

**TEMA 17. PLAN TRANSMUR. Objeto
y ámbito de aplicación. Clasificación
de situación de emergencia. Niveles.
Tipo de incidente. Zonificación.
Descontaminación.**

9. PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL (TRANSMUR)	41
9.1. OBJETO	42
9.2. ÁMBITO.....	43
9.3. GRAVEDAD DE LAS EMERGENCIAS	43
9.4. CLASIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA	44
9.5. FIN DE LA EMERGENCIA.....	46
9.6. ZONIFICACIÓN	47
10. DESCONTAMINACIÓN	52
10.1. SISTEMAS DE DESCONTAMINACIÓN	52
10.2. LA ESTACIÓN DE DESCONTAMINACIÓN	53

En muchos casos, estas fichas pueden servir de base en el caso de una supuesta intervención en accidentes donde estén presentes materias peligrosas. No obstante, también se encuentran las denominadas **fichas de intervención**, que recogen, además de todos estos datos, una gran cantidad de información destinada a los equipos de emergencia sobre la intervención propiamente dicha. Podemos encontrar desde bases de datos informatizadas con información exhaustiva sobre el producto, hasta fichas resumen de manejo rápido con los datos más significativos, elaborados en algunos casos por los propios servicios. Entre las fichas y bases de datos existentes, podemos destacar:

- ⇒ Fichas de intervención ante accidentes con materias peligrosas, del Gobierno Vasco.
- ⇒ Fichas de intervención para respuesta en situaciones de emergencia, de CEFIC (European Chemical Industry Council), conocidas como fichas ERIC.
- ⇒ Guía de respuesta en caso de emergencia (ERGO), de CANUTEC (Canadian Transport Emergency Centre of the Department of Transport).
- ⇒ Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre, por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.



FICHA SRESUMEN
DE PRIMERA INTERVENCIÓN
para situaciones de emergencia en el transporte
de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril
2004

Mención especial merece el Centro Español de Respuesta ante Emergencias durante el Transporte de Productos Químicos Peligrosos (CERET), que opera las 24 horas al día, los 365 días del año. En caso de accidente pueden facilitar toda la información necesaria sobre el producto o productos implicados, localizar empresas competentes en un producto concreto, o prestar asistencia mediante asesoramiento en el lugar del incidente, o con medios materiales

9. PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL (TRANSMUR)

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

Por su parte, el Plan Territorial de Protección Civil de la Región de Murcia (PLATEMUR), en el marco competencial que el ordenamiento jurídico atribuye a la Comunidad Autónoma, establece la necesidad de elaborar un plan autonómico para hacer frente al riesgo derivado de posibles accidentes en el transporte de mercancías peligrosas dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Todos estos imperativos legales llevaron a la homologación por la Comisión Nacional de Protección Civil el 15/04/2004 y la posterior aprobación por Consejo de Gobierno el 04/06/2004 del Plan Especial de Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera y ferrocarril de la Región de Murcia (TRANSMUR); de forma que se modifica en esta nueva revisión del Plan las diferentes variaciones en el transporte de mercancías que en estos últimos años se ha producido por el incremento en los resultados del análisis del transporte de mercancías peligrosas en la Región , así como nuevos avances de tipo científico técnico que la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias ha planteado a fin de mejorar la intervención en este tipo de situaciones.

Por la Región de Murcia transitan poco más de 3.5 millones de toneladas/año de mercancías peligrosas entre carretera y ferrocarril. El origen y/o destino de estas mercancías no está exclusivamente en la propia Comunidad Autónoma, sino que dada su ubicación geográfica, nuestras carreteras y líneas ferroviarias se convierten en caminos de paso para un considerable volumen de mercancías peligrosas cuyo origen y/o destino se encuentra en el resto de la Península Ibérica.

Esta gran cantidad de mercancías peligrosas que están continuamente transitando en la comunidad implica que nos podamos encontrar ante accidentes e incidentes, que aun siendo en su mayor numero incidentes que no dejan de ser una avería, han llegado a implicar la activación del Plan de la Comunidad al menos 3 veces en los últimos 5 años por accidentes en los que se han producido situaciones de derrame del continente.

