SERVICIOS DE EMERGENCIA

REVISTA TÉCNICA PARA PROFESIONALES DE LOS SERVICIOS MÓVILES DE EMERGENCIA

NÚMERO 16
III TRIMESTRE 2020

INTERVENCIONES DE LOS SEIS POR FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS

AMBULANCIAS BARBATÉ, GENEROSIDAD Y ESFUERZO

La Nueva Daily ha experimentado una profunda evolución **que cambiará tu perspectiva de negocio**. Nueva gama de motores que te ayudarán a llevar tu negocio de manera **sostenible** y **rentable**. Ofrece un entorno de **trabajo productivo** y lleno de nuevos **sistemas de asistencia al conductor**, que garantizan la mejor experiencia de conducción. Su alto nivel de **conectividad** revela un mundo totalmente nuevo de **servicios personalizados**. La Nueva Daily es una solución de transporte hecha a medida para tu negocio.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

*En comparación con el diésel **Con uso de bio-metano

MOVIMIENTO SECTORIAL PESE AL COVID-19

La pandemia del coronavirus ha afectado en mayor medida a todos los sectores de la economía, algunos sin actividad, otro completamente parados,... pero en el caso del sector de las emergencias ha sido todo lo contrario, el carácter sanitario del problema que ha afectado a todas las partes implicadas en la cadena del sistema de emergencias de nuestro país ha llevado, a que este, nuestro sector, haya visto su actividad incrementada y ligada, por el momento casi en su totalidad, al COVID-19.

Un movimiento sectorial que iba a existir de manera indudable, lo que no estaba tan claro es que las inversiones de empresarios y servicios públicos se mantuvieran o no se viera afectada su evolución a corto plazo. Y la realidad es que los actores del sector han continuado, o al menos lo están intentando, con sus planes de futuro en aras de que el COVID-19 no trunque los propósitos a corto y largo plazo.

Comunidades, ayuntamientos y otros entes públicos, siguen incorporando y mejorando el equipamiento de sus servicios, es el caso del Ayuntamiento de Cartagena que ha realizado una inversión de más de 250.000 euros en equipamiento para Bomberos y Protección Civil. En concreto, el área de Seguridad Ciudadana, dirigida por Juan Pedro Torralba, ha invertido en los últimos tres meses 254.189,4 euros en nuevos suministros para equipar a los efectivos de Bomberos y Protección Civil del Ayuntamiento; o del Sistema de Emergencias Médicas (SEM), que ha comenzado a operar en vuelo nocturno en el helipuerto del Hospital Universitario de Girona Doctor Josep Trueta para dar cobertura a la población de este territorio que tenga como referencia este centro hospitalario y que aglutina unas 740.000 personas. El Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia ha adquirido dos nuevas herramientas para su Grupo Especial de Rescate en Altura, GERA, una camilla de rescate específica para traslado en helicóptero, de gran resistencia de peso y con un sistema de enganches rápido y seguro, y un colchón de vacío especialmente pensado para víctimas con politraumatismos.

En el caso de los fabricantes, Allison Transmission, mayor fabricante mundial de cajas de cambios completamente automáticas para vehículos industriales medianos y pesados y proveedor de soluciones de propulsión para vehículos comerciales, incluidos sistemas de propulsión eléctricos y eléctricos híbridos, acaba de inaugurar su nuevo centro de pruebas ambientales de vehículos (VET, por sus siglas en inglés). En él se podrán realizar pruebas durante todo el año mediante la reproducción de condiciones y ciclos de trabajo del vehículo, gracias a lo cual se acortarán los plazos de desarrollo de producto y se impulsará la innovación en el sector. La apuesta por la innovación continua en ascenso. En el mismo punto se encuentra Ziegler, la marca que distribuye Flomeyca en España, que ha presentado sus nuevas novedades recientemente, entre ellas se encontraba el lanzamiento al mercado de la última generación de ALPAS, la presentación de una cartera completa de torretas ZIEGLER, y la última etapa de desarrollo del sistema operativo y de control "Control Z". Y por supuesto, no hay que olvidar, la presentación mundial de la nueva Clase Z. Parece que aunque el COVID-19 haya cambiado los planes a nivel mundial, el sector continua positivo, realizando inversiones y siempre a la vanguardia de la innovación.

NÚMERO 16. TERCER TRIMESTRE DE 2020

SUMARIO

EN PORTADA

Ambulancias Barbate, generosidad y esfuerzo / Intervenciones de los SEIS por fenómenos meteorológicos adversos

3. EDITORIAL
Movimiento sectorial, pese al COVID-19

6. TEMA CENTRAL
El sector de las emergencias se adapta a la pandemia, aún latente en todo el mundo

12. REPORTAJE BOMBEROS VIZCAYA
El servicio de extinción de incendios de la diputación de Vizcaya celebra su 50 aniversario

18. REPORTAJE
El consorcio provincial de bomberos de Málaga apuesta por la calidad de Flomeyca

22. ENTREVISTA AMBULANCIA BARBATE
"Nuestra trayectoria se resume en eficacia en el servicio que se nos encomienda y generosidad en el esfuerzo, dando incluso más de lo que se nos pueda exigir"

26. ENTREVISTA BOMBEROS AYUNTAMIENTO DE SANTANDER
"Maniobrabilidad, versatilidad y capacidad para trabajos duros, son características esenciales para nuestros vehículos"

30. REPORTAJE
Intervenciones por fenómenos meteorológicos adversos

34. ENTREVISTA ERICAM SANITARIO
"Nuestra principal responsabilidad es que el equipo se mantenga sano antes, durante y después de la misión, labores logísticas y de rescate"

42. REPORTAJE
Los contenedores una alternativa viable

46. REPORTAJE.
Ford da un paso adelante con la electrificación de la gama TRANSIT

64. ASCATRAVI, SECCIÓN OFICIAL
Operaciones de levantamiento de cargas: Carné de operador de grúas hidráulicas articuladas

66. SECTOR
El transporte sanitario supera los 1.400 millones de facturación en 2019

38. REPORTAJE.
Equipo de intervención sanitaria del ERICAM

Sección Oficial:

SERVICIOS DE EMERGENCIA

Depósito Legal:
M-38809-2016

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactora Jefe:
Alejandra Cabornero Hernando

Redacción:
Isabel Blancas Maldonado
Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager
Jorge Rohrer Hernando

Colaboradores:
Manuel Rujas (Bombero)
Enrique Álvarez (Bombero)
Cristian Fernández (TES)
José Carlos Cámara (Periodista)
Francisco J. Sánchez-Gamborino (Abogado)

Pruebas Técnicas:
Manuel Rujas

Dirección, Redacción y Publicidad:
C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

Diseño Web y Boletines Digitales:
Departamento propio

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que SERVICIOS DE EMERGENCIA, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros.

EDITEC GRUPO EDITORIAL

EL SECTOR DE LAS EMERGENCIAS SE ADAPTA A LA PANDEMIA, AÚN LATENTE EN TODO EL MUNDO

EL NUEVO HOSPITAL DE EMERGENCIAS DE MADRID ES TODO UN HITO PARA LAS GESTIÓN DE LAS EMERGENCIAS SANITARIAS EN ESPAÑA

Foto: Comunidad de Madrid.

MODERNIZACIÓN DE FLOTA, NUEVOS EQUIPAMIENTOS, TELÉFONOS DE APOYO, NUEVAS INFRAESTRUCTURAS... EL COVID-19 HA CONLLEVADO UNA MAYOR INVERSIÓN DEL SECTOR DE LAS EMERGENCIAS Y HA CONTRIBUIDO A UNA ACELERACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD E INNOVACIÓN.

Comunidades, ayuntamientos, el gobierno central, los servicios de urgencias sanitarias, los servicios de extinción de incendios, empresas dedicadas a productos y servicios del sector de las emergencias, invierten y se reinventan frente al virus. El COVID-19, que ya lleva más de siete meses azotando nuestro país, ha producido una aceleración en la inversión en materia de seguridad e innovación.

TELÉFONOS DE APOYO

Cruz roja creaba un teléfono de apoyo psicosocial. "El teléfono 900 107 917 es como un bote salvavidas al que se aferran muchas personas, sobre todo mujeres, que puede que no hayan tenido problemas físicos por el COVID, pero sí secuelas psicológicas por el impacto del virus, como las derivadas de la pérdida de sus seres queridos", apunta Mar Echenique, responsable del servicio Cruz Roja Te Escucha.

Este servicio, puesto en marcha el pasado 13 de abril e integrado en el Plan Cruz Roja RESPONDE, ha gestionado ya más de 3.000 atenciones telefónicas (datos de julio) de personas que

Foto: Cruz Roja Española.

EL TELÉFONO 900 107 917 ESTÁ ATENDIDO POR 150 PERSONAS, EN SU MAYOR PARTE VOLUNTARIAS, CON FORMACIÓN Y EXPERIENCIA EN APOYO Y ACOMPAÑAMIENTO PSICOSOCIAL EN EL PRIMER NIVEL. HAY UN NIVEL MÁS TÉCNICO, PARA CASOS MÁS COMPLEJOS

en estos momentos están sufriendo emocionalmente las consecuencias del virus.
El teléfono 900 107 917 está atendido por 150 personas, en su mayor parte voluntarias, con formación y experiencia en apoyo y acompañamiento psicosocial en el primer nivel. Hay un nivel más técnico, para casos más complejos, en el que las personas que lo necesitan son derivadas a profesionales de la psicología altamente especializados de la Organización Humanitaria.
Según explica Mar Echenique, "Cruz Roja Te Escucha proporciona una escucha activa con el objetivo de aliviar, dentro de lo posible, el malestar y el sufrimiento de las personas; además, en muchos casos, se lleva a cabo un contacto periódico para saber cómo se encuentra la persona y cómo evoluciona su situación".

DEL DUELO Y DEL MIEDO AL VIRUS, AL TEMOR POR LA PÉRDIDA DEL EMPLEO

"Lo que ha cambiado en este mes de servicio es la tipología de las llamadas: en un principio la gran mayoría eran cuestiones vinculadas al duelo por la pérdida de un ser querido o al miedo al virus; ahora, sin embargo, han aumentado mucho las llamadas vinculadas al temor ante la pérdida del empleo", resalta Echenique.
Más del 65% de las llamadas corresponden a mujeres y, respecto a la edad, el porcentaje más elevado de las consultas (22%) se sitúa en la franja comprendida entre 30 y 39 años.
Respecto al origen de las llamadas, cabe destacar que el 28% proceden de de la Comunidad de Madrid, seguida por Andalucía (22%), Comunidad Valenciana (10%)y Galicia (7%).
Un colectivo que preocupa especialmente a Cruz Roja respecto a este servicio, por el incremento de las llamadas y por su grado de vulnerabilidad, según apunta Mar Echenique, es el de las mujeres cuidadoras, con personas muy mayores a su cargo y que sufren enfermedades neurodegenerativas que conllevan deterioro cognitivo.
"También se están incrementando las llamadas de personas mayores que sufren una soledad no deseada", resalta la portavoz de Cruz Roja.

NUEVO HOSPITAL DE EMERGENCIAS EN MADRID

Isabel Díaz Ayuso, presidenta de la Comunidad de Madrid, acompañada del consejero de Sanidad, Enrique Ruiz Escudero, ha estado en los terrenos donde ya se ha iniciado el movimiento de tierras el pasado 1 de julio y ha destacado que la Comunidad de Madrid vuelve a llevar la iniciativa en la lucha contra el Covid-19 con la construcción de este hospital público especializado, que contará con tres pabellones, un gran almacén central y otros edificios que sumarán más de 45.000 metros cuadrados.
"Con el inicio de estas obras lo que estamos haciendo es gestionar contratiempos y, lo más importante, adelantarnos, prepararnos mientras el virus y la amenaza global de otros muchos virus que puedan venir esté entre nosotros", ha destacado Díaz Ayuso, para remarcar que "lo que no podemos hacer es quedarnos de brazos cruzados porque un paso atrás sería imperdonable".
Las obras concluirán a finales de otoño, lo que permitirá contar para entonces con 1.000 nuevas camas dedicadas al coronavirus o a otras contingencias que se presenten, tras una inversión de más de 50 millones de euros. Esta nueva infraestructura se va a convertir en una herramienta para dar cobertura a las distintas necesidades asistenciales de los profesionales y del conjunto de hospitales del Servicio Madrileño de Salud.

Foto: Comunidad de Madrid.

EL OBJETIVO DE ESTE HOSPITAL DE EMERGENCIAS ES SEGUIR REFORZANDO EL SISTEMA SANITARIO MADRILEÑO CON UN NUEVO CENTRO PÚBLICO "FRENTE A POSIBLES REBROTES DE CORONAVIRUS COVID-19 U OTRAS ENFERMEDADES"

El objetivo de este Hospital de Emergencias es seguir reforzando el sistema sanitario madrileño con un nuevo centro público "frente a posibles rebrotes de coronavirus COVID-19 u otras enfermedades", ha indicado Díaz Ayuso, quien ha explicado que "esta nueva infraestructura contará con más de 1.000 camas, estará dotado de las tecnologías médicas más avanzadas y preparado para ser un nuevo centro de referencia en materia de enfermedades contagiosas".

El éxito experimentado en el Hospital temporal de la Comunidad de Madrid instalado en IFEMA para pacientes COVID-19 se ha convertido en un referente nacional e internacional en el abordaje del coronavirus, por lo que hace recomendable seguir el mismo modelo para la construcción del nuevo Hospital de Emergencias.

Para poder ser capaz de atender cualquier tipo de epidemia/pandemia en el futuro, el hospital será polivalente, basado en pabellones sectorizables desde el punto de vista de instalaciones y modulación (para habilitar únicamente la parte necesaria), y capaz de adaptarse a cualquier plan funcional diseñado por las direcciones asistenciales.

Además, podrá utilizarse como hospital de apoyo durante las campañas de la gripe estacional, así como para dar cobertura asistencial a otros hospitales que se encuentren inmersos en reformas integrales. "En definitiva, -ha remarcado Díaz Ayuso- se trata de una infraestructura que se podrá adaptar ante cualquier situación de aumento de demanda sanitaria".

50 PUESTOS DE UCI

El terreno, de titularidad autonómica, está ubicado en la Ciudad de la Justicia, junto a IFEMA y el Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y la Comunidad de Madrid quiere que pueda ser utilizado a finales de este mismo año, atendiendo a la previsión de posible rebrote de la enfermedad.

Foto: SUC.

Foto: Comunidad de Madrid.

La superficie total del nuevo Hospital de Emergencias alcanzará más de 45.000 metros cuadrados en conjunto, organizados en tres pabellones de 7.800 metros cuadrados cada uno, un centro logístico/Almacén Central del SERMAS, de 7.900 metros cuadrados; una avenida peatonal, un edificio de usos múltiples que integrará el centro regional de coordinación de epidemias, un memorial para las víctimas del COVID-19 y un monumento dedicado a los profesionales sanitarios.

Así, Díaz Ayuso ha destacado que "este centro público dispondrá de más de un millar de camas, organizadas modularmente en torno a controles de enfermería de 48-50 camas y dispondrá de un total de 50 puestos de UCI y Cuidado Intermedios". Asimismo, habrá áreas de Diagnóstico por imagen (salas convencionales y portátiles de rayos X, un equipo de TAC, una reserva de ecógrafos,...) y un laboratorio.

Además, será un centro de referencia en investigación, formación, desarrollo y centro de simulación de nuevas soluciones terapéuticas para esa o futuras pandemias.

DOBLE CIRCUITO PARA EVITAR CONTAGIOS

El nuevo hospital, a diferencia del Hospital de IFEMA, tendrá salas polivalentes de curas, que podrán habilitarse como quirófanos, zonas de CMA (cirugía mayor

SE TRATA DE UNA NUEVA AMBULANCIA MERCEDES-BENZ SPRINTER, QUE SE SUMARÁ A LA DOTACIÓN DEL PARQUE CENTRAL DE BOMBEROS UBICADO EN ARGANA ALTA. ESTE NUEVO VEHÍCULO IRÁ, DE MOMENTO, DESTINADO A PRESTAR LOS SERVICIOS DE LA COVID-19 EN COLABORACIÓN CON EL SERVICIO CANARIO DE SALUD

El invierno no se pasa. Se supera. Unimog.

Conducir un vehículo tan potente y versátil como el nuevo Unimog es ponerse al mando de la herramienta más completa contra el invierno.

Si desea más información consulte en www.mercedes-benz-trucks.es

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Foto: Servicio Canario de Salud.

ambulatoria) o sencillas salas de curas, para poder practicar intervenciones menos complejas.
También es esencial para evitar contagios diferenciar las circulaciones entre pacientes y profesionales, entre circuito de limpio y de sucio, entre altas e ingresos y entre logística/aprovisionamiento y pacientes. Además, se habilitará un sistema de compuertas para el acceso controlado de personas a determinadas zonas de seguridad por riesgo de contagio o exposición a carga vírica.
Como en el Hospital de IFEMA, dispondrá de un gran espacio de almacenamiento de material sanitario, EPIs, mobiliario de reserva, electromedicina, fungibles y suministros necesarios. Este almacén funcionará de forma habitual como Almacén Central del SERMAS, desde el que se suministrará material a toda la red de centros del Servicio Madrileño de Salud.

LAS LÍNEA DE ATENCIÓN COVID-19 DISPARAN SUS CIFRAS

Un ejemplo del volumen de las líneas dispuestas para la atención al COVID-19 es la línea 900 112 061 del Servicio de Urgencias Canario, puesta en marcha por la Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias para hacer frente a la pandemia, y que ha incrementado su actividad en un 500% en el último mes, pasando de las 7.136 llamadas en julio a más de 43.202 en agosto.
Además, el 112 ha atendido por esta línea de emergencia 2.803 incidencias sanitarias relacionadas con el Covid-19 en el mes de agosto, un 227% más que el mes anterior, por lo que se pide a la población que haga un uso responsable de los servicios y solo llame al 112 si se trata de una urgencia y los síntomas que presenta son graves y no puede demorarse la asistencia sanitaria del Servicio de Urgencias canario (SUC).

MÁS AMBULANCIAS

El consejero de Seguridad y Emergencias del Cabildo de Lanzarote, Francisco Javier Aparicio, presentaba hace unos días una nueva ambulancia de soporte vital básico, carrozada sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter, que se sumará a la dotación del Parque Central de Bomberos ubicado en Argana Alta. Este nuevo vehículo irá, de momento, destinado a prestar los servicios de la COVID-19 en colaboración con el Servicio Canario de Salud.
Francisco Javier Aparicio afirmó que "con esta ambulancia, subvencionada por el Cabildo, pretendemos dar un mejor servicio a la población de Lanzarote y La Graciosa ya que está equipada con todo el material asistencial para poder atender cualquier tipo de emergencia vital en transporte sanitario".
Además del consejero de Seguridad y Emergencias del Cabildo de Lanzarote y Presidente del Consorcio, Francisco J. Aparicio, en el acto estuvieron presentes el director General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, Gustavo de Armas, el director Gerente del GSC del Gobierno de Canarias, Elías Castro el cual adelantó que "la primera semana de diciembre, Lanzarote contará con una renovación de las ambulancias por parte del Gobierno".
Con este nuevo vehículo, el Consorcio de Seguridad, Emergencias, Salvamento, Prevención y Extinción de Incendios del Cabildo de Lanzarote continúa renovando y aumentando su flota de vehículos de asistencia y de rescate para mejorar el equipamiento y su capacidad de respuesta ante cualquier suceso.

