

#### **4. CLASIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA**

##### **Definición de Situaciones de Emergencia según la Directriz Básica**

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

##### **SITUACIÓN 0:**

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

##### **SITUACIÓN 1:**

Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

##### **SITUACIÓN 2:**

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

##### **SITUACIÓN 3:**

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

Durante el año 2005 por primera vez las emergencias clasificadas como de situación 1 (74) superan a las de situación 0 (54). En el año 2006, tal como era habitual, los sucesos de situación 0 (63) superan a los de situación 1 (55).

Por último, en ningún accidente se produjo la situación 2 o 3.

Durante el periodo 1997-2006 se declaro la situación 0 en 737 accidentes (55%), la situación 1 en 558 (42%) y tan solo la situación 2 en 9 ocasiones.



## 4. Clasificación de la situación de la emergencia

### 4.1.A. Clasificación de la situación de la emergencia. Año 2005

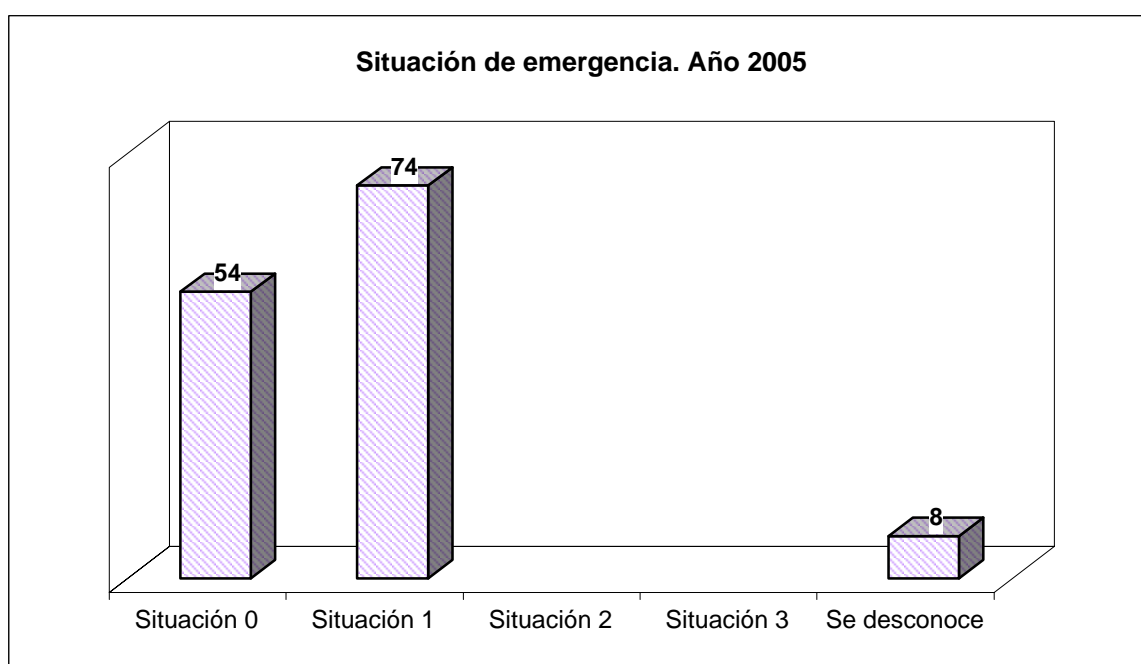
Situación	Accidentes	
	Número	Porcentaje
Situación 0	54	39,7%
Situación 1	74	54,4%
Situación 2		
Situación 3		
Se desconoce	8	5,9%
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>100%</b>

**Situación 0:** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para 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.

