit d'aquest pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril, els serveis i infraestructures de transport següents:

- Ferrocarril convencional.
- Ferrocarril d'alta velocitat.
- Ferrocarril metropolità o suburbà (metro).
- Ferrocarrils o trens cremallera.
- Funiculars.
- Trens turístics amb plataforma ferroviària.

Expressament s'exclou de l'àmbit d'aquest pla els serveis i infraestructures de transport de viatgers següents:

- Tramvia urbà.
- Telefèrics.
- Aeris.
- Telecabines.

1.2.3. Corporatiu

L'abast corporatiu d'aquest pla d'actuació del PROCICAT, pel que fa a les empreses que operen el servei de transport de viatgers per ferrocarril o administren les infraestructures associades a aquest servei, és el següent:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).
- Renfe Operadora (Renfe).
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
- Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro).



- Qualsevol altra empresa que presti el servei de transport de viatgers per ferrocarril dins de qualsevol part del territori de Catalunya.
- Qualsevol altra empresa propietària o administradora d'infraestructura ferroviària emprada per al transport de viatgers.

L'abast corporatiu respecte institucions, organismes i altres empreses involucrats en aquest pla d'actuació són:

- Direcció General de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya
- Serveis de protecció civil dels municipis.
- Bombers de la Generalitat de Catalunya (Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments) i Bombers de l'Ajuntament de Barcelona.
- Mossos d'Esquadra (Direcció General de Policia) i policies locals (Guàrdia Urbana i altres cossos de policia municipal).
- SEM-061 i altres serveis sanitaris.
- Creu Roja.
- Institut de Medicina Legal i Forense de Catalunya (IMLC)
- Direcció General del Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya i altres òrgans i entitats, públics o privats, responsables i gestors de la regulació del trànsit i servei ferroviari i de la xarxa ferroviària.
- Entitats responsables de la gestió dels serveis bàsics.
- Ajuntaments, Consell Comarcals i Diputacions.
- Serveis Territorials del Departament d'Interior.
- Delegacions del Govern de la Generalitat de Catalunya.
- Altres ens públics i privats amb vinculació indirecta al transport ferroviari i la gestió d'emergències (organismes experts, col·legis oficials vinculats al servei ferroviari, mitjans de comunicació, entitats del transport, associacions d'empresaris del transport, ...).

1.3. Marc legal.

1.3.1. Normativa de referència

1.3.1.1. Protecció civil

- Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya (DOGC núm. 2401 de 29/05/1997; correcció DOGC núm. 2406 de 05/06/1997)
- Decret 161/1995, de 16 de maig, pel qual s'aprova el Pla de protecció civil de Catalunya (PROCICAT) (DOGC núm. 2058 de 02/06/1995). Actualitzat a la Comissió de Protecció Civil de Catalunya del 30 d'Abril de 2009.



- Decret 210/1999, de 27 de juliol, pel qual s'aprova l'estructura del contingut per a l'elaboració i l'homologació dels plans de protecció civil municipals. (DOGC núm. 2945 de 04/08/1999).
- Decret 152/1987, de 9 d'abril, pel qual es crea la Comissió de Protecció Civil de Catalunya. (DOGC núm. 841 de 20/05/1987)
- Decret 246/1992, de 26 d'octubre, sobre la creació del Centre de Coordinació Operativa de Catalunya (DOGC núm. 1668 de 11/11/1992). Modificat pel Decret 33/1995, de 7 de febrer (DOGC núm. 2017 de 27/02/1995).
- Decret 243/2007, de 6 de novembre, d'estructura del Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació (DOGC núm. 4959 de 31/08/2007).
- Llei 9/2007, de 30 de juliol, del Centre d'Atenció i Gestió de Trucades d'Urgència 112 Catalunya (DOGC núm. 4940 de 03/08/2007)
- Reial Decret 393/2007, de 23 de març, pel que s'aprova la Norma Bàsica d'Autoprotecció dels centres, establiments i dependències dedicats a activitats que puguin donar lloc a situacions d'emergència (BOE núm. 72 de 24/03/2007).

1.3.1.2. Regulació dels serveis i activitat ferroviaris

- Catalunya:

- Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària (DOGC núm. 4611 de 10/04/2006).
- Llei 19/2001, de 31 de desembre, de creació de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (DOGC núm. 3546 de 04/01/2002).
- Decret 308/2006, de 25 de juliol, d'aprovació dels Estatuts de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (DOGC núm. 4685 de 27/07/2006).
- Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya - Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística. (DOGC 4685 de 27/07/2006; correcció d'errades DOGC núm. 4750 de 30/10/2006)

- Estat:

- Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari (BOE núm. 276 de 18/11/2003).
- Reial Decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel que s'aprova el Reglament del Sector Ferroviari (BOE núm. 315 de 31/12/2004).
- Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la que es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació d'aquest material (BOE núm. 33 de 08/02/2006).
- Reial Decret 354/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional (BOE núm. 83 de 07/04/2006).
- Reial Decret 355/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat (BOE núm. 83 de 07/04/2006).



- Ordre FOM/2520/2006, de 27 de juliol, per la que es determinen les condicions per a l'obtenció de títols i habilitacions que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat, així com el règim dels centres de formació d'aquest personal i dels de valoració de la seva aptitud psicofísica (BOE núm. 183 de 02/08/2006).

1.3.2. Plans d'Actuació del PROCICAT

La llei de protecció civil de Catalunya i el "Pla de protecció civil de Catalunya" (PROCICAT) preveuen la creació de procediments o protocols d'actuació dins el mateix PROCICAT per a fer front a emergències no cobertes per plans especials.

La llei 4/1997 de protecció civil a l'article 16 estableix que:

"El Pla de protecció civil de Catalunya ha d'integrar els diversos plans territorials i especials, i ha de contenir la previsió d'emergències a què es pot veure sotmès el país a causa de situacions de catàstrofe o calamitats públiques, el catàleg de recursos humans i materials disponibles i els protocols d'actuació per a afrontar-les, a més de les directrius bàsiques per a restablir els serveis i recuperar la normalitat".

El PROCICAT en el punt 4 dedicat a la planificació diu dels procediments:

"Les diferents autoritats competents per aprovar plans de protecció civil poden aprovar Procediments o Programes d'Actuació Subsidiaris o Complementaris del planejament, ja sigui territorial o especial. Els procediments o programes d'Actuació Subsidiaris s'elaboren davant la inexistència de plans. Els procediments o programes d'Actuació Complementaris s'elaboren per complementar plans ja homologats."

1.4. Terminologia

1.4.1. Protecció Civil

- **Risc:** es pot definir, de forma general, com el dany o pèrdues que es poden esperar a conseqüència d'un succés o conjunt de successos que puguin afectar negativament les persones, el medi ambient i els béns. El risc es pot mesurar en termes quantitius (víctimes, ferits, pèrdues econòmiques, elements ambientals destruïts), o caracteritzar en termes qualitius (alt, mitjà, baix, etc.) El risc té com a unitats, les unitats dels elements "afectats" dividit per la unitat de temps en que s'esperen aquest dany. Per exemple morts/anuals, ferits/anuals, euros/anuals, etc.

Es pot entendre millor el risc si el considerem format bàsicament per tres conceptes: la perillositat, vulnerabilitat i exposició.

- **Perillositat:** freqüència i intensitat a la que es presenten fenòmens d'una determinada severitat (intensitat o magnitud) en un interval de temps i en un espai determinat. En altres paraules, la perillositat ens indica el fenomen que produeix el risc, per exemple, un terratrèmol d'una certa magnitud, unes pluges de certa quantitat de pluja, una fuga de material contaminant de cert abast, etc. La perillositat es pot expressar numèricament com la freqüència associada a un fenomen de certa intensitat.



És evident que per a què es pugui produir un dany, aquest fenomen ha de trobar elements que li siguin vulnerables, elements que puguin resultar afectats (vulnerabilitat) i per tant que estiguin exposats al dany.

- **Vulnerabilitat:** predisposició intrínseca d'un sistema (subjecte, grup, element físic, ecosistema, etc.) a patir danys davant un fenomen d'una severitat (intensitat o magnitud) determinada. Per exemple, podem parlar de la vulnerabilitat d'una persona davant les flames directes d'un incendi, o d'una certa radiació; la vulnerabilitat d'un individu davant una fuga tòxica, la vulnerabilitat d'una infraestructura com una estació davant un determinat valor de sobrepressió generat per una explosió, etc. S'ha de considerar que els sistemes seran més vulnerables quant més puguin resultar danyats i quant més triguin en recuperar-se d'aquest dany.
- **Element vulnerable:** element que exposat a un nivell de perill concret és susceptible intrínsecament de patir danys. Pot ser un edifici, una instal·lació, un servei, persones, el medi, etc.
- **Element especialment vulnerable:** element que exposat a un nivell de perill concret és susceptible intrínsecament de patir danys més greus que els de l'element vulnerable.
- **Exposició:** quantificació de la ubicació d'un element o sistema en relació a un perill de forma que el fa susceptible de rebre els danys possibles, és a dir, de forma que la vulnerabilitat sigui possible.
- **Efecte dòmino:** és la capacitat de que es produeixi una nova situació d'emergència com a conseqüència d'una situació d'emergència anterior.

1.4.2. Ferrovària

S'indica tot seguit un petit resum de la terminologia ferroviària relacionada amb aquest pla d'actuació del PROCICAT recollida a l'annex 11.

- **Ample de via:** distància entre dos rails paral·lels que formen una via única; es correspon amb l'ample dels eixos del ferrocarril que transita per la via.
 - **Convencional:** ample de via fixat en 1.668 mm característic dels traçats ferroviaris convencionals. També conegut com a ample ibèric.
 - **Internacional:** ample estàndard de la via fixat en 1.435 mm. Es correspon als trens d'alta velocitat (AVE).
 - **Mètric:** ample de 1.000 mm corresponent als trens de via estreta.
- **Estació:** edificis i instal·lacions associades a l'assegurament del trànsit de mercaderies i passatgers per ferrocarril, mitjançant l'aturada de trens i combois.
- **Material rodant:** tot material, vagó, vagoneta, màquina de tracció o altres, que es desplaça sobre la via.
- **Pont:** infraestructura que permet superar en alçada superior a 8 m un riu, carretera, camí o altres.
- **Rail:** barra usualment d'acer i amb forma de zeta que disposada paral·lela a una altra i amb altres elements físics forma la via.



- Túnel: infraestructura soterrània a l'interior de muntanyes o amb caràcter suburbà.
- Via: conjunt format per d'una banda rails simètrics, usualment d'acers, disposats formant dues línies paral·leles sobre travesses (de fusta o formigó) i taulers de formigó, i de l'altra elements físics complementaris com el balast, els cargols de subjecció, etcètera. Aquest conjunt permet que sobre els rails puguin rodar vagons, vagonetes, etc. Pot ser:
 - Via única: la circulació és en dos sentits
 - Via doble: la circulació és en un sentit
- Viaducte: pont, especialment alt i de molta longitud, construït sobre una ampla i profunda depressió del terreny.

1.4.3. Altres

- Empresa ferroviària: en aquest pla d'actuació del PROCICAT quan es faci referència a empresa ferroviària s'estarà englobant:
 - Empreses propietàries d'infraestructura ferroviària: ample de via convencional, alta velocitat, ferrocarril cremallera o funiculars.
 - Empreses administradores d'infraestructura ferroviària.
 - Empreses que operen serveis de transport de viatgers per ferrocarril: ample de via convencional, alta velocitat, ferrocarril cremallera o funiculars.
 - Empreses de ferrocarril suburbà o metro.



2. ANÀLISI DE RISC

2.1. Introducció i conceptes previs

2.1.1. Terminologia associada a l'anàlisi de risc

L'anàlisi de risc consisteix en la determinació numèrica o qualitativa del risc. Per a això cal conèixer:

- la perillositat: freqüència i intensitat del fenomen o conjunt de fenòmens,
- la vulnerabilitat: valoració numèrica de la predisposició d'un element vulnerable a ser afectat pel perill o fenomen concret,
- l'exposició: el tipus i número d'elements vulnerables exposats a un perill o fenomen amb una determinada vulnerabilitat, és a dir, persones, medi ambient i béns.

2.1.2. Objectiu i abast de l'anàlisi de risc

En general, l'objectiu principal de l'anàlisi del risc és el coneixement i valoració d'aquest per tal de poder reduir-lo amb accions preventives o bé per tal de fonamentar i preparar les accions i operatives a emprendre i els procediments a seguir en cas d'emergència (planificació d'emergències).

El transport de viatgers per ferrocarril és una activitat de servei que comporta un risc essencialment associat a la pública concurrència, és a dir, a la presència de persones (elements vulnerables) en gran nombre i densitat i a la vulnerabilitat d'aquests envers perills molt concrets. Aquestes persones són principalment els usuaris del servei de transport, encara que cal tenir en compte també altres com els treballadors del servei. Així, en l'anàlisi de risc del transport de viatgers per ferrocarril la vulnerabilitat i el nombre / exposició dels elements vulnerables té un pes específic molt important. D'aquesta manera, el risc en el transport de viatgers per ferrocarril es modula en base a:

- fluxos de viatgers (usuaris) i
- densitat d'ocupació del servei.

Aquest flux i densitat d'ocupació varia en funció del territori, malgrat es tracti d'una activitat amb voluntat i potencial d'arribar a tot el territori de Catalunya. També es presenta una dependència temporal respecte franges horàries (demanda i ocupació dels serveis) i en general períodes de risc.

Alhora, el risc està també determinat per la perillositat de la pròpia activitat i l'estat del servei i les infraestructures, ja que les incidències, accidents i emergències en general que es poden produir dependran en bona mesura del bon estat dels elements físics implicats en el servei (màquines, vagons, vies, catenàries, ...) i de les obres i millores associades a aquests.

D'altra banda, la importància creixent que actualment té per al ciutadà el servei de transport de viatgers per ferrocarril, fa que aquest sigui objecte d'una demanda creixent de qualitat en el servei i que els llindars de tolerància de les incidències del servei siguin cada cop menors. Així doncs, es tracta d'una activitat amb un impacte social i mediàtic potencialment molt elevat, de manera que caldrà tenir molt en compte la percepció social del fenomen.



En conclusió, l'anàlisi de risc en el transport de viatgers per ferrocarril ha tingut en compte:

- Anàlisi històrica d'incidents i emergències.
- Fluxos de persones i densitats d'ocupació dels serveis.
- Distribució territorial i temporal de les densitats d'ocupació i fluxos.
- Estat de les infraestructures del servei i obres de millora i desenvolupament.
- Impacte social i mediàtic real o potencial: percepció social.

D'altra banda, l'anàlisi de risc d'aquest pla d'actuació del PROCICAT es concreta en les accions següents:

- Definir en base als paràmetres anteriors (anàlisi històrica, entre d'altres) els fenòmens característics de la perillositat del transport de viatgers per ferrocarril iniciadors dels incidents i emergències.
- Destriar si hi ha línies de servei amb major risc potencial intrínsec, ja sigui per perillositat (estat de les infraestructures i actuacions o obres previstes) o per vulnerabilitat (fluxos i densitat d'ocupació). Per tant, analitzar si és viable localitzar la part del territori amb un risc potencial intrínsec major, o si la diferència o increment de risc és significativa.
- Definir franges horàries i valorar si és viable la identificació de períodes de major risc en base a la vulnerabilitat i l'exposició, i en tot cas si aquesta diferència en el risc és significativa.
- Valoració del potencial impacte social i mediàtic dels fenòmens de perillositat, és a dir, de la percepció social del fenomen (anàlisi històrica).
- Concretar els escenaris possibles d'emergència en base a tots els aspectes abans esmentats.

L'abast de l'anàlisi de risc descrit en aquest pla d'actuació del PROCICAT es correspon amb el seu abast territorial i corporatiu.

2.2. Anàlisi de risc

2.2.1. Consideracions inicials

L'anàlisi de risc s'ha elaborat a partir de:

- Històric d'incidents i accidents en el servei de transport de viatgers per ferrocarril, tant a Catalunya com a l'exterior (font: Renfe, FGC, Metro, Ministeri de Foment (CIAF) i Direcció General de Protecció Civil).
- Dades d'exposició dels elements vulnerables (passatgers): distribució territorial i temporal dels fluxos de passatgers i de les densitats d'ocupació (font: Renfe, FGC i Metro)
- Dades de perill: estat del material rodant, de les infraestructures, saturació de línies i actuacions de millora o desenvolupament previstes (font: Adif, Renfe, Metro i FGC)



El resultat i conclusions obtingudes de l' anàlisi de risc és la definició d'escenaris d'incident i emergència concrets caracteritzats pels paràmetres següents:

- Afectació als serveis de transport i/o a la seva infraestructura.
- Existència de víctimes, de necessitats d'aplicació de mesures de protecció a les persones (evacuació, atenció de ferits, ...) i/o de necessitats logístiques (allotjament, serveis de transport alternatius, ...).
- Impacte social i mediàtic.

En concret, es defineixen les emergències associades al transport de viatgers per ferrocarril en base als escenaris iniciadors possibles (fenomen de perillositat) i a les conseqüències o vulnerabilitat sobre la infraestructura, sobre els usuaris i la resta de societat en general i respecte la percepció social del risc.

2.2.2. Dades de perill i vulnerabilitat: resum

2.2.2.1. Perill: descripció del servei i infraestructures

El transport de viatgers per ferrocarril a Catalunya es realitza a través d'una xarxa ferroviària on conviuen diferents tipologies de servei de ferrocarril i diferents empreses administradores de la infraestructura i operadores del servei.

Pel que fa a la tipologia de serveis de ferrocarril cal diferenciar:

- **Ferrocarril convencional:** es tracta dels serveis habituals de transport de viatgers per ferrocarril que operen sobre plataformes ferroviàries amb ample de via convencional (o ample ibèric) i que poden ser d'àmbit local (Rodalies Renfe i serveis de FGC concrets), regional (línies Regionals de Renfe i serveis de FGC) o estatal (llarg recorregut de Renfe).
- **Ferrocarril d'alta velocitat:** serveis de transport de ferrocarril que operen amb ample de via internacional (inferior a l'ample convencional) i que es caracteritzen per ser infraestructures de transport que poden operar a alta velocitat. A Catalunya trobem la línia d'alta velocitat AVE d'Adif que opera entre Madrid i Barcelona tot connectant al territori català les ciutats de Lleida – Tarragona i Barcelona. La línia està en fase d'ampliació per a la connexió de Barcelona amb la frontera francesa.
- **Ferrocarril metropolità o suburbà (metro):** sistema ferroviari de transport massiu de passatgers dins de grans nuclis urbans o àrees metropolitanes mitjançant una infraestructura ferroviària soterrada formada bàsicament per túnels i estacions suburbanes ubicades a distàncies curtes. A Catalunya es disposa del ferrocarril metropolità de Barcelona que opera a Barcelona ciutat i a determinats nuclis urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona (Badalona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Sant Adrià del Besòs i Santa Coloma de Gramanet).
- **Ferrocarril o tren cremallera:** es tracta de línies de ferrocarril on el funcionament està basat en la unió mecànica del tren a la via mitjançant un sistema de cremallera. Aquest sistema cremallera permet que a zones de muntanya o gran desnivell pugui operar el servei de ferrocarril, ja que assegura l'estabilitat del sistema que d'altra banda no seria possible degut a la baixa fricció entre els rails i les rodes del ferrocarril



per motiu de la pendent elevada. A Catalunya existeixen actualment dos trens cremalleres operats per FGC, el Cremallera de Montserrat i el Cremallera de Núria.

- **Funiculars:** es tracta d'un sistema constituït per combois (cabines o grups de cabines) que transiten sobre infraestructura ferroviària (rails) i són estirades per un cable tractor. Els funiculars operen per a l'ascensió a zones elevades mitjançant una pendent constant de la via o infraestructura. En trobem els de Montjuïc, Tibidabo, Montserrat (Santa Cova i Sant Joan), Vallvidrera i Gelida.
- **Trens turístics i similars:** trens caracteritzats per curts recorreguts a baixa velocitat en zones de muntanya o turístiques, i amb baixes capacitats i freqüències.

Pel que fa a les empreses ferroviàries cal diferenciar:

- **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif):** propietari de la infraestructura ferroviària (vies, estacions, ...) d'àmbit estatal per on transita el material rodant (trenes). Gestionen i administren la infraestructura següent:
 - Les línies convencionals (ample no internacional) corresponent a Rodalies, línies Regionals i línies de llarg recorregut. S'inclouen les estacions però no les petites associades a Rodalies que gestiona i administra Renfe Operadora.
 - Les línies d'ample internacional corresponents a l'AVE.
- **Renfe Operadora (Renfe):** opera el servei de ferrocarril per a passatgers en les línies d'Adif d'ample convencional, és a dir, Rodalies, regionals i llarg recorregut. És propietari del material rodant però no de la infraestructura que és d'Adif. Gestiona les petites estacions de rodalies (propietat d'Adif) però no les grans (Plaça Espanya, Catalunya, ...). No és propietari d'infraestructura.

A més, opera el servei AVE de l'Estat Madrid – Barcelona – França mitjançant material rodant propi.

- **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC):** gestiona i explota les línies i infraestructures (estacions) de ferrocarril pròpies de l'àmbit de Catalunya i disposa de material rodant (trenes) propis. Les línies operades es divideixen en:
 - Vallès – Barcelona (inclou línia suburbana de Barcelona),
 - Llobregat – Anoia,

Ahora explota i gestiona la línia Lleida - la Pobla de Segur propietat de la Generalitat de Catalunya (a través d'un conveni de traspàs Estat – Catalunya de l'any 2004). Per a l'explotació d'aquesta línia existeix actualment un contracte entre FGC i Renfe pel qual aquesta opera materialment a la línia. El manteniment de la línia també està subcontractat, en aquest cas a Adif.

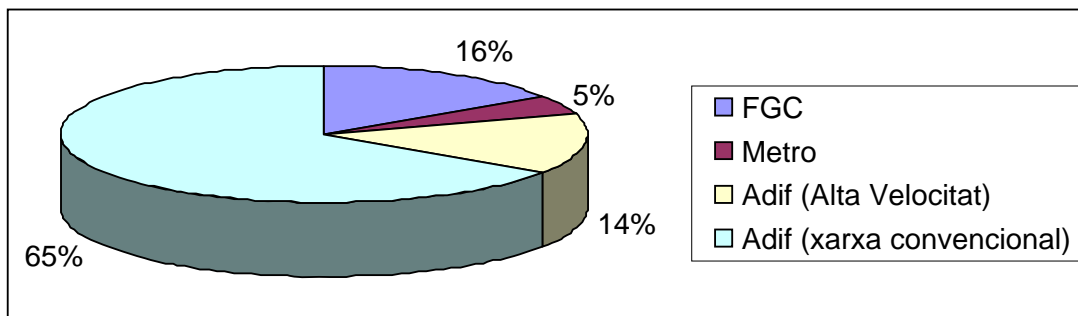
També gestiona i explota el tren Cremallera de Montserrat i els funiculars de Montserrat (Santa Cova i Sant Joan), de Gelida i de Vallvidrera.

- **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro):** empresa del ferrocarril suburbà que opera als termes municipals de Barcelona, Badalona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Adrià del Besòs i Santa Coloma de Gramanet. Opera també el servei de funicular de Montjuïc.