9.1. OBJETO

El Plan Especial de Protección Civil sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril de la Región de Murcia (TRANSMUR) fue homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil el 15 de abril de 2004 y aprobado por Consejo de Gobierno en su reunión de 4 de junio de 2004. La última actualización y aprobación fue realizada en Consejo de Gobierno el 10 de mayo de 2013, previo informe favorable de la Comisión Regional de Protección Civil el 19 de diciembre y homologación en Comisión Nacional el 13 de marzo de 2013.

Su objeto es conocer la circulación de mercancías peligrosas que existe en Murcia, determinar el alcance del riesgo que pueda derivarse de esa circulación y establecer la organización y los procedimientos de actuación, y la utilización efectiva de los medios y recursos necesarios para hacer frente a situaciones de emergencia que se produzcan por accidentes de tráfico con sustancias peligrosas por carretera y ferrocarril.

El TRANSMUR tiene como objetivo esencial dar una respuesta rápida, eficaz y coordinada de los recursos públicos o privados ante accidentes en el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

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

A efectos del TRANSMUR se entiende por:

Mercancías peligrosas: todas aquellas sustancias que en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente, y que, por ello, sus condiciones de transporte se encuentran reguladas en el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y en el Acuerdo Europeo sobre Transporte

Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR). Tendrán asimismo tal consideración aquellas sustancias cuyas condiciones de transporte se regulen por sucesivas modificaciones de los Reglamentos y Acuerdos internacionales ratificados por España, anteriormente citados.

Transporte terrestre: aquel tipo de transporte efectuado por carretera o ferrocarril, entendiéndose por carreteras tanto las interurbanas como las calles, travesías, avenidas, etc. internas de las poblaciones.

9.2. ÁMBITO

Se entiende por emergencia la situación de peligro provocada por un incidente o accidente en el transporte de mercancías peligrosas que requiera la intervención urgente, inmediata y especializada para prevenir, reducir y controlar las consecuencias que pudieran derivarse para las personas, los bienes y el medio ambiente, según la tipología de accidentes establecida en este Plan.

Teniendo todo esto en cuenta, el ámbito del TRANSMUR se circunscribe a aquellas situaciones de emergencia derivadas de un accidente o incidente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril, que se produzcan en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Es importante resaltar la importancia que tiene el planteamiento territorial de ámbito municipal a este respecto, ya que los municipios están obligados a redactar un plan de ámbito local para este riesgo. La importancia estriba en el hecho de que los planes municipales, según el Plan Territorial de Protección Civil de la Región de Murcia (PLATEMUR), constituyen la base y el primer escalón para hacer frente a las emergencias.

9.3. GRAVEDAD DE LAS EMERGENCIAS

La valoración de la gravedad de los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas permitirá la determinación de la situación o del nivel de activación del TRANSMUR.

Esta valoración se realiza teniendo en cuenta los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente, y aquellos otros que se prevea pueden producirse en función de: las circunstancias, características y tipo de accidente.

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

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

De acuerdo con lo establecido en la Directriz Básica, los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas se clasifican en los siguientes tipos:

TIPO 1. Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.

TIPO 2. Como consecuencia de un accidente, el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.

TIPO 3. Como consecuencia de un accidente, el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

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

TIPO 5. Explosión del contenido destruyendo el continente.

TIPO	CONTINENTE	CONTENIDO	VEHÍCULO
1	Bien	Sin fuga o derrame	Avería o accidente
2	Daños	Sin fuga o derrame	Daños
3	Daños	Con fuga o derrame	Daños
4	Daños o incendio	Fuga o derrame incendiados	Daños o incendio
5	Explosión	Explosión	Explosión

La asignación del tipo de accidente será efectuada por el Jefe de Operaciones a partir de la información suministrada por los servicios de intervención presentes en el lugar del accidente.

9.4. CLASIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

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

Recibida en el CECARM de la Comunidad Autónoma el aviso de una situación de emergencia, el Jefe de Operaciones, una vez confirmada la situación y con el máximo de datos recabados posibles, los pondrá en conocimiento del Director del Plan, quien en función del tipo y características de la situación, decidirá sobre la activación del TRANSMUR, estableciendo a su vez el nivel de gravedad potencial acorde con la situación.

Asimismo, convocará a los integrantes de sus órganos de apoyo: Comité Asesor y Gabinete de Información, cuando lo considere necesario.