MEJORA DEL EQUIPAMIENTO

La comunidad de Madrid refuerza el cuerpo de forestales y bomberos. Recientemente, han aprobado un contrato, de 308.253 euros, destinado a la contratación de suministro de equipos críticos de rescate y extinción de incendios, derivado de las necesidades detectadas como consecuencia de la pandemia del COVID-19 hasta noviembre del presente año.
El Cuerpo de Bomberos, como consecuencia del incremento del número de intervenciones en viviendas particulares, centros sanitarios y residencias de ancianos, ha hecho que estos profesionales tengan que ajustar sus procedimientos operativos para la resolución de cada modelo de emergencias, junto a la aplicación de una serie de medidas de protección exigibles.
La adquisición de los nuevos equipos críticos incluidos en el nuevo contrato aprobado permitirá intervenir con máxima seguridad en atmósferas con contaminación biológica, minimizando el riego de contagio entre el rescatador y la víctima.

LA ADQUISICIÓN DE LOS NUEVOS EQUIPOS CRÍTICOS INCLUIDOS EN EL NUEVO CONTRATO APROBADO PERMITIRÁ INTERVENIR CON MÁXIMA SEGURIDAD EN ATMÓSFERAS CON CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA, MINIMIZANDO EL RIEGO DE CONTAGIO ENTRE EL RESCATADOR Y LA VÍCTIMA

Foto: Comunidad de Madrid.

GAMA FORD TRANSIT ECOBLUE HYBRID SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 6,9 A 9,9 L/100 KM. EMISIONES DE CO_2 WLTP DE 182 A 260 G/KM (DE 144 A 172 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO_2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo. ford.es

EL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA CELEBRA SU 50 ANIVERSARIO

CUENTA CON UNA PLANTILLA DE 434 PERSONAS Y UNA FLOTA DE VEHÍCULOS FORMADA POR 94 VEHÍCULOS Y 4 REMOLQUES

Todas las fotos empleadas en este reportaje pertenecen al Servicio de Extinción de Incendios de la Diputacion Foral de Vizcaya.

DESDE SU CREACIÓN EN 1970, EL SERVICIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA HA REALIZADO MÁS DE 175.000 INTERVENCIONES.

El Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Diputación Foral de Vizcaya celebra su 50 aniversario este 2020. La Diputación Foral de Vizcaya, ante la dificultad de los ayuntamientos de dotarse de los recursos económicos necesarios para atender (en virtud de la Ley de Régimen Local) la extinción de incendios municipales, decidió asumir la prestación de unos servicios en materia de extinción de incendios en el Territorio de Vizcaya. Así, desde el año 1965, la Diputación inicia los trámites y estudios necesarios que posibilitarán la configuración de una infraestructura material y humana con que poner en marcha los primeros parques de bomberos/as.

En 1970, abren sus puertas los primeros parques de bomberos de Gernika, Durango y Trapagaran, en los que un total de 50 bomberos, dos sargentos y un jefe de servicio iniciarían los trabajos de este servicio en dos turnos laborales diarios. El acta que recoge la pri-

EL ACTA QUE RECOGE LA PRIMERA INTERVENCIÓN OFICIAL DE LOS BOMBEROS DE VIZCAYA, LA SITÚA ENTRE LOS DÍAS 30 DE OCTUBRE Y 5 DE NOVIEMBRE DE ESE AÑO. NO SE DESCRIBE QUÉ TIPO DE SINIESTRO NI LA FECHA EXACTA. LA SALIDA CORRESPONDIÓ AL PARQUE DE TRAPAGARAN PARA ATENDER UN SINIESTRO EN SANTURTZI

mera intervención oficial de los bomberos de Vizcaya, la sitúa entre los días 30 de octubre y 5 de noviembre de ese año. No se describe qué tipo de siniestro ni la fecha exacta. La salida correspondió al parque de Trapagaran para atender un siniestro en Santurtzi.
Cuatro años más tarde entraron en funcionamiento los parques de Basauri, Getxo y Zalla con otros 54 bomberos y nuevos medios técnicos. En el año 1985 se puso en servicio el parque de Markina y un año más tarde abrió sus puertas el parque de Mungia. A la red de parques de bomberos profesionales, se le sumó la red de bomberos voluntarios en los municipios de Lekeitio, Orduña, Karrantza y, finalmente, el de Otxandio en 1993. Esta red de parques obedece al principio máximo de poder acceder a cualquier municipio de Vizcaya en un tiempo máximo de 20 minutos.
En la década de los 90, la Diputación se propuso adecuar y trasladar las instalaciones ya existentes a las nuevas vías de comunicación, fundamentalmente autovías, construidas y en servicio del territorio. Así en el año 92, el antiguo parque de Trapagaran dio paso a la instalación central de Urioste (Ortuella) y en el año 97 al traslado del Parque de Getxo a su actual situación en Artaza (Leioa). En el año 1994 se creó, en el parque de Urioste, el Centro de Comunicaciones, que centralizó toda la información y la coordinación de las actuaciones a realizar por el Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento.

RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES HOY

En la actualidad, el Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de Vizcaya está formado por ocho parques de bomberos y bomberas profesionales distribuidos por todas las comarcas: Urioste (Ortuella), Basauri, Artaza (Leioa), Iurreta, Gernika, Balmaseda (en Zalla), Markina y Derio. Están apoyados por las agrupaciones de Voluntariado de Protección Civil de los municipios de Lanestosa, Orduña, Karrantza, Bermeo y Otxandio, junto con un campo de formación en Ispaster, en el que se forman bomberos y bomberas a lo largo de toda su vida profesional.

Así mismo, la Diputación Foral de Vizcaya puso en marcha en enero de 2019 'Bizkaia Prest', el centro integral de gestión de emergencias de Vizcaya. Este centro cuenta con los últimos avances tecnológicos en materia de comunicaciones y supone un punto de entrada único de avisos en materia de emergencias a nivel foral, en el que se coordina la respuesta y desde el que se movilizan todos los recursos de la Diputación (humanos y materiales) para una repuesta eficiente y eficaz, con servicio las 24 horas del día.
En cuanto a los recursos humanos, el Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de Vizcaya cuenta con una plantilla de 434 personas. Y en lo que a recursos materiales se refiere, cuenta con una flota de vehículos formada, en la actualidad, por 94 vehículos y 4 remolques. Este año, se renovará cerca de un 25% de la flota con la llegada de 20 nuevos vehículos de última generación adquiridos el verano pasado. En concreto, serán 6 autobombas urbanas pesadas, 3 autobombas nodrizas pesadas (cisternas), 3 furgones de útiles, 3 auto escaleras automáticas y 5 todoterrenos de mando. Estarán destinados a distintos parques de bomberos de Vizcaya.
Por último, el servicio se verá mejorado próximamente con la construcción de los nuevos parques de bomberos de Zalla y Arratzu, dotados de los últimos avances tecnológicos.

EL SERVICIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA HA REALIZADO A LO LARGO DEL PASADO AÑO 2019, UN TOTAL DE 5.568 INTERVENCIONES, FRENTE A LAS 5.134 DE 2018

MEMORIA BOMBEROS 2019

El Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Diputación Foral de Vizcaya ha realizado a lo largo del pasado año 2019, un total de 5.568 intervenciones, frente a las 5.134 de 2018 (lo que supone un incremento del 8,5%). Asimismo, en el entorno del Puerto Autónomo de Bilbao se han realizado un total de 341 retenes de prevención en 2019, destacando la creciente actividad en los últimos 8 años.

Aunque en 2019 el mayor número de salidas se han registrado en el parque de Urioste (1.779 salidas, 32% sobre el total de salidas registradas), han sido los parques de Gernika y Artaza los que han registrado un mayor incremento en número de salidas respecto a 2018, 16,7% y 14,8% respectivamente. En todos los municipios, el mayor número se salidas han estado vinculadas a servicios de salvamento y rescate con víctimas, y a servicios auxiliares y de saneado de construcciones.

Según el tipo de actuación, en 2019 el mayor número de salidas han estado vinculadas a actividades o servicios de salvamentos con un total de 3.165 salidas registradas (58% sobre el total de salidas), seguido de las 1.580 salidas por incendios (29% sobre el total de salidas) y, por último, las 740 salidas por servicios de asistencias técnicas (13%). Esta dinámica se repite en los 8 parques del Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos de la Diputación Foral de Vizcaya.

Con respecto a los incendios, el número total de intervenciones ha sido de 1.580, de las cuales el grueso han sido fuegos urbanos de pequeñas dimensiones y en viviendas con un total de 1.221 intervenciones, aunque también se han registrado 256 salidas por incendios en áreas rurales, y 103 incendios industriales en fábricas y almacenes.

Cabe señalar que el 90% de las salidas por accidentes de tráfico y en 83% de las salidas por incendios,

LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA PUSO EN MARCHA EN ENERO DE 2019 'BIZKAIA PREST', EL CENTRO INTEGRAL DE GESTIÓN DE EMERGENCIAS DE VIZCAYA. ESTE CENTRO CUENTA CON LOS ÚLTIMOS AVANCES TECNOLÓGICOS EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y SUPONE UN PUNTO DE ENTRADA ÚNICO DE AVISOS EN MATERIA DE EMERGENCIAS A NIVEL FORAL

los bomberos/as llegan a su destino en menos de 20 minutos. Asimismo, el tiempo de alarma desde que se recibe el aviso en el centro de comunicaciones hasta que se pasa al parque de bomberos correspondiente es de 1 minuto y 46 segundos de media.

"LOS AÑOS OCHENTA FUERON DUROS. A LA DESINDUSTRIALIZACIÓN, QUE GENERÓ NUMEROSOS INCENDIOS, SE LE SUMARON LAS INUNDACIONES DEL AÑO 83, LAS ACCIONES TERRORISTAS Y LOS FUEGOS FORESTALES DEL AÑO 89"

JAVIER ELORZA, SUBINSPECTOR DEL SERVICIO DE BOMBEROS DE VIZCAYA

Este 2020 celebran su 50 aniversario, ¿cómo se puede resumir la trayectoria del servicio en todos estos años? ¿Qué intervenciones destacan, o recuerdan, por su dificultad o por la carga emocional de las mismas?

La creación del SEIS de la Diputación de Vizcaya en el año 70 respondía a una necesidad generalizada en el Estado de dar cobertura de Bomberos más allá de las capitales de provincia. Fue una génesis limitada inicialmente a tres parques, pero que en poco tiempo se amplió a seis. El personal de aquellos años se caracterizaba por una gran voluntariedad y capacidad de sacrificio, pero carecían de la formación y del equipamiento para desempeñar el trabajo con la eficiencia y la seguridad con la que se trabaja hoy en día. Eran años de desarrollo industrial y demográfico en Bizkaia que generaron infinidad de situaciones de emergencia que nuestros compañeros afrontaron con gran voluntad y casi siempre con buenos resultados. Fue en esos primeros años cuando, en un incendio, se produjo el único fallecimiento en acto de servicio hasta la fecha.

Los años ochenta fueron duros. A la desindustrialización, que generó numerosos incendios, se le sumaron las inundaciones del año 83 que asolaron toda la cuenca del Nervión, las acciones terroristas y los fuegos forestales del año 89 que afectaron al 25% de la superficie forestal de Vizcaya. En esta década también se produjeron los dos accidentes con mayores repercusiones anímicas para los intervinientes: la explosión de gas en la escuela de Ortuella en 1980, que se llevó la vida de 50 niños y 3 adultos, y el accidente de aviación en el monte Oiz, en 1985, con 148 fallecidos. En esta época se reforzó el servicio con nuevas incorporaciones hasta casi duplicar su plantilla y con la apertura de dos nuevos parques: el de Markina y el de Munguía.

En los años noventa se produjo la verdadera modernización del Servicio, con una nueva estructura de mando, las incorporación de nuevos equipos de intervención como los equipos de respiración de presión positiva, las cámaras de visión térmica, los equipos de ventilación, espumógenos sintéticos y nuevas técnicas de intervención en el rescate en accidentes de tráfico, rescate en altura, rescate acuático, medicina de emergencias y técnicas de control en incendios confinados y en accidentes con materias peligrosas.

Se apostó por la formación y se abrió el campo de maniobras de Ispaster, elemento diferenciador que convertía a los bomberos de Bizkaia en los únicos en contar con unas instalaciones de este calibre.

A partir del año 2000 el servicio ha seguido creciendo en capacidad operativa. Se ha duplicado la estructura de mando, se ha apostado por una formación de calidad para todo el operativo pero sobre todo a nivel de mandos. Si bien los accidentes de tráfico han disminuido en número se han mantenido en gravedad y ha aumentado su complejidad. También hay menos incendios, pero cualitativamente son más complicados debido a los nuevos materiales. También asumimos muchas más competencias de rescate que en los primeros tiempos y, estos últimos años, hemos tenido que hacer frente a la invasión de la avispa asiática, contra la que éramos inicialmente el único servicio púbico equipado para combatirla.

Los actuales bomberos en Vizcaya, quizás carezcan de las competencias manuales de los primeros bomberos del Servicio, pero son más profesionales y están mucho más preparados para hacer frente a las emergencias a las que nos enfrentamos en estos tiempos. El actual SPEIS de la Diputación Foral de Vizcaya es un servicio moderno, bien equipado, que da una cobertura de calidad a los ciudadanos de su Territorio, y que se ha convertido en un referente en algunos aspectos para muchos servicios del Estado.

EL ACTUAL SPEIS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA ES UN SERVICIO MODERNO, BIEN EQUIPADO, QUE DA UNA COBERTURA DE CALIDAD A LOS CIUDADANOS DE SU TERRITORIO, Y QUE SE HA CONVERTIDO EN UN REFERENTE EN ALGUNOS ASPECTOS PARA MUCHOS SERVICIOS DEL ESTADO

"EL EQUIPAMIENTO DEL BOMBERO ES CADA VEZ MÁS COMPLEJO Y REQUIERE DE MAYOR CONTROL DE MANERA QUE TAMBIÉN ES IMPORTANTE OPTIMIZAR LA GESTIÓN LOGÍSTICA"

PATXI BERRETEAGA, JEFE DE LA SECCIÓN DE PREVENCIÓN DEL SERVICIO DE BOMBEROS DE VIZCAYA

¿Qué retos afronta el Servicio de bomberos de la Diputación Foral de Bizkaia de cara al futuro?

En los próximos años el servicio se plantea retos en muy diferentes áreas de trabajo. Ya se han incorporado mejoras en lo referente a Prevención de Riesgos Laborales con nuevos protocolos de intervención que aumentan la seguridad de los intervinientes y equipos para mejorar la higiene en el trabajo. Aun así, éste es un campo en el que el margen de mejora es prácticamente infinito teniendo en cuenta que el riesgo es una parte inherente a la actividad del bombero y es necesario mantener la agilidad y celeridad en las intervenciones.

La evolución de la automoción, los riesgos tecnológicos, las herramientas de trabajo y las técnicas de intervención es cada vez más vertiginosa. En el servicio hay grupos de formación que se encargan de ir absorbiendo todos esos avances y los transmiten a todos los intervinientes. Mantenerse al día en tantas materias como las que trabaja un bombero es un reto cada vez más complicado al que se debe prestar atención constante.

Se plantean también retos a nivel tecnológico que ayuden a mejorar la gestión de la emergencia, llevando cada vez más información al Puesto de Mando e incorporando nuevas herramientas que permitan gestionarla de forma eficaz. El equipamiento del bombero es cada vez más complejo y requiere de mayor control de manera que también es importante optimizar la gestión logística. Trataremos de incorporar las nuevas tecnologías en este ámbito.

Otro de los campos de trabajo será el de estabilizar la plantilla. En los últimos años está habiendo un relevo generacional importante de todos esos trabajadores que empezaron en los años 80 durante aquellas ampliaciones del servicio. Que las nuevas incorporaciones en todos los niveles del servicio sirvan para armar un buen equipo también serán un reto importante.

Hay además un nuevo enfoque en cuanto a la prevención. Está claro que con trabajo y conocimiento previos se pueden evitar muchos siniestros y reducir el número de víctimas. Trabajar la sensibilización ciudadana será una prioridad del servicio hasta conseguir en Bizkaia una ciudadanía concienciada con los riesgos y las pautas de actuación ante incidentes.

En plena pandemia del coronavirus, ¿cómo se han adaptado el funcionamiento del servicio a esta nueva situación (medidas, procedimientos, nuevas funciones, ...)?

Desde el primer momento se tuvo consciencia de que la nuestra era una actividad esencial y había que hacer todo lo posible para mantener el operativo lo más a salvo posible de contagios y propagación para poder seguir ofreciendo un servicio de calidad.

Se establecieron medidas iniciales para reducir la interacción entre personal de distintos relevos y aumentar la distancia social entre personal del mismo relevo. Se actualizaron los protocolos de atención a víctimas introduciendo medidas de protección tanto a víctimas como a intervinientes sin reducir la cercanía a las personas. Los distintos escalones de la pirámide de mando tenían cadencias y ritmos de trabajo diferentes que se han tratado de sincronizar al máximo para reducir los contactos. Se han aplazado también las formaciones que suponían reunir a personal de diferentes relevos y se ha pedido responsabilidad en este sentido a todos los trabajadores en su vida privada. El resultado obtenido, por el momento, parece bastante satisfactorio con tasas de incidencia bajas y habiendo mantenido un alto nivel de operatividad.

En cuanto a funciones y tareas, enseguida comenzamos a dar apoyo al Departamento de Acción Social, en un principio desinfectando residencias de personas mayores, de discapacitados y centros de menores pero puntualmente y a demanda iban surgiendo otras necesidades como centros de salud, comisarías, albergues, etc... En aproximadamente 3 meses realizamos unas 1000 desinfecciones con algunos equipos de bomberos que trabajaban de manera casi independiente fuera de su horario de guardia. La respuesta del personal del servicio fue excelente demostrando, una vez más, su compromiso con la sociedad.

LA EVOLUCIÓN DE LA AUTOMOCIÓN, LOS RIESGOS TECNOLÓGICOS, LAS HERRAMIENTAS DE TRABAJO Y LAS TÉCNICAS DE INTERVENCIÓN ES CADA VEZ MÁS VERTIGINOSA. EN EL SERVICIO HAY GRUPOS DE FORMACIÓN QUE SE ENCARGAN DE IR ABSORBIENDO TODOS ESOS AVANCES Y LOS TRANSMITEN A TODOS LOS INTERVINIENTES

EL EQUIPO DE PSICÓLOGOS CLÍNICOS DEL SUMMA 112 HACE BALANCE EN SU PRIMER ANIVERSARIO

EL SUMMA 112 ES EL PRIMER SERVICIO DE EMERGENCIAS DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD EN CONTAR CON ESTA FIGURA DENTRO DE SU PLANTILLA.

Orgullo, vínculo, ayuda, compromiso, emoción y reto son algunas de las palabras con las que los seis psicólogos clínicos de Emergencias del SUMMA 112, junto con los seis Técnicos de Emergencias Sanitarias que componen el equipo, han resumido su primer año de actividad durante una Webinar organizada por el Departamento de Formación para hacer balance de su actividad y aportación al servicio durante este arranque.

Este equipo, que celebra este mes de julio su primer Aniversario desde que convirtieron al SUMMA 112 en el primer servicio de Emergencias del Sistema Nacional de Salud en contar con esta figura dentro de su plantilla, ha destacado que, como en el resto del servicio y del sistema sanitario, la pandemia por la COVID-19 ha incidido de forma notable en su actividad, ya que de las más de 800 intervenciones de atención psicológica de urgencia y emergencia que han llevado a cabo en este periodo, más de la mitad se desarrolló directamente en el hospital de IFEMA, en el que coordinaron la asistencia psicológica y a los voluntarios de SAMUR-Protección Civil, Cruz Roja... Así, atendieron durante el escaso mes y medio que estuvo operativo el Hospital de Campaña a casi 300 pacientes ingresados, un centenar de familiares y una treintena de profesionales sanitarios, y actuaron acompañando a los familiares en los momentos previos al fallecimiento de algunos pacientes.