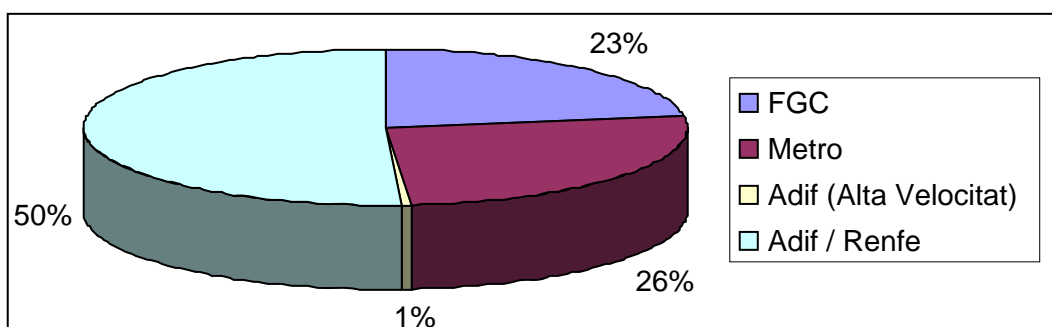
La xarxa globalment es distribueix en :

- **Km de via fèrria aproximats: 1.847 km**
 - Xarxa estatal d'Adif d'ample de via convencional: 1.206 km (65%)
 - Rodalies: 448 km (pot operar també a llarg recorregut i regionals)
 - Resta: 758 km (llarg recorregut i regionals però no rodalies)
 - Xarxa estatal d'Adif d'ample internacional: 263 km (en ampliació) (14%)
 - Xarxa de FGC d'ample de via internacional i ample mètric: 292 km (16%)
 - Xarxa de metro d'ample de via internacional i convencional: 86 km (5%)



Distribució percentual km via fèrria

- **Estacions: 465**
 - Renfe – Adif Convencional: 236
 - Rodalies: 79 (poden donar servei també a llarg recorregut i regionals)
 - Resta: 157 (llarg recorregut i regionals però no rodalies)
 - Adif AVE: 3
 - FGC: 90 (inclòs Lleida – la Pobla de Segur però no cremalleres ni funiculars)
 - Altres (funiculars i cremalleres FGC): 15
 - Metro: 121





Distribució percentual d'estacions

Les conclusions de les dades d'infraestructura i usuaris proporcionades per les empreses ferroviàries i consultades per aquest Direcció General de Protecció Civil permeten establir les conclusions següents:

- **Xarxa estatal d'Adif d'ample convencional:** 1.206 km i 236 estacions distribuïts en els serveis següents:
 - Rodalies (dades memòria anual 2006 i de l'informe anual del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya amb dades fins a 2007):
 - Format per 448 km i 79 estacions.
 - 120 milions d'usuaris any aproximadament.
 - Regionals i llarg recorregut (dades Idescat 2007)
 - Format per 758 km i 157 estacions.
 - 12 milions d'usuaris any aproximadament en regionals i 6 milions d'usuaris any aproximadament en llarg recorregut.
- **Xarxa estatal d'Adif d'ample internacional – AVE Madrid – Barcelona:**
 - Format per 263 km i 3 estacions (Lleida, Tarragona – la Secuita i Barcelona – Sants).
 - 2 milions d'usuaris any (dades de l'INE).
 - Infraestructura en ampliació per a connexió de Barcelona – Figueres – frontera francesa.
- **Metro** (dades de 2007 facilitades per l'empresa):
 - 86 km distribuïts entre Barcelona (80%), l'Hospitalet de Llobregat (10%), Badalona (3%), Cornellà de Llobregat (2,5%), Santa Coloma de Gramanet (2%), Sant Adrià del Besòs (1%), Esplugues de Llobregat (<1%) i Montcada i Reixac (<1%).
 - Validacions anuals (usuaris) superior a 350 milions, el que suposa aproximadament com a valor mitjà 1 milió de validacions diàries (valor mitjà que no tindria en compte la distribució temporal).
 - La xarxa es compon actualment de 6 línies (1, 2, 3, 4, 5 i 11). La línia amb més usuaris és la línia 1 seguida de les línies 3 i 5, i la línia amb menys usuaris és la línia 11.
 - Es compon actualment de 121 estacions. Les estacions amb més viatgers són de forma ordenada: Espanya (línia 1), Catalunya (línia 1), Catalunya (línia



3), Diagonal (línia 5), Fabra i Puig (línia 1) i Hospital Clínic (línia 5). Les estacions amb menys usuaris són les de la línia 11 a més de les estacions Baró de Viver i Mercat Nou ambdues de la línia 1.

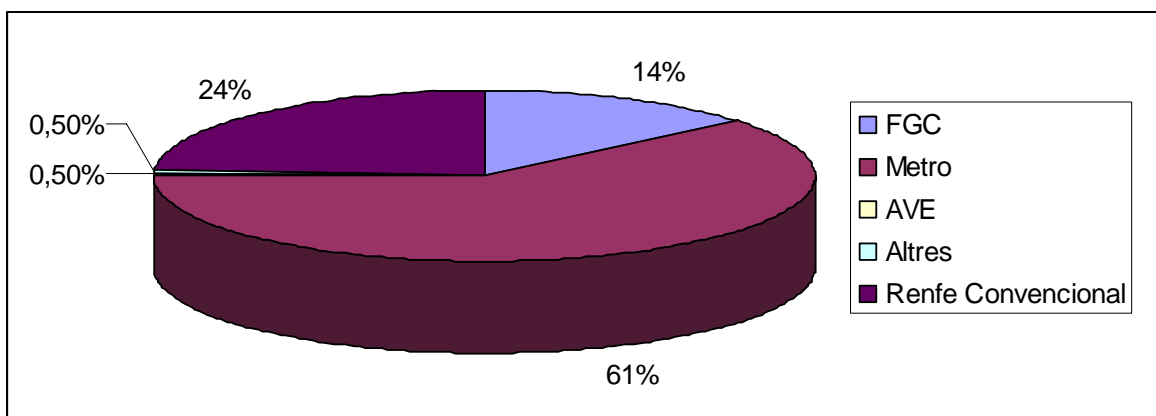
- La franja horària amb més viatgers en dia laborable és de 8 a 9 del matí, seguida de 18 a 19 h de la tarda i de 7 a 8 h del matí. En divendres laborable es manté la franja de 8 a 9 del matí com la més important seguida de la franja de 7 a 8 h del matí i la de 14 a 15 h del migdia. Pel que fa als dissabtes la franja amb més usuaris és de 19 a 20 h seguida de 20 a 21 h i de 18 a 19 h. Finalment, els diumenges i festius la franja horària més emprada és de 17 a 18 h, seguida de 19 a 20 h i de 18 a 19 h.
- **Xarxa de FGC** (dades de 2007 facilitades per l'empresa):
 - La xarxa està formada per la línia del Llobregat – Anoia, la del Vallès i la de Barcelona (aquestes dues últimes s'integren en una línia parcialment comuna Barcelona – Vallès), amb un total de 183 km i 73 estacions. Cal afegir a la xarxa la línia Lleida – la Pobla de Segur de 88 km. En aquesta xarxa de FGC no es consideren les estacions i infraestructura de funiculars i tren cremallera de Montserrat, que es recullen a part.
 - En total es comptabilitzen 79 milions d'usuaris a l'any aproximadament, dividits en 59 milions a la línia Barcelona – Vallès i 20 a la línia Llobregat – Anoia. Tot el conjunt presenta 73 estacions distribuïdes en 42 a la línia Llobregat – Anoia i 31 al conjunt Barcelona – Vallès. S'han d'afegir les dades de 0,24 milions d'usuaris a l'any i 17 estacions per a la línia Lleida – la Pobla de Segur.
 - Línia Barcelona – Vallès:
 - 31 estacions i 59 milions d'usuaris l'any (uns 0,3 milions a la sublínia de Catalunya i Sarrià).
 - Estacions amb més usuaris: Barcelona – Plaça Catalunya, seguida de forma ordenada per Provença (Barcelona), Sant Cugat, Sarrià (Barcelona), Muntaner (Barcelona), Gràcia (Barcelona), Rubí i Terrassa –Rambla.
 - Franja horària amb més viatgers és de 8 a 9 del matí, seguida de 7 a 8 h del matí i de 18 a 19 h.
 - Línia Llobregat – Anoia:
 - 42 estacions i 20 milions d'usuaris l'any.
 - Estacions amb més usuaris: Plaça Espanya (Barcelona) seguida de forma ordenada per l'Hospitalet – Av. Carrilet, Sant Boi, Ildefons Cerdà (Barcelona) i Almeda (Cornellà de Llobregat).
 - Franja horària amb més viatgers és de 7 a 8 del matí, seguida de 8 a 9 h del matí i de 18 a 19 h de la tarda.
 - Línia Lleida – la Pobla de Segur:
 - 88 km, 17 estacions i 0,24 milions d'usuaris any



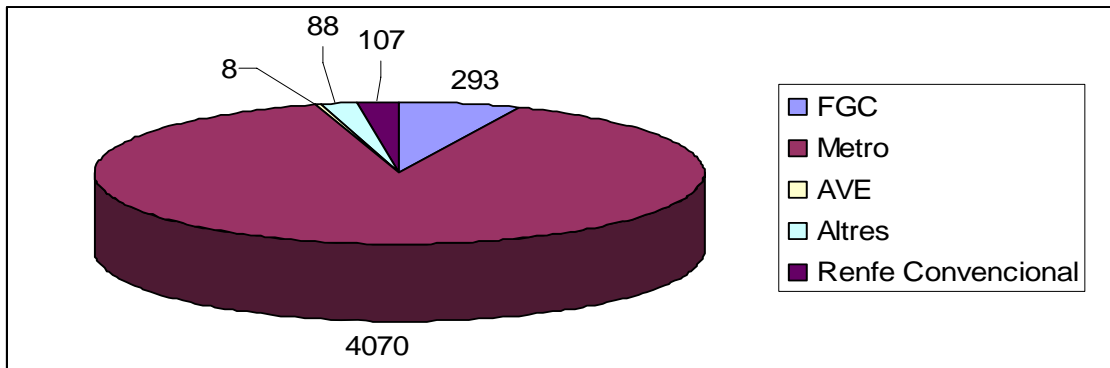
- Estacions amb més usuaris: Lleida – Pirineus (origen línia) i Balaguer.
- **Xarxa complementària FGC** (memòria FGC 2006): 21 km i 15 estacions i 1,55 milions d'usuaris any, repartits de la forma següent:
 - Cremallera de Montserrat: 5 km, 3 estacions i 0,53 milions de viatgers any.
 - Cremallera de Núria: 12,5 km, 4 estacions, i 0,28 milions de viatgers any.
 - Funiculars de Montserrat: 0,7 km, 4 estacions (2 per funicular) 0,7 milions de viatgers any.
 - Ferrocarril turístic Alt Llobregat: 3 km, 4 estacions i 0,04 milions viatgers any

El nombre total d'usuaris anual se situa com a valor mitjà aproximat en **571 milions**

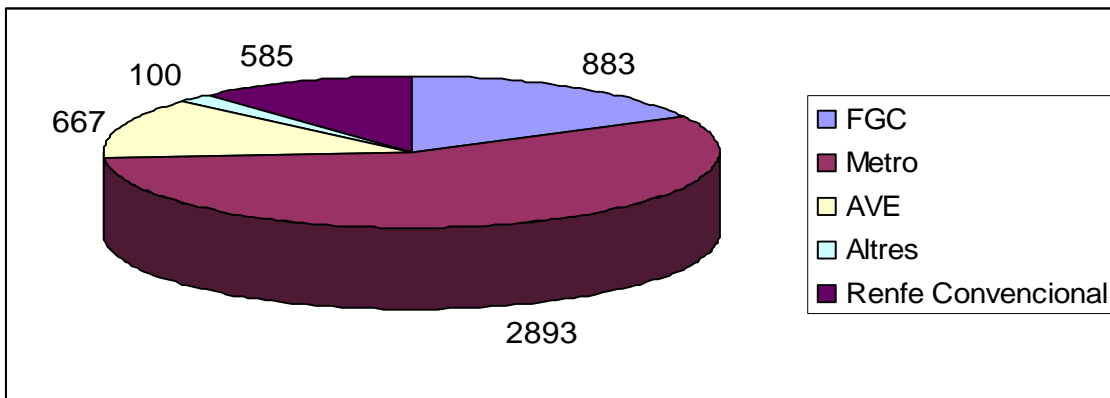
Servei	Viatgers (milions any)	Percentatge
Cremalleres, funiculars i altres	1,5	0,5%
FGC	79,5	14%
Metro	350	61%
Renfe Convencional	138	24%
<i>Rodalies</i>	120	21%
<i>Regionals</i>	12	2%
<i>Llarg recorregut</i>	6	1%
AVE	2	0,5%
Total	571	100%



Distribució percentual usuaris / any



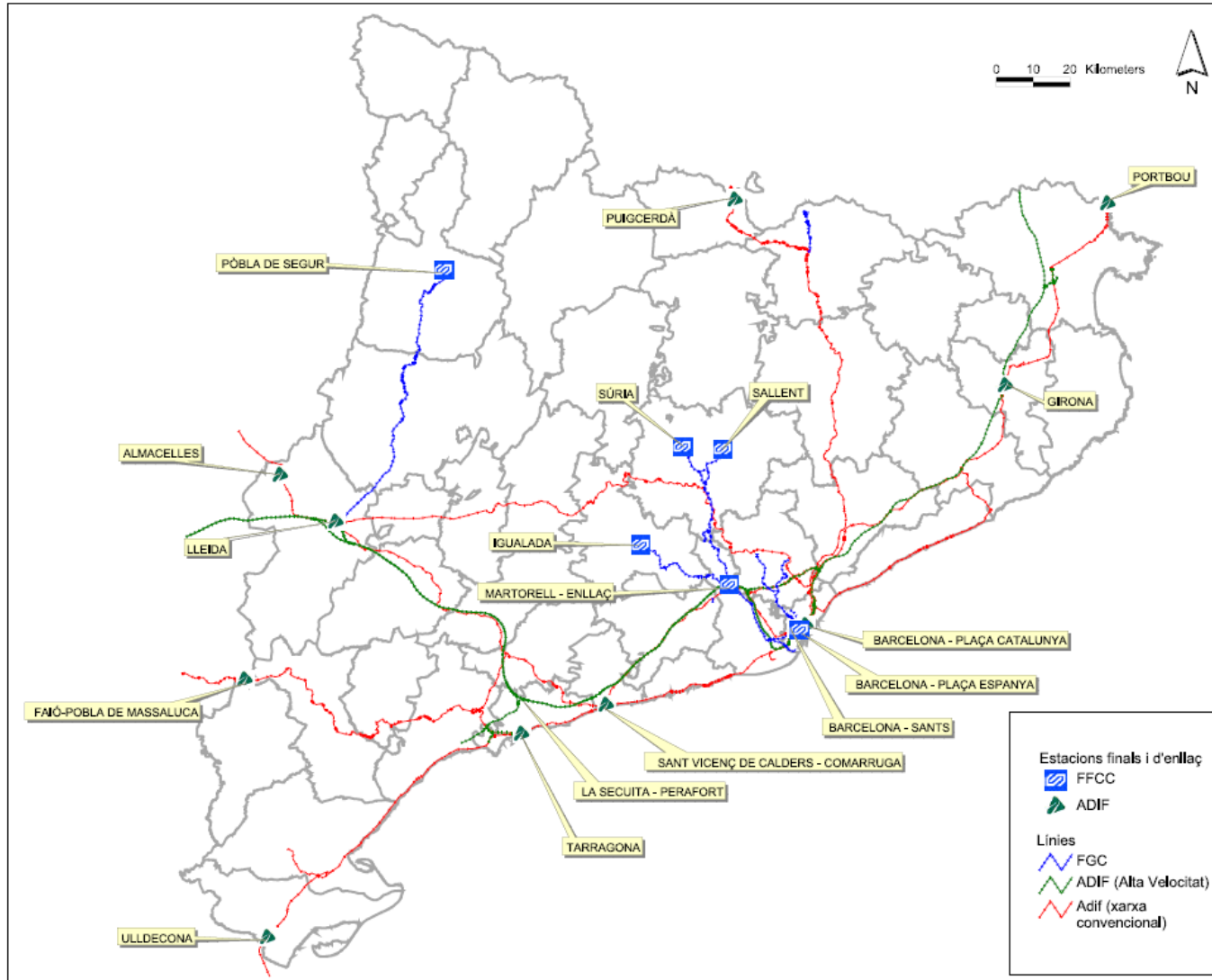
Distribució percentual usuaris / km via / any



Distribució percentual usuaris / estacions / any

- Fonts bibliogràfiques:

- Dades de la infraestructura i viatgers facilitades per FGC
- Dades de la infraestructura i viatgers facilitades per Metro
- Anuaris estadístics i memòries anuals:
 - Memòries anuals 2006 i 2007 de FGC.
 - Memòria anual 2007 de Renfe.
 - Anuari estadístic del primer semestre del 2008 d'ATM.
 - Estadística acumulativa anual 1996 – 2007 de transport de viatgers per ferrocarril del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (darrera actualització 16/02/2009).
 - Anuari estadístic 2007 del Ministeri de Foment.
- Dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat) de 2007
- Dades de l'Institut Nacional de Estadística (INE) de 2007
- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)



Xarxa d'infraestructures de ferrocarril per a passatgers



Xarxa de metro (font: www.tmb.cat; Transports Metropolitans de Barcelona, SA).



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior
Direcció General de Protecció Civil
Subdirecció General de Programes en Protecció Civil



Xarxa integrada de metro, FGC i Rodalies (font: www.tmb.cat; Transports Metropolitans de Barcelona, SA).



2.2.3. Anàlisi històrica d'incidents i accidents: resum

Per a aquesta anàlisi històrica s'ha tingut en compte les informacions d'incidents i accidents facilitades per Adif, Renfe, Metro i FGC i les consultades i recollides per aquesta Direcció General de Protecció Civil tant per a Catalunya com per a la resta de l'estat i l'exterior.

Les principals conclusions que es poden determinar són:

- **Accidents:**
 - Percentualment es corresponen de forma majoritària a atropellaments i col·lisions amb elements aliens al servei a passos a nivell i a suïcidis a diversos punts de la infraestructura. Comporten normalment una única víctima mortal o ferit greu (o un nombre reduït) i aturada del servei o línia i per tant un temps fins a la recuperació del normal funcionament del servei. Les víctimes d'aquests tipus d'accidents són percentualment les majoritàries.
 - En determinats casos als passos a nivell es produeixen col·lisions amb vehicles (inclòs autocars i autobusos) que comporten un nombre elevat de víctimes mortals. D'aquests no hi ha referències recents a Catalunya (malgrat sí casos singulars d'atropellament de vianants i vehicles particulars).
 - Els accidents que presenten víctimes mortals es corresponen especialment a xocs entre combois (posteriors i frontals), descarrilaments i col·lisions amb elements de la infraestructura (final via, per exemple). Dels anteriors, les col·lisions entre combois presenten més probabilitat, segons l'anàlisi històrica, que els descarrilaments i altres col·lisions greus (es descarta les menors a passos de nivell i similars).
 - No s'ha pogut establir una correlació entre infraestructura, antiguitat i accidents.
 - Els accidents recents tant a Catalunya com a l'exterior han estat per col·lisió entre combois i amb poques víctimes mortals i un nombre de ferits contingut.
 - Un únic accident a Europa d'un tren d'alta velocitat (Alemanya, 1998). És el que presenta més víctimes mortals (98) en els últims 10 anys.
- **Incidents:**
 - Hi ha un gran nombre d'actuacions policials i sanitàries als serveis i infraestructures. El nombre d'actuacions de bombers és molt menor en relació a les anteriors.
 - En destaquen les accions de tipus vandàlic i de danys i delictes.
 - Les aturades totals o parcials de les línies (especialment a l'àmbit de Rodalies i amb exclusió del metro) es relacionen habitualment amb incidències tècniques i atropellaments de persones. Requereixen llargs temps de recuperació i poden suposar la incapacitat per a evacuar els usuaris dels trens per les característiques de la zona d'aturada (especialment a zones de via única i espais tancats com ara túnels). Provoquen un fort impacte mediàtic i social per les connotacions del servei ferroviari i la necessitat de temps de recuperació llargs.

Tot seguit es relacionen de forma resumida algunes de les dades de l'anàlisi històrica.



- Accidents recents (2008 - 2009) a Catalunya i a l'exterior.

Data	Servei	Terme municipal	Resum
08/10/09	FEVE ²	Lezama (Biscaia)	Xoc contra mur estació. 1 mort (conductor) i 3 ferits
19/07/09	Metro	St. Francisco (EUA)	Xoc entre 2 combois. 16 ferits i 40 atesos.
26/06/09	Tramvia blau	Barcelona	Xoc contra final línia. 9 ferits
26/06/09	Rodalies	Madrid	Xoc entre 2 combois. 11 ferits i 57 atesos.
22/06/09	Metro	Washington	Xoc entre 2 combois. 9 morts i 75 ferits
23/02/09	FEVE	Ozanes (Astúries)	Descarrilament. 2 ferits greus i 11 lleus
05/07/08	Llarga distància	Medina del Campo (Valladolid)	Descarrilament. 9 ferits lleus.
21/05/08	FGC	Sant Cugat del Vallès (la Floresta)	Xoc entre 2 combois. Ferides lleus.

- Breu relació dels incidents més destacables durant l'any 2008 a Catalunya

Data	Servei	Terme municipal	Resum
28/05/08	Rodalies	El Vendrell (Sant Vicenç de Calders)	Avaria mecànica. 84 passatgers atrapats.
26/05/08	Rodalies	Diversos	Interrupció subministrament elèctric. Fins a 10.000 afectats per retards.
10/05/08	Rodalies	Torredembarra / Rajadell	Bloqueig de trens per tempesta

- Accidents i terrorisme (exclòs metro i xocs a passos a nivell) a Espanya (1979-2007):

Data	Servei	Terme municipal	Resum
21/08/06	Llarga distància	Villada (Palencia)	Descarrilament per excés velocitat. 7 morts, 36 ferits i 66 afectats.
11/03/04	Rodalies	Madrid	Atemptat múltiple a quatre combois de rodalies. 191 morts i aprox. 1.400 ferits
03/06/03	Llarga distància	Chinchilla (Albacete)	Xoc frontal comboi passatgers amb mercaderies. 19 morts.
30/03/02	Llarga distància	Torredembarra (Tarragona)	Xoc entre combois de passatgers. 2 morts i més de 100 ferits.
31/03/97	Llarga distància	Uharte-Arakil (Navarra)	Descarrilament. 18 morts, 95 ferits i 5 ferits greus.
27/02/95	FEVE	Eibar (Guipúzcoa)	Descarrilament. 5 morts i 33 ferits
02/08/93	FEVE	Vega de Anzo (Asturias)	Xoc comboi passatgers amb mercaderies i incendi a túnel. 12 morts i 7 ferits greus.
03/07/90	Llarga distància	Alcalá de Henares (Madrid)	Xoc frontal comboi passatgers amb mercaderies. 6 morts
06/09/89	Llarga distància	Arévalo (Ávila)	Xoc comboi passatgers amb mercaderies. 5 morts i 44 ferits
03/03/88	Llarga distància	Valladolid	Xoc frontal combois passatgers. 8 morts i 30 ferits.
20/09/84	FEVE	Villajoyosa (Alacant)	Xoc frontal comboi passatgers i màquina.

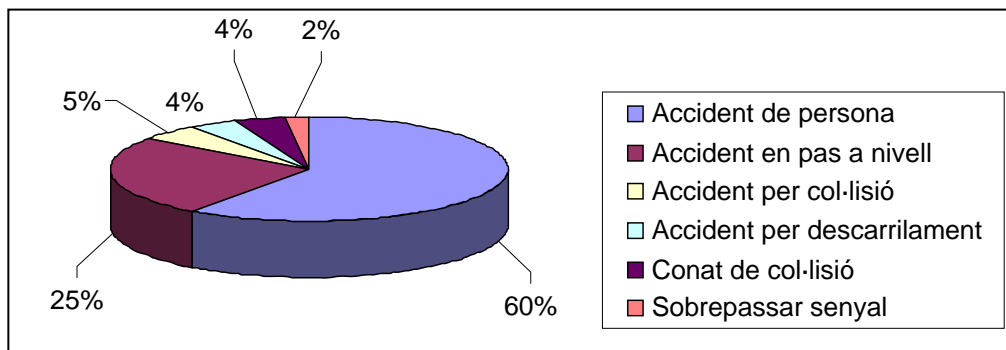
² FEVE: Ferrocarril de via estreta.



