

GUÍA DE RESPUESTA A EMERGENCIAS EN METRO

1. Objetivo

Coordinar los procedimientos de respuesta a incidentes ocurridos en la red de transporte público de Metro y sus instalaciones asociadas, priorizando la asistencia a las personas.

2. Alcance

Esta Guía será utilizada en la respuesta por parte de todos los Cuerpos de Bomberos, que tengan en su jurisdicción instalaciones de Metro, en adelante Bomberos, en todos los incidentes ocurridos en todas las instalaciones de Metro, incluyendo tanto sus instalaciones de transporte como instalaciones asociadas.

3. Definiciones

Para la utilización de esta Guía se emplearán las siguientes definiciones:

- a) **Incidentes tipo 1:** aquellos que por su naturaleza no requieren la presencia de Bomberos en el lugar de los hechos. Algunos de estos incidentes pueden ser:
- i) Aquellos en que es necesaria la evacuación de trenes, en que no hay heridos, la puerta por la que se realiza la evacuación está en un andén, y en que la vía de evacuación tiene condiciones de bajo riesgo (iluminación adecuada, temperatura razonable, no hay humo y no existe congestión)
 - ii) Accidentes en los que no hay personas lesionadas, ni humo, ni fuego.
 - iii) Aquellos en que pudiese haber preocupación por parte de los pasajeros pero que no revisten riesgo.
 - iv) Presencia de humo de zapatas (sistema de frenos)
- b) **Incidentes tipo 2:** son todos aquellos en las que la integridad de las personas se encuentre en riesgo y que la presencia de Bomberos es necesaria. En general, son más graves que los Incidentes tipo 1 y algunos de estos incidentes pueden ser:
- i) Aquellos en los que hay personas lesionadas o atrapadas en las vías
 - ii) Presencia de humo o fuego
 - iii) Evacuaciones en las que no hay iluminación
 - iv) Derrame o escape de materiales peligrosos en estaciones, trenes u otros.

Dada la naturaleza de los incidentes, estos pueden evolucionar en su tipo.

4. Protocolo de comunicaciones

En relación de las comunicaciones en caso de incidentes, se seguirá el siguiente protocolo entre Bomberos y Metro:

- i) En caso de un incidente, el Centro Integrado de Control de Metro (CIC) se comunicará inicialmente con los Cuerpos de Bomberos que tienen en su área de servicio instalaciones de Metro, a través de teléfono directo con la Central de Telecomunicaciones del Cuerpo de Bomberos de Santiago. Esta comunicación será redirigida por dicha Central al Cuerpo de Bomberos de la jurisdicción que corresponda al lugar del incidente.
- ii) En casos de incidentes tipo 1, el CIC deberá avisar a Bomberos tan pronto le sea posible.
- iii) En caso de incidentes tipo 2, el CIC avisará a Bomberos sobre el incidente de forma inmediata.
- iv) La comunicación de un incidente a Bomberos deberá incluir:
 - (1) Tipo de Incidente (Ej.: Rescate, incendio, derrame material peligroso, etc)
 - (2) Lugar:
 - (a) Si el incidente está localizado en una estación, se deberá entregar el nombre, línea a la que corresponde e intersección más cercana.

CUERPO DE BOMBEROS DE SANTIAGO SECRETARIA DE COMANDANCIA

- (b) Si el incidente se encuentra en el túnel, se deberá indicar línea y entre que estaciones se encuentra, indicando en lo posible estación más próxima, además de lugar de acceso a las vías.
- (c) Para incidentes en cualquier otra instalación, ésta se deberá identificar, entregar dirección exacta e intersección de calles más cercanas.
- (3) En caso que se implementen “Planos de evacuación / Bomberos” de las instalaciones de Metro, se deberá hacer referencia a la nomenclatura ahí empleada.
- (4) Número estimado de involucrados en cada una de las siguientes categorías:
 - (a) Heridos
 - (b) Atrapados
 - (c) Encerrados: lugar dentro de la estación o recinto donde están estas personas. En la comunicación deberá omitirse nomenclatura técnica o iniciales.
- (5) Andenes: deben identificarse la dirección en la nomenclatura usada por los usuarios (Ejemplo: Ecuador dirección San Pablo” y no “Ecuador vía 2”)
- (6) Desenergización y bloqueo de las vías (ruptor, y uso de cortocircuitador, toda vez que esté disponible): para todos aquellos casos en que aplique, Metro deberá informar a Bomberos esta condición.
- (7) Si Bomberos recibe llamados de personas que estén en la red, y estima que éstos son veraces, deberá comunicarse con el CIC para intercambiar información y verificar la alarma recibida, ya sean Incidentes Tipo 1 ó Incidentes Tipo 2. En caso de no lograr Bomberos comunicación oportuna con el CIC, Bomberos deberá proceder con el despacho.