Además, a estas cifras hay que sumar casi 400 intervenciones activados por el Jefe de Guardia del SUMMA 112, de las que más del 60% son procesos iniciales de duelo, "intervenciones que contribuyen a no cronificar el duelo, a no patologizarlo", en palabas de Cristina Fernández Belinchón, una de las psicólogas clínicas de Emergencias del equipo. Durante la webinar, explicaron que en muchos casos se trata de muertes en accidentes traumáticos y suicidios, por lo que juegan un papel muy importante en el apoyo a la comunicación de malas noticias. Además, también intervienen cuando existe violencia, maltrato, menores afectados, procesos de ansiedad, etc.

Y otra faceta muy clara de su trabajo en este primer año, como ha quedado de manifiesto en la webinar, es el apoyo y la atención psicológica in situ a los intervinientes; es decir, al personal sanitario, en casos en los que se considere que existe una mayor afectación. Con los profesionales se ha trabajado este mes de junio, y se pretende retomarlo durante el otoño, en grupos de "ventilación emocional" para paliar los efectos que está teniendo la labor asistencial durante esta pandemia. "Reiteramos nuestra disponibilidad a nuestros compañeros. Estamos también para ayudarles a ellos", insisten.

"Se trata de intervenciones de especial sensibilidad y cercanía con el paciente, que es lo que nos tiene que definir", señala Alfonso Domínguez Valiño, TES del equipo de psicólogos del SUMMA 112. "Son incidentes con un alto contenido emocional", resume Rocío Gómez Hermoso, otra de las psicólogas clínicas de Emergencias del SUMMA 112.

Por su parte, Soledad Martín Fresneda, subdirectora médico asistencial del SUMMA 112, Dirección de la que depende el equipo de psicólogos, les felicitó por su "versatilidad y capacidad de adaptación en circunstancias que no han sido precisamente cómodas; por su esfuerzo y por su trabajo espectacular en IFEMA".

Otra actividad que el equipo de psicólogos ha asumido durante este año es la de formar a los profesionales de SUMMA112 en competencias de apoyo emocional y primeros auxilios psicológicos. En este periodo, han coordinado cerca de quince actividades formativas en las que han llegado a participar más de trescientos profesionales, según los datos registrados por el Departamento de Formación del servicio de emergencia extrahospitalaria madrileño.

EL CONSORCIO PROVINCIAL DE BOMBEROS DE MÁLAGA APUESTA POR LA CALIDAD DE FLOMEYCA

FLOMEYCA HA ENTREGADO 24 UNIDADES LIGERAS DE MANDO E INTERVENCIÓN

EL CONSORCIO PROVINCIAL DE BOMBEROS DE MÁLAGA, DEPENDIENTE DE LA DIPUTACIÓN DE MÁLAGA, ACABA DE INCORPORAR A SU FLOTA DE VEHÍCULOS 25 NUEVAS UNIDADES, DE LAS CUALES 24 HAN SIDO CARROZADOS POR FLOMEYCA SOBRE CHASIS DE LA MARCA TOYOTA TRAS GANAR EL CONCURSO DE ADJUDICACIÓN.

La operación, que se ha realizado a través del concesionario oficial de la marca Toyota en Málaga, CUMACA, está compuesta por cuatro modelos diferentes. En concreto se han presentado 12 Hilux, 8 RAV4, 3 C-HR y 1 Land Cruiser. Tanto los RAV4 como las C-HR son vehículos de propulsión híbrida. La adquisición de estas unidades ha supuesto a la Diputación una inversión de 1.040.000 euros. Flomeyca ha realizado en estas unidades los trabajos de pintura, ya que todas vienen de fábrica en blanco, y los de rotulación de los vehículos, instalación de sirenas, emisoras y diversos accesorios.

MEJOR COORDINACIÓN DESDE EL MÓDULO DE JEFATURA

En el todoterreno Land Cruiser se ha instado el módulo de jefatura para la coordinación de intervenciones relevantes y como escalón previo a la movilización del puesto de mando de Bomberos. Se situará en la Central 085 de Bomberos como vehículo de primera salida del oficial de guardia.

AL RESCATE CON LOS NUEVOS 12 HILUX

La docena de unidades Hilux van a distribuirse entre los distintos parques del CPB de Málaga. El modelo Hilux es una pick-up (camionetas de carga descubierta). Se utilizará de apoyo a intervenciones como rescates en montaña, incendios forestales, inundaciones y búsqueda de personas desparecidas, entre otros servicios.

TRANSPORTE DE PERSONAL RESPETUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE

Los 8 todoterrenos RAV4 y los 3 todocamino C-HR son vehículos de propulsión híbrida. Los primeros se destinarán al transporte de personal para las gestiones diarias y de apoyo a la coordinación de emergencias por la jefatura del CPB. En cuanto a los segundos, se usarán en el departamento de Prevención de Incendios y personal de oficinas centrales para las gestiones diarias y también para desplazamientos fuera de la provincia para formación y otras actividades.

Foto: Diputación de Málaga.

EN EL TODOTERRENO LAND CRUISER SE HA INSTADO EL MÓDULO DE JEFATURA PARA LA COORDINACIÓN DE INTERVENCIONES RELEVANTES Y COMO ESCALÓN PREVIO A LA MOVILIZACIÓN DEL PUESTO DE MANDO DE BOMBEROS

LOS NUEVOS VEHÍCULOS VAN A MEJORAR LOS SERVICIOS DEL CPB

El presidente de la Diputación de Málaga, Francisco Salado, asistió a la entrega de los nuevos vehículos para el CPB y señaló en su discurso, el importante esfuerzo económico realizado para potenciar los medios humanos y técnicos del Consorcio.

Por un lado, se refirió "al proceso de estabilización de la actual plantilla de 253 efectivos" y al próximo concurso para "70 nuevas plazas de bomberos", y por otro lado al importante desembolso para seguir renovando la flota. En concreto, esta entrega compuesta por los 24 vehículos ligeros de Flomeyca y Toyota más una autoescala articulada de 32 metros de altura de otra firma, han supuesto una inversión de cerca de 2 millones de euros del presupuesto de 2019. A estas cifras habrá que sumarle otros 6 millones de euros en 2020 para seguir modernizando tanto la flota como la red de parques de bomberos de Antequera, Guadalhorce y Axarquía y la coordinación entre sí gracias a sus comunicaciones por radio, al pasar del servicio analógico al digital. En 2021 se incorporarán al CPB 9 autobombas urbanas ligeras de 1.800 litros, 6 autobombas rurales pesadas de 3.000 litros, 2 autobombas forestales pesadas de 3.500 litros y 2 autobombas nodrizas pesadas de 7.500 litros.

Salado matizaba que este esfuerzo económico se debe considerar "inversión y no gasto" ya que estas mejoras aportan todavía más calidad al trabajo de los profesionales del Consorcio. Este año han realizado 2.476 actuaciones, de las que más de 1.000 han sido por incendios y el resto fueron intervenciones muy variadas.

Los nuevos vehículos servirán para mejorar las actuaciones, su agilidad y coordinación.

De izquierda a derecha, Miguel Ángel Ramírez, Responsable Departamento Empresas, Concesionario Toyota Cumaca; José Francisco Espinosa Barranco, Oficial CPB Málaga; José Macias Guillen, Gerente del Concesionario Toyota Cumaca; José Luis Rodríguez, Jefe de flotas corporativos Toyota España; Manolo Marmolejo, Presidente del CPB Malaga; José Manuel Vázquez Ron, Presidente de la sociedad Flomeyca SA; María Isabel Rodríguez Escobar, Directora de finanzas de Flomeyca SA; y Manuel Palazuelos, Jefe de Operaciones de flotas Toyota España.

"LOS VEHÍCULOS LIGEROS CONSTITUYEN PARA FLOMEYCA UNA DIVISIÓN QUE ESTÁ EN CONSTANTE CRECIMIENTO, CON MÁS DE 40 ENTREGAS EN LOS 2 ÚLTIMOS AÑOS"

"ESTAMOS COMPROMETIDOS CON NUESTROS PROVEEDORES Y CLIENTES PARA PODER COMPENSAR EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE LOS RETRASOS RELACIONADOS CON LA PANDEMIA DEL COVID"

PAUL REYNAUD, PROJECT MANAGER DE FLOMEYCA

¿Qué porcentaje de facturación suponen los vehículos ligeros para Flomeyca en el segmento de los servicios de extinción de incendios?
Los vehículos ligeros constituyen para Flomeyca una división que está en constante crecimiento, con más de 40 entregas en los 2 últimos años. Los Servicios entienden la importancia de carrozar este tipo de vehículos, los cuales tradicionalmente nunca recibían tanta atención, permitiendo el aprovechamiento máximo del espacio de los maleteros y la seguridad de llevar el material bien anclado. En Flomeyca hemos ido aprendiendo de las ideas que ellos mismos nos aportan en cada nuevo proyecto, eso nos permite la innovación en el diseño de los vehículos, para satisfacer las exigencias específicas de cada uno. Por hablar de números, la fabricación de vehículos ligeros constituye ahora una cuarta parte de nuestra facturación.

¿Qué novedades llevan en el carrozado los vehículos entregados, dependiendo del modelo...?
Los vehículos entregados al Consorcio de Málaga tienen ciertas particularidades con respecto a otros vehículos fabricados con anterioridad. Es la primera serie de pickups Hilux que entregamos con toma de aire Snorkel y con una persiana para cerrar la caja de carga. Los faros tienen una protección acrílica que se integra muy bien al diseño del vehículo. El módulo jefatura de la Land Cruiser es muy similar al que hemos instalado para otros servicios, con las cajoneras y la pizarra extraíble y pivotante que constituyen la base de este producto. En este modelo de chasis hemos instalado un pequeño inversor 12-220 V de 500 W para alimentar pequeñas herramientas y cargadores. Las RAV4 no presentan ninguna innovación en lo particular. Como todos los vehículos que producimos, se ha pintado en RAL 3000 después de haber desguarnecido puertas, capó y maletero. Sin embargo, hemos puesto un poco más de énfasis en la rotulación para que el vehículo sea más visible. Y finalmente, las C-HR son un modelo de chasis que no habíamos trabajado. Es una SUV interesante por su motorización y compacidad, que además de ser un vehículo híbrido, tiene una tarificación muy competitiva.

¿Cómo ve el futuro de los vehículos híbridos para los bomberos?
TOYOTA es el líder en el mercado de vehículos híbridos, y su éxito va a inspirar a otros fabricantes para mejorar sus propuestas. Nosotros creemos que, en el mercado de vehículos ligeros, hay una solución híbrida para cualquier uso, con la única excepción por ahora de vehículos todo terreno ¨puros¨. La calidad de la propuesta actual, aunada a los estímulos económicos del gobierno, y a crecientes y válidas inquietudes medio ambientales por la parte de la ciudadanía, dibujan un futuro muy brillante para los vehículos híbridos. A tal grado que algunos fabricantes de chasis pesados están ya anunciando motorizaciones híbridas, con las que ya estamos trabajando para algunos clientes.

¿Qué entregas tiene previstas Flomeyca de aquí a finales de año?
Estamos comprometidos con nuestros proveedores y clientes para poder compensar en la medida de lo posible los retrasos relacionados con la pandemia del COVID. En este contexto tenemos varios proyectos de furgonetas con el Ayuntamiento de Madrid, y esperamos entregar algunos lotes antes del final de 2020. Tenemos un par de autoescaleras compactas articuladas de 32 metros de Riffaud cuyas entregas están proyectadas antes del final de año. Y finalmente, además de algún otro vehículo ligero, esperamos entregar una Bomba Urbana Ligera de la marca Ziegler.

"TENEMOS UN PAR DE AUTOESCALERAS COMPACTAS ARTICULADAS DE 32 METROS DE RIFFAUD CUYAS ENTREGAS ESTÁN PROYECTADAS ANTES DEL FINAL DE AÑO. Y FINALMENTE, ADEMÁS DE ALGÚN OTRO VEHÍCULO LIGERO, ESPERAMOS ENTREGAR UNA BOMBA URBANA LIGERA DE LA MARCA ZIEGLER"

EL CABILDO DE FUERTEVENTURA ENTREGA UNA BUL SOBRE CHASIS MAN A SUS BOMBEROS

ADEMÁS, LA CORPORACIÓN INSULAR HA INCORPORADO RECIENTEMENTE DIECISÉIS NUEVOS BOMBEROS Y CUATRO CABOS

FUERTEVENTURA HA AFRONTADO EL VERANO CON LA MAYOR DOTACIÓN DE EFECTIVOS Y RECURSOS DE EMERGENCIA DE TODA SU HISTORIA CON LA INCORPORACIÓN DE ESTE NUEVO VEHÍCULO DE INTERVENCIÓN RÁPIDA QUE SE INCORPORA A LA FLOTA DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS DEL CABILDO DE FUERTEVENTURA.

Fuerteventura ha afrontado el verano con la mayor dotación de efectivos y medios de emergencia de toda su historia, gracias a la incorporación de un nuevo camión de bomberos de intervención rápida, que se suma a los 20 funcionarios del servicio de prevención, extinción de incendios y salvamento del Cabildo que se han incorporado durante el presente mandato. Así lo comunicaron el presidente de la Corporación insular, Blas Acosta, y el consejero de Seguridad y Emergencias, Alejandro Jorge, en el acto de presentación de este nuevo vehículo, que se incorpora a la flota del Cabildo.

Se trata de una bomba urbana ligera (BUL) carrozada sobre chasis MAN, con depósito de 1.800 litros de agua, que se pondrá al servicio de cualquier emergencia que ocurra en la totalidad de municipios de la Isla, mejorando la respuesta a los accidentes que se produzcan. Esta bomba urbana ligera (BUL) cuenta con diverso material especializado para la actuación en accidentes de tráfico, rescates e incendios. El vehículo está diseñado para mejorar la prevención de riesgos laborales de los profesionales, incorporando modernos sistemas de descenso de escaleras, así como elementos que permiten acceder a todas las herramientas sin la realización de grandes esfuerzos físicos. Destacan además los modernos elementos de señalización óptica y acústica, que permiten una mayor seguridad en los desplazamientos urgentes, así como la señalización del vehículo durante las intervenciones.

A este vehículo se le sumarán seis ambulancias que llegarán a lo largo de este año 2020, aumentando los recursos en materia de Seguridad y Emergencia de la Isla. La reciente incorporación de dieciséis bomberos y cuatro cabos viene a reforzar este servicio, suponiendo esta importante inversión en seguridad pública uno de los pilares y objetivos marcados por el Cabildo, a través de la Consejería de Seguridad y Emergencias.

Según Acosta, “estamos pendientes de adquirir nuevos vehículos y, con la reciente culminación del proceso de selección de nuevos bomberos en la Isla, vamos a prácticamente triplicar la respuesta ante cualquier accidente”.

Para Alejandro Jorge, “esta nueva incorporación viene a mostrar la apuesta decidida del Cabildo por aumentar no sólo los efectivos humanos, sino también los vehículos a disposición de la Isla”. “Esto nos va a permitir afrontar un verano con garantías de que si ocurren accidentes múltiples, vamos a tener una respuesta satisfactoria”.

"NUESTRA TRAYECTORIA SE RESUME EN EFICACIA EN EL SERVICIO QUE SE NOS ENCOMIENDA Y GENEROSIDAD EN EL ESFUERZO, DANDO INCLUSO MÁS DE LO QUE SE NOS PUEDA EXIGIR"

MANUEL CRUZ VIAS, GERENTE DE AMBULANCIAS BARBATE, S.COOP.AND.

Entrevistamos a Manuel Cruz Vías, gerente de Ambulancias Barbate. Licenciado en Derecho, abogado con 33 años de ejercicio profesional, Cruz cuenta con un Máster Universitario en Gestión Fiscal y Contable, es experto Universitario en Derecho del Trabajo, y Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales, Mediador Civil y Mercantil.
Los últimos 9 años ha estado al frente como Gerente de Ambulancias Barbate y es miembro de la Junta Directiva de la Asociación Andaluza de Ambulancias -ADEMASUR-. Anteriormente, fue Gerente de la POLICLINICA MULTIMEDICA, en Cádiz (15 años); Administrador Concursal de varias empresas, designado por el Juzgado de lo Mercantil de Cádiz; amplia experiencia en negociación colectiva, formando parte de las mesas negociadoras de convenios colectivos de distintos ramos (sanidad privada, transporte sanitario, metal, transporte de viajeros, agua y electricidad) y ámbitos (de empresa y sectoriales). Por último, destacar que fue miembro del Consejo Rector de FAECTA (Federación Andaluza de Empresas Cooperativas de Trabajo) desde 2012 a 2016.

ACTUALMENTE AMBULANCIAS BARBATE EMPLEA A 145 PERSONAS, DOS TERCIOS DE LAS CUÁLES SON PERSONAS SOCIAS TRABAJADORAS, Y EL TERCIO RESTANTE TRABAJADORES CONTRATADOS. LA FLOTA ESTÁ COMPUESTA POR 80 AMBULANCIAS DE LAS DISTINTAS CLASES, UN VEHÍCULO TALLER Y OTROS DOS DE APOYO OPERATIVO.

¿Cómo podríamos resumir la trayectoria de Ambulancias Barbate a lo largo de estos más de 30 años?

Condensar en breves líneas la larga trayectoria de Ambulancias Barbate (37 años de actividad ininterrumpida), se me antoja harto complicado; no obstante, lo resumiría con dos expresiones: eficacia en el servicio que se nos encomienda y generosidad en el esfuerzo, dando incluso más de lo que se nos pueda exigir contractualmente. Ello explica que las distintas Administraciones Públicas de nuestro ámbito (autonómica y locales), al igual que mutuas y compañías sanitarias, sigan depositando su confianza en Ambulancias Barbate.

¿En qué comunidades están presentes?

Nuestro ámbito de actuación territorial es nacional, si bien es en la Comunidad Autónoma Andaluza, y mayormente en la provincia de Cádiz, donde desplegamos el grueso de nuestra actividad, ya que es con la Junta de Andalucía con quien mantenemos los principales contratos de servicios.

¿Cuáles son las líneas básicas de la estrategia empresarial de Ambulancias Barbate en el sector del transporte sanitario?

Nuestra estrategia empresarial se ve condicionada, de una parte, por la propia estructura societaria y económica de Ambulancias Barbate, como Sociedad Cooperativa y PYME que es; y, de otro lado, por la planificación y dimensionamiento que de los concursos públicos haga la Administración Pública Sanitaria en aplicación de la vigente Ley de Contratos del Sector Público (LCSP). Así que tenemos un doble empeño al respecto: velar por que las Administraciones observen en los concursos públicos las licitaciones por lotes, cumpliendo así con lo que determina la LCSP; y forjar alianzas con empresas de nuestro tamaño, a fin de concurrir a licitaciones que nos puedan quedar vetadas a causa de nuestra limitada musculatura económica.

NUESTRO ÁMBITO DE ACTUACIÓN TERRITORIAL ES NACIONAL, SI BIEN ES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA ANDALUZA, Y MAYORMENTE EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ, DONDE DESPLEGAMOS EL GRUESO DE NUESTRA ACTIVIDAD, YA QUE ES CON LA JUNTA DE ANDALUCÍA CON QUIEN MANTENEMOS LOS PRINCIPALES CONTRATOS DE SERVICIOS

¿Cuántas personas componen el equipo?
Actualmente Ambulancias Barbate emplea a 145 personas, dos tercios de las cuáles son personas socias trabajadoras, y el tercio restante trabajadores contratados.

¿Cuántos vehículos tienen en la flota? ¿Qué marcas predominan?
Nuestra flota está compuesta por 80 ambulancias de las distintas clases, un vehículo taller y otros dos de apoyo operativo, siendo Volkswagen, Renault y Mercedes las marcas con las que trabajamos.