Data	Servei	Terme municipal	Resum
			9 morts i 28 ferits
05/01/81	Llarga distància	Madrid	Xoc frontal comboi passatgers i màquina. 7 morts i 20 ferits.
15/07/80	Llarga distància	Torralba del Moral (Soria)	Xoc frontal comboi passatgers amb mercaderies. 17 morts i 22 ferits.
06/12/79	Llarga distància	Les Franqueses del Vallès	Xoc comboi passatgers amb comboi en trànsit sense conductor. 18 morts i 50 ferits.
03/09/79	Llarga distància	Sant Sebastià (Guipúscoa)	Xoc entre combois de passatgers. 54 ferits
24/07/79	Llarga distància	Vilanova i la Geltrú	Xoc entre combois de passatgers. 30 ferits lleus
18/01/79	Ferrobús-omnibús	Sollana (València)	Xoc comboi passatgers amb mercaderies. 4 morts i 29 ferits.

A Catalunya destaquen el de l'any 1979 a les Franqueses del Vallès i el de l'any 2002 a Torredembarra. En el primer cas, amb 30 anys d'antiguitat, un tren sense maquinista ni usuaris a bord va xocar contra un comboi de passatgers que transitava pròxim a l'estació de les Franqueses del Vallès. En el segon cas, més recent, un tren regional Catalunya Express, (Tortosa – Barcelona) va fer col·lisió amb un tren Euromed (Alacant – Barcelona) quan el primer va rebassar la senyal vermella de sortida.

- Incidents i accidents durant l'any 2008 a Espanya investigats per la CIAF (Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris) del Ministeri de Foment:
 - Accident de persona (atropellament o suïcidi): 35 (60%)
 - Accident en pas a nivell (col·lisions, atropellaments i similars a zona de pas a nivell): 14 (25%)
 - Accident per col·lisió: 3 (5%)
 - Accident per descarrilament: 2 (4%)
 - Conat de col·lisió: 2 (4%)
 - Sobrepassar senyal: 1 (2%)



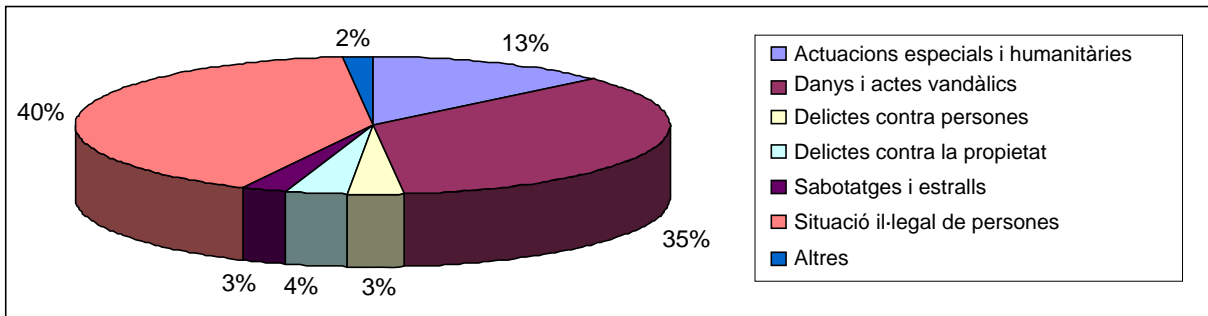
Distribució percentual accidents i incidents investigats per CIAF al 2008

- Renfe: principals incidències del període 2005 – 2008.

	2.005	2.006	2.007	2.008
--	-------	-------	-------	-------



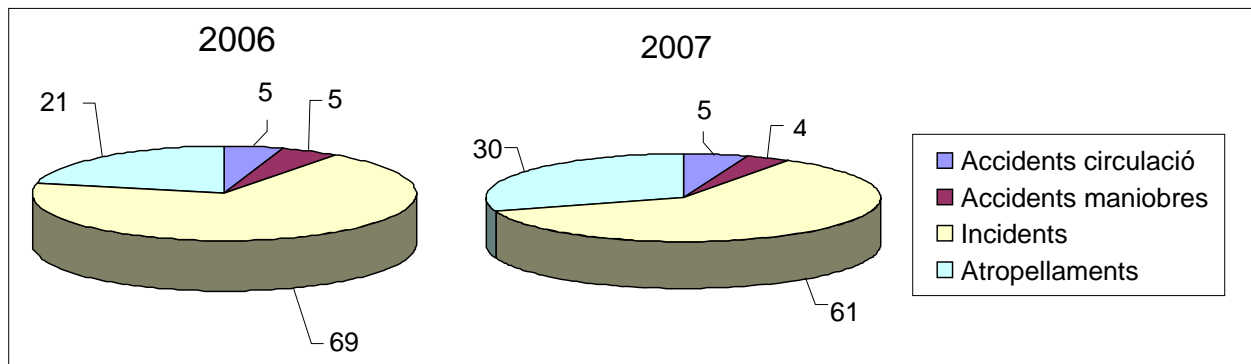
Actuacions especials i humanitàries	1375 (10%)	1309 (13%)	1271 (14%)	1728 (16%)
Danys i actes vandàlics	4950 (36%)	2927 (29%)	3905 (42%)	3665 (33%)
Delictes contra persones	380 (3)	343 (3%)	308 (3%)	386 (3%)
Delictes contra la propietat	348 (3%)	267 (3%)	420 (4%)	411 (4%)
Sabotatges i estralls	297 (2%)	169 (2%)	272 (3%)	312 (3%)
Situació il·legal de persones	6066 (44%)	4908 (49%)	2991 (32%)	4338 (39%)
Altres	306 (2%)	122 (1%)	203 (2%)	173 (2%)
Total	13.722	10.045	9.370	11.013



Distribució percentual incidències Renfe període 2005 – 2008

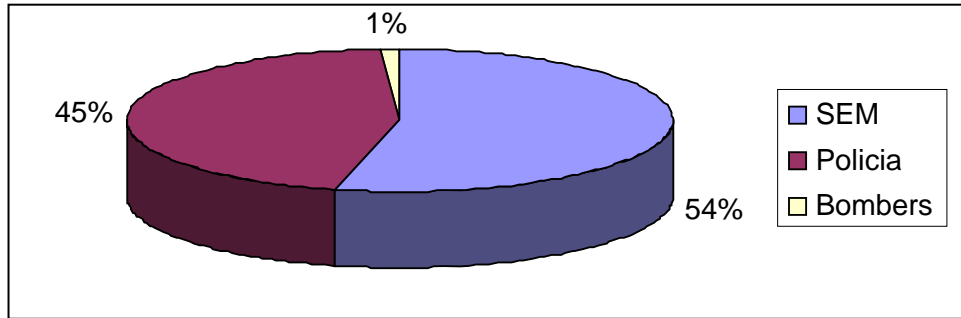
- Adif: comparativa d'accidents i incidents de la gerència nord-est (2006-2007)

	2006	2007
Accidents circulació trens	5%	5%
Accidents maniobres	5%	4%
Incidents	69%	61%
Atropellaments	21%	30%



Distribució percentual accidents / incidents gerència nord-est Adif. 2006 - 2007

- Metro: comparativa d'assistències 2007.



Distribució percentual assistències Metro 2007

- FGC: comparativa d'accidents i afectats 2005 - 2007.

ANY	Nombre d'accidents					Morts	Nombre de ferits greus (hospitalització mínima de 24h)										
	Col·lisions	Descarrilaments	De persones en relació amb el material circulant	Passos a Nivel·l	Altres		Viatgers		Agents		Externs		Total				
							Col·lisions i descarrilaments	Altres	Col·lisions i descarrilaments	Altres	Col·lisions i descarrilaments	Altres	Col·lisions i descarrilaments	De persones en relació amb material circulant	Passos a Nivel·l	Altres	
2005	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	1	-	2	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	-	-
2007	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



2.2.4. Conclusions de l'anàlisi de risc

De l'anàlisi de risc es conclou que:

- La vulnerabilitat territorial (en funció del perill associat a les infraestructures) o temporal (franges horàries) no és significativa en relació a la definició de les fases d'operativitat.
- La vulnerabilitat dels municipis (població no usuària ni treballadora del servei) és mínima en el cas de grans accidents (xocs i col·lisions de combois ferroviaris) a excepció dels atropellaments i col·lisions als passos a nivell. Aquests últims supòsits són poc probables a Catalunya segons l'anàlisi històrica i la infraestructura actual.
- Les incidències amb actuacions singulars d'operatius (serveis policials, sanitaris i en casos molt menors bombers) i els accidents sense víctimes o amb un nombre mínim (atropellaments, suïcidi, ...) són els més probables.
- Els accidents a la infraestructura de rodalies presentaran una incidència en nombre de ferits o víctimes mortals inferior a la llarga distància i aquesta inferior a l'alta velocitat.

Tal i com s'indica anteriorment, de l'estudi de l'anàlisi històrica i de perillositat no es conclou que es pugui definir una distribució territorial o temporal dels incidents o accidents que es poden produir al transport de viatgers per ferrocarril. Per tant es considera que el tractament territorial ha de ser homogeni a excepció de les infraestructures crítiques on les actuacions operatives seran especialment complexes per motiu de l'accessibilitat a la infraestructura (viaductes, ponts, ...), de ser un espai tancat (estacions soterrades, túnels, ...) i/o de la presència d'un gran nombre de població. Aquestes infraestructures són les següents:

- Estacions amb capacitat superior a 1.500 persones (totes al terme municipal de Barcelona excepte l'estació de Rambla Just Oliveras de l'Hospitalet de Llobregat, i l'estació de la Secuita).
 - Metro, FGC i Renfe: Catalunya i Espanya.
 - Metro i Renfe: Sants Estació, Passeig de Gràcia, Clot / Aragó, Fabra i Puig, Arc de Triomf, Rambla Just Oliveras / l'Hospitalet de Llobregat.
 - Metro i FGC: Diagonal / Provença
 - Exclusivament metro: Sagrada Família, Universitat, Urquinaona, Plaça de Sants, Sagrera, Verdaguer, Maragall.
 - Exclusivament Renfe: la Secuita.
- Transport suburbà: a Badalona, Barcelona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Sant Adrià del Besòs i Santa Coloma de Gramanet.
- Túnels de més de 1.000 m o túnels distanciat menys de 500 m entre si amb una longitud total de més de 1.000 m:
 - Adif ample convencional: Barcelona, Lleida, Martorell, Portbou, Sabadell, Sitges, Terrassa i Vilajuïga, entre Riba-roja d'Ebre i la Pobla de Massaluca, entre Pradell de la Teixeta i Argentera, entre Riudecanyes i Duesaigües, entre



Alp i Toses, entre Cerdanyola del Vallès – Barberà del Vallès – Santa Perpètua de Mogoda i entre Caldes d'Estrac i Arenys de Mar

- AVE: Barcelona, Castellbisbal, Lleida, Martorell, Vilafranca del Penedès, entre Roda de Barà i el Vendrell, entre Sant Boi de Llobregat i el Prat de Llobregat i entre l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona
- FGC: Barcelona, Manresa, entre Barcelona – l'Hospitalet de Llobregat – Cornellà de Llobregat, entre Esparreguera i Olesa de Montserrat, entre Camarasa i les Avellanes i Santa Linya, entre Àger i Castell de Mur i entre Talarn i Salàs de Pallars.
- Altres: estacions soterrades, viaductes i ponts.

Es descriuen tot seguit les conclusions de l'anàlisi de risc tot **indicant els fenòmens de perillositat** principals (iniciadors d'incident o emergència) i **de vulnerabilitat** (infraestructures, població i impacte social).

2.2.4.1. Perillositat

Els possibles escenaris iniciadors d'incident o emergència associats al transport de viatgers per ferrocarril són els següents:

- Accidents en el servei ferroviari de viatgers:
 - Descarrilament de trens
 - Col·lisions
- Incidències o alteracions de la infraestructura o instal·lacions:
 - Amenaces terroristes o avís de bomba.
 - Atropellament de persones
 - Atropellament d'animals o bens.
 - Incendis a la infraestructura o als trens.
 - Robatori, vandalisme o sabotatge d'instal·lacions o infraestructura.
 - Avaries en els sistemes d'electrificació en la senyalització o en els trens (causes tècniques).
 - Afectacions per obres a la infraestructura.
- Afectació total o parcial de les vies, infraestructures o serveis per fenòmens externs:
 - Meteorologia
 - Nevades i pedregades.
 - Inundacions / temporals de pluja.
 - Temporals de mar.
 - Ventades.



- Altres fenòmens de risc natural
 - Incendis forestals (afectació directa o indirecta).
 - Moviments sísmics.
 - Esvorancs, esllavissades o moviments de terra a la infraestructura o a les seves proximitats.
- Altres emergències i incidències externes
 - Accidents en el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril.
 - Accidents en el transport de mercaderies no perilloses per ferrocarril
 - Accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera.
 - Accidents en instal·lacions que manipulen substàncies perilloses.

2.2.4.2. Conseqüències / vulnerabilitat

Les possibles conseqüències i vulnerabilitat dels escenaris iniciadors anteriors associats al transport de viatgers per ferrocarril es presenten classificats en funció de l'element vulnerable a continuació:

Infraestructura / servei:

- Retards o aturades puntuals d'un tren o servei ferroviari.
- Acumulació de retards o aturades puntuals en un tren o servei ferroviari.
- Aturades prolongades del servei ferroviari en una o més línies.
- Aturades amb caràcter permanent del servei ferroviari en una o més línies.
- Inoperativitat puntual o prolongada de línies, estacions o en general infraestructures

Usuaris i resta població:

- Presència de víctimes o ferits als trens o instal·lacions.
- Necessitats de transbordament de passatgers d'un tren a un altre.
- Necessitats d'evacuació de passatgers.
- Necessitats d'allotjament de passatgers:
 - Temporal o puntual.
 - Amb caràcter prolongat per incapacitat d'evacuació.
- Necessitats de transport alternatiu en substitució del servei ferroviari:
 - Amb caràcter puntual (trasllat afectats).
 - Amb caràcter permanent com a servei alternatiu.
- Actuacions logístiques en persones veïnes d'infraestructura de transport de viatgers per problemes en les vivendes com a conseqüència de la infraestructura i les obres que es realitzin (esquerdes o esvorancs):



- Evacuació.
- Allotjament
 - Temporal
 - Amb caràcter prolongat.

Impacte / repercussió social:

- Impacte social en els passatgers de les incidències o emergències: invasió de vies, alteracions del servei, trucades a 112 o altres telèfons d'emergència, ...
- Impacte mediàtic de les incidències o emergències: seguiment per part dels mitjans de comunicació, ...

2.3. Actualització de l'anàlisi de risc

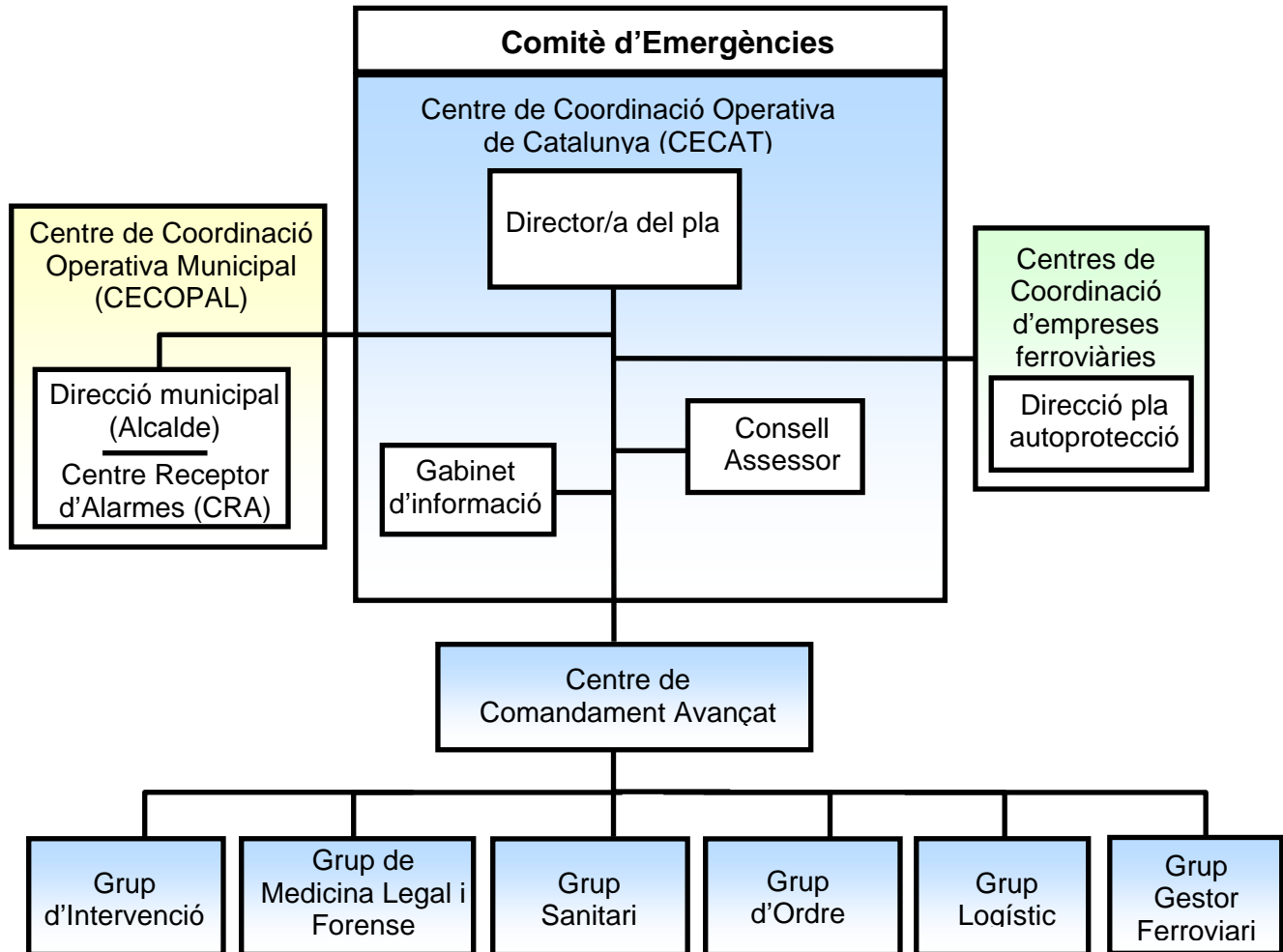
L'anàlisi de risc del present pla d'actuació del PROCICAT s'actualitzarà d'acord als estudis següents:

- Anàlisi històrica d'incidents i emergències.
- Evolució de l'estat de les infraestructures de transport de viatgers per ferrocarril i dels fluxos d'usuaris associats al servei (distribució territorial i temporal).
- Previsió de les actuacions futures de millora o desenvolupament de les infraestructures (AVE, línia orbital i d'altres).
- Valoració global dels components social i mediàtic associats al transport de viatgers per ferrocarril: percepció social del risc i l·lindars de qualitat acceptats en la gestió del servei i les emergències.



3. ESTRUCTURA I ORGANITZACIÓ

3.1. Estructura general de resposta



L'estructura general de resposta en cas d'emergència associada al transport de viatgers per ferrocarril respon bàsicament al model habitual en els plans d'emergència elaborats per la Generalitat de Catalunya, que es caracteritza per l'existència de:

- Comitè d'emergències: integrat per la direcció del pla, el Consell Assessor, el Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT) i el Gabinet d'Informació. L'estructura del comitè d'emergència està definida per a la direcció i coordinació de l'emergència a través de la direcció del pla amb el recolzament del Consell Assessor, i del CECAT respectivament.
- Comitè d'emergències municipal: format pel Centre de Coordinació Operativa Municipal (CECOPAL), la direcció del pla d'emergència municipal (alcalde) i el Centre Receptor d'Alarmes (CRA). L'estructura es defineix per a la direcció i gestió de



l'emergència a l'àmbit municipal. El comitè d'emergències autonòmic i el comitè d'emergències municipal es coordinaran entre si a través dels respectius centres de coordinació (CECAT i CECOPAL respectivament).

- Grups Actuants:
 - Grup d'Intervenció: executa les tasques de mitigació i contenció de l'emergència.
 - Grup Sanitari: proporciona l'assistència sanitària necessària derivada de l'emergència.
 - Grup d'Ordre: garanteix la seguretat ciutadana a la zona de risc o emergència i garanteix l'accés dels grups actuants i la seva actuació sense impediments.
 - Grup de Medicina Legal i Forense: grup propi de plans on es preveuen hipòtesis de múltiples víctimes; tasques d'identificació de víctimes, aixecament de cadàvers i investigació dels fets
 - Grup Gestor Ferroviari: recolza la gestió i mitigació de l'emergència a través de recursos i d'actuacions, i especialment del coneixement de la infraestructura i circulació ferroviària; per tant actua com a grup especialista del perill (infraestructura i servei ferroviari).
 - Grup Logístic: assegura el subministrament d'aliments, medicaments i serveis bàsics en general a la població i la provisió de recursos, així com l'organització de l'allotjament o el transport alternatiu dels passatgers.
- Centre de Comandament Avançat (CCA): centre definit per a permetre la correcta coordinació de les actuacions realitzades pels diferents grups actuants, a través de la comunicació entre representants d'aquests grups, i en contacte permanent amb CECAT.

3.2. Comitè d'emergències

3.2.1. Direcció del Pla

3.2.1.1. Titular:

La direcció del pla correspon al/a la titular del Departament d'Interior³ de la Generalitat de Catalunya, és a dir, al/a la titular del departament de la Generalitat de Catalunya on s'integri l'òrgan que tingui assignades les funcions de protecció civil, i que actualment correspon a la Direcció General de Protecció Civil.

La titularitat de la direcció del pla podrà ser delegada, si s'escau, en la figura que consideri oportuna el/la titular, entre d'altres el/la Director/a General de Protecció Civil o el/la Secretari/ària General del Departament d'Interior.

3.2.1.2. Funcions:

³ Decret 186/2007, de 28 d'agost, d'estructura del Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació.



La direcció del pla té com a funció principal la direcció de la gestió de l'emergència en l'àmbit de tota Catalunya, i per a aquesta tasca utilitza com a eines fonamentals:

- el CECAT,
- el Consell Assessor,
- el Gabinet d'Informació.

La direcció del pla determina l'activació / desactivació del pla d'emergència i els canvis de nivell que es puguin produir, amb l'ajuda directa del CECAT. Un cop activat el pla, les actuacions i decisions a realitzar per part de la direcció del pla, i en general la direcció de la gestió de l'emergència, estaran assistides pel Consell Assessor convocat per la pròpia direcció del pla a través del CECAT. Al Consell Assessor es reuniran representants de les administracions públiques, institucions i empreses implicades a l'emergència amb capacitat de presa de decisió per a recolzar i donar continuïtat a les decisions preses des de la direcció del pla.

Paral·lelament a aquests representants, existirà un recolzament tècnic a través de l'Estructura de Suport Tècnic a la gestió de l'emergència prevista a la Sala de Guàrdia del CECAT. Aquesta estructura, variable en funció de l'emergència, formarà part de la pròpia gestió de l'emergència que realitza CECAT, tot executant tasques d'assistència tècnica *in situ* (ocuparan posicions previstes i assignades a les dependències de CECAT) i de traspàs d'informació requerida, segons es descriu a l'apartat 3.3.1 d'aquest pla (CECAT).

Amb aquest esquema organitzatiu, la direcció del pla podrà decidir les actuacions més adients per a fer front a l'emergència, i l'aplicació de les mesures de protecció a la població, al medi ambient, als béns i al personal adscrit al pla i la difusió d'aquesta i altra informació.

La difusió d'informació associada a la gestió de l'emergència estarà coordinada des de la direcció del pla i sempre es realitzarà a través del Gabinet d'Informació adscrit al Comitè d'Emergències del PROCICAT, amb l'ajut dels mitjans de comunicació socials i en coordinació amb els gabinets d'informació de les empreses ferroviàries (operadores de servei i/o administradores de la infraestructura).