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

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

En principio, los accidentes de tipo 1 no comportan la aplicación de medidas de protección a las personas, bienes o el medio ambiente, por lo que se declarará emergencia de SITUACIÓN 0.

En situaciones de nivel 0 **no se activa el TRANSMUR**, aunque desde el CECARM se coordina la movilización de los medios de emergencia ordinarios.

En situaciones de nivel 0 pueden estar activados planes de protección civil de ámbito municipal, respecto de los cuales, el CECARM realizará labores de seguimiento y apoyo. En caso de no existir Plan de Actuación Municipal, el Director/a del TRANSMUR se hará cargo de la dirección y coordinación de las actuaciones.

SITUACIÓN 1. Se activa la situación o nivel 1 cuando existan accidentes que **pudiendo ser controlados por los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas**, bienes o el medio ambiente que estén o puedan verse amenazadas por los efectos derivados del accidente y requieren la activación del TRANSMUR, asumiendo su máximo responsable la dirección y coordinación de todas las acciones.

La decisión de declarar la situación de Nivel 1, corresponde al Director/a del TRANSMUR. En situaciones de Nivel 1, **se constituye el CECOP, el PMA y el Gabinete de Información.**

Así mismo, dependiendo del criterio del Director/a del Plan, podrá constituirse el Comité Asesor. Si se considera que la emergencia puede derivar a Nivel 2, se notificará al CECOP de la Delegación de Gobierno la situación planteada.

SITUACIÓN 2. Se definen como situaciones de nivel 2 aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes o el medio ambiente, **se prevé el concurso de medios de intervención no asignados a este Plan**, a proporcionar por la organización del Plan Estatal. La decisión de declarar la situación o Nivel 2 corresponde al Director/a del TRANSMUR.

SITUACIÓN 3. Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que **está en juego el interés nacional**, así sean declarados por el Ministro del Interior.

La declaración del interés nacional por el Ministro del Interior se efectuará por propia iniciativa o a instancia de la Comunidad Autónoma o del Delegado del Gobierno.

Son emergencias de interés nacional:

- a) Las que requieran para la protección de personas y bienes la aplicación de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, reguladora de los estados de alarma, excepción y sitio.
- b) Aquellas en las que sea necesario prever la coordinación de Administraciones diversas porque afecten a varias Comunidades Autónomas y exijan una aportación de recursos a nivel supraautonómico.
- c) Las que por sus dimensiones efectivas o previsibles requieran una dirección nacional de las Administraciones Públicas implicadas.

Cuando la emergencia sea declarada de nivel 3, el Delegado/a del Gobierno dirigirá y coordinará las actuaciones del conjunto de las Administraciones Públicas, sin perjuicio del ejercicio de las funciones de dirección que corresponden al Consejero con competencias en materia de Protección Civil dentro del Comité de Dirección.

Las funciones a realizar de acuerdo con este Plan son las mismas del nivel anterior, significando que la información se canalizará a través del Jefe/a de Prensa de la Delegación del Gobierno, incorporándose al mismo los responsables de información del resto de las Administraciones llamadas a intervenir. El Jefe/a de la Unidad de Protección Civil de la Delegación del Gobierno, actuará como Jefe/a de Operaciones, apoyado por el Director/a del CECARM o los Técnicos/as en quien deleguen.

En el caso de que se declare directamente el Nivel 3, se incorporarán al CECOP los miembros de la Administración General del Estado que designe el representante del Ministerio del Interior en el Comité de Dirección, constituyéndose aquél en Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).

Cuando los factores desencadenantes de este nivel desaparezcan, la desactivación del interés nacional corresponde al Ministro del Interior, pudiéndose declarar la situación o nivel 2, o la vuelta a la normalidad.

9.5. FIN DE LA EMERGENCIA

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

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

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

9.6. ZONIFICACIÓN

En función de las circunstancias señaladas en el apartado referido a la gravedad de las emergencias y el tipo de accidente, se determinarán las siguientes zonas según las necesidades de atención a la población, los bienes o el medio ambiente.

Esta zonificación se realizará conforme a los estudios o informes que la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias tenga o haya realizado conforme a los criterios Técnicos/as y científicos existentes en dicho momento.

La extensión de las zonas de intervención y de alarma se definirán en cada caso en función de las consecuencias previsibles atendiendo a la toxicidad, los efectos de sobrepresión, la radiación térmica y la posibilidad de que se produzcan efectos en cadena (efecto dominó).