¿Tienen prevista la incorporación de nuevos vehículos a su flota, a corto o medio plazo?
Al ser la nuestra una empresa de economía social, sin socios inversores a los que retribuir dividendos,

SALVO QUE SURJA ALGÚN CONCURSO QUE REQUIERA DE MAYOR INVERSIÓN, A CORTO PLAZO NUESTRAS NECESIDADES PASAN POR LA ADQUISICIÓN DE UNA DECENA DE NUEVAS AMBULANCIAS

TODOS LOS EXCEDENTES QUE PRODUCE LA COOPERATIVA, UNA VEZ ABONADAS LAS RETRIBUCIONES A LAS PERSONAS EMPLEADAS POR LOS SERVICIOS PRESTADOS, SON DEDICADOS A LA MEJORA Y AMPLIACIÓN DE NUESTROS ACTIVOS, PRIORITARIAMENTE A LA MODERNIZACIÓN Y REPOSICIÓN DE LA FLOTA

todos los excedentes que produce la cooperativa, una vez abonadas las retribuciones a las personas empleadas por los servicios prestados, son dedicados a la mejora y ampliación de nuestros activos, prioritariamente a la modernización y reposición de la flota. Salvo que surja algún concurso que requiera de mayor inversión, a corto plazo nuestras necesidades pasan por la adquisición de una decena de nuevas ambulancias.

¿Cuáles son los carroceros presentes en su flota? ¿Cuáles son sus ventajas más significativas?
La flota actual está carrozada en su integridad por EUROGAZA EMERGENCIAS, RODRIGUEZ LOPEZ y STIL CONVERSION, empresas carroceras que gozan de nuestra confianza por la atención y servicio esmerados que nos vienen prestando.

¿Qué rol juegan las nuevas tecnologías dentro de su empresa?
Cuando la supervivencia de una empresa depende de cumplir con los cada vez más exigentes requisitos técnicos de los concursos públicos, tienes, sí o sí, que estar a la última; porque es "lo último" lo que te van a pedir que aportes, y lo que, los duros competidores, sin duda, van a ofrecer.

¿Qué sistema de gestión de flotas utiliza? ¿Qué les aporta?
La gestión de los vehículos, desde hace unos 7 años, la llevamos a cabo con la aplicación GAM XXI, sistema que nos permite, además de administrar racionalmente la flota, llevar la gestión integral de la empresa.

Tras la pandemia del coronavirus, ¿cómo ha cambiado esta situación su manera de trabajar? (medidas, procedimientos, ...)
En 37 años de vida hemos tenido que afrontar situaciones verdaderamente dramáticas, y lo hicimos con

CUANDO LA SUPERVIVENCIA DE UNA EMPRESA DEPENDE DE CUMPLIR CON LOS CADA VEZ MÁS EXIGENTES REQUISITOS TÉCNICOS DE LOS CONCURSOS PÚBLICOS, TIENES, SÍ O SÍ, QUE ESTAR A LA ÚLTIMA; PORQUE ES "LO ÚLTIMO" LO QUE TE VAN A PEDIR QUE APORTES, Y LO QUE, LOS DUROS COMPETIDORES, SIN DUDA, VAN A OFRECER

la "naturalidad" con que realizan sus tareas quienes se dedican, por profesión y vocación a las emergencias: desde la colaboración en la evacuación del Hospital General de Cádiz, cuando se incendió estando plenamente ocupado, hasta el traslado de infectados por el ébola, o los de centenares de inmigrantes que llegan a nuestras costas de improviso y en pésimas condiciones de salubridad: no te das cuenta, y ya estás actuando. Pero en esta ocasión, con la pandemia del coronavirus, un elemento nuevo entró en liza: el desconocimiento -y el consiguiente desconcierto- de los poderes públicos en cuanto a la magnitud del problema y el cómo abordarlo, lo que a su vez comportó, en las primeras semanas, continuos cambios de protocolos y medidas a implementar. Pasadas esas primeras semanas, la capacitación de nuestros TES y la puesta en marcha de protocolos específicos (lo que nos ha supuesto un considerable esfuerzo económico en la adquisición de medios de protección y desinfección) ha hecho posible que el coronavirus se haya convertido en una rutina más en nuestro quehacer diario.

"MANIOBRABILIDAD, VERSATILIDAD Y CAPACIDAD PARA TRABAJOS DUROS, SON CARÁCTERÍTICAS ESENCIALES PARA NUESTROS VEHÍCULOS"

MANUEL CONDADO DÍEZ, SARGENTO DEL SPEIS DE SANTANDER

EN LA ACTUALIDAD EL CUERPO DE BOMBEROS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTANDER CUENTA CON UN TOTAL DE 101 EFECTIVOS EN PLANTILLA, UN PARQUE UBICADO EN OJÁIZ Y UNA FLOTA DE EXTINCIÓN COMPUESTA POR 24 VEHÍCULOS.

La ciudad de Santander ha sufrido desde sus orígenes, y en varias ocasiones, la destrucción provocada por el fuego. Están documentados los muy graves de 1340 y 1435 además de otros menores. Muchos de ellos acentuados por el viento sur hacen que se extremen precauciones, como cuando en 1535 se dispone: "...cuando arrecie el viento, se pongan cuatro guardas que velen toda la noche de a dos, y cada vecino lleve una cántara de agua, cuando menos."

Es en los primeros años del reinado de Isabel II cuando se dan los primeros pasos en la organización de los modernos Cuerpos de Bomberos en toda España. En nuestra ciudad se comienza con una Compañía de Artilleros-Bomberos en 1834, y a lo largo del S. XIX sufrirán diversas reorganizaciones hasta llegar a ser un servicio más que el municipio pone a disposición de los santanderinos.

El 3 de noviembre de 1893 explota el vapor "Cabo Machichaco" segando las vidas de más de 500 personas y dejando más de 2000 heridos. Perecieron las máximas autoridades civiles y militares de la época, así como cerca de la mitad de la plantilla de bomberos existente y la única bomba de vapor en uso. Este trágico suceso marcó un punto de inflexión en el sentir de los santanderinos y su ayuntamiento. Como con-

secuencia de ello, se reorganiza, dota y mejora de forma estable el Servicio Municipal contra Incendios. Este es un breve resumen de la historia del inicio del servicio de bomberos en la ciudad de Santander. Ahora, en palabras de Manuel Condado Díez, sargento del Servicio de extinción de incendios del Ayuntamiento de Santander, conoceremos el presente del servicio y su futuro próximo. Condado ingresó por oposición de Bombero en septiembre de 2008, alcanzó la plaza de cabo por concurso-oposición en junio de 2017, y finalmente la plaza de Sargento por concurso-oposición en septiembre de 2019.

¿En qué consiste su labor dentro del Cuerpo de Bomberos?
Mi labor dentro del Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Santander es Sargento de Prevención. Las tareas de este servicio son fundamentalmente: seguimiento de la red de hidrantes del municipio, revisión, funcionamiento, necesidades, altas, cartografía; Realización de los preventivos de los eventos de pública concurrencia; Formación a colectivos de la prevención contra incendios y salvamento; Asesoramiento en los simulacros de entidades públicas y privadas del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma; Informes de PCI de proyectos de obra, nueva, reforma, cambio de uso, industrial. CTE, RIPCI, RSCIEI. Residencial Vivienda, Residencial Público, Aparcamientos, Hospitalario, Pública Concurrencia; Informes de PCI de obra finalizada preceptivo a la licencia de actividad; Informes de siniestros de la edificación, estructuras, fachadas, viales y entorno de los edificios: Industrias SEVESO de Santander y arco de la bahía. Convenios. Formación; Infraestructuras: Puerto de Santander. Aeropuerto Severiano Ballesteros; y me ocupo de gestionar el suministro de ropa de trabajo de los bomberos, EPIs, etc.

EL MUNICIPIO DE SANTANDER, EL ARCO DE LA BAHÍA Y A PETICIÓN DEL 112 EN EL RESTO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

OCHO SON AUTOTANQUES, DOS ESCALAS, DOS BRAZOS ARTICULADOS, DOS BOMBAS NODRIZAS, UN CAMIÓN GRÚA, UN VEHÍCULO DE RESCATE ACUÁTICO, DOS PMA, UNA MMPP, TRES VEHÍCULOS DE INTERVENCIÓN RÁPIDA Y UN VEHÍCULO DE JEFATURA

¿Cuántas personas forman parte del servicio?
En la actualidad el cuerpo de bomberos el Ayuntamiento de Santander cuenta con un total de 101 efectivos en plantilla. Distribuidos tanto en labores administrativas como operativas.

¿Cuál es el ámbito de actuación de los bomberos de Santander?
El municipio de Santander, el arco de la bahía y a petición del 112 en el resto de la Comunidad autónoma.

LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIO EN NUESTRA CIUDAD DEBEN TENER VARIAS CARACTERÍSTICAS CONCRETAS: VERSATILIDAD, PARA MÚLTIPLES POSIBILIDADES, MANIOBRABILIDAD, IMPRESCINDIBLE EN LOS SERVICIOS URBANOS, Y CAPACIDAD, DE TRABAJOS DUROS Y PROLONGADOS

¿Con cuántos parques cuentan y donde se localizan?
Nuestro servicio cuenta con un parque, el cual está ubicado en Ojáiz.

¿De cuántos vehículos se compone el/los parques? ¿Marcas y modelos más habituales en los parques? ¿Carroceros?

La flota del servicio de extinción de la ciudad está compuesta por 24 vehículos. De ellos, ocho son autotanques, dos escalas, dos brazos articulados, dos bombas nodrizas, un camión grúa, un vehículo de rescate acuático, dos PMA, una MMPP, tres vehículos de intervención rápida y un vehículo de jefatura. Contamos con varias marcas y carroceros en la flota. Una de las últimas incorporaciones fue una escala carrozada sobre chasis Scania por Flomeyca.

Más allá de tipologías... ¿qué características deben cumplir los vehículos que hay en su parque de bomberos?

INTERVENCIONES EN 2019

Los Bomberos de Santander atendieron cerca de 1.300 emergencias en 2019, concretamente 1.292, de las que un total de 247, -el 19 por ciento del total-, se produjeron fuera del municipio. De las 1.292 actuaciones, 634 fueron rescates, intervenciones en inundaciones o fugas, o relacionadas con construcciones; 548 fueron incendios; y 110, accidentes de tráfico.
Los bomberos santanderinos participaron en un total de 404 incendios dentro del municipio y 144 en el resto de la comunidad, donde también atendieron 28 accidentes de tráfico y 74 emergencias relacionadas con fugas, escapes y rescates.
Desde el Ayuntamiento remarcan el carácter solidario que un año más ha demostrado el cuerpo y ha recordado que 1 de cada 5 actuaciones de los bomberos santanderinos tiene lugar fuera del municipio, labores que se regulan por el convenio suscrito con el Gobierno de Cantabria que sin embargo no cubre la totalidad del coste de las mismas.
Respecto al tipo de incendios en los que participaron los efectivos, la mayoría producidos en viviendas (229), seguidos de incendios de vegetación (131), mobiliario (114), transporte (56) e industrias (18). Asimismo, el servicio se movilizó para la atención de 996 intervenciones sin carácter de emergencia, -874 en Santander y 122 en otros municipios-, especialmente vinculadas a la apertura de puertas (378), apicultura (372) y trabajo de prevención (246) donde se incluyen la revisión de hidrantes, bocas de riego o sistemas de prevención de incendios, la realización de simulacros y planes de evacuación, la revisión e informes de infraestructuras, o labores de formación y apoyo en espectáculos.
En total, fueron 3.444 salidas a lo largo del año, lo que supone una media de 9,43 salidas diarias.

Los vehículos que prestan servicio en nuestra ciudad deben tener varias características concretas: versatilidad, para múltiples posibilidades, maniobrabilidad, imprescindible en los servicios urbanos, y capacidad, de trabajos duros y prolongados.

En plena pandemia del coronavirus, ¿Cómo se han adaptado el funcionamiento del servicio a esta nueva situación (medidas, procedimientos, nuevas funciones, ...)?
Se han seguido escrupulosamente todas las recomendaciones que se han establecido a nivel local, autonómico o estatal desde los diferentes órganos de gobierno.

¿Cuántas intervenciones realizaron en 2019? ¿Cuáles fueron las más habituales?
En total unas 4.000 intervenciones, de las cuales 1.300 Incendios, 900 rescates y el 21% de servicios en la provincia.

¿Qué retos afronta el Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Santander de cara al futuro?

COLABORAMOS CON EL GOBIERNO DE CANTABRIA Y CON SUS EFECTIVOS MEDIANTE UN CONVENIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS FUERA DEL MUNICIPIO CUANDO SEAMOS REQUERIDOS

Mejorar en todos los sentidos, avanzar en la formación y la prevención, asumir nuevas competencias, retos y convenios.

¿Qué tipo de sinergias existen con los bomberos autonómicos del Gobierno de Cantabria?
Colaboramos con el gobierno de Cantabria y con sus efectivos mediante un convenio de prestación de servicios fuera del municipio cuando seamos requeridos. Nuestra relación con los bomberos de los parques del 112 es muy buena y cuando hemos coincidido en los siniestros a los que nos han requerido no hay ningún problema de coordinación ni de trabajo conjunto.

INTERVENCIONES POR FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS

LAS TORMENTAS PUEDEN GENERAR UN ELEVADO RIESGO PARA LAS PERSONAS E INCREMENTAN EL NÚMERO DE AVISOS A LOS SEIS EXPONENCIALEMENTE

LA ACTIVACIÓN DE VEHÍCULOS PARA ATENDER ESTAS INTERVENCIONES SON LAS BUL (BOMBAS URBANAS LIGERAS) EN PRIMERAS RESPUESTAS Y COMO VEHÍCULOS DE APOYO, LAS AEA (AUTO ESCALERA AUTOMÁTICA) O LOS ABE (AUTO BRAZO EXTENSIBLE) QUE CON ESTAS CONDICIONES CLIMÁTICAS SU OPERATIVIDAD, RESPECTO A LA ALTURA DE TRABAJO, SE PUEDE VER LIMITADA POR MEDIDAS DE SEGURIDAD.

Aunque hay muchas condiciones meteorológicas desfavorables como las sequias, nevadas, altas temperaturas, nieblas,... que influyen de una manera importante en la vida humana, no todas causan situaciones peligrosas. En este reportaje vamos a comentar un fenómeno meteorológico adverso, como son las tormentas, que cuando se producen en nuestras ciudades pueden generar un elevado riesgo para

Debido al número de avisos recibidos en un breve espacio de tiempo, por fenómenos metrológicos adversos, los operadores del Centro Integral de Seguridad y Emergencias Madrid (CISEM) tienen que clasificar y dar prioridad a las intervenciones.

La acumulación de agua en la calzada puede afectar al tráfico incrementando el tiempo de llegada de los vehículos de emergencias.

las personas, incrementando el número de avisos a los SEIS (Servicios de Extinción de Incendios y Salvamentos). En nuestro país, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) es la encargada del desarrollo, implantación, y prestación de los servicios meteorológicos contribuyendo a la seguridad de personas y bienes, a través de la adecuada predicción y vigilancia de fenómenos meteorológicos adversos.
AEMET define una tormenta como "una tempestad de escala local, siempre producida por un cumulonimbo y acompañada de rayos y truenos. A menudo las tormentas van acompañadas de fuertes rachas de viento, precipitación intensa e incluso granizo, sin embargo, la actividad eléctrica es el único requisito imprescindible para la consideración de un episodio convectivo como de tormenta".
Las tormentas pueden ser débiles, moderadas o fuertes, según sea su actividad eléctrica, la intensidad de la precipitación, el viento y el tamaño o la acumulación del granizo. A continuación, comentaremos aquellos factores propios de las tormentas que incrementan el número de avisos a los SEIS.

SIN DUDA LOS AVISOS MÁS NUMEROSOS ATENDIDOS POR LOS OPERARIOS EN EL 112 POR LAS FUERTES RACHAS DE VIENTO, SON DEBIDO, A RAMAS Y ÁRBOLES, CORNISAS, CARTELES PUBLICITARIOS, ETC. CAÍDOS EN LA VÍA PÚBLICA O QUE EXISTE RIESGO PARA LAS PERSONAS

EN CLIMATOLOGÍA SE CONSIDERA VIENTO FUERTE CUANDO SE PRODUCEN RACHAS SUPERIORES A 50 KM/H (LA RACHA ES EL VALOR INSTANTÁNEO DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO Y EL VIENTO MEDIO ES LA VELOCIDAD MEDIA EN 10 MINUTOS). ESTO COINCIDE APROXIMADAMENTE CON VIENTOS A PARTIR DEL VALOR 6 EN LA ESCALA DE VIENTOS BEAUFORT

FUERTES RACHAS DE VIENTO

En Climatología se considera viento fuerte cuando se producen rachas superiores a 50 km/h (la racha es el valor instantáneo de la velocidad del viento y el viento medio es la velocidad media en 10 minutos). Esto coincide aproximadamente con vientos a partir del valor 6 en la escala de vientos Beaufort. En dicha escala podremos estimar este valor simplemente a través de la observación visual del entorno: se mueven las ramas grandes de los árboles, las banderas ondean fuertemente, los paraguas se utilizan con dificultad, etc. Cuando el viento medio, empleando la escala Beaufort, es de fuerza 6, con mucha probabilidad las rachas van a superar los 50 km/h.
Sin duda los avisos más numerosos atendidos por los operarios en el 112 por las fuertes rachas de viento, son debido, a ramas y árboles, cornisas, carteles publicitarios, etc. caídos en la vía pública o que existe riesgo para las personas. La activación de vehículos para atender estas intervenciones son las BUL (bombas urbanas ligeras) en primeras respuestas y como vehículos de apoyo, las AEA (auto escalera automá-

La caída de ramas y árboles, muchas veces, afectan al tendido eléctrico o de telefonía, por lo que es conveniente dar aviso, a las compañías afectadas, para que reparen sus instalaciones lo antes posible.

Cuando se produce la caída de árboles en la vía pública o lugares transitados, se debe dar prioridad al reconocimiento de la zona afectada, para localizar y rescatar a posibles personas atrapadas.

tica) o los ABE (auto brazo extensible) que con estas condiciones climáticas su operatividad, respecto a la altura de trabajo, se puede ver limitada por medidas de seguridad.

ABUNDANTES PRECIPITACIONES

Otra de las características de las tormentas es la cantidad de agua que cae en un periodo muy corto de tiempo. Esta acumulación, puede producir la saturación de la red de alcantarillado y colectores, causando inundaciones en zonas bajas, como túneles, sótanos, garajes, líneas del suburbano, etc. También el incremento del nivel de agua de los ríos puede ocasionar el desbordamiento de los mismos con el riesgo para las personas de las viviendas próximas y también para los vehículos que transitan por zonas inundables.

Los vehículos activados a este tipo de intervenciones, depende de, si hay que realizar algún tipo de rescate o no. Si está relacionado con inundaciones, sin riesgo para las personas, como la acumulación de agua, en locales, sótanos, garajes o zonas bajo rasante, son los vehículos provistos de equipos para desaguar y RMB (remolques moto-bombas) los alertados. En el caso de avisos en zonas inundadas en los que hay que realizar algún tipo de rescate (situación compleja, ya que, en muchos casos habrá que aplicar técnicas de rescate acuático en superficie) la activación es de un FEA (furgón equipo acuático) o en su defecto un FSV (furgón de salvamentos varios).

Otro tipo de intervenciones que se producen por las fuertes lluvias, en nuestras carreteras, y que no hay que restarle importancia, es la creación de balsas de

Los desprendimientos de cornisas pueden representar un elevado riesgo para los transeúntes, es importante realizar un reconocimiento de la fachada para asegurarnos del estado de la misma y acordonar la zona si fuera necesario.