Els alcaldes dels municipis afectats estaran en coordinació amb el/la Director/a del Pla PROCICAT, directament o a través dels respectius centres de coordinació, per a garantir la coordinació de les direccions de l'emergència autonòmica i municipals.

Per tant, les competències generals del/de la Director/a del Pla són les següents:

- Declarar l'activació del PROCICAT i, en conseqüència, consultar i/o convocar el Consell Assessor, si s'escau.
- Analitzar i valorar les situacions provocades per l'incident o accident, amb tota la informació disponible.
- Decidir en tot moment i amb el Consell Assessor, si s'escau, les actuacions més adients per fer front a l'emergència i l'aplicació de les mesures de protecció a la població, al medi ambient, als béns i al personal adscrit al pla.
- Determinar i coordinar la informació a la població, durant l'emergència, a través dels mitjans propis del pla i els de comunicació social, amb la participació i en coordinació dels mitjans propis de les empreses ferroviàries (operadores del servei i/o



administradores de la infraestructura). S'inclou aquí tant la informació destinada a adoptar mesures de protecció, com la informació sobre l'emergència.

- Declarar el final de la situació d'emergència i desactivar el pla.
- Mantenir contacte amb els alcaldes dels ajuntaments afectats i coordinar amb ells les actuacions en els seus municipis. Especialment en el cas del municipi de Barcelona també vetllarà per la comunicació permanent entre CECAT i la Sala Conjunta de Barcelona.
- Assegurar el manteniment de l'operativitat del pla
- Participar en l'avaluació dels resultats dels simulacres.

3.2.2. CECAT

El Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT) és el centre des d'on es coordina la gestió de l'emergència dels grups actuants i els serveis de les diferents administracions públiques implicades.

CECAT emet els avisos associats al PROCICAT i l'activa d'acord amb la direcció del pla, i en base a la informació disponible i tramesa per:

- els grups actuants (especialment les primeres unitats en arribar al lloc de l'emergència) a través del Centre de Comandament Avançat (CCA) i en absència d'aquest a través dels centres de coordinació dels grups operatius actuants,
- el Centre d'Atenció i Gestió de Trucades d'Urgència 112 de Catalunya i
- els centres de coordinació de les empreses ferroviàries.

L'activació del pla suposarà que CECAT activarà els grups actuants, avisarà als municipis potencialment afectats, comunicarà l'activació a les empreses ferroviàries implicades en l'emergència (Adif, Renfe, FGC i/o Metro segons s'escaigui) a través dels respectius centres de coordinació, i emetrà els avisos que s'escaiguin a administracions públiques i a d'altres empreses o institucions, segons es preveu a l'apartat d'operativitat. De la mateixa manera també s'activarà al Consell Assessor d'acord amb la direcció del pla, si s'escau segons el previst.

Durant l'emergència, i mentre estigui activat el PROCICAT, CECAT rebrà informació sobre la gestió de l'emergència in situ i sobre l'evolució d'aquesta a través del responsable del Centre de Comandament Avançat (CCA). La correcta coordinació de l'emergència requereix que el contacte entre CECAT i CCA sigui directe, permanent i amb voluntat bidireccional, a efectes de minimitzar els temps de gestió. Igualment però sense caràcter substitutiu, CECAT podrà rebre, si s'escau, el recolzament dels centres de coordinació dels grups actuants.

CECAT no es limita a rebre informació i a ser un subjecte passiu en la gestió de l'emergència, sinó que actua amb caràcter proactiu per a disposar del màxim nivell d'informació relativa a la gestió i evolució de l'emergència i per a facilitar així la coordinació dels implicats, el flux de la informació i molt especialment l'assegurament de la protecció a la població (i l'aplicació de les mesures d'autoprotecció).

Cal tenir en compte que si les característiques de l'emergència fan preveure una durada extraordinària d'aquesta i la necessitat d'una presència al territori del CECAT, aquest es



podrà mobilitzar a les proximitats de l'emergència mitjançant el CECAT Mòbil (vehicle tot terreny, de 4 m d'alçada, 9,4 m de longitud i 2,5 m d'amplada, equipat amb la tecnologia necessària per funcionar com a un centre de coordinació d'emergències), d'acord als procediments interns de la Direcció General de Protecció Civil.

Els municipis afectats hauran de coordinar les seves actuacions amb CECAT a través dels seus Centres de Coordinació Operativa Municipal (CECOPAL), sens perjudici de la coordinació directa que es pugui establir entre la direcció del pla PROCICAT i la direcció dels plans d'emergència municipals o direcció de la gestió municipal de l'emergència. En el cas concret que l'emergència afecti al terme municipal de Barcelona directament o bé de forma indirecta a territoris pròxims al seu límit municipal, la coordinació amb l'Ajuntament de Barcelona es realitzarà a través de la Sala Conjunta de Barcelona. Aquesta coordinació haurà de tenir un caràcter directe, permanent i amb voluntat bidireccional. Així, en el cas que no s'hagi establert contacte amb CECAT però s'hagi rebut un avís d'emergència directament a la Sala Conjunta de Barcelona, aquesta haurà de contactar i traspasar la informació a CECAT de forma immediata, per tal de minimitzar els temps de gestió de l'emergència. De la mateixa forma, CECAT emetrà els avisos al municipi de Barcelona amb immediatesa, tot traspasant-li la informació sobre l'emergència. En els supòsits d'afectació directa o indirecta a Barcelona, la direcció del pla PROCICAT vetllarà en tot moment pel manteniment d'un contacte fluid entre CECAT i la Sala Conjunta, per tal que hi hagi un coneixement permanent de l'evolució de l'emergència.

Al CECAT se situa la direcció del pla d'emergència autonòmic (PROCICAT), el Consell Assessor i el Gabinet d'Informació.

3.2.2.1. Estructura de Suport Tècnic a la gestió de l'emergència:

Al CECAT se situarà el suport tècnic necessari per a la correcta gestió de l'emergència. Aquest suport tècnic es defineix a través d'una estructura variable en funció de l'emergència, que preveu una sèrie de posicions tècniques a les dependències de CECAT. Aquestes posicions formaran part de la pròpia gestió de l'emergència, tot realitzant tasques d'assistència tècnica *in situ* (ocuparan posicions previstes i assignades a les dependències de CECAT) i de traspàs d'informació requerida.

Les posicions tècniques previstes i relacionades amb les emergències al transport de passatgers per ferrocarril són:

- Adif
- Renfe
- FGC
- SEM
- Bombers de la Generalitat de Catalunya.
- Mossos d'Esquadra
- Creu Roja
- Diputació de Barcelona
- Servei Meteorològic de Catalunya (SMC)



- Institut Geològic de Catalunya (IGC)

En funció de les necessitats de l'emergència i de la seva evolució també es podran habilitar les posicions tècniques previstes per als organismes següents:

- Servei Català de Trànsit (SCT)
- Organismes reguladors de carreteres.
- Organisme regulador d'autopistes.

Finalment, en funció de les necessitats de l'emergència, de la seva evolució i gestió i de la disponibilitat al CECAT, es podran habilitar posicions tècniques per a organismes o grups no previstos inicialment al llistat anterior com són els següents:

- Direcció General del Transport Terrestre (Departament de Política Territorial i Obres Públiques).
- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
- Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
- Entitat Metropolitana del Transport (EMT)
- Institut Català del Sòl (INCASOL)

3.2.3. Consell Assessor

3.2.3.1. Funcions:

El Consell Assessor, com a figura institucionalitzada i en contacte directe amb la direcció del pla, es defineix en funcions i composició com a un "*consell de direcció de l'emergència*". Així, al Consell Assessor s'incorporaran totes les figures representatives i de comandament, de manera que en un mateix lloc es concentraran totes les capacitats de presa de decisions, comandament i mobilització de recursos de les administracions públiques, els grups actuants, les institucions i les empreses implicades a l'emergència.

Alhora, aquesta representació haurà d'enllaçar amb nivells tècnics que permetin realitzar un bon recolzament global a la direcció de l'emergència. Aquests nivells tècnics seran els previstos a l'Estructura de Suport Tècnic a la gestió de l'emergència.

Per tant, les funcions del Consell Assessor són:

- assisteix al/la Director/a del Pla en els diferents aspectes de l'emergència,
- especialment dóna continuitat a la presa de decisions en la gestió de l'emergència, a través de les capacitats de comandament dels seus integrants,
- analitza i valora tècnicament l'emergència per a l'assessorament tècnic a la direcció del pla, a través dels representants i/o dels tècnics propis d'aquests ubicats a les posicions tècniques previstes a la Sala de Guàrdia del CECAT.

3.2.3.2. Composició:

El Consell Assessor està constituït almenys per:



- El/la titular de la Direcció General de Protecció Civil (si no exerceix per delegació la direcció del pla)
- El/la titular de la Subdirecció General d'Operacions en Protecció Civil i el/la titular de la Subdirecció General de Programes en Protecció Civil.
- Cap de l'equip de guàrdia del CECAT.
- El/la titular de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments.
- El/la titular de la Direcció General de Policia.
- El/la Director/a del SEM.
- El/la titular de la Direcció General de Transport Terrestre (Departament de Política Territorial i Obres Públiques).
- El/la titular de la Direcció General de Coordinació Interdepartamental o un representant del Departament de Presidència.
- El/la titular de l'Institut de Medicina Legal de Catalunya
- Representant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (representant dels jutjats degans de Barcelona o en absència el/la president/a de l'Audiència Provincial corresponent a l'àmbit territorial de l'emergència).
- L'alcalde/essa de cadascun dels ajuntaments afectats
- Un/a representant de cadascuna de les empreses ferroviàries implicades a l'emergència (Adif, Renfe, FGC i/o Metro).

En funció de les característiques concretes de l'emergència i de la seva evolució, la direcció del pla podrà establir la necessitat de convocar a altres representants, com és el cas dels següents:

- Un/a representant de Foment de la Delegació del Govern de l'Estat a Catalunya, quan la infraestructura sigui de titularitat estatal.
- Un/a representant de Protecció Civil de la Delegació del Govern de l'Estat a Catalunya, quan la infraestructura sigui de titularitat estatal.
- Un/a representant de la Delegació del Govern de la Generalitat de Catalunya que s'escaigui segons l'afectació territorial de l'emergència.
- El/la titular de la Direcció dels Serveis Territorials del Departament d'Interior que s'escaigui segons l'afectació territorial de l'emergència.
- Representant de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
- Representant de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
- Representant de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)
- El/la titular de la Direcció General de Carreteres (Departament de Política Territorial i Obres Públiques).
- Representant de les associacions de les empreses de transport de viatgers.



3.2.4. Gabinet d'Informació

3.2.4.1. Funcions:

És el grup encarregat d'assessorament i execució de la comunicació amb els mitjans de comunicació, sota les directrius de la direcció del pla. Les seves funcions principals són:

- Difondre les ordres i recomanacions d'autoprotecció de la direcció del pla a través dels mitjans de comunicació social.
- Centralitzar, coordinar i preparar la informació general sobre l'emergència per a facilitar-la als mitjans de comunicació social.
- Informar sobre l'emergència als organismes i mitjans de comunicació que ho sol·licitin.
- Coordinar la informació anterior amb els diferents gabinets de premsa de l'Administració de la Generalitat, de l'Administració General de l'Estat, de les administracions locals i de les empreses i entitats ferroviàries (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura) implicades a l'emergència directament o indirecta. D'aquesta forma es difondrà una informació homogènia i no contradictòria sobre l'estat de l'emergència i la seva gestió, des de tots els gabinets i mitjans de premsa.
- Seguiment de l'impacte social i mediàtic dels fenòmens d'incidència o emergència i detecció dels punts d'inflexió que puguin produir canvis del nivell d'activació del pla, segons es descriu a l'anàlisi de risc i a l'operativa.

3.2.4.2. Composició:

El cap del gabinet d'informació és el cap de l'Oficina de Comunicació i Premsa de la Direcció General de Protecció Civil. La seu habitual del gabinet d'informació del pla és el CECAT.

Amb l'objectiu de transmetre una informació homogènia i no contradictòria, les oficines de premsa de les empreses ferroviàries afectades (operadores i/o administradores de la infraestructura), dels grups operatius actuants (Bombers de la Generalitat, Mossos d'Esquadra, SEM i policies locals), dels ajuntaments afectats, del telèfon d'emergències 112, del telèfon d'informació de la Generalitat de Catalunya 012 i, si s'escau, el de la Delegació del Govern a Catalunya, el d'organismes supramunicipals i el d'altres institucions i empreses, s'hauran de coordinar amb el gabinet d'informació del pla a l'hora de difondre informació associada a l'emergència.

3.3. Centres de Coordinació

3.3.1. Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT)

Com a part integrant del Comitè d'Emergències adscrit al pla, el Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT) té les seves funcions definides a l'apartat 3.2.2.



En general, el Centre de Coordinació d'Emergències de Catalunya (CECAT) és un nucli de comunicacions i d'informació, i per tant és el centre des d'on es coordina la gestió de l'emergència dels grups actuants i els serveis de les diferents administracions públiques implicades.

3.3.2. Centres de Coordinació Operativa Municipal (CECOPALs)

És el centre de direcció i coordinació de l'emergència al municipi. Per tant, des del CECOPAL es dirigeixen les accions que són responsabilitat del municipi i es recolzen a nivell municipal les accions determinades per la direcció del pla d'emergència autonòmic PROCICAT. En aquest sentit, des del CECOPAL es vetllarà per la bona coordinació dels mitjans i recursos municipals integrats en els grups d'actuació del pla d'emergència autonòmic PROCICAT.

CECAT i CECOPALs dels municipis afectats hauran d'estar en contacte permanent entre ells per a traspassar les informacions associades a l'emergència que es requereixin i per a assegurar la correcta coordinació de la gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.

El/la titular de l'alcaldia o la persona en qui delegui, és el màxim responsable del CECOPAL.

El CECOPAL ha d'estar previst en el Pla Bàsic d'Emergència Municipal (PBEM) o Pla d'Específic Municipal (PEM) dels municipis. Els plans d'assistència i suport comarcals podran preveure altres centres i eines que recolzin els diferents CECOPAL del territori i facilitin l'exercici de la funció de direcció dels plans municipals per part dels responsables d'aquesta direcció, d'acord amb el que estableix la llei de protecció civil (en cap cas podran substituir els CECOPAL).

3.3.3. Sala Conjunta de Barcelona

La Sala Conjunta de Barcelona és el CECOPAL associat al municipi de Barcelona.

La seva composició i estructura fan que en el cas d'afectació directa o indirecta al terme municipal de Barcelona, des de la direcció del pla es vetlli especialment per un contacte directe, permanent i bidireccional entre CECAT i la Sala Conjunta de Barcelona, per tal de garantir la màxima eficiència en l'execució de llurs funcions.

3.3.4. Centre de coordinació operativa integrat (CECOPI)

El CECAT actuarà com a CECOPI en el moment en que així sigui sol·licitat per la direcció d'aquest pla, és a dir, actuarà com a centre de coordinació integrat.

3.3.5. Centre de coordinació d'empreses ferroviàries

3.3.5.1. Adif: Centre de Protecció i Seguretat (CPS)

Adif disposa dins la seva estructura de protecció civil de centres de coordinació de les emergències denominats com a Centre de Protecció i Seguretat 24 hores (CPS). Els CPS són els centres que coordinen la gestió de les emergències per part dels recursos humans i materials d'Adif adscrits.



Existeix almenys un CPS per a cada gerència territorial de la Direcció Coporativa de Protecció Civil d'Adif. Els diferents CPS es poden coordinar en un nivell superior a través del Centre d'Emergències i Seguretat (CES). En el cas de Catalunya actua el CPS de la gerència nordest. En el cas concret del servei de ferrocarril per ample internacional (línia AVE Madrid – Barcelona) cal tenir en compte que el CPS actuant s'ubica a Saragossa (a banda del CPS abans esmentat).

Les funcions del CPS a efectes d'aquest pla d'emergència són:

- Rep qualsevol alarma des de qualsevol punt del territori al que s'adscriu.
- Avalua la magnitud de l'emergència.
- Decideix les primeres mesures d'actuació en front l'emergència.
- Transmet l'emergència, si s'escau, al CES (controls centrals).
- Realitza un seguiment de l'emergència, en especial l'aplicació dels protocols establerts al Pla d'Autoprotecció de la xarxa d'Adif.
- Alerta l'ajuda externa a través de CECAT i/o 112 i condueix als grups actuants externs al lloc de l'emergència i recolza la seva actuació.
- Dona ordre d'assistir i evacuar de forma immediata els ferits.
- Informació als usuaris i afectats (coordinada amb el gabinet de premsa del comitè d'emergències).

Segons les funcions abans descrites, en cas de que el CPS rebí una alarma i consideri que l'emergència fa necessària l'ajuda externa, sempre segons els criteris descrits a l'apartat d'Operativitat d'aquest document o els que es puguin afegir dels Plans d'Autoprotecció d'Adif, aquest alertarà als mitjans externs a través del contacte amb el CECAT i/o 112.

D'altra banda, CECAT i CPS hauran d'establir un contacte directe, permanent i bidireccional durant la gestió de l'emergència per tal de poder assegurar la correcta coordinació i gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.

3.3.5.2. Adif: Puesto de Mando (PM) o Centre de Control de Tràfic

L'estructura d'Adif per al control de la circulació de trens disposa de centres denominats Puesto de Mando (PM) o Centre de Control de Tràfic. Al PM es coordina la informació i operativa dels aspectes relacionats amb el control de la seguretat en la circulació. Té un paper fonamental en la coordinació d'actuacions en la gestió i resolució d'emergències i incidències, ja que té la responsabilitat de decidir les primeres actuacions així com assegurar el flux d'informació associat a la gestió de les emergències

A Catalunya existeix un PM localitzat a l'Estació de França de Barcelona per a la demarcació de Barcelona, així com PM distribuïts al territori segons la pròpia estructura de la xarxa ferroviària. Alguns punts del territori poden tenir assignats PM ubicats fora de Catalunya, com ara en el cas de l'estació de Tortosa a qui correspon el PM de València.

Les funcions del PM a efectes d'aquest pla d'emergència són:

- Regula i controla la circulació dels trens.



- Rep qualsevol alarma des de qualsevol punt del territori al que s'adscriu.
- Avalua la magnitud de l'emergència.
- Realitza les primeres mesures de seguretat per al control de l'emergència, com ara el tall de la catenària, interrupció, o desviament de circulacions.
- Es comunica amb el Centre Operatiu (centre d'operacions de tràfic).
- Alerta l'ajuda externa a través de CECAT i/o 112 i condueix als grups actuants externs al lloc de l'emergència i recolza la seva actuació.
- Contacta amb els caps d'estació i de línia.
- Designa el "Jefe Delegado".
- Informació als usuaris i afectats (coordinada amb el gabinet de premsa del comitè d'emergències).

Segons les funcions abans descrites, en cas de que el PM rebi una alarma i consideri que l'emergència fa necessària l'ajuda externa, sempre segons els criteris descrits a l'apartat d'Operativitat d'aquest document o els que es puguin afegir dels Plans d'Autoprotecció d'Adif, aquest alertarà als mitjans externs a través del contacte amb el CECAT i/o 112.

D'altra banda, CECAT i PM hauran d'establir un contacte directe, permanent i bidireccional durant la gestió de l'emergència per tal de poder assegurar la correcta coordinació i gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.

3.3.5.3. Adif: Centre de coordinació AVE - Centre Regulador de Circulació (CRC)

Les funcions que assumeix el Puesto de Mando (PM) o Centre de Control de Tràfic per als serveis i línies de transport d'ample convencional, són assumides pel Centre Regulador de Tràfic (CRC) en el cas dels serveis operats en vies d'ample internacional, és a dir, en el cas de l'AVE. Actualment el CRC de l'AVE Madrid – Barcelona s'ubica a la ciutat de Saragossa.

Per tant, les funcions i operativa que aquest pla atribueix al PM seran assumides automàticament pel CRC de Saragossa en el cas d'una incidència o emergència associada al servei de l'AVE Madrid – Barcelona.

3.3.5.4. Renfe: Centre de coordinació 24h El Clot – Aragó (C24H).

Durant l'any 2008 Renfe va posar en funcionament el seu propi centre de coordinació 24 hores (C24H), de manera que va deixar de gestionar les incidències a través dels CPS, que passen a ser exclusivament d'Adif.

Per tant, aquest centre concentra de forma única totes les accions de protecció civil i seguretat derivades de Renfe i associades tant a la circulació com a les estacions de Rodalies que gestiona. Així, CECAT i aquest centre de coordinació 24 h hauran d'establir un contacte directe, permanent i bidireccional durant la gestió de l'emergència per tal de poder assegurar la correcta coordinació i gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.



3.3.5.5. FGC: Centre de coordinació de Rubí (COR)

L'estructura de seguretat i protecció civil dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) disposa del Centre de Coordinació de Rubí (COR).

Entre d'altres funcions assignades als plans d'autoprotecció de FGC, el COR sol·licita l'ajuda externa en cas que s'escaigui a través de CECAT. Així, en cas de que el COR corresponent rebí una alarma i consideri que l'emergència fa necessària l'ajuda externa, sempre segons els criteris descrits a l'apartat d'Operativitat d'aquest document o els que es puguin afegir dels plans d'autoprotecció de FGC, aquest alertarà als mitjans externs a través del contacte amb el CECAT. A banda de la funció anterior, el COR haurà d'informar als usuaris i afectats, sempre en coordinació amb el gabinet de premsa del comitè d'emergències.

Finalment, CECAT i el COR corresponent hauran d'establir un contacte directe, permanent i bidireccional durant la gestió de l'emergència per tal de poder assegurar la correcta coordinació i gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.

El Centre de Coordinació de Rubí integra tots els centres de coordinació dels que anteriorment disposava FGC (Complex Sarrià i Sant Boi) i que actuaven associats a línies concretes.

3.3.5.6. Metro: Centre de Seguretat i Protecció Civil (CSPC)

Els centres de coordinació previstos a l'estructura de seguretat i protecció civil del servei de Metro de Barcelona, actuaran com a centres de coordinació en aquest pla per a l'alerta als mitjans externs a través del contacte amb el CECAT, segons els supòsits previstos al pla.

Els centres de coordinació també hauran d'informar als usuaris i afectats, sempre en coordinació amb el gabinet de premsa del comitè d'emergències.

Finalment, CECAT i els centres de coordinació corresponents hauran d'establir un contacte directe, permanent i bidireccional durant la gestió de l'emergència per tal de poder assegurar la correcta coordinació i gestió de l'emergència, així com l'homogeneïtzació de la difusió d'informació associada a aquesta.

Metro disposa actualment d'un centre de coordinació de l'emergència: el Centre de Seguretat i Protecció Civil (CSPC), coordinat i comunicat constantment amb el Centre de Control de Metro (CCM) ubicats tots dos a Barcelona.

3.3.5.7. Altres centres de coordinació de les empreses ferroviàries

- Renfe: Centre d'Emergències i Control (CECON)

Centre d'Emergències i Control, de la Direcció Corporativa de Protecció Civil, Seguretat i Prevenció de Riscos de Renfe, ubicat a Madrid, on es centralitza tota la informació de les incidències que gestionen els C24H Renfe de tot l'estat.

- Adif: Centre d'Emergència i Seguretat (CES)



Adif disposa del Centre d'Emergència i Seguretat (CES), ubicat a Madrid, com a centre de coordinació dels diferents CPS adscrits a la seva estructura de protecció civil.

- Adif: Centre Operatiu (CP) o centre d'operacions de tràfic.

Adif disposa d'aquest centre com a òrgan de la unitat de circulació que valora els efectes d'una incidència i la conveniència de liderar la seva gestió.

- Adif: Comitè de Gestió de les Incidències

Adif disposa d'aquest òrgan format per representants locals i centrals que pot prendre decisions de forma consensuada.