5. Comando de Incidentes

La respuesta a todo incidente en Metro se regirá bajo el sistema de comando de incidentes. Por comando de incidentes se entiende que es un sistema para organizar los recursos disponibles de forma segura y eficiente para la resolución de emergencias bajo un mando único con una estructura escalable a distintos tipos de emergencia.

El Comandante del Incidente es quien asume exclusivamente el mando de todos los recursos disponibles para la resolución de la emergencia. Dependiendo de la naturaleza del incidente, el mando de un determinado incidente puede recaer en distintas instituciones.

El Comandante del Incidente tendrá como objetivo principal la seguridad de las personas, sean estas parte de la respuesta de emergencia para la resolución del incidente, personal de Metro, público en general y las posibles víctimas. Sin embargo, dado el impacto social que tiene un potencial incidente en las instalaciones de Metro, cuando las circunstancias lo permitan, el Comandante del Incidente deberá velar por la adecuada continuidad de los servicios de Metro.

En todos los incidentes tipo 1, el Comandante del Incidente será determinado por Metro.

En todos los incidentes tipo 2, el mando del incidente recaerá en Bomberos, determinando el Comandante del Incidente. Lo anterior, se hará en observación del protocolo de trabajo llamado “Manual de Operaciones Multi-institucional ante Emergencias”, aprobado en el Decreto N° 50.

Todas las instituciones y empresas que participan de la respuesta al incidente, pudiendo ser estas SAMU, Bomberos, Carabineros y Metro, deberán integrar el Sistema de Comando de Incidentes, procurando la adecuada coordinación de los recursos necesarios para la resolución de la emergencia.

En todos los casos, los representantes de Metro y Bomberos buscarán coordinar las eventuales declaraciones públicas.

Si la emergencia lo hace necesario, Metro y Bomberos pueden acordar que un representante de éstos acuda al CIC a colaborar en el manejo de la emergencia.

CUERPO DE BOMBEROS DE SANTIAGO

SECRETARIA DE COMANDANCIA

6. Respuesta a Incidentes

Esta guía deberá ser empleada en la respuesta a todos los incidentes ocurridos en instalaciones de Metro. Como parte del trabajo continuo, se podrán desarrollar procedimientos de operación estándares para la respuesta a incidentes específicos.

En caso de ocurrir un incidente tipo 2, será prioridad de todas las instituciones participantes en la respuesta la conformación del sistema de comando de incidentes.

7. Trabajo continuo

Metro y Bomberos establecerán un equipo de trabajo permanente que deberá acordar nuevos procedimientos de trabajo conjunto y la revisión permanente de la respuesta a incidentes en instalaciones de Metro.

- i) Representantes de Metro y Bomberos se reunirán al menos una vez al mes.
- ii) Mantener permanentemente comunicación directa entre Bomberos y Metro.
- iii) Evaluar la conveniencia de establecer líneas directas con cada Cuerpo de Bomberos que intervienen según el trazado de la red de Metro.
- iv) Evaluar la conveniencia de una línea de respaldo al sistema telefónico, posiblemente de radio u otra.
- v) Entre otras áreas, el equipo de trabajo deberá desarrollar lo siguiente:
 - (1) Planos de cada una de las estaciones y otras instalaciones, incluyendo el trazado de las líneas.
 - (2) Coordinar la visita de Bomberos a instalaciones de Metro (estaciones, cocheras, talleres, oficinas)
 - (3) Establecer planes de simulacro y entrenamiento conjunto.
 - (4) Revisar, analizar, proponer e implementar mejoras, tanto en procedimientos y equipamientos, en base a estudios de casos, lecciones aprendidas y procedimientos existentes, basados en experiencias internacionales o locales de manera de optimizar el control rápido y seguro de los potenciales riesgos identificados en Metro.