OTRA DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS TORMENTAS ES LA CANTIDAD DE AGUA QUE CAE EN UN PERIODO MUY CORTO DE TIEMPO. ESTA ACUMULACIÓN, PUEDE PRODUCIR LA SATURACIÓN DE LA RED DE ALCANTARILLADO Y COLECTORES, CAUSANDO INUNDACIONES EN ZONAS BAJAS, COMO TÚNELES, SÓTANOS, GARAJES, LÍNEAS DEL SUBURBANO, ETC

agua en las calzadas, que, aunque estas no sean muy profundas, causan grandes retenciones en el tráfico y pueden provocan graves accidentes.

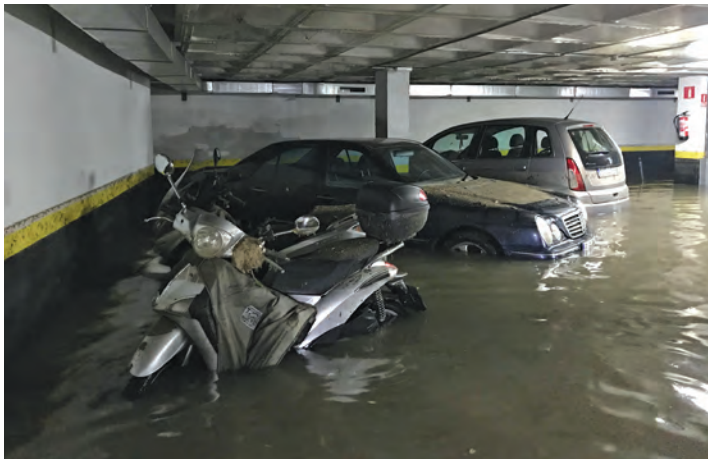
ACTIVIDAD ELÉCTRICA

La actividad eléctrica asociada a las tormentas es un fenómeno meteorológico de gran relevancia. Muchas personas son alcanzadas por rayos y los daños en infraestructuras y bienes materiales son muy cuantiosos. Si comparamos este fenómeno adverso, con otros, asociados a las tormentas, como intensas precipitaciones, granizo, fuertes rachas de viento, ... el número de víctimas causados por la actividad eléctrica es muy superior. Las intervenciones de los Servicios de Emergencias por esta actividad eléctrica, aunque no suelen ser muy numerosas, están relacionadas normalmente con incendios en subestaciones eléctricas, forestales, pastos, y también con daños en edificaciones. Siempre que exista la posibilidad de este fenómeno tendremos especial precaución en el empleo de los vehículos de trabajo en altura como las AEA y ABE.

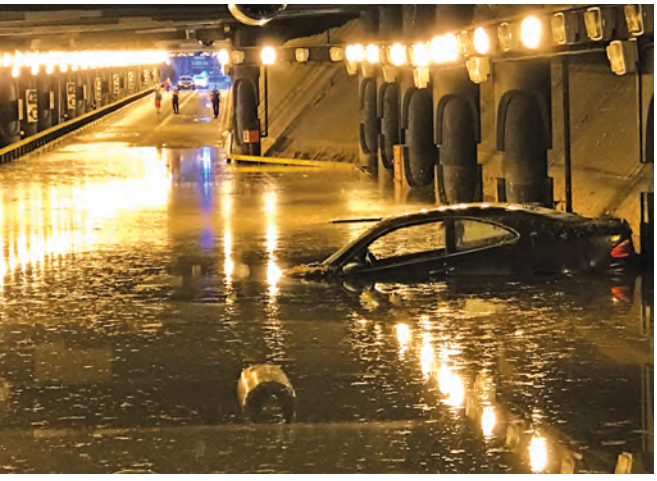
Como podemos apreciar, estos fenómenos meteorológicos adversos, por sí solos, incrementan el número de avisos a los Servicios de Emergencia, pero cuando todos ellos se producen a la vez como ocurre en un fenómeno tormentoso, la situación para los SEIS se complica, por la cantidad de avisos que tienen que atender en un periodo de tiempo muy corto. La Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, de acuerdo con las predicciones de AEMET, alerta de los fenómenos meteorológicos adversos en la Península. Cuando se dan estas circunstancias, sería conveniente que los SEIS reforzaran los servicios de guardia para dar respuesta a esas alarmas.

MUCHAS PERSONAS SON ALCANZADAS POR RAYOS Y LOS DAÑOS EN INFRAESTRUCTURAS Y BIENES MATERIALES SON MUY CUANTIOSOS. SI COMPARAMOS ESTE FENÓMENO ADVERSO, CON OTROS, ASOCIADOS A LAS TORMENTAS, COMO INTENSAS PRECIPITACIONES, GRANIZO, FUERTES RACHAS DE VIENTO, ... EL NÚMERO DE VÍCTIMAS CAUSADOS POR LA ACTIVIDAD ELÉCTRICA ES MUY SUPERIOR

LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL Y EMERGENCIAS DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, DE ACUERDO CON LAS PREDICCIONES DE AEMET, ALERTA DE LOS FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS EN LA PENÍNSULA. CUANDO SE DAN ESTAS CIRCUNSTANCIAS, SERÍA CONVENIENTE QUE LOS SEIS REFORZARAN LOS SERVICIOS DE GUARDIA PARA DAR RESPUESTA A ESAS ALARMAS



Las inundaciones en garajes y sótanos se suelen producir por la acumulación de basura y suciedad en las rejillas de los sumideros. Levantándolas evitaremos que tengamos que colocar electrobombas para el achique.



Siempre que tengamos que acceder por una zona inundada es importante ir reconociendo el firme par donde vamos a pisar para evitar caídas en pozos, desniveles, etc.

ENRIQUE ÁLVAREZ DÍEZ
SUBOFICIAL BOMBEROS
DE MADRID

"NUESTRA MAYOR RESPONSABILIDAD ES QUE EL EQUIPO SE MANTENGA SANO ANTES, DURANTE Y DESPUÉS DE LA MISIÓN, LABORES LOGÍSTICAS Y DE RESCATE"

DAVID MATESANZ SERONERO, TÉCNICO DE EMERGENCIAS SANITARIAS DEL ERICAM Y DEL SUMMA 112

LA UNIDAD ESPECIAL DE EMERGENCIA Y RESPUESTA INMEDIATA (ERICAM), CREADA PARA DAR UNA RESPUESTA CONJUNTA Y COORDINADA DE LOS ORGANISMOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID A CATÁSTROFES QUE SE PRODUZCAN EN ALGUNA COMUNIDAD AUTÓNOMA ESPAÑOLA, ASÍ COMO EN CUALQUIER PAÍS DEL MUNDO, CUENTA CON UN ÁREA SANITARIA DESDE 2010.

La vida profesional de David Matesanz Seronero en el SUMMA 112 comienza en diciembre de 2004. Desde entonces ha realizado servicios en prácticamente todas las unidades y dispositivos; ya sea en unidades de Soporte Vital Avanzado (UVI, VIR y HEMS), como en Unidades de Atención Domiciliaria con médico y enfermería o en SUAP de la Comunidad de Madrid. En 2010 se incorporó con destino en la UVI 5, desarrollando en esta unidad su labor hasta la actualidad en la base sita en el barrio de Las Águilas, en el distrito de La Latina.

"Pertenezco al dispositivo especial del Equipo NRBQ del SUMMA 112, que tanto trabajo ha realizado durante la primera oleada de la pandemia por la COVID19. Además, soy formador en la Agencia de Seguridad y Emergencias de Madrid, Dirección General de Seguridad y Protección Civil, Escuela Nacional de Protección Civil y SUMMA 112; impartiendo formación relacionada con búsqueda y rescate en estructuras colapsadas, haciendo hincapié en el principio multidisciplinar que deben tener los diferentes equipos a los que

impartimos esta formación tan característica y específica", explica Matesanz. De la mano de este técnico de emergencias sanitarias vamos a conocer a fondo la parte sanitaria del ERICAM (Unidad especial de emergencia y respuesta inmediata de la Comunidad de Madrid).

¿En qué consiste su labor dentro del ERICAM? ¿Cuántos años lleva formando parte de este servicio?

Los Técnicos en Emergencias Sanitarias desarrollamos las funciones relacionadas con la logística, pieza clave para el buen desarrollo de la misión, ya que es el pilar básico de toda la actividad. Colaboramos, junto a bomberos y búsqueda canina, en el rescate y asistencia inicial al paciente encontrado apoyando en las maniobras de extracción. Nos encargamos de labores de mantenimiento del equipo a nivel Sanitario. Además, debemos cuidar de todos los miembros del equipo, ya que su salud es otro de los pilares fundamentales del buen funcionamiento del grupo en las intervenciones.

En el año 2010 contactan conmigo para incluir a un grupo de sanitarios (EIS) en el equipo original (ERIC), que hasta ese momento únicamente lo integraban bomberos de la Comunidad de Madrid, configurándose el ERICAM definitivo con la posterior incorporación de la unidad canina (K9).

EN EL AÑO 2010 CONTACTAN CONMIGO PARA INCLUIR A UN GRUPO DE SANITARIOS (EIS) EN EL EQUIPO ORIGINAL (ERIC), QUE HASTA ESE MOMENTO ÚNICAMENTE LO INTEGRABAN BOMBEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID, CONFIGURÁNDOSE EL ERICAM DEFINITIVO CON LA POSTERIOR INCORPORACIÓN DE LA UNIDAD CANINA (K9)

¿Qué características tiene que cumplir un profesional para formar parte del ERICAM?

Aparte de lo obligado por las Guías de INSARAG (Grupo Asesor Internacional de Operaciones de Búsqueda y Rescate), nuestros sanitarios deben pasar una supervisión curricular, aportando formación y experiencia en temas relacionados con enfermedades tropicales, trauma, rescate en altura, inglés y logística entre otros. Se debe superar un reconocimiento médico bastante exhaustivo, garantizando que nos encontramos en perfecto estado de salud.

Desarrollamos una actividad física bastante dura, por lo que el fondo físico es también importante, ya que todos sumamos e intentamos ser una ayuda en todo momento y en cualquier circunstancia.

El SUMMA 112 también marca como requisito, y como dato administrativo, que el contrato en vigor del aspirante sea de carácter interino o fijo, ya que durante las misiones y periodos de descanso se han de cubrir guardias desde recursos humanos facilitando así las gestiones.

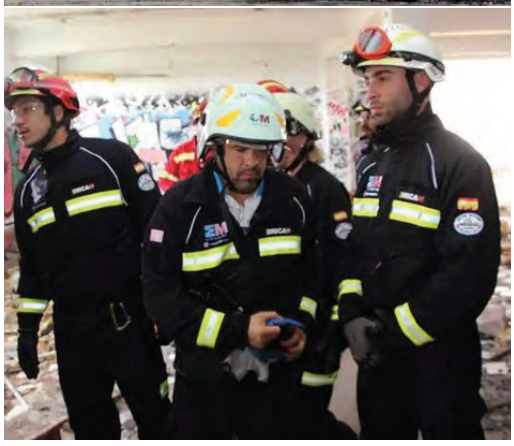
¿Cómo se compatibiliza pertenecer al ERICAM con el trabajo diario en el SUMMA112?
Cierto es que el servicio, mediante un acuerdo ya establecido previamente, cubre nuestras guardias del operativo ordinario el tiempo que dure la misión; mirando también por nuestro descanso y recuperación, dándonos una guardia libre más si la tuviéramos en los tres días siguientes a nuestra incorporación.
Es más que reconfortante saber que después de un trabajo duro puedes disfrutar de los tuyos y volver a coger fuerzas para incorporarte al servicio del día a día.

¿Qué intervención le ha resultado más dura ejerciendo su trabajo en esta unidad?
Es situación real, los Incendios Forestales de Portugal (junio 2017). Fue un trabajo por parte del equipo extenuante, y sin duda lleno de peligro y continuas situaciones de alta carga de estrés.
Los dos exámenes internaciones de INSARAG que he realizado también han sido un desafío, ya que compartir responsabilidad con el resto de mis compañeros (bomberos, sanitarios y k9) fue duro, y gratificante demostrar que el SUMMA 112 de la Comunidad de Madrid está dentro de los mejores equipos sanitarios del mundo.

TAMBIÉN HACEMOS INTERVENCIÓN SANITARIA IN SITU; YA QUE, SI DURANTE LA BÚSQUEDA SE HAYA UNA VÍCTIMA ATRAPADA, SOMOS LOS ENCARGADOS DE ESTABILIZAR AL PACIENTE ENCONTRADO Y, EN EQUIPO CONJUNTO CON BOMBEROS Y K9, EXTRAER A LA VÍCTIMA HASTA UN LUGAR SEGURO

ES SITUACIÓN REAL, LA INTERVENCIÓN MÁS DURA FUERON LOS INCENDIOS FORESTALES DE PORTUGAL (JUNIO 2017). FUE UN TRABAJO POR PARTE DEL EQUIPO EXTENUANTE, Y SIN DUDA LLENO DE PELIGRO Y CONTINUAS SITUACIONES DE ALTA CARGA DE ESTRÉS

¿Qué retos afronta el ERICAM de cara al futuro?
Siempre hay nuevas metas que alcanzar, como es reclasificarse en 2021, donde la pandemia de la COVID19 no pasará desapercibida; ello nos traerá más retos logísticos, formativos y operativos para desarrollar un gran examen/simulacro y poder marcar



de nuevo la excelencia dentro de los equipos internacionales de búsqueda y rescate urbano.

¿Cuál es la responsabilidad específica del equipo sanitario del ERICAM?
Nuestra principal responsabilidad es que el equipo se mantenga sano antes, durante y después de la misión, haciendo un buen chequeo previo a la salida y comprobando que los miembros que parten hacia el lugar de intervención están en óptimas condiciones físicas, médicas y psíquicas.
Durante el desarrollo de la misión somos los responsables de mantener una higiene y salubridad dentro de la Base de Operaciones, realizando señalización de zonas de limpio y sucio, lavado de manos con hidrogeles y demás productos necesarios, realizando un monitoreo de las posibles incidencias sanitarias que vayan aconteciendo a los compañeros de bomberos, sanitarios y k9 en el desempeño de su labor. También hacemos intervención sanitaria in situ; ya que, si durante la búsqueda se haya una víctima atrapada, somos los encargados de estabilizar al paciente encontrado y, en equipo conjunto con bomberos y k9, extraer a la víctima hasta un lugar seguro donde seguiremos su atención hasta poder transferirlo a las autoridades sanitarias competentes del lugar donde realicemos la misión.

A nivel personal, ¿qué le aporta pertenecer al equipo de emergencia y respuesta inmediata de la Comunidad de Madrid?

TRABAJAR CON LOS MISMOS PROCEDIMIENTOS, SEÑALIZACIONES Y ESTÁNDARES DE CALIDAD, IRÍA SIEMPRE A FAVOR DE LA CALIDAD ASISTENCIAL TOTAL DE ESTE TIPO DE MISIONES. NO CREO EN LA COLABORACIÓN SIN COORDINACIÓN

Conocer mucho mejor el equipo humano que componen los diferentes cuerpos de emergencias de la Comunidad de Madrid, porque junto a estas personas somos los que durante el resto del año seguimos trabajando para hacer intervenciones más cercanas y sincronizadas. Es muy gratificante en mitad de un siniestro que un compañero de bomberos te llame por tu nombre a la hora de tener que excarcelar un paciente para sacarlo de un vehículo comprometido en un accidente de tráfico.

¿Cree posible una unificación de este tipo de equipos de emergencias a nivel nacional?
No es que lo crea, es que, bajo mi humilde opinión, debería ser de obligado cumplimiento; ya que trabajar con los mismos procedimientos, señalizaciones y estándares de calidad, iría siempre a favor de la calidad asistencial total de este tipo de misiones. No creo en la colaboración sin coordinación. Creo en una ayuda justa, controlada y sobre todo organizada, ya que puede haber más de un foco de intervención intercomunitario y no sería justo el destinar todos los esfuerzos en un solo punto por falta de unificación de criterios entre Comunidades autónomas o Ayuntamientos. Del mismo modo se debe extender a todos los países, al menos limítrofes o pertenecientes a la Unión Europea.

EQUIPO DE INTERVENCIÓN SANITARIA DEL ERICAM

LA MISIÓN FUNDAMENTAL ES MANTENER A SALVO A TODA LA DOTACIÓN DURANTE LA MISIÓN

EL ERICAM ESTÁ ACTUALMENTE FORMADO POR UNA PLANTILLA DE 200 PERSONAS QUE SE ORGANIZAN EN CUADRANTES PARA GARANTIZAR UNA COBERTURA TOTAL LAS 24 HORAS DEL DÍA, LOS 365 DÍAS DE AÑO.

Desde la Organización de Naciones Unidas, bajo la supervisión del Grupo Asesor Internacional de Operaciones de Búsqueda y Rescate (INSARAG), 80 países colaboran conjuntamente con equipos de intervención multidisciplinar en emergencias de gran envergadura.

España se suma en el año 2007 por iniciativa de la entonces Dirección General de Protección ciudadana, dependiente de la Consejería de Presidencia y Justicia de la Comunidad de Madrid. Se pone en marcha el Equipo de Rápida Intervención en Catástrofes (ERIC), formado por bomberos de la Comunidad de Madrid y destinado a dar cobertura en grandes catástrofes a nivel nacional e internacional.

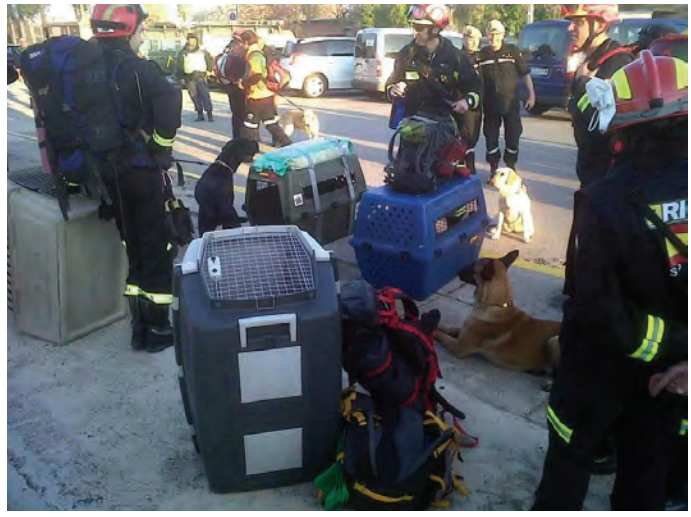
En el año 2010, para garantizar la seguridad de los equipos intervinientes y contar con la aportación sanitaria necesaria en misiones no exentas de peligro, contactan con David Matesanz Seronero, Técnico en Emergencias Sanitarias (TES) del SUMMA112, formador especializado en rescate en altura y estructuras colapsadas. Con el visto bueno de la Gerencia del SUMMA112 y bajo la supervisión de la coordinadora médica y del TES responsable de salidas internacionales, dispositivos especiales y departamento de catástrofes, se aprueba la incorporación de un Equipo de Intervención Sanitaria (EIS) del SUMMA112, cuya primera finalidad es mantener a salvo y socorrer a los compañeros en las misiones.

Ese mismo año, los equipos de unidades caninas especializados en la localización de víctimas atrapadas, completan este fantástico grupo humano que, de manera voluntaria, viaja allá donde son necesarios a dar cobertura y trabajar duro para localizar, rescatar y socorrer a las personas atrapadas o en situación límite en cualquier parte del mundo.

Entre la unidades y escuelas caninas K9 pertenecientes al ERICAM se encuentran la UCAB (Unidad Canina de Bomberos de la Comunidad de Madrid), la ESDP (Escuela Española de Salvamento y Detección con Perros) y el GIRECAN (Grupo Internacional de Rescate Canino), las cuales realizan periódicamente cursos formativos, prácticas de búsqueda con innovadoras técnicas de aplicación, y manejo del geófono y cámaras en deslizamientos y estructuras colapsadas.