3.3.6. Centres de coordinació dels grups actuants

Els grups actuants es coordinaran internament a través dels seus propis centres de coordinació. Aquests centres podran contactar amb CECAT en cas d'anomalia en el contacte entre CECAT i CCA per tal d'agilitzar el traspàs d'informació dels grups actuants a la direcció del pla, malgrat aquesta tasca s'ha de realitzar des del Centre de Comandament Avançat (CCA).

3.3.7. Centre de Comandament Avançat (CCA)

3.3.7.1. Funcions:

Des del Centre de Comandament Avançat (CCA) s'efectuarà la coordinació operativa in situ de les actuacions realitzades pels grups actuants, a través de la comunicació entre representants d'aquests grups, i es traspasarà la informació a CECAT a través del seu coordinador. La comunicació amb CECAT haurà de ser directa, permanent i amb voluntat bidireccional.

La coordinació de les actuacions dels grups a la zona afectada per l'emergència és responsabilitat del Coordinador del CCA, qui alhora serà responsable del traspàs d'informació a CECAT.

El CCA s'ubicarà físicament a prop del lloc de l'emergència en un zona segura que permeti la presència de responsables dels diferents grups d'actuació. La ubicació del CCA és responsabilitat del coordinador del CCA i es comunicarà al CECAT amb la màxima celeritat en el moment de la seva creació. En els casos en què l'emergència no faci necessària la ubicació del CCA al lloc de l'emergència, s'entendrà que aquest funciona sense ubicació física pròpiament, en base a les eines de comunicació existents (telefonía, emissores, ...).

3.3.7.2. Composició:

La coordinació del CCA correspon al màxim responsable del grup d'intervenció present al lloc de l'emergència, a excepció dels supòsits de seguretat ciutadana i d'investigació d'accidents en que correspon al màxim responsable del grup d'ordre. Aquests supòsits són:

- desordre públic,
- amenaça terrorista, atemptat, bomba, sabotatge o dany col·lectiu,



- i en primera instància quan no s'hagi pogut descartar que la causa de l'emergència sigui algun dels supòsits anteriors.

A banda de la figura de Coordinador del CCA, formaran part un representant de cada grup actuant corresponent al màxim responsable present al lloc de l'emergència. En el cas del Grup Gestor Ferroviari, estaran presents al CCA:

- Renfe / Adif: la persona que ocupi en aquell moment la figura de "Jefe Delegado" descrita al pla de contingències ferroviàries de Renfe / Adif.
- FGC: la persona que es pugui preveure segons la seva estructura interna i plans d'autoprotecció.
- Metro: la persona que es pugui preveure segons la seva estructura interna i plans d'autoprotecció.

3.4. Grups d'Actuació

3.4.1. Grup d'Intervenció

3.4.1.1. Funcions

Les principals funcions del grup d'intervenció són:

- Recepció i transmissió de la notificació de l'accident al CECAT, en l'àmbit del pla.
- Rebre i avaluar en primera instància l'emergència (efectes reals i potencials i possibles evolució) i les possibles mesures necessàries de protecció.
- Determinar la zona d'afectació amb l'ajut del grup gestor ferroviari i del grup d'ordre.
- Contacte i localització in situ de la figura de "Jefe Delegado"
- Extinció d'incendis, mitigació de l'emergència i aplicació de mesures de protecció adients.
- Salvament i auxili de persones.
- Evacuació de ferits fins a l'àrea sanitària en cas que el grup sanitari no pugui accedir a la zona dels afectats.
- Facilitar l'evacuació dels afectats en coordinació amb el grup d'ordre i la coordinació de l'emergència.
- Localitzar els possibles danys derivats i establir estratègies de lluita.
- Establir i coordinar el Centre de Comandament Avançat (CCA), des d'on s'efectuarà la coordinació operativa dels grups d'actuació, a excepció els supòsits on ho hagi de realitzar el grup d'ordre.
- Coordinar les accions amb altres grups, a través del CCA, facilitant i col·laborant amb les tasques d'informació.
- Assessorar a la direcció del pla per al desenvolupament de les seves competències.

3.4.1.2. Estructura i composició



El cap del Grup d'intervenció serà el responsable màxim en el lloc de l'emergència dels serveis de Bombers de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments de la Generalitat de Catalunya. En el cas d'emergències que afectin exclusivament al terme municipal de Barcelona, el comandament del grup d'intervenció correspondrà al responsable màxim en el lloc de l'emergència dels serveis de Bombers de l'Ajuntament de Barcelona.

La composició del grup serà la següent:

- Serveis de Bombers de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments de la Generalitat de Catalunya.
- Serveis de Bombers de l'Ajuntament de Barcelona si l'emergència afecta al terme municipal de Barcelona.
- Estructura d'intervenció prevista als plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura).
- Si s'escau, grups especialitzats de les administracions públiques.
- Si s'escau, brigades de manteniment i obres de les vies de comunicació.
- Si s'escau, serveis de manteniment dels serveis bàsics.
- Si s'escau, mitjans provinents de les empreses ferroviàries (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura).

3.4.2. Grup d'Ordre

3.4.2.1. Funcions

Les principals funcions del grup d'ordre són:

- Rebre i notificar en primera instància i de forma immediata l'existència de l'emergència a CECAT.
- Establir el Centre de Comandament Avançat (CCA), des d'on s'efectuarà la coordinació operativa dels grups d'actuació en els supòsits on es preveu que sigui el grup d'ordre el coordinador del CCA.
- Coordinar les accions amb altres grups, a través del CCA, facilitant i col·laborant amb les tasques d'informació.
- Ordenar el trànsit. Fer els talls de carretera que s'escaiguin. Establir rutes alternatives a les vies afectades en coordinació amb el CECAT.
- Ser responsable de la seguretat ciutadana en les zones afectades (tot el referent a informació, confinament i evacuació).
- Manteniment i garantia de l'ordre públic i custòdia de béns a les zones afectades.
- Garantir que tots els grups actuants puguin arribar al lloc de l'emergència i realitzar les seves funcions sense cap impediment.
- Garantir el control d'accessos i la vigilància de les zones afectades, així com l'orientació i guia de tots els grups d'actuació en aquestes zones.



- Organitzar i/o executar l'evacuació en coordinació amb els centres de coordinació de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura) i la coordinació de l'emergència.
- Garantir l'establiment i funcionament de rutes i serveis de transport alternatius.
- Col·laborar en els avisos a la població.
- Mobilització de mitjans i recursos.
- Funcions de policia judicial.

3.4.2.2. Estructura i composició

El cap del Grup d'ordre serà el màxim responsable del Cos dels Mossos d'Esquadra de la Generalitat de Catalunya en l'emergència, sempre d'acord amb el PROCICAT.

La composició del grup serà la següent:

- Cos de Mossos d'Esquadra de la Generalitat de Catalunya.
- Polícies locals dels municipis afectats.
- Serveis de seguretat i vigilància de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura).

3.4.3. Grup de Medicina Legal i Forense

3.4.3.1. Funcions

La planificació d'emergències en què es preveu que s'origini un gran nombre de víctimes a identificar ha de tenir en compte la presència d'un grup que gestioni totes les accions destinades a l'aixecament de cadàvers, identificació de les víctimes, identificació de les causes de la mort, investigació del fets, etc. La medicina legal i forense és l'especialitat que engloba tota activitat mèdica relacionada amb el poder judicial. L'actuació medicoforense i de la policia científica consisteix en l'assistència tècnica als jutges i tribunals per a la identificació dels cadàvers i determinació de les causes i circumstàncies de la mort i del sinistre en general.

Les funcions del grup seran:

- Comprovació del succés per part del cos de seguretat que tingui atribuïda la competència territorial i comunicació a l'autoritat judicial.
- Establir un comandament conjunt integrat per responsables dels metges forenses i de la policia científica.
- Un cop finalitzades les tasques de rescat de supervivents, establir la zona a acordonar perquè aquesta quedi lliure de qualsevol persona aliena a les tasques d'aixecament de cadàvers, identificació i/o investigació policial.
- A l'arribada de l'autoritat judicial es procedirà a :
 - Etiquetat de tots els cossos i restes humanes.
 - Aixecament de cadàvers



- Senyalització i quadriculat de la zona
- Inspecció i recollida de mostres i evidències
- Establir un espai adequat destinat a ubicar les víctimes i procedir a les tasques d'identificació de les víctimes.
- Realització del reportatge fotogràfic i videogràfic i recull d'evidències i signes externs en el lloc de l'emergència destinats al futur esclariment dels fets.

3.4.3.2. Estructura i composició

El cap del grup de medicina legal i forense serà el jutge del jutjat de guàrdia del partit judicial corresponent. En el cas que hi correspongui més d'un partit judicial, el coordinador serà el jutge que s'estableixi internament.

La composició del grup serà la següent:

- Institut de Medicina Legal de Catalunya (IMLC)
- Tribunal Superior de Justícia de Catalunya
- Policia científica
- Jutges i magistrats
- Funeràries

3.4.4. Grup Sanitari

3.4.4.1. Funcions

Les principals funcions del grup sanitari són:

- Rebre i notificar en primera instància l'existència de l'emergència a CECAT.
- Coordinar les accions amb altres grups, a través del CCA, facilitant i col·laborant amb les tasques d'informació.
- Recollir i avaluar tota la informació possible sobre l'estat sanitari de l'emergència, per determinar les prioritats sanitàries derivades de l'accident.
- Proporcionar assistència sanitària d'emergència i d'urgència als afectats i als intervinents en totes les fases de la cadena assistencial, incloent-hi l'atenció psicològica.
- Establir l'Àrea Sanitària (AS) en zona adequada, en els casos que sigui necessari. L'Àrea Sanitària ha d'estar situada en zona segura, d'acord amb el responsable del CCA i criteri mèdic.
- Participació en l'evacuació de persones especialment vulnerables, des del punt de vista sanitari.
- Proporcionar assistència sanitària primària als evacuats i desplaçats i efectuar la vigilància de la seva salut.



- Realitzar les tasques d'informació pública respecte els riscos sanitaris sobre l'accident d'acord amb la direcció del pla PROCICAT i a través del Gabinet d'Informació del PROCICAT, així com d'altres mecanismes efectius segons la situació.
- Efectuar les tasques de salut pública necessàries pels riscos derivats de l'accident, determinant les mesures necessàries en cada cas.
- Avaluar i determinar les necessitats sanitàries dels desplaçats i coordinar amb el grup logístic, l'abastiment dels productes essencials (aliments, aigua i medicaments), així com la seva qualitat i salubritat.

3.4.4.2. Estructura i composició

Atesa la complexitat i les funcions del grup sanitari, es requereix una figura addicional, no homòloga a la resta de grups actuants: la de **director del grup sanitari**.

El director del grup sanitari té com a funció principal coordinar tots els aspectes de l'àmbit sanitari. Aquesta funció serà assumida pel Director/a dels Serveis Territorials del Departament de Salut de la demarcació afectada o qui determini el Conseller/a de Salut.

D'altra banda, anàlogament a la resta de grups actuants que, el grup sanitari també comptarà amb les figures següents:

- **Coordinador del grup sanitari:** correspon al Director/a General del Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM en endavant) i/o al Director Tècnic de PIUC (Pla integral d'urgències de Catalunya), o persones en qui deleguin. A petició de la direcció del pla, s'incorporaran al Consell Assessor, ubicat al CECAT.
- **Responsable operatiu del grup sanitari:** correspon al comandament operatiu que determini el SEM en cada cas i s'incorporarà al Centre de Comandament Avançat (CCA) i serà l'únic interlocutor "in situ" amb el Centre Coordinador del SEM.

Els components del grup sanitari previstos són:

- El SEM.
- Empreses i entitats amb recursos d'atenció sanitària, prèvia activació per part del comandament operatiu, i que s'incorporaran a les estructures del grup segons la seva especialitat.
- Recursos sanitaris de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura).
- Altres entitats, organismes, col·lectius i persones amb capacitats de resposta específica, prèvia activació per part del comandament operatiu, i que s'incorporaran a les estructures del grup segons la seva especialitat.
- Xarxa hospitalària
- Xarxa d'atenció primària
- Xarxa de salut pública



3.4.5. Grup Gestor Ferroviari

3.4.5.1. Funcions

El Grup Gestor Ferroviari recolza la gestió i mitigació de l'emergència a través d'actuacions i dels mitjans i coneixements necessaris de la infraestructura i circulació ferroviària. Alhora facilita la informació necessària per a determinar el fi de l'emergència.

Les principals funcions del grup gestor ferroviari són:

- Recepció i transmissió de la notificació de l'accident a CECAT, a través del centre de coordinació adscrit a l'empresa afectada: CPS i PM d'Adif, C24H de Renfe, centre de coordinació de FGC o Centre Coordinació de Metro.
- Rebre i avaluar en primera instància l'emergència i les mesures necessàries de protecció. Traspasar les dades a CECAT per a facilitar la localització de l'emergència i els afectats, i al CCA per a facilitar l'actuació operativa.
- En el cas de Renfe definir el/la titular de la figura de "Jefe Delegado" i comunicar-ho a CECAT via PM. En el cas de FGC i Metro s'establirà una figura anàloga i es comunicarà a CECAT a través del corresponent centre de coordinació.
- Donar suport a la constitució del CCA.
- Coordinar les accions amb altres grups, a través del CCA, facilitant i col·laborant amb les tasques d'informació.
- Recolzament tècnic a l'aplicació de mesures de protecció adients (talls de corrent i electrificació, ...), al salvament i auxili de persones (vies d'evacuació) i a la localització dels possibles danys derivats.
- Informació permanent als grups actuants en relació a estructura i instal·lacions ferroviàries, especialment les preventives (sortides d'emergència), d'extinció i mitigació d'incendis i emergències (BIEs, hidrants, extintors, ...) i punts de perill (electrificació, ...).

3.4.5.2. Estructura i composició

L'estructura i composició del grup gestor ferroviari serà variable i dependrà en tot moment de l'emergència i de les empreses ferroviàries afectades així com de l'estructura interna de seguretat i gestió de les emergències d'aquestes.

En general, hi haurà un grup gestor ferroviari per a Adif / Renfe, un per a FGC i un per a Metro, amb un màxim responsable assignat en cada cas que s'incorporarà al CCA. En el cas de Renfe / Adif el màxim responsable serà la persona titular de la figura "Jefe Delegado", mentre que en el cas de FGC i Metro serà la persona que es designi (caldrà que es comuniqui a CECAT).

L'estructura i composició del grup, més enllà del màxim responsable designat, contemplarà els recursos propis i es concretarà al pla d'actuació de grup d'acord amb allò previst als corresponents plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries.

3.4.6. Grup Logístic



3.4.6.1. Funcions

Les principals funcions del grup logístic són:

- Rebre i notificar en primera instància l'existència de l'emergència a CECAT.
- Coordinar les accions amb altres grups, a través del CCA, facilitant i col·laborant amb les tasques d'informació.
- Donar suport a la constitució del CCA.
- Assegurar la provisió de tots els mitjans complementaris que la direcció del pla i els grups d'actuació necessitin per a complir les seves respectives funcions, i de la mobilització d'aquests mitjans.
- Gestionar el subministrament de material lleuger i pesant de treball i de transport necessaris.
- Donar suport al subministrament de combustible per a vehicles i màquines, i de queviures per al personal.
- Donar suport a les comunicacions
- Donar suport al municipi en l'allotjament de familiars i afectats lleus.
- Habilitar zones i instal·lacions municipals destinades, entre d'altres, a acollir de forma temporal els afectats i familiars que requereixin atenció.
- Segons l'emergència, organització de l'allotjament i suport a les atencions als afectats per l'emergència. Aquesta serà en coordinació amb els centres de coordinació de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura), si s'escau.
- Segons l'emergència, organització de serveis de transport alternatiu als passatgers afectats, en coordinació amb els centres de coordinació de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura).
- Seguiment de l'estat i assegurament dels serveis bàsics: aigua potable, combustibles, xarxes gas, elèctriques i telefòniques.
- Seguiment de l'estat de les vies de comunicació rodades i ferroviàries.
- Obtenir, centralitzar i facilitar tota la informació relativa als possibles afectats, facilitant els contactes familiars i la localització de persones.
- Col·laborar amb el Grup Sanitari i Grup de Medicina Legal i Forense en l'elaboració del llistat de víctimes i afectats.
- Assessorar tècnicament als diferents nivells de comandament.
- Organització del voluntariat.
- Facilitar l'assistència social als afectats.

3.4.6.2. Estructura i composició

El cap del Grup Logístic serà un representant de la Direcció General de Protecció Civil.



La composició del grup serà la següent:

- Direcció General de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya mitjançant el personal de guàrdia del CECAT.
- Serveis territorials de la Direcció General de Protecció Civil.
- Serveis logístics de les Delegacions Territorials del Govern i dels serveis territorials afectats.
- Serveis socials i logístics dels municipis afectats (brigades d'obres, serveis socials, voluntaris municipals) i dels consells comarcals.
- Serveis logístics i de manteniment de les empreses ferroviàries afectades (operadores del servei i/o administradores de la infraestructura) o d'altres empreses subministradores de serveis bàsics.
- Creu Roja (serveis d'abastament i suport social i psicològic).
- Voluntaris dels municipis afectats (voluntaris municipals, REMER, etc.)
- Empreses de serveis públics que puguin ser requerides per la direcció del pla.
- Serveis logístics estatals a través de la Delegació del Govern i de les Diputacions Provincials.

3.4.7. Coordinació dels grups actuant

Tal i com s'exposa en punts anteriors, els grups actuant es coordinen a través del Centre de Comandament Avançat (CCA), que alhora traspasa la informació de coordinació al CECAT amb caràcter permanent.

Al CCA participarà el màxim responsable de cada grup actuant en el lloc de l'emergència.

3.5. Estructura i organització de les entitats implicades

3.5.1. Plans d'actuació de grup

Com ja s'ha esmentat anteriorment, les actuacions previstes a aquest procediment operatiu seran executades pels grups d'actuació que són:

- Grup d'intervenció
- Grup de medicina legal i forense
- Grup sanitari.
- Grup d'ordre.
- Grup gestor ferroviari.
- Grup logístic.

Els grups d'actuació formen part operativa d'aquest pla d'emergència. Cada grup està format per personal especialitzat i els seus mitjans. La seva estructura i els procediments operatius es concreten en el corresponent pla d'actuació de grup (PAG), sempre d'acord a les funcions i previsions recollides a aquest pla d'actuació del PROCICAT. Cada grup té un coordinador que s'encarrega d'integrar i optimitzar el funcionament conjunt de tots els col·lectius adscrits



al grup. A partir d'aquí els actuants funcionen segons els seus comandaments naturals. El coordinador de cada grup és el responsable de l'elaboració i implantació del corresponent pla d'actuació i del manteniment de l'operativitat del grup.

L'elaboració dels plans d'actuació de grup es realitzarà durant la fase d'implantació d'aquest pla, on es concretarà l'organització interna del grup i es definirà un responsable del grup al Centre de Comandament Avançat (CCA), segons es descriu als apartats anteriors.

Els plans d'actuació de grup formen part d'aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril.

3.5.2. Plans d'actuació d'altres unitats de resposta a l'emergència

Els plans d'actuació que es descriuen a continuació es desenvoluparan d'acord amb els criteris d'avisos i activació que figuren a l'apartat d'operativitat d'aquest document. Corresponen a organismes o ens relacionats amb la gestió de l'emergència no integrats directament als grups actuants o amb especificitats que fan necessari un pla o protocol propi. S'hauran d'elaborar en la fase d'implantació d'aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril i hauran de concordar, com en el cas dels grups actuants, amb les previsions i funcions recollides a aquest pla. Tots aquests plans d'actuació formaran part d'aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril.

3.5.2.1. Pla d'actuació del CECAT

El CECAT elaborarà el seu propi pla d'actuació d'acord amb l'apartat d'operativitat i d'acord amb les seves funcions previstes. Tindrà en compte alhora els plans d'actuació de grup i els mecanismes de coordinació i difusió d'informació consensuats durant l'elaboració i implantació d'aquest pla.

3.5.2.2. Pla d'actuació del Gabinet d'Informació

El Gabinet d'Informació elaborarà el seu propi pla d'actuació d'acord amb l'apartat d'operativitat i d'acord amb les seves funcions descrites als apartats anteriors.

3.5.3. Fitxes d'actuació

Les fitxes d'actuació són documents de resposta pròpiament dits per a tots aquells que intervenen o poden intervenir-hi en la gestió de les emergències planificades.

Les fitxes d'actuació que s'escaiguin de cada grup, entitat i/o institució davant d'una emergència, seran elaborades durant la fase d'implantació d'aquest pla per cadascun d'ells d'acord amb el seu pla d'actuació de grup del que en formaran part.

3.5.4. Planificació municipal

3.5.4.1. Forma i objectiu de la planificació municipal



Tot atenent a les conclusions de l'anàlisi de risc d'aquest pla on s'estableix la baixa vulnerabilitat de la població dels municipis envers les emergències en el transport de viatgers per ferrocarril amb presència de múltiples víctimes, la planificació municipal associada a aquestes emergències es realitzarà a través del Pla Bàsic d'Emergència Municipal (PBEM) que és el pla territorial municipal. Aquells municipis que ja tinguin obligació d'elaborar el pla bàsic d'emergència municipal per altres criteris de risc hauran de complementar-lo incorporant les actuacions que ha de fer el municipi per a recolzar la gestió d'una emergència en el transport de viatgers per ferrocarril.

Cal tenir en compte que la baixa vulnerabilitat a que es fa referència correspon als accidents (xocs o col·lisions) de combois i que s'exclouen els atropellaments i accidents en els passos a nivell on la vulnerabilitat és essencialment municipal (no usuaris o treballadors del servei ferroviari). L'anàlisi històric mostra que a Catalunya no hi ha incidència significativa de casos de múltiples víctimes en aquest tipus d'atropellaments.

El pla contemplarà les actuacions a desenvolupar per part del municipi i amb els recursos propis per a:

- Minimitzar els temps de reacció i per tant d'informació de l'abast de l'emergència.

La proximitat del municipi al lloc de l'accident en determinats casos permetrà que el seu temps de resposta sigui inferior al dels operatius. Això permetrà que, sense interferir en les funcions i operatives pròpies de cada grup, es disposi d'una informació inicial que permeti modular la resposta a l'emergència.

- L'atenció logística, i psicològica quan sigui possible, de familiars de les víctimes, ferits, passatgers i població implicada en l'emergència però no afectada i dels operatius actuants que en puguin requerir. Especialment es contemplaran els espais físics de gran capacitat, tancats preferentment, on fer aquestes accions.

Aquests seran els objectius bàsics de la planificació municipal associada a aquest pla d'actuació del PROCICAT per emergències en el transport de viatgers per ferrocarril. Aquestes actuacions seran especialment importants en el cas de les infraestructures crítiques recollides a aquest pla.

La planificació municipal s'elaborarà d'acord a les previsions d'aquest pla d'actuació del PROCICAT i haurà de tenir en compte l'organització, estructures internes i recursos municipals. Al pla d'emergència municipal hi consten les actuacions encaminades a garantir l'operativitat dels mitjans humans i materials de que disposa el municipi, especialment encaminades als supòsits contemplats a aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril. El pla tindrà en compte:

- Els grups operatius municipals (bàsicament la policia municipal), durant l'emergència, s'enquadraran dintre dels grups d'actuació contemplats a aquest pla d'actuació del PROCICAT (la policia municipal passaria a formar part del grup d'ordre) i per tant passaran a dependre els seus efectius jeràrquicament dels caps dels grups d'actuació del PROCICAT.
- El municipi tindrà un Centre de Coordinació Local Municipal (CECOPAL) comunicat amb el seu propi Centre Receptor d'Alarmes Municipal (CRA, 24 hores), que estaran en contacte permanent amb el CECAT.
- S'elaborarà un catàleg de mitjans i recursos municipals que passarà a formar part del catàleg de mitjans i recursos d'aquest pla d'actuació del PROCICAT.



- Les formes de cooperació amb la Direcció General de Protecció Civil i les altres entitats en la implantació i manteniment del pla d'emergència municipal també seran recollides al pla.
- L'alcalde del municipi afectat i els operatius i serveis de protecció civil municipals seran alertats a través del Centre Receptor d'Alarmes del seu municipi pel CECAT quan es produeixi l'activació d'aquest pla d'actuació del PROCICAT o en cas d'avís de pre-alerta si s'escau. Es considerarà que s'haurà d'activar el Pla Bàsic d'Emergència Municipal corresponent si el pla d'actuació del PROCICAT està activat. És funció de la direcció del pla d'emergència municipal assegurar el correcte funcionament dels dispositiu municipal, perfectament integrat dins de l'estructura dels grups d'actuació d'aquest pla d'actuació del PROCICAT, sempre atenent les directrius marcades en tot moment per la direcció del pla i els respectius caps de grup.
- La direcció del pla d'actuació del PROCICAT decreta l'activació del pla. Aquesta serà immediatament comunicada pel CECAT als municipis afectats o implicats i suposarà l'activació del pla d'emergència municipal corresponent pel seu director (alcalde).
- Igualment, la direcció del pla d'actuació del PROCICAT serà qui decreti la fi de l'emergència. Aquesta serà immediatament comunicada pel CECAT als municipis afectats o implicats, i per tant l'alcalde procedirà a desactivar el pla d'emergència municipal corresponent.

D'altra banda, és possible que les característiques de les infraestructures ferroviàries d'algun municipi faci que aquest consideri la necessitat d'elaborar una anàlisi específica de la vulnerabilitat de la població municipal envers un possible incident o accident a aquestes infraestructures (tenint en compte, per exemple, la possibilitat de creuament de vies en zones de pas a nivell o fora d'aquestes). Si com a resultat d'aquesta anàlisi es valorés una vulnerabilitat de la població municipal important, el municipi elaboraria un pla específic municipal (PEM) per a la protecció de la seva població en cas d'accident o emergència.

3.5.4.2. Afectació municipal

L'obligació per part dels municipis d'elaborar el pla queda recollida al PROCICAT a través d'aquest mateix document. L'homologació d'aquests plans correspon a la Comissió de Protecció Civil de Catalunya amb informe previ de l'Ajuntament d'acord a l'article 17.2 de la Llei de protecció civil.

Per tal de determinar la necessitat d'un municipi d'elaborar el pla bàsic d'emergència municipal com a conseqüència del risc d'emergència en el transport de viatgers per ferrocarril (o de reforç amb un procediment específic de l'obligació per altres criteris d'elaborar el pla bàsic), s'han valorat els aspectes de risc associats als municipis, especialment pel que fa a les demandes d'actuació que puguin escaure per part dels operatius municipals, i les conclusions assolides a l'anàlisi de risc:

- La vulnerabilitat de les poblacions municipals es prou baixa com per a considerar que en general no caldrà l'aplicació de mesures de protecció a les poblacions.
- Les operatives municipals es limitaran a actuacions logístiques i d'ordre (si es disposa de policia local) quan el supòsit accidental es produeixi al nucli urbà o zones de població residencial o de pública concurrència, o quan es pugui generar una



evacuació d'usuaris del servei ferroviari a aquests àmbits. En la resta de supòsits l'actuació municipal serà mínima a excepció dels casos d'infraestructures crítiques:

- Línies ferroviàries metropolitanes o transport ferroviari suburbà (metro)
- Túnel (especialment aquells de longitud superior a 1.000 m).
- Estacions i intercanviadors (especialment les d'ocupació superior a 1.500 i les soterrades).
- Viaductes.
- Ponts

Municipis amb obligació de planificació municipal (58).

Hauran d'elaborar el pla bàsic d'emergència municipal per motiu del risc d'emergències en el transport de viatgers per ferrocarril els municipis que tinguin:

- Línies ferroviàries metropolitanes o transport ferroviari suburbà (metro)
- Túnel de longitud superior a 1.000 m o túnel distanciat menys de 500 m entre si que sumades les longituds superen els 1.000 m.
- Estacions principals: ocupació igual o superior a 1.500 usuaris.

Els municipis són els següents:

Barcelona

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Badalona	X				
Barberà del Vallès			X		
Barcelona	X	X	X	X	X
Castellbisbal		X			
Cerdanyola del Vallès			X		
Cornellà de Llobregat	X			X	
Esparreguera				X	
Esplugues de Llobregat	X				
l'Hospitalet de Llobregat	X	X		X	X
Martorell		X	X		
Montcada i Reixac	X	X			
Montmeló*		X	X		
Olesa de Montserrat				X	
el Prat de Llobregat		X	X		
Sabadell			X		
Sant Adrià del Besòs	X				
Sant Boi de Llobregat		X			
Sant Esteve Sesrovires		X			



Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Sta. Coloma de Gramanet	X	X			
Sta. Perpètua de Mogoda			X		
Sitges			X		
Terrassa			X		
Vilafranca del Penedès		X	X		

Catalunya Central

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Manresa				X	

Girona

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Cornellà del Terri		X			
Figueres		X			
Girona		X			X
La Jonquera		X			
Llers		X			
Palol de Revardit*		X			
Portbou			X		X
Sant Julià de Ramis		X			
Sarrià de Ter		X			
Toses			X		
Vilademuls		X			
Vilajuïga			X		

Alt Pirineu i Aran

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Alp			X		
Castell de Mur				X	
Salàs de Pallars				X	
Talarn				X	

Lleida



Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Àger*				X	
les Avellanes i Santa Linya				X	
Camarasa				X	
Lleida		X	X		X

Tarragona

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
Alcover*		X			
La Riba		X			
la Secuita*		X			X
l'Argentera*			X		
El Catllar*		X			
Duesaigües*			X		
Montblanc		X			
Pradell de la Teixeta			X		
Reus			X		
el Vendrell		X			
Riudecanyes*			X		
Roda de Barà		X			

Terres de l'Ebre

Municipi	Suburbà	Túnel			Estacions
		ADIF		FGC	
		Alta Velocitat	Convencional		
la Pobla de Massaluca*			X		
Riba-roja d'Ebre*			X		

De la llista de municipis anteriors, aquells que ja tinguin elaborat el pla bàsic d'emergència municipal l'hauran d'actualitzar, si escau, per tal d'incloure les actuacions municipals de gestió de les emergències en el transport de viatgers per ferrocarril d'acord al que s'indica a l'apartat anterior 3.5.4.1.

Els municipis que no estan marcats amb * són aquells que actualment ja estan obligats a redactar el pla bàsic per criteri de població o municipi turístic i/o ja el tenen elaborat.

3.5.5. Plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries

Per a donar continuïtat a la planificació d'emergències previstes a aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril, les empreses ferroviàries implicades en aquest pla (tant les que operen el servei com les que administren la infraestructura) han de disposar del corresponent pla d'autoprotecció (PAU) que contempli



les mesures de resposta interna davant les emergències recollides en aquest pla. Els plans d'autoprotecció contemplaran les mesures de resposta interna per a emergències tant de l'abast d'aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril com per a altres incidents menors. Entre aquestes mesures ha de figurar el protocol de comunicació a CECAT de les emergències d'acord amb aquest procediment operatiu, així com la definició del corresponent grup gestor ferroviari segons les funcions descrites a aquest pla, i la designació d'un responsable d'aquest grup. Als plans d'autoprotecció s'ha de definir l'organització, el funcionament i els mitjans disponibles per a fer front a l'emergència.

D'acord a la normativa d'autoprotecció caldrà que les empreses ferroviàries realitzin els plans d'autoprotecció de:

- Línies ferroviàries metropolitanes o transport ferroviari suburbà (metro)
- Túnel·s de longitud superior a 1.000 m (o túnel·s distanciat·s menys de 500 m entre si que sumades les longituds superen els 1.000 m)
- Estacions d'ocupació igual o superior a 1.500 usuaris.
- Les infraestructures (instal·lacions, edificis, vies, túnel·s, ...) ubicades a zones de perill dels diferents plans d'emergència especial de la Generalitat de Catalunya.
- Altres que es puguin definir per actualització de la normativa d'autoprotecció vigent.

A banda els plans d'autoprotecció es podran realitzar per a:

- la xarxa ferroviària general pròpia,
- les instal·lacions, complexos i centres de pública concurrència propis,
- les infraestructures crítiques pròpies

La redacció i manteniment dels plans d'autoprotecció correspon a la persona titular o representant del be a protegir, mentre que la seva homologació correspon a la Comissió de Protecció Civil de Catalunya. Per aquells casos que l'explotació estigui cedida o arrendada a una altra entitat o persona física o jurídica el concessionari o arrendatari assumirà l'obligació del/la titular, si bé aquest resta responsable subsidiàriament.

L'elaboració d'aquests plans d'autoprotecció s'ajustarà a les previsions de la normativa d'autoprotecció vigent en cada moment.

A l'annex IV d'aquest pla es concreten, en la mesura del possible, els elements que han d'elaborar un pla d'autoprotecció. També s'especifica els plans d'autoprotecció existents actualment.



4. OPERATIVITAT

4.1. Fases

D'acord a la planificació d'emergències actualment vigent i en especial a les actualitzacions recents del PROCICAT, tot seguit es defineixen els supòsits concrets associats a cadascuna de les 4 fases operatives d'aquest pla: avís de pre-alerta (no suposa activació), activació en alerta, activació en emergència – 1 i activació en emergència – 2.

4.1.1. Avís de Pre-alerta

En general, els supòsits d'avís de pre-alerta es corresponen amb situacions (incidents) que no requereixen la intervenció general de tots els operatius, però que per les seves característiques poden derivar en situacions de risc que suposin una alerta i per tant requereixen d'un seguiment per a la seva contenció si s'escau.

Els supòsits de la fase de pre-alerta s'aplicaran quan no hi hagi presència de ferits o necessitats d'intervenció general dels serveis d'emergència. En el cas que hi hagi presència de ferits o víctimes, o en el cas que calgui la intervenció general dels serveis d'emergència, l'escenari correspondrà a la fase d'alerta o emergència segons les dades concretes.

Supòsits:

- Evacuació dels usuaris de trens a les zones de vies obertes i en general fora de túnels, viaductes, ponts, estacions suburbanes (tancades) o estacions principals⁴.
- Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs allotjament i trasllat de passatgers) que no requereixin intervenció general dels serveis d'emergència (i que no corresponguin a un supòsit de fase d'alerta).
- Afectacions a infraestructura o al servei ferroviari per riscos externs o interns que puguin suposar alteració del servei ferroviari (tall concret de línia) però no afectació generalitzada.
- Aturades de trens a túnels, ponts i viaductes per causes tècniques quan les empreses ferroviàries considerin que els temps d'aturada poden suposar una situació de risc directament per als usuaris o que aquests puguin generar la situació de risc amb el seu comportament.
- Atropellaments d'una persona que suposi aturada de la línia.
- Amenaça de bomba o de provocar dany col·lectiu a infraestructura quan Mossos d'Esquadra trobi indicis que facin necessari valorar la seva fiabilitat.
- Registre massiu de trucades d'usuaris al 112 reportant incidències al servei o infraestructures.

4.1.2. Alerta

⁴ El concepte d'estació principal està definit a l'apartat d'anàlisi de risc i a la terminologia del pla.



Els supòsits de la fase d'alerta referits a persones afectades (ferits lleus) s'aplicaran quan:

- *Les afectacions a persones tinguin lloc directament a la infraestructura ferroviària:*
 - *estacions,*
 - *trens,*
 - *vies,*
 - *túnels,*
 - *viaductes i ponts,*
 - *qualsevol altre element directament dependent del transport ferroviari, o*
- *Les afectacions a persones tinguin lloc fora de la infraestructura ferroviària però l'origen sigui el transport de viatgers per ferrocarril o elements físics o infraestructures associades al transport de viatgers per ferrocarril.*

Supòsits:

- Accident ferroviari (xoc, descarrilament o altres) on estigui implicat almenys un comboi de passatgers i es produeixin ferits lleus però no víctimes mortals ni un nombre elevat de ferits greus (no múltiples víctimes).
- Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població amb ferits lleus però no víctimes mortals ni nombre elevat de ferits greus
- Incendi a túnels o estacions tancades que no estigui immediatament controlat i suposi l'afectació real o potencial a usuaris, o la seva evacuació.
- Amenaces terroristes o de bomba a la infraestructura considerades fiables.
- Evacuació d'usuaris a túnels, ponts, viaductes, estacions soterrànies i principals⁵.
- Transbordament de passatgers a túnels, ponts o viaductes.
- Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs l'allotjament i trasllat massiu de passatgers) amb intervenció general dels serveis d'emergència.
- Aplicació de transport alternatiu al servei habitual quan sota criteri tècnic suposin l'alteració de la normalitat i requereixin mesures extraordinàries de coordinació (habilitació extraordinària d'espai física permanent i reordenació i control de la circulació) fins a assolir una situació de normalitat transitòria.
- Comportaments anti-socials per part dels usuaris que suposin un risc imminent per a la població i per tant una possible emergència, quan així es valori tècnicament en especial per part del grup d'ordre.
- Afectació directa generalitzada a les vies per riscos externs amb tall general de línies i risc per a la població, però sense ferits greus ni víctimes mortals:
 - Riscos naturals: meteorològics (nevades, inundacions, ventades, temporals de mar, i altres), esllavissades, subsidències, i altres.
 - Riscos tecnològics (risc químic en instal·lacions amb substàncies perilloses, accident en el transport de mercaderies perilloses, ...).

4.1.3. Emergència – 1

⁵ El concepte d'estació principal està definit a l'apartat d'anàlisi de risc i a la terminologia del pla.



Els supòsits de la fase d'emergència s'aplicaran quan hi hagi presència de víctimes i:

- *Les afectacions a persones tinguin lloc directament a la infraestructura ferroviària:*
 - *estacions,*
 - *trens,*
 - *vies,*
 - *túnel·ls,*
 - *ponts,*
 - *viaductes*
 - *qualsevol altre element directament dependent del transport ferroviari, o*
- *Les afectacions a persones tinguin lloc fora de la infraestructura ferroviària però l'origen sigui el transport de viatgers per ferrocarril o elements físics o infraestructures associades al transport de viatgers per ferrocarril.*

Supòsits:

- Accident ferroviari (xoc, descarrilament o altres) on estigui implicat almenys un comboi de passatgers i es produeixin víctimes mortals, ferits greus o afectació general als usuaris.
- Materialització d'amenaques terroristes o de bomba a la infraestructura.
- Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població i presència de ferits greus o víctimes mortals.
- Qualsevol situació que comporti presència de múltiples víctimes. Es correspon a 6 ferits greus o de categoria immediata, o bé 10 víctimes de qualsevol categoria i en tot cas d'acord a les previsions del pla d'emergència per a múltiples víctimes de la Generalitat de Catalunya.

4.1.4. Emergència – 2

Es considerarà emergència – 2 els supòsits d'emergència – 1 on estigui implicat més d'un comboi ferroviari. També qualsevol dels supòsits d'emergència – 1 quan tingui lloc a més d'un punt del territori o a més d'un servei alhora.

També emergències on el nombre de víctimes sigui d'una magnitud tal que suposi que les actuacions i recursos humans i materials previstos a la fase d'emergència – 1 siguin insuficients per a gestionar-la.

4.1.5. Quadre resum



Fase	Criteri genèric	Supòsit concret
Pre-alerta	Supòsits que no requereixen la intervenció general de tots els operatius, però que poden derivar en situacions de risc que suposin una alerta	Evacuació dels usuaris dels trens a les zones de vies obertes i en general fora de túnels, ponts, viaductes, estacions suburbanes (tancades) o estacions principals.
		Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs allotjament i trasllat de passatgers) que no requereixin intervenció general dels serveis d'emergència.
		Afectacions a infraestructura o al servei ferroviari per riscos externs o interns que puguin suposar alteració del servei ferroviari (tall concret de línia) però no afectació generalitzada.
		Aturades de trens a túnels, ponts i viaductes per causes tècniques quan les empreses ferroviàries considerin que els temps d'aturada poden suposar una situació de risc directament per als usuaris o que aquests puguin generar la situació de risc amb el seu comportament.
		Atropellaments d'una persona que suposi aturada de la línia.
		Amenaça de bomba o de provocar dany col·lectiu a infraestructura en valoració de fiabilitat.
		Registre massiu de trucades d'usuaris al 112 reportant incidències al servei o infraestructures.
Alerta	Ferits lleus i situacions de risc que requereixen operativa general d'emergència però sense presència de víctimes mortals ni ferits greus.	Accident ferroviari (xoc, descarrilament, altres) on estigui implicat un comboi de passatgers i es produeixin ferits lleus però no víctimes mortals ni un nombre elevat de ferits greus.
		Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població amb ferits lleus però no víctimes mortals ni nombre elevat de ferits greus.
		Incendi a túnels o estacions tancades que no estigui immediatament controlat i suposi l'afectació real o potencial a usuaris, o la seva evacuació.
		Evacuació d'usuaris a túnels, ponts, viaductes, estacions soterrànies i estacions principals.
		Transbordament de passatgers a túnels, ponts o viaductes.
		Amenaces terroristes o de bomba a la infraestructura considerades fiables.
		Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs l'allotjament i trasllat massiu de passatgers) amb intervenció general dels serveis d'emergència.
		Aplicació de transport alternatiu al servei habitual quan tècnicament suposin alteració de la normalitat i calguin mesures extraordinàries de coordinació (habilitació extraordinària d'espai físic permanent i reordenació i control de la circulació) fins a assolir normalitat transitòria.
		Comportaments anti-socials dels usuaris que suposin un risc imminent per a la població i per tant una possible emergència, quan així es valori tècnicament en especial pel grup d'ordre.
Afectació directa generalitzada a les vies per riscos externs amb tall general de línies i risc per a la població, però sense afectats greus ni víctimes mortals.		



Fase	Crítèri genèric	Supòsit concret
Emergència – 1	Víctimes mortals, nombre elevat de ferits greus o situació de múltiples víctimes	Accident ferroviari (xoc, descarrilament o altres) on estigui implicat almenys un comboi de passatgers i es produeixin víctimes mortals, ferits greus o afectació general als usuaris.
		Materialització d'amenaques terroristes o de bomba a la infraestructura.
		Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població i presència de ferits greus o víctimes mortals.
		Qualsevol situació que comporti presència de múltiples víctimes (6 ferits greus o 10 de qualsevol categoria i en tot cas d'acord a les previsions pla d'emergència per a múltiples víctimes de la Generalitat de Catalunya).
Emergència – 2	Víctimes mortals, nombre elevat de ferits greus o situació de múltiples víctimes generalitzada o a més d'un punt del territori.	Supòsits d'emergència – 1 on estigui implicat més d'un comboi ferroviari.
		Qualsevol dels supòsits d'emergència – 1 quan tinguin caràcter quan tingui lloc a més d'un punt del territori o a més d'un servei alhora.
		Emergències on el nombre de víctimes sigui d'una magnitud tal que suposi que les actuacions i recursos humans i materials previstos a la fase d'emergència – 1 siguin insuficients per a gestionar-la.



4.2. Equivalències amb l'operativitat dels plans d'autoprotecció

A l'annex 4 es recullen les equivalències entre les fases operatives d'aquest Pla d'Actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril i les previstes als diferents plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries.

4.3. Procediment de comunicació d'incidents i activació del pla

4.3.1. Centres de coordinació ferroviaris

En funció de la línia o servei i de la infraestructura afectada, els centres de coordinació de les empreses ferroviàries que avisaran a CECAT i que es coordinaran amb aquest són:

Línia o Servei	Infraestructura	Empresa	Centre de Coordinació
Rodalies	Estació	Renfe	C24H
	Estació Principal ⁶	Adif	CPS
	Circulació	Renfe	C24H
Adif		Puesto de Mando	
Regionals	Estació	Adif	CPS
	Circulació	Renfe	C24H
		Adif	Puesto de Mando
Llarg recorregut	Estació	Adif	CPS
	Circulació	Renfe	C24H
		Adif	Puesto de Mando
AVE Lleida - Barcelona - França	Estació	Adif	CPS – Saragossa
	Circulació	Renfe	C24H
		Adif	CRC – Saragossa
Línia del Vallès FGC	Tota	FGC	Centre Coordinació Rubí (COR)
Línia Llobregat – Anoia FGC	Tota		
Cremallera de Montserrat	Tota		
Funiculars	Tota		
Suburbà Barcelona FGC	Tota		
Lleida – la Pobla de Segur	Estació	Adif	CPS – Saragossa
	Circulació	Adif	PM – Saragossa
		Renfe	C24H
Metro	Tota	Metro	Centre de Seguretat i Protecció Civil (CSPC)

4.3.2. Comunicació inicial

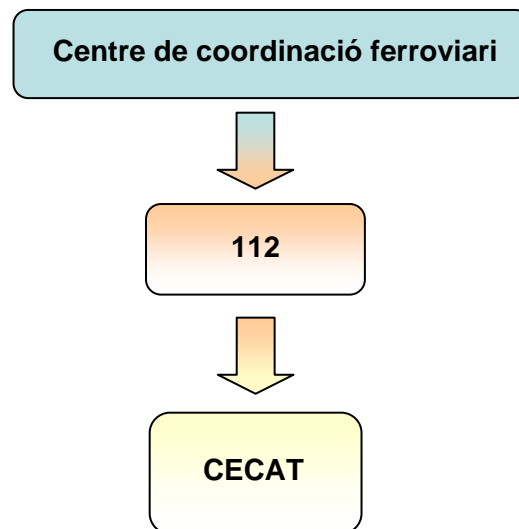
La comunicació i difusió d'informació dels successos previstos a aquest pla d'emergències respondrà al mecanisme i seqüència següent:

⁶ Veieu la distribució de les estacions entre Renfe i Adif a l'annex III.



- Supòsits que no formen part de l'operativa del pla: **incidents**

Des dels centres de coordinació de les empreses ferroviàries (Adif, Renfe, FGC, Metro i altres que puguin operar en un futur) es comunicarà a 112 els incidents i situacions que no formen part de l'àmbit operatiu d'aquest pla, és a dir que no suposen avís de pre-alerta ni activació, especialment quan puguin tenir repercussió més enllà de la seva gestió interna. 112 activarà els operatius d'acord a la demanda d'informació del centre ferroviari i difondrà la informació a CECAT.



Esquema de comunicació inicial d'incidents (no supòsits d'activació ni avís del pla)

- Supòsits que no activen el pla d'emergències però sí suposen **avís de pre-alerta**:

Des dels centres de coordinació de les empreses ferroviàries (Adif, Renfe, FGC, Metro i altres que puguin operar en un futur) es comunicarà a 112 en primera instància els supòsits que d'acord a la classificació i tipologies indicats a l'apartat d'operativitat anterior 4.1 no suposen activació del pla però sí un avís de pre-alerta. La comunicació serà immediata i en base a la informació disponible en aquell moment. S'indicarà si es requereix la mobilització d'operatius en funció del supòsit per a que 112 faci l'avís. En cas de que no es requereixi mobilització d'operatius externs no caldria que 112 fes els avisos de mobilització als operatius.

El mateix centre de coordinació informará a CECAT (preferentment mitjançant telèfon directe cap i cua) immediatament després de la trucada a 112. A mesura que s'ampliï la informació disponible al centre de coordinació de l'empresa ferroviària aquesta es farà arribar directament a CECAT en comunicacions successives. Igualment, CECAT contactarà als centres de coordinació de les empreses ferroviàries per a sol·licitar dades o l'actualització d'informació i també per a transmetre totes aquelles dades disponibles associades al supòsit que puguin recolzar la gestió de les situacions concretes. S'estableix per tant un flux inicial des del centre coordinació de l'empresa ferroviària, que s'ha de mantenir actiu i bidireccional fins al final de l'incident o



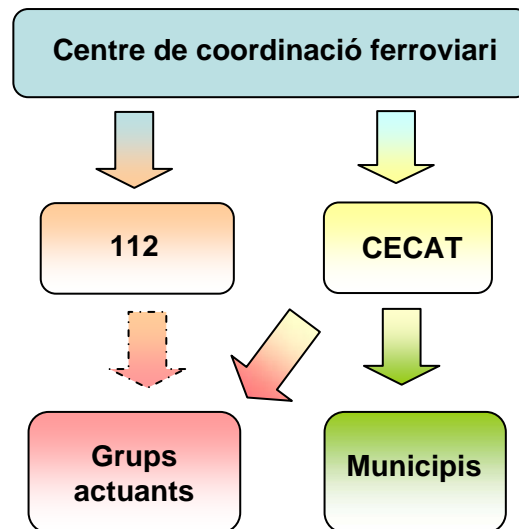
emergència, a efectes de difondre la màxima informació possible i facilitar la gestió i coordinació del supòsit accidental.

Des dels centres de coordinació de les empreses ferroviàries es podrà sol·licitar a CECAT l'actuació addicional dels operatius d'emergència quan la valoració tècnica de seguretat així ho indiqui. Igualment, els operatius d'emergència es podran desplaçar al lloc de l'incident d'acord al seu criteri intern, tot comunicant-ho a CECAT per tal que aquest ho faci saber al corresponent centre de coordinació d'empresa ferroviària.

CECAT difondrà la informació sobre el succés d'acord al seu pla d'actuació de grup, on estaran recollides les necessitats i demandes d'informació de cadascun dels grups actants i organismes implicats (apartat 4.3.4). El pla d'actuació de grup també preveurà els supòsits d'avís i comunicació a municipis. CECAT comunicarà a 112 les actualitzacions d'informació associada al supòsit accidental per tal de poder donar resposta a les trucades que els usuaris o la població pugui fer en relació al supòsit accidental.

En el supòsit de registre massiu de trucades d'usuaris a 112 reportant incidències al servei o infraestructures, serà 112 qui iniciarà el flux d'informació cap a CECAT i aquest al seu torn cap al centre de coordinació de l'empresa ferroviària per a ampliar o contrastar la informació rebuda. Es procedirà igualment si l'avís a CECAT o 112 no es rep directament pels mecanismes previstos.

En el supòsit d'afectació directa al terme municipal de Barcelona, abans de la trucada a CECAT el centre de coordinació ferroviari podrà realitzar la trucada a la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona fins que s'integri a la sala conjunta del 112.



Esquema de comunicació inicial d'avís del pla (no supòsits d'activació de pla)

- Supòsits d'**activació del pla** (alerta, emergència – 1 o – 2):



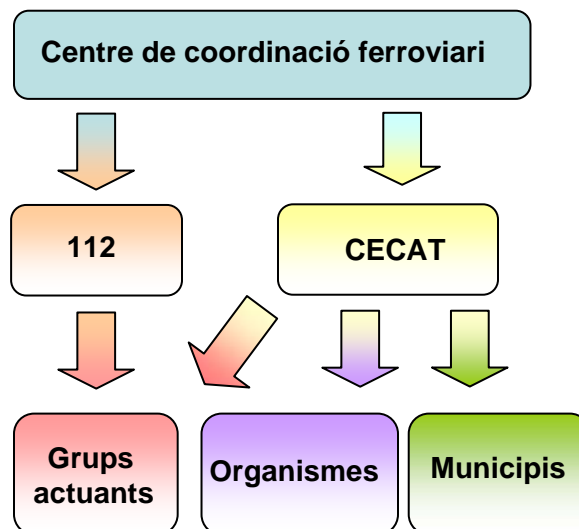
Els centres de coordinació de les empreses ferroviàries comunicaran a 112 en primera instància tots aquells supòsits que d'acord a l'apartat d'operativitat anterior 4.1 suposen l'activació d'aquest pla, tant en alerta com en emergència – 1 o emergència – 2. Aquesta trucada serà immediata al coneixement de la situació d'alerta o emergència i en base a la informació disponible en aquell moment. S'indicaran les necessitats de recolzament o activació d'operatius d'emergència externs (bombers, sanitaris o policies) a banda de la presència d'afectats (ferits lleus, ferits greus o víctimes mortals) i totes les dades concretes del succés. Immediatament després el centre de coordinació de l'empresa ferroviària realitzarà la trucada a CECAT per a traspassar aquesta mateixa informació. En la trucada al CECAT s'indicarà la figura del "jefe delegado" d'Adif o l'equivalent de les altres empreses ferroviàries.

A mesura que s'ampliï la informació disponible al centre de coordinació de l'empresa ferroviària aquesta es farà arribar a CECAT en comunicacions successives. Igualment, CECAT contactarà als centres de coordinació de les empreses ferroviàries per a sol·licitar dades o l'actualització d'informació i també per a transmetre totes aquelles dades disponibles associades al supòsit que puguin recolzar la gestió de les situacions concretes. Les actualitzacions d'informació al 112 seran realitzades des del CECAT.

CECAT difondrà la informació sobre el succés d'acord al seu pla d'actuació de grup (apartat 4.3.4), on es preveurà que en cas d'activació en alerta o emergència del pla s'alertarà a tots els grups actuants previstos a l'estructura del pla i als municipis afectats i convocarà al Consell Assessor en cas d'activació en emergència. Especialment, en cas de múltiples víctimes es realitzaran els avisos al IMLC i als jutges de guàrdia que escaiguin d'acord a les dades disponibles.

Es procedirà igualment si l'avís a CECAT o 112 no es rep directament pels mecanismes previstos.

En el supòsit d'afectació directa al terme municipal de Barcelona, abans de la trucada a CECAT el centre de coordinació ferroviari podrà realitzar la trucada a la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona fins que s'integri a la sala conjunta del 112..





Esquema de comunicació inicial de supòsit d'activació de pla

4.3.3. Comunicació i coordinació permanent

L'assegurament de la comunicació i coordinació permanent entre els diferents operatius, organismes i ens implicats en la gestió dels successos accidentals de l'àmbit d'aquest pla a través dels respectius centres de coordinació respondrà a l'esquema general següent:

- Supòsits que no formen part de l'operativa del pla: **incidents**

El centre de coordinació ferroviari informarà a 112 de la fi de l'incident o de l'actualització de la informació. En cas que l'incident evolucioni cap a un supòsit d'avís de pre-alerta o activació del pla, el centre de coordinació ferroviari seguirà el procediment d'avís inicial previst a l'apartat anterior. En tot cas, CECAT es podrà posar en contacte amb el centre de coordinació de l'empresa ferroviària per a actualitzar la informació disponible.

- Supòsits que no activen el pla d'emergències però sí suposen **avís de pre-alerta**:

112, qui rebrà la informació en primera instància, farà activació d'operatius si s'escau d'acord a la demanda del centre de coordinació ferroviari. CECAT, un cop rebí la informació, farà la difusió de la informació d'acord al seu pla d'actuació de grup.

Les actualitzacions d'informació amb origen o destinació al centre de coordinació de l'empresa ferroviària es realitzaran sempre a través de CECAT. En el flux d'informació del CECAT es tindrà en compte als organismes, grups actuant i municipis als que inicialment es va contactar, segons pla d'actuació de CECAT o a criteri tècnic de l'empresa ferroviària o de la Sala de Guàrdia de CECAT.

En el cas de successos que afectin al terme municipal de Barcelona, la Sala de Guàrdia de CECAT vetllarà especialment per mantenir el flux d'informació amb la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona i per que els hi arribi totes les dades i informació vinculada a la gestió del succés. Igualment la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona vetllarà pel traspàs al CECAT de tota l'actualització d'informació disponible.

- Supòsits que activen aquest pla d'emergències (alerta, emergència – 1 o – 2):

112 activarà als grups operatius. Posteriorment CECAT difondrà la informació sobre el succés d'acord al seu pla d'actuació de grup, on es preveurà que en cas d'activació en alerta o emergència del pla s'alertarà a tots els grups actuant previstos a l'estructura del pla i als municipis afectats i convocarà al Consell Assessor en cas d'activació en emergència. Les actualitzacions d'informació amb origen o destinació al centre de coordinació de l'empresa ferroviària es realitzaran sempre a través de CECAT i en el flux d'informació es tindrà en compte als organismes, grups actuant i municipis als que inicialment es va contactar, segons pla d'actuació de CECAT. S'establirà així un flux bidireccional des de CECAT amb:

- 112,
- els centres de coordinació centrals de cadascun dels operatius,
- els centres de coordinació de les empreses ferroviàries
- els centres receptors d'alarmes o policies locals dels municipis afectats

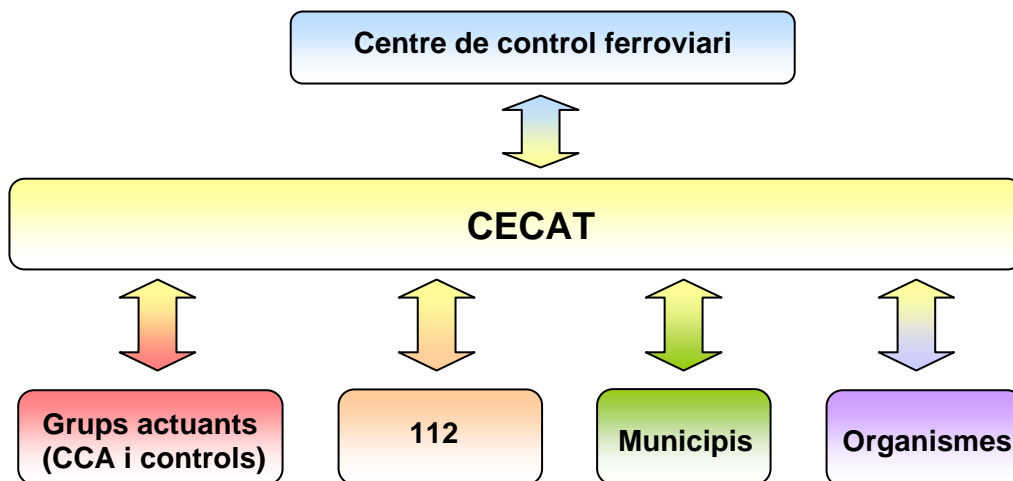


- o organismes, ens i institucions que s'escaiguin

Els centres de coordinació dels grups actuant o operatius vetllaran per mantenir actualitzada la informació disponible a CECAT sobre l'evolució i gestió de l'emergència. Tot això sense perjudici de la previsió que el coordinador del CCA difongui la informació operativa a CECAT directament. Per tant, la informació arribarà a través de CECAT als operatius, empreses ferroviàries, municipis i altres organismes i ens, i aleshores aquests reportaran la informació i dades a CECAT. D'aquesta manera s'assegura la coordinació de la informació associada a la gestió de l'emergència i la seva comunicació i difusió a tots els elements implicats.

En el cas de successos que afectin al terme municipal de Barcelona, la Sala de Guàrdia de CECAT vetllarà especialment per mantenir el flux d'informació amb la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona per tal que els hi arribi tant a la sala com als operatius associats a aquesta, totes les dades i informació vinculada a la gestió del succés. Igualment la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona vetllarà pel traspàs al CECAT de tota l'actualització d'informació disponible.

D'altra banda, els centres de coordinació de les empreses ferroviàries preveuran posicions que puguin ser ocupades per tècnics del CECAT en el cas d'emergències de llarga durada, per a facilitar la comunicació entre ambdós centres.



Esquema de comunicació i coordinació permanent



Resum d'avisos inicials a fer:

Supòsit	Centres de coordinació de les empreses ferroviàries	112	CECAT
Incident	112	CECAT	-
Avís de pre-alerta	112 Sala conjunta de Barcelona <i>(si afecta al seu terme municipal)</i>	Operatiu <i>(si s'escau)</i>	Grups actuants Municipis
Alerta	CECAT <i>(indicar figura "jefe delegado")</i>	Operatiu	Grups actuants Municipis
Emergència			Organismes



4.3.4. Taula resum de comunicacions i coordinació

Els avisos que emetrà CECAT seran els previstos a la taula següent per a cada supòsit concret.

Fase	Supòsit concret	Bombers Generalitat	SEM	Mossos	Bombers BCN	Municipis (PL, PC)	IMLC
Pre-alerta	Evacuació dels usuaris dels trens a les zones de vies obertes i en general fora de túnels, ponts, viaductes, estacions suburbanas (tancades) o estacions principals.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs allotjament i trasllat de passatgers) que no requereixin intervenció general dels serveis d'emergència.	No	Sí	Sí	No	No	No
	Afectacions a infraestructura o al servei ferroviari per riscos externs o interns que puguin suposar alteració del servei ferroviari però no afectació generalitzada (tall concret de línia)	No	Sí	Sí	No	No	No
	Aturades de trens a túnels, ponts i viaductes per causes tècniques quan les empreses ferroviàries considerin que els temps d'aturada poden suposar una situació de risc directament per als usuaris o que aquests puguin generar la situació de risc amb el seu comportament.	No	Sí	Sí	No	No	No
	Atropellaments d'una persona que suposi aturada de la línia.	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No
	Amenaça de bomba o de provocar dany col·lectiu a infraestructura en valoració de fiabilitat.	No	Sí	Sí	No	Sí	No
	Registre massiu de trucades d'usuaris al 112 reportant incidències al servei o infraestructures.	No	No	Sí	No	No	No



Fase	Supòsit concret	Bombers Generalitat	SEM	Mossos	Bombers BCN	Municipis (PL, PC)	IMLC
Alerta	Accident ferroviari (xoc, descarrilament, altres) on estigui implicat un comboi de passatgers i es produeixin ferits lleus però no víctimes mortals ni un nombre elevat de ferits greu.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Incendi a túnels o estacions tancades que no estigui immediatament controlat i suposi l'afectació real o potencial a usuaris, o la seva evacuació.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població amb ferits lleus però no víctimes mortals ni nombre elevat de ferits greus.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Evacuació a túnels, ponts, viaductes, estacions suburbanes (tancades) i estacions principals.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Transbordament a túnels, ponts o viaductes.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Altres operatives de protecció a usuaris (inclòs l'allotjament i trasllat massiu de passatgers) amb intervenció general dels serveis d'emergència.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Aplicació de transport alternatiu al servei habitual quan tècnicament suposin alteració de la normalitat i calguin mesures extraordinàries de coordinació (habilitació extraordinària d'espai física permanent i reordenació i control de la circulació) fins a assolir normalitat transitòria.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
	Comportaments anti-socials dels usuaris que suposin un risc imminent per a la població i per tant una possible emergència, quan així es valori tècnicament en especial pel grup d'ordre.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
Afectació directa generalitzada a les vies per riscos externs amb tall general de línies i risc per a la població, però sense afectats greus ni víctimes mortals.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	



Fase	Supòsit concret	Bombers Generalitat	SEM	Mossos	Bombers BCN	Municipis (PL, PC)	IMLC
Emergència – 1	Accident ferroviari (xoc, descarrilament o altres) on estigui implicat almenys un comboi de passatgers i es produeixin víctimes mortals, ferits greus o afectació general als usuaris.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Amenaces terroristes o de bomba a la infraestructura considerades fiables o la seva materialització.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Qualsevol situació de risc col·lectiu amb afectació general a la població i presència de ferits greus o víctimes mortals.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Qualsevol situació que comporti presència de múltiples víctimes (definida aquesta d'acord al pla d'emergència per a múltiples víctimes de la generalitat de catalunya).	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Emergència – 2	Qualsevol dels supòsits d'emergència – 1 quan tinguin caràcter generalitzat, és a dir, quan tingui lloc a més d'un servei alhora o a més d'un punt del territori.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

La comunicació dels incidents es mantindrà a nivell de centres de coordinació de les empreses ferroviàries, CECAT i 112.



4.4. Actuacions principals a cada fase operativa.

4.4.1. Avís de Pre-alerta

La comunicació d'un supòsit associat al transport de viatgers per ferrocarril que correspongui amb el llinard d'avís en prealerta del PROCICAT, es rebrà a CECAT des d'Adif, Renfe, FGC i/o Metro a través dels seus centres de coordinació d'acord a aquest pla. També es pot rebre pels mecanismes no habituals a través de 112 o dels grups actuants.

CECAT enviarà els avisos als organismes oportuns i a l'oficina de premsa del CECAT, d'acord al seu pla d'actuació i al previst a l'apartat 4.3.4 d'aquest pla. Els avisos als municipis on s'ha produït el succés es farà a través del CRA, i si no està definit o hi manca a través de la Policia Local, CECOPAL, Ajuntament o Alcalde successivament. En el cas del municipi de Barcelona la informació de l'avís es traspassarà a la Sala Conjunta d'Emergències de Barcelona i es vetllarà per mantenir un contacte i comunicació el més fluid possible.

Els organismes i entitats afectats procediran a fer les actuacions previstes en els seus plans d'actuació derivades de l'avís en pre-alerta que seran com a mínim:

- Vigilància i control de zones de risc.
- Mesures per a la reducció del risc.
- Seguiment de la situació i possibles actualitzacions
- Preparació per a una possible evolució de l'emergència a llinars superiors (alerta o emergència).

Alguns supòsits d'avís de pre-alerta suposen l'activació d'algun dels operatius per a tasques de contenció de l'incident, segons les necessitats i recursos de l'empresa ferroviària implicada.

CECAT establirà contacte amb 112 per tal de comprovar si s'han rebut entrades massives al 112 per part de particulars especificant els problemes abans descrits.

Si es produeix una evolució del succés que suposi un canvi en el risc o l'emergència (afectació, intensitat del fenomen, ...), la Sala de Guàrdia de CECAT avaluarà:

- si comporta una millora de la situació i per tant es fa una tramesa des del CECAT als organismes informats tot indicant la millora de la situació i el fi de l'avís de pre-alerta.
- si comporta una situació de risc tal que s'escau l'activació del PROCICAT en alguna de les seves fases previstes (alerta, emergència – 1 o emergència – 2), i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT i altres accions d'acord als apartats següents.

4.4.2. Alerta

Davant d'una situació que suposi l'activació en alerta del PROCICAT, es rebrà l'avís a CECAT per part d'Adif, Renfe, FGC i/o Metro a través dels seus centres de coordinació d'acord a aquest pla. També es pot rebre pels mecanismes no habituals a través de 112 o dels grups actuants.

Adif o Renfe també haurà de comunicar a CECAT el nom i contacte telefònic de la figura del "jefe delegado" prevista al seu pla d'autoprotecció. Si encara no està constituïda la



figura, es comunicarà a CECAT el contacte provisional i en el moment que hi hagi un canvi en la persona titular s'informarà d'aquest. De la mateixa manera, FGC i Metro hauran d'informar a CECAT del nom i contacte telefònic que ocupa la figura paral·lela al "jefe delegado" en la seva estructura pròpia.

CECAT activarà el PROCICAT en alerta d'acord amb la direcció del propi pla.

Des del CECAT es realitzarà la difusió de la informació d'acord al pla de trucades previst al seu pla d'actuació i al previst a l'apartat 4.3.4 d'aquest pla, tot informant i alertant de l'activació del pla en alerta entre d'altres a:

- Gabinet d'Informació (quedarà constituït).
- Entitats i organismes representats al Consell Assessor (no implica que aquest es constitueixi).
- Municipi on s'ha produït el succés i altres municipis que es puguin veure afectats. En el cas de l'ajuntament de Barcelona a la sala conjunta d'emergències.
- Grups actuant d'acord al previst a aquest pla.
- Altres entitats i/o organismes que puguin resultar d'interès.

Igualment des del CECAT es recopilarà tota la informació referent al succés per tal de conèixer en cada moment la situació real, poder fer la corresponent valoració i preveure'n l'evolució. Alhora es coordinaran les actuacions dels diferents operatius que hi participin i es proporcionarà el suport logístic que escaigui.

Principals actuacions dels grups d'actuació, organismes i entitats:

- Presa de decisió de les actuacions a fer durant l'alerta o possible emergència.
- Execució de la contenció de l'alerta i protecció a la població.
- Si s'escau, establiment de contacte amb la figura de "Jefe Delegado" o la corresponent a FGC o Metro, a través de CECAT per a la valoració de les necessitats d'actuació.
- Actuacions previstes en els plans d'organismes i entitats de cara a la prevenció, reducció del risc o preparació de mitjans.
- Establiment dels Centres de Coordinació Operativa Municipals, si s'escau.
- Avisos als representants del Consell Assessor a criteri de la direcció del pla autonòmic (no comporta necessàriament que s'hagi de constituir)

D'acord amb el director del PROCICAT es constituirà el Gabinet d'Informació i es farà un comunicat als mitjans de comunicació social sobre:

- Activació del PROCICAT.
- Ordres i recomanacions a la població de mesures d'autoprotecció
- Actuacions preventives que es duen a terme.

En el moment que es consideri necessari i, si s'escau, en coordinació amb els serveis de premsa de Renfe, Adif, FGC i/o Metro també s'informarà sobre:

- Indicació dels punts de trobada per a l'evacuació o llocs de confinament, si s'escau.
- Suspensió dels serveis de transport de viatgers per ferrocarril.



- Zona afectada per l'emergència.
- Estat de la xarxa viària, talls i rutes alternatives.
- Estat dels serveis bàsics.
- Actuacions que es duen a terme per a restablir la normalitat.

En tot moment CECAT vetllarà per mantenir un contacte i comunicació el més estret possible amb la Sala conjunta d'emergències en cas que el supòsit estigui totalment o parcial al terme municipal de Barcelona o a la proximitat dels seus límits municipals. La garantia del contacte haurà de ser bidireccional.

Si es produeix una evolució del succés que suposi un canvi en el risc o l'emergència (afectació, intensitat del fenomen, ...), la Sala de Guàrdia de CECAT avaluarà:

- si comporta una millora de la situació i s'escau la desactivació de la fase d'alerta del pla, i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT als organismes informats, tot indicant la millora de la situació i la desactivació del pla,
- si comporta una situació de risc tal que s'escau l'actualització de la fase d'activació del PROCICAT a fases superiors (emergència – 1 o emergència – 2) , i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT i altres accions d'acord als apartats següents.

4.4.3. Emergència – 1

Davant d'una situació que suposi l'activació en emergència – 1 del PROCICAT, Adif, Renfe, FGC i/o Metro comunicaran el supòsit al CECAT a través dels seus centres de coordinació d'acord a aquest pla. També es pot rebre pels mecanismes no habituals a través de 112 o dels grups actuants.

En funció de la implicació en l'emergència les empreses ferroviàries hauran de comunicar a CECAT el nom i contacte telefònic de la figura del "jefe delegado" (Adif i Renfe) o la figura equivalent (FGC i Metro). Si encara no està constituïda la figura, es comunicarà a CECAT el contacte provisional i en el moment que hi hagi un canvi en la persona titular s'informarà d'aquest.

CECAT activarà el PROCICAT en emergència – 1 d'acord amb la direcció del propi pla.

L'activació del pla en emergència – 1 implica les actuacions següents:

- Convocatòria per part del Director del PROCICAT del Consell Assessor i del Gabinet d'Informació, si no havien estat ja convocats (a la fase d'alerta).
- Mobilització dels grups d'actuació.
- Establiment dels Centres de Coordinació Operativa Municipals que calguin i que no estiguin ja establerts.
- Determinació de l'abast de l'emergència i valorar i analitzar les situacions de risc provocades.
- Realitzar les actuacions més adients per a fer front a l'emergència (contenció i mitigació) i aplicar les mesures de protecció a la població, als béns i a l'entorn.
- Control d'accessos a les vies d'accés a la zona afectada per part del grup d'ordre, i regulació del trànsit viari, si s'escau.