ZONA DE INTERVENCIÓN. Es la zona en la que las consecuencias del accidente producen o pueden producir un nivel de riesgo o de daños a las personas, bienes y el medio ambiente, que justifiquen la aplicación inmediata de medidas de protección (confinamiento, evacuación, ...).

En esta zona operan los equipos especializados del Grupo de Intervención. Será definida por la Dirección del Plan y ejecutadas por el Coordinador del Puesto de Mando Avanzado, con el concurso de los responsables de los Grupos de Intervención y Asesoramiento Técnico.

En esta zona, el Coordinador del Puesto de Mando Avanzado con la colaboración del mando del Cuerpo de Seguridad competente, coordinarán las labores de evacuación si fuera necesario.

ZONA DE ALERTA. Es la zona en que las consecuencias del accidente, aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información a aquélla, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado puede hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y que puedan requerir medidas de protección específicas. Será definida por el Director/a del Plan y ejecutadas por el Coordinador del Puesto de Mando Avanzado, con el concurso de los responsables de los Grupos de Asesoramiento Técnico y Sanitario.

GRUPO DE ORDEN

La Jefatura de este Grupo la ostentarán los Jefes/as naturales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad intervinientes, coordinando su actuación el mando de mayor graduación de los presentes en el área del siniestro de acuerdo con las competencias asumidas en base a la Ley de Seguridad Vial y los acuerdos establecidos entre los cuerpos de seguridad.

10. DESCONTAMINACIÓN

El último paso de una intervención con sustancias peligrosas antes de regresar al parque es la descontaminación in situ del personal y del material que ha sido utilizado en el siniestro. Este proceso se debe tener pensado y planeado antes de comenzar la intervención. Factores como la metodología a emplear, ubicación del personal, etc., se deben estudiar con cuidado para no agravar la situación cuando ésta está próxima a su fin.

La descontaminación por tanto se puede definir como el *empleo de medios físicos, químicos o mezcla de ambos para eliminar de manera superficial los contaminantes presentes en el personal o equipos que han estado en contacto con sustancias peligrosas.*

No existe, por tanto, ningún método específico para conocer in situ el nivel de contaminación que portan los trajes y equipos, ya que en el lugar del siniestro sólo se comprobará la contaminación superficial.

Los objetivos que pretende la descontaminación son:

- Liberar a las víctimas de los contaminantes en grado suficiente como para que le puedan ser prestados los primeros auxilios.
- ⇒ Que los intervinientes puedan retirarse los trajes o elementos de protección de forma segura.
- ⇒ La limpieza y preparación necesaria de útiles y herramientas para su transporte.

Las estaciones de descontaminación deben estar claramente definidas y suficientemente señalizadas para que puedan ser identificadas por el personal que sale de la zona caliente y puedan dirigirse directamente a ellas sin titubeos ni dudas. Para ello, la descontaminación debe estar preparada antes de que se terminen las labores realizadas en la zona caliente.

Su ubicación será una función del Jefe de la intervención y se establecerá a la salida de la zona caliente, en la zona templada. Esta localización no tiene que ser rigurosamente junto a la entrada al siniestro, sino que puede estar situada en otro lugar dentro de los límites establecidos que cumpla con las medidas necesarias de seguridad. Para ello se debe atender a condiciones meteorológicas, permeabilidad y pendiente del terreno, etc.

10.1. SISTEMAS DE DESCONTAMINACIÓN

Lo primero que se debe plantear el Jefe de la intervención cuando decida montar la estación de descontaminación es qué sistema debe emplear, y esto vendrá marcado principalmente por el producto implicado en el siniestro. El conocimiento de los datos fisicoquímicos y toxicológicos de una sustancia nos va a marcar la metodología y el nivel de descontaminación que queremos conseguir. En este sentido, se debe prestar especial atención a propiedades como la solubilidad del producto en agua, estado físico, volatilidad y toxicidad.