Su aportación es sin duda primordial para encontrar atrapados con vida y cadáveres bajo escombros, aludes y zonas agrestes o rurales muy extensas.

EL PERSONAL DEL OPERATIVO ESTÁ FORMADO POR BOMBEROS DEL EQUIPO DE RESCATE E INTERVENCIÓN; MÉDICOS, ENFERMEROS Y TÉCNICOS EN EMERGENCIAS SANITARIAS DEL EQUIPO SANITARIO, Y GUÍAS CANINOS, VETERINARIOS Y AUXILIARES DE GUÍAS CANINOS DE LOS EQUIPOS K9 DE BÚSQUEDA DE ATRAPADOS



OPERATIVIDAD

Actualmente está formado por una plantilla de 200 personas que se organizan en cuadrantes para garantizar una cobertura total las 24 horas del día, los 365 días de año.

El personal del operativo está formado por bomberos del equipo de rescate e intervención; médicos, enfermeros y Técnicos en Emergencias sanitarias del equipo sanitario, y guías caninos, veterinarios y auxiliares de guías caninos de los equipos K9 de búsqueda de atrapados.

Una vez se da luz verde desde Naciones Unidas, la Dirección General de Protección civil autoriza al ERIC; la Gerencia del SUMMA112 al EIS, y las diferentes entidades colaboradoras a los equipos caninos. En un periodo nunca superior a 4 horas se presentan con la equipación correspondiente en la base ubicada en el Parque de Bomberos de Las Rozas, Madrid, donde se dota al equipo del material logístico y sanitario necesario que se almacena en contenedores aerotransportables. Desde allí, en vehículos mixtos de transporte y carga de los bomberos de la Comunidad de Madrid se dirigen al aeropuerto correspondiente en misiones internacionales.

Cuando se trata de actuar en nuestro país, o países limítrofes, el ERICAM pone a disposición los vehículos necesarios y disponibles para la intervención, facilitando así la optimización de recursos; enviando camiones de primera intervención, auto-escalas, motobombas, vehículos mixtos y ambulancias. La duración de la misión y el número de profesionales que viajan varían dependiendo del lugar del incidente, tipo de catástrofe, seguridad del equipo, número de víctimas, etc.; siendo lo habitual un promedio de 40 personas por un periodo de 7 días.

FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL EQUIPO DE INTERVENCIÓN SANITARIO

En lo que a los sanitarios compete, la misión fundamental es mantener a salvo a toda la dotación durante la misión. Previo a la salida se efectúa una revisión médica para garantizar unas condiciones óptimas para viajar. Se comprueban cartilla de vacunación y estado físico y anímico.

En cuanto a las intervenciones, existen 3 niveles de activación:

-En el primero solo viajan un médico y un enfermero. Como ocurrió en el terremoto de Ecuador en 2016; Una de las misiones encomendadas requería la recuperación de material sanitario de gran valor y que debían clasificar los sanitarios.

-En el segundo nivel se desplazan un médico, un enfermero y un TES para misiones de dificultad media y escasa probabilidad de recuperación de víctimas.

-El tercer nivel es el más habitual, y lo forman dos médicos, dos enfermeros y dos TES. Un equipo completo, la mitad del total, acompaña a la unidad de rescate por si sufriesen algún percance trabajando en el lugar del siniestro o por si fuese necesario estabilizar a una víctima encontrada, colaborando de este modo en la inmovilización y movilización estrechamente con el resto de componentes de la dotación. Una vez a

LA FIGURA DEL TES ADQUIERE RELEVANCIA EN CUANTO A LA INTERVENCIÓN SE REFIERE. APARECE LA FIGURA DE TÉCNICO RESCATADOR, QUE ES REQUERIDA EN CASO DE SER NECESARIA PARA ESTABILIZAR E INMOVILIZAR A UN ENCONTRADO, YA QUE CUENTA CON LA FORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS OPORTUNOS PARA REALIZAR DICHA FUNCIÓN

salvo, se procuran mantener los cuidados y garantizar el transporte sanitario hasta que los medios locales pueden hacerse cargo de la víctima. El resto, junto a los demás miembros del retén, se ocupa de descansar y mantener al día las instalaciones de la base de operaciones y de las comunicaciones. No obstante, siempre están dispuestos y preparados para dar el relevo correspondiente; pues son jornadas de muchas horas consecutivas y en condiciones adversas.
El equipo sanitario colabora y asume sus responsabilidades con el resto del equipo en tareas relacionadas con la logística; levantando la base de operaciones, centro de trasmisiones y garantizando la higiene y salubridad en todo momento.
La figura del TES adquiere relevancia en cuanto a la intervención se refiere. Aparece la figura de Técnico Rescatador, que, en caso de ser necesaria, es requerida para estabilizar e inmovilizar a un encontrado, ya que cuenta con la formación y conocimientos oportunos para realizar dicha función.

MATERIAL

La cantidad de material que viaja depende también del tipo de misión, y daría para otro reportaje; pero en todo caso cuentan con mantas, tiendas de campaña, raciones de comida, potabilizadoras, equipos de excarcelación, rescate en altura, corte y perforación, apuntalamiento, comunicaciones y, en lo relativo al EIS, material fungible, electromedicina, maletines de intervención, camillas de cuchara, colchones de vacío, tableros espinales, arneses de araña, collarines cervicales, inmovilizadores de columna y todo lo relativo a movilización e inmovilización para un correcto rescate y seguro traslado de las víctimas.
Hay que tener en cuenta que hablamos de rescate urbano con técnicas de búsqueda en estructuras colapsadas en países donde, por lo general, no cuentan con formación ni medios acordes a las necesidades. Ser autónomos y evitar tener que utilizar medios externos garantiza la solvencia y eficiencia que se espera de un equipo de estas características.

FORMACIÓN

Para poder incorporarse al EIS, el trabajador del SUMMA112 debe reunir criterios saludables, laborales y formativos; y haber superado los cursos de nivel básico y avanzado que desde el departamento de formación se convocan periódicamente dependiendo de las necesidades del equipo.
Cada año se establece al menos un simulacro de maniobras completas, figurando como escenario un despliegue total de miembros para una ficticia misión de extrema complejidad, donde todos los equipos intervinientes han de desarrollar los procedimientos de manera solidaria y coordinada bajo las premisas de las guías INSARAG.
Las guías INSARAG se actualizan cada 5 años. En junio de este año se aprobaron nuevas directrices y procedimientos paras los equipos USAR (urban search and rescue) búsqueda y salvamento urbano, que junto al resto de artículos y manuales de referencia se aplicarán a partir de octubre de este año 2020 en un proceso de renovación continuada, ajustándose a los cambios y estrategias de actuación que exijan los acontecimientos y procesos organizativos en la búsqueda de la calidad asistencial total.
Igualmente hay prácticas específicas para equipos asistenciales en técnicas depuradas y especializadas cuando, desde los puntos focales jerárquicos, se cree necesaria su difusión al resto de miembros.
El ERICAM puede presumir de haber sido el primer equipo de emergencias de España en conseguir la

CUANDO SE TRATA DE ACTUAR EN NUESTRO PAÍS, O PAÍSES LIMÍTROFES, EL ERICAM PONE A DISPOSICIÓN LOS VEHÍCULOS NECESARIOS Y DISPONIBLES PARA LA INTERVENCIÓN

clasificación INSARAG como equipo medio de búsqueda y rescate bajo las normas y metodologías internacionales USAR en el año 2011. Ese mismo año lo conseguiría conjuntamente la Unidad Militar de Emergencias, de la que ya hemos hablado en anteriores reportajes.
El próximo año se enfrentarán de nuevo a las pruebas clasificatorias y esperan conseguir una vez más la excelencia, tras superar el examen en procedimientos operativos, logísticos y formativos.
No hemos de olvidar que los miembros del ERICAM son profesionales de las emergencias en cada una de sus disciplinas y cuentan de base con una formación y especialización avanzada en las materias referidas a sus responsabilidades en el equipo. La práctica en su día a día mantiene sus conocimientos y capacidades actualizadas.

MISIONES

El ERICAM está capacitado para actuar en catástrofes relacionadas con terremotos, inundaciones, huracanes, grandes riadas, efectos volcánicos, corrimientos de tierra, incendios masivos forestales e industriales, y todo tipo estructuras colapsadas; ya sea por un suceso natural o producido por el hombre.
Entre las últimas misiones se encuentran:
Terremoto de Lorca en 2011. Tuvo un magnitud de 5,1 en la escala sismológica de magnitud de momento (MW). Se produjo a las 18:47h del 11 de mayo. El balance de daños fue muy importante a pesar de lo pequeño de la localidad, con 500 edificaciones destruidas, 9 fallecidos y 324 heridos; de ellos, 3 de gravedad. Posteriormente por estado de ruina se derribaron un total de 1164 viviendas.

EL ERICAM ESTÁ CAPACITADO PARA ACTUAR EN CATÁSTROFES RELACIONADAS CON TERREMOTOS, INUNDACIONES, HURACANES, GRANDES RIADAS, EFECTOS VOLCÁNICOS, CORRIMIENTOS DE TIERRA, INCENDIOS MASIVOS FORESTALES E INDUSTRIALES, Y TODO TIPO ESTRUCTURAS COLAPSADAS; YA SEA POR UN SUCESO NATURAL O PRODUCIDO POR EL HOMBRE

Terremoto de Ecuador en 2016. Ocurrió el 16 de abril a las 18:58h. Fallecieron cerca de 700 personas. Su magnitud fue de 7,8 MW. Más de un millón de personas se vieron afectados por el seísmo. España envío además de los servicios de rescate 12,5 toneladas de material de ayuda. El IES del ERICAM se encargó, además de las tareas habituales y, una vez superadas las fases de búsqueda, rescate y desescombro, de clasificar y seleccionar del hospital de referencia en Chone, material sanitario y de electromedicina por valor de más de un millón de euros. Por suerte el edificio no colapsó, a pesar de haber sufrido daños importantes.
Incendio de Portugal en 2017. De gran envergadura, ardió desde el 17 al 24 de junio. Sorprendió a decenas de vehículos que intentaban escapar de las llamas, falleciendo 47 personas, más otras 11 que lo intentaron a pie. Murieron un total de 65 personas, entre ellas dos bomberos desaparecidos en las labores de extinción. Lo miembros del ERICAM desplazados al lugar lo recuerdan como una de las misiones más duras y estresantes de la unidad.
En este año 2020 se han ofrecido para colaborar en las tareas de extinción en los diferentes incendios que asolaron el norte de Extremadura en el mes de agosto, y, actualmente, en la provincia de Orense, en Galicia.

CRISTIAN FERNÁNDEZ GINER
TÉCNICO EN EMERGENCIAS SANITARIAS SUMMA112

LOS CONTENEDORES UNA ALTERNATIVA VIABLE

UNA DE LAS SOLUCIONES SIN AUMENTAR NUESTRA FLOTA ES DISPONER DE MÓDULOS O CONTENEDORES EQUIPADOS CON EL MATERIAL MÁS ESPECÍFICO PARA UN TIPO DE INTERVENCIÓN MENOS HABITUAL

Bomberos Ayuntamiento de Madrid también ha apostado por este sistema de contenedores.

LA FORMA DE AFRONTAR LOS SINIESTROS ESTÁ CAMBIANDO, LOS MÉTODOS DE ACTUACIÓN Y LA ESPECIALIZACIÓN REQUIERE DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS MUCHO MÁS ESPECIALIZADOS PARA UN TIPO DE SINIESTRO MUY ESPECÍFICO.

Englobados entre los vehículos especiales, poco a poco se están abriendo paso en las flotas de los cuerpos de bomberos un modelo de vehículo multipropósito. La flexibilidad que nos aporta este tipo de vehículos es muy de tener en cuenta para no dimensionar excesivamente nuestro número de vehículos. Por otro lado, la forma de afrontar los siniestros está cambiando, los métodos de actuación y la especialización requiere de este tipo de vehículos mucho más especializados para un tipo de siniestro muy específico.

SISTEMAS MODULARES O MULTIPROPÓSITO

La especialización en los cuerpos de bomberos es constante, de ahí que surgen nuevos equipamientos y materiales que necesitan su espacio físico en unos camiones ya de por si cargados de material y con poco espacio para nuevos equipos. Una de las soluciones sin aumentar nuestra flota es disponer de módulos o contenedores equipados con el material más específico para un tipo de intervención menos habitual.

Contenedor equipado con material de desagües. Además, monta un generador en su parte trasera. (Foto cedida por Iturri).

Una de las ventajas que nos ofrecen los contenedores, es la de disponer del material de una manera más practica para su transporte y manipulación. (Foto cedida por Iturri).

En esta ocasión el contenedor carrozado por Iturri, se ha convertido en un equipo de impulsión de gran potencia. (Foto cedida por Iturri).

El sistema de módulos o contenedores lleva ya mucho tiempo entre nosotros para el uso del transporte de mercancías a nivel internacional. Lo que sí es más reciente es la utilización de este formato en los cuerpos de bomberos para equiparlo según nuestras necesidades y dejarlo estático en un parque logístico hasta que sea necesario. Las ventajas que nos presenta este tipo de sistema son varias. Por un lado, evitamos incrementar nuestro parque móvil de una manera innecesaria y de esta manera prescindir de los gastos asociados al mantenimiento de los vehículos.

TODO EL EQUIPAMIENTO QUE NOS IMAGINEMOS TIENE CABIDA EN ESTE SISTEMA MODULAR, NO HAY LÍMITE

SOLO SE NECESITA UNOS MINUTOS PARA ACOPLAR EL MÓDULO CONTENEDOR AL CAMIÓN PORTADOR. A PARTIR DE AHÍ EL CAMIÓN SE COMPORTA COMO UN CAMIÓN TIPO CARROZADO

Solo se necesitan unos minutos para acoplar el módulo contenedor al camión portador. A partir de ahí el camión se comporta como un camión tipo carrozado. Eso sí, tenemos la posibilidad de descargar el contenedor a tierra para facilitar el uso del material disponible en su interior.

Todo el equipamiento que nos imaginemos tiene cabida en este sistema modular, no hay límite. A lo largo de nuestro país tenemos ejemplos que dan fe de ello. La UME es uno de los más incondicionales en la utilización del sistema y lleva unos años incrementando su flota con la adquisición de varios vehículos Renault Trucks C 8x4 con ejes traseros tridem sobre los que puede montar desde una tolva espaciadora de sal para época invernal, a una bomba forestal. Como vemos de este modo estos camiones adquieren una polivalencia en las distintas estaciones del año con lo que se consigue optimizar la inversión realizada. Pero no solo la UME está apostando por este sistema. Cada día son más los que se atreven a carrozar alguno de sus vehículos con equipos de gancho porta contenedores tipo multilift. Multitud de ejemplos salpican nuestra geografía. Uno de los

Bomberos de Dos Hermanas cuentan con un camión muy polivalente equipado con una grúa articulada. Sobre este chasis un contenedor nodriza de 11.000 litros. Destacar el acierto al elegir este chasis cabina por su maniobrabilidad.

Contenedor nodriza con una capacidad de 9.000 litros y equipada con una motobomba y material diverso para la extinción. (Foto cedida por Incipresa).

que más me han llamado la atención es el nuevo camión del que dispone bomberos de Dos Hermanas. Este está compuesto por un chasis cabina Renault Trucks que monta un contenedor equipado con un tanque de agua con capacidad para 11.000 litros. Para su impulsión monta una motobomba portátil Magirus. Además, para obtener más polivalencia se le ha añadido una grúa articulada Palfinger 13.501. También hay que destacar lo compacto y maniobrable de este, gracias a que monta un eje trasero arrastrado y direccional. Otro ejemplo parecido al anterior es la última adquisición de Bomberos Forales de Navarra muy parecido al anterior en cuanto al cometido del contenedor. Algo más diferente es el chasis cabina con multilift, porque en esta ocasión monta un eje trasero tandem que creemos que es algo menos ágil que el anterior.

SI EL CONTENEDOR ES PESADO Y EL CONJUNTO PASA DE LAS 18 T, NO NOS QUEDA OTRA QUE OPTAR POR UN CAMIÓN DE TRES EJES

A DIFERENCIA DE LOS CONTENEDORES, LOS REMOLQUES SI LLEVAN UNA PARTE RODANTE QUE NECESITA DE UN MANTENIMIENTO MÍNIMO

Una parte importante es el vehículo portador encargado de llevar el contenedor a su destino. Si el contenedor es pesado y el conjunto pasa de las 18 t, no nos queda otra que optar por un camión de tres ejes. Si por el contrario estamos por debajo de las 18 t, con unos dos ejes sería más que suficiente. Una buena elección del chasis cabina hará que el conjunto sea más operativo. En esta elección debe primar la maniobrabilidad, ya que lo más habitual en este tipo de camiones es elegir un tres ejes y equiparlo con doble eje trasero para que nos admita MMA de 26 t. Las opciones que nos ofrecen los fabricantes sobre este eje trasero son variadas. Las más comunes son la doble tracción o 6x4, más indicada para camiones de obra, la 6x2 con un solo eje de tracción y la 6x2 con un eje de tracción y otro con ruedas dirigidas. Este último tiene la ventaja de la maniobrabilidad frente al 6x4.

Los remolques son una solución practica para el transporte de material sin necesidad de sobredimensionar nuestra flota de vehículos. (Foto cedida por Incipresa)

Ziegler ofrece un compacto equipo de grandes desagües sobre un remolque pesado. (Foto cedida por Flomeyca).

LOS REMOLQUES

A diferencia de los contenedores, los remolques si llevan una parte rodante que necesita de un mantenimiento mínimo. Aquí podemos distinguir dos tipos de remolques en cuanto a las necesidades de mantenimiento. Los que su MMA sea menor de 750 kg están exentos de pasar la inspección técnica de vehículos. Esto no quiere decir que no se realicen las oportunas revisiones preventivas a las partes rodantes. Con remolque de masas superiores o pesados, ya es obligatorio la inspección técnica. Una de las ventajas más destacables es su transporte, ya que un vehículo ligero es capaz de llevarlo al siniestro sin la necesidad de activar una dotación adicional. Otra opción es montar con él un pequeño tren de carretera enganchándole al vehículo principal. También destacar que, a la hora de operar con él, el material se encuentra a una altura de fácil acceso. Además, hay que tener en cuenta que el vehículo tractor queda liberado para realizar otro tipo de funciones.

Como en el caso anterior las posibilidades de equiparlo son infinitas, echando un vistazo en las últimas entregas realizadas por los distintos carroceros, encontramos remolques equipados para rescate acuático con una lancha; ventiladores de gran caudal; material para catástrofes con múltiples víctimas; apuntalamientos; mercancías peligrosas; inundaciones; grupos electrógenos; atomizadores etc. En definitiva, los remolques son una manera más económica de aumentar nuestra capacidad de dar respuesta a los diferentes siniestros sin incrementar demasiado nuestra inversión en vehículos.

UNA DE LAS VENTAJAS QUE NOS PRESENTA ESTE TIPO DE SISTEMA ES EVITAR INCREMENTAR NUESTRO PARQUE MÓVIL DE UNA MANERA INNECESARIA

Cuando se trata de equipos pesados, tenerlos a pie de calle es la manera más práctica para su manipulación. En esta ocasión el contenedor está equipado para el salvamento acuático por Ziegler. (Foto cedida por Flomeyca)

MANUEL RUJAS
SARGENTO CONDUCTOR
BOMBEROS DE MADRID

FORD DA UN PASO ADELANTE CON LA ELECTRIFICACIÓN DE LA GAMA TRANSIT

EL AÑO PASADO FORD HA SIDO LÍDER DE VENTAS EN VEHÍCULOS COMERCIALES EN EUROPA POR QUINTO AÑO CONSECUTIVO

LA MARCA AMERICANA SABE QUE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DEBE LLEGAR TAMBIÉN A LOS INDUSTRIALES Y LLEVA LA HIBRIDACIÓN A SU MODELO ESTRELLA, EL TRANSIT, QUE SE CONVIERTE EN EL ÚNICO DE SU TAMAÑO CON ESTA TECNOLOGÍA HÍBRIDA DIÉSEL-ELÉCTRICA.

El año pasado Ford ha sido líder de ventas en vehículos comerciales en Europa por quinto año consecutivo. Este año el objetivo de Ford está centrado en su compromiso por llevar las últimas tecnologías de electrificación a sus modelos demostrando así la implicación de la marca estadounidense con la movilidad sostenible y la reducción de las emisiones para contribuir al proceso global de descarbonización del transporte.

En nuestro país, sus modelos comerciales de tamaño medio también son líderes, y con la llegada del nuevo motor EcoBlue Hybrid a la gama Transit se convierte en la mejor opción para reducir los costes de combustible de sus clientes, a la vez que permiten la entrada al creciente número de zonas de bajas emisiones en las ciudades y ofrecen soluciones prácticas para las empresas que intentan reducir su nivel y cumplir con los distintos objetivos medioambientales.

ÚNICO EN SU CATEGORÍA

La tecnología híbrida ligera (mHEV) combinada con un motor diésel por la que Ford ha optado es la mejor opción para un vehículo comercial como el Transit, pues a la hora de circular a plena carga o afrontar grandes desplazamientos resulta la combinación más eficiente, sobre todo comparada con otras opciones ECO basadas en motores gasolina con GLP/GNC. Otra ventaja de esta tecnología es su bajo coste ya que el precio de 826+IVA se verá reducido por el descuento que se le aplique al cliente.

LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES DE FORD SE CONSOLIDAN ASÍ COMO UNA BASE IDÓNEA PARA TRANSFORMAR EN AMBULANCIA POR SU CONFORT DE MARCHA, LA EFICIENCIA DE SUS MOTORES Y LA DURABILIDAD QUE HAN DEMOSTRADO DURANTE SU VIDA COMERCIAL

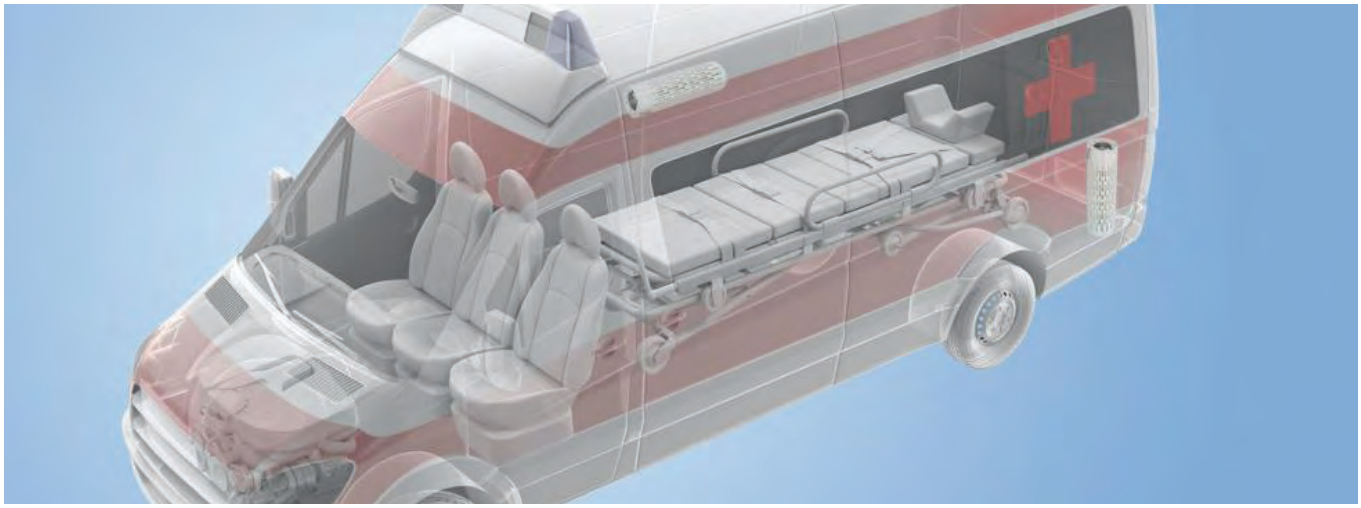
La Gama Ford Transit EcoBlue Hybrid está disponible en combinación con todas las carrocerías (Van, Van Doble Cabina, Mixta, Combi y Chasis) y con todas las potencias, que van de los 105CV a los 185CV. El ahorro medio de combustible que se consigue es de un 3%, pero más importante para un vehículo de este tipo es que la mejora de las prestaciones llega al 8% en conducción urbana gracias a la ayuda que el motor eléctrico proporciona al motor diésel en las aceleraciones y a la electricidad que se origina, proveniente de la carga regenerativa continua que se genera en las frenadas y desaceleraciones así como con el modo L de la palanca de cambios que aumenta esta carga.
Pero el proyecto de hibridación de la Gama Transit no se queda aquí, ya que a los modelos con tecnología mHEV se une la versión híbrida enchufable de la Transit y Tourneo Custom e incluso de otra variante 100% eléctrica que llegará más adelante para Transit 2 Toneladas. Y eso sin contar que hace poco la marca del óvalo ha aprobado el uso de Aceite Vegetal Hidrotratado (HVO) en sus motores EcoBlue. Este nuevo combustible diésel renovable se basa en aceites usados, incluido el de cocina, y emite menos NOx y partículas contaminantes, ya que no contiene azufre ni oxígeno.

COMO UN TURISMO

El interior de la Ford Transit 2020 ha subido muchos enteros en calidad percibida y se asemeja el de cualquier turismo de la marca, con un puesto de conducción de excelente visibilidad y con la gran pantalla central táctil de ocho pulgadas desde la que se manejan los múltiples sistemas de asistencia a la conducción presidiendo el salpicadero. El sistema multimedia SYNC 3 permite manejar multitud de parámetros mediante la voz de forma muy intuitiva, y entre la dotación de sistemas de seguridad no faltan la ayuda de mantenimiento de carril, el control de crucero adaptativo, el asistente de precolisión con detección de peatones, la cámara de visión trasera o la alerta de tráfico cruzado.
Los vehículos industriales de Ford se consolidan así como una base idónea para transformar en ambulancia por su confort de marcha, la eficiencia de sus motores y la durabilidad que han demostrado durante su vida comercial. La amplia gama de Ford Transit permite la transformación en todo tipo de ambulancias, de traslado individual, programado, soporte vital básico y avanzado gracias a sus casi 11m cúbicos de volumen máximo. Ford además trabaja con los mejores carroceros nacionales para proceder con la transformación y legalización de las unidades.
Adicionalmente gracias a FordPass Connect se podrá controlar la flota ya sea con FordPass Pro que permite gestionar hasta 5 para saber su ubicación, uso, consumo, mantenimiento del vehículo, rendimiento, estado del mismo etc. desde el teléfono móvil o con Ford Commercial Solutions para grandes flotas. Con todos estos atributos no debe resultarnos nada extraño que la Ford Transit Custom Plug-In Hybrid y EcoBlue Hybrid haya sido nombrada International Van of the Year en Europa. Enhorabuena Ford.

SISTEMA COMPACTO DE FILTRADO DE AIRE HEPA DE WEBASTO PARA AMBULANCIAS

LOS SISTEMAS DE FILTRACIÓN "HFT 300" Y "HFT 600" SE PUEDEN ADAPTAR A TODOS LOS VEHÍCULOS. AMBULANCIAS, AUTOBUSES O TRANVÍAS



SON CAPACES DE FILTRAR PARTÍCULAS MENORES DE 0,3 MICRÓMETROS - INCLUYENDO VIRUS, BACTERIAS, AEROSOLES Y POLVO TRANSPORTADOS POR EL AIRE - DE CINCO A DIEZ METROS CÚBICOS DE AIRE POR MINUTO.

Webasto, especialista en sistemas de calefacción y aire acondicionado, ofrece sistemas de filtrado de aire HEPA para una rápida y sencilla adaptación posventa. Los sistemas de filtración "HFT 300" y "HFT 600" se pueden adaptar a todos los vehículos, por ejemplo, ambulancias, autobuses o tranvías. Son capaces de filtrar partículas menores de 0,3 micrómetros - incluyendo virus, bacterias, aerosoles y polvo transportados por el aire - de cinco a diez metros cúbicos de aire por minuto. Con ello cumplen los requisitos del filtro HEPA clase H14 y las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los Centros de Control y Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos (CDC) y del Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades (ecdc).

El grado de purificación corresponde al 99,995%. Los filtros en los vehículos de emergencia, junto con el equipo de protección personal, reducen considerablemente el riesgo de infección de los operadores de los servicios médicos de emergencia y de los pacientes.

Existen dos tipos de filtro con longitudes de 60 cm y 120 cm para interiores de vehículos de diferentes tamaños. Son capaces de descontaminar 300 o 600 metros cúbicos de aire por hora según el modelo.

Se pueden combinar varios filtros para descontaminar espacios más grandes. Tienen un diámetro de 20 centímetros, son muy ligeros, con peso de 3,1 kg y 5,5 kg respectivamente, y pueden ser montados en cualquier posición.

Si se desea, se pueden obtener soportes de montaje adecuados en Webasto. Con ellos, el montaje es posible en sólo 30 minutos.

Los sistemas de filtrado sólo requieren una conexión de 12 o 24 voltios. Los filtros se sustituyen sin riesgo de contaminación.

NUEVA AUTOESCALA SOBRE CHASIS MERCEDES-BENZ PARA MELILLA

LA UNIDAD QUE LLEGA AL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS DE MELILLA HA SUPUESTO UNA INVERSIÓN DE 1.068.167,04 EUROS. LA AUTOESCALA SE ARTICULA EN TODAS LAS DIRECCIONES, TIENE CAPACIDAD PARA 300 KILOS, UNA ALTURA DE RESCATE DE 30,8 METROS, ETC.

El Parque de Bomberos de la Ciudad Autónoma de Melilla ha incorporado una nueva unidad, se trata de un vehículo de autoescala automática de cuatro tramos, con una longitud de hasta 32 metros para el rescate y la extinción en altura. El vehículo, con autoescala Magirus, esta carrozado sobre chasis Mercedes-Benz. A la presentación del nuevo vehículo estuvieron presentes, Eduardo de Castro, y la vicepresidenta y consejera de Presidencia Administración Pública, Gloria Rojas, quien intervino también anteriormente en la gestión de la adquisición del vehículo.

La unidad que llega al Servicio de Extinción de Incendios de Melilla ha supuesto una inversión de 1.068.167, 04 euros, a lo que se añaden también 14.900 euros en mejora de equipamiento y una cuota anual de mantenimiento de 11.571,80 euros. El nuevo camión, el V5, cuenta con una serie de mejoras, entre ellas que el último tramo de la autoescala es articulado hidráulicamente y telescópico a fin de tener la posibilidad de que llegue el agua hasta arriba. La autoescala se articula en todas las direcciones, tiene capacidad para 300 kilos, una altura de rescate de 30,8 metros, etc.

AMBULANCIAS TENORIO JUNTO A IVECO ASUMEN EL TRANSPORTE SANITARIO EN CEUTA

APORTA UNA FLOTA TOTAL DE 20 VEHÍCULOS ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN VARIOS CARROZADOS SOBRE CHASIS IVECO

EL TSTC (TRANSPORTE SANITARIO TERRESTRE CEUTA) INICIÓ EL PASADO 1 DE AGOSTO EL NUEVO CONTRATO DE TRANSPORTE SANITARIO TERRESTRE EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA. TENORIO AFRONTA ESTE NUEVO PROYECTO TRAS GANAR EL CONCURSO PÚBLICO QUE CONVOCÓ EL INSTITUTO NACIONAL DE GESTIÓN SANITARIA (INGESA), ORGANISMO DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DE SANIDAD.

Las empresas Ambulancias Tenorio y ASM Asistencia Sanitaria Malagueña se harán cargo de este servicio a través de la UTE Transporte Sanitario Terrestre Ceuta que prestará este servicio de ambulancias durante los próximos tres años. El primer paso ha sido presentación por parte de TSTC de la nueva flota de ambulancias, entre las que se encuentran varias unidades carrozadas sobre chasis IVECO, que se encargará de la gestión del transporte sanitario terrestre en Ceuta, un acto que se ha desarrollado en la explanada del 061. TSTC fue la empresa que obtuvo la mejor valoración técnica tras incluir importantes mejoras dentro de su oferta respecto las condiciones exigidas en el pliego de condiciones. Por ello aporta una flota total de 20 vehículos. De esta cifra, 17 corresponden al equipamiento de ambulancias, todas adaptadas a la normativa comunitaria y a la nueva directiva de la Unión Europea.

Del total de las 17 ambulancias, 5 son ambulancias convencionales de transporte no asistido (A1); 6 de transporte colectivo (A2); 2 de Soporte Vital Avanzado (C) y 1 de Soporte Vital Básico (B) que están totalmente acondicionadas y equipadas para la atención médica ante cualquier tipo de emergencia, posibilitando la asistencia y vigilancia sanitaria en ruta y su conexión con el Hospital Universitario de Ceuta y con el centro de referencia en el momento que se tenga que trasladar a un paciente.

A estas 14 hay que sumar otras 3 ambulancias -2 convencionales (A1 y A2) y 1 de Soporte Vital Avanzado (C)- que no estaban recogidas en el pliego de condiciones del INGESA como requisito de obligado cumplimiento, pero que se incorporaron de forma adicional a la propuesta como mejora del servicio. Para la prestación de los servicios de transporte sanitario vinculados a este contrato, se ha creado una unidad de gestión de Ceuta con 50 profesionales del sector.

El Instituto Nacional de Gestión Sanitaria, a través del director territorial en Ceuta, Jesús Lopera, ha reconocido el "esfuerzo" que han hecho Ambulancias Tenorio y ASM Asistencia Sanitaria Malagueña para mejorar el servicio de ambulancias de Ceuta con la incorporación de estos 20 nuevos vehículos de última tecnología que estarán a disposición de todos los ceutíes y que supone un "enorme salto de calidad asistencial sanitaria".

Con este nuevo proyecto Tenorio Grupo Empresarial donde se integran Ambulancias Tenorio, ASM Asistencia Sanitaria Malagueña y ahora la nueva empresa TSTC, consolida su liderazgo dentro del sector de las ambulancias.

EL SEM CONSOLIDA EL HELICÓPTERO NOCTURNO, HERRAMIENTA DE ESPECIALIZACIÓN

Desde hace dos años, el Sistema de Emergencias Médicas dispone de un equipo medicalizado aéreo HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) las 24 horas del día, los 365 días del año. Contar con un helicóptero medicalizado en horario nocturno (de 20.00ha 08.00h) es una herramienta para garantizar la equidad en el acceso al sistema sanitario público de toda la población de Cataluña, especialmente la de aquellas zonas más alejadas de los hospitales que atienden los casos de mayor complejidad. Durante estos primeros 24 meses, el helicóptero medicalizado del SEM ha trasladado a más de 312 pacientes en horario nocturno. Desde su despegue, se ha utilizado 185 veces para realizar traslados interhospitalarios (traslado de pacientes graves y críticos de un hospital a otro) y 127 han sido traslados primarios (atención del paciente en el mismo lugar del incidente). Para poder llegar a todo el territorio, se está desarrollando todo un plan de helisuperficies 24 horas. Este año también ha entrado en funcionamiento la primera cápsula de aislamiento para trasladar pacientes críticos contagiados con enfermedades altamente infecciosas, y se han incorporado equipos de alta especialización médica. Es el caso del helicóptero neonatológico-pediátrico medicalizado, que desde principios de año ha ampliado su periodo de actividad y ha duplicado el equipo sanitario.

STÉPHANE DE CREISQUER, NUEVO DIRECTOR GERENTE DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Stéphane de Creisquer será, a partir del próximo 1 de agosto, el nuevo director gerente de MAN Truck & Bus Iberia, responsabilidad en la que sustituye a Marcus Gossen, que ha decidido continuar su carrera en otra compañía del Grupo Volkswagen. MBA en Administración y Gestión de empresas en la Universidad París Dauphine, De Creisquer atesora una amplia experiencia profesional relacionada con nuestro país y con el transporte por carretera. Comenzó su trayectoria en Volvo Trucks en 1990, donde ocupó responsabilidades financieras en la filial francesa durante siete años. A continuación, en 1996, se trasladó a Warwick para ser CFO de Volvo Truck & Bus en el Reino Unido, puesto desde el que aterrizó en España, en enero del año 1998. Desde entonces, ha sido director de la División de Finanzas (cinco años), y consejero delegado de Volvo Trucks durante 12 años, hasta 2015. Entonces, asumió la responsabilidad de las dos marcas del Grupo, también la de Renault Trucks, hasta abril de 2018.

PRÓRROGA DEL LÍMITE DE LAS AMBULANCIAS QUE SUPEREN LOS 10 AÑOS HASTA EL 31/12/20

El Boletín Oficial del Estado (BOE) ha publicado el Real Decreto-ley 26/2020, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda. El Real Decreto-ley incluye la flexibilización transitoria de la exigencia de una antigüedad máxima de los vehículos de transporte sanitario, pues permite que los vehículos dedicados a esta actividad que hayan superado la antigüedad de 10 años tras la declaración del estado de alarma puedan seguir prestando servicio hasta el 31 de diciembre de este año. Con ello se pretende asegurar la continuidad en la prestación del servicio de transporte sanitario en los supuestos de retraso en el suministro de los vehículos dedicados a esta actividad derivado de la situación generada por la pandemia, en un momento de crisis sanitaria en el que resulta aún más indispensable garantizar su adecuada prestación.

NUEVA UNIDAD DE DRONES PARA EMERGENCIAS DE LOS BOMBEROS DE ZARAGOZA

Los Bomberos de Zaragoza han creado una nueva unidad de intervención con drones para situaciones de emergencia que, a finales de septiembre, contará con 18 pilotos titulados. De momento, el cuerpo cuenta con dos de estos aparatos de vuelo que contribuyen a minimizar el riesgo de los agentes y a agilizar las operaciones, aunque está previsto completar la dotación con nuevos modelos. Estos drones, capaces de volar a 30 metros de altura con una autonomía de 30 minutos, pueden ser utilizados en numerosas intervenciones gracias a sus aplicaciones. Pueden señalizar zonas calientes en un incendio industrial para advertir a los agentes desplegados; delimitar con precisión las hectáreas inundadas en una riada, perimetrar un incendio forestal o incluso destruir un nido de avispa. También resultan eficaces en accidentes con sustancias químicas, para evitar situaciones de riesgo a los bomberos, o en la búsqueda de una persona desaparecida.

ACUERDO HISTÓRICO ENTRE MADRID Y LAS DOS CASTILLAS EN MATERIA DE EMERGENCIAS

Díaz Ayuso, Garcia-Page y Fernández Mañueco se han reunido en el Parque de Bomberos del municipio madrileño de San Martín de Valdeiglesias para rubricar un nuevo protocolo general de actuación en situaciones de emergencia, que incluye sendos acuerdos para la prevención y extinción de incendios forestales y para coordinación funcional de centros 112. Además, la Comunidad de Madrid y Castilla y León ha firmado un tercer documento sobre la actuación en operaciones de emergencia en túneles. Así, con los protocolos firmados hoy queda establecida una Zona de Actuación Conjunta ante Incendios Forestales (ZACIF), una franja de 5 kilómetros de terreno forestal a cada uno de los lados de la línea divisoria entre las regiones. Con este acuerdo, bomberos de la Comunidad de Madrid podrán actuar en uno declarado en zona ZACIF aunque el fuego ocurra fuera en una provincia de Castilla y León o de Castilla-La Mancha sin que estas regiones soliciten expresamente esa intervención.