- Definir la/es zona/es d'emergència o d'afectació i procedir a l'evacuació o confinament de la població en els casos necessaris.
- Actuacions específiques per a les situacions de múltiples víctimes, d'acord a l'apartat 4.5 d'aquest pla.
- Decidir i validar la informació a difondre a través dels mitjans de comunicació social amb el suport del Gabinet d'Informació

Des del CECAT es realitzaran les actuacions i la difusió d'informació d'acord al pla de trucades del seu pla d'actuació i al previst a l'apartat 4.3.4. d'aquest pla, i seran entre d'altres les següents:

- Comunicació i constitució del Gabinet d'Informació.
- Comunicació i constitució del Consell Assessor.
- Avis al municipi on s'ha produït el succés i a altres municipis que es puguin veure afectats (al CRA i en el seu defecte Policia Local, CECOPAL, Ajuntament o Alcalde). En el cas de l'ajuntament de Barcelona a la sala conjunta d'emergències.
- Grups actuants d'acord al previst a aquest pla.
- Primera estimació de l'abast de l'emergència i confirmació de l'activació dels plans d'emergència municipal (PBEM o PEM segons el cas) dels municipis afectats.
- Contacte amb les entitats responsables de la gestió de les vies de comunicació i de les empreses de serveis bàsics de la zona afectada.
- Alerta a altres entitats integrades en la estructura del pla.
- Informació als elements vulnerables de la zona afectada.
- Coordinar les actuacions dels diferents operatius que hi participen en l'emergència
- Donar suport logístic.
- Seguiment de l'emergència.
- Altres avisos a entitats i/o organismes que puguin resultar d'interès.

D'acord amb el director del PROCICAT es constituirà el Gabinet d'Informació (si no estava ja constituït per la fase d'alerta) i es farà un comunicat als mitjans de comunicació social sobre:

- Estat de l'emergència.
- Estat comunicacions i accessos.
- Ordres i recomanacions a la població de mesures d'autoprotecció.
- Actuacions preventives que es duen a terme.

En el moment que es consideri necessari i, si s'escau, en coordinació amb els serveis de premsa de Renfe, Adif, FGC i Metro també s'informarà sobre:

- Indicació dels punts de trobada per a l'evacuació o llocs de confinament, si s'escau.



- Suspensió dels serveis de transport de viatgers per ferrocarril.
- Zona afectada per l'emergència.
- Estat de la xarxa viària, talls i rutes alternatives.
- Estat dels serveis bàsics.
- Actuacions que es duen a terme per a restablir la normalitat.

En tot moment CECAT vetllarà per mantenir un contacte i comunicació el més estret possible amb la Sala conjunta d'emergències en cas que el supòsit estigui totalment o parcial al terme municipal de Barcelona o a la proximitat dels seus límits municipals. La garantia del contacte haurà de ser bidireccional.

Si es produeix una evolució del succés que suposi un canvi en el risc o l'emergència (afectació, intensitat del fenomen, ...), la Sala de Guàrdia de CECAT avaluarà:

- si comporta una millora de la situació i s'escau:
 - la desactivació de la fase d'emergència del pla, i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT als organismes informats, tot indicant la millora de la situació i la desactivació del pla,
 - l'actualització de la fase d'activació del PROCICAT a una fase inferior (alerta), i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT i altres accions d'acord a l'apartat corresponent.
- si comporta una situació de risc tal que s'escau l'actualització de la fase d'activació del PROCICAT a fases superiors (emergència – 2) , i per tant es fa una tramesa de comunicat des del CECAT i altres accions d'acord a l'apartat següent.

4.4.4. Emergència – 2

En cas d'emergència – 2, a més a més de les indicades amb caràcter general a l'emergència 1, les actuacions dels grups aniran encaminades a:

- Si encara no s'ha constituït el Comitè d'Emergències, aquest es constituirà al CECAT (Centre d'Emergències de Catalunya).
- Informació a la població, incloent-hi instruccions i consells d'autoprotecció, especialment a través dels mitjans de comunicació previstos.

4.5. Operatives específiques

4.5.1. Operativa específica en cas de múltiples víctimes

Els accidents ferroviaris que comportin múltiples víctimes suposaran sempre l'activació del pla en emergència – 1 o emergència – 2, i caldrà l'aplicació d'una operativa específica per a fer front a les característiques d'aquest tipus d'emergències. Aquestes operatives contemplaran com a objectius i paràmetres bàsics els següents:

- Presència de gran nombre de ferits (de major o menor consideració): es requereix la valoració dels ferits i la seva evacuació i/o assistència mèdica in situ amb el menor temps possible per a facilitar el salvament de les víctimes greus i



minimitzar el nombre de víctimes mortals (grup d'intervenció, grup sanitari i grup d'ordre).

- Presència d'un nombre important de víctimes mortals: actuacions judicials i forenses d'aixecament de cadàvers i necessitats logístiques (espais) per a la ubicació dels cadàvers (grup de medicina legal i forense, grup d'ordre, grup d'intervenció i grup logístic).
- Població implicada i no afectada i operatius actuants en possible estat de xoc: assistència psicològica (grup logístic i grup sanitari).
- Assistència psicològica i logística (allotjaments, espais de descans, aigua, ...) als familiars de les víctimes (grup logístic i grup sanitari).
- Difusió de la informació crítica a la població: mecanismes específics de difusió de la informació a la població per a contenir l'impacte social (gabinet d'informació).

- Priorització de l'atenció i evacuació dels ferits:

Tot seguint les operatives habituals dels grups actuants, l'atenció i evacuació de ferits serà una operativa prioritària respecte d'altres que també puguin ser necessàries. Per tant, la coordinació dels grups al CCA tindrà aquest com a objectiu primari.

- Localització dels espais físics d'atenció a familiars i a no afectats implicats en l'accident:

Caldrà que es localitzin espais, preferentment tancats, on situar als passatgers no afectats per a la possible assistència logística i psicològica. Per a aquestes funcions es tindran en compte les previsions del pla bàsic d'emergència municipal del municipi on s'ha produït l'emergència o el dels municipis més propers amb major capacitat (especialment aquells que tenen serveis de protecció civil). El grup logístic en coordinació amb la resta de grups a través del CCA en determinarà la ubicació d'aquest espai.

En funció de l'emergència serà necessari també l'atenció psicològica als membres actuants, que es podrà realitzar en aquest mateix espai físic.

- Localització dels espais físics d'atenció a ferits i víctimes mortals:

Caldrà que es localitzin els espais on situar els ferits i les víctimes mortals fins a la seva deriva cap als centres sanitaris o morgues / tanatoris respectivament. Per a aquestes funcions es tindran en compte les previsions del pla bàsic d'emergència municipal del municipi on s'ha produït l'emergència o el dels municipis més propers amb major capacitat (especialment aquells que tenen serveis de protecció civil) i els recursos del grup sanitari (ferits i morts) i de l'Institut de Medicina Legal de Catalunya (víctimes mortals). Aquestes actuacions es coordinaran internament en el CCA i amb la participació del CECAT, i tindran en compte tant les necessitats del grup de medicina legal i forense com les del grup sanitari.

La ubicació d'aquests espais i els descrits anteriorment es farà sempre en zona segura d'acord al grup d'intervenció i en espais que no dificultin les possibles actuacions d'investigació del grup d'ordre.

- Desordre públic, sabotatges, bombes i terrorisme:

En el cas de desordres públics o de que l'accident hagi estat per bomba, terrorisme o sabotatge, o fins que no es pugui descartar que ho ha estat, el grup d'ordre coordinarà el CCA. Un cop la investigació permeti descartar el sabotatge, terrorisme o bomba, el grup d'intervenció prendrà el control del CCA.



4.5.2. Operativa específica en cas de mesures de protecció a la població a infraestructures crítiques

Es consideren infraestructures crítiques, d'acord al que s'ha exposat a aquest pla, les següents:

- Viaductes
- Ponts
- Túnel
- Estacions soterrades (especialment les de capacitat superior a 1.500 persones)
- Transport suburbà i xarxa ferroviària soterrada.

Els supòsits d'incident, accident o emergència a aquestes infraestructures comportaran, per les característiques físiques d'aquestes, una complexitat en l'execució de les operatives dels grups actants. Així, els plans d'actuació de grup contemplaran operatives específiques a desenvolupar quan l'emergència es produeixi a aquestes infraestructures. Especialment ho contemplarà el grup d'intervenció que serà qui accedirà en primera instància i haurà de facilitar les actuacions del grup sanitari.

En tot cas, cal que el grup gestor ferroviari considera d'especial rellevància facilitar als grups actants l'accessibilitat segura a les infraestructures a través d'informació tècnica detallada. En el cas d'accidents o emergències en general on calgui accedir a aquestes infraestructures ferroviàries crítiques caldrà que el grup d'intervenció identifiqui *in situ* la figura de "Jefe Delegado" pròpia de Renfe i Adif, o bé la figura corresponent en el cas de FGC i Metro, per tal de disposar d'informació tècnica de la infraestructura i accedir així de forma òptima i segura. Quan no es pugui identificar aquestes figures del grup gestor ferroviari i al CCA no hi figuri representant del grup, la informació de detall es podrà fer a través del centre de coordinació de l'empresa ferroviària.

4.6. Interfase amb altres plans d'emergència

Es descriu com interfase de plans d'emergència la interrelació d'un pla d'emergència amb els altres plans que configuren el sistema de protecció civil.

4.6.1. Plans d'emergència especial de la Generalitat de Catalunya

En determinades situacions s'establirà la interfase d'aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril amb altres plans d'emergència elaborats per la Generalitat de Catalunya per a riscos especials. És el cas dels riscos i plans especials següents:

- Transcat: risc d'accident en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril
- Plaseqcat: risc d'accident greu en instal·lacions industrials que manipulen substàncies perilloses.
- Inuncat: risc d'inundacions.
- Neucat: risc de nevades.
- Infocat: risc d'incendi forestal.

Les interfases entre plans suposaran per tant que en determinades situacions s'estableixi l'activació de dos plans alhora:



- el pla associat al risc especial per a la gestió general i coordinada de l'emergència concreta (accident greu en instal·lació industrial amb substàncies perilloses, inundacions, ...) i
- el PROCICAT a través del present pla d'actuació per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril, per a la gestió concreta de les afectacions que l'emergència o risc especial concret hagin produït a la infraestructura de transport de viatgers per ferrocarril i especialment als usuaris i població associats a aquesta infraestructura o servei.

Per tant, en aquests supòsits es generarà des de CECAT un doble flux d'informació que no serà redundant ja que estarà dirigit a les funcions de coordinació concretes previstes a cadascun dels plans activats.

El Consell Assessor d'un i altre pla seran el mateix sempre que sigui viable, de forma que els representants del Consell Assessor d'un i altre pla actuaran en el si d'aquest consell només en relació al pla on estiguin previstes les seves funcions. En cas que no sigui viable la unificació s'establiran dos Consells Assessors sota una única direcció comuna a tots dos plans activats.

4.6.1.1. Interfase amb el pla Transcat

Es produirà la interfase entre el pla Transcat i aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril en els supòsits d'accident en el transport de mercaderies perilloses per carretera o ferrocarril quan:

- estigui implicat directament un servei de transport de viatgers per ferrocarril, o
- el servei, la infraestructura o els usuaris del transport de viatgers per ferrocarril puguin quedar afectats en algun dels supòsits descrits a aquest pla.

4.6.1.2. Interfase amb el pla Plaseqcat.

Es produirà la interfase entre el pla Plaseqcat i aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril en els supòsits d'accident greu en instal·lació industrial amb substàncies perilloses quan:

- s'hagin de prendre mesures preventives associades al servei de transport de viatgers per ferrocarril (aturada de línies) i com a conseqüència d'aquestes es generi algun dels supòsits descrits a aquesta pla, especialment pel que fa a afectació general de les línies i serveis, o
- el servei, la infraestructura o els usuaris del transport de viatgers per ferrocarril puguin quedar afectats en algun dels supòsits descrits a aquest pla, especialment quan hi hagi usuaris ferits o víctimes mortals per efectes de l'accident (toxicitat, flames, radiació, ...).

4.6.1.3. Interfase amb el pla Inuncat

Es produirà la interfase entre el pla Inuncat i aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a inundacions greus, especialment generalitzades, quan el servei, la infraestructura o els usuaris del transport de viatgers per ferrocarril puguin quedar afectats amb caràcter generalitzat: aturada general del servei o línies de transport de viatgers per ferrocarril o accidents, ferits o víctimes associades al servei com a conseqüència del fenomen meteorològic.



4.6.1.4. Interfase amb el pla Neucat

Es produirà la interfase entre el pla Neucat i aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a nevades, especialment intenses i generalitzades, quan el servei, la infraestructura o els usuaris del transport de viatgers per ferrocarril puguin quedar afectats amb caràcter generalitzat: aturada general del servei o línies de transport de viatgers per ferrocarril o accidents, ferits o víctimes associades al servei com a conseqüència del fenomen meteorològic.

4.6.1.5. Interfase amb el pla Infocat

Es produirà la interfase entre el pla Infocat i aquest Pla d'actuació del PROCICAT per a incendis forestals quan:

- s'hagin de prendre mesures preventives associades al servei de transport de viatgers per ferrocarril (aturada de línies) i com a conseqüència d'aquestes es generi algun dels supòsits descrits a aquesta pla, especialment pel que fa a afectació general de les línies i serveis, o
- el servei, la infraestructura o els usuaris del transport de viatgers per ferrocarril puguin quedar afectats amb caràcter generalitzat: aturada general del servei o línies de transport de viatgers per ferrocarril o accidents, ferits o víctimes associades al servei com a conseqüència de l'incendi forestal.

4.6.1.6. Altres plans i supòsits

En el cas del risc de moviment sísmic (pla Sismicat) no s'establirà interfase en cas d'emergència que suposi l'activació del pla Sismicat, ja que el pla està especialment dirigit a les operatives i actuacions logístiques de recuperació d'infraestructures i serveis bàsics i per tant no cal l'activació del present Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril.

Excepcionalment, en cas de moviment sísmic que afecti puntualment i de manera molt localitzada únicament a la infraestructura o servei, i per tant no s'hagi produït cap activació del pla Sismicat, es podrà activar el present Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril d'acord als supòsits previstos a l'apartat d'operativitat d'aquest pla d'actuació del PROCICAT.

4.6.2. Altres plans

4.6.2.1. Plans d'actuació de grup

Tal i com es recull anteriorment, els diferents grups actuants previstos a aquest pla hauran d'elaborar els corresponents plans d'actuació de grup d'acord amb les funcions previstes a l'apartat 3.4 d'aquest document, així com a les seves estructures internes.

Els plans d'actuació de grup passaran a formar part d'aquest pla i per tant la interfase es dirigirà a través de l'adequació dels plans d'actuació de grup a les previsions del Pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril.

4.6.2.2. Plans d'autoprotecció



És imprescindible per al bon funcionament d'aquest pla el flux d'informació entre l'empresa ferroviària implicada i la direcció del pla, és a dir, la coordinació. En aquest sentit és bàsica la figura dels plans d'autoprotecció, tal i com ja s'ha indicat a apartats anteriors. Pel que fa a la interfase entre els plans d'autoprotecció i aquest pla, es tindrà en compte les equivalències de les fases i operatives descrites a l'apartat 4.2 d'aquest pla.

4.6.2.3. Plans d'emergència municipal

La planificació municipal associada a les emergències en el transport de viatgers per ferrocarril es realitzarà a través del pla bàsic d'emergència municipal (pla territorial municipal). La planificació municipal s'elaborarà d'acord a les previsions d'aquest pla d'actuació del PROCICAT i haurà de tenir en compte l'organització, estructures internes i recursos municipals, sintetitzades a l'apartat 3.5.4 .

Cal per tant una interfase entre els plans d'emergència municipal i aquest pla d'actuació del PROCICAT, per tal de coordinar les actuacions municipals amb el conjunt de gestions de l'emergència:

- Els grups operatius municipals (bàsicament la policia municipal), durant l'emergència, s'enquadren dintre dels grups d'actuació contemplats en aquest pla d'actuació del PROCICAT (la policia municipal passaria a formar part del grup d'ordre) i per tant passaran a dependre els seus efectius jeràrquicament dels caps dels grups d'actuació del PROCICAT.
- El municipi tindrà un Centre de Coordinació Local Municipal (CECOPAL) comunicat amb el seu propi Centre Receptor d'Alarmes Municipal (CRA, 24 hores), que estaran en contacte permanent amb el CECAT.
- S'elaborarà un catàleg de mitjans i recursos municipals que passarà a formar part del catàleg de mitjans i recursos d'aquest pla d'actuació del PROCICAT.
- Les formes de cooperació amb la Direcció General de Protecció Civil i les altres entitats en la implantació i manteniment del pla d'emergència municipal també seran recollides al pla.
- L'alcalde del municipi afectat i els operatius i serveis de protecció civil municipals seran alertats a través del Centre Receptor d'Alarmes del seu municipi pel CECAT quan es produeixi l'activació d'aquest pla d'actuació del PROCICAT o en cas d'avís de pre-alerta si s'escau. Automàticament quedarà activat el Pla Bàsic d'Emergència Municipal corresponent si el pla d'actuació del PROCICAT està activat en algun dels supòsits per als que el pla municipal preveu resposta (veieu apartat 3.5.4). És funció de la direcció del pla d'emergència municipal assegurar el correcte funcionament dels dispositius municipals, perfectament integrats dins de l'estructura dels grups d'actuació d'aquest pla d'actuació del PROCICAT, sempre atenent les directrius marcades en tot moment per la direcció del pla i els respectius caps de grup.
- La direcció del pla d'actuació del PROCICAT serà qui decreti la fi de l'emergència. Aquesta serà immediatament comunicada pel CECAT a tots els grups d'actuació municipals i a totes les institucions i persones que hagin intervingut o estiguin intervenint en la gestió de l'emergència. L'alcalde procedirà a desactivar el pla d'emergència municipal.

La interfase entre el pla d'actuació del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril i el pla d'emergències municipal implica que en cas de supòsit



Generalitat de Catalunya

Departament d'Interior

Direcció General de Protecció Civil

Subdirecció General de Programes en Protecció Civil

accidental que suposi l'activació del pla d'actuació del PROCICAT en qualsevol de les fases possibles (no s'inclou avís de pre-alerta), el pla d'emergència municipal es considerarà activat en la mateixa fase, quan el pla municipal prevegi resposta per al supòsit concret, d'acord al previst a l'apartat 3.5.4 d'aquest pla.



5. INSTAL·LACIONS, MITJANS I RECURSOS ADSCRITS ALS PLANS

5.1. Equipaments i instal·lacions necessàries per a les activacions

Les instal·lacions i equipaments necessaris són els que disposen per a aquesta tasca, els organismes involucrats en el pla. Els plans d'autoprotecció de les empreses ferroviàries hauran de preveure les instal·lacions, mitjans i recursos propis que passaran a formar part dels mitjans i recursos adscrits a aquest pla d'actuació del PROCICAT en cas d'activació.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries es considera necessari la disponibilitat de cobertura de la xarxa operativa d'emergències Rescat a la infraestructura i molt especialment als túnels (prioritàriament a aquells de llargàries superiors a 1.000 m) i a tota la infraestructura del transport ferroviari metropolità (metro). La disponibilitat de cobertura de la xarxa facilitarà la gestió d'emergències ja que és la xarxa comú a tots els operatius d'emergència, així com al CECAT i als municipis, de forma que es garanteix la comunicació i coordinació operativa a l'interior de les infraestructures ferroviàries.

5.2. Mitjans i recursos específics per als grups actuant

Els plans d'actuació de grup establiran els mitjans i recursos específics propis que en cas d'activació d'aquest pla formaran part del seu catàleg de mitjans i recursos.

5.3. Plataformes tecnològiques i sistemes d'informació

Tots els sistemes d'informació i les plataformes tecnològiques de les empreses ferroviàries relacionades amb la gestió de la seguretat i les emprades per al control de la circulació dels trens, es consideraran recursos adscrits a aquests pla.

Durant la fase d'implantació, tal i com es descriu als apartats següents, es vetllarà per a la difusió informativa d'aquests sistemes d'informació al CECAT i la instal·lació a la seva sala de guàrdia d'aquells que es considerin necessaris per a la gestió de les emergències associades a aquest pla. Concretament, s'hauran d'instal·lar aquells que permeten la localització dels punts quilomètrics (pks) de les vies i dels ponts, viaductes, túnels (incloses les boques d'accés) i estacions. Així mateix, les aplicacions informàtiques que permeten la consulta de la informació associada a aquestes infraestructures: alçada, capacitats, elements de seguretat, sortides d'emergència, ... Durant el manteniment del pla es vetllarà per l'actualització de la informació, dades i sistemes disponibles al CECAT en base a les actualitzacions que les empreses ferroviàries realitzin.

Alhora, es considera necessària la instal·lació de telèfons cap i cua entre CECAT i els centres de coordinació de les empreses recollits al quadre resum de l'apartat 4.3.1, per a l'assegurament de la comunicació entre els centres de coordinació, i amb enregistrament de les trucades.

Finalment, els centres de coordinació de les empreses ferroviàries preveuran posicions que puguin ser ocupades per tècnics del CECAT en el cas d'emergències de llarga durada, per a facilitar la comunicació entre ambdós centres.



6. IMPLANTACIÓ I MANTENIMENT

6.1. Implantació del pla

Per tal que aquest pla d'actuació del PROCICAT sigui realment operatiu, cal que tots els actuants previstos tinguin un ple coneixement dels mecanismes i les actuacions planificades i assignades. Aquesta fase d'assumpció d'actuacions i informació s'anomena **implantació**. La implantació és, per tant, una actuació profunda destinada a aconseguir l'operativitat real dels plans d'emergència, i específicament dirigida en aquest cas al transport de viatgers per ferrocarril.

Aquesta implantació comporta:

- Elaboració dels plans d'actuació dels grups actuants (inclòs el grup gestor ferroviari),
- Elaboració dels plans d'emergència municipal (pla bàsic)
- Elaboració dels plans d'autoprotecció de les infraestructures de les empreses ferroviàries i en general dels elements vulnerables
- Elaboració de les fitxes i protocols que se'n derivin de la planificació global.
- Elaboració del pla de recuperació que incorporarà l'anàlisi i investigació dels fets.
- Campanyes de formació dirigides als diversos col·lectius d'actuants (bombers, serveis d'ordre, sanitaris, personal de les diferents entitats integrades...).
- Instal·lació, posada en marxa i disponibilitat dels dispositius, mitjans i recursos recollits al capítol 5 d'aquest document. Especialment, els sistemes d'informació de les empreses ferroviàries a la sala de guàrdia del CECAT.
- Campanyes d'informació i divulgació dirigides als ciutadans, per aconseguir d'aquests una resposta adequada a les diferents situacions. Cal explicar com es difondrà l'alarma i què cal fer en aquest cas.
- Exercicis i simulacres.
- Concreció del catàleg de mitjans i recursos associats a aquest pla.
- Establiment dels mecanismes de revisió i manteniment d'aquest pla d'actuació del PROCICAT i de la planificació derivada.

6.2. Manteniment del pla: actualitzacions i revisions

Per tal de mantenir aquest pla d'actuació del PROCICAT dins els nivells necessaris d'operativitat, cal dur a terme de forma periòdica una sèrie d'activitats:

- Actualitzacions, que afectaran els aspectes següents:
 - Manteniment de l'inventari de mitjans i recursos.
 - Manteniment al dia la valoració del risc i les seves conseqüències (especialment pel que fa a l'anàlisi històric i a les infraestructures).
- Realització periòdica d'exercicis i simulacres, per tal que tots els recursos es trobin en el grau d'operativitat que el pla els assigna.
- Desenvolupament i seguiment dels programes de formació destinats tant als òrgans i serveis actuants, com a la població civil.



- Dur a terme les propostes econòmiques adients perquè siguin viables tots els aspectes previstos a aquest pla.
- Revisió del pla independent de les actualitzacions establertes per la legislació vigent, que vindrà determinada per:
 - Modificacions en la valoració dels riscos en funció a nous estudis.
 - Noves tècniques disponibles d'avaluació dels riscos.
 - Canvis normatius.
 - Altres tipus de modificacions importants.

El pla es revisarà sempre que hi hagin canvis significatius en el perill o la vulnerabilitat que puguin suposar la modificació de les fases operatives previstes i les hipòtesis associades a cada fase i en els supòsits determinats per la normativa de protecció civil vigent.