Como se ha mencionado, los sistemas de descontaminación a emplear en un accidente con mercancías peligrosas se pueden resumir en base a los tratamientos empleados.

a) Tratamientos físicos: Venteo, absorción

El venteo se utilizará preferentemente cuando se trate de sustancias muy volátiles y que no presenten una toxicidad excesiva. El fenómeno se basa en la dispersión del contaminante en el aire, para lo cual se pueden emplear ventiladores para acelerar el proceso. El lugar donde se realice el venteo debe ser seguro y puede estar situado a una cierta distancia de la propia estación de descontaminación. En cualquier caso, este sistema debe ser completado con una neutralización aunque ésta se realice con un menor grado de agresividad.

Si el producto es muy oleoso y no soluble en agua se puede absorber mediante papel absorbente o el empleo de manoplas especiales de absorción y después tratar de neutralizar con un disolvente adecuado. Tanto el agua residual como el material absorbente deberán ser tratados y gestionados como residuos.

b) Tratamientos químicos: Neutralización

La neutralización se va a centrar básicamente en modificar los niveles de acidez o basicidad de las sustancias. Para ello se emplearán reactivos específicos o agua y jabón dependiendo del producto a tratar. Existen en el mercado muchos productos con propiedades específicas, pero para no tener que recurrir a preparados que en un momento dado no puedan estar al alcance en una posible intervención optaremos de forma genérica por utilizar hipoclorito, alcohol, agua y jabón dependiendo del caso.

En el caso de la neutralización, el lavado con agua se puede realizar con duchas de gran caudal o con duchas de pequeño o mediano caudal. En ambos casos habrá que prever el destino final del volumen de agua generado.

10.2. LA ESTACIÓN DE DESCONTAMINACIÓN

En la descontaminación por intervenciones ante productos químicos hay que tener una serie de consideraciones en cuenta. Si se trata de una sustancia en estado gas o líquido con una presión de vapor elevada, probablemente la concentración de producto sobre los equipos va a ser baja, pero no por ello inexistente. Si se trata de un producto líquido, probablemente sí tengamos una mayor concentración sobre el traje de protección, aunque en cualquier caso estamos hablando de cantidades muy inferiores en relación al caudal de agua con el que vamos a trabajar.

Siguiendo el principio de que la estación de descontaminación debe estar perfectamente marcada y señalizada, se puede establecer un sistema de colores en cada una de las fases de la descontaminación, de forma que los intervinientes sepan de antemano qué es lo que tienen que hacer en cada una de las zonas marcadas con su color correspondiente. En líneas generales se establecen tres zonas, en cada una de las cuales se va a realizar un tratamiento distinto.

En la primera etapa (roja) se lleva a cabo un primer lavado de producto y, en caso necesario, el empleo de un desinfectante o neutralizante acorde con la sustancia. El personal que esté en esta zona deberá ir equipado como mínimo con un traje nivel II y equipo de protección respiratoria, si fuese necesario.

La segunda etapa (azul) se considera una zona de aclarado para eliminar el desinfectante, neutralizante, o cualquier otro producto que se haya aplicado sobre el equipo. Para ello se puede utilizar una ducha de lavado o cualquier otro sistema suministrador de agua que arrastre el exceso de desinfectante.

La tercera etapa (verde) se utiliza como zona de desvestido y recogida de equipos para su posterior tratamiento e inspección.



Figura 17. Corredor de descontaminación de la Unidad de Riesgo Químico.

No obstante, la magnitud de la estación de descontaminación estará en función del personal y medios disponibles en cada servicio, por lo que no se pueden establecer unas reglas en cuanto a su composición exacta. En algunos casos se montará sólo la zona ducha principal (roja) y la zona de aclarado (amarillo), pudiendo realizar el desvestido en cualquier otro punto seguro. En otras ocasiones un lavado con agua y jabón será suficiente, por lo que bastaría con establecer la primera etapa (roja) y realizar en ella la neutralización y el lavado.

El personal designado a estar en la zona de descontaminación va a variar dependiendo de los medios humanos que disponga cada servicio, por lo que vamos a establecer las funciones que hay que desarrollar y establecer el personal en base a ellas.

- ⇒ Responsable de la descontaminación
- ⇒ Seguridad
- ⇒ Controlar tiempos
- ⇒ Limpieza y desinfección
- ⇒ Suministrar aire
- ⇒ Control de abastecimiento de agua en vehículo
- ⇒ Control de contaminación
- ⇒ Retirada de trajes

Todas estas funciones se llevarán a cabo por personal específico, si bien, en función de los medios disponibles se producirá la acumulación de más de una tarea sobre una determinada persona.