NUEVO CAMPO DE MANIOBRAS PARA LOS BOMBEROS DEL AYUNTAMIENTO DE MURCIA

Las obras para la construcción del nuevo campo de maniobras destinado al Cuerpo de Bomberos, encaran su recta final y permitirá a los profesionales del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento (SEIS) del Ayuntamiento formarse a través de simulaciones reales, con actuaciones de emergencia en situaciones como incendios y rescates en carretera y entre los escombros de un terremoto. El nuevo campo presenta una explanada de 2.015 metros cuadrados, donde se practicarán maniobras con fuego real. En esta explanada, además, está proyectada la construcción de un edificio industrial, que simulará una planta química; y de una 'casa de contenedores' –un edificio construido a base de contenedores marítimos apilados y conectados entre sí, que permitirá reproducir incendios de interior–. El centro también dispone de una serie de estructuras colapsadas para simular operaciones de búsqueda y rescate; un área de 1.200 metros cuadrados en la que los profesionales realizarán maniobras de salvamento reproduciendo, por ejemplo, rescates entre escombros, como si hubiera ocurrido un terremoto. El campo también presenta una red de túneles de una longitud de 200 metros, donde simularán maniobras en espacios confinados.

NUEVA BRP IVECO MAGIRUS PARA LOS BOMBEROS DE LA DIPUTACIÓN DE CUENCA

La Diputación de Cuenca presenta el nuevo camión de bomberos que ha supuesto una inversión de 610.000 euros, se trata de una Bomba Rural Pesada que para el servicio de extinción de incendios provincial. Este camión, carrozado Magirus sobre chasis Iveco con tracción total 4x4, cambio automático, y 320cv, cuenta con un depósito de 3000 litros de agua y la bomba para trabajar con altas y bajas presiones. Además, está dotado con todo tipo de herramientas de rescate en accidentes de tráfico como cizallas eléctricas de alta potencia o separadores, así como herramientas de corte como radiales, sierras o pistolas de impacto para proceder a las excarcelaciones.

ALLISON Y UROVESA EQUIPARÁN A LAS FUERZAS ARMADAS DE ESPAÑA CON 663 VEHÍCULOS

La empresa gallega, proveedora de vehículos especiales todoterreno diseñados para misiones civiles o militares en todo el mundo, ha sido la adjudicataria para el suministro de 663 VAMTAC ST5 equipados con la Serie 1000™ de Allison Transmission a las Fuerzas Armadas españolas. Transdiesel, distribuidor oficial de Allison en España, ha jugado un papel clave como asesor de UROVESA en este proyecto. ROVESA está introduciéndose de forma gradual en mercados especializados, participando cada día más en licitaciones y proyectos y reforzando su posición en Europa. En lo que respecta a la flexibilidad productiva, están enfocando sus recursos a ofrecer soluciones a medida. Cabe destacar que fue la primera empresa en España que incorporó Allison para aplicaciones todoterreno, tanto civiles como militares, en 1989. Desde entonces, han fabricado más de 7.000 vehículos con cajas automáticas Allison. "El resultado ha sido todo un éxito: tanto a nivel de valoración de los clientes, como de fiabilidad, con un índice de incidencias prácticamente nulo", concluye Sierra.

90 NUEVOS VEHÍCULOS ENTREGADOS A LOS BOMBEROS DE LA GENERALITAT CATALANA

El consejero de Interior, Miquel Buch, ha presentado en el circuito de Barcelona-Cataluña los nuevos vehículos de intervención rápida para los Bomberos de la Generalitat de Cataluña. En el acto, donde se han entregado los primeros 90 vehículos del total de 263, el consejero ha explicado que la puesta al día de la flota de vehículos es uno de los puntos del Plan Bomberos 2025 elaborado por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos de la Generalitat de Cataluña.

LA DIPUTACIÓN DE SEVILLA ENTREGA CINCO NUEVOS CAMIONES DE BOMBEROS

El presidente de la Diputación de Sevilla, Fernando Rodríguez Villalobos, ha hecho entrega de cinco nuevos vehículos contra incendio y salvamento, que se incorporarán al Sistema Provincial de Bomberos y prestarán servicio desde los municipios de Osuna, Lora del Río, Carmona, Lebrija y Utrera. Concretamente, los vehículos de la entrega de han sido 1 unidad autobomba urbano ligera, carrozada sobre chasis Renault Trucks, y 4 unidades de autobombas rurales pesadas, sobre chasis Scania, con un presupuesto total de 1,78 millones de euros.

SICUR ESPECIAL COVID MUESTRA INTERESANTES INNOVACIONES EN DESINFECCIÓN ANTI-COVID

TECNOLOGÍA DE FUENTES DE LUZ UV-C PARA LA REDUCCIÓN DE LA CARGA VIRAL; SOLUCIONES PARA LA HIGIENIZACIÓN DE VEHÍCULOS, MATERIALES Y SUPERFICIES EN BASE A LA NEBULIZACIÓN; DIFERENTES NOVEDADES EN ARCOS PARA LA DESINFECCIÓN INTEGRAL DE PERSONAS Y EN PRODUCTOS HIGIENIZANTES, ETC.

Con el foco en la bioseguridad y en las soluciones, protocolos y medidas necesarias para la adaptación de empresas y negocios al escenario anti-covid, el nuevo evento hibrido de IFEMA (online + presencial), SICUR ESPECIAL COVID recoge, entre sus muchas propuestas, una interesante oferta dedicada al capítulo de desinfección. Tecnología de fuentes de luz UV-C para la reducción de la carga viral; soluciones para la higienización de vehículos, materiales y superficies en base a la nebulización, diferentes novedades en arcos para la desinfección integral de personas, y en productos higienizantes y geles hidroalcohólicos son algunas de las propuestas que ya avanzan las empresas participantes en esta plataforma, operativa desde el pasado 1 de julio hasta el próximo 30 de septiembre.

Entre las empresas con propuestas en desinfección que mostrarán sus productos online y también durante estas dos jornadas, se encuentra EBO MEDICAL que trae a SICUR ESPECIAL COVID el arco de desinfec-

ción para personas S.A.B.O. Según indica la compañía, actúa mediante el rociado de una solución aséptica natural sobre los tejidos y el cuerpo con ingredientes de desinfección naturales aprobados por la OMS. En este sentido EBO MEDICAL señala que el gel desinfectante nebulizado está calificado como "cosmético", es 100% natural, no contiene químicos ni cobre, dióxido de carbono u otros. Además, la tecnología y su sistema de reconocimiento están diseñados para que los nebulizadores nunca rocíen hacia los ojos o partes sensibles. Según EBO MEDICAL es especialmente útil para su uso en lugares públicos, incluso con gran flujo de personas; cumple con los estándares de inclusión social, y ofrece opciones adicionales que hacen más agradable la experiencia del usuario.

La empresa completa su oferta de productos en SICUR ESPECIAL COVID con una Línea de Dispensadores de Gel, con pedal, geles en diferentes formatos, aromas y tamaños, guantes de Nitrilo con todas las normativas vigentes, un nebulizador para espacios cerrados, y un equipo especial para desinfección de carros y manos en supermercados, entre otros.

También de forma presencial la multinacional italiana FAREN propone una gama de productos higienizantes para combatir el COVID19, formulada con tres principios activos: Base Cloro, base Alcohol y Base Cloruro de Benzalconio. A partir de estos principios activos la compañía formula productos domésticos como aerosoles, botellas con pulverizador y también para el sector industrial en bidones desde 5 / 30 / 200 litros.

Además, a través de la plataforma online, GTG Ingenieros aprovecha su experiencia y estudio de soluciones ante la amenaza del Covid-19, para ofrecer la tecnología de fuentes de luz UV-C para la reducción de la carga viral. La compañía destaca sus cabinas para la esterilización de ropa y complementos, lámparas portátiles o túneles automáticos de esterilización para cualquier aplicación. Atendiendo a los riesgos que supone un mal uso de la tecnología UV-C, estos sistemas, según informa GTG Ingenieros, garantizan la seguridad de las personas que los usen.

Por su parte, ULMA presenta la solución Fogger para la higienización de vehículos, materiales y superficies, basada en la aplicación de la tecnología de nebulización para crear nubes de vapor capaces de impregnar y cubrir toda la superficie o espacio a higienizar. Ofrece cuatro soluciones en función del modo de aplicación y el agente higienizante a emplear. Aplicación mediante pórtico/arco o móvil, con elemento tipo pistola. Se pueden utilizar químicos sintéticos, aprobados por el Ministerio de Sanidad, o agua ozonizada, una solución 100% natural, autogenerada a partir del agua corriente. Además de obtener una impregnación de toda la superficie a higienizar, Fogger destaca por la rapidez de aplicación ya que solo requiere de 5-7 segundos de exposición a la nube.

ULMA PRESENTA LA SOLUCIÓN FOGGER PARA LA HIGIENIZACIÓN DE VEHÍCULOS, MATERIALES Y SUPERFICIES, BASADA EN LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE NEBULIZACIÓN PARA CREAR NUBES DE VAPOR CAPACES DE IMPREGNAR Y CUBRIR TODA LA SUPERFICIE O ESPACIO A HIGIENIZAR

En su compromiso de profundizar en la bioseguridad, INN SOLUTIONS patenta la INN.BIO, una máquina inteligente generadora de ozono para la desinfección continuada y diaria con ozono sin necesidad de personal especializado en la desinfección, ya que su funcionamiento se programa automáticamente sin presencia de personas. Se fabrica íntegramente en España y según señala INN SOLUTIONS cumple con los certificados de seguridad y calidad según UNE400-201-94 que determina la seguridad química de los generadores de ozono, y UNE EN50131 de sistemas de alarma para la seguridad de las personas, generando un paro de emergencia y alarma médica en el caso de que se abra una puerta o ventana o se detecte presencia de personas o animales domésticos en el área ozonizada.

La empresa Epitecnica Europa S.L. ha desarrollado un túnel anti COVID19 para su uso en el interior de instalaciones de gran concurrencia de público. Epitecnica Europa señala que se trata de un sistema de desinfección, mediante una solución de uso libre y permitido, que desactiva la capa lípidica del virus al pasar a través de su proceso de niebla seca en frío por micro-gota calibrada, que no moja, no encharca, no mancha y es totalmente inocuo con el certificado de calidad y performance de APPLUS. Es ecológico y 100% biodegradable, no irrita la piel y no utiliza ozono.

También en materia de desinfección, I+DEAS DIVISION COSMEETICA destaca su solución hidroalcohólica HA70PHARMA, elaborada con un 70% mínimo en volumen de etanol de 96º y jugo de aloe vera puro, con certificados ecológicos regional, europeo y del International Aloe Science Council. I+DEAS DIVISION COSMEETICA subraya que HA70PHARMA es totalmente líquido, lo que permite su pulverización y nebulización sobre cualquier zona, incluso el ambiente y sin riesgos para la salud al tratarse de una solución hipoalergénica y con pH neutro. No incluye gelificantes, glicerinas, ni espesantes de ningún tipo, ya que la protección epidérmica se garantiza por el porcentaje de aloe vera que incorpora.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE

ascatravi
asociacion de carroceros y transformadores de vehiculos industriales y comerciales

OPERACIONES DE LEVANTAMIENTO DE CARGAS: CARNÉ DE OPERADOR DE GRUAS HIDRAULICAS ARTICULADAS

LAS MÁQUINAS ESTÁN EN CONTINUA EVOLUCIÓN, LOS ESTÁNDARES CADA VEZ IMPLEMENTAN NUEVAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y LAS PERSONAS QUE REALIZAN OPERACIONES CON ELLAS TAMBIÉN DEBEN RECICLAR ALGUNOS CONOCIMIENTOS PARA ESTAR AL TANTO DE LAS NOVEDADES TECNOLÓGICAS.

Si algo caracteriza a los vehículos destinados al servicio de extinción de incendios es la versatilidad y la capacidad de albergar, para casi cualquier operación, el material que se necesita.
Pero también es cierto que algunas unidades son diseñadas y fabricadas para desarrollar actividades muy específicas, como rescate, bombeo, riesgo químico, etc.
En esta colaboración vamos a tratar uno en concreto, que sin tener una especialidad definida dispone de un equipo muy particular. Hablamos de los camiones que equipan grúas hidráulicas articuladas (GHA), ya sea tras la cabina del camión como tras la carrocería (voladizo posterior), para la elevación o manipulación de pequeñas y ya en muchos casos, grandes cargas.
Si no lo has leído o si ya lo hicisteis, recomendamos la lectura de la estupenda colaboración que desarrolló Manuel Rujas en la publicación de Servicios de Emergencia en el mes de enero de 2019, donde Manuel, trató con mucho

acierto, las máquinas utilizadas para la elevación de grandes carga, desde la perspectiva de la seguridad y la prevención.

La tecnología y la seguridad ha marcado la evolución de los diferentes tipos de grúas, pero en concreto, la versatilidad y la gran capacidad de elevación que desarrollan las GHA actuales, sumado a la posibilidad de disponer de una carrocería en el camión, ofrecen un plus de funcionalidad a este tipo de máquinas.

La combinación de GHA con carrocería caja abierta o sistema hidráulico de elevación de contenedores, junto con el tradicional sistema de caja compartimentada con grúa en voladizo posterior del camión, entra a formar parte del parque de vehículos con mayor frecuencia.

Estas GHA o grúas cargadoras actualmente disponen de un estándar para su diseño y fabricación (UNE-EN 12999:2011+A2:2018), pero no existe estándar ni regulación específica para la formación de sus operadores. Las GHA no son grúas autopropulsadas y no les resulta de aplicación la ITC «MIE-AEM-4» del Reglamento de aparatos de elevación y manutención.

La evolución tecnológica de las máquinas que se apoyan en un estándar de normalización sumado al uso continuado de las mismas, son grandes argumentos para la seguridad, pero a todas luces, son insuficientes. Por tanto, el sector de la elevación de cargas ha considerado muy oportuno trabajar en una estándar formativo tal y como existe ya para los operadores de grúas de elevación de personas (PEMP) (UNE 58923:2020) y que tan buen resultado ha dado.

Sobre estas líneas, queremos informar al lector que está a punto de ver la luz ese estándar de formación que permitirá la obtención de un carné de operador específico para GHA, en base a una formación teórica y práctica.

LA TECNOLOGÍA Y LA SEGURIDAD HA MARCADO LA EVOLUCIÓN DE LOS DIFERENTES TIPOS DE GRÚAS, PERO EN CONCRETO, LA VERSATILIDAD Y LA GRAN CAPACIDAD DE ELEVACIÓN QUE DESARROLLAN LAS GHA ACTUALES, SUMADO A LA POSIBILIDAD DE DISPONER DE UNA CARROCERÍA EN EL CAMIÓN, OFRECEN UN PLUS DE FUNCIONALIDAD A ESTE TIPO DE MÁQUINAS

Como ocurre con otros tipos de máquinas, la norma también tendrá en cuenta la experiencia del operario para valorar el uso continuado de estas máquinas, lo que le permitirá convalidar parte de la formación reglada.

Las máquinas están en continua evolución, los estándares cada vez implementan nuevas medidas de seguridad y las personas que realizan operaciones con ellas también deben reciclar algunos conocimientos para estar al tanto de las novedades tecnológicas.

No podemos olvidar tampoco que las grúas se integran en un vehículo que dispone posiblemente de otras máquinas y en su caso espacio para el transporte de mercancía, lo que supone un gran trabajo de planificación por parte del usuario para encontrar el vehículo adecuado y que cada elemento o función pueda trabajar. Sin olvidar tampoco que seguro será necesario un gran trabajo de diseño del carrocero en conjunto con los fabricantes de los equipos para encontrar la combinación perfecta: fiable y segura.

SALVADOR NUÑEZ BUSTOS
SECRETARIO TÉCNICO ASCATRAVI
C/ Electrodo, 70, Oficina K
28522-Rivas Vaciamadrid (Madrid)
Tlfno. 91 499 44 83 - Fax 91 499 44 75
ascatravi@ascatravi.org / www.ascatravi.org

ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros que a día de hoy son fabricantes de segunda fase como a aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías para los diferentes Servicios de Emergencia. Si necesitas compartir tus dudas o contactar con empresas especializadas en vehículos de servicios de emergencia, no dudes en entrar en www.ascatravi.org.

EL TRANSPORTE SANITARIO SUPERA LOS 1.400 MILLONES DE FACTURACIÓN EN 2019

EL PARQUE DE AMBULANCIAS CON AUTORIZACIÓN ESTABA COMPUESTO POR 11.302 VEHÍCULOS EN ENERO DE 2020

LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE SANITARIO GENERÓ EN 2019 UN VOLUMEN DE NEGOCIO DE 1.435 MILLONES DE EUROS, HABIENDO REGISTRADO UNA TASA DE VARIACIÓN DEL 2,5% RESPECTO AL AÑO ANTERIOR.

Según el Observatorio Sectorial DBK de INFORMA, el volumen de negocio derivado de la prestación de servicios de transporte sanitario registró en 2019 un crecimiento de alrededor del 2,5%, frente a la variación cercana al 4% contabilizada los dos años anteriores. Esta evolución permitió alcanzar los 1.435 millones de euros. El servicio terrestre generó unos ingresos de unos 1.270 millones de euros en 2019, esto es, el 88,5% de la facturación sectorial. Por su parte, el segmento de transporte sanitario en helicóptero aportó el 11,5% del valor del mercado.

Las operaciones de compra y absorción de empresas, junto con los cambios en los adjudicatarios del servicio que se van produciendo en numerosos municipios, muchas veces en favor de grandes operadores, siguen impulsando el proceso de concentración de la oferta. A comienzos de 2020 se encontraban autorizadas para la prestación del servicio de transporte sanitario terrestre 286 empresas, frente a las cerca de 500 contabilizadas solo cinco años antes. El 89% de estas empresas se dedicaban al servicio público, en tanto que 32 compañías se orientaban al ámbito privado.
Andalucía destaca como la comunidad autónoma con mayor número de empresas de transporte sanitario terrestre, concentrando el 19% del total nacional. le siguen canarias, Cataluña, la comunidad valenciana y Galicia, todas ellas con participaciones algo superiores al 10%.
El parque de ambulancias con autorización estaba compuesto por 11.302 vehículos en enero de 2020. En el ámbito del transporte sanitario aéreo operan alrededor de quince empresas, que combinan esta actividad con la prestación de otros servicios, como el salvamento, la extinción de incendios, la vigilancia aduanera, el transporte de viajeros o la filmación aérea.
Las cinco primeras empresas del sector, consideradas de forma individual, reunieron en 2018 el 26,4% del volumen de negocio sectorial, mientras que las diez primeras alcanzaron una participación conjunta del 35,9% en este año.

EDITEC GRUPO EDITORIAL

Editor de Revistas Técnicas / 30 años de experiencia

Ofrecemos especialistas con gran experiencia en revistas corporativas para asociaciones, empresas y organismos oficiales.

Grupo Editorial Editec
Tel: 91.401.69.21
Fax: 91.401.03.15
Email: editec@editec.es
Web: www.editec.es

Soluciones completas
Redacción
Gestión de publicidad
Diseño y maquetación
Impresión
Distribución

CHASIS MAN PARA TRABAJOS REALMENTE DUROS.

Protege más. Salva en menos.

Siempre listo para salir. Tan rápido como el cuerpo de bomberos. Los flables MAN para la lucha contra incendios están allí donde se necesita ayuda. Estos chasis se establecen como estándar para los vehículos de bomberos, referencia en rescate, salvamento, extinción de incendios... **www.man.eu/trucks**