**Situación 1:** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

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

**Situación 3:** Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.





## 4. Clasificación de la situación de la emergencia

### 4.1.A.c.f. Carretera y Ferrocarril. Año 2005

Situación	Nº Accidentes		Porcentaje		Total
	Carretera	Ferrocarril	Carretera	Ferrocarril	
Situación 0	51	3	37,5%	2,2%	54
Situación 1	72	2	52,9%	1,5%	74
Situación 2					
Situación 3					
Se desconoce	8		5,9%		8
<b>TOTAL</b>	<b>131</b>	<b>5</b>	<b>96%</b>	<b>4%</b>	<b>136</b>

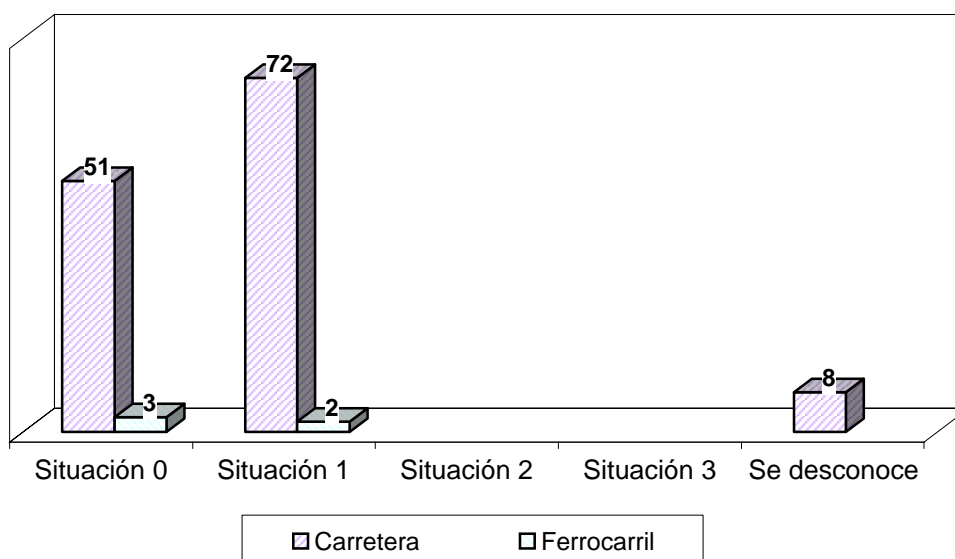
**Situación 0:** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria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

**Situación 1:** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

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

**Situación 3:** Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.

Situación de emergencia. Año 2005





## 4. Clasificación de la situación de la emergencia

### 4.1.A. Clasificación de la situación de la emergencia. Año 2006

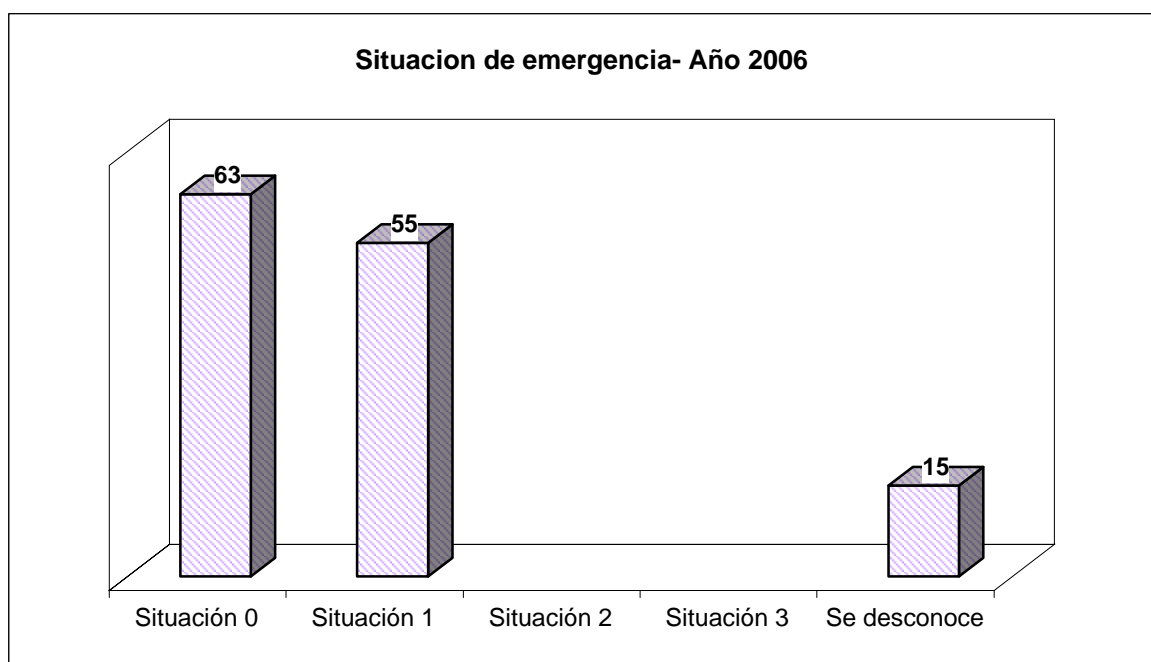
Situación	Accidentes	
	Número	Porcentaje
Situación 0	63	47,4%
Situación 1	55	41,4%
Situación 2		
Situación 3		
Se desconoce	15	11,3%
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>100%</b>

**Situación 0:** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para 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.

**Situación 1:** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

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

**Situación 3:** Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.





## 4. Clasificación de la situación de la emergencia

### 4.1.A.c.f. Carretera y Ferrocarril. Año 2006

Situación	Nº Accidentes		Porcentaje		Total
	Carretera	Ferrocarril	Carretera	Ferrocarril	
Situación 0	59	4	44,4%	3,0%	63
Situación 1	53	2	39,8%	1,5%	55
Situación 2					
Situación 3					
Se desconoce	15		11,3%		15
<b>TOTAL</b>	<b>127</b>	<b>6</b>	<b>95%</b>	<b>5%</b>	<b>133</b>

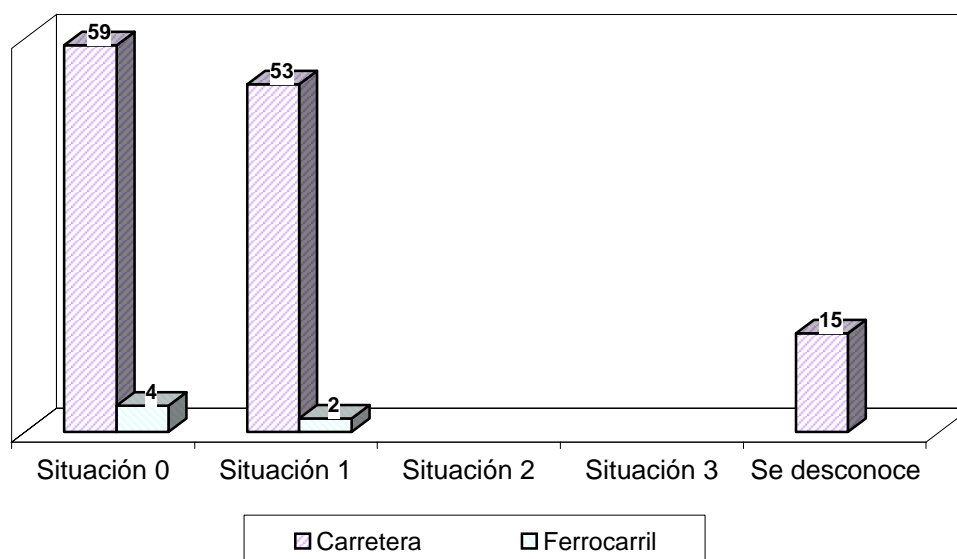
**Situación 0:** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria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

**Situación 1:** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

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

**Situación 3:** Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.

Situación de emergencia. Año 2006



## 4. Clasificación de la situación de la emergencia.

### 4.1.B. Clasificación de la situación de la emergencia.

#### Comparativa interanual 1997-2006

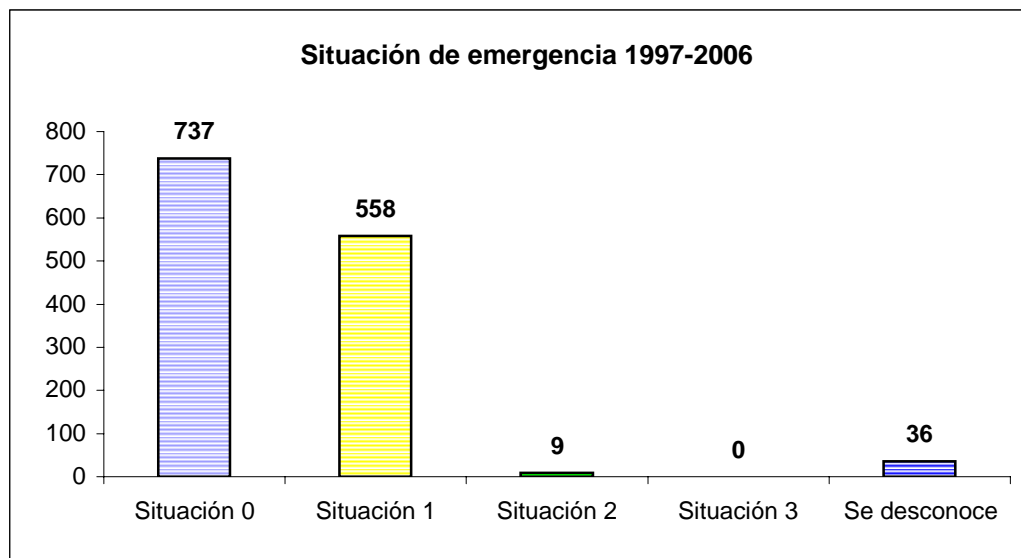
Situación	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Media	Total	%
Situación 0	57	85	63	117	71	62	67	98	54	63	73,70	737	54,8%
Situación 1	32	53	49	68	49	64	58	56	74	55	55,80	558	41,5%
Situación 2	1	2	2	1	2		1				1,50	9	1,1%
Situación 3													
Se desconoce							11	2	8	15	3,60	36	2,7%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>140</b>	<b>114</b>	<b>186</b>	<b>122</b>	<b>126</b>	<b>137</b>	<b>156</b>	<b>136</b>	<b>133</b>	<b>134,60</b>	<b>1340</b>	<b>100%</b>

**Situación 0:** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para 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.

**Situación 1:** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

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

**Situación 3:** Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior.





## 4. Clasificación de la situación de la emergencia

### 4.1.B.c.f. Clasificación de la situación de la emergencia (carretera y ferrocarril).

#### Comparativa interanual 1997-2006

Situación	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		Total		Porcentaje		
	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	C	F	%Total
Situación 0	43	14	72	13	58	5	103	14	62	9	59	3	63	4	91	7	51	3	59	4	661	76	49,3%	5,7%	55,0%
Situación 1	26	6	40	13	45	4	65	3	46	3	60	4	53	5	51	5	72	2	53	2	511	47	38,1%	3,5%	41,6%
Situación 2	1		2		2		1		2				1								9		0,7%		0,7%
Situación 3																									
Se desconoce													11		2		8		15		36		2,7%		2,7%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>20</b>	<b>114</b>	<b>26</b>	<b>105</b>	<b>9</b>	<b>169</b>	<b>17</b>	<b>110</b>	<b>12</b>	<b>119</b>	<b>7</b>	<b>128</b>	<b>9</b>	<b>144</b>	<b>12</b>	<b>131</b>	<b>5</b>	<b>127</b>	<b>6</b>	<b>1217</b>	<b>123</b>	<b>91%</b>	<b>9%</b>	<b>100%</b>

Situación de Emergencia Carretera y Ferrocarril 1997